

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

RÉPUBLIQUE SLOVAQUE – RAPPORT NATIONAL

SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS C

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

B. Bezák, V. Kapusta, M. Neumannová and P. Rakšányi
Université Technique Slovaque, Bratislava, République Slovaque
bystrik.bezak@stuba.sk

Š. Machciník
Institut de Recherche de Transport, Žilina, République Slovaque
machcinik@vud.sk

RÉSUMÉ

Malgré les difficultés économiques actuelles dus à la crise économique mondiale, le transport routier ne cesse de s'accroître et entraîne la saturation des itinéraires routiers non seulement dans les villes mais également dans le paysage rural. C'est une mobilité excessive provoquée par une accessibilité plus facile des destinations pour les divers moyens de transport ainsi qu'une dispersion croissante des activités humaines sur le territoire du pays qui constituent l'une des causes importantes de ce phénomène. Les répercussions des exigences croissantes de la mobilité des personnes et des marchandises produisent des effets négatifs également sur l'environnement et forcent les autorités compétentes à chercher des solutions. Parmi les répercussions négatives importantes de la circulation routière, on peut citer une grande fréquence des accidents qui est la cause d'un grand taux de mortalité ainsi que des dommages à la santé et matériels considérables des personnes impliquées. Par conséquent, un transport sûr tout au long d'un déplacement est une exigence naturelle de chaque usager de la route. Cependant, cette exigence provoque la nécessité de choisir une approche systémique pour prendre les mesures effectives visant à assurer la sécurité routière pour tous les participants du processus de transport dans un milieu sûr créé par des infrastructures de transport de qualité. La sécurité du transport, et en particulier du transport routier, devient ainsi l'une des conditions fondamentales du bon fonctionnement du système des réseaux routiers également en Slovaquie. Cette condition découle tant des exigences internes de grande sécurité du système de transport du pays que de la nécessité d'assurer le même niveau de sécurité pour tous les citoyens de l'Union Européenne car la République slovaque fait partie d'un système de transport européen plus vaste.

Le présent rapport fait état des constatations concernant les causes probables d'une mobilité excessive qui est un facteur principal d'augmentation de l'intensité du trafic sur le réseau routier et des impacts négatifs sur la fréquence des accidents routiers. Il décrit les procédures et approches utilisées en Slovaquie qui ont abouti ces dernières années à une forte baisse du nombre des accidents. Il informe également des projets internationaux portant sur des questions spécifiques de gestion de la sécurité dans les zones transfrontalières de l'Autriche de l'Est et de la Slovaquie de l'Ouest et souligne un éventuel élargissement transnational des résultats obtenus. Enfin, il énumère les conceptions et objectifs stratégiques que la République slovaque souhaite obtenir par la réalisation du Plan national d'amélioration de la sécurité routière pour une période à venir.

1. PRÉFACE

Comme les autres pays de l'Europe centrale et orientale, la République Slovaque a dû faire face aux transformations sociales qui se sont produites après 1989 (à ce temps-là elle faisait partie de la Tchécoslovaquie). La période de la transformation du pays s'est traduite dans une grande mesure également dans le secteur de transport. L'évolution du transport routier avec un accroissement considérable du nombre de véhicules motorisés peut être considérée comme un changement le plus radical. Les infrastructures routières n'étaient pas prêtes à faire face aux volumes de circulation accrus ce qui a mené à l'accroissement de la congestion et de la fréquence d'accidents. La nécessité de construire une infrastructure routière supérieure est devenu l'un des objectifs politiques stratégiques et les efforts dans ce domaine continuent jusqu'à nos jours. Pourtant, les questions liées à la sécurité des transports étaient, à cette époque-là, en marge de l'intérêt politique ou social. Les changements sociaux ont conduit aussi au changement des attitudes des usagers de la route avec une augmentation de la fréquence des accidents, du nombre de morts et de blessés.

2. UTILISATION DU TERRITOIRE, TRANSPORT ROUTIER ET FRÉQUENCE DES ACCIDENTS

Pendant les dernières deux décennies, la Slovaquie a passé par deux vastes transformations – depuis une forte dépendance des pays plus puissants jusqu'à une souveraineté nationale et l'affiliation à l'Union Européenne. La position du pays au centre de l'espace européen par lequel traversent les corridors de développement principaux constitue l'un des facteurs d'accélération importants de l'évolution positive antérieure et crée de très bonnes conditions pour un développement économique ultérieur et la coopération mutuelle.

La structure d'urbanisation de la Slovaquie est composée d'unités mineures constituées à plus de 95 % par des communes comptant moins de 5000 habitants. Plus de 56 % de la totalité d'habitants (5,4 millions) vivent dans les villes majeures. En comparaison avec les pays voisins la structure des habitats de la Slovaquie est plus fine et se développe d'une manière dynamique.

Il s'ensuit des enquêtes de circulation que le taux d'équipement de la population en nombre de véhicules automobiles s'accroît rapidement et cela se traduit par une augmentation de volumes de circulation sur le territoire de la Slovaquie en particulier dans les grandes villes. Surtout le transport individuel de voyageurs par automobiles augmente sensiblement et, dans une moindre mesure, également le transport de marchandises (figure 1).

