



**CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
CONSEIL DES MINISTRES**

Conseil des Ministres

TRANSPORT ROUTIER

LA SECURITE SUR LES ROUTES DE RASE CAMPAGNE EN EUROPE

Recommandations

Le présent document a figuré au point 4 "Transport routier" de l'ordre du jour provisoire de la session de Bucarest. Il a été adopté par le Conseil des Ministres.

JT00127540

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine
Complete document available on OLIS in its original format

Les progrès en matière de sécurité routière ces vingt dernières années, même s'ils sont loin d'être satisfaisants, ont été plus marquants sur les autoroutes et voies urbaines que sur les routes de rase campagne.

Par routes de rase campagne, on entend toutes les voies hors agglomérations, hors autoroutes et hors routes de terre.

Un rapport, publié par l'OCDE en 1999¹, recommande que chaque pays s'attaque au problème et développe une stratégie spécifique à ce type de réseau.

Il paraît indéniable que ce sujet, non traité jusqu'à présent dans le cadre de la CEMT, est très intéressant pour l'ensemble des Etats membres, d'autant plus que, quelles que soient les caractéristiques propres à chaque pays, dans tous les cas, le réseau de routes rurales est, de loin, le plus important, tant en termes de kilomètres couverts que de trafic.

Le contexte

La sécurité routière en rase campagne est un problème très grave qui n'a pas reçu le même niveau d'attention que celui porté aux autres types de réseaux, qu'ils soient autoroutiers ou urbains.

Cependant tous les indicateurs (chiffres bruts d'accidents et de victimes, exposition au risque, et évolution de la situation dans le temps) montrent clairement qu'il est temps de traiter le problème. En effet 60% des morts sur la route le sont sur des routes de rase campagne.

Dans la plupart des pays, il n'y a pas de politiques de sécurité routière et d'objectifs spécifiques aux routes de rase campagne. Ces routes mériteraient davantage de priorité d'attention.

Dans certains pays, la proportion de tués sur les routes de rase campagne est relativement faible, ce qui semblerait montrer que le problème se concentre alors dans les villes. Même si les améliorations les plus significatives peuvent être attendues au niveau urbain, il est indispensable de mener de front une politique de sécurité routière sur les deux plans et en aucun cas, négliger l'un pour l'autre.

Du fait des types d'accidents identifiés sur les routes de rase campagne, [80% des accidents sont, soit une sortie de route, soit une collision frontale, soit une collision à une intersection] les actions possibles, selon le découpage habituel -- infrastructure, véhicule, usager de la route -- revêtent un caractère prépondérant en ce qui concerne les infrastructures et le comportement, la vitesse inadaptée et excessive, l'alcool et le non-port de la ceinture étant les causes majeures des accidents et de leur gravité.

Développer une approche stratégique de sécurité routière

Cette stratégie de développement et de mise en œuvre d'une politique spécifique aux routes de rase campagne est une partie intégrante d'une stratégie globale de sécurité routière et s'inscrit, à ce titre, particulièrement bien dans la démarche suivie actuellement par la CEMT.

1. Stratégies de sécurité routière en rase campagne – OCDE/RTR 1999

Les éléments essentiels de cette approche stratégique globale sont les suivants :

- Un **engagement** politique fort issu de **la prise de conscience et de l'acceptation** du problème de sécurité routière ;
- Le développement d'une culture de sécurité dans la société où il est clairement reconnu que la sécurité routière est aussi la responsabilité de chaque individu ;
- **Une coordination** entre tous les intervenants, à quelque niveau que ce soit ;
- La définition d'**objectifs** en ce qui concerne la diminution des tués et des blessés ;
- L'élaboration et la mise en œuvre d'un **plan de sécurité routière**. A cette fin, il convient de remarquer que des mesures peu onéreuses et qui ont montré leur efficacité, ont été identifiées dans le rapport [CEMT/CM(2002)17], et que chaque pays devrait les adapter pour qu'elles soient incluses dans leur programme.

RECOMMANDATIONS

Le Conseil des Ministres, réuni à Bucarest, les 29 et 30 mai 2002,

PREND NOTE

- Du rapport établi en 1999, dans le cadre du Programme en matière de Transport Routier et Intermodal de l'OCDE et de ses conclusions, ainsi que
- Du rapport sur "l'approche stratégique pour améliorer la sécurité routière sur les routes de rase campagne" [CEMT/CM(2002)17] ;
- Des grandes différences qui existent entre les pays qui ont les meilleurs résultats et les autres. Il est par conséquent nécessaire de développer des politiques qui visent à réduire les différences entre les pays et qui encouragent les meilleurs à faire encore mieux ;

RECOMMANDE que les gouvernements des pays Membres de la CEMT, en ce qui concerne la sécurité sur les routes de rase campagne et dans le contexte de l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de sécurité routière,

- Développent des **structures institutionnelles** qui soient bien adaptées pour permettre à tous les acteurs concernés, tant publics que privés, de coopérer ensemble. Il s'agit aussi bien de l'administration des routes, des autorités de police, des autorités locales, des services d'éducation et de santé que des entreprises privées, des sociétés d'assurances et des associations ;
- Veillent à ce que ces intervenants soient motivés, bien formés et munis des connaissances et des moyens nécessaires pour mener à bien leurs tâches ;
- Améliorent la **collecte et l'exploitation des données d'accident** qui permettent, sur une base comparable, d'identifier de manière précise les causes et l'impact des accidents pour prendre les mesures adéquates et les évaluer ultérieurement, en particulier dans leur rapport coût/efficacité ;

