



EuroRAP (European Road Assessment Programme)

Orientée vers la défense d'intérêts des usagers de la route, **EuroRAP est une Association à but non lucratif** soutenue par la Commission Européenne, qui réunit en son sein 16 clubs automobiles, dont le TCS (membre de la direction EuroRAP) ainsi que 11 administrations nationales. Le TCS est l'unique représentant helvétique au sein d'EuroRAP.

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** (tués et blessés graves).

Objectif

L'objectif d'EuroRAP est de comprendre et d'analyser les interactions entre les niveaux de protection des infrastructures routières et le comportement y relatif des usagers. Ainsi, **3 analyses principales sont prises en considération:**

- **L'analyse historique des accidents graves** (RISK RATE MAP) indique le risque individuel pour l'utilisateur, en montrant le taux d'accident pour chaque tronçon de route analysé.
- **Le suivi de l'évolution des accidents** (PERFORMANCE TRACKING) sur les routes dangereuses consiste à analyser les différences sur les cartes de risques (risk rate maps) de 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 sécurité. Cet audit s'effectue à l'aide d'un véhicule équipé d'une caméra vidéo et d'équipements de mesure.

A ce jour, les résultats présentés concernent la RISK RATE MAP. L'analyse du ROAD PROTECTION SCORE sera entreprise durant l'année 2006. Une pré-analyse a déjà été réalisée sur quelques tronçons mais ces résultats ne sont pas communiqués pour l'instant.

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 1'775 km d'autoroutes et semi-autoroutes nationales et cantonales et 4'635 km de routes principales (routes principales signalées et non signalées selon l'Ordonnance concernant les routes de grand transit – 741.272), soit 6'410 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 1997 à 2002, 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 35'835 cas.

Les routes d'importance nationale analysées par le TCS ont comptabilisé 6'013 accidents graves, soit 17% de tous les cas. Ces 6'013 accidents graves englobent 28% de tous les tués et 18% de tous les blessés graves recensés en Suisse pour la même période.

Source des données d'accidents : Office fédéral de la statistique (OFS) – convention entre le TCS et l'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) donne 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.

