

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

IRLANDE – RAPPORT NATIONAL

SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS C

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

Harry Cullen
Autorité des Routes nationales
hcullen@nra.ie

SECURITE ROUTIERE EN IRLANDE 2001-2010

1. RESUME

Au cours des dix dernières années (2001 à 2010), l'Irlande a observé une réduction de 45 % des décès sur les routes irlandaises, alors que la croissance de la circulation a plus que doublé (Figure 2).

Dans ce document, nous étudions les nombreux facteurs qui ont conduit à cette diminution, dans l'espoir que cela aidera d'autres pays à obtenir des réductions d'accidents semblables.

Depuis 1998, le gouvernement irlandais a publié trois documents de « Stratégie de Sécurité Routière », qui définissent des objectifs de réduction des décès sur nos routes, ainsi que la définition de nombreuses actions à mettre en œuvre par les divers acteurs de la sécurité routière.

La 3^e Stratégie pour la Sécurité Routière¹⁰, publiée en 2007 par l'Autorité de la Sécurité Routière récemment réformée (RSA), comprenait 126 actions destinées aux acteurs. Ces actions étaient contrôlées trimestriellement par l'Autorité de la Sécurité Routière et le Ministère des Transports.

La RSA rassembla plusieurs groupes variés travaillant dans le domaine de la sécurité routière et donna une nouvelle direction à suivre pour l'ensemble du secteur.

Ils ont développé et mis en œuvre des campagnes d'information et d'éducation pour augmenter la prise de conscience de la sécurité routière et encourager une conduite plus sûre. Ils ont travaillé avec les acteurs pour assurer une réponse coordonnée et s'assurer que nos ressources collectives sont utilisées de manière intelligente et efficace.

L'Autorité Nationale des Routes Irlandaise (NRA) est un acteur majeur de ce plan, gérant 600 km d'autoroutes de 2007 à 2010, et un total de près de 1 000 km de 2001 à 2010.

En plus des principaux travaux, la NRA a financé un programme annuel de mesures favorisant la sécurité routière et des programmes de réduction de la circulation. Travaillant en étroite collaboration avec les autorités locales, ces programmes ont été identifiés à partir de l'analyse de Points de collision et des connaissances locales des autorités locales.

La NRA a également effectué des recherches sur les points de collision, la création d'un audit de la sécurité routière et de la gestion de la sécurité du réseau, et la liaison avec d'autres acteurs comme An Gardaí (la police irlandaise) pour identifier les points de collision causés par la vitesse pour leur programme de caméra de sécurité.

2. INTRODUCTION

Au cours des dix dernières années (2001 à 2010), l'Irlande a observé une réduction de 45 % des décès sur les routes irlandaises, alors que la croissance de la circulation a plus que doublé (Figure 2).

Dans ce document, nous étudions les nombreux facteurs qui ont conduit à cette diminution, dans l'espoir que cela aidera d'autres pays à connaître des réductions semblables des accidents dans leur propre pays.

3. PROBLEMES INSTITUTIONNELS

3.1. Efforts nationaux

En 1998, le gouvernement irlandais a publié une Stratégie sur la Sécurité Routière. Dans cette publication, il a défini l'objectif pour l'année 2002 de réduire les décès de 20 % par rapport au niveau de 1992.

Il a aussi défini l'objectif de réduire les accidents graves de 20 % par rapport à 1992.

En 2002, le nombre de décès a été réduit à 377 (une réduction de 10 % par rapport à 1992). Alors que la majeure partie de cette réussite peut être attribuée à l'introduction du retrait de points pour les infractions, il est clair que le gouvernement irlandais a pris des mesures depuis le milieu des années 1990 pour encourager activement la réduction des accidents, grâce à un éventail d'activités concernant la sécurité routière.

Le Département du Transport, a ensuite défini une seconde Stratégie en ce qui concerne la Sécurité Routière⁹. (2003-2006).

Les objectifs ont été publiés, et l'Ingénierie de la Sécurité Routière s'est vu assigner un rôle clé dans cette nouvelle stratégie.

3.2. Autorité de la Sécurité Routière

En 2005-2006, l'Autorité de la Sécurité Routière a été créée pour coordonner les efforts pour la sécurité routière en Irlande.

L'Autorité de la Sécurité Routière travaille pour améliorer la sécurité routière en Irlande en :

- Développant et mettant en œuvre des campagnes d'information et d'éducation pour augmenter la prise de conscience de la sécurité routière et encourager une conduite plus sûre.
- Améliorant les normes des véhicules.
- Créant et contrôlant une norme pour la formation des conducteurs.
- Supervisant le système des permis de conduire et en prenant en charge certaines activités de mise en application.
- Travaillant avec des acteurs pour assurer une réponse coordonnée et s'assurer que nos ressources collectives sont utilisées de manière intelligente et efficace.

- Organisant des recherches sur les accidents et la sécurité routière, afin de développer des mesures et des recommandations pour améliorer la sécurité routière.
- Conseillant le ministre des Transports sur la politique de sécurité routière.
- Produisant des documents stratégiques sur la sécurité routière et en contrôlant leur mise en œuvre.

