

**XXIV^e CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
MEXICO 2011**

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE – RAPPORT NATIONAL

SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS C

**UNE APPROCHE STRATÉGIQUE
A LA SÉCURITÉ :
METTRE LES CONNAISSANCES EN PRATIQUE**

J. Landa
CityPlan spol. s r.o. Prague, République tchèque
Jiri.landa@cityplan.cz

J. Mikulík
CDV v.v.i. (Centre de recherche sur les transports), institut de recherches publique Brno,
République tchèque
Josef.mikulik@cdv.cz

RÉSUMÉ

Le présent Rapport national tchèque sur l'orientation stratégique C – Sécurité contient des informations sur le développement de la sécurité routière depuis le dernier congrès à Paris en 2007. Il inclut un aperçu général des chiffres de la circulation en République tchèque, comprenant la part modale, la longueur des infrastructures, un bilan sur les accidents, le développement du réseau routier, la position de la République tchèque par rapport au reste de l'Europe ainsi que les plans d'action pour la sécurité routière et les principales lacunes du réseau routier tchèque en matière de sécurité. Des photographies viennent illustrer des lacunes typiques du réseau routier en matière de sécurité qui doivent être éliminées pour que le pays obtienne une meilleure notation sous forme d'étoiles EuroRAP (Programme d'évaluation des routes européennes).

UNE APPROCHE STRATÉGIQUE DE LA SÉCURITÉ – RAPPORT NATIONAL TCHÈQUE

1. INFORMATIONS GÉNÉRALES

La République tchèque s'étend sur une superficie de 79 000 kilomètres carrés avec une population de 10,5 millions d'habitants. La capitale de la République tchèque est Prague, avec 1,249 million d'habitants. Il y a 4,4 millions de voitures immatriculées, 0,4 million de motocyclettes, 0,7 million de poids lourds, ce qui représente 5,5 millions de véhicules au total.

Le taux moyen de motorisation en République tchèque est de 566 véhicules à moteur pour mille habitants (732 à Prague), tandis que le taux moyen de voitures de tourisme pour mille habitants est de 422 (547 à Prague).

La longueur totale du réseau routier est de 55 600 kilomètres, ce qui représente une densité de 0,7 km/km², tandis que la longueur des autoroutes et des voies express ne dépasse pas 1 050 km, ce qui représente 13 m/km², soit 1 m par habitant.

Il y a 24 tunnels d'une longueur totale de 16,4 km, mais leur nombre augmente rapidement en raison des conditions imposées par les écologistes pour adopter des solutions souterraines dans le cadre des nouveaux projets de construction des routes.

La situation de la sécurité routière est influencée par l'existence de 2 583 passages à niveau, dont 220 traversent des routes nationales.

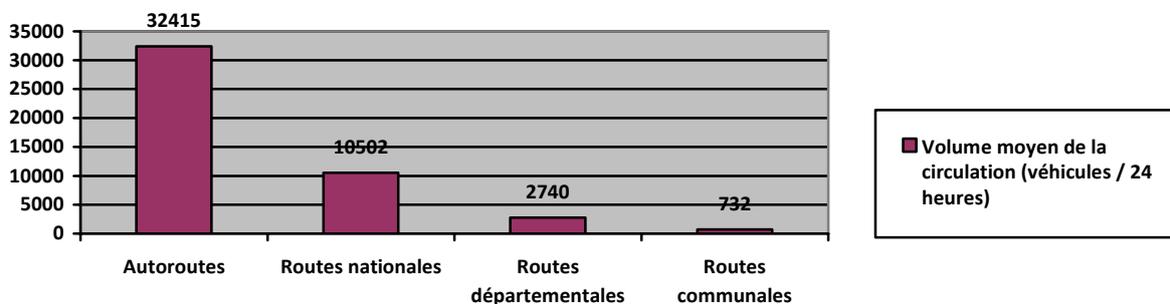


Figure 1 : Volume moyen de la circulation sur les différentes catégories de route – véhicules / 24 heures CZ 2008

