

**XXIV<sup>e</sup> CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE  
MEXICO 2011**

**HONGRIE – RAPPORT NATIONAL**

**SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TSC**

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

E. Hóz, Cs. Koren, T. Mocsári  
Institut des Sciences de Transport Non-Profit Ltd., Budapest; Université István Széchenyi,  
Győr; Centre de Coordination du Développement de Transport, Budapest; Hongrie  
[hoz@kti.hu](mailto:hoz@kti.hu), [koren@sze.hu](mailto:koren@sze.hu), [mocsari.tibor@kkk.gov.hu](mailto:mocsari.tibor@kkk.gov.hu)

## RÉSUMÉ

Le premier Programme National de la Sécurité du Transport Routier exécuté en Hongrie entre 1993 et 2000 a donné de bons résultats, ainsi un nouvel Programme d'Actions de la Sécurité Routière était préparé pour 2008-2011, ayant comme objectif stratégique de réduire de 30% le nombre des décès causés par les accidents de la route, par rapport au nombre enregistré en 2001. Les tâches ont été résumées dans une structure dite de piliers: facteurs humains, infrastructure, réglementation, contrôle du trafic et soutien des activités de la prévention des accidents.

Les différentes mesures de développement du réseau (construction des autoroutes nouvelles, ou routes de contournement, etc.) sont en général accompagnées avec l'amélioration de la sécurité routière. Néanmoins, ils existent des mesures qui visent explicitement l'amélioration de la sécurité routière, comme la reconstruction des points noirs en dehors des agglomérations, l'installation des équipements de rappel à la limitation de vitesse mise en fonction par le trafic, et les interventions à coût modéré améliorant la sécurité routière dans les agglomérations.

En ce qui concerne les réglementations, parmi les modifications de la législation introduites en 2008, celle de la responsabilité objective, déclarant la responsabilité générale (objective) du propriétaire (ou de l'exploitant) du véhicule mérite d'être mentionnée, parce qu'elle a le plus grand effet sur la sécurité routière.

La tâche la plus importante actuellement est de l'application de la « Directive 2008/96/CE du Parlement Européen et du Conseil, concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières» sur le réseau routier national. Sur la base de cette nouvelle Directive, les aspects de la sécurité routière doivent être plus intensément pris en compte au cours de la préparation et de la réalisation des investissements routiers.

Les normes techniques de la route sont des moyens spéciaux de transférer les connaissances à la pratique. Elles sont élaborées par la Société Routière de la Hongrie. Nombreuses normes techniques de la route relatives à la sécurité routière ont été publiées pendant ces quatre dernières années.

Selon les statistiques, le nombre des accidents avec lésions corporels de la route a été réduit par 6,85% comparant à l'année précédente. La baisse la plus importante, de 15,41% a été observée concernant le nombre des accidents mortels, lequel est diminué de 890 à 752. Vraisemblablement, l'objectif stratégique, c'est-à-dire la réduction de 30 % des décès à la suite des accidents routiers, sera achevée jusqu' à la fin de 2010.

### **1. PROGRAMME DE LA SECURITE DU TRANSPORT ROUTIER 2008-2010**

Le premier Programme National de la Sécurité du Transport Routier été exécuté en Hongrie entre 1993 et 2000, avec succès. Malheureusement, une fois ce programme achevé, il n'était pas suivi par un autre programme national global de la sécurité routière.

Le nouveau Programme d'Actions de la Sécurité du Transport Routier est une série de mesures complexes pour trois ans, visant l'amélioration de la sécurité routière. Le programme d'actions contient les directives, les objectifs, les mesures et les tâches à accomplir concernant la sécurité routière pour les années de 2008 à 2010, alors que les actions détaillées des domaines d'intervention décrits dans le Programme d'Actions se trouvent dans d'autres documents, c'est-à-dire dans les plans d'actions annuels. Ce

programme est dans sa troisième année maintenant. Il diffère sur plusieurs points des programmes antécédents, publiés généralement sous la forme d'arrêté du gouvernement.

Dans le cadre de la période de trois ans, des plans d'action annuels sont publiés, en définissant les tâches concrètes. Le programme contient des actions bien définies, y compris les dates limites d'exécution et les organisations responsables, en définissant – à part les moyens potentiels – les critères du succès et les risques. Les coûts nécessaires à l'exécution des différentes tâches ainsi que les partenaires qui doivent coopérer se trouvent aussi dans les plans d'actions annuels.

Le programme d'actions est donc un programme de sécurité routière complexe et intégré, dont un autre avantage est qu'on peut identifier et contrôler les différentes autorités, organisations et institutions dans l'intérêt d'atteindre les objectifs définis. Ce structure rend possible de mesures rétroactives et de la responsabilité. Le responsable principal de l'élaboration du programme d'actions était le Ministère du Transport, de la Communication et de l'Energie, mais les institutions secondaires du Ministère, , notamment l'Autorité Nationale du Transport et l'Institut des Sciences de Transport, le Centre de Coordination de Développement du Transport ainsi que d'autres spécialistes de la sécurité du transport, par exemple de la part de la Préfecture Nationale de Police ont également joué un rôle important dans les travaux de préparation et de planification.

