

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

ALLEMAGNE - RAPPORT NATIONAL

**SESSION DIRECTION STRATÉGIQUE STC
UNE APPROCHE STRATÉGIQUE POUR LA
SECURITÉ :
DE CONNAISSANCE EN PRATIQUE**

La gestion de la sécurité des transports en Allemagne

L'amélioration de la sécurité des transports est depuis de longues années déjà un objectif politique et sociétal important en Allemagne. C'est notamment l'évolution du nombre de personnes tuées chaque année sur les routes qui reflète les succès obtenus jusqu'ici. Malgré l'augmentation significative du niveau de trafic, notamment sur les autoroutes, et les améliorations de la sécurité routière obtenues dès les années 1970, le nombre de personnes tuées sur les routes est passé de 7.000 en 2001 à un peu plus de 4.000 en 2009.

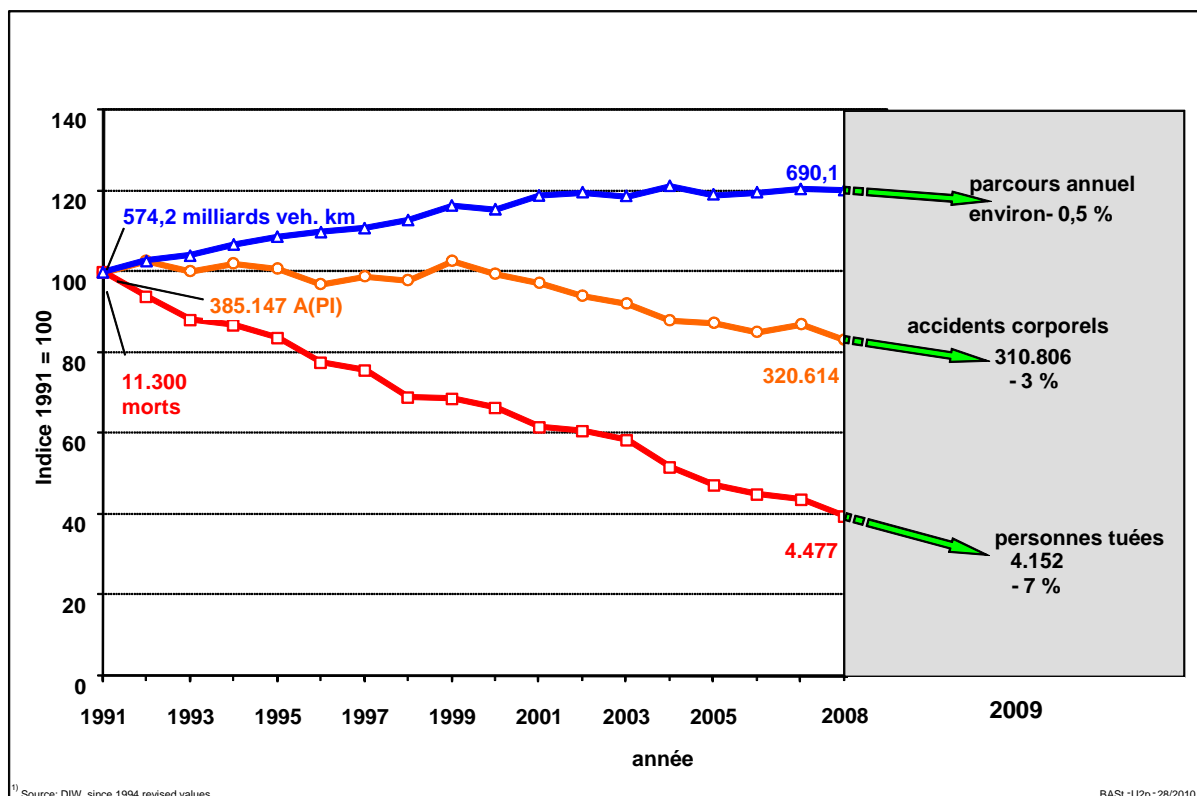


Fig. 1 : Évolution du nombre de personnes tuées sur les routes et du parcours annuel sur les autoroutes fédérales