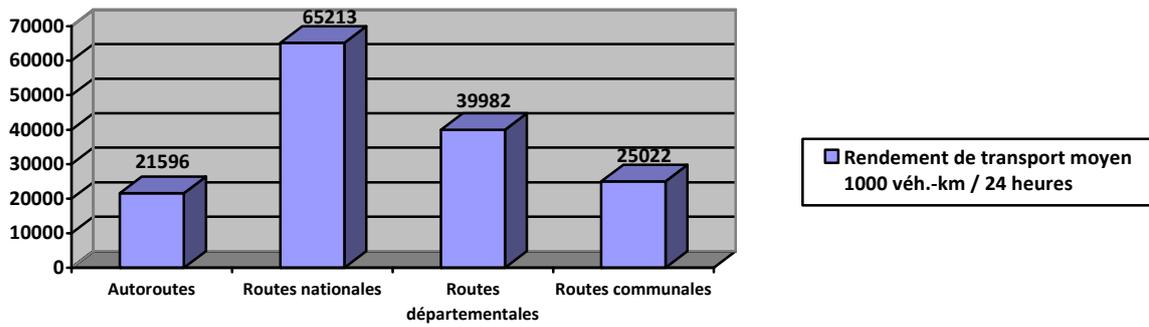


Figure 2: Rendement de transport moyen sur les différentes catégories de route – 1 000 véh.-km / 24 heures CZ 2008

Le rendement quotidien moyen de la circulation les jours ouvrables est de 169,3 millions de véhicules-kilomètres.

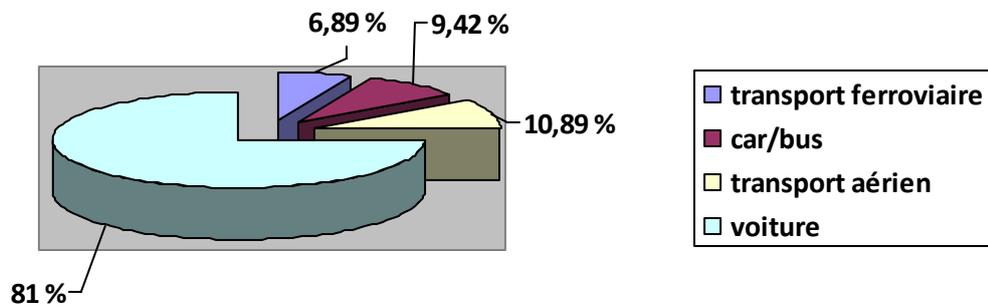


Figure 3: Parts des rendements de transport (en milliards de personnes-km CZ 2008)

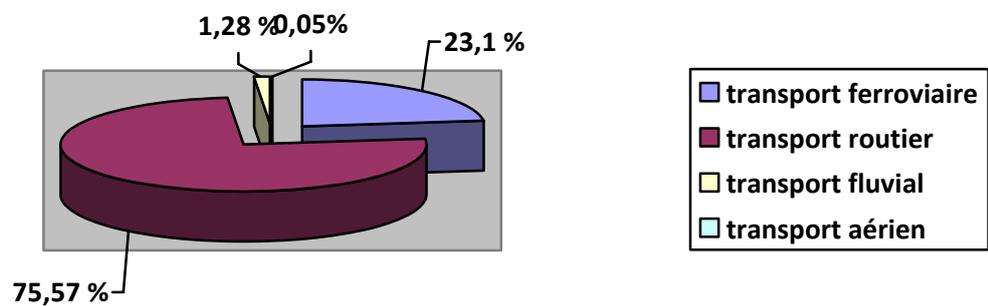


Figure 4: Parts des rendements de transport de marchandises (en milliards de t-km CZ 2008)

Le transport routier prédomine aussi bien dans le transport de personnes que dans le transport de marchandises avec un taux supérieur à 75 %.

2. SITUATION ACTUELLE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE – BILAN SUR LES ACCIDENTS

Les statistiques relatives aux accidents sont tenues par la Police d'État. En 2009, elle a enregistré un total de 74 815 accidents. Ce chiffre a été influencé par une modification de la législation, car jusqu'à fin 2008, les conducteurs devaient déclarer tout accident dont les dégâts matériels s'élevaient à plus de 50 000 CZK (2 038 EUR ou 2 820 USD), montant ensuite doublé à 100 000 CZK (4 077 EUR ou 5 641 USD).

La même année, 832 personnes devenaient victimes d'accidents sous 24 heures ; la différence entre la limite de 24 heures et la limite de 30 jours étant répartie dans les statistiques de 2008 ainsi : $992 + 84 = 1\,076$.

Par ailleurs, 3 536 personnes ont été grièvement blessées et 23 777 personnes ont été légèrement blessées.

