

EuroRAP Risk Rate Map

Résultats des années 2000 à 2005

EuroRAP (European Road Assessment Programme)

Orientée vers la défense d'intérêts des usagers de la route, **EuroRAP** (European Road Assessment Programme) **est une Association à but non lucratif** soutenue par la Commission Européenne, qui réunit en son sein 19 clubs automobiles, dont le TCS, ainsi que plusieurs administrations nationales, centres de recherche et autres organismes. Le TCS en est l'unique représentant helvétique.

EuroRAP a pour but d'évaluer le niveau de sécurité (safety performance) **des infrastructures routières et de mettre en évidence, sur une base comparative nationale et internationale, les tronçons qui présentent des taux singuliers d'accidents graves** (accident avec tués ou blessés graves).

Objectif

L'objectif d'EuroRAP est d'analyser et de comprendre les interactions entre les niveaux de protection des infrastructures routières et le comportement y relatif des usagers. Ainsi, **trois analyses principales sont prises en considération uniquement pour des routes hors localité :**

- **L'analyse historique des accidents graves** (Risk Rate Map) indique le risque individuel pour l'usager, sur la base du taux d'accident pour chaque tronçon de route analysé.
- **Le suivi de l'évolution des accidents** (Performance Tracking) sur les routes présentant un risque élevé consiste à analyser les évolutions des cartes de risques (risk rate maps) pour différentes périodes d'observation.
- **L'audit des infrastructures routières** (Road Protection Score) qui détermine, selon la conception et les aménagements du tronçon étudié, son niveau de protection. Cet audit s'effectue à l'aide d'un véhicule équipé d'équipements de mesure et d'une caméra vidéo.

Le réseau routier étudié en Suisse

Il s'agit des **routes d'importance nationale qui supportent le plus important volume de trafic** circulant sur le réseau routier suisse.

Le réseau étudié comprend 1'830 km d'autoroutes et semi-autoroutes nationales et cantonales et 4'620 km de routes principales (routes principales signalées et non signalées selon l'Ordonnance concernant les routes de grand transit – 741.272), soit 6'450 km de routes parmi les 71'000 km que possède notre réseau.

EuroRAP couvre donc 9% de l'ensemble des routes suisses.

Période d'analyse et source des données

De 2000 à 2005, soit 6 ans de données d'accidents. Pendant cette période et pour l'ensemble du réseau suisse (71'000 km), le nombre total d'accidents graves, est de 33'767 cas.

Les routes d'importance nationale analysées par le TCS ont comptabilisé 6'829 accidents graves, soit 20% de tous les cas. Ces 6'829 accidents graves englobent **34% de tous les tués et 22% de tous les blessés graves recensés en Suisse pour la même période.**

Source des données d'accidents : Office fédéral de la statistique (OFS)

Source des données du trafic : Office fédéral des routes (OFROU) et administrations cantonales

Méthodologie

Les cartes des taux d'accidents graves (Risk Rate Map) donnent une indication du risque individuel pour l'utilisateur. Ce risque est défini **par le ratio entre les accidents graves et le trafic correspondant** (taux d'accidents), cela pour chaque tronçon analysé.

☞ Cette approche est différente de celle qui vise à mettre en évidence les points noirs d'un réseau (comme propose la norme suisse, par exemple), qui détermine les points singuliers à forte concentration d'accidents (p.ex. : carrefours, courbes, etc.).

Il est primordial de comprendre qu'un tronçon peut présenter un taux élevé d'accidents graves sans pour autant avoir de points noirs ! C'est le cas, notamment, si les accidents se répartissent le long d'un tronçon sans se concentrer à un endroit précis.