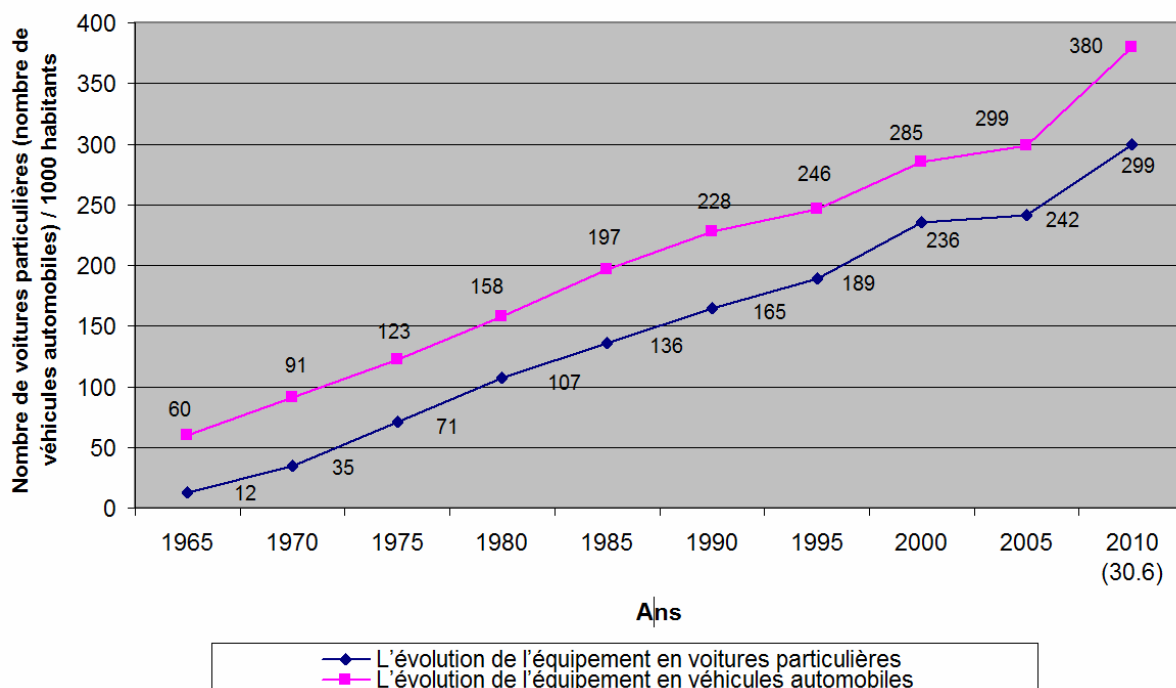


Figure 1 - L'évolution de l'équipement en véhicules automobiles en Slovaquie
([5] www.ssc.sk)

La mobilité croissante a pour conséquence les congestions notamment sur des routes radiales d'accès dans les territoires métropolitains, et cela non seulement aux heures de pointe du matin et aux heures de pointe d'après-midi mais également au cours de toute la

journee lorsque les routes de transit communale voisines sont egalement surchargees. Cette pression de la charge du trafic routier s'augmente au sein du reseau des voies de circulation etroit dans les villes construit au cours de la periode precedente selon les exigences de transports publics urbains economiques du point de vue de l'espace. C'est cet «etroit» espace des rues qui a present multiplie les difficultes de la capacite des reseaux de transport routier et des rues dans les villes qui sont extremement saturees de circulation. Le transport automobile individuel a prevalu dans le cadre de la division du travail de transport non seulement dans les villes mais egalement sur dans le transport routier exterieur. Le developpement effectif de l'actuelle repartition modale de circulation est contraire aux concepts a long terme du transport durable qui prefere les modes de transport ecologiques. Une baisse de la population dans les villes (Přihodová, 2008, figure 2) et la dispersion de celle-ci due a la construction de logements individuels dans leur zone d'influence ainsi que dans les communes sont l'une des causes de cette situation negative. Pour illustration, pour Bratislava, capitale de la Slovaquie, les previsions ont tenu compte d'une augmentation de la population dans un proche avenir jusqu'a 750 mille habitants. Malgre les suppositions optimistes et l'evolution economique positive, il se produit progressivement a Bratislava une stagnation du nombre d'habitants au niveau de 453 mille en 1996, et ensuite une baisse progressive dans la zone des limites administratives de la ville jusqu'a 420 mille habitants.

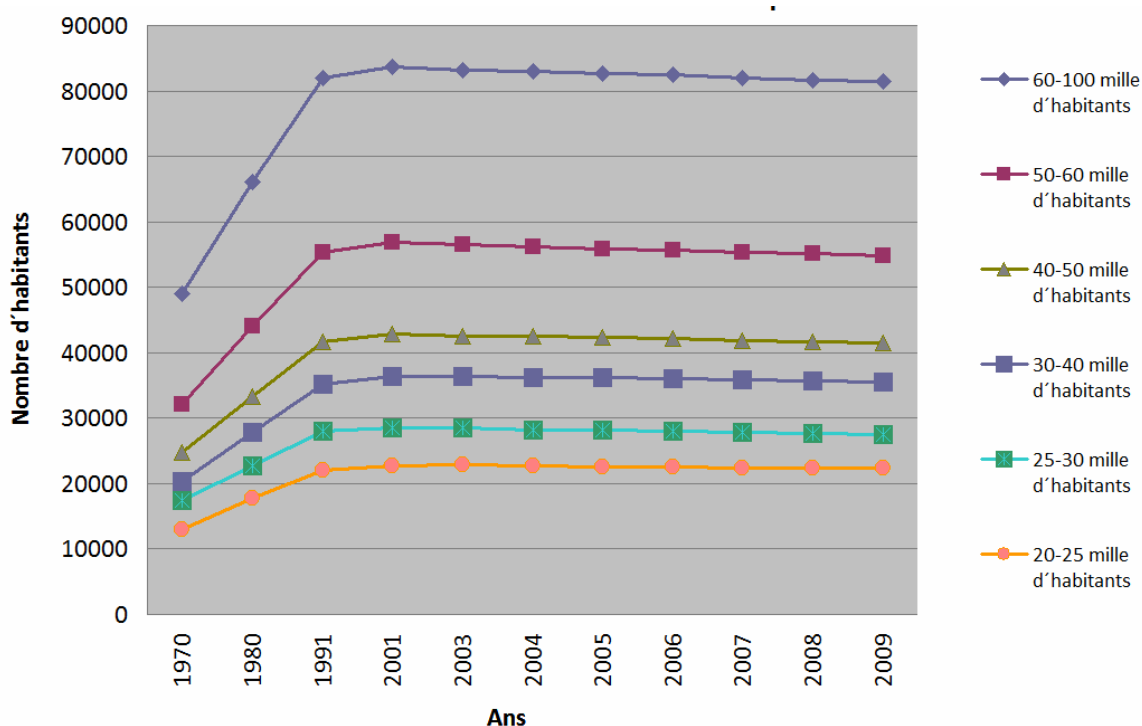


Figure 2 - L'évolution du nombre d'habitants en fonction des catégories de grandeur des villes sélectionnées de la République Slovaquie (Přihodová, 2008)

