

**XXIII^e CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
PARIS, 2007**

HONGRIE - RAPPORT NATIONAL

SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS3

**GESTION DES RISQUES : UNE NOUVELLE
APPROCHE POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ**

Dr. P. HOLLÓ
KTI (Institut Scientifique de Transports), Budapest, Hongrie
hollo@kti.hu

SOMMAIRE

Le rapport s'occupe de l'analyse des risques d'accidents de la route et des possibilités de les diminuer. Sous la lumière des données hongroises réelles les objectifs nationaux et internationaux y attachés sont présentés, puis les caractéristiques des risques de mort d'accident les plus élevés sont désignées. Sur les routes hongroises les occupants des véhicules particuliers sont les plus exposés aux accidents mortels. Plus que 60 % des victimes des accidents mortels perd leur vie en dehors des agglomérations, et la plupart des personnes perd la vie dans les collisions frontales et dans les accidents à un véhicule solitaire (dérapant de la route). Ces types d'accident sont en relation étroite avec le choix de la vitesse par les conducteurs, donc une gestion de la vitesse beaucoup plus efficace qu'aujourd'hui a d'une importance capitale pour améliorer la sécurité routière dans l'avenir. Les mesures de la sécurité routière faites au cours des années passées dans le domaine de la recherche, de la législation et de l'infrastructure, sont évoquées aussi, tout en constatant qu'elles n'étaient pas du tout efficaces pour améliorer considérablement la sécurité routière en Hongrie. Finalement, des recommandations sont formulées concernant des mesures appropriées à faire dans ce but.

1. INTRODUCTION

Comme dans la plupart des pays, c'est le transport routier qui fait le plus de morts accidentelles parmi tous les modes de transport en Hongrie. En 2005 2, 91 et 1 278 personnes ont perdu leur vie dans les accidents de transport aérien, ferroviaire et routier en Hongrie (KSH, 2006). Ca veut dire, que 93 % des morts ont péri dans les accidents routiers. Par conséquent, le rapport se concentre sur la sécurité routière et ne s'occupe pas d'autres modes de transport. Tenant compte sa situation géographique et ses conditions climatiques, les catastrophes naturelles paralysant la circulation sont assez rares en Hongrie, ainsi le rapport ne s'occupe pas d'elles non plus. Seulement les inondations locales ou les chutes de neige intenses peuvent paralyser la circulation parfois et dans certain endroits, mais bien heureusement, il n'y pas de raz-de-marées, d'avalanches, ou d'important tremblements de terre en Hongrie.

2. LES OBJECTIFS DE LA POLITIQUE DE TRANSPORT HONGROISE

L'objectif quantifié du 3ème Programme d'Action de la Sécurité Routière de l'Union Européenne (EC, 2003), c'est à dire la diminution par 50% du nombre des personnes tuées dans des accidents routiers de 2001 à 2010, est bien connu pour tous les spécialistes qui s'occupent des problèmes la sécurité routière. Les auteurs du document de la politique de transport hongroise en vigueur (GKM, 2004) ont toutefois considéré ce but de l'UE, dès le début, comme impossible à atteindre. Selon le chapitre intitulé « Amélioration de la sécurité du transport routier » du document : « ... L'objectif est que le nombre annuel des accidents corporels observé en 2001 soit réduit de 30 % à 2010, et le nombre des tués dans des accidents mortels soit réduit au minimum de 30 % à cette même date. Ces valeurs doivent être réduites encore de 50 % - dans l'extent prescrit par le Livre Blanc de l'UE pour 2010. (Il est à noter, que le Livre Blanc de l'UE – comme la plupart des programmes élaborés en vue d'améliorer la sécurité de transport – ne fait pas allusion au nombre des accidents corporels, mais on peut en tirer un objectif numérique concernant ses derniers, en tant que conséquence de la diminution du nombre des fatalités. La référence faite est incorrecte alors sur ce point.)