Ils ont travaillé avec le ministère des Transports pour publier la prochaine Stratégie pour la Sécurité Routière (2007-2012), avec 126 actions requises à mettre en œuvre par les acteurs impliqués.

3.3. La Stratégie¹⁰ « pour la Sécurité Routière » 2007-2012

En octobre 2007, le gouvernement a publié « La route vers la Stratégie »¹⁰, sa stratégie pour la sécurité routière pour les années 2007 à 2012. Le principal objectif de la stratégie est de réduire les décès dus aux collisions routières à un maximum de 60 décès par million d'ici la fin 2012 et à un maximum de 50 les années suivantes, avec une réduction prouvée pendant chaque année de cette stratégie.

La « Stratégie pour la Sécurité Routière » 2007-2012 du gouvernement constitue le plan directeur conformément auquel les différentes agences (y compris la NRA) impliquées dans la sécurité routière fonctionnent. La structure pour atteindre ces objectifs d'ingénierie de la sécurité routière décrite dans la stratégie du gouvernement comprend la collaboration de la NRA avec les autorités locales, An Garda Síochána, l'Autorité de la Sécurité Routière (RSA) et d'autres acteurs.

Le coût d'une collision fatale en Irlande aujourd'hui est de 2 758 111 €⁸, mais le coût humain est inestimable. Le nombre de décès sur la route a continué à baisser au cours des dernières années, et même si cela est encourageant, cela demeure des pertes humaines terribles pour la société et les personnes touchées.

La réduction des décès sur route peut être attribuée à différents facteurs comprenant la mise en application, l'amélioration des normes des véhicules, les équipements médicaux, l'éducation et l'ingénierie de la sécurité routière qui tombent sous la responsabilité de l'Autorité Nationale des Routes Irlandaise (NRA).

Un capital considérable a été investi dans la construction de nouvelles routes plus sûres, comme les autoroutes et les deux fois deux voies.

Des investissements importants ont aussi été faits en ce qui concerne les mesures d'ingénierie sur la sécurité routière ayant pour objet de rendre les routes existantes plus sûres en réduisant les risques d'erreur des automobilistes.

A la suite de ces dépenses, le réseau routier national d'Irlande est devenu plus sûr ces dernières années, mais le message demeure clair « la sécurité routière est la responsabilité de chacun ».

Vous trouverez ci-après une liste des Agences/Départements qui sont impliqués dans la Stratégie sur la Sécurité Routière 2007-2012¹⁰.

Agencies / Departments

- Advertising Standards Authority of Ireland
- Bus Éireann
- Chamber of Commerce
- City and County Managers' Association
- Coras Iompar Éireann
- Coroners Society of Ireland
- Courts Service
- Department of Education and Science
- Department of the Environment, Heritage and Local Government
- Department of the Environment, Northern Ireland
- Department of Health and Children
- Department of Justice, Equality and Law Reform
- Department of An Taoiseach
- Department of Transport
- Dublin Transportation office
- Garda National Traffic Bureau
- Garda Síochána
- Health and Safety Authority
- Health Service Executive
- Higher Education Authority
- International Stakeholders
- Irish Business and Employers Confederation
- Irish College of General Practitioners
- Irish Farmers Association
- Irish Insurance Federation
- Irish Medical Organisation
- Irish Road Haulage Association
- Local Authorities
- Medical Bureau of Road Safety
- National Car Test
- National Parents Councils
- National Roads Authority
- National Youth Council of Ireland
- North / South Ministerial Council
- Office of Public Works
- Representatives of Driver Instructors
- Revenue Commissioners
- Road Safety Working Together Groups
- School Boards
- Society of the Irish Motor Industry
- Third Level Institutions
- Youth Reach
- Union of Students in Ireland

Road Safety Strategy 2007-2012

Agences / Ministères

4. CONTRIBUTION DE L'AUTORITE NATIONALE DES ROUTES A LA SECURITE ROUTIERE

4.1. Objectifs de l'ingénierie sur la sécurité NRA – Stratégie de la Sécurité Routière 2007-2012¹⁰

- Terminer les principales routes interurbaines de Dublin à Galway, Limerick, Cork et Waterford d'ici 2010
- Poursuivre les programmes d'entretien et d'amélioration sur le réseau national
- Mettre en œuvre 80 programmes de lutte pour la sécurité routière chaque année sur les routes nationales.
- Mettre en œuvre des mesures de ralentissement de la circulation dans des endroits désignés sur les routes nationales.
- Analyser et développer de nouvelles normes de conception pour les routes secondaires nationales.
- Augmenter le nombre de programmes de réaligement mineur.
- Poursuivre les programmes de signalisation et de revêtement des routes nationales.
- Introduire des limites de vitesse adaptées et cohérentes sur le réseau.
- Atteindre une qualité de route cohérente sur le réseau.
- Assurer les meilleures pratiques de sécurité routière dans la planification des processus d'autorisation.
- Contrôler le développement du réseau.
- Mettre en œuvre un contrat d'entretien annuel des barrières de sécurité pour les principales routes interurbaines.
- Maintenir et développer le Système d'Informations Météo Routière Glace.
- Compléter les 180 programmes annuels aux points de collision connus sur les routes non nationales.
- Financer des audits de sécurité sur les routes non nationales.
- Financier des mesures de sécurité à coût faible et moyen sur les routes non nationales.