Ce processus de «décroissance» démographique qu'on peut voir également dans les autres villes de la Slovaquie ainsi que dans les autres pays d'Europe centrale est influencé notamment par les facteurs suivants:

- délocalisation des fonctions urbaines nouvellement créées (commerce, services, production, récréation) jusqu'aux limites ou bien au delà des limites administratives des villes;
- réalisation de vastes ensembles d'immeubles de logement et des maisons individuelles dans les zones près des majeures villes avec une basse densité de population, et
- diminution de la population due à une diminution progressive du taux de natalité qui a dépassé le taux de mortalité en 2001. Les conséquences de l'immigration des étrangers provenant des autres pays sont jusqu'ici très faibles et ne sont pas encore susceptibles de suppléer la diminution naturelle progressive du nombre de citoyens.

Une dispersion (diffusion) de la fonction d'habitation vers des zones extérieures et la délocalisation des fonctions nouvellement créées (magasins, services, production etc.) vers des terrains agricoles moins chères hors de la zone des villes et communes ont un impact négatif sur la répartition modale de la circulation extérieure. Une faible densité de la population dans la zone rurale ne crée un potentiel de transport suffisant pour des transports publics extérieurs (par autobus et ferroviaire), au contraire encourage le transport automobile individuel qui est confortable, rapide et flexible. Cela cause une augmentation importante du transport routier avec un en particulier un accroissement sensible du nombre des accidents routiers.

3. ÉVOLUTION ET ACTUELLE FRÉQUENCE DES ACCIDENTS

L'évolution de la fréquence des accidents et de leurs conséquences en République Slovaque pour une période plus longue (de 1993 à 2009) montre une évolution non uniforme (figure 3).

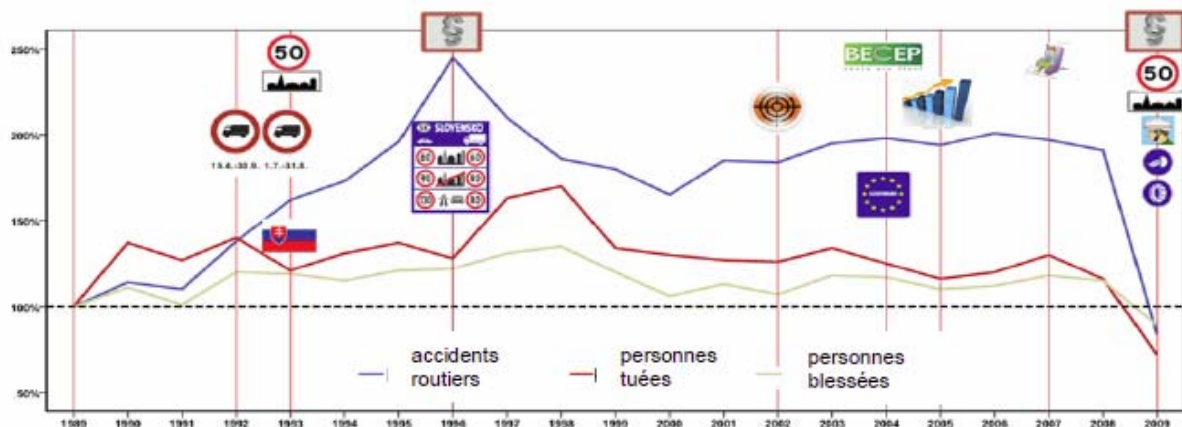


Figure 3 - Conséquences de la fréquence des accidents en 1989 – 2009 (Machciník, 2010)

Au cours de la période 1993 - 2004, il n'existait aucune coordination entre les autorités centrales de l'administration d'Etat quant à la prise des mesures visant à réduire la fréquence des accidents. Les faits énumérés au tableau 1 qui ont influencé directement ou indirectement les conditions de la circulation routière en Slovaquie et, par conséquent, également la sécurité routière, peuvent être considérés comme des faits les plus importants.

Tableau 1 - Événements influençant les changements dans le domaine de la sécurité routière (Machciník 2010)

Année	Modification	Année	Modification
1992	Interdiction de circulation poids lourds pendant les jours fériés (15 avril -30 septembre)	2004	Constitution du Conseil du Gouvernement pour la sécurité routière
1993	Naissance de la République Slovaque	2005	Plan national de l'amélioration de la sécurité routière à l'horizon 2010
1993	Interdiction de circulation poids lourds sur les autoroutes	2007	Utilisation obligatoire des systèmes de rétention pour enfants
1993	Interdiction de circulation poids lourds sur les autoroutes (modif. 1 juillet -31 août)	2009	Loi 8/2009 sur la circulation routière
1993	Réduction de la vitesse maximale autorisée dans le milieu urbain à 50 km/h	2009	Réduction de la vitesse maximale autorisée dans le milieu urbain à 50 km/h
1996	Loi 315/1996 relative à la circulation sur les routes*	2009	Port obligatoire des casques et des éléments de réflecte
1996	Augmentation de la vitesse dans le milieu urbain à 60 km/h et sur les autoroutes à 130 km/h	2009	Feux allumés pendant toute la journée au cours de toute l'année
2002	Année de référence pour la diminution du nombre des personnes tuées dans les accidents de la route	2009	Obligation d'utiliser les pneus d'hiver pour les poids lourds et autobus
2004	Adhésion de la République Slovaque à l'UE		*En vigueur dès le 1 ^{er} avril 1997

