

C 3.1 SECURITE ROUTIERE

Recommandations aux décideurs

Il existe des mesures efficaces pour améliorer la sécurité des infrastructures routières : tous les pays et les gestionnaires de routes sont encouragés à les appliquer sur leurs réseaux. Ces mesures englobent les **audits de sécurité routière (ASR)** pour les différentes phases de construction d'un projet, les **inspections de sécurité routière (ISR)** sur l'ensemble du réseau existant, ainsi que le **traitement des endroits à fréquence élevée d'accidents (« points noirs »)**.

Les audits de sécurité routière peuvent être mis en pratique dans tous les pays. Leur mise en oeuvre est peu coûteuse et le retour sur investissement significatif. Les pays en transition en particulier devraient se concentrer sur les ASR pour leurs nombreux projets. Et pour répondre également à leur souci d'appliquer des mesures rentables, ils doivent aussi investir dans le traitement **des endroits à fréquence élevée d'accidents (« points noirs »)**.

Les données d'accident sont indispensables afin de pouvoir appliquer des mesures là où elles s'imposent le plus. Chaque pays doit absolument définir une stratégie de recueil de données d'accident et doit l'appliquer avec les différents intervenants (police, etc.).

En général, les pays développés disposent de données d'accident et ont mis en place des mesures visant à traiter les « points noirs ». Ces pays auraient tout intérêt à compléter ces mesures avec des ASR et certainement aussi des ISR.

Tous les différents usagers de la route (conducteurs, piétons, cyclistes, etc.) ont leurs limites physiologiques et psychologiques. Les efforts doivent être poursuivis, afin que les facteurs humains soient pris en compte dans les infrastructures et la conception des équipements partout où cela est possible, au stade de la conception, tout comme au stade de l'exploitation.

Un cadre politique pour la sécurité routière

- De nombreux aspects juridiques et politiques représentent de vrais obstacles au déploiement optimal des mesures appropriées. Qui est responsable si les remarques d'un audit ne sont pas correctement prises en compte ? Comment les inspecteurs ou auditeurs sont-ils certifiés ? Quel est leur niveau de responsabilité ? Dans chaque pays, il faut apporter une réponse claire à ces questions afin que les spécialistes de sécurité routière puissent agir en toute confiance.
- La planification et l'exploitation des routes se trouvent souvent en contradiction avec d'autres intérêts ; les mesures de sécurité sont parfois perçues comme facteur de retard d'achèvement des projets, ou de réduction de volume de trafic. Comment le point de vue de la sécurité routière est-il défendu vis-à-vis de ces influences ?
- Les mesures de sécurité routière sont nombreuses et impliquent les services de secours, la police, les ingénieurs routiers, les écoles, etc. Leur coordination est essentielle. Les priorités parmi ces services varient logiquement d'un pays à l'autre.

Toutes les parties prenantes doivent s'impliquer dans la sécurité routière et leurs actions doivent être priorisées et coordonnées. Cela exige un engagement au plus haut niveau

politique local, afin que les priorités en matière de sécurité routière soient coordonnées et clairement définies.

Les réflexions et échanges de meilleures pratiques entre pays sur ces sujets doivent se poursuivre. Cela peut être particulièrement utile pour les pays en transition, dans lesquels la mise en place, en amont, de politiques appropriées, peut favoriser la création d'un réseau de professionnels de sécurité, et encourager l'inscription de la sécurité dans toutes les décisions en matière de politique.

Aspects techniques

Traitement des endroits à fréquence élevée d'accidents ("points noirs")

Les données d'accident, même si elles sont rudimentaires, permettent de repérer les endroits à fréquence élevée d'accidents (points noirs). Le traitement de ces endroits est un processus bien connu pour définir, étudier et proposer des solutions pour ces points noirs.

=> Des recommandations de l'AIPCR sur le traitement des endroits à forte fréquence d'accidents ("points noirs") seraient très utiles, tout particulièrement pour les pays en transition où ces points noirs peuvent être définis de manière précise.

Gestion de la sécurité d'un réseau (NSM)

La gestion de la sécurité d'un réseau (NSM) est une procédure relativement nouvelle sur des réseaux en service. Il s'agit de définir les couloirs routiers sur lesquels on observe une fréquence élevée d'accidents, de comprendre quelles en sont les raisons localement et de faire ensuite des recommandations de mesures pour y remédier. Le processus de gestion de la sécurité d'un réseau va au-delà du traitement des endroits à fréquence élevée d'accidents car il procure une large perspective sur l'infrastructure et les comportements de conduite, ce qui permet à cette méthodologie de prendre en compte tous les facteurs touchant les automobilistes circulant sur un couloir donné.

=> Il serait très bénéfique de poursuivre les échanges de connaissances sur les NSM et de formuler des recommandations.

Recommandations à l'AIPCR

- Le Comité technique (CT) de la sécurité routière a pour base une approche globale, impliquant simultanément les automobilistes, les véhicules et les routes. Ainsi, l'amélioration de la sécurité routière exige une approche systématique, qui prend en compte ces trois éléments. Le CT s'intéresse aux aspects liés à l'infrastructure, mais des sujets en dehors de son champ d'étude habituel, tels que le contrôle-sanction et la formation des conducteurs sont considérées comme des moyens efficaces d'améliorer la sécurité routière dans son ensemble. L'AIPCR doit clarifier sa position quand à la manière dont elle traite les aspects de comportement des usagers, et coopérer avec davantage d'organisations s'occupant de ce sujet important.
- L'AIPCR a publié un Manuel de sécurité routière en 2003, et un catalogue de mesures à faible coût pour améliorer la sécurité routière en 2007. Ces deux documents doivent être régulièrement révisés et mis à jour, afin de les enrichir des dernières connaissances acquises. L'application dans les différents pays et l'adaptation aux conditions locales doit être poursuivie.

- Les organismes financeurs doivent montrer l'exemple. Ils devraient imposer les ASR comme condition obligatoire pour le financement de tous les projets routiers. Ils devraient également continuer d'accorder des financements pour l'application de mesures de sécurité routière sur le réseau routier existant, tels que les ISR, le traitement des endroits à fréquence élevée d'accidents ainsi le recueil de données d'accident.