4.2. Construction du Programme d'Autoroute Irlandais

Les autoroutes et les deux fois deux voies, en particulier, sont plus sûres, car ainsi, la possibilité de collisions frontales est pratiquement éliminée ; le nombre de croisements est également très faible, par rapport au réseau existant de voies uniques.

D'ici 2010, lorsque le programme de plus de 1 200 km d'autoroutes et de deux fois deux voies sur le réseau interurbain sera terminé, nous estimons qu'environ **50 vies** par an seront sauvées, grâce à ces nouvelles routes nationales plus sûres.

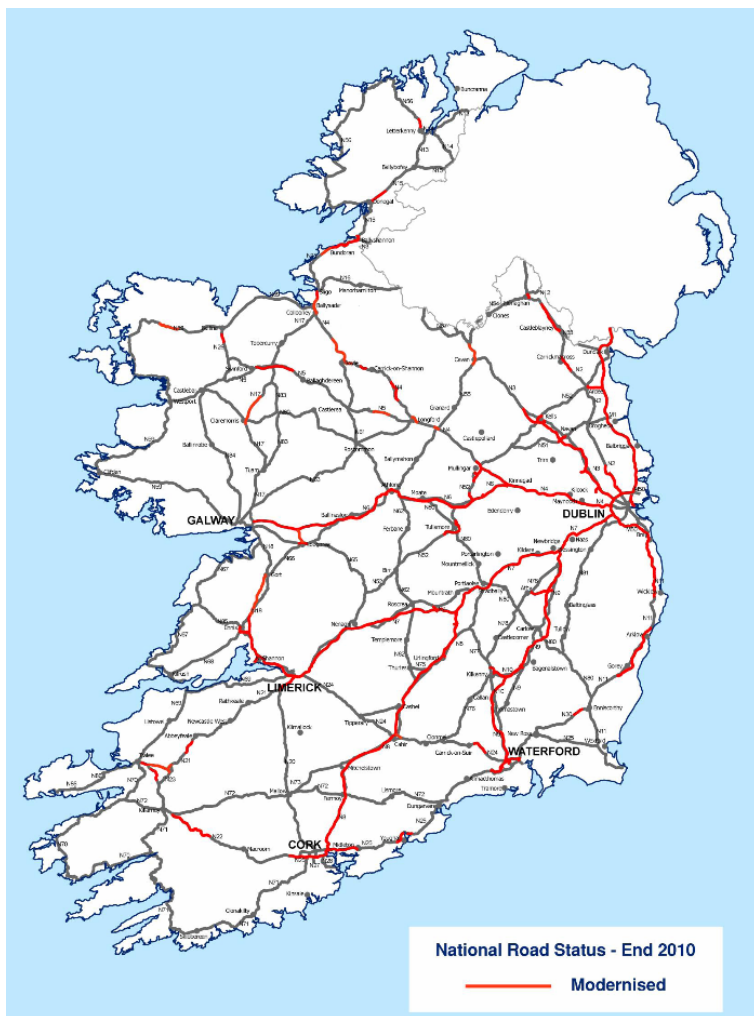


Fig. 1. Réseau (NRA) des principales autoroutes interurbaines (MIU)

Conditions des Routes Nationales – Fin 2010
Modernisées

L'Autorité des Routes Nationales a commencé son travail en 1994, lorsque le financement était très faible, mais avec une ambition et une vision de grande ampleur.

A l'époque, il y avait seulement 1,1 million de véhicules immatriculés dans la République, mais même alors, l'Autorité reconnaissait le besoin de créer une structure stratégique pour

Cette année (2010), l'Autorité Nationale des Routes irlandaises (NRA) a terminé les cinq principales autoroutes interurbaines (MIU), avec des plans qui respectent généralement les délais et le budget ou qui sont en avance par rapport au délai.

Nous partons pour un voyage dans l'avenir de l'infrastructure routière de l'Irlande.

En reliant notre capitale aux cinq principaux centres urbains, Galway, Limerick, Cork, Waterford et Belfast (jusqu'à la frontière), le gouvernement irlandais tient ses engagements décrits dans Transport 21, proposant aux générations futures un réseau de routes nationales de niveau mondial qui est plus sûr et plus efficace.

l'amélioration du réseau routier national. En fait, nos plans actuels sont une évolution de ce premier plan stratégique.

Aujourd'hui, nous avons plus que doublé les niveaux de circulation de 1994 et, malgré la récente récession, la circulation continuera à croître en même temps de la croissance démographique et économique dans les décennies à venir.