L'amélioration du taux de fréquence des accidents n'est survenue dans une mesure plus complexe qu'à la suite de l'adoption du Plan national d'augmentation de la sécurité routière pour le 2^e semestre 2005 à l'horizon 2010. Ce plan a défini une stratégie fondamentale pour atteindre l'objectif commun de diminuer de moitié, par rapport à 2002, le nombre des accidents mortels. Le Conseil du Gouvernement pour la sécurité routière a été constitué qui en tant qu'organe de conseil permanent, coordinateur et incitatif crée par le biais de ses groupes de travail le cadre pour l'adoption des modifications des dispositions législatives et des solutions techniques innovantes susceptibles d'améliorer le niveau de la sécurité sur des routes slovaques. Le soutien politique national plus intensif (grâce notamment à l'application des pratiques communes de l'UE), l'affectation des moyens financiers ainsi que la création du Conseil du Gouvernement pour la sécurité routière constituent des instruments systémiques les plus importants nécessaires à la solution du problème de fréquence des accidents à l'ère de l'indépendance de la Slovaquie.

La diminution en pourcentage en 2009 (par rapport à 2002) du nombre moyen des accidents et de leurs conséquences calculés par 100 km de la route considérée est représentée sur la figure 4.

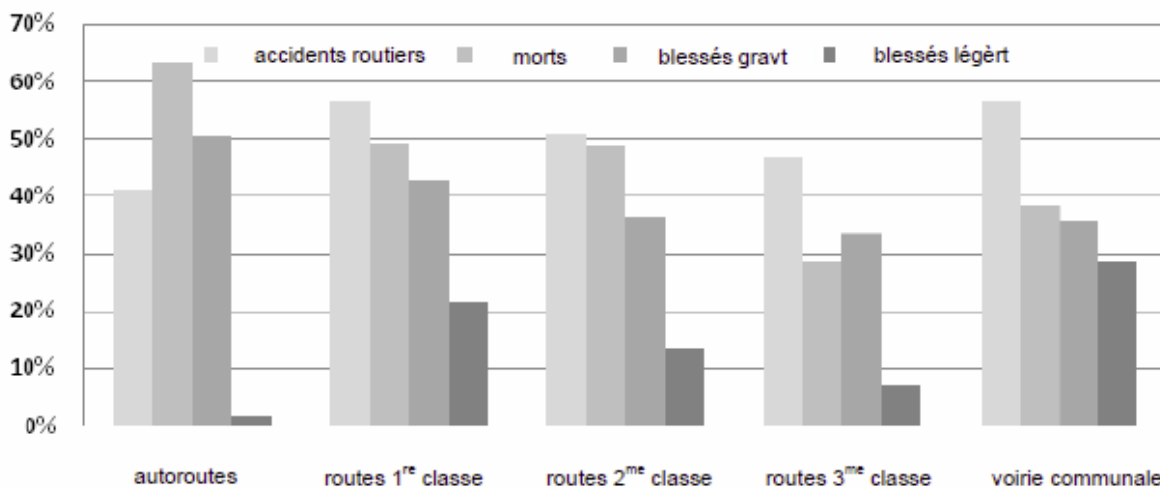


Figure 4 - La diminution en pourcentage du nombre moyen des accidents routiers et de leurs conséquences (Machciník, 2010)

Le plan national a défini le champ d'application principal ainsi que les mesures concrètes visant à améliorer la sécurité routière, tout en définissant les responsabilités de différents secteurs et organismes. On a constitué les groupes composés d'experts spécialisés dans les différents domaines qui ont travaillé d'une manière coordonnée à l'exécution des missions. La distribution des missions dans le cadre de différents domaines correspondait dans une grande mesure à la structure d'orientation des groupes spécialisés du Conseil du Gouvernement. Il s'agit des domaines suivants:

- Sécurité des véhicules
- Sécurité de l'infrastructure routière
- Education et sensibilisation routières
- Education sanitaire et psychologie routière
- Législation concernant la sécurité routière
- Surveillance de l'application de la loi
- Publicité dans les médias

En outre, les missions liées à la coordination et à la coopération aux niveaux national et international ont été prévues. Les missions et mesures concrètes reposaient sur une analyse des données statistiques sur la fréquence des accidents routiers, des points faibles et des points forts dans les conditions existantes et des obligations internationales liant la République Slovaque.

L'accroissement du niveau de la sécurité routière constituait l'une des domaines prioritaires du Plan national où l'attention a été accordée aux activités suivantes:

- Modération de la circulation
- Amélioration de la visibilité et intelligibilité de la signalisation routière
- Amélioration de la sécurité des passages à niveau

- Localisation précise des accidents routiers et l'élimination des sites critiques à haute fréquence d'accidents – points noirs
- Création des conditions pour la gestion progressive de la circulation

Parmi les domaines principaux de l'amélioration de la sécurité routière qui sont de nature préventive il faut nommer l'éducation et sensibilisation routières qui produisent un effet positif sur la prise de conscience du grand public ainsi que sur le changement des attitudes de celui-ci. Les missions concrètes prévues par le Plan national ont été orientées vers les sujets suivants:

- Education routière des enfants
- Amélioration de la qualité de l'entraînement des demandeurs du permis de conduire
- Campagnes et mesures éducatives destinées au grand public

Vu son importance, la question de fréquence des accidents routiers a attiré l'attention de tous les médias ce qui a entraîné l'augmentation de l'intérêt de la société pour la résoudre. On a mis au point de nombreuses campagnes portant sur des problèmes les plus sérieux tels que violation de la vitesse, ceintures de sécurité, alcool ou visibilité des piétons et cyclistes. Il faut rappeler en premier lieu la création du réseau de volontaires VAMOS ([4] www.becep.sk) qui organisent les actions dédiées à cette problématique et destinées au public sur le territoire entier de la Slovaquie.