On ne peut pas qualifier cet objectif comme trop ambitieux, car on a accepté comme « cible » l'élargissement de l'écart déjà observé entre les tendances statistiques hongroises et celles de l'UE. De l'autre part – comme nous allons voir –, cette approche est absolument réelle, car dans des conditions actuelles et en tenant compte les mesures planifiées en vue d'améliorer la sécurité de transport routier, on ne peut pas espérer de meilleurs résultats. Cet objectif pourrait être sûrement atteint, puisque en Hongrie il y a un très grand nombre de ressources pas encore exploitées pour améliorer la sécurité routière. Si on prend en considération l'organisation, la gestion et le financement des mesures faites pour améliorer la sécurité de transport, ainsi que l'importance sociale et politique y attribué, les chances d'une véritable percée et une amélioration radicale restent maigres, jusqu'à ce que les efforts de contrôle de la police restent modérés.

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) a défini aussi un objectif quantifié dans le domaine de la sécurité routière, légèrement différent de celui de l'UE, car on souhaite réduire de 50 % le nombre des personnes tuées dans des accidents de la route non à 2010, mais à 2012 seulement.

Compte tenu du fait qu'en 2005, 1 278 personnes ont été tuées sur les routes hongroises, (un accroissement de 3,1 %, comparant aux 1 238 morts enregistrés en 2001), il est bien vraisemblable, que dans des conditions actuelles hongroises, il est plus réaliste d'atteindre l'objectif de CEMT, que celui de l'UE.

