

**XXIVe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE  
MEXIQUE 2011**

## **ROYAUME-UNI - RAPPORT NATIONAL**

### **SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS C**

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

Graeme Vowles<sup>1</sup> Hugh Gillies<sup>2</sup>, Alison Jones<sup>3</sup>, Stuart Lovatt<sup>4</sup>, et Greg McClelland<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Transport for London (Graham.Vowles@tfl.gov.uk)

<sup>2</sup> Transport Scotland (Hugh.Gillies@transportscotland.gsi.gov.uk)

<sup>3</sup> Welsh Assembly (Alison.Jones2@Wales.GSI.Gov.UK)

<sup>4</sup> Highways Agency (stuart.lovatt@highways.gsi.gov.uk)

<sup>5</sup> Road Service Northern Ireland (Greg.McClelland@drdni.gsi.gov.uk)

## Résumé

Le Comité national britannique de l'Association mondiale de la route (Royaume-Uni) a organisé la préparation du présent rapport national pour la session de direction stratégique B du Congrès mondial au Mexique en 2011.

Pour les transports, la responsabilité pour certaines questions de niveau supérieur stratégiques et législatives (par exemple, la sécurité véhiculaire) est retenue conservée par le gouvernement britannique et administrée par le ministère des transports (DfT). Toutefois, la plupart des opérations et de la politique des transports et les activités opérationnelles de transport sont de la responsabilité des administrations dévolues en Écosse, au Pays de Galles et en Irlande du Nord. En Angleterre, cette responsabilité reste du ressort du gouvernement britannique sous la forme du via le DfT. Par conséquent, les réseaux routiers sont gérés par les organisations suivantes :

- Angleterre : la Highways Agency (HA), une agence exécutive du DfT est responsable du réseau des routes nationales, le reste du réseau restant étant géré par les autorités locales;
- Écosse : Transport Scotland, agence des transports du gouvernement écossais, est responsable du réseau des routes nationales, le reste du réseau restant étant géré par les autorités locales ;
- Irlande du Nord : le Roads Service, agence exécutive du Department for Regional Development (DRD), est la seule autorité pour le réseau des routes publiques ; et
- pays de Galles : le gouvernement de l'Assemblée galloise est responsable du réseau routier national, les autorités locales assumant la responsabilité pour sur les routes locales.

Ce rapport national compile les informations provenant de toutes les quatre organisations afin d'offrir d'atteindre une large perspective large et inclusive sur les défis auxquels elles sont confrontées dans les années à venir et sur leurs approches adoptées pour relever ces défis.

Ce rapport traite spécifiquement l'importance de la sécurité routière à travers toutes les quatre organisations.

### 1. Introduction

En 2000, le gouvernement britannique a publié ' Transport 2010 : The 10 Year Plan' (Plan pour 10 Ans). Ce plan a été élaboré du White Paper de 1998, ' A new Deal for Transport – Better for Everyone' (Un nouvelle Programme pour les Transports – Meilleur pour Tous), qui contenait la politique pour un système de transport qui sera en bon état, efficace, propre et équitable.

Le gouvernement a également publié sa stratégie de sécurité routière, 'Tomorrow's Roads – Safer for Everyone' (Routes de Demain – Plus sûres pour Tous), en 2000, définissant la stratégie pour la sécurité routière et les cibles de réduction d'accidents pour 2010 et les principaux moyens pour que la sécurité routière puisse être améliorée au cours de cette décennie. Les cibles de réduction des victimes de la route sur les routes de la Grande-Bretagne jusqu'en 2010, par rapport à la moyenne pour 1994-98 sont :

- Une réduction de 40 % du nombre de personnes tuées ou blessées dans des accidents de la route ;
- Une réduction de 50 % du nombre d'enfants tués ou blessés ;
- Une réduction de 10 % du taux d'accident légers, exprimée comme le nombre de personnes légèrement blessées par rapport avec 100 millions de kilomètres de véhicule ;
- Attaquer l'incidence significativement plus élevée dans les communautés défavorisées.

La stratégie du gouvernement a identifié un cadre pour améliorer la sécurité routière sous dix thèmes principaux :

- Plus de sécurité pour les enfants
- Conducteurs plus prudents – formation et tests
- Conducteurs plus prudents – drogues et somnolence
- Infrastructure de sécurité
- Des vitesses plus sûres
- Des véhicules plus sûrs
- Sécurité moto
- Sécurité des piétons, les cyclistes et les cavaliers
- Meilleure mise en application
- Promouvoir un usage plus sûr des routes

Le ministère des transports (DfT) élabore une stratégie pour améliorer la sécurité routière en Grande-Bretagne sur la période 2010-2030. Une partie de cette stratégie comprend les cibles de paramètre pour la réduction des morts et de blessés graves 2020.

Les élections au Royaume-Uni en mai 2010 ont produit un nouveau gouvernement dont les stratégies transport n'ont pas encore été confirmées et détaillées. Ce qui suit, par conséquent, représente les réalisations dans chacune des quatre régions jusqu'à mai 2010.