91% de tous les accidents ont été causés par des conducteurs de véhicules à moteur, le moyen de transport le moins sûr étant la motocyclette avec un taux de 38 personnes décédées pour 1000 accidents, suivie du vélo avec 20 personnes décédées pour 1 000 accidents, ce qui contraste avec 13 personnes seulement tuées dans des accidents de voiture. En termes de tranches d'âge, les conducteurs les plus dangereux sont ceux qui ont entre 25 et 34 ans avec 166 personnes décédées. 15 % des victimes ont été tuées sous l'influence de l'alcool. Un nombre total de 151 piétons ont été victimes d'accidents, dont 65,6 % de nuit, la plupart sur des routes nationales – 58, dont 70,7 % de nuit. Sur ces 151 piétons victimes, 39 % se trouvaient sur des routes nationales, 24 % sur des routes départementales, 18 % sur des routes communales et seulement 2,9 % sur des voies express. Quant à la répartition géographique, 295 personnes ont été tuées en agglomération, 537 en zone rurale et 24 sur des voies express. Il y a eu 23 victimes d'accidents sur des passages à niveau.

Concernant la classification des personnes tuées, 436 étaient des conducteurs, 167 des passagers, 157 des piétons et 72 des cyclistes.

En ce qui concerne les types de collisions, 347 personnes ont été tuées par une collision avec une autre voiture, 226 ont été tuées par une collision contre un obstacle rigide le long de la route, et 151 n'ont pas survécu à une collision avec un piéton.

L'excès de vitesse a été identifié comme élément déclencheur des accidents dans 1 cas sur 2.

La comparaison des taux d'accidents relatifs indique clairement que les autoroutes sont en moyenne 3,6 fois plus sûres que les routes nationales, 4,8 fois plus sûres que les routes départementales et 6,8 fois plus sûres que les routes communales. La comparaison à long terme indique qu'en ce qui concerne les accidents mortels sous 24 heures, les autoroutes sont 2,4 fois plus sûres que les routes nationales, 2,2 fois plus sûres que les routes départementales et 2,7 fois plus sûres que les routes communales.

Dans la ville de Prague, il y a eu 15 583 accidents avec 40 personnes tuées, 347 grièvement blessées et 2 082 légèrement blessées.

Ces dernières années, les motocyclettes, notamment les puissantes, sont devenues très populaires, faisant partie de l'image sociale. Ce sont les excès de vitesse et l'ignorance des règles de circulation qui caractérisent typiquement le comportement des motocyclistes et qui font de ces conducteurs les principales victimes des accidents de la route.

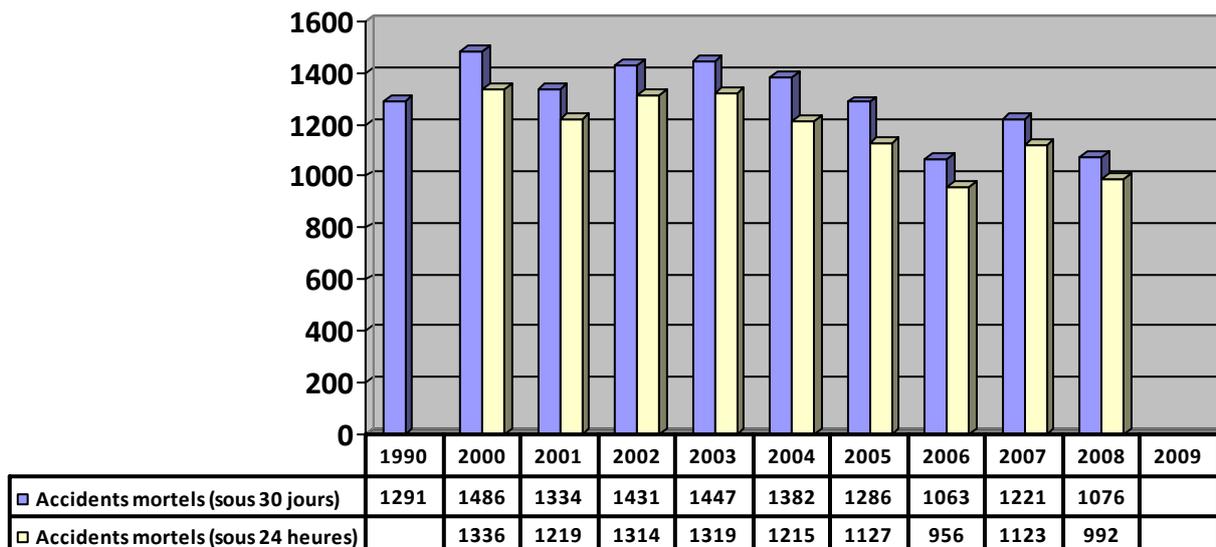


Figure 5: Décès dus à un accident sur les routes tchèques sous 24 heures et sous 30 jours (1990 – 2008)