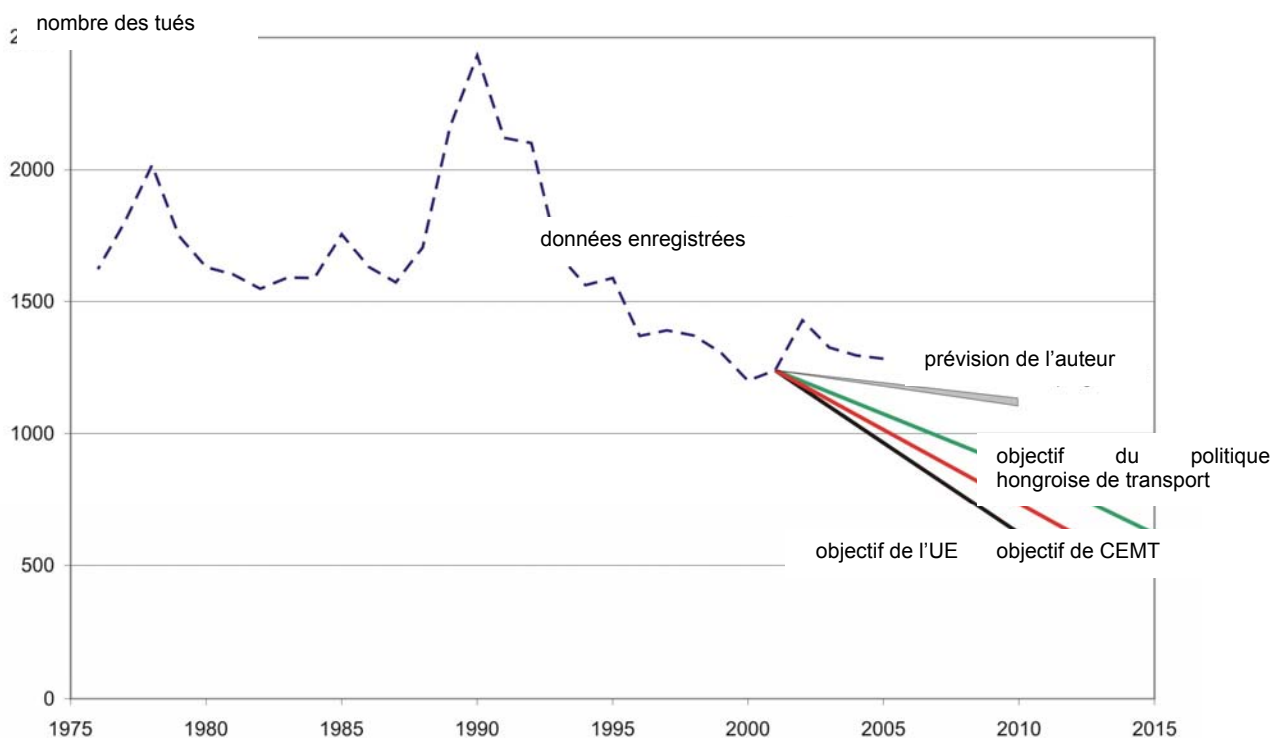


Figure 1 - Nombre de personnes tuées dans les accidents de la route en Hongrie de 1976 à 2005 ; les objectifs de l'UE, de CEMT et de la politique de transport hongroise, ainsi que la prévision de l'auteur.

La Figure 1 présente l'évaluation du nombre des tués dans les accidents de la route en Hongrie, de 1976 à 2005, ainsi que les différents objectifs définis, à atteindre. À côté des objectifs de l'UE, de CEMT et de la politique de transport hongroise, la prévision de l'auteur calculée à l'aide d'un simple modèle d'accident (une version « mise à jour » en 1999 de la soi-disant fonction Smeed), est aussi présentée (Hollo, 1999).

Les données réelles seront le plus vraisemblablement très loin de tous ces objectifs (prévisions) présentés plus haut.

3. OÙ LE RISQUE DE MORT EST LE PLUS ÉLEVÉ ?

L'objectif principal étant la diminution du risque de mort, le pas suivant peut être à examiner, quel mode de transport produit le plus grand nombre de tués d'accidents.

La répartition du nombre de tués d'accidents de la route entre 1984 et 2005 par participants en Hongrie est présentée sur la Figure 2. La plupart des victimes n'ont été pas des piétons, mais des conducteurs, ou des voyageurs des véhicules légers. Encore plus inquiétant, que ce pourcentage (autour de 40%), qui semblait être devenu stabilisé entre 1996 et 2001, a recommencé d'augmenter rapidement dans ces dernières années, et il a atteint presque 50 % en 2005. Cela signifie, que presque la moitié des tués d'accidents de la route étaient des occupants des véhicules légers. Le pourcentage des piétons est en baisse, qui peut être expliqué comme une conséquence naturelle de l'augmentation du taux de la motorisation.