### 1.1. Objectifs

L'objectif stratégique du Programme d'Actions de la Sécurité du Transport Routier est la réduction jusqu'à 2010 de 30% le nombre des décès causés par les accidents de la route, par rapport au nombre enregistré en 2001.

Les objectifs globaux liés aux objectifs stratégiques sont les suivants :

- Réduction de 25 % du nombre des décès relatifs aux accidents routiers causés par une erreur humaine.
- Réduction de 25 % du nombre des décès relatifs aux accidents routiers en améliorant l'infrastructure.
- Développement de la réglementation juridique et technique.
- Réduction de 40 % du nombre des décès relatifs aux accidents routiers en réalisant des contrôles plus intenses, plus modernes, plus économiques et plus pertinents.
- Amélioration de la prévention des accidents, intensification de sa performance, mise en place d'un système uni d'information national de la sécurité du transport.

La publication du Programme d'Actions de la Sécurité du Transport Routier a été précédée d'une analyse détaillée de la situation, lors de laquelle les spécialistes y participant ont pris en compte les tendances nationales et internationales, ainsi que les meilleures pratiques ayant déjà fait preuves. C'est en disposant de tout ceci que les domaines d'intervention et les tâches concrètes à réaliser dans les trois années à venir ont été définis. Les tâches ont été résumées dans une structure dite de piliers. Les piliers de développement du programme d'actions constituent en même temps les domaines les plus importants de l'amélioration de la sécurité routière. Les différents piliers sont les suivants :

- Facteur humain
  - Facteurs à risque majeur
  - Non respect des règles du code de la route
- Infrastructure
  - Réseau routier

- Véhicules
- Composition du trafic
- Réglementation
  - Code de la route
  - Règles de l'organisation du trafic
  - Cadre de régulation du financement
  - Autres régulations
- Contrôle du trafic
  - Facteurs à risque majeur
  - Contrôles routiers sur les lieux
- Soutien des activités de la prévention des accidents
  - Collection des données des accidents
  - Evaluations du programme
  - Autres activités de soutien

## 1.2. Actions

Lors de l'élaboration des actions, on a tenté de les grouper autour des piliers de l'analyse et des expériences internationales. La structure et la définition plus détaillée des actions liées à des piliers sont donnés par les plans d'action annuels suivant le schème ci-dessus.

### 1. Facteur humain

- 1.1. Élaboration des programmes d'éducation au transport pour les écoles maternelles et primaires
- 1.2. Intégration de programmes relatifs au trafic et à la sécurité routière dans le système d'éducation
- 1.3. Amélioration de la formation de conducteurs de véhicules
- 1.4. Communication et outils de RP, dissémination des informations touchant des groupes de la population plus larges
- 1.5. Définition des exigences minimales concernant le vêtement de protection des motocyclistes

### 2. Infrastructure

- 2.1. Renforcement des critères de sécurité à tenir compte au cours de la planification de la route et l'environnement de la route, Audit de Sécurité Routière, création de l'environnement permmissible
- 2.2. Amélioration du choix modal du transport et de l'utilisation des routes
- 2.3. Élimination des points noirs
- 2.4. Mesures en vue de l'augmentation de la sécurité routière

### 3. Régulation

- 3.1. Révision et modification de la Code de la Route
- 3.2. Révision et amélioration de la régulation technique
- 3.3. Élaboration d'une régulation du système soutenable de la sécurité routière
- 3.4. Révisions des plans de la gestion et contrôle du trafic
- 3.5. Amélioration de la visibilité (usagers de la route peu protégés, poids lourds, infrastructure)
- 3.6. Renforcement de l'efficacité des mesures pris contre les conducteurs sous l'influence d'alcool ou des drogues
- 3.7. Mise en place d'une limitation de la circulation des poids lourds pendant les week-ends similaire à celle étant en vigueur dans l'UE
- 3.8. Autres régulations

#### *4. Contrôle sur lieu*

- 4.1. Imposition de respect des limitations de vitesse
- 4.2. Intensifier les contrôles techniques des véhicules concernant le respect des exigences
- 4.3. Contrôle de l'usage des équipements de sécurité passifs
- 4.4. Contrôle de l'aptitude du conducteur à la conduite du véhicule
- 4.5. Identification des infractions commises en circulant

#### *5. Soutien de l'activité de la prévention des accidents*

- 5.1. Amélioration de la banque des données des accidents
- 5.2. Coordination des activités visant la sécurité routière dans différents domaines (p. e. autorités routiers, police)
- 5.3. Analyses, évaluations et études d'efficacité
- 5.4. Préparation d'un nouveau système de gestion pour la prévention des accidents
- 5.5. Soutien du fonctionnement et de l'activité concernant la sécurité routière de la Commission Nationale de la Prévention des Accidents et ces commissions territoriaux

Plusieurs ministères, autorités, organisations, et institutions sont responsables des tâches groupées autour des piliers, leur coordination est assurée par le ministère étant en charge pour le secteur transport. Il est important de noter que la répartition efficace du travail entre les différents ministères est assurée par une Commission Interministérielle. Les tâches concrètes pour les deux premières années du programme d'actions ont été résumées dans les plans d'actions des années 2008-2009, contenant 77 tâches concrètes.