En 2000, l'Irlande comptait 100 km d'autoroutes et 193 km de deux fois deux voies. Aujourd'hui, d'ici fin 2010, l'Irlande comptera 1 200 km d'autoroutes.

Le programme 21 des Transports du gouvernement irlandais, ainsi que ses précédents programmes, signifie que la NRA a disposé du financement suffisant au cours des dix dernières années pour construire plus de 1 200 km de routes principales, d'autoroutes ou normes équivalentes et de relier Dublin, notre capitale, aux cinq centres urbains majeurs de Galway, Limerick, Waterford et Belfast (jusqu'à la frontière).

Une recherche¹¹ a montré que les autoroutes sont jusqu'à 7 fois plus sûres que les deux voies, et la construction de ce programme majeur d'autoroutes fera une différence considérable pour la sécurité routière en Irlande pour les générations à venir.

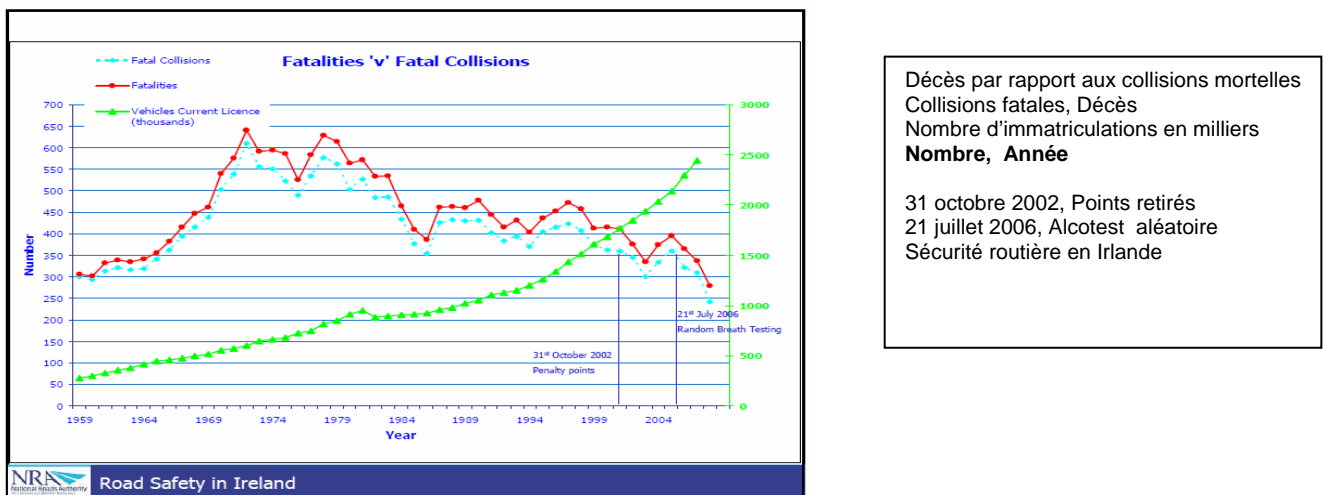


Fig. 2. Sécurité routière en Irlande – Décès par rapport au nombre de véhicules (NRA).

4.3. Initiatives sécuritaires

En plus de fournir des routes nouvelles et plus sûres, la NRA dispose d'un important programme de mesures pour la sécurité routière qui a pour but de réduire le nombre et la gravité des collisions sur le réseau existant de routes nationales. Pour une mise de fonds limitée, les déficiences des emplacements de collision à haut risque peuvent être identifiées et résolues. Les travaux concernés ont pour but d'améliorer la sécurité du système routier, grâce à des changements du tracé routier, au contrôle des croisements et aux améliorations de la signalisation et du marquage des routes.

Depuis sa création en 1994, la NRA, en association avec les autorités locales, a préparé un programme de mesures pour la sécurité routière où les emplacements de collision sur le réseau de routes nationales sont étudiés, et si l'état de la route est considéré comme un

facteur y concourant, des mesures d'ingénierie adaptées sont mises en place pour améliorer la situation.

Dans le cadre de la Stratégie⁹ 2000-2006 « La route de la Sécurité » du gouvernement, l'objectif de gestion de 240 emplacements de risques de collision a été dépassé, avec 350 interventions réalisées.

La stratégie du gouvernement « La Route de la Sécurité » nécessite aussi une évaluation de l'efficacité des précédents programmes de réduction des collisions. Une évaluation des programmes³ de mesures pour la sécurité routière réalisée entre 1998 et 2003 a été publiée en 2008 – 521 interventions ont été effectuées pendant cette période, et il y a eu une baisse de 97 décès, 69 blessés graves et 229 légers à ces emplacements au cours de ces 5 années.

4.4. Audits² sur la Sécurité Routière

La NRA a incorporé des procédures d'audit sur la sécurité routière dans le Manuel de Conception des Routes et des Ponts qui est devenu la norme de conception pour les Routes Nationales début 2001.