Dans le but de soutenir cette évolution positive par des mesures au niveau de l'infrastructure routière, plusieurs procédures ont été développées pour prendre en compte explicitement certains aspects de la sécurité des transports lors de la planification, l'étude, la construction et l'exploitation des routes. Elles font partie de la gestion de la sécurité de l'infrastructure routière en Allemagne. Les expériences faites lors de la mise en œuvre de ces procédures ainsi que les enseignements tirés du projet RiPCORD-iSEREST réalisé avec le soutien financier de la Commission européenne ont été mis à profit lors de la mise au point de la directive européenne relative à la gestion de la sécurité de l'infrastructure routière. Dans le cadre du projet RiPCORD-iSEREST des lignes directrices

de bonnes pratiques ont été développées pour les procédures de l'évaluation des incidences sur la sécurité routière (Road Safety Impact Assessment), de l'audit de sécurité (Road Safety Audit), des inspections de sécurité routière (Road Safety Inspection), de la gestion des points noirs et de la gestion de la sécurité sur le réseau. En Allemagne la transposition obligatoire des procédures cités dans la directive européenne concernera le réseau routier faisant partie du RTE routes. En outre le Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Développement urbain recommandera d'appliquer ces procédures à l'ensemble des routes fédérales.



Fig. 2 : Documentation RiPCORD-iSEREST (www.ripcord-iserest.com)

Évaluation des incidences de la sécurité routière

En Allemagne, la sécurité des transports est désormais un élément essentiel dans le cadre des procédures d'évaluation des projets d'aménagement. En ce qui concerne la planification des infrastructures fédérales de transport, les conditions préalables à une mise à jour du plan des infrastructures fédérales de transport sont en cours d'élaboration. C'est dans ce contexte que les méthodes d'évaluation des effets des mesures d'aménagement, de transformation et de nouvelles constructions sur la sécurité routière sont également actualisées. Cependant, l'évaluation de la sécurité routière reste un élément essentiel tout au long de la procédure de planification. Dans le cadre des études

de viabilité économique des différentes variantes de projet, l'évaluation de la sécurité des transports est un élément essentiel pour déterminer la variante privilégiée. La procédure de mise en œuvre de l'étude de viabilité économique est actuellement en cours de révision. Ce faisant les enseignements actuels relatifs à l'évaluation de la sécurité routière de projets routiers sont pris en compte. En outre un guide relatif à l'évaluation de la sécurité des transports routiers est en cours afin de faciliter l'évaluation des variantes d'un projet. Ce guide donnera des valeurs probables pour les taux de coûts d'accidents de différents profils en travers et de différents types de nœuds routiers ainsi que les suppléments à appliquer à ces valeurs probables en fonction de l'écartement des valeurs régulières. Ce guide permet de comparer différentes variantes d'aménagement d'une section ou d'un nœud routier. L'objectif recherché est de fournir avec ce guide de l'évaluation de la sécurité routière la contrepartie au guide de l'évaluation de la qualité de la circulation routière.

Audit de sécurité routière

Des recommandations relatives à l'audit de sécurité routière ont été publiées en Allemagne dès l'année 2002. Outre les étapes de l'audit prévues dans la directive européenne (conception, conception détaillée, pré-mise en service et début de l'exploitation) une étape supplémentaire est prévue avant l'entrée en phase de conception. Sur la base des expériences faites au cours des dernières années lors de la formation et de la certification des auditeurs de sécurité une fiche technique en la matière a été publiée en 2009. Cette fiche décrit les conditions à remplir pour pouvoir participer à la formation d'auditeur, la structure modulaire du contenu de cette formation ainsi que les possibles combinaisons de ces modules. De plus les durées de formation et la procédure de certification, respectivement de prorogation de la certification, y sont décrites. Afin de soutenir l'audit de sécurité, les organismes de formation agréés ainsi que les auditeurs certifiés sont publiés sur le site web de la BASt (www.bast.de). Actuellement 8 instituts de formation et 185 auditeurs certifiés sont listés.

La fiche technique relative à la formation et à la certification des auditeurs de la sécurité routière stipule également que la prorogation du certification dépend aussi bien d'un justificatif d'activité que d'un justificatif de participation à des activités de formation complémentaire pour auditeurs. De telles formations complémentaires pour auditeurs de sécurité sont organisées chaque année avec le concours de la Société de recherche sur le secteur routier et les transports. Ces formations durent deux jours. La première journée

est consacrée à des conférences dans le cadre desquelles sont présentés les résultats récents de projets de recherche au sujet des thèmes infrastructure et sécurité ainsi que les nouvelles directives en la matière. Ces conférences ne sont pas réservées aux auditeurs uniquement. Elles s'adressent également aux personnes chargées de la planification et de la conception routières, afin que celles-ci puissent prendre en compte les enseignements d'actualité et la réglementation lors de leurs planifications et conceptions. La deuxième journée est consacrée à des ateliers s'adressant exclusivement aux auditeurs. Ces ateliers servent à présenter et à discuter des exemples d'actualité concernant des thèmes choisis.