## **2. AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE**

Le réseau routier hongrois a une longueur totale de 135 478 km, dont le réseau routier national constitue 22,3% (30 245 km) et est sous la gestion de la Compagnie Nationale de la Gestion des Routes et de la Compagnie Nationale de la Gestion des Autoroutes, mais une petite partie du réseau des autoroutes est sous la gestion des concessionnaires privés. La densité du réseau routier hongrois correspond à la moyenne européenne. La densité et la part des autoroutes sont néanmoins un quart de la moyenne des 15 anciens États-membres de l'UE.

Les différentes mesures de développement du réseau (construction des autoroutes nouvelles, ou routes de contournement, etc.) sont en général accompagnées avec l'amélioration de la sécurité routière, mais leur but principal reste l'amélioration de l'accessibilité et l'accroissement de la capacité. Par la suite, nous allons donc traiter uniquement les mesures prises dans l'objectif de sécurité.

En 2008, le Centre de Coordination du Développement de Transport a lancé un programme contenant la reconstruction de 25 points noirs d'accident (intersections) en dehors des agglomérations. Ce programme a été pour la plupart réalisé. Des équipements de rappel à la limitation de vitesse mise en fonction par le trafic ont été installés sur 50 points du réseau routier national en 2008 et sur 35 points en 2009.

Au nom du ministère en charge, le Centre de Coordination du Développement de Transport a lancé un appel d'offres pour les municipalités en 2007 et deux en 2008 concernant des mesures de budget modeste visant l'amélioration de la sécurité routière dans les agglomérations. On prévoit le lancement d'un appel d'offres similaire en 2010.

Dans ces projets, les municipalités pouvaient prendre part en payant de leur part seulement 10% des coûts.

L'appel publié sous le titre de « Cofinancement des mesures capables de réduire le volume du trafic, d'augmenter la sécurité des piétons et de réduire la vitesse des véhicules sur les sections des routes principales nationales traversant des agglomérations » a pour objectif d'améliorer la sécurité de la circulation des piétons, ainsi que de réduire le volume du trafic sur les sections des routes nationales principales de 1<sup>ère</sup> et de 2<sup>ème</sup> ordre traversant des agglomérations.

Les interventions techniques suivantes peuvent être subventionnées dans le cadre de cet appel d'offres: mesures en vue de l'amélioration de la sécurité routière sur les routes nationales, construction des passages piétonniers sûrs avec îlot central et avec des voies séparées, si nécessaire avec un feu avertisseur jaune, et avec un feu à touche de commande; construction des « portes d'entrées » aux frontières des agglomérations avec des voies séparées; construction ou déplacement des baies aux arrêts d'autobus ; installation des équipements de rappel à la limitation de vitesse mis en fonction par le trafic.

En 2008, le Centre de Coordination du Développement de Transport responsable de l'évaluation a reçu le dossier de 83 municipalités, dont 139 projets étaient conformes aux critères demandés. Une municipalité avait le droit de déposer un dossier contenant plusieurs projets. L'évaluation et la sélection ont été faites sur la base des projets.

Les candidats ont déposés des dossiers d'une valeur totale de HUF 640 millions, dépassant largement le montant disponible de HUF 500 millions du budget. 52 projets concernaient la demande d'un équipement de rappel à la limitation de vitesse, un nombre important de projets (74 projets) visait la mise en place de passages piétonniers avec îlot central ou feu, éventuellement avec un feu avertisseur jaune, complété avec un équipement du rappel à la vitesse dans certain cas. 13 dossiers ont été déposés pour la construction des « portes d'entrées » aux frontières des agglomérations. Parmi les critères d'évaluation, la sécurité du trafic a reçu le poids le plus grand, puis l'engagement financier pris par la municipalité déposant le dossier. L'opinion de la compagnie locale exploitant la route, ainsi que le volume du trafic, le volume de trafic des poids lourds et la disponibilité des plans des projets ont été pris en compte aussi. Selon l'ordre défini sur la base des critères énumérés ci-dessus, 83 projets ont gagné subventions lors de cet appel d'offres, une contribution de HUF 437 millions payée par la Caisse Routière en 2009.

En ce qui concerne l'appel d'offres visant des intersections en 2008, le comité d'évaluation formé par les spécialistes du Centre de Coordination Du Développement de Transport et du Ministère du Transport, Communication et d'Énergie a déclaré 37 projets gagnants. Ce sont essentiellement des ronds points et, en plus petite partie, des intersections à feu qui ont reçu des subventions.