L'audit sur la sécurité routière implique l'évaluation de nouveaux programmes routiers lors de la conception et la construction pour identifier les dangers potentiels pour les utilisateurs des routes et la détermination des mesures appropriées pour éliminer ou réduire ces dangers.

Tous les travaux qui impliquent le changement permanent du tracé existant d'une route nationale requièrent un audit de sécurité routière. Un processus de révision de la qualité des audits de sécurité routière a été mis en place pour s'assurer de l'efficacité de l'ensemble du processus.

Les normes et directives irlandaises ont fait l'objet d'un important processus de consultation dans toute la communauté de la Sécurité Routière et de la Conception Routière Irlandaise. Puis les procédures d'Audit de Sécurité irlandaises ont été modifiées de manière importante par rapport à celles utilisées au Royaume-Uni et ailleurs dans le monde. Les principales différences en Irlande résident dans l'exigence de réaliser un Audit de Sécurité Routière pendant l'Etude de Faisabilité (et la possibilité de réaliser l'audit en tant qu'évaluation de sécurité comparative des possibilités à cette étape).

De plus, le processus en Irlande est plus ouvert, encourageant le dialogue entre les auditeurs et les concepteurs avant et après l'audit.

De plus, les Membres de l'Equipe Irlandaise d'Audit de la Sécurité Routière doivent satisfaire aux critères de qualification, de formation et d'expérience.

Le nombre d'Audits de Sécurité Routière réalisés sur les routes nationales en Irlande est proportionnel au nombre de programmes de construction routière. Récemment, la NRA a lancé un programme ambitieux pour faire évoluer le réseau routier national existant, avec une série de plans d'amélioration des autoroutes ou des deux fois deux voies.

4.5. Directive⁷ Européenne de Gestion de la Sécurité de l'Infrastructure Routière

L'ensemble du processus d'audit de sécurité routière a récemment été reconnu par l'Union Européenne, avec l'adoption de la Directive Européenne de Gestion de la Sécurité de l'Infrastructure Routière en 2008 (2008/96/CE).

Les principaux composants de la directive sont :

- L'évaluation de l'impact de la sécurité routière
- L'audit de la sécurité routière
- Le classement sécuritaire et la gestion du réseau routier opérationnel
- L'inspection de la Sécurité Routière

Cette Directive s'appliquera aux routes qui font partie du réseau routier transeuropéen (TERN), qu'elles soient en cours de conception, de construction ou opérationnelles. Cela représente plus de 2 000 km de notre réseau routier national. La Directive entre en vigueur le 19 décembre 2010.

L'audit de Sécurité Routière est obligatoire en Irlande depuis 2001 sur tous les projets de route nationale en Irlande. Nous avons déjà inclus la RSIA dans la nouvelle version des Directives de Gestion de Projet publiées en janvier 2010.

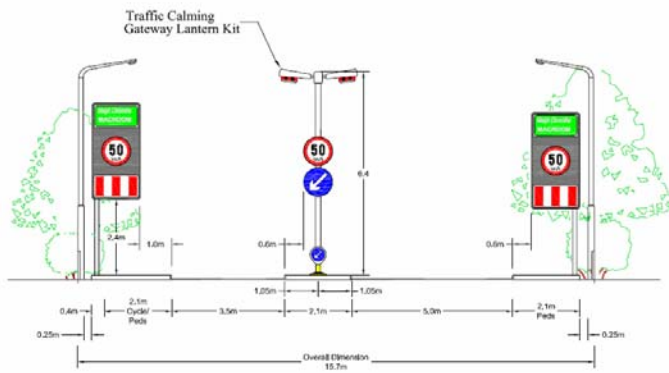
La gestion des mesures curatives contre les accidents et les sections routières à haut risque a fait partie intégrante du travail de l'Autorité pendant de nombreuses années.

Notre travail dans l'identification des points de collision sur le réseau en utilisant différentes procédures GIS est reconnu comme la meilleure pratique, et nous sommes en train de rédiger des procédures pour la mise en œuvre des Directives d'Inspection de Sécurité Routière.

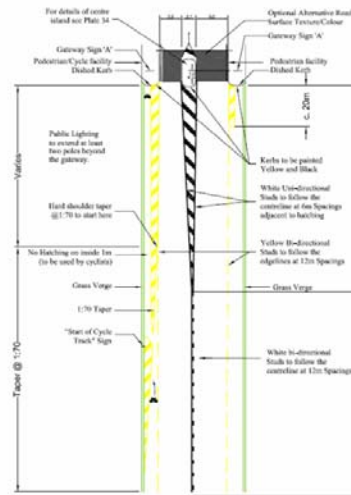
4.6. Développement des Directives de Ralentissement de la Circulation

En 1999, à la suite de travaux par un groupe de travail de la NRA, la NRA a publié des Directives sur le Ralentissement de la Circulation¹. Le Guide fournit des informations sur la collecte et l'analyse des données, définit les critères de sécurité routière pour l'intervention et inclut une série de tracés standard pour le ralentissement de la circulation à l'approche des petites villes et villages. Le niveau de ralentissement requis est déterminé par des critères géométriques, de circulation et de sécurité.