## **2. Angleterre**

### **2.1. Plans et approches stratégiques**

Transport 2010 : The 10 Year Plan ' a fourni à la Highways Agency une nouvelle direction et un rôle comme opérateur de transports. La HA a contribué aux cibles 2010 et est instigatrice de mesures visant à fournir, sur le réseau des routes nationales, une réduction des accidents mortels, graves et légers :

- Une contribution à la cible nationale d'une réduction de 50 % de victimes enfants;
- Une contribution vers une réduction dans l'incidence significativement plus élevée des accidents de la route dans les communautés défavorisées ;
- Une réduction de 33 % dans le nombre de personnes tuées ou grièvement blessés de (KSI) (Figure 1) ;

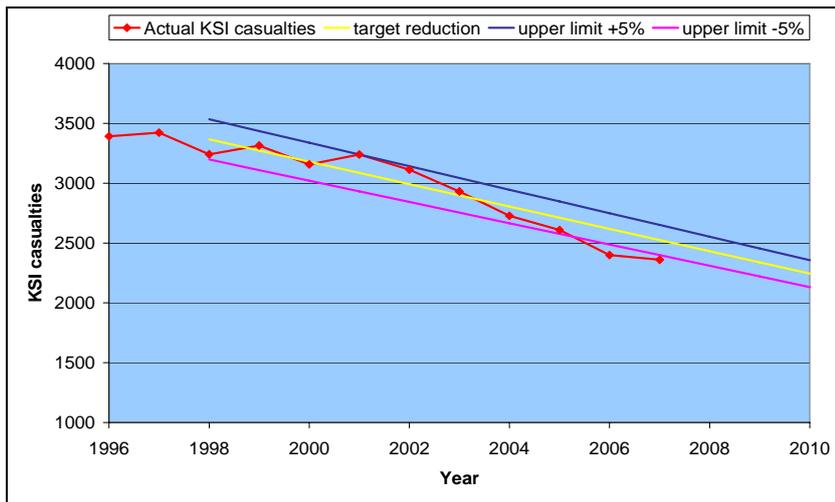


Figure 1 - Chiffre annuel des personnes tuées ou grièvement blessées (Angleterre)

- Une réduction de 10 % du taux de personnes légèrement blessées (Figure 2) ;

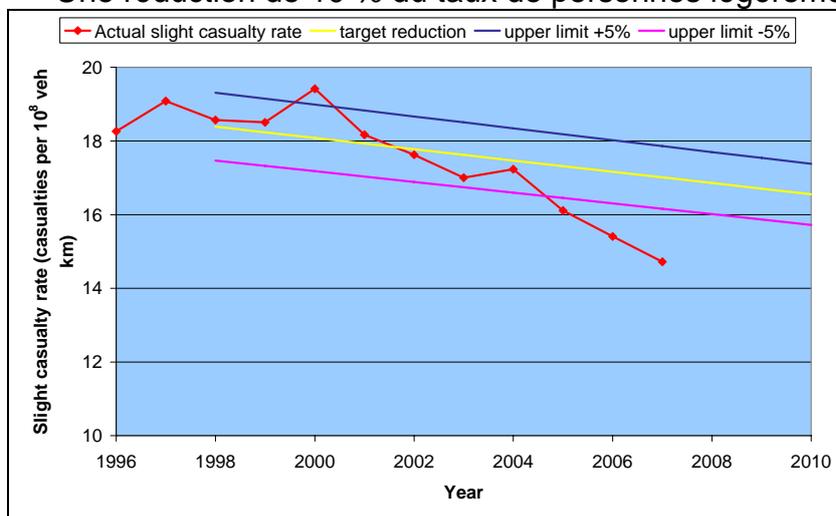


Figure 2: un taux annuel de personnes légèrement blessées (Angleterre)

La cible de la HA pour réduire les décès et blessures graves était inférieure à la cible de routes UK nationale (40 %), parce que les nouvelles routes sont plus sûres que la moyenne, et il est donc moins possible de réduire le nombre d'accidents. Avec un objectif similaire d'une réduction de 10 % du taux de blessés légers et de contribuer à l'objectif de réduction des accidentés enfants, ces derniers représentent des cibles difficiles à atteindre.

Le réseau routier stratégique en Angleterre continue d'être un des systèmes de route plus sûrs dans le monde. Toutefois, avec l'augmentation des volumes de trafic une augmentation du nombre de conducteurs plus anciens et plus jeunes p et une augmentation dans les niveaux de fret et de véhicules commerciaux sur les routes nationales, l'Agence continue à travailler dur pour s'assurer que les trajets sûrs et fiables sur le réseau seront livrés à l'avenir.

Environ un tiers des cibles de l'Agence a été atteint par ingénieries, par exemple, nouvelles routes, régimes d'amélioration de route, provision de panneaux, marquage de routes et des mesures pour calmer la circulation si nécessaires. Le reste a été atteint grâce à la nouvelle technologie qui soutient les conducteurs, associé à des initiatives visant à modifier le comportement du conducteur à adopter des pratiques de

conduite plus prudentes. Pour atteindre les objectifs, l'Agence a fait usage d'un certain nombre de nouvelles approches, y compris une mise d'accent sur la formation des conducteurs et des informations, livrées en travaillant en partenariat avec le ministère central et ses agences, les autorités routières nationales et locales, les services d'urgence et les différents groupes d'utilisateurs de route.