### **3. MODIFICATION DU CODE DE LA ROUTE EN VUE DE L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

En découvrant, l'importance de la régulation, depuis le tournant du millénaire les décideurs ont accordé progressivement plus d'intérêt à cette question. La raison en est la reconnaissance que la modification de l'environnement législatif peut être le moyen le moins cher, mais en même temps très efficace de l'amélioration de la sécurité du transport. Au cours des dernières années nombreuses dispositions nouvelles ont entrées

en vigueur concernant la sécurité routière. Les modifications législatives introduites en 2008, relatives aux quatre domaines suivants, avaient des effets très considérables:

- modification du système des points pénalisants,
- modification des règles relatives à l'amendement sur place,
- introduction du principe de la « responsabilité objective »,
- déclaration de la « tolérance zéro » vis-à-vis des conducteurs sous l'influence d'alcool.

### 3.1. Modification du Code de la Route entrant en vigueur le 1er mai 2008

Parmi les modifications différentes l'introduction de la responsabilité objective, déclarant la responsabilité générale du propriétaire (ou de l'exploitant) du véhicule mérite d'être mentionnée, parce qu'elle a le plus grand effet sur la sécurité routière. Auparavant, si un véhicule était pris (e. g. par photo) en infraction mais le conducteur ne pouvait pas être identifié sur le lieu, le propriétaire n'était pas obligé de révéler cet identité en disant que le véhicule était conduit non pas par lui, mais par un de ces relatives directes, contre qui on n'est pas obligé de témoigner selon la loi. Dans ces cas-là, il n'était pas possible d'infliger des sanctions, ainsi pour les éviter, les conducteurs et les propriétaires de véhicules ont souvent abusé la loi. Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2008 c'est le propriétaire (l'exploitant) du véhicule qui est le seul responsable pour toutes les infractions, indépendamment du fait, qui conduisait quand elles étaient commises. La performance de la nouvelle législation est bien démontrée par le fait qu'entre le 1<sup>er</sup> mai 2008 et le 31 août 2009 les autorités ont pris 525 426 décisions administratives tenant compte la responsabilité objective. Ceci dit qu'en moyen 33 000 procédures ont été terminés avec l'application de sanctions dans chaque mois. Depuis l'introduction du principe de la « responsabilité objective », le nombre des décès d'accidents routiers a considérablement baissé. Les chiffres démontrent bien que l'introduction de la « responsabilité objective » a contribué considérablement aux succès des mesures faites pour l'amélioration de la sécurité routière en 2008. Ce résultat est encourageant concernant les mesures similaires à faire en 2009 et 2010.

La plupart des décisions administratives prises en appliquant le principe de la « responsabilité objective », soit 87,8% (461 363 décisions) était lié à l'excès de la vitesse, 50 287 décisions étaient liées à l'infraction des règlements de l'arrêt et du stationnement (9,57%), alors que 6 051 décisions concernant l'infraction de l'interdiction d'entrée et du sens de la circulation obligatoire.

### 3.2. Modification du Code de la Route entrant en vigueur le 1er janvier 2010

Les modifications entrant en vigueur le 1er janvier 2010 sont concentrées sur l'amélioration de la sécurité routière et de la protection de l'environnement. La plupart des modifications concernent donc la circulation des poids lourds, des véhicules à deux roues et des piétons, ainsi que le renforcement de la protection de l'environnement.

L'article définissant les limitations de la vitesse des différentes catégories de véhicules devait être modifié pour plusieurs raisons. D'une part, la distinction des poids lourds avec une charge totale autorisée dépassant 2500 kg et 3500 kg a disparue.

D'autre part, les limitations de la vitesse maximale des véhicules circulant sur les pistes cyclables ou les bandes mixtes de la circulation des cyclistes et des piétons avec des autres changements ont été intégrées dans une structure plus logique. La vitesse maximale des véhicules circulant sur les pistes cyclables est maintenant 30 km/h, alors

que la vitesse maximale de ceux circulant sur les bandes mixtes de la circulation des cyclistes et des piétons est 20 km/h.

### 3.3. La Directive d'UE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

La tâche la plus importante est de l'application de la « Directive 2008/96/CE du Parlement Européen et du Conseil du 19 novembre 2008, concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières » sur le réseau routier national. Sur la base de cette nouvelle Directive, les aspects de la sécurité routière doivent être plus intensément pris en compte au cours de la préparation et de la réalisation des investissements routiers. Les mesures les plus importantes définies par la Directive sont « L'évaluation des incidences sur la sécurité routière », « L'audit de sécurité routière », « L'inspection de sécurité », et « La gestion de la sécurité du réseau routier ». En vue de l'intégration des dispositions de la Directive dans le système législatif hongrois, il est nécessaire de réviser, modifier et augmenter la réglementation en vigueur, mais il faut également créer de nouveaux règlements.