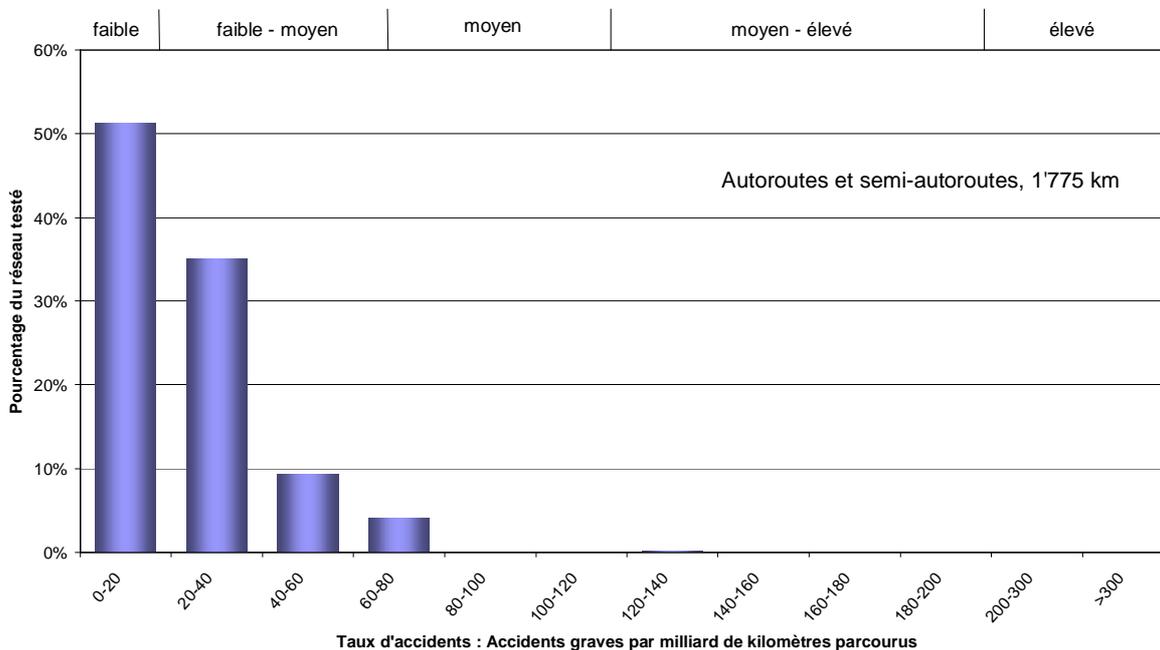
Echelle d'appréciation du risque

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

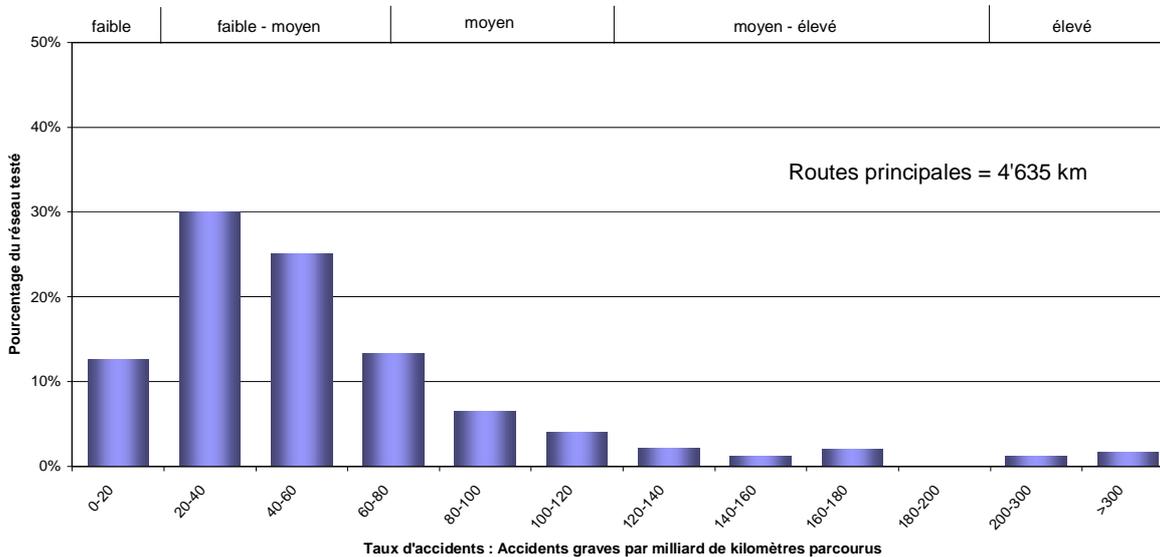
Cette échelle d'appréciation tient compte de la distribution des taux d'accidents graves des tronçons analysés (voir graphiques sur la page suivante) ainsi que d'un facteur de correction tenant compte du ratio entre les accidents avec tués et blessés graves. A titre de comparaison, on peut citer que 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



Distribution du risque sur routes principales





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.

A ce stade, il n'est pas encore possible de déterminer les raisons exactes des différents taux d'accidents observés. Les investigations sur le terrain (ROAD PROTECTION SCORE) et autres analyses statistiques, permettront d'apporter des éléments de réponse.

Notons que la méthode utilisée pénalise fortement un tronçon de route, si l'ensemble des trois paramètres (longueur du tronçon, charge de trafic, nombre d'accidents graves) est peu élevé, pouvant engendrer une interprétation biaisée du risque. Toutefois, parmi les 16 tronçons de route présentant le risque le plus grand en Suisse (catégorie de risque « élevé » ou « moyen à élevé »), seul trois d'entre eux sont à considérer avec cette réserve.