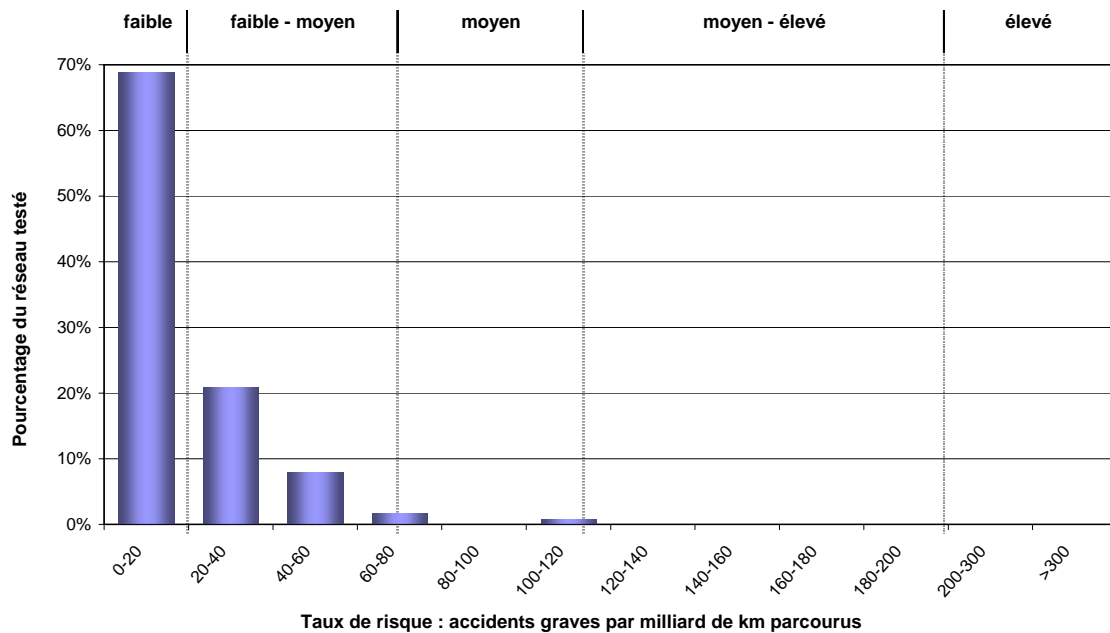
Echelle d'appréciation du risque

Elevé	> 198 (accidents graves / milliard de kilomètres parcourus)
Moyen à élevé	de 117 à 198
Moyen	de 68 à 117
Faible à moyen	de 17 à 68
Faible	< 17

Cette échelle d'appréciation tient compte de la distribution des taux d'accidents graves des tronçons analysés (voir graphiques sur la page suivante) ainsi que d'un facteur de correction tenant compte du ratio entre les accidents avec tués et blessés graves. A titre de comparaison, on peut citer que le risque sur un tronçon qualifié de "moyen à élevé" est de 7 à 11 fois supérieur par rapport à un tronçon présentant un risque "faible".

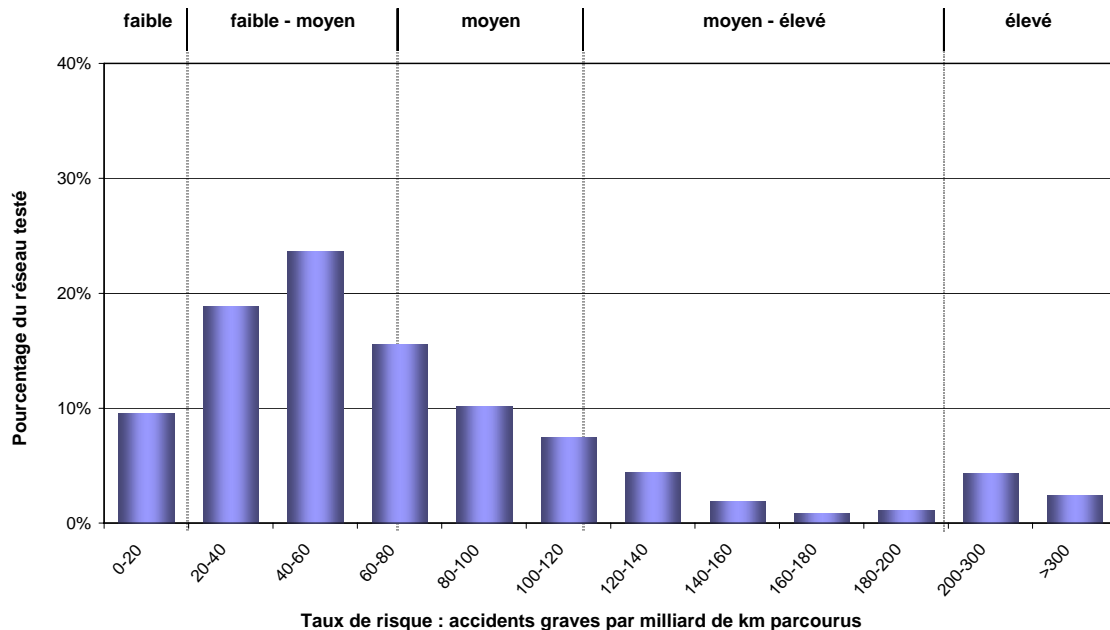
Distribution du risque sur autoroutes et semi-autoroutes