## 4. ORGANISATIONS NON-GOUVERNEMENTALES

En Hongrie, la tâche d'assurer la sécurité routière revient essentiellement au gouvernement. Les mesures y liées sont gérés par la police, avec la collaboration de l'administration publique et des organisations non-gouvernementales.

### 4.1. Organisation et fonctionnement du Comité National pour la Prévention des Accidents

Selon ses statuts, le Comité National pour la Prévention des Accidents est une organisation sans personnalité juridique, fonctionnant sous la gestion de la police, ayant le droit de donner des conseils, d'être consulté et de coordonner les activités liées à la sécurité routière. Les programmes d'avertissement pour améliorer la sécurité routière sont organisés par ce Comité. L'organisation du Comité comprend la Présidence et les Comités Techniques (CT). Consultatifs. Le président du Comité est le Préfet Adjoint de la Police Nationale, son coprésident est le secrétaire d'Etat du Ministère responsable du secteur transport, son vice-président est le chef de la Direction de la Police Routière à la Préfecture de la Police Nationale, son président-gérant est le chef du Département d'Inspection des Autoroutes et de la Prévention des Accidents à la Préfecture de la Police Nationale. Cinq comités techniques fonctionnent actuellement au sein du Comité: le CT Juridique et Administrative, le CT Internationale et de l'Intégration Européenne, le CT d'Education au Transport, le CT Scientifique et le Comité de la Communication et des Relations Publiques.

Conformément au décret du gouvernement issu en 2007, des programmes d'actions de trois ans et, dans le cadre de ces derniers, des plans d'actions annuels sont élaborés concernant l'exécution des tâches actuelles liées à la sécurité routière. La coordination de ces mesures est assurée par le ministère responsable du secteur transport.

### 4.2. GRSP Hongrie

Les activités du GRSP (Global Road Safety Partnership) ont démarré en Hongrie en 2000; avec l'assistance d'un conseiller du Secrétariat à Genève. Quand plusieurs pays de l'Europe Centrale et Orientale ont adhéré à l'Union Européenne, le Secrétariat du GRSP a pris la décision de mettre en place des organisations GRSP nationales autonomes, dans



le but d'assister la coopération des secteurs de gouvernement, civil et d'économie pour améliorer la sécurité routière.

L'association hongroise « GRSP Hongrie – Partenariat pour la sécurité routière » a été fondée en 2005 avec 16 membres fondateurs en tant qu'association d'utilité publique. Aujourd'hui, l'association compte 31 membres venant des secteurs gouvernemental, entrepreneurial et non-lucratif.

Les objectifs de l'Association peuvent se résumer comme suit:

- encourager la coopération pour améliorer la sécurité routière, en tenant compte les objectifs de la politique du transport de Union Européenne de réduire de 50% le nombre des décès relatifs aux accidents routiers ;
- mettre en place une coopération efficace en Hongrie entre les secteurs gouvernemental, civil et d'économie en assurant leur participation dans des projets visant l'amélioration de la sécurité routière ;
- établir une coopération internationale avec le Secrétariat du GRSP et les autres organisations européennes du GRSP pour aider le travail en Hongrie et pour faire adapter les meilleures pratiques;
- assurer des relations avec les ministères concernés par la sécurité routière ainsi qu'avec les organisations professionnelles étant subordonnées ou juxtaposées à ceux-ci, en particulier avec la Commission Nationale de la Prévention des Accidents et avec l'Autorité Nationale du Transport ;
- faire connaître des informations appropriées sur la sécurité routière aux différents niveaux de l'éducation nationale de façon efficace.

Dans l'intérêt d'améliorer la situation actuelle, une campagne basée sur la campagne préalable du Comité National pour la Prévention des Accidents a été lancée en 2008 pour attirer l'attention sur l'utilisation de la ceinture de sécurité. Dans le cadre de ce projet, des panneaux publicitaires ont été installés dans les aires de repos des autoroutes, aux sorties des stations de service et dans les parkings de centres commerciaux. En effet, c'étaient les points sur lesquels l'attention des conducteurs et de leurs passagers peut être le mieux attirée.

Malheureusement, le nombre d'accidents des piétons dépasse 3 000 par an et est en stagnation depuis des années. Environ 10% de ces accidents se fait sur des passages de piétons. Sur la base d'une étude faite à Budapest sur les passages piétons dangereux, l'association GRSP-Hongrie a lancé une campagne pour attirer l'attention sur l'usage des passages piétons du type « zèbre » en sécurité. Aux quinze passages piétons choisis dans le cadre de la campagne les dessins sur le trottoir rappelaient les piétons sur le respect des règles de la traversée en attirant en même temps l'attention des organisations responsables sur l'importance de l'aménagement de passages piétons plus sûrs.

Le réseau autoroutier est étendu chaque année, ce qui nécessite que les conducteurs circulant sur l'autoroute obéissent à certaines règles spécifiques. Au cours des dernières années, de nombreux accidents graves sont arrivés sur les bandes d'arrêt d'urgence des autoroutes. Les courts clips vidéo présentés dans le cadre de la campagne ont démontré le comportement correct.