La figure 3 montre l'entrée de la ville ou du village et les plans pour une conception de type 3 – cette conception est généralement adaptée aux routes avec des accotements et une largeur de voie prioritaire entre 15,7 m et 19,2 m et où un éclairage public existe ou est proposé.



GATEWAY ELEVATION : TYPE 3 DESIGN
PLATE No. 12



PLAN OF ROAD IN VICINITY OF GATEWAY : TYPE 3 DESIGN
PLATE No. 13

<p>Ralentissement de la circulation Kit de lanterne d'entrée Piétons/vélos Piétons Dimension totale</p> <p>ENTREE : CONCEPTION DE TYPE 3 PLAN N° 12</p>	<p>Détails de l'îlot central voir plan 34 Entrée panneau « A » Installations piétons/cycles Bordure creusée</p> <p>Route alternative en option. Surface texturée/couleur</p> <p>Varie L'éclairage public s'étend au moins à deux poteaux au-delà de l'entrée La voie d'arrêt en pointe commence ici à 1:70</p> <p>Bordures peintes en jaune et noir Clous blancs unidirectionnels suivant le centre à intervalles de 6 m à côté des hachures. Clous jaunes bidirectionnels suivant les bords à intervalles de 12 m.</p> <p>Bordure en gazon.</p> <p>Se Termine en pointe à 1:70 Pas de hachures à l'intérieur sur 1 m (doit être utilisé par les cyclistes) Bordure en herbe Pointe 1:70 Panneau « Début de voie cyclable »</p> <p>Clous blancs bidirectionnels suivant le centre à intervalles de 12 m.</p> <p>PLAN DE LA ROUTE AUX ABORDS DE L'ENTREE : CONCEPTION DE TYPE 3 PLAN N°13</p>
--	--

Fig. 3 Directives¹ de Ralentissement de la Circulation

Les programmes de ralentissement de la circulation, financés par la NRA, ont pour but d'améliorer la sécurité des routes nationales lorsqu'elles passent dans les villes et les villages. On a observé que la signalisation limitant la vitesse seule, sans mesures physiques de réduction de la vitesse, n'incite pas les automobilistes à ralentir suffisamment.

Le ralentissement de la circulation a pour but de réduire la vitesse des véhicules, grâce à des méthodes autonomes d'ingénierie de circulation. Des vitesses plus faibles induisent un moins grand nombre de collisions et une gravité moins importante. Les réductions de vitesse sont atteintes en modifiant l'apparence de la route à l'approche d'un village/d'une ville en utilisant des « entrées », et sont conservées grâce à des organisations de gestion de circulation dans la ville. Les villes et les villages sont sélectionnés pour la réduction de circulation en fonction du nombre et de la gravité des collisions qui se sont produites au cours des dernières années.

Jusqu'à la fin de 2009, les mesures de ralentissement ont été installées dans presque 200 villes et villages. Une évaluation « Avant » et « Après » sur 5 ans de la mise en œuvre des programmes de ralentissement de la circulation installés sur les routes nationales effectuée avant la fin de 2002 a été publiée sur le site NRA dans les Publications de Sécurité Routière (RS.472 Évaluation des Programmes de Ralentissement de la Circulation mis en œuvre entre 1997 et 2002)⁴.

4.7. Signalisation et Marquage Routier

Il existe un programme constant pour améliorer la signalisation et le marquage de toutes les routes nationales, afin d'augmenter la sécurité routière.

4.8. Recherche et analyse

La recherche et l'analyse sont une fonction centrale réalisée par l'Unité Sécurité de la NRA.

L'Autorité dispose d'un programme de recherche courant sur la sécurité routière qui comprend les études listées ci-dessous.

- Identification des Points de Collision sur le réseau routier, en utilisant les dernières données de la Garda rendues disponibles via la RSA.
- Participation au contrôle de la stratégie du gouvernement « La Route vers la Sécurité ».
- Analyse Avant et Après la mise en œuvre des Programmes de Ralentissement de la Circulation et
- Analyse Avant et Après la mise en œuvre des Programmes de Mesure de Sécurité Routière
- Programme de Rapports de Collision, avec les autorités locales et la Gardai.

Les projets de recherche réalisés comprennent :

Le Programme de Mesures pour la Sécurité Routière

- Analyse « Avant » et « Après » sur 5 ans de l'efficacité des mesures de sécurité routière mises en place de 1998 à 2003^{6,3}

Ralentissement de la circulation

- Analyse « Avant » et « Après » sur cinq ans des programmes de ralentissement de la circulation.

Les conclusions de ces études sont disponibles sur le site Internet de la NRA.