Une combinaison des activités de prévention et répressives en cause a conduit à une diminution de la fréquence des accidents et de leurs conséquences au cours de la période 2002 à 2009. Une telle évolution a augmenté les chances d'atteindre l'objectif stratégique prévu par le plan national pour l'année 2010 qui est conforme à l'objectif de l'UE de réduire de 50 % le nombre des victimes des accidents (tableau 2, figure 5).

Tableau 2 - Évolution du nombre de personnes tuées dans les accidents de la route en Slovaquie depuis 2002

Année	Nombre de personnes tuées		
	Effectif	But	Ecart
2002	610	610	± 0
2003	645	572	+ 73
2004	603	534	+ 69
2005	560	496	+ 64
2006	579	458	+ 121
2007	627	420	+ 207
2008	558	382	+ 176
2009	347	344	+ 3
2010	141*	305**	

Note: *pour le 1^{er} semestre 2010; ** valeur ciblée au terme de la période prévue

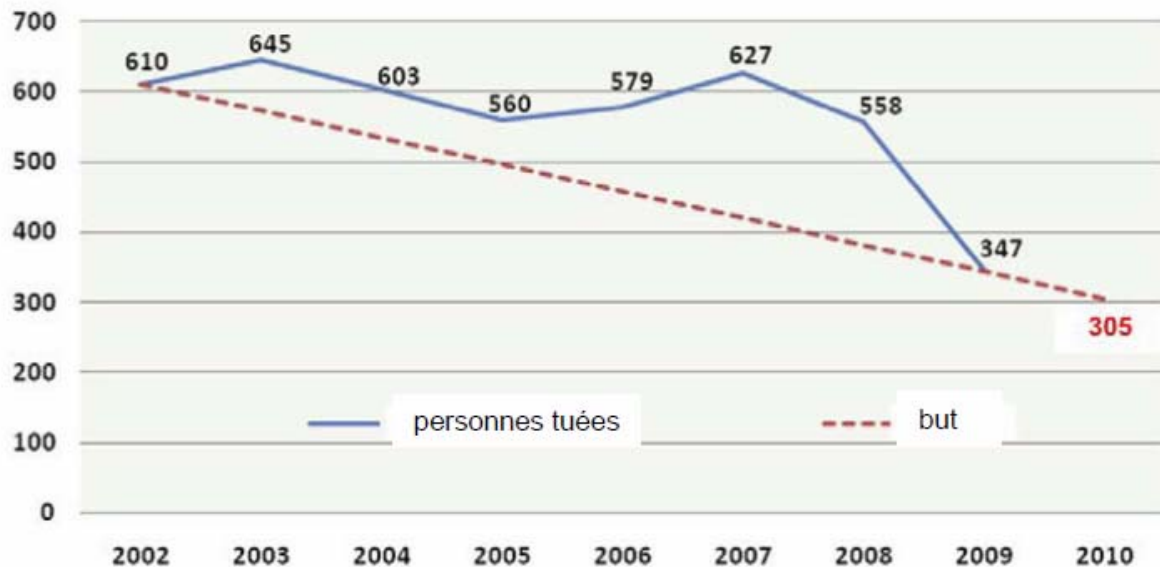


Figure 5 - Evolution du nombre de personnes tuées

Les éléments les plus importants qui ont contribué à l'amélioration de la sécurité routière sont les suivants (Kapusta, 2010):

- Fixation d'une vitesse maximale pour la circulation dans le milieu urbain à 50 km/h
- Obligation de garder les feux de croisement allumés pendant toute l'année
- Interdiction de téléphoner au volant
- Obligation de mettre en place les pneus avec des sculptures d'hiver lorsqu'il y a sur les routes une couche de neige continue, le gel ou le givre
- Obligation pour chaque cycliste de protéger sa tête par un casque en de hors du milieu urbain (enfants jusqu'à l'âge de 15 ans également dans le milieu urbain)
- Augmentation des amendes et des sanctions infligées notamment en cas de constatation de l'alcoolémie du conducteur

Ces résultats réels obtenus confirment la nécessité d'améliorer la sécurité du transport routier par le biais des mesures complexes et des processus planifiés qui devraient bénéficier d'un fort soutien politique et publique.

4. ASPECTS TRANSFRONTALIERS DE LA FRÉQUENCE DES ACCIDENTS ROUTIERS

Par la suite d'une intégration européenne, la problématique de la fréquence des accidents routiers dépasse les frontières de différents pays. De ce point de vue, il entre en ligne de compte les questions de la solution de la fréquence des accidents routiers notamment dans les régions frontalières dont les liaisons naturelles étaient pendant le dernier siècle rompues sous le coup des transformations politiques provoquées par des événements de la guerre. L'ouverture progressive à une coopération économique dans le cadre d'un processus d'intégration entraîne la nécessité d'éliminer les points étroits dans la liaison transfrontalière des systèmes de transport de voyageurs et de marchandises tout en tenant compte également de la sécurité du transport. On réalise des projets internationaux axés sur la compatibilité de l'interconnexion des zones transfrontalières. Ce sont les projets du Programme d'opération de la coopération transfrontalière la Slovaquie –

l'Autriche 2007 - 2013 qui est cofinancé par le Fonds européen de développement régional EFRR sous la devise „Créer l'avenir“.