Le 10 Year Plan du gouvernement fixe aussi des objectifs pour la gestion du trafic et de la congestion. L'opérateur de réseau, la HA, a introduit des mesures à l'appui de ces buts et ces objectifs. Il existe 4 domaines clés qui contribuent à fournir la cible de sécurité routière qui sont :

- Mesures physiques, telles que l'amélioration d'alignement de la route de jonctions à réduire le risque de collisions
- Essais d'influencer la conduite au volant afin d'encourager la prise de décision plus sûre
- Prise en charge pour l'application de la Loi sur le réseau par le biais de nos partenaires de distribution
- Améliorations dans la conception de voiture/technologie qui conduisent à une sécurité renforcée.

Une proportion importante des prestations sécurité livrées par la HA sont dans le cadre de régimes dont la principale raison n'est pas l'amélioration de la sécurité. La HA a évalué l'impact sur la livraison de la réduction d'accidents KSI sur son programme convenu des régimes principaux, la technologie, des régimes locaux ciblés et les nouvelles interventions dans le plan de livraison.

## 2.2. Le transfert de connaissance en pratique

Comme la Highways Agency cherche à développer sa nouvelle stratégie de sécurité à l'appui de la stratégie nationale et les objectifs de réduction des accidents 2020, il est important de rappeler que nous ne pouvons pas sortir de la nécessité d'augmenter la capacité sur nos routes en en construisant de plus en plus. Comme nous devons viser à optimiser l'espace de la route et pour cela nous devons mieux utiliser les améliorations de l'infrastructure et les avancées dans la technologie et de chercher des solutions innovantes pour gérer le réseau routier en toute sécurité, tant pour nos employés que pour nos clients. Afin d'atteindre cet objectif la Highways Agency accepte qu'elle devra fournir des communications dans lesquelles les usagers de la route ont plus de confiance lors de leurs déplacements et pour soutenir une utilisation responsable des routes et de prévenir des comportements irresponsables.

Des exemples de la manière novatrice dont la Highways Agency a mise en œuvre des solutions de technologie pour améliorer la sécurité peuvent être vus dans le développement d'un système de protection automatique de file d'attente MIDAS (Motorway Incident Detection and Automatic Signalling) (la détection des incidents de l'autoroute et de signalisation automatique). Ce système a maintenant été installé sur 1200km des autoroutes les plus occupées et est destiné à avertir les conducteurs de l'existence des incidents et des files d'attente résultantes et prévenir les incidents secondaires. En outre, un vaste système de surveillance CCTV a été implémenté sur le réseau routier national qui offre aux centres de contrôle des informations en temps réel et permet aux agents de circulation (Highways Agency Traffic Officers) et aux Incident Support Units et aux autres services d'urgence de répondre plus rapidement et en toute sécurité à des incidents sur le réseau.

S'assurer que les trajets sur notre réseau sont aussi sûrs que possible est un élément clé de notre Customer Promise (promesse au client) et du plan stratégique. Dans le plan d'action de sécurité nous décrivons les activités clés qui nous permettent de fournir des prestations de la sécurité à nos clients et au personnel. Il s'agit de :

- 'Local Network Management Systems' pour l'économie et la sécurité qui comprennent des interventions locales qui fournissent les réductions d'accidents
- 'Road star scores' pour identifier les sites où les incidents sont susceptibles de se produire et pour identifier les avantages potentiels de sécurité tels que la protection du côté passager des voitures.
- Plans de projets principaux visent toujours à améliorer les prestations de la sécurité.
- L'introduction de notre 'Compliance Action Plan' qui prend en charge le plan d'action de sécurité. Par l'utilisation de la caméra de vitesse moyenne aux sites d'ouvrages majeurs nous assurerons la conformité des conducteurs et renforçons la sécurité de nos clients et celle de nos employés.
- Une plus grande utilisation des barrières de sécurité en béton à des sites d'améliorations majeures et dans la réserve centrale pour réduire la probabilité d'incidents et de blessures graves et le risque de sécurité pour le personnel d'entretien.
- Une meilleure information sur la sécurité routière sur les panneaux à messages variables, y compris des conseils de prudence pour prendre en charge des messages de sécurité nationale convenus.
- Des programmes d'information pilote pour influencer le comportement du conducteur.

En 2006, la Highway Agency a introduit des plans d'action régionaux de sécurité (Area Safety Action Plans) qui ont donné un mandat clair aux équipes régionales à regarder au-delà de nos solutions d'ingénierie traditionnelles. Les ASAP sont plus concentrés et identifient de plus en plus des actions suite aux évidences qui sont livrées par le biais de partenariats stratégiques qui continuent de se développer parce que la HA prend un rôle plus actif dans la communauté de sécurité routière. Des Area Performance Teams (APTs) ont désormais accès à de nombreuses formes de données pour informer leurs décisions et grâce à l'application du National Intelligence Model (NIM) des informations sont transmises le long de la chaîne de gestion afin de garantir que les ressources sont ciblées où elles peuvent avoir le plus grand impact.