L'Autorité pour la sécurité routière (RSA) est responsable, sous l'égide du ministère des Transports, de tenir les registres nationaux des collisions routières. Chaque année, la RSA publie une analyse de toutes les collisions routières déclarées sur les routes irlandaises. Ce rapport, « Faits sur les collisions routières⁸ », est basé sur les informations concernant les collisions routières fournies par An Garda Síochána à la RSA pour être traitées et analysées. Les données collectées auprès de la Gardai par la RSA sont utilisées par la NRA dans notre analyse des points de collision.

La NRA travaille en étroite collaboration avec la Garda Síochána, l'Autorité de la Sécurité Routière et les autorités locales pour assister leurs stratégies et objectifs en matière de sécurité routière.

L'Autorité est également impliquée dans les Groupes Européens de Sécurité Routière et a participé aux publications suivantes ces dernières années :

Programme d'évaluation des routes européennes – EuroRAP 2008 : Résultats Irlandais	2008
Programme d'évaluation des routes européennes – EuroRAP 2005 : Résultats Irlandais	2005
SUPREME – Résumé des meilleures pratiques de la sécurité routière dans l'UE.	2007
Résumé : Meilleures pratiques pour l'infrastructure de sécurité routière rentable (CEDR)	2008
Rapport : Meilleures pratiques pour l'investissement dans l'infrastructure de sécurité routière rentable (CEDR)	2008
Directives Européennes de Gestion de la Sécurité Routière de l'Infrastructure	2008

Tableau 1 : Recherche NRA sur la sécurité routière

La NRA s'engage à atteindre les objectifs définis par la stratégie sur la sécurité routière 2007-2012 du gouvernement. Il a été prouvé que des routes plus sûres sauvent des vies, mais les statistiques prouvent que le comportement individuel est le facteur déterminant dans les collisions routières. Le respect de la sécurité routière est la responsabilité de chaque personne.

Si vous souhaitez davantage d'informations sur un aspect de la stratégie de la sécurité routière NRA ou des informations sur nos publications, vous pouvez y accéder dans la section sécurité sur le site www.nra.ie

5. AUTORITES LOCALES

La NRA est également activement assistée par les pouvoirs publics et le ministère des Transports dans le développement et la mise en œuvre du programme de mesures pour la

sécurité routière ciblé sur les routes régionales et locales. La NRA encourage les initiatives sécuritaires au niveau local, grâce à son réseau de spécialistes ingénieurs en Sécurité Routière. De plus, le ministère des Transports, qui est responsable des routes régionales et locales, alloue maintenant chaque année 6 à 7 millions d'€ pour les améliorations à bas coûts de ce réseau. Les ingénieurs NRA de la Sécurité Routière apportent leur aide en ce qui concerne les aspects techniques de ce programme, y compris la conception, la mise en œuvre et l'évaluation.

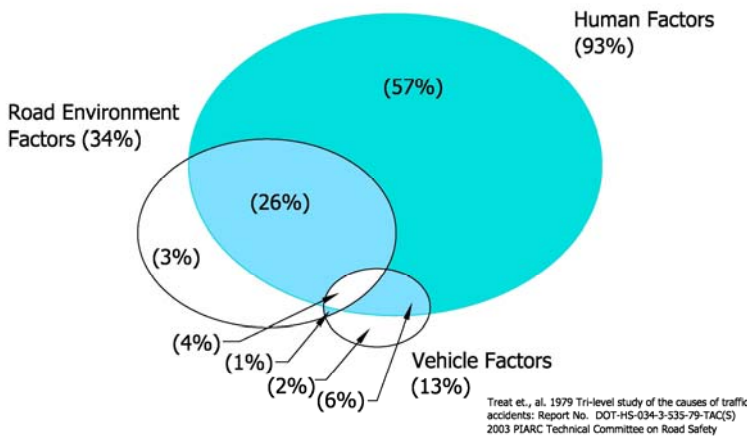
L'ingénierie de la Sécurité Routière en Irlande est gérée par un chef de projet senior et un chef de projet au siège de la NRA. Ils sont assistés par six ingénieurs régionaux de la Sécurité Routière qui sont basés dans les bureaux régionaux de Conception, et qui font la liaison avec le personnel d'ingénierie routière des Autorités locales de leur région.

Certaines autorités locales, notamment le Conseil municipal de Dublin, ont créé une analyse des données concernant les accidents et les programmes des mesures curatives. Le Conseil municipal de Dublin s'occupe du programme d'amélioration des « points noirs » et du ralentissement de la circulation sur la région pour réduire les accidents. De plus, la Ville est actuellement en train de réécrire les procédures d'audit de la Sécurité Routière rédigées en 1999. Les Audits de Sécurité sont réalisés sur de nombreuses voies rapides et de nombreux plans de circulations dans la Ville, y compris le programme de Couloir de Bus de qualité et le LUAS.

Les mesures peuvent comprendre :

- Le ralentissement de la circulation dans les villes et les villages
- La signalisation et le marquage routier
- Les audits de la sécurité routière
- Les installations pour piétons
- Les voies pour tourner à droite
- Les barrières de sécurité
- Le revêtement sonore
- Les mini ronds-points
- L'amélioration des distances de visibilité aux croisements.