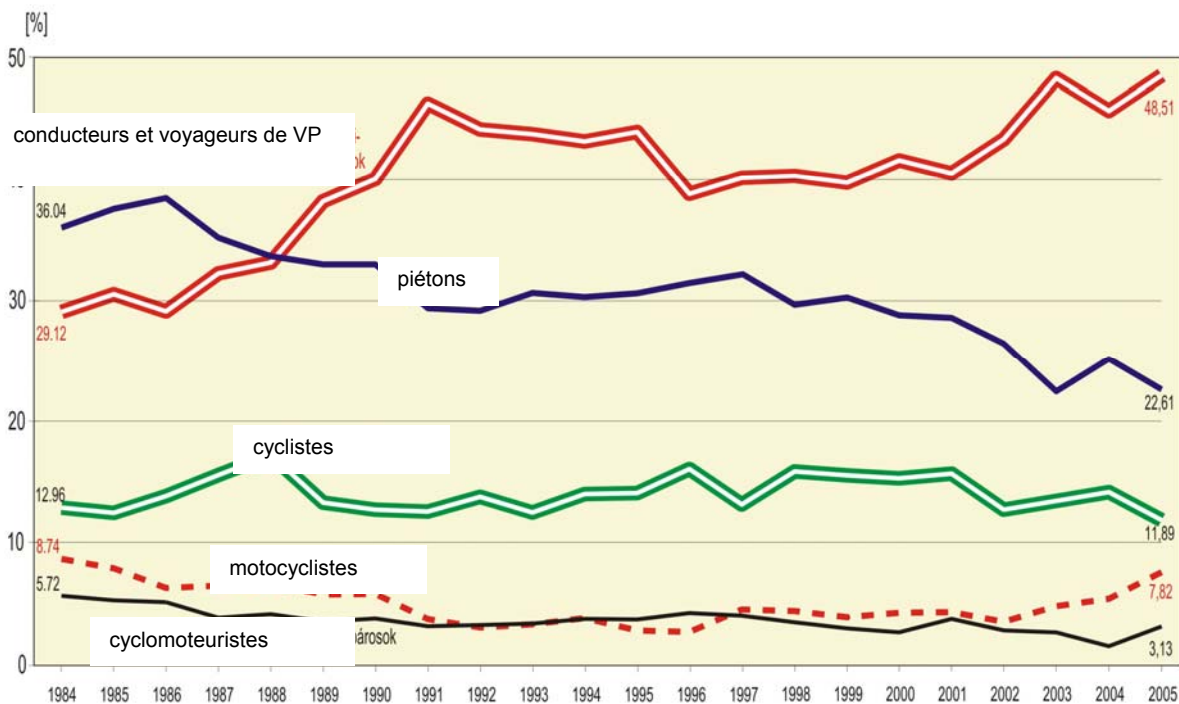


Figure 2 - La répartition du nombre de tués d'accidents de la route, par groupe de participants entre 1984 et 2005 en Hongrie.

Même que le pourcentage des motocyclistes tués augmente depuis 2002, il est incontestable, que pour diminuer le risque de mort d'accidents des usagers de la route, le meilleur résultat peut être obtenu en augmentant la sécurité des conducteurs et des voyageurs des véhicules particuliers.

Une méthode simple et efficace pour cela est d'augmenter le pourcentage des personnes portant la ceinture de sécurité, en exerçant un contrôle plus sévère du respect de la législation existante. Le taux d'usage de la ceinture de sécurité parmi les occupants des sièges avant et arrière de véhicules particuliers est présenté sur la Figure 3.

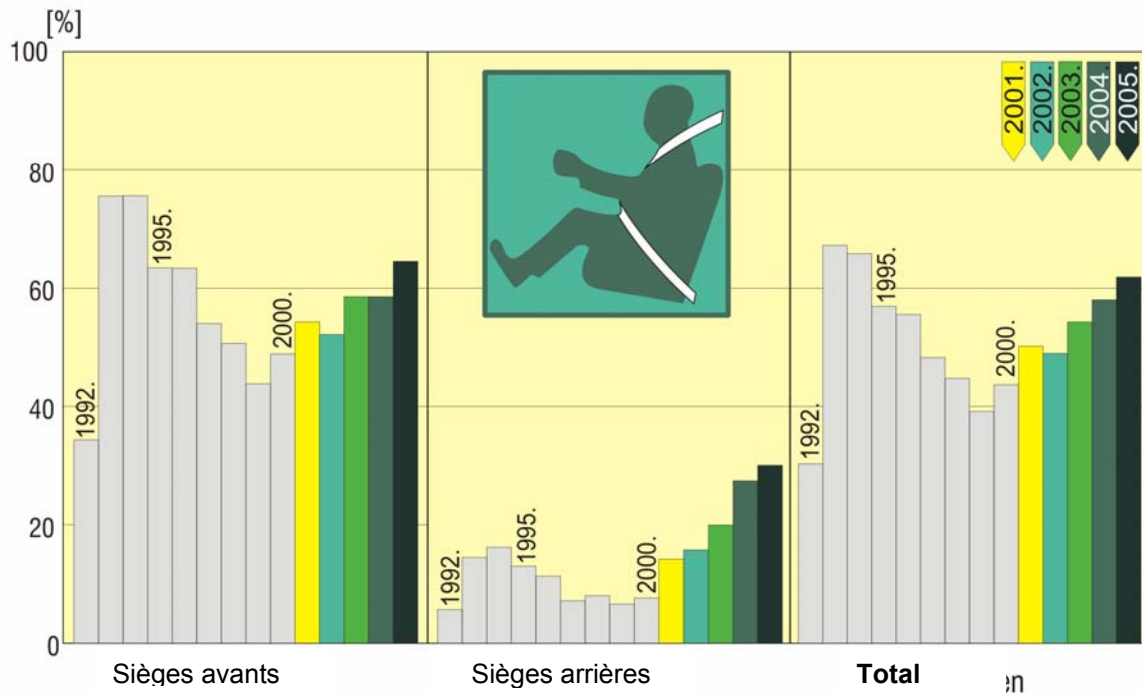


Figure 3 - Le taux de l'usage de la ceinture de sécurité par les occupants des sièges avants et arrières des véhicules particuliers