Il s'agit des projets tels que:

- le projet „La Gestion transfrontalière de la sécurité routière“ (Cross Border **RO**ad **Saf**Ety **MAN**agement) connu sous l'acronyme ROSEMAN préparé au cours de la période 2009 - 2011 en collaboration avec Le Conseil des administrateurs chargé de la sécurité routière Vienne, Autriche et l'Université technique de Slovaquie de Bratislava, Slovaquie ([1]), et
- le projet „Le Modèle de la circulation AT - SK“ ([2]) dont le but est de créer la base des données d'entrée pour le modèle d'interconnexion de transport des régions l'Autriche de l' Est et la Slovaquie de l' Ouest qui est préparé au cours de la période 2009 - 2012 en collaboration avec l'Université technique de Vienne, Autriche et l'Université technique slovaque de Bratislava, Slovaquie.

Le projet ROSEMAN a pour le but principal de créer les conditions pour la gestion de la sécurité routière sur le réseau routier dans le territoire transfrontalier slovaque-autrichien (figure 6) ce qui permettra de proposer une méthode compatible utilisable pour le réseau routier sélectionné dans les deux pays.

Les objectifs spécifiques du projet ROSEMAN sont les suivants:

- créer une plate-forme pour l'échange des informations entre les professionnels de transport slovaques et autrichiens;
- analyser l'état actuel dans le domaine de la sécurité routière dans les deux pays;
- réaliser les études de sécurité routière sur les réseaux routiers choisis en Slovaquie et en Autriche;
- accomplir les mesures de sécurité routière dans les communes de modèle considérées;
- accomplir les mesures visant à la sensibilisation et à la prévention routière;
- élaborer les documentations de soutien spécifiques pour la législation moderne et
- impliquer les habitants et les étudiants des deux pays dans le projet.

La Méthodologie ROSEMAN pour l'inspection de la sécurité routière (RSI) en cours de préparation est basée sur la méthodologie autrichienne vérifiée qui a été établie par Le Conseil des administrateurs chargé de la sécurité routière de Vienne en Autriche. Un groupe d'experts mixte du projet ROSEMAN provenant de l'Autriche et de la Slovaquie fera appel à cette méthodologie servant à détecter les défaillances de sécurité routière sur le réseau routier considéré dans une zone de modèle (figure 6) pour:

- identifier les défaillances de sécurité routière sur les tronçons du réseau routier;
- proposer les recommandations concrètes pour éliminer les défaillances constatées avec l'évaluation des résultats attendus;
- établir les mesures modèles y inclus l'évaluation des frais pour les tronçons concernés des routes.

Les résultats de l'inspection de la sécurité routière dans la zone modèle seront également pris en compte pour le projet des mesures de prévention des risques routiers basées sur les répertoires des défaillances potentielles de sécurité routière.

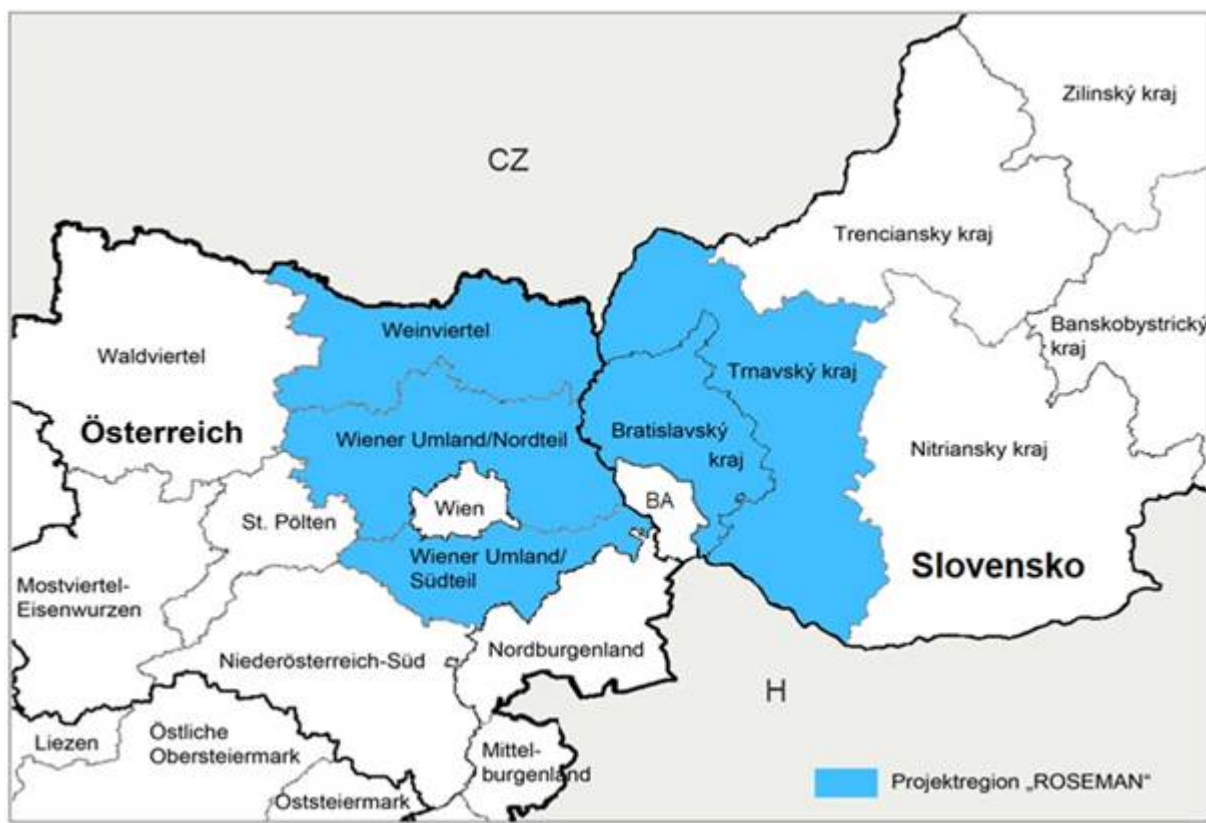


Figure 6 - Zone modèle des projets transfrontaliers

Le deuxième projet préparé dans le cadre du Programme d'opération de la coopération transfrontalière la Slovaquie – l'Autriche 2007 - 2013 est connu sous le nom "Modèle de la circulation AT - SK" dont le but est de créer une base de données d'entrée nécessaire à la modélisation de la charge de circulation sur le réseau routier dans les régions frontalières l'Autriche de l'Est et la Slovaquie de l'Ouest pour la période actuelle ainsi que dans le plan prospectif. Etant donné que ce projet chevauche la zone modèle du projet ROSEMAN, il sera possible d'appliquer les résultats de ce projet transfrontalier à la modélisation et à l'évaluation de la fréquence des accidents routiers dans la zone modèle concernée.