6. MISE EN APPLICATION



Facteurs de l'environnement routier (34 %)
 Facteurs humains (93 %)
 Facteurs concernant le véhicule (13 %)
 Treat et. al., 1979. Etude à trois niveaux des causes des accidents de la circulation. Rapport n° DOT-HS-034-3-535-79-TAC(S) 2003 Comité technique PIARC sur la sécurité routière

Fig 4. Causes d'accidents

La sécurité routière est de la responsabilité de tous.

Si nous parvenons à réduire le nombre de décès sur nos routes publiques, la participation de tous est cruciale, et les faits concernant les collisions le montrent : l'état des routes est une condition contribuant à 3 % des collisions, alors que les actions des automobilistes y contribuent à plus de 90 %.

La sécurité routière repose sur le comportement des personnes.

La NRA coopère avec An Garda Síochána pour leur programme de caméras pour excès de vitesse, l'objectif étant de réduire les excès de vitesse sur le réseau.

La NRA a identifié où et à quelle heure du jour les collisions causées par la vitesse se produisent sur le réseau, et An Gardaí utilise ces informations pour informer son programme de réduction de la vitesse.



Monthly Comparisons 2001 - 2010 (to 24th Nov 2010)

YEAR	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	Totals
2001	30	38	31	22	40	24	41	34	42	32	40	37	411
2002	35	33	34	32	20	34	42	35	36	31	23	21	376
2003	20	21	33	23	38	37	32	26	20	34	30	21	335
2004	32	36	25	27	26	36	38	35	34	22	29	34	374
2005	33	37	26	23	41	22	41	24	31	44	34	40	397
2006	40	31	27	37	30	32	38	17	23	32	27	31	365
2007	22	25	34	30	24	29	31	28	28	26	23	38	338
2008	25	32	20	19	19	28	26	28	19	22	22	19	279
2009	18	15	24	20	28	15	20	21	14	22	25	18	240
2010	15	14	12	19	28	11	22	19	13	36	09		198

Service de la police nationale d'Irlande
 Comparaisons mensuelles 2001-2010 (jusqu'au 24 nov. 2010).
 ANNEE JANV. FEVR. MARS. AVR. MAI JUIN JUIL. AOUT SEPT. OCT. NOV. DEC. Totaux

<http://www.garda.ie/Controller.aspx?Page=138>

Tableau 2 : Décès par accident par an depuis 2001 en Irlande

7. REFERENCES

Site Internet NRA www.nra.ie

1. Directives NRA sur le ralentissement de la circulation pour les villages et les villes sur les routes nationales, Autorité Nationale des Routes Irlandaise, 2005
(<http://www.nra.ie/Publications/DownloadableDocumentation/RoadSafety/file.3651.en.pdf>)
2. Normes d'audits pour la sécurité routière NRA DMRB
(<http://www.nra.ie/RepositoryforPublicationsInfo/file.16168.en.pdf>)
3. Evaluation des plans pour la sécurité routière mis en œuvre de 1998 à 2003
(<http://www.nra.ie/Publications/DownloadableDocumentation/RoadSafety/file.15927.en.pdf>)
4. Evaluation des plans de ralentissement de la circulation mis en œuvre de 1997 à 2002
(<http://www.nra.ie/Publications/DownloadableDocumentation/RoadSafety/file.15926.en.pdf>)
5. Evaluation des plans de ralentissement de la circulation sur les routes nationales de 1993 à 1996
(<http://www.nra.ie/Publications/DownloadableDocumentation/RoadSafety/file.3637.en.PDF>)
6. Programme des mesures curatives à bas coût – Évaluation du Programme 1
(<http://www.nra.ie/Publications/DownloadableDocumentation/RoadSafety/file.3643.en.pdf>)
7. Directive Européenne de Gestion de la Sécurité de l'infrastructure (2008/96/CE).
(http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=32008L0096)

Site Internet RSA www.rsa.ie

8. Recensement des Collisions Routières 2008 (<http://www.rsa.ie/en/RSA/Road-Safety/Our-Research/Collision-Statistics/>)
9. Stratégie pour la sécurité routière (2004-2006)
(<http://www.transport.ie/viewitem.asp?id=5905&lang=ENG&loc=397>)
10. Stratégie pour la sécurité routière (2007-2012)
(http://www.rsa.ie/Documents/Road%20Safety/RSA_Strategy_ENG_s.pdf)
11. Taux d'accidents interurbains par type de route et éléments géométriques, O'Connell D., Murphy J., Ryan T., UCC, 2004

Site Internet Garda (Police) www.garda.ie

12. Décès et autres statistiques sur la circulation
(<http://www.garda.ie/Controller.aspx?Page=138>)
 13. Sécurité routière (<http://www.garda.ie/Controller.aspx?Page=104&Lang=1>)
 14. Caméras de sécurité (<http://www.garda.ie/Controller.aspx?Page=5590&Lang=1>)
-