On voit clairement, que la tendance en baisse des années précédentes ont été suivie par une hausse, mais même les valeurs atteintes aujourd'hui sont toujours très inférieures aux valeurs internationales. Ce fait est bien illustré par le Tableau 1, dans lequel on a comparé les taux d'usage de la ceinture de sécurité dans les Etats-Membres de l'UE, sur la base des données observées en 2004 (ETSC, 2006).

On peut constater, que le taux d'usage de la ceinture de sécurité sur les sièges avants est seulement en Grèce (40%) inférieur à la Hongrie. En ce qui concerne les sièges arrières, la situation est la même, les valeurs de la Hongrie : 20 %, Grèce : 15 % et Estonie : 21 % ; sont considérablement inférieures aux celles observées dans d'autres États Membres (Danemark : 63 %, France : 68 %, Pologne : 49 %, etc.)

En examinant la répartition du nombre des tués d'accidents de la route en fonction du site de l'accident, on apprend que 60% des victimes sont péri dans des accidents en dehors des agglomérations. 776 victimes sur 1 278 ont été tuées en dehors des agglomérations en 2005. Par conséquent, le risque de mort d'accidents de la route doit être réduit significativement en dehors des agglomérations. Cela est bien indiqué par les indices de gravité aussi.

Tableau 1 : Taux d'usage de la ceinture de sécurité dans les Etats-Membres de l'UE (données de 2004, ou l'année indiquée) (ETSC, 2006).

Pays	Taux d'usage (%) de la ceinture de sécurité sur les sièges avants	Taux d'usage (%) de la ceinture de sécurité sur les sièges arrières
Autriche	77	56 (adultes)
Belgique	66	adat
Chypre	aucune information	aucune information
République Tchèque	75 (conducteurs)	aucune information
Danemark	84	63
Estonie	75	21
Finlande	89	80
France	97	68
Allemagne	94 (conducteurs)	90 (adultes)
Grèce	40 (2003)	15 (2003)
Hongrie	59	20 (2003)
Irlande	85 (2003)	46 (adultes, 2003)
Italie	aucune information	aucune information
Lettonie	aucune information	aucune information
Lituanie	aucune information	aucune information
Luxembourg	88 (conducteurs)	72
Malte	95 (conducteurs)	43
Pays-Bas	86 (2003)	63 (2003)
Pologne	71	49
Portugal	88 (conducteurs)	25
Slovaquie	aucune information	aucune information
Slovénie	81	40
Espagne	86 (2003)	42 (2003)
Suède	92 (conducteurs)	79
Royaume-Uni	93 (conducteurs)	83

Tandis qu'en 2005, 3-4 personnes ont été tuées en moyenne par 100 accidents corporels dans les agglomérations, en dehors des agglomérations – principalement en raison de la vitesse considérablement plus élevée des véhicules –, 11-12 personnes sont mortes à cause des accidents de la route. Ainsi, le risque d'un accident mortel est 3-4 fois plus élevé en dehors des agglomérations, que là dedans. La plupart des tués ont perdu la vie dans des collisions frontales et dans les accidents à véhicule solitaire dérapant de la route. De telles tragédies ont lieu surtout sur les routes nationales (en premier chef sur les routes principales) à deux voies de la circulation, qui sont souvent jalonnées des obstacles latérales (e. g. des arbres). Sur les 776 tués en dehors des agglomérations, 439 sont morts sur les routes principales en 2005. Parmi eux 215 personnes sont mortes en raison des collisions frontales des véhicules, et 68 personnes en raison des collisions avec un objet fixe, en dehors de la route.