La Highways Agency a considéré qu'elle voulait identifier, en même temps qu'en travaillant en collaboration avec les autorités de route locales, les autres partenaires et intervenants, et que la contribution ensemble aiderait en grande mesure à atteindre les objectifs et les cibles. Par exemple :

- Elle a établi des contacts avec des centaines de conductrices dans les campus des instituts dans le Lancashire grâce au partenariat Lancashire pour la sécurité routière.
- Elle a continué à établir des forums de sécurité routière, la révision et identification de ceux qui peuvent être les plus efficaces ou qui offrent les plus grands bénéfices (par exemple, le travail en partenariat avec EuroRAP pour explorer la pratique et les performances des autres administrations en Europe tant pour comparer les performances et en tirer des approches différentes. La Highways Agency travaille avec EuroRAP depuis 2002, fournissant des informations sur les accidents, gérant

le financement de projets de recherche qui fournissent des rapports de réseau, des informations de sondage et des conseils pour l'amélioration des réseaux).

- Elle donne du temps, des connaissances, des compétences et des encouragements à nos collègues européens dans la poursuite de l'objectif européen d'une réduction annuelle de 50 % de tués jusqu'à la fin de l'année 2010.

Non seulement les ASAP eux-mêmes, mais aussi le rôle de l'équipe de sécurité du groupe national des opérations (NOG) a évolué. La sécurité est désormais signalée à des responsables de rang supérieur sur une base mensuelle via le tableau de bord de sécurité lors des réunions mensuelles NOG et un emplacement régulier a été sécurisé au niveau Conseil d'administration et directeur régional pour s'assurer que la sécurité demeure à l'avant-garde de notre entreprise. La Highway Agency a introduit également de nouvelles initiatives telles que le bulletin mensuel de la sécurité, le calendrier de sécurité et une procédure formelle pour évaluer les ASAP. Toutes ces mesures sont à la suite de la consultation avec la communauté de la sécurité et ont été introduites et formalisées pour assurer la transparence.

Comme nous arrivons à la fin de la stratégie actuelle de réduction d'accidents de dix ans, nous sommes capables de constater que le réseau continue à fonctionner bien et que nous sommes sur la bonne voie pour atteindre notre objectif en 2010. Maintenant, le travail a commencé pour nous préparer à développer nos plans d'action pour la prochaine stratégie de sécurité routière sur dix ans et pour considérer quelle priorité nous pouvons donner à des investissements de sécurité. Nous devons désormais revoir nos processus et les procédures de nouveau et tenir compte de ce que nous avons accompli et ce que nous pouvons faire pour continuer à améliorer la sécurité routière sur notre réseau.

### **3. Écosse**

#### **3.1. Plans stratégiques et approches**

En Écosse, l'agence des transports du gouvernement écossais, Transport Scotland a certaines priorités de livraison. Spécifiquement sur la sécurité routière, il cherche à améliorer la sécurité, (encourager et promouvoir) plus d'innovation.

Avec cela il a une approche hiérarchisée envers l'investissement dans son réseau national comme ci-dessous :

- Maintien et exploitation en sécurité des ressources existantes
- Promotion des mesures qui utilisent mieux la capacité existante
- Promotion de l'amélioration de l'infrastructure ciblée

Ceci fournit le contexte dans lequel Transport Scotland a développé et réalisé sa stratégie de sécurité des routes nationales. Son plan stratégique de sécurité routière a été publié en novembre 2007. Ce plan informe les intéressés dans la sécurité routière de la manière selon laquelle Transport Scotland assure la sécurité. Il fournit un plan d'action énonçant comment Transport Scotland réalise des objectifs de sécurité ciblées.

Les sept thèmes clés dans le plan d'action sont :

- Analyse et connaissances
- Réduction des risques
- Utilisateurs de route vulnérables

- Recherche et de développement
- Gestion de vitesse
- Travail avec les partenaires
- Amélioration continue

La stratégie comprend un examen réactif de l'histoire des accidents et inclut des enquêtes à ces parties du réseau qui rencontre de nombreux accidents ou de liens avec des taux d'accidents élevés. Surtout, la stratégie comprend également l'identification proactive des risques ; avec des interventions spécifiques visées à éliminer ou à réduire au minimum le risque de blessure.

Une grande attention est accordée à tous les accidents mortels et graves sur le réseau national. Il existe une bonne collaboration entre Transport Scotland, la police et d'autres organismes pour examiner les circonstances des incidents mortels. Dans certains cas, une étude-enquête de sécurité routière se fera et des mesures de sécurité seront mises en place :

- Le gouvernement écossais s'engage aux objectifs du gouvernement britannique pour la réduction des accidents dans la période jusqu'en 2010.