Inspections de la sécurité routière

En complément aux inspections de la sécurité routière, les patrouilles routières servent à surveiller la sécurité routière des itinéraires ainsi qu'à contrôler la bonne sécurisation des chantiers (obligation relative à la garantie de la sécurité du trafic). L'obligation de mettre en œuvre ces patrouilles routières découle de la Loi sur les grandes routes fédérales, respectivement des lois relatives aux routes des Länder (régions). Selon ces textes, les patrouilles routières doivent être effectuées à intervalles réguliers. Les exigences que doivent remplir ces patrouilles routières sont fixées dans le catalogue de mesures relatives à l'entretien et l'exploitation routiers („Maßnahmenkatalog Straßenunterhaltung und Betrieb“, Stand Juni 1997 (MK 6 d)).

Les inspections de sécurité routière (arrêté administratif VwV-StVO relatif au § 45 du code de la route allemand) - effectuées tous les deux ans, voire même chaque année sur des sections à forte accidentalité - sont un outil supplémentaire pour contrôler la sécurité routière. Lors de ces inspections de sécurité routière la signalisation routière et les équipements routiers sont contrôlés pour s'assurer qu'ils remplissent les conditions nécessaires à un écoulement du trafic sans heurts. L'attention de l'inspection porte notamment sur leur état et leur visibilité pendant la nuit puis sur la visibilité au niveau des intersections, des passages à niveau et des virages. La fiche technique relative à la mise en œuvre des inspections de sécurité routière contient notamment des indications particulières portant sur la mission et l'organisation de ces inspections ainsi que des informations détaillées pour des inspections thématiques (par ex. pendant la nuit, sur des passages à niveau, dans des tunnels).

Analyse de la sécurité des réseaux routiers et des points noirs

L'Institut fédéral des recherches routières (BASt) procède régulièrement à une évaluation du potentiel d'amélioration de la sécurité des autoroutes fédérales. A cet effet les taux de coûts d'accident effectifs pour une section routière donnée sont comparés à la valeur du taux de coûts d'accident attendu pour un aménagement moderne et conforme à la réglementation de cette même section. La comparaison des potentiels de sécurité réalisables par des mesures d'infrastructure ainsi déterminés permet de hiérarchiser les sections routières en fonction des mesures d'aménagement éventuellement nécessaires pour en améliorer la sécurité. Afin de se conformer à la directive de la Commission européenne, la BASt procédera à un calcul du potentiel de sécurité pour toutes les routes allemandes faisant partie du réseau RTE. La méthode qui sera appliquée à cette fin est décrite dans les « Recommandations pour l'analyse de la sécurité des réseaux routiers » ("Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen"), publiées en 2003.

L'obligation de recenser les sections présentant une forte concentration d'accidents et d'y remédier est également inscrite dans le code de la route allemand. Lorsque le nombre d'accidents sur un tronçon du réseau routier dépasse un certain seuil, des commissions d'accidents doivent mener des enquêtes dans l'objectif de développer des mesures remédiant à cette situation. Ces commissions d'accidents regroupent des experts de la police et des autorités routières et du transport. L'efficacité de différentes contre-mesures a été analysée afin d'apporter un appui au travail des commissions d'accidents. Une recherche bibliographique et les données d'environ 65 commissions d'accidents de l'ensemble du territoire allemand ont permis de dresser un catalogue de cas de figure avec les contre-mesures retenues pour remédier à un total de 110 points noirs signalés. Ces contre-mesures ont été analysées et évaluées en ce qui concerne la réduction du nombre et des suites d'accidents ainsi que leur efficacité sur la base de comparaisons coûts – bénéfice. Ce faisant une attention particulière a été prêtée à la distinction des mesures appartenant à la technique de la circulation et celles de la construction routière. Le recueil d'exemples ainsi rédigé démontre les possibilités d'améliorer la sécurité de la circulation au niveau des endroits à forte concentration d'accidents.

Les résultats obtenus ont permis de démontrer les avantages et la nécessité de mesures de construction routière pour réduire le nombre d'accidents. Il a été constaté que les aménagements au niveau de la construction sont souvent des mesures adéquates pour remédier durablement à l'accumulation des accidents et pour améliorer la sécurité de la circulation sur l'ensemble du réseau routier. Les mesures de construction routière ont été trois fois plus fréquentes à obtenir de très bonnes notes que les mesures prises au niveau

de la technique routière. En moyenne, elles sont une fois et demie plus efficaces que les mesures de technique routière ou des paquets de mesures et permettent notamment de réduire des coûts d'accident importants.

Les itinéraires et mesures étudiés et les résultats de ces analyses ont été publiés sur le site web de l'Institut fédéral des recherches routières (BASt).