4. MESURES PRISES AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Malgré que cela ne soit pas encore reflété par les statistiques d'accidents, plusieurs mesures ont été prises et supportées par les spécialistes, pour améliorer la sécurité routière au cours des dernières années en Hongrie.

4.1. La recherche

Les spécialistes de transports hongrois participent activement aux plusieurs projets internationaux importants de la sécurité routière (ROSEBUD, SafetyNet, Sunflower+6, RIPCORD-ISEREST, etc.) Le support national n'est pas disponible, que rarement et occasionnellement pour ces projets de l'UE. On peut constater, que ni les mesures recommandées, ni leur implémentation n'attirait pas encore l'intérêt des hommes politiques et des décideurs hongrois. Par conséquence, l'adaptation de la meilleure pratique aux conditions hongroises est souvent négligée ou repoussée à l'avenir. Un résultat important des recherches est que les coûts d'accidents déterminés sur la base de la disposition à payer des usagers ont été introduits dans les calculs tout récemment, ainsi la valeur statistique d'une vie est devenue considérablement augmentée.

4.2. La législation

Le code de la route a été modifié plusieurs fois en vue d'améliorer la sécurité routière. Les résultats d'une étude d'impacts exécutée en bonne temps, ont incontestablement prouvé, que le système à points de pénalisation introduit en 2001, n'exerce aucune influence sur le comportement des usagers, ainsi le 1er Avril 2004 on le rendu plus sévère. Certaines infractions aux règles de la circulation, sanctionnées auparavant uniformément par 1 seule point de pénalisation, sont maintenant plus différenciées et peuvent causer l'enregistrement de 1-3 points de pénalisation en fonction de gravité/risque d'accident y attribué. Tandis qu'avant cette modification pratiquement aucun permis de conduire des contrevenants n'était pas confisqué (à cause de très peu points de pénalisation collectés), aujourd'hui cette possibilité est devenue réelle.

Une autre modification importante du système à points de pénalisation était l'élargissement du champs des infractions à pénaliser, y incluant le non-usage de la ceinture de sécurité. Vraisemblablement, grâce à cela et aux campagnes organisées de persuasion, la baisse du taux d'usage de la ceinture de sécurité a été stoppé et commençait à augmenter progressivement depuis 1999.

Un changement important à noter aussi, que depuis le 1^{er} janvier 2002, l'usage des sièges de sécurité pour les enfants, ainsi que l'usage de la ceinture de sécurité sur les sièges arrières des véhicules légers est devenu obligatoire par la loi (ce dernier n'était pas obligatoire auparavant que pour les véhicules en équipées et en dehors des agglomérations).

4.3. L'infrastructure

Le réseau des autoroutes et des routes express est développé progressivement et des mesures considérables ; la construction des routes de contournement et des carrefours giratoires est accéléré ; la sécurité des passages à niveau est constamment augmentée (l'exécution d'un programme d'installation des barrières appropriées est en cours). En même temps, à cause du manque des moyens du financement, il est devenu plus en plus

difficile de sauvegarder le niveau et des conditions de sécurité du réseau routier existant. Même le remplacement des panneaux ou de la signalisation horizontale doit être ajourné sensiblement dans certains cas. Sur la base des études exécutées, les premiers pas ont été faites vers l'établissement d'un système de surveillance/inspection de la sécurité des routes existantes et futures ; la formulation et l'approbation d'une législation appropriée est actuellement en cours.

5. LES MESURES NÉCESSAIRES POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ

Comme c'est illustré par les statistiques d'accidents, les mesures prises jusqu'à présent pour améliorer la sécurité routière en Hongrie, dans la mesure souhaitée, semblent d'être restées plutôt inefficaces. Pour cette raison, des mesures fermes doivent être préparées et appliquées dans les domaines suivants.