## 5. METTRE LES CONNAISSANCES EN PRATIQUE

### 5.1. Les normes techniques de la route

Les normes techniques de la route sont élaborées par la Société Routière de la Hongrie, une association rassemblant les spécialistes et des organisations professionnelles de ce secteur. Ces normes sont obligatoires concernant les routes nationales et sont recommandées concernant les routes locales. Les normes sont révisées régulièrement et dûment modifiées en cas d'apparition de nouvelles connaissances, technologies ou méthodes. Depuis 2009, ces normes sont publiées pas seulement comme documents imprimés, mais sont également accessibles et mises à jour sur l'internet.

Au cours des quatre dernières années (entre 2007 et 2010) les normes suivantes – pour la plupart actualisées, mais en partie nouvelles – ont été publiées concernant la sécurité.

En 2007

Mise en place de clôtures de protection au bord des routes

Projets des marquages

Formats, tailles, couleurs et aménagements des marquages

En 2008

Projets des routes

Réduction du trafic routier

L'aménagement des tunnels routiers

Panneaux de signalisation à message variable

En 2009

Projets, installation et exploitation des feux du trafic

Projets des routes sans barrières

Projets des équipements de la circulation piétonnière

Projets des voies de dépassement et des voies supplémentaires en rampe

Projets des infrastructures du transport public des voyageurs

Audit de sécurité routière. Méthodologie

Aménagement de systèmes intelligents de transport

En 2010

Projets des ronds points

Protection des chantiers sur la route et régulation provisoire du trafic

Systèmes d'arrêt routier

I. Exigences de l'arrêt et placement sur la route

II. Exigences sur les ponts

Projets d'équipements pour la circulation cycliste

Évaluation de la sécurité du réseau routier Méthodologie (version provisoire)

### 5.2. Périodiques professionnels

Les trois périodiques en Hongrie qui publient plus ou moins fréquemment des articles scientifiques relatifs à la sécurité routière sont les suivantes:

- Revue des Travaux Public du Transport
- Revue Scientifique de Transport
- Transport Urbain

Ces trois périodiques sont disponibles aussi bien sous forme imprimé que par internet.

### 5.3. Conférences, cours de formation professionnels

La diffusion des nouvelles connaissances est assurée aussi sous forme des différentes conférences et cours de formation professionnels. Elles sont organisées par le Centre de Coordination pour le Développement du Transport, la Société Routière de la Hongrie, l'Association Scientifique de la Route, la Chambre des Ingénieurs de la Hongrie et les universités.

L'Académie Macadam est un programme de formation continue organisé par le Centre de Coordination pour le Développement du Transport et agréé par la Chambre des Ingénieurs de la Hongrie. L'objectif de cet programme est de promouvoir la coopération professionnelle dans le secteur du transport, d'établir et de renforcer des relations et, ce qui est probablement le plus important, de créer un forum pour les échanges d'information et d'opinions, où les professionnels engagés dans le domaine du transport peuvent, rencontrer et discuter les questions importantes, indépendamment de leur emploi, leurs projets et leurs engagements.

Une formation professionnelle spéciale est celle de la formation des auditeurs de la sécurité routière. Avec le support du Centre de Coordination pour le Développement du Transport, depuis 2007 l'Université István Széchenyi à Győr organise régulièrement des cours de formation de ce type, parfois avec la participation des experts hollandais. Jusqu'à nos jours environ 90 personnes ont participé à ces cours de formation professionnels et une quarantaine parmi eux ont passé les examens et reçu un certificat d'auditeur.

## 6. RESULTATS

### 6.1. Amélioration de la sécurité routière

Les données montrent clairement que 2009 était de nouveau une année de succès du point de vue de la sécurité routière en Hongrie. Les résultats sont encore plus prestigieux quand on tient compte, que les données récentes sont comparées aux données statistiques des accidents de l'année 2008, laquelle peut considérée comme l'année la plus réussie au cours des quatre dernières décennies.

Il peut être déclaré que les données principales des accidents routiers reflètent une tendance favorable, aussi bien au niveau du nombre total des accidents corporels que le nombre des décès et les accidents causés sous l'influence d'alcool.