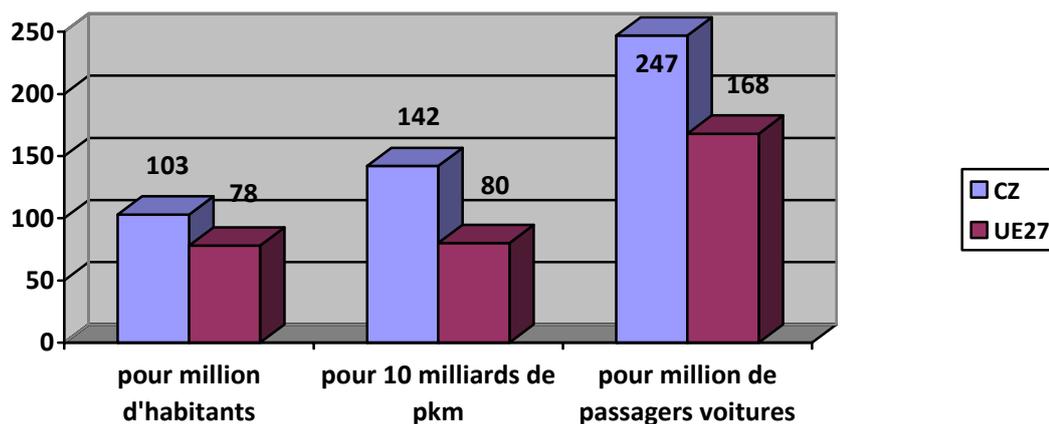


Figure 6: Classement par pays du nombre de décès dus à un accident de la route 2008

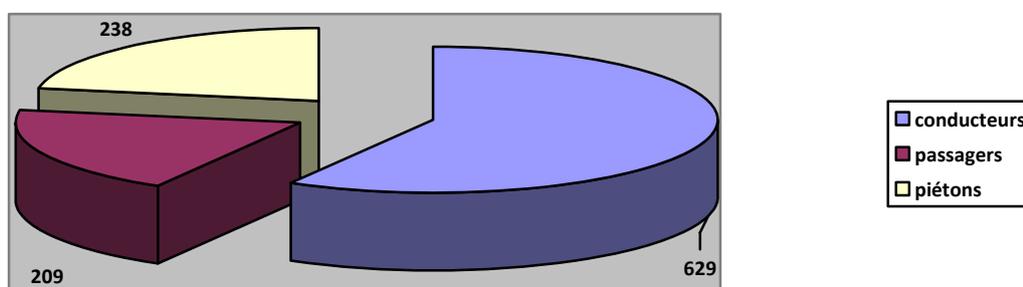


Figure 7: Décès dus à un accident de la route par catégorie d'utilisateur CZ 2008

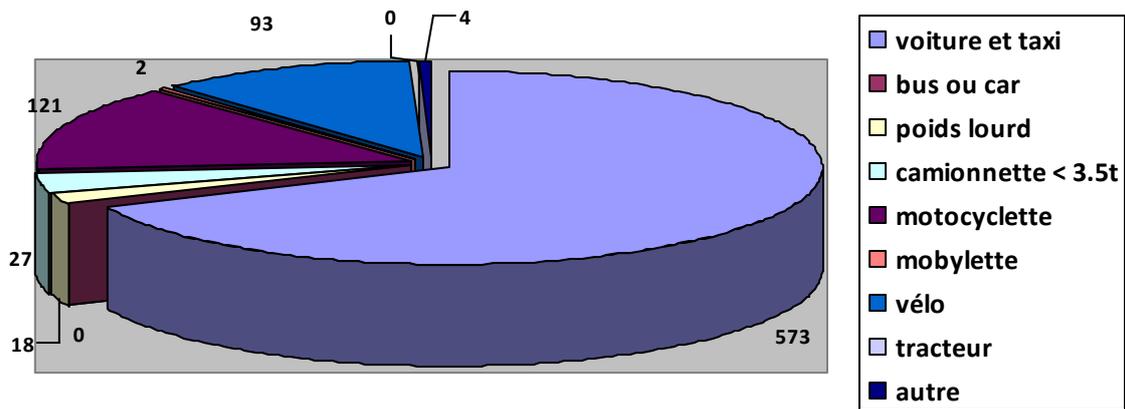


Figure 8: Décès dus à un accident de la route des occupants de véhicules par type de véhicule CZ 2008