Un examen des performances montre que le réseau routier national est sur la bonne voie d'atteindre ces objectifs de réduction d'accidents pour 2010 (Figure 3).

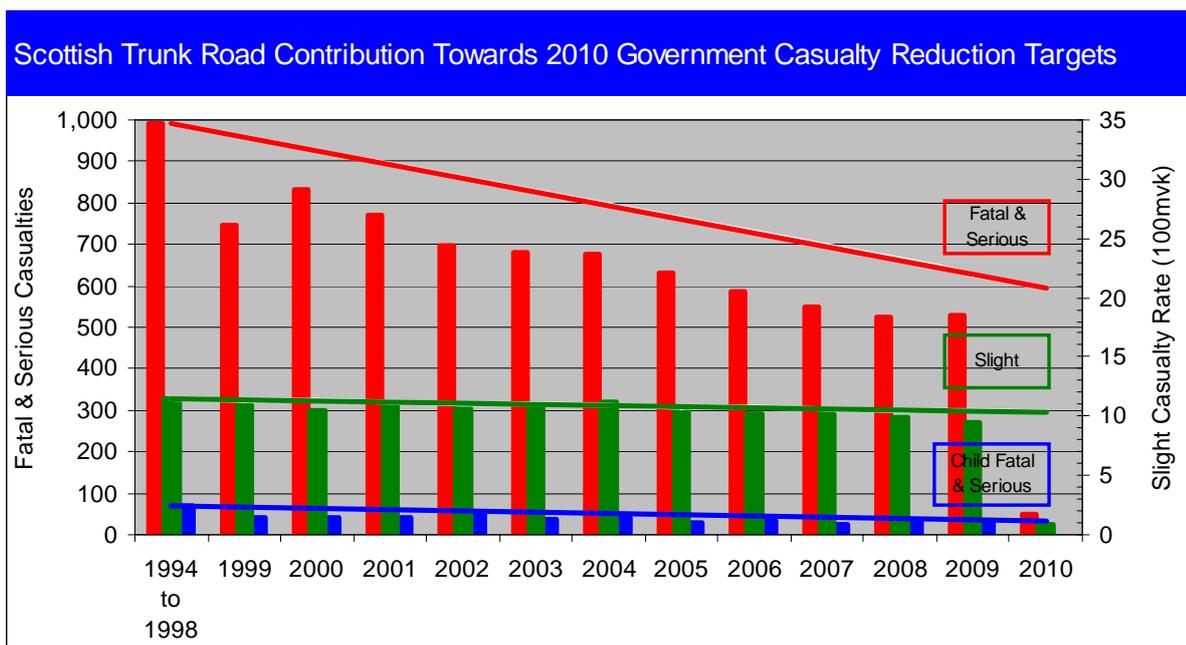


Figure 3 – contributions écossaises 'Trunk Road' (routes nationales, autoroutes comprises) vers les taux de réduction des accidents du gouvernement 2010

Le gouvernement écossais a publié 'Road Safety Framework Scotland pour 2020' en juin 2009. Elle énonce une vision de haut niveau pour la sécurité routière en Écosse, les principales priorités nationales écossaises dans la sécurité routière, les premières cibles écossaises dans la sécurité routière et un certain nombre d'engagements tous destinés à réduire davantage les décès et blessures graves sur les routes de l'Écosse.

Le Framework inclut un engagement à publier un rapport annuel à la fin de chaque année civile avec réalisation contre des cibles de réduction d'accidents de la sécurité routière et les actions clés prises pour répondre aux engagements de l'infrastructure.

Pendant les dix années qui suivent la fin des cibles actuelles du gouvernement britannique, le gouvernement écossais a proposé d'ambitieux objectifs de réduction pour l'Écosse qui couvrira la période du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2020. Il s'agit de :

- 40 % de réduction des personnes tuées avant la fin d'année 2020
- réduction de 55 % chez les personnes gravement blessés avant la fin d'année 2020
- 50 % de réduction chez les enfants âgés de moins de 16 ans tués avant la fin d'année 2020
- 65 % de réduction chez les enfants âgés de moins de 16 ans grièvement blessés avant la fin d'année 2020

Ces objectifs ont été développés par un groupe d'experts, sélectionné par le gouvernement écossais, sur la sécurité routière. Transport Scotland a participé comme membre du groupe de pilotage pour ce groupe. Son plan de sécurité stratégique routière informera l'élément ingénierie de ce document cadre.

La performance de la sécurité du réseau routier nationale est évaluée annuellement par filtrage de tous les emplacements où trois ou plusieurs accidents de blessures sont survenus dans une période de trois ans à l'aide d'un programme de curseur mobile. Cela permet d'identifier des modèles d'accident à des emplacements spécifiques sur le réseau qui peuvent bénéficier des améliorations techniques localisées.

### 3.2. Le transfert de connaissance en pratique

Le Strategic Road Safety Plan de Transport Scotland encourage l'innovation grâce à des actions clés énoncées : analyse et connaissances, recherche et développement ainsi qu'une amélioration continue.