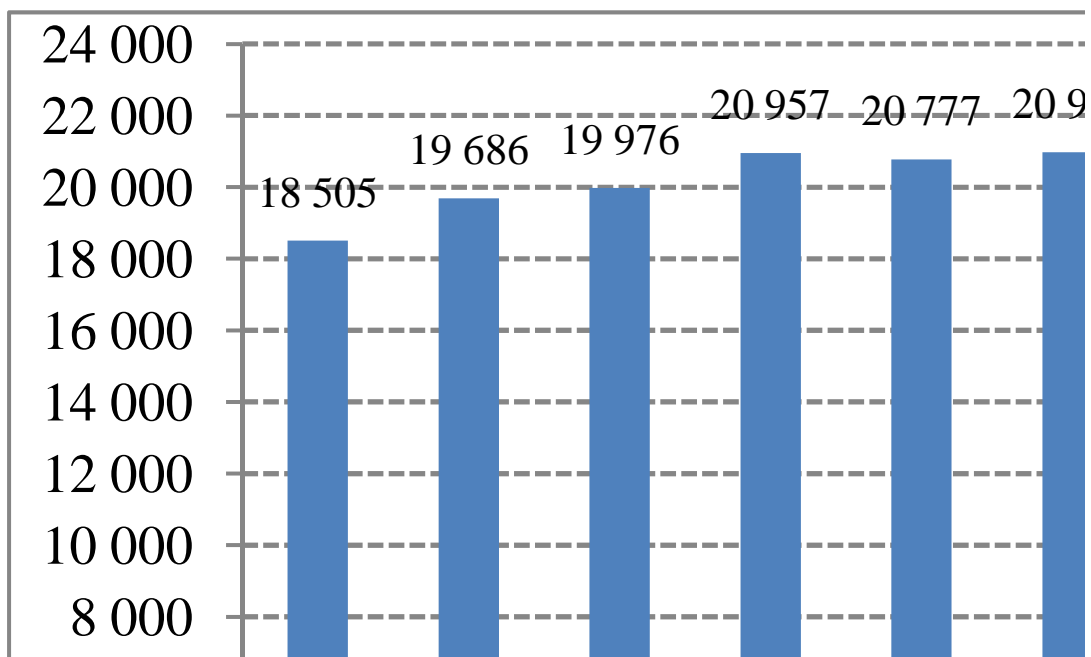


Figure 1: Évolution du nombre des accidents corporels routiers

Selon les statistiques publiées, il y avait au total 17 862 accidents corporels routiers en 2009 (Figure 1), soit de 6,85% moins que l'année précédente (19 174). Une tendance favorable peut être démontrée également concernant les chiffres des décès à la suite des accidents routiers, des accidents corporels graves et des accidents corporels légers. La baisse la plus importante, de 15,41 % a été observée concernant le nombre des accidents mortels, lequel est diminué de 890 à 752. Le nombre des accidents corporels graves a baissé de 9,51% (de 6 170 à 5 583 accidents), alors que les accidents corporels légers ont baissé de 4,85% (de 12 114 à 11 527 accidents).

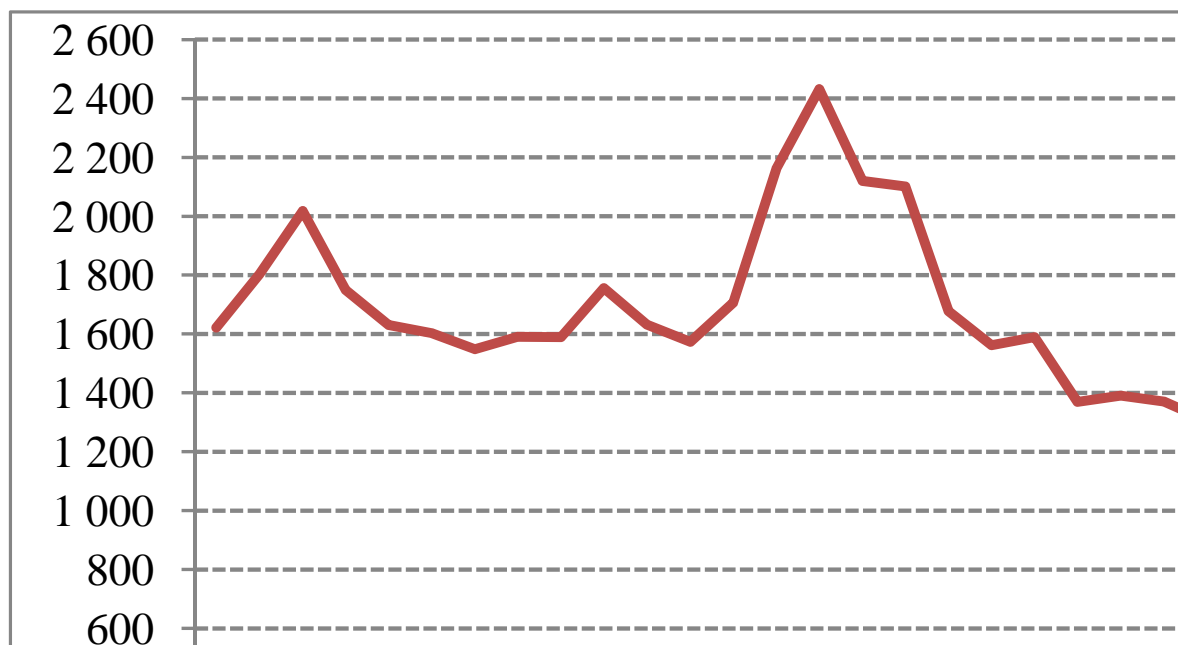


Figure 2: Nombre de décès à la suite d'accidents routiers

Le résultat le plus important dans le domaine de la sécurité routière reste tout de même les 174 vies sauvées par rapport à l'année de base 2008 (Figure 2)., On a réussi de réduire le nombre de décès à la suite d'accident routier de 996 en 2008 à 822 en 2009, ce qui représente une baisse de 17,97%, soit un résultat remarquable même au niveau

international. Le nombre des personnes subies des accidents corporels graves a baissé avec 785 (de 7 227 à 6 442), alors que le nombre des personnes subies des accidents corporels légers s'était réduit de 1 307 (de 18 142 à 16 835).