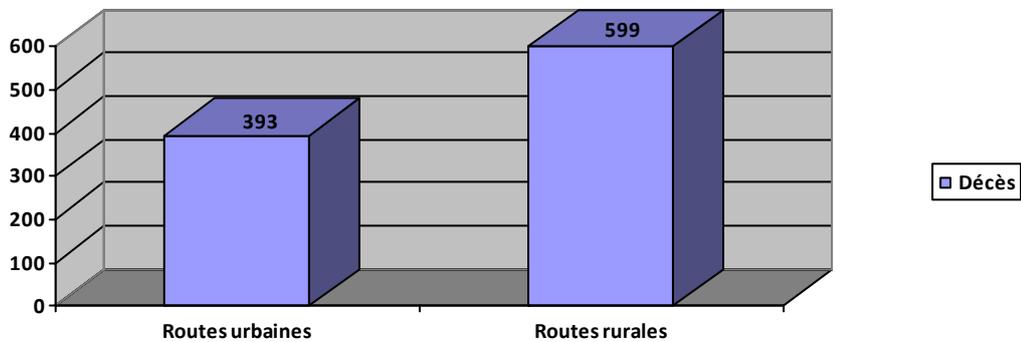


Figure 9: Répartition des décès dus à un accident de la route entre agglomérations et zones rurales CZ 2008

3. COMPARAISON DE BASE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN RÉPUBLIQUE TCHÈQUE PAR RAPPORT AU RESTE DE L'EUROPE

Le taux d'accidents de la République tchèque est l'un des pires d'Europe avec une moyenne de 1 000 personnes tuées sur les routes chaque année. Néanmoins, la République tchèque est parvenue à une baisse continue des accidents de la route mortels depuis 2003. Selon la comparaison des 27 pays membres de l'Union européenne, le taux moyen de personnes tuées pour un million d'habitants est de 78 par an, les meilleurs résultats étant obtenus à Malte, aux Pays-Bas, en Suède et au Royaume-Uni avec des taux inférieurs à 50. La République tchèque, avec ses 104 victimes, occupe la vingtième position, le club des 7 pires pays étant composé des pays de l'Europe du Sud-est, avec un taux allant jusqu'à 140 personnes tuées pour un million d'habitants par an...

4. ACCESSIBILITÉ DES DONNEES DES ACCIDENTS ENREGISTRES POUR LA PRÉVENTION ROUTIERE

Les statistiques (bilan) sont accessibles sur les sites www.policie.cz et www.jdvm.cz/pcr. Depuis le 1^{er} juillet 2006, la police utilise en général la méthode de localisation des accidents par GPS. Disposer de données fiables est un élément-clé de la prévention des accidents et de l'atténuation de leur gravité. Ces données devraient être accessibles non seulement à la police, mais aussi aux professionnels et aux décideurs. Tenir des statistiques est bénéfique pour les stratégies et les programmes, tandis que disposer des détails de l'accident est nécessaire pour une prévention efficace. Les statistiques sont ainsi accessibles sur les sites internet de la police jusqu'à fin août 2010. L'observatoire tchèque de la sécurité routière a élaboré un projet de recherche sur le développement d'une base de données accessible au public concernant la localisation des accidents. À l'adresse www.jdvm.cz/pcr figurent 64 données relatives à chaque accident, y compris sa localisation détaillée sur la carte. Divers filtres permettent de sélectionner différents lieux, routes, l'époque et les circonstances de l'accident dans la période sélectionnée. Chaque sélection est limitée à 100 rapports d'accidents, ce qui implique que la sélection doit être attentivement réalisée. Cet outil s'avère très utile à la prévention et à l'analyse de la sécurité.



Figure 10: Informations sur les décès dus à un accident de la route et sur les accidents localisés sur une carte vectorielle www.jdvm.cz/pcr

Les données de base relatives à un accident ne suffisent souvent pas pour comprendre ses circonstances et pour identifier son élément déclencheur.

Il existe en fait d'autres bases de données différentes : base de données de la police, administration des routes, hôpitaux (décès dus à un accident après 30 jours), compagnies d'assurance, Base de données internationale sur la circulation et les accidents de la route (IRTAD), BESIP, etc.

5. POLITIQUE ACTIVE ET PASSIVE DE LA SECURITE ROUTIERE

En 2006, un système de sanctions sévères visant à améliorer la sécurité routière avait été introduit. Néanmoins, il n'a eu pour effet qu'une amélioration temporaire et le nombre de décès dus à un accident de la route a rapidement retrouvé son niveau d'origine.