- Etant donné les grandes différences de résultats de sécurité routière entre pays Membres, connaissent mieux les différents éléments qui composent les politiques réussies ("meilleures pratiques", "références"), de les évaluer et de les adapter aux contextes nationaux et, à cette fin,
- Assurent un **transfert de connaissance**, aussi bien institutionnel que pratique et tant entre pays qu'entre individus ;

RECOMMANDE, comme action spécifique, dans les domaines suivants :

Au niveau du comportement des usagers

Prendre les mesures nécessaires pour qu'en premier lieu, l'utilisateur adapte sa vitesse aux caractéristiques du réseau qu'il emprunte : ceci nécessite une prise de conscience qui peut être éveillée par l'éducation, à quelque âge que ce soit, par des campagnes d'information et de sensibilisation ciblées et par des contrôles dissuasifs, ponctuels mais réguliers ;

Veiller à ce que le port de la ceinture de sécurité, tant aux places avant qu'aux places arrière des voitures particulières et dans les autres véhicules qui en sont équipés, soit effectif sur l'ensemble des routes, urbaines ou rurales. En raison des vitesses plus élevées sur route rurale, les ceintures et dispositifs de retenue pour enfants méritent la même attention. Davantage de contrôles sont nécessaires et les sanctions à cet égard doivent être vraiment appliquées ;

Renforcer la prévention et les contrôles qui concernent la conduite sous l'effet de l'alcool ;

Dans le même ordre d'idée, mieux prendre en compte, évaluer, voire sanctionner, la conduite sous l'emprise de médicaments ou de drogues ainsi que la conduite en état de fatigue ;

Au niveau des infrastructures

Améliorer la sécurité des routes en agissant sur les caractéristiques des routes pour aider les conducteurs dans les virages et aux intersections. Parmi les nombreuses actions possibles au niveau des routes, celles visant à réduire les collisions frontales sont aussi à prendre en compte. Ces actions concernent autant la cohérence du tracé (y compris le marquage au sol et la signalisation) que l'amélioration de la qualité du revêtement et l'élimination des obstacles latéraux ou la prévention contre les risques qui en découlent ;

Prévoir, dans une stratégie globale, une hiérarchisation des routes, prenant en compte les différentes catégories de trafic (transit, distribution et accès) et d'utilisateurs de la route (en particulier les piétons et les cyclistes) ;

Assurer la continuité de l'entretien du réseau routier, en veillant particulièrement au contrôle de son niveau de sécurité et à l'élimination des points noirs. De nombreuses mesures d'un bon rapport coût/efficacité peuvent être intégrées dans des programmes d'entretien de routine ;

Au niveau du véhicule et de la télématique

Etant donné la proportion d'accidents en rase campagne dus à une vitesse excessive,

- Etudier l'opportunité d'étendre les limiteurs de vitesse obligatoires à 90 km/h maximum pour les camions et à 100 km/h maximum pour les autobus et les autocars, en vigueur au niveau de l'UE, à tous les pays CEMT;
- Encourager l'installation volontaire de dispositifs de limitation de vitesse sur les voitures particulières² ;
- Etudier l'opportunité de fournir des informations pertinentes, opportunes et précises aux conducteurs à l'approche des virages et des intersections par l'utilisation, par exemple, de dispositifs automatiques commandés par la vitesse à bord des véhicules ;
- Etudier l'opportunité d'introduire des systèmes de contrôle de la vitesse entièrement automatisés qui adaptent la vitesse aux limites en vigueur ou aux conditions de la route (ISA – Adaptation Intelligente de la Vitesse). Avant d'entreprendre cela, il faut étudier davantage l'acceptabilité des conducteurs et définir des normes et une réglementation communes. A cette fin, les résultats des travaux entrepris au sein de l'UE devraient être pris en compte.

Etant donné le besoin de disposer de secours le plus rapidement possible, mettre en place des systèmes d'alerte et assurer la continuité de la chaîne d'information et de traitement des secours ; l'adoption d'un numéro unique d'urgence (le 112) par l'ensemble des pays Membres serait d'une grande aide ;

Suivre le développement des systèmes automatisés de gestion et d'information du trafic, pour les étendre, le cas échéant, sur les axes les plus dangereux de ce type de réseau ;

Encourager activement et développer rapidement les systèmes actifs et passifs de sécurité à bord des véhicules (y compris les ceintures de sécurité arrière, les "air bags", l'ABS et les dispositifs de retenue pour enfants).

CHARGE le Comité des Suppléants de diffuser ces recommandations auprès des personnes et des organismes concernés, de veiller à leur mise en œuvre et de rapporter en temps opportun, sur leur application effective.

2. L'Allemagne pense que le caractère volontaire de cette mesure s'applique aussi bien à l'installation qu'à l'utilisation de ces dispositifs qui ont ainsi une fonction de contrôleurs de vitesse conventionnels ou d'équipements de contrôle de vitesse de croisière. L'Allemagne n'est pas convaincue du bénéfice et de la relation de cause à effet entre l'utilisation de limiteurs de vitesse et la réduction des accidents, comme cela est indiqué dans les recommandations.