Longueur du réseau : 1'830 km



Distribution du risque sur routes principales

Longueur du réseau : 4'620 km

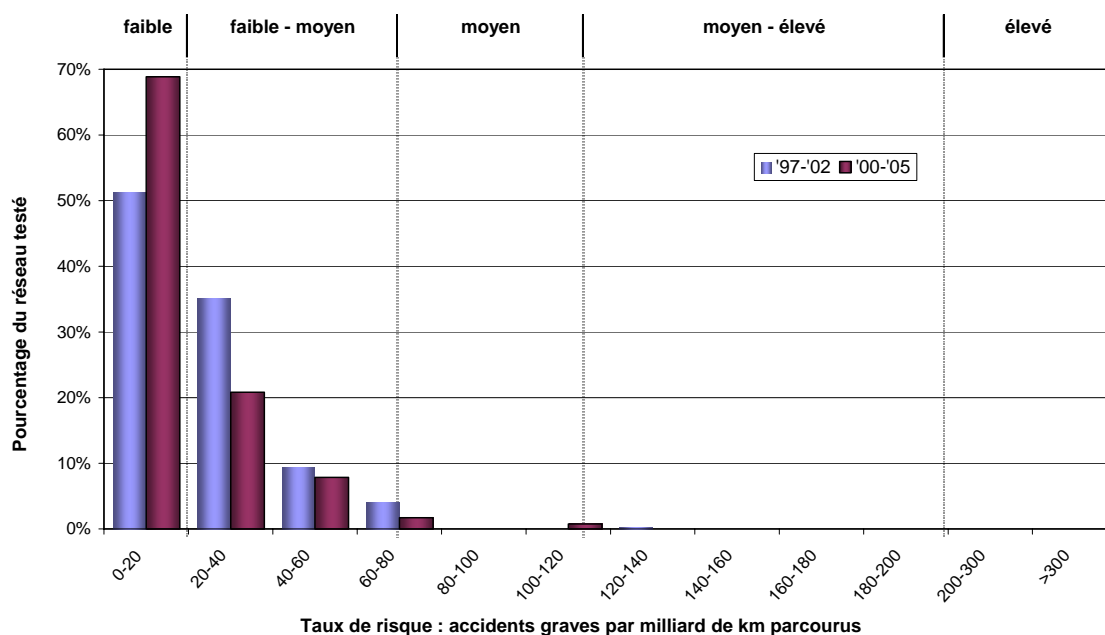


L'appréciation du risque donne une indication toute relative (un tronçon de route ayant un risque faible n'est pas exempt d'accidents graves) mais elle a le **mérite d'attirer l'attention des propriétaires des infrastructures**, des ingénieurs et des usagers sur des tronçons singuliers du réseau routier. Du point de vue du conducteur, l'objectif n'est pas qu'il change son itinéraire selon la carte des risques, mais qu'il reconnaisse les tronçons dangereux et adapte, en connaissance de cause, sa conduite.

Comparaison avec les résultats de la période 1997 à 2002

En comparant les résultats avec l'ancienne édition de la Risk Rate Map, qui tenait compte des accidents graves entre 1997 et 2002, on remarque d'un côté que les autoroutes et les semi-autoroutes sont classées encore mieux qu'auparavant. En effet, leur taux moyen d'accidents graves a diminué de 25 à 22 accidents graves par milliard de kilomètres parcourus. La densité des accidents (accidents par kilomètre) a également baissé.