Les deux projets bilatéraux trouvent un bon écho déjà dans les pays voisins qui s'occupent aussi de cette problématique et à présent on crée les conditions pour l'élargissement du projet Modèle de transport VKM à la Hongrie, pays voisin, et plus tard à la partie du Sud de la République Tchèque avec ambition de créer un projet transnational pour la dissémination et l'utilisation des résultats des deux projets dans un espace européen plus vaste.

5. CONCEPTIONS DE LA SÉCURITÉ POUR L'AVENIR

Il semble que le processus d'amélioration de la sécurité d'une manière systématique est un moyen permettant d'obtenir une réduction permanente de la fréquence des accidents routiers qui ne cessa pas d'être un problème social important. Les frais causés par les accidents routiers s'élèvent à plus de 700 millions € par an (2007), ce qui donne à la sécurité routière également une dimension économique. Malgré le progrès obtenu, il convient donc de poursuivre les activités ayant déjà mené aux résultats attendus ainsi que de mettre en place de nouvelles pratiques qui se sont montrées efficaces dans les autres

pays. De ce fait, en élaborant le projet du Plan national d'amélioration de la sécurité routière pour la période 2011 - 2020 on se fonde sur la philosophie suédoise Vision Zéro. Avant une majeure partie de la responsabilité était d'abord conférée aux usagers de la route et, ce n'est qu'ensuite que les devoirs pour cette problématique ont été partagés entre plusieurs acteurs intéressés. Maintenant les politiciens et les gestionnaires de l'infrastructure routière seront également responsables de la sécurité routière et les usagers de la route seront responsables du respect de la réglementation de la circulation.

En fixant le but de diminuer la fréquence des accidents routiers au niveau national il y a lieu de se conformer à l'approche commune de l'UE. Une expérience positive du but unique obtenue par l'EU entre 2002 et 2010 a mené à la conclusion qu'il serait utile de s'assigner un objectif stratégique de réduire de moitié le nombre des personnes tuées dans des accidents de la route (morts dans les 30 jours de l'accident) à l'horizon 2020 par rapport à l'année de référence 2010. Il est évident de l'expérience de la période de programmation précédente que l'objectif ainsi formulé donne l'impression au grand public qu'il est lié à l'amélioration de la sécurité de la circulation routière ce qui est une condition essentielle pour que le public accepte les mesures proposées.

Les mesures systémiques prises pour améliorer la sécurité routière reposent sur l'identification des causes les plus fréquentes des accidents routiers et tendent à créer un espace de circulation sûr pour tous les usagers de la route. Par conséquent, elles s'inscrivent dans la structure de sorte à couvrir complètement tous les éléments du système de circulation influençant le niveau de sécurité général sur les routes tels que le facteur humain, les infrastructures routières et le véhicule.

Parmi les mesures systémiques on peut mentionner la mise en œuvre de la gestion de la vitesse représentant une approche systémique pour définir les limitations de vitesse effectives sur le réseau routier ainsi que de tirer parti des technologies modernes pour assurer la surveillance de l'observation de ces limitations (applications STI, contrôle automatique de la loi). Quant à l'alcool et des drogues on poursuivra les activités de prévention (l'implication du réseau du volontariat dans les activités de sensibilisation) ainsi que les mesures de répression effectives (équiper la police des appareils pour la détection des stupéfiants). En ce qui concerne l'éducation routière, les efforts sont déployés pour créer un cadre pour une éducation routière et sanitaire continue du public (l'acquisition continue des connaissances et compétences adéquates par la population des diverses classes d'âge). En tenant compte d'un relativement grand nombre d'accidents routiers impliquant de jeunes conducteurs novices il est nécessaire de réévaluer la qualité d'entraînement des demandeurs du permis de conduire dans les auto-écoles pour les mieux préparer à la circulation routière.

Des routes bien conçues devraient éliminer grâce à leurs caractéristiques le pourcentage des accidents de la circulation routière et, le cas échéant, réduire la gravité de leurs conséquences. Ces deux principes fondamentaux devraient s'appliquer lors de la conception, l'entretien et la reconstruction du réseau routier. Du point de vue stratégique, il est important de finir la réalisation d'une infrastructure routière supérieure en vue de transférer une partie de la charge de circulation sur des autoroutes et des voies rapides de qualité supérieure offrant plus de sécurité. En matière de l'infrastructure existant, il est nécessaire que les gestionnaires des routes assurent l'entretien qui rendra possible une circulation routière de bonne qualité. La mise en place d'un système d'audit de sécurité routière en Slovaquie est une nécessité légitime découlant de l'adoption de la directive du Parlement Européen relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Malgré que cette directive prévoit l'obligation d'effectuer de tels audits uniquement pour

les projets RTE, il est nécessaire d'étendre ces activités également aux routes de catégories inférieures où il survient la majorité des accidents routiers et des blessures. Il sera également nécessaire de mettre en place un cadre pour l'exercice de l'inspection routière conforme à ladite directive qui sera fondé sur les données pertinentes sur la localisation des accidents de la route et sur la réalisation des mesures sur des tronçons des routes où les accidents sont fréquents. Dans la proposition on a défini les tâches qui devraient contribuer à la circulation sûre de tous les utilisateurs de la route vulnérables (passages sûres pour des piétons, création des trottoirs cyclables) ainsi qu'à l'amélioration de la sécurité des passages à niveau et des tunnels.