Le Centre tchèque pour la recherche sur les transports a développé une méthodologie d'identification des lieux d'accident par nombres d'accidents bâtie sur le modèle suivant :

- Plus de 9 accidents sur le même kilomètre pendant une année ;
- Plus de 1 personne tuée dans des accidents sur le même kilomètre pendant une année ;
- Plus de 2 personnes grièvement blessées dans des accidents sur le même kilomètre pendant une année ;
- Plus de 4 personnes légèrement blessées dans des accidents sur le même kilomètre pendant une année ;
- Plus de 10 millions de CZK de perte économique dans des accidents sur le même kilomètre pendant une année ;

On commence à prendre en considération, plutôt d'une manière indirecte, le facteur humain dans la sécurité pour la révision des normes de conceptions tchèques.

La République tchèque (anciennement Tchécoslovaquie) est membre de l'AIPCR depuis le début. Les professionnels tchèques participent activement aux comités techniques de l'AIPCR. Les professionnels suivants travaillent au sein de l'Orientation stratégique C – Sécurité des réseaux routiers :

C1 – Infrastructures routières plus sûres – Jindrich Fric, Jiri Landa ;

C2 – Exploitation routière plus sûre – Josef Mikulik ;

C3 – Gestion des risques d'exploitation routière – Lenka Petrova ;

C4 – Exploitation des tunnels routiers – Pavel Pribyl, Ludvik Sajtar, Miroslav Cermak ;

Pour améliorer la sécurité, on installe de plus en plus de localisations de radars fixes, de caméras aux feux rouges, de radars de police, de radars mobiles et lasers et des points noirs des accidents fréquents au moyen des coordonnées GPS, leur liste et emplacement étant accessible à 16 types de navigation automobile de base. En septembre 2010, le premier tronçon de gestion linéaire de la circulation a été ouvert sur la voie express de contournement de Prague, et de nombreuses améliorations ont été réalisées sur les routes de traversée et d'entrée des villages.

6. CAMPAGNES

Il convient de préciser que l'objectif de la Stratégie nationale pour la sécurité routière de réduire de moitié le nombre de décès dus aux accidents en 2010 par rapport à 2002 ne sera pas atteint. Les indicateurs relatifs aux accidents de la route sont inférieurs au niveau moyen de l'Union européenne, ils sont plus de deux fois inférieurs à ceux des États européens les plus performants. Le ministère des Transports, pour choquer les conducteurs, a commandé une série des spots télé comportant des images réalistes d'accidents graves. Les scènes choquantes sont commentées par le slogan : « Si tu ne réfléchis pas, tu paieras » et s'adressent aux jeunes conducteurs inexpérimentés entre 18 et 25 ans, leur sujet principal étant l'alcool au volant, les ceintures de sécurité et les sièges auto bébés et enfants.

La République tchèque compte déjà 57 signataires de la Charte européenne de la sécurité routière.

L'organisation non gouvernementale tchèque UAMK et CityPlan sont des participants actifs de la Campagne en faveur de la sécurité routière mondiale « Pour des routes sûres » et du Programme d'évaluation des routes européennes (EuroRAP), Carte des risques et Notation de la sécurité routière sous formes d'étoiles y compris. Les organisations non gouvernementales organisent une conférence annuelle qui a pour devise « Les routes sûres sauvent des vies ».

7. PLANS D'ACTION

La première Stratégie nationale pour la sécurité routière a été approuvée par le gouvernement au mois d'avril 2004. Le 16 décembre 2008, elle a été mise à jour par la Révision et Actualisation de la Stratégie pour 2008 – 2012, dont le but était de réduire de moitié le nombre de décès dus à des accidents de la route (par rapport à 2002) d'ici 2010, conformément à la Politique européenne des transports à l'horizon 2010 (Livre blanc). Cependant, cet objectif ne sera pas atteint et la stratégie va être actualisée à l'horizon des années 2011 à 2020. Elle comprend des projets de nombreuses actions destinées aux conducteurs (formation, campagnes, sanctions), mais aussi à l'amélioration de la sécurité routière, dont le but est très ambitieux – « Vers zéro ». Le document à long terme sera chaque année contrôlé par l'Observatoire national de la sécurité routière.

Le Conseil gouvernemental tchèque pour la sécurité routière « BESIP » est un organisme de conseil et de coordination du gouvernement tchèque en matière de sécurité routière. Il coordonne les activités du ministère des Transports, du ministère de l'Intérieur, des représentants régionaux de BESIP, de la Direction de la police de la route auprès du Présidium de la police et des directions régionales des transports. Sa dernière session, disponible sur internet, s'est déroulée le 15 avril 2010.