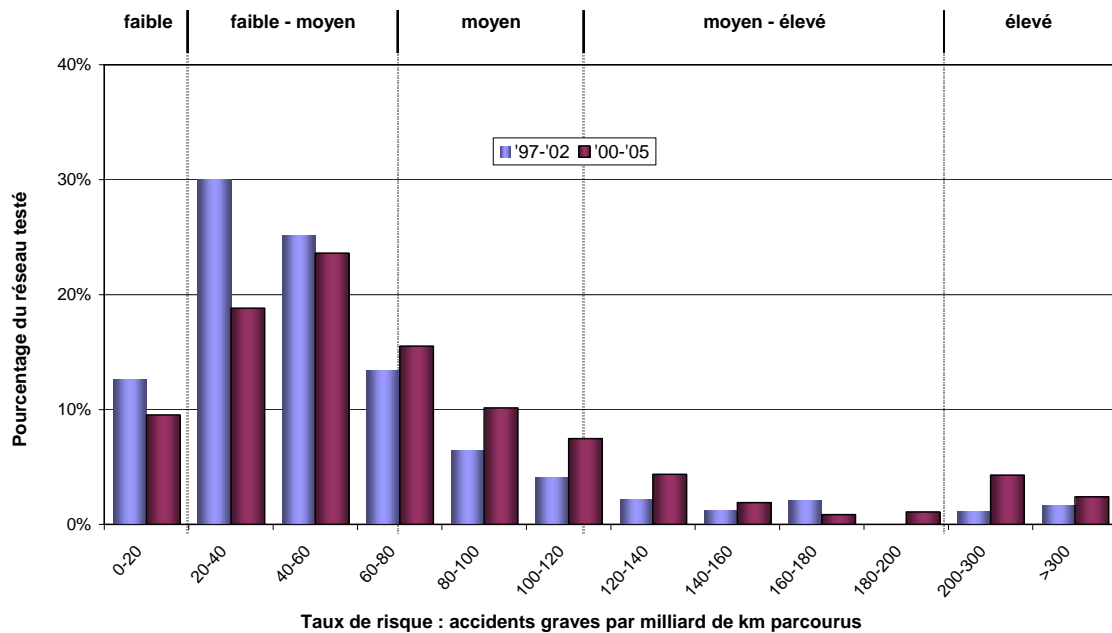
Distribution du risque sur autoroutes et semi-autoroutes



De l'autre côté, les routes principales se trouvent face à une augmentation importante du taux moyen d'accidents graves, qui est monté de 54 à 74 accidents graves par milliard de kilomètres parcourus. Beaucoup de tronçons se retrouvent dans une catégorie de risque plus élevée qu'auparavant. Or le nombre d'accidents graves était plutôt stable, voir en diminution pendant ces années, ce résultat paraît davantage plus surprenant. Donc, qu'en est-il exactement ? Une analyse plus profonde a montré que la localisation des accidents par la police est loin d'être uniforme en Suisse, parfois même très rudimentaire, surtout pendant les premières années du constat normalisé (qui a été introduit en 1992). Suite à ces incohérences de localisation, beaucoup d'accidents graves n'ont pas été pris en compte pour le réseau des routes principales, ceci essentiellement pour les années 1997 et 1998. Ainsi, certains tronçons ont été sous-estimés dans l'ancienne édition et atteignent une catégorie de risque plus élevée dans la nouvelle édition.

Les tronçons critiques restent cependant les mêmes. Il s'agit essentiellement de routes en montagne, sur lesquels circule un trafic plutôt faible. Aussi présentent-ils un nombre particulièrement élevé d'accidents de motocyclistes. Pour cette catégorie, la visibilité, l'état de la route et les conditions de sécurité passive jouent un rôle beaucoup plus important que pour les automobilistes.

Distribution du risque sur routes principales



Conclusions

Les résultats de cette nouvelle édition confirment que les autoroutes et semi-autoroutes sont les routes les plus sûres, ce qui est réjouissant puisque si on compare l'ensemble du réseau européen TERN (Trans-european road network), les autoroutes qui traversent notre pays présentent un risque faible pour les usagers.

Par contre des mesures doivent être prises sur les routes principales qui sont répertoriées avec un niveau de risque moyen à élevé. En fonction du volume de trafic, des analyses détaillées au niveau des cantons permettront de définir les corrections à apporter. Il n'est pas acceptable de nos jours, d'avoir encore une infrastructure présentant des risques, alors que de nombreux efforts ont été faits pour améliorer la sécurité des véhicules et pour parfaire les connaissances des conducteurs.

Dans le catalogue des mesures que propose Via Sicura, certaines devraient être destinées à diminuer les points noirs et à améliorer le niveau d'infrastructure. En fonction de la capacité financière, des priorités doivent être fixées pour mettre en place ces mesures si on veut atteindre l'objectif fixé pour 2010.

Au niveau des accidents mortels de la route, le premier semestre 2007 ne s'annonce pas aussi positif que l'année passée et certaines victimes auraient pu être évitées avec une infrastructure plus tolérante qui minimise les conséquences d'accident. Des fabricants d'automobiles obtiennent déjà 5 étoiles sur certains modèles dans les crash tests, mais à quoi cela sert-il si les routes principales ne présentent pas le même niveau de qualité ?