5.1. La recherche

Les recherches à haute priorité sont les suivantes : détermination et choix des moyens d'une gestion efficace de la vitesse ; surveillance/inspection de la sécurité des routes existantes et planifiées ; mise en évidence des sites où le risque d'accident est très élevé sur le réseau des routes principales ; et élaboration des recommandations concernant l'exécution des interventions à coûts modérés les plus efficaces, sur la base des résultats du projet EuroRAP.

5.2. La réalisation

Tout d'abord il est nécessaire d'augmenter considérablement la probabilité d'être pris en cas d'une infraction commise, en appliquant des mesures appropriées par la police. Les comparaisons internationales (ETSC, 2006) et (Hollo, 2002), montrent, que la probabilité d'être pris et puni a cause de la vitesse excédant les limites, de la conduite en état d'ivresse, ou de l'usage négligée de la ceinture de sécurité, est très bas en Hongrie. Un système à points de pénalisation plus sévère et les sanctions appropriées deviendront efficace seulement s'ils seront accompagnés par un contrôle policier conséquent et intensif.

5.3. L'infrastructure

Tenant compte que la plupart des tués est produite par des collisions frontales et des accidents à véhicule solitaire dérapant de la route, survenus sur les routes principales autres qu'autoroutes, l'inspection de la sécurité de ces routes et l'augmentation de leur niveau de sécurité par les interventions à coûts modérés sont des tâches urgentes.

En ce qui concerne les autoroutes et routes express à construire, il est important de ne pas permettre des économies au détriment du niveau de la sécurité prescrite par des normes. Pour empêcher le détournement du trafic vers les routes secondaires ayant un niveau de sécurité plus bas, une politique appropriée de la tarification des routes doit être appliquée. La participation de la Hongrie au Projet III EuroRAP apportera certainement des résultats importants. Dans ce projet on a l'intention d'évaluer la sécurité des routes par des étoiles (similairement au projet EuroNCAP appliqué pour évaluer la sécurité passive des automobiles). Les risques d'accidents sont exprimés en chevauchant, et la sécurité des routes principales en dehors des agglomérations est améliorée par des interventions compréhensives à coûts modérés. Un progrès significatif peut être encore espéré de l'aménagement des routes hongroises pour qu'elles deviennent « auto-

explicatives » et « permissives », des efforts en vue de maintenir la probabilité des erreurs humains au niveau minimum possible, ainsi que du développement des équipements énergie-absorbant, d'un environnement des routes sans obstacles, etc.

BIBLIOGRAPHIE

(KSH) 2006 : Accidents de la circulation 2005. Bureau Central de Statistique, Budapest, le 4 septembre 2006. (en hongrois)

(EC) 2003 : Saving 20,000 lives on our roads. A shared responsibility. European Road Safety Programme. Communication from the Commission. COM (2003) 311 final. European Communities, Brussels.

(GKM) 2004 : La politique des transports hongroise 2003-2015. La République de Hongrie, Budapest, 2004. (en hongrois)

(CEMT) 2004 : Strategy for the implementation of the objective -50% by 2012. European Conference of Ministers of Transport Committee of Deputies. Road Safety Group. CEMT/CS/SR (2003)6/REV1, 13 Jan. 2004.

Hollo (1999) : Étude d'efficacité des mesures de la sécurité des routes, avec une attention particulière aux questions méthodologiques de la comparaison internationale. Thèse de doctorat, Académie des Sciences Hongroise, Budapest, 1999. (en hongrois)

Vessey (2004) : Collecte représentative et évaluation des données concernant l'usage des sièges de sécurité pour enfants et des ceintures de la sécurité, suite, en utilisant les données des années précédentes. Rapport du thème de TÜV NORD-KTI Kft. No. I-7308/04, Budapest. (en hongrois)

ETSC (2006) : Traffic Law Enforcement across the EU. An Overview. European Transport Safety Council, Brussels, 2006. ISBN : 90-76024-24-3

Hollo (2002) : Evaluation of the Experiences Concerning the Realisation of the First Hungarian Traffic Safety Programme. Possible Trends of further Development. International Seminar GAMBIT 2002. Technical University of Gdansk.