La directive européenne 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières va être mise en œuvre par la législation tchèque d'ici fin 2010. Les spécialistes de la circulation recommandent d'élargir la gamme d'outils très efficaces par des audits et des inspections de sécurité sur les routes connaissant un nombre élevé d'accidents et de décès dus à des accidents. Malheureusement, le ministère des Transports tient peu compte de ces recommandations. D'un autre côté, sous l'influence de la directive européenne et de la Stratégie nationale, certaines régions ont adopté le document intitulé « Stratégie de la sécurité routière pour les années 2010 – 2013 » ; il s'agit d'un plan d'action pour la mise en œuvre du suivi des accidents de la route, de l'inspection des routes, amélioration de leur sécurité y compris, de la réalisation d'audits de sécurité sur les nouveaux projets et plans routiers orientés sur les passages à niveau, les ronds-points, la sécurité des piétons, l'élimination des lieux d'accident, l'apaisement de la circulation, la formation des usagers, notamment des enfants et des jeunes.

8. SÉCURITÉ DES ROUTES ET DES TUNNELS

Comme en témoignent les divers taux d'accidents sur les autoroutes, routes express, routes nationales, routes départementales, routes communales et dans les rues des agglomérations, il y a de grandes différences du niveau de sécurité des usagers et des voies de communication.

Une comparaison des taux d'accidents respectifs démontre d'une manière claire que les autoroutes sont 3,6 fois plus sûres que les routes nationales, 4,8 fois plus sûres que les routes départementales et 6,8 fois plus sûres que les routes communales. Une comparaison à long terme démontre qu'en termes de nombre d'accidents mortels sous 24 heures, les autoroutes sont 2,4 fois plus sûres que les routes nationales, 2,2 fois plus sûres que les routes départementales et 2,7 fois plus sûres que les routes communales.

La République tchèque a mis en œuvre avec succès la directive de l'Union européenne concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen. Ce sont surtout les tunnels récemment construits qui sont équipés des technologies de sécurité et de contrôle les plus récentes recommandées par la directive. Par exemple, le tunnel Mrázovka sur le périphérique de Prague a été testé par ADAC EuroTAP en 2007, le résultat étant « très bon, avec risque potentiel moyen ». Le tunnel autoroutier Panenska a été testé par le test de sécurité ADAC EuroTAP en 2010 et il a obtenu une très bonne évaluation dans 6 catégories et une bonne évaluation dans 2 catégories. De tout nouveaux tunnels aux normes de technologie de sécurité les plus élevées ont été ouverts sur le contournement de Prague en septembre 2010, avec un volume moyen de la circulation de près de 60 000 voitures / 24 heures.

9. AUDITS ET INSPECTIONS DE SÉCURITÉ

Certains propriétaires et exploitants d'infrastructures routières sont ouverts aux commandes d'audits de sécurité pour les projets cofinancés par les fonds de l'Union européenne. Certains d'entre eux ont même commandé des inspections de sécurité de la partie la plus importante du réseau de leur propre chef. Les rapports d'inspection ainsi obtenus servent de base à des plans de réhabilitation des routes ainsi qu'à des plans d'investissement. Très souvent, les audits de sécurité contribuent à des améliorations plus ou moins grandes des projets. Ce progrès est régi par le document de l'UE « Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 », qui exige que les fonds européens soient uniquement attribués à une infrastructure conforme aux directives sur la sécurité des routes et des tunnels et que la promotion de l'application de principes pertinents en matière de gestion de la sécurité des infrastructures sur les routes secondaires des pays membres, avant tout par l'échange de meilleure pratique, soit assurée.

Ces inspections et audits sont réalisés par des organismes privés, indépendants et certifiés. Par exemple, l'entreprise de conseil CityPlan a réalisé, avec une voiture d'inspection spécialement équipée, une inspection routière de plus de 2 500 km de routes de différentes catégories et importance, dans les deux sens (plus de 5 000 km enregistrés). Les rapports détaillés ont été remis aux propriétaires des infrastructures avec des recommandations relatives aux priorités. Malheureusement, faute d'argent et de volonté pour les problèmes de sécurité, il en résulte que les lacunes de sécurité constatées persistent à long terme.

10. PRINCIPALES LACUNES DE LA SÉCURITÉ

L'entretien et la modernisation des routes sont dépassés par l'augmentation du volume et du rendement de la circulation, notamment du point de vue de la sécurité. L'objectif de rendre les routes sûres, indulgentes et explicites reste jusqu'à présent une initiative de bas en haut et rencontrant un trop faible écho auprès des autorités routières.