Le réseau national de Transport Scotland est entretenu en son nom par les Operating Companies (entrepreneurs d'entretien et direction) . En termes d'information sur les produits de sécurité et des techniques, il y a un échange bidirectionnel entre le client et l'entrepreneur. Cet échange s'effectue formellement dans des réunions une fois par mois mais un dialogue informel quotidien est encouragé.

Une approche proactive est prise par Transport Scotland à l'engagement avec un large éventail d'intéressés pour diffuser l'information et pour encourager les meilleures pratiques.

Des exemples écossais de mise en œuvre effective des meilleures pratiques et technologies :

- fichiers de sécurité routière
- caméras de vitesse moyenne
- autres initiatives.

Transport Scotland a développé des fichiers de sécurité routière (Route Safety Files) pour chaque route nationale dans le pays pour fournir une base de connaissances pour informer la hiérarchisation des œuvres de prévention et d'enquête accident. La connaissance de ces fichiers est également partagée avec et tirée des intervenants clés tels que les services d'urgence, et les autorités locales de routes et d'éducation. Ceci garantit une approche ciblée, rejointe aux interventions de sécurité routière pour chaque itinéraire. Par exemple, des mesures pour aider les usagers vulnérables tels que les motocyclistes sur une route étendue qui traverse plusieurs zones régionaux.

Le premier système caméra vitesse moyenne de l'Écosse (SPECS) a été installé comme une initiative conjointe entre Transport Scotland et Strathclyde Safety Camera Partnership comme un projet pilote de 3 ans en juillet 2005. Elle couvre une section de 46 kilomètres de la route nationale A77. Le système mesure la vitesse des véhicules de point en point sur les différentes sections de la route. Depuis son introduction, il a abouti à un taux élevé de conformité à la limite de vitesse et une réduction significative dans le nombre d'accidents avec des blessés. Ce régime particulier a reçu un certain nombre d'applaudissements notamment un prix de Prince Michael pour la sécurité routière.

D'autres initiatives sont des études du déploiement efficace des panneaux activés par des véhicules, un programme d'interventions de sécurité passive côté route et du travail exploratoire dans une étude pilote nationale d'adaptation de vitesse intelligente.

## **4. Pays de Galles**

### **4.1. Plans et approches stratégiques**

Le gouvernement de l'Assemblée galloise s'est engagée à réduire les collisions du trafic routier et des blessures, visant à développer des environnements moins dangereux pour tous les usagers de la route, au sein d'un système de routes qui renforce les communautés rurales et aide les objectifs économiques, sociaux et environnementaux de façon durable. La stratégie de transport du pays de Galles a établi un cadre pour la création d'un système de transport intégré dans le pays de Galles et l'une de ses cinq priorités stratégiques pour les cinq années prochaines est d'améliorer la sécurité. Le Plan Transport National du pays de Galles va faire avancer le processus de diffusion de cet objectif.

Les 1 710 km de l'autoroute et des routes nationales dans le pays de Galles forment un système de voies stratégiques d'importance nationale, la partie du système de transports pour lesquels les ministres gallois comme l'administration nationale routière ont la responsabilité directe. La responsabilité pour les autres routes au pays de Galles reste avec les autorités locales respectives.

Le gouvernement de l'Assemblée galloise, les autorités locales et la police ont la responsabilité de divers aspects de la politique de sécurité routière, et il existe des groupes et des commissions qui se réunissent régulièrement pour discuter de nouvelles initiatives. En outre, diverses organisations de sécurité routière, notamment la Royal Society pour la prévention des accidents (RoSPA) et la Vehicles & Operator Service Agency (VOSA) fournissent des conseils et du soutien concret.

La stratégie de sécurité routière pour le pays de Galles contient une série d'engagements pour aider à résoudre les problèmes dans les différents domaines politiques, y compris le développement communautaire durable, santé, environnement, inclusion sociale, sécurité de la collectivité, éducation et économie. La stratégie a les thèmes clés suivants :

- Étudier les collisions et les victimes
- Sécurité pour les enfants
- Gestion de vitesse
- Sécurité pour les piétons et les cyclistes
- Sécurité pour cavaliers
- Sécurité pour les utilisateurs de véhicules automobiles
- Sécurité pour motocyclistes

Le Trunk Road Maintenance Manual (TRMM) du gouvernement de l'Assemblée galloise) qui a été développé à la fin des années 1990 définit les activités jugées nécessaires pour répondre à la responsabilité légale pour la gestion de la sécurité du réseau autoroute et des routes nationales au pays de Galles. Elle couvre l'entretien courant et l'inspection de tous les aspects des routes nationales, y compris les chaussées, le drainage, les structures, l'éclairage, le terrassement, l'immobilier doux, la technologie /l'infrastructure de communications et de dépôts.