Une tendance positive est détectée également en ce qui concerne du nombre des conducteurs sous l'influence d'alcool. Face aux 2 342 personnes en 2008, en 2009 seulement 2 274 personnes soit de 2,91% en moins causaient des accidents corporels sous l'influence d'alcool. La part des accidents routiers causés par des conducteurs étant sous l'influence d'alcool était de 12,7%, y compris les accidents causés par les piétons, passagers ou autres participants de la circulation, donc pas seulement les conducteurs. En examinant les valeurs moyennes, on doit constater qu'un accident corporel routier sur huit est causé par une personne étant sous l'influence d'alcool. Ce chiffre est encore assez élevé pour inciter de faire des efforts supplémentaires.

En ce qui concerne les causes des accidents, l'excès de la limite de la vitesse est encore à la tête, le non-respect du droit à la priorité occupe la deuxième place, le non-respect des règles de faire tourner des véhicules est à la troisième.

Les conducteurs de voitures individuelles ont été responsables de 62,7% des accidents corporels routiers quand 8,6% était causé par les conducteurs de poids lourds et environ 1% par les conducteurs d'autobus, alors que la part des motocyclistes est de 4,1%, celle des cyclomotoristes est un peu plus important: 5,2%.

Par rapport à leur part prise dans la circulation, le taux des cyclistes est élevé parmi les personnes responsables des accidents. Vu ce taux de 10,2 %, on peut dire qu'en 2009 les cyclistes ont causé plus d'accidents routiers corporels que les conducteurs de poids lourds. Les piétons ont causé 6,2% des accidents corporels en 2009, leur part était donc en baisse par rapport aux 7,5% observés en 2008.

## 6.2. Données des accidents comparées aux programmes

Le programme de la politique du transport en vigueur en Hongrie (Politique Hongroise du Transport 2003-2015) fixe comme un objectif à atteindre la réduction du nombre des accidents corporels et des décès à la suite des accidents routiers de 30 % jusqu'à 2010 et de 50 % jusqu'à 2015.

En comparant les données de l'année 2009 publiées par l'Office Central de Statistiques aux données de l'année 2001 – année de base de la politique du transport –, on peut constater que:

- le nombre des accidents corporels a baissé légèrement, de 3,48 %,
- le nombre de décès à la suite des accidents routiers a baissé considérablement, de 33,66% !

Si ces tendances peuvent être maintenues, la réduction prévue de 30 % des décès à la suite des accidents routiers 2010 pourrait être achevée voire légèrement dépassée à la fin de 2010.

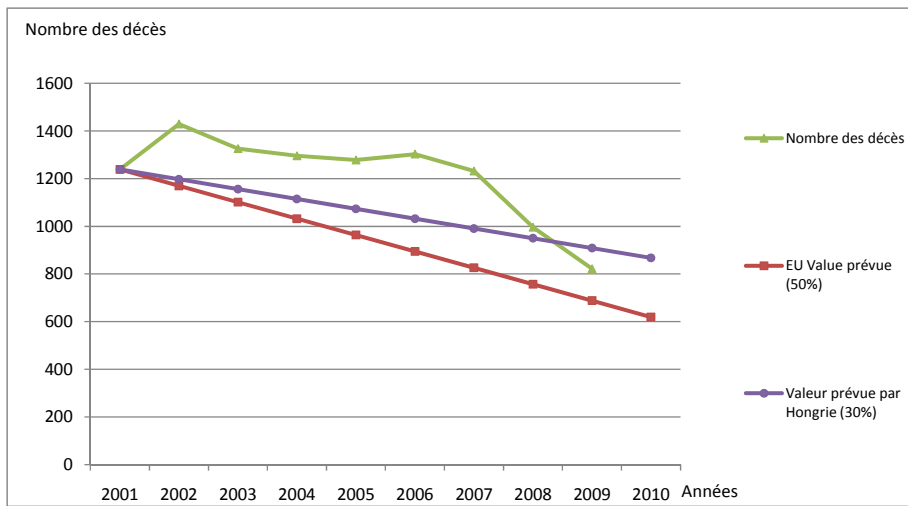


Figure 3. Comparaison de nombres des décès suite des accidents routiers aux valeurs prévues par la “Politique de Transport de la Hongrie 2003-2015”.