C'est la directive européenne sur la gestion de la sécurité routière qui apporte une aide précieuse par la mise en œuvre d'audits, d'inspections et de traitement des points noirs. En matière de sécurité routière en République tchèque, les lacunes les plus fréquentes sont les suivantes :

- obstacles dans la zone de récupération,
- absence de zones sans obstacles (sans arbres, poteaux),
- absence d'accotements « indulgents »,
- supports non-protégés des panneaux publicitaires le long des routes express, des autoroutes,
- repérage et environnement incohérents,
- lacunes dans « l'explicité » des routes,
- faiblesse de l'équipement pour tourner à gauche,
- absence ou inefficacité des glissières de sécurité, etc.

En fait, il y a une grande différence au niveau des normes de sécurité entre les voies express récemment construites et les voies rapides plus anciennes, toutes limitées à une vitesse de 130 km/h. Les nouveaux tronçons répondent à des normes de sécurité élevées, tandis qu'on trouve de nombreuses lacunes dans les tronçons plus anciens, surtout à cause des panneaux publicitaires non-protégés, des glissières de sécurité trop courtes ou absentes au niveau des ponts, des voies d'accélération ou de décélération trop courtes ou absentes. Aucune modernisation systématique de ces anciennes voies rapides n'est réalisée. Les arbres le long des routes jouent un rôle particulier, car il a été prouvé qu'environ 20 % des accidents graves sont liés à la présence d'obstacles rigides – arbres le long des routes. Près de 10 à 15 % des accidents sont dus à une vision insuffisante à cause du tapis végétal le long des routes. Les fossés profonds avec des murs en béton pour les caniveaux représentent également une lacune de sécurité. Les photos suivantes illustrent des lacunes typiques :



Figure 11 : Confusion dans le repérage de la route – route tournant en fait à droite vers une déviation, mais continue tout droit selon l'ancien plan routier, ce qui rend le dépassement très risqué.



Figure 12 : Surcharge d'informations



Figure 13 : Échangeur autoroutier sans voie d'accélération



Figure 14 : Accident tragique sur l'autoroute D47 nouvellement ouverte – collision avec le pilier d'un pont.



Figure 15 : Deux vie perdues dans deux accidents qui se sont déroulés sur une autoroute ancienne sans glissière de sécurité.



Figure 16 : Route nationale d'importance européenne (I/30) équipée de blocs de pierre au lieu de balises.



Figure 17 : Réservoir de gaz à proximité des voies de circulation (D8)



Figure 18 : Absence totale d'accotement le long d'une route très fréquentée dans la banlieue de Prague.



Figure 19 : Panneau publicitaire géant à proximité de l'autoroute contournant Prague (SOKP 516)



Figure 20 : Panneau publicitaire géant et panneau publicitaire à proximité de la route nationale et internationale I/48.

11. EURORAP, CARTE DES RISQUES ET NOTATION SOUS FORME D'ÉTOILES

Dans le cadre de la sécurité routière, de nombreuses activités et initiatives procèdent de bas en haut plutôt que dans le sens contraire. Ces activités sont représentées par l'adhésion du club des automobilistes tchèques ÚAMK à EuroRAP (programme d'évaluation des routes européennes) depuis 2005. Son objectif principal est de s'organiser pour rendre les routes sûres – il sera atteint par l'intermédiaire d'une carte des risques et de la notation sous forme d'étoiles. Avec le soutien technique de l'entreprise de conseil CityPlan, plusieurs jeux de cartes des risques ont été réalisés sur 3 ans afin de montrer les tronçons les plus risqués du réseau central tchèque. La notation consécutive sous forme d'étoiles se base sur une inspection des routes orientée vers les lacunes de sécurité. Les deux produits sont compréhensibles du grand public, attrayants pour les journalistes et ils forment une opinion publique ainsi qu'une demande en routes plus sûres.

12. CONCLUSIONS

En République tchèque, il y a un fossé énorme entre l'augmentation dynamique des volumes de la circulation et la construction de nouvelles infrastructures modernes. Il en résulte un nombre peu satisfaisant d'accidents de la circulation graves, y compris avec des personnes tuées et grièvement blessées. Il y a également un fossé entre la théorie et un intérêt réel pour des routes sûres, un fossé entre les routes nouvellement construites et les plus anciennes. Ce sont à la fois des initiatives des chartes et directives de l'UE, le projet EuroRAP et les activités non-gouvernementales qui contraindront les autorités centrales, régionales et locales à accroître leur intérêt pour la sécurité routière. L'accès aux statistiques relatives aux accidents est largement en amélioration, les activités de la police et les campagnes d'information pour un comportement sûr ont atteint un très bon niveau.

13. RÉFÉRENCES

Tesarik Presidium de la police (04/2010). Statistiques des accidents de la route en République tchèque en 2009

Documents officiels de l'Union européenne et du ministère des Transports tchèque

Résultats des inspections de la sécurité routière, photos y compris