Un examen approfondi de ce document vient de s'achever, le plaçant en ligne avec l'approche d'ensemble du gouvernement de l'Assemblée galloise à la gestion des risques. Les activités TRMM existantes et leurs fréquences actuelles ont été classées comme l'adressage de sécurité, les risques aux solutions, qu'ils soient législatifs ou des risques à la réputation ou aux objectifs. Ces activités ont été marquées à tour de rôle sur leur capacité d'atténuer ces risques et tracées sur une matrice de risque. Les activités et leurs fréquences ont été ensuite ajustées pour fournir un équilibre optimal entre les coûts et les risques résiduels. La nouvelle approche sera appliquée au cours de 2010/11.

Les progrès au pays de Galles pour répondre aux objectifs de réduction d'accidents du gouvernement britannique, jusqu'à 2008, sont illustrés dans le tableau suivant (tableau 1).

**Tableau 1 – progrès vers la réduction des accidents (pays de Galles) 2010**  
**Progress towards casualty reduction targets for 2010**

*Number and percentage*

	Killed or seriously injured casualties	Killed or seriously injured children	Slight casualty rate per 100 million vehicle km
1994-98 average	2,008	289	54
1999	1,871	244	50
2000	1,823	225	50
2001	1,725	205	48
2002	1,632	191	48
2003	1,655	192	47
2004	1,537	170	44
2005	1,326	135	42
2006	1,372	144	41
2007	1,399	148	39
2008	1,395	115	34 (a)
Percentage change 2008 on 1994-98 average	-30.5	-60.2	-36.7 (a)

(a) Estimated rate based on 2007 traffic volume.

Le réseau autoroute et des routes nationales est évalué régulièrement pour identifier des sites de collisions fréquentes et des liens avec des taux élevés de collision. Une analyse plus poussée détermine ensuite s'il existe des facteurs de collision communs qui bénéficieraient d'améliorations techniques localisées. Les performances de ces mesures sont ensuite surveillées en termes de l'histoire de collisions avant et après la mise en œuvre.

Il est entendu que les autorités locales au pays de Galles progressent généralement des procédures similaires pour leurs réseaux routiers respectifs.

#### 4.2. Le transfert de connaissances en pratique

La culture d'apprentissage et de développement du gouvernement de l'Assemblée galloise encourage l'examen de nouvelles idées et initiatives. Elle est représentée à divers groupes qui discutent de la sécurité routière, y compris des conseils techniques des projets, la sécurité routière au pays de Galles, EuroRAP et le groupe de sécurité routière du Chartered Institution of Highways & Transportation, entre autres.

Le gouvernement de l'Assemblée du pays de Galles est un membre actif de l'Alliance CRASH, un regroupement des autorités nationales de route des quatre nations celtiques (l'Écosse, le pays de Galles, l'Irlande et l'Irlande du Nord). Bien que cela ait été initialement établi pour examiner les questions entourant le paramètre limitation de vitesse, il est devenu un forum utile pour l'échange d'informations et le partage de bonnes pratiques. En outre, il commence à développer des initiatives communes comme une approche novatrice pour la collecte de données pour les buts du 'Road Protection Scoring'.

Il existe trois agents des routes nationales qui gèrent et maintiennent l'autoroute et le réseau routier national pour le gouvernement de l'Assemblée galloise, soit par le biais de ses propres ressources internes, soit avec des fournisseurs de service désignés pour travailler dans leur nom. La bonne communication est maintenue avec les agents des routes nationales par le moyen de réunions formelles et des dialogues informels.

L'Assemblée galloise adopte une approche proactive pour s'engager avec les organisations clés comme les autorités locales et la police à travers sa participation aux réunions de la sécurité routière au pays de Galles, CSS pays de Galles et le Comité des Welsh Senior (Police) Traffic Officers.

Traffic Wales est le service d'information du gouvernement de l'Assemblée galloise et a effectué un impact significatif sur l'efficacité et l'efficacité de la gestion du réseau routier, ainsi que la fourniture d'informations pour le voyage. Deux centres de trafic forment la plaque tournante de son réseau de diffusion d'informations et de communications, qui permet au service de fonctionner efficacement 24 heures sur 24, tous les jours de l'année.

Des exemples gallois de mise en œuvre effective et des meilleures pratiques et les technologies comprennent entre autres:

- Local Road Safety Grant
- 20 mi/h - limites de vitesse
- Limite de vitesse variable sur M4

Cette subvention du gouvernement de l'Assemblée galloise a été fournie aux autorités locales chaque année depuis 2000 par le gouvernement de l'Assemblée galloise pour contribuer à des solutions aux problèmes de sécurité routière dans leurs domaines respectifs. La subvention est en addition aux budgets ingénierie de trafic et routiers des autorités locales. L'analyse la plus récente montre que, agrégées ensemble, 615 régimes d'ingénierie ont démontré une réduction annuelle moyenne d'environ 46 % des collisions qui résultaient en blessures personnelles. La réduction annuelle moyenne du nombre de personnes tuées ou gravement blessées était 52 %.

Les autorités locales au pays de Galles ont également utilisé la subvention pour financer les activités d'une large gamme d'activités ETP, telles que :

- Pass Plus Cymru (pour les nouveaux conducteurs)
- Théâtre dans l'éducation (écoles et éventuellement des groupes de jeunes)
- Children's Traffic Club (pour les élèves préscolaires)
- Publicité générale / ressources
- Véhicules de sécurité routière / unités mobiles
- Le programme juniors Road Safety Officer (écoles primaires)
- Des initiatives pour jeunes conducteurs, par exemple MegaDrive
- Sécurité automobile intérieure (sièges de voiture et contrôles de la ceinture de sécurité).

Le gouvernement de l'Assemblée galloise a activement promu et soutenu l'augmentation du nombre de limites de 20 mi/h au pays de Galles et les autorités locales ont été encouragées à les mettre en œuvre si les circonstances le permettent. Il y a actuellement plus de 480 régimes au pays de Galles, dont environ 66 % qui ont été financés par le gouvernement de l'Assemblée galloise, ou bien de la subvention de sécurité routière locale annuelle ou via le programme des routes plus sûres dans les communautés (Safer Routes in Communities) programme (précédemment 'en toute sécurité à l'école' – 'Safer routes to School').

Une évaluation récente de 414 de ces régimes a montré une réduction annuelle moyenne d'environ 38 % et 42 % dans les collisions avec des blessés et des tués et gravement blessés respectivement. Les réductions des collisions et les accidents sont similaires aux conclusions d'autres études de recherche. Les données de vitesse 'avant et après' pour un plus petit échantillon des emplacements ont montré une réduction de la vitesse moyenne de 4,8 mi/h.

Les limites de vitesse variables ont été proposées entre jonctions 24 et 28 de la M4 dans le sud-est du pays de Galles, pour augmenter la capacité et les flux de trafic fluide qui dépassent actuellement les capacités sur ce secteur. Le taux d'accidents est supérieur à la moyenne de l'autoroute nationale en raison des inclinaisons non standard, des virages avec les limites de vitesse consultatifs existants et visibilité réduite sur un certain nombre de virages raides. Il est également très peu de possibilités pour élargir cette section de la M4 à cause des tunnels à Brynglas et la proximité des maisons existantes.

Ce projet vise à économiser de l'argent grâce à moins d'accidents et une meilleure fiabilité trajet/temps sur ce tronçon particulier de la M4. En outre, il convient d'améliorer les domaines existants de gestion qualité air proche de la M4, en raison de la diminution de congestion et une réduction de freinage sévère.

## 5. Irlande du Nord

### 5.1. Plans et approches stratégiques

Le Roads Service, une agence d'exécution au sein du département pour le développement régional (Le DRD), est l'autorité exclusive de route pour le réseau de la voie publique en Irlande du Nord. Elle est unique parmi les autres autorités de route européenne parce qu'elle développe, gère et conserve toutes les routes en Irlande du Nord, depuis les autoroutes jusqu'aux routes mineures, non classifiées, rurales et urbaines totalisant environ 25 000 km.

La responsabilité pour la sécurité routière dans le pays reste avec le ministère de l'environnement (DOE). Le Roads Service et le service de police d'Irlande du Nord (PSNI) sont respectivement les autres partenaires de sécurité de route stratégique avec la responsabilité de la sécurité sur l'infrastructure routière et l'application des règlements de la route. La sécurité routière est dévolue en Irlande du Nord, ce qui donne au pays la liberté de développer ses propres stratégies et les actions qui sont plus pertinentes pour la région.

Tous les partenaires sont en train de mettre en œuvre les 161 mesures d'action contenues dans la première stratégie pour la sécurité routière en Irlande du Nord 2002-2012. Les thèmes clés au sein de la stratégie sont

- sécurité enfants
- sécurité pour les piétons et les autres utilisateurs vulnérables de la route
- une meilleure formation, tests et licences
- meilleur comportement du conducteur :
  - Vitesses limitées
  - Alcool, drogues et somnolence
  - Conduite dangereuses et inattentive
- Infrastructure de routes moins dangereuses, et
- véhicules plus sécuritaires

Le Roads Service a ensuite élaboré son propre plan de sécurité routière qui contenait un total de 70 mesures qu'il voulait mettre en œuvre ou de gérer. Les groupes de travail, assurés par des experts des partenaires de sécurité routière, ont été établis autour des thèmes clés pour s'informer régulièrement des progrès achevés.

En identifiant la sécurité routière comme une priorité pour de l'action, le gouvernement d'Irlande du Nord s'engage à l'investissement pour s'assurer que les deux cibles stratégiques contenues dans la stratégie sont respectées :

- Une réduction d'un tiers (à partir de la moyenne pour la période 1996-2000) dans le nombre de personnes tuées ou blessées chaque année de la moyenne actuelle de 1750 à moins de 1200 en 2012.
- Une réduction de 50 % (à partir de la moyenne pour la période 1996-2000), dans le nombre d'enfants tués ou blessés chaque année de la moyenne actuelle de 250 à moins de 125 en 2012.

Examen des performances montre que le réseau routier en Irlande du Nord est bien à l'avance des prédictions pour répondre à ces objectifs de réduction des accidents de 2012. Les progrès vers les deux cibles sont illustrés dans les graphiques ci-dessous (figures 4 & 5).