Les innovations dans le domaine de la sécurité des véhicules devraient entraîner une mise en œuvre plus intensive des applications STI et la constitution du Centre national d'informations routières qui informerait les conducteurs sur les conditions de circulation actuelles sur le réseau routier. En outre, il est nécessaire de mener à bien la tâche de mettre en place le système eCall en Slovaquie qui accélérerait l'assistance aux victimes des accidents de la route.

6. PRIORITÉS DU PLAN NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le projet slovaque du Plan national de la sécurité routière pour les années 2011 - 2020 est fondé sur les documents internationaux suivants ([3]):

- a. Déclaration de Moscou adoptée après la Première conférence mondiale sur la sécurité routière du 20 novembre 2009;
- b. Résolution de l'Assemblée générale de l'ONU 64/255 du 2 mars 2010 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale – a proclamé la décennie 2011 - 2020 Décennie d'action pour la sécurité routière;
- c. Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Conseil économique et social européen et au Conseil des régions COM (2010) 389 du 20 juillet 2010 «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020» – la Commission fixe dans ce document une stratégie de l'UE dans le domaine de la circulation routière pour la décennie suivante.

Les mesures systémiques d'amélioration de la sécurité routière sont fondées sur l'identification des causes les plus fréquentes des accidents routiers et visent à créer un espace routier sûr pour tous les usagers de la route. Par conséquent, les mesures s'inscrivent dans la structure de sorte à couvrir tous les éléments du système de transport qui influencent le niveau global de sécurité sur nos routes: le facteur humain, les infrastructures routières et le véhicule.

Les priorités de la République Slovaque dans le Plan national d'amélioration de la sécurité routière pour les années 2011 à 2020 font l'objet des mesures clé suivantes:

a. dans le domaine du facteur humain:

- Gestion de vitesse
- Réduction du nombre des accidents routiers dus à la consommation de l'alcool et des drogues
- Formation effective et continue dans le domaine de l'éducation routière
- Amélioration de l'entraînement des demandeurs du permis de conduire
- Campagnes de prévention de sécurité routière et diffusion d'informations

b. dans le domaine de l'infrastructure routière:

- Application de l'audit de sécurité routière et de l'inspection de sécurité dans les conditions spécifiques à la République Slovaque
- Création des conditions pour la circulation sûre des utilisateurs des routes vulnérables
- Amélioration de la sécurité des passages à niveau

c. dans le domaine des véhicules sûrs:

- Exécution effective des contrôles techniques des véhicules, de la surveillance d'Etat de l'activité des stations des contrôles techniques ainsi que l'enquête statistique
- Centre national des informations de transport (fournissant aux conducteurs les renseignements sur des conditions de circulation actuelles sur le réseau routier)
- La mise en œuvre des applications TSI
- La mise en œuvre du système eCall en Slovaquie

But numérique: diminution de moitié du nombre des usagers de la routes morts dans les collisions à l'horizon 2020 par rapport à 2010.

7. CONCLUSION

L'évolution de la fréquence des accidents routiers en Slovaquie jusqu'ici se caractérisait par une croissance de la mobilité et par une augmentation du volume de circulation. L'application des mesures visant à réduire le nombre des accidents routiers n'était pas coordonnée. Cependant, la mise en œuvre des mesures complexes a entraîné dans un court temps les résultats positifs quant à la réduction de la fréquence des accidents. Ces expériences confirment la nécessité d'améliorer la sécurité routière en appliquant les mesures complexes et faisant l'objet d'un processus planifié qui bénéficierait d'un fort soutien politique et publique.

Pour pouvoir réaliser ces missions, il est nécessaire de créer, dans les conditions spécifiques à la République Slovaque, un système effectif de l'organisation et de la gestion des activités des organismes impliqués en accord avec la philosophie de responsabilité partagée de l'amélioration de la sécurité routière. La gestion de la sécurité enveloppe la question de financement qui devrait être indépendant des moyens affectés du budget de l'Etat.

8. RĚFÉRENCES

Kapusta, V., Dohnal, I. (2010). Bezpečnosť diaľničnej dopravy na Slovensku. XI. Dopravně-inženýrské dny. Mikulov. Pp. 82-89

Machciník, Š. (2010). Národný plán na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na obdobie rokov 2011 – 2020 (návrh). Výskumný ústav dopravný Žilina. 66 p

Příhodová, M. (2008). Faktory suburbanizácie z hľadiska dopravného procesu. Zborník 6. medzinárodnej konferencie Dopravná infraštruktúra v mestách. Žilina

[1] ROSEMAN (2008). Cross Border **RO**ad **SafE**ty **MAN**agement (Cezhraničný manažment bezpečnosti cestnej dopravy). Projekt cezhraničnej spolupráce Slovensko -

Rakúsko v rámci programu CBC: "Vytváranie budúcnosti" na obdobie rokov 2007 - 2013, ATMOS – N 00022

[2] Dopravný model AT – SK (2008). Projekt cezhraničnej spolupráce Slovensko-Rakúsko v rámci programu CBC: "Vytváranie budúcnosti" na obdobie rokov 2007 - 2013, ATMOS – N 00043

[3] Réunion sur les priorités communes en matière de sécurité routière en Europe centrale au cours de la période 2011 - 2020 tenue au niveau des experts des pays V4 et de l'Autriche. Ministère des transports, des postes et des télécommunications de la République Slovaque (2010)

[4] www.becep.sk

[5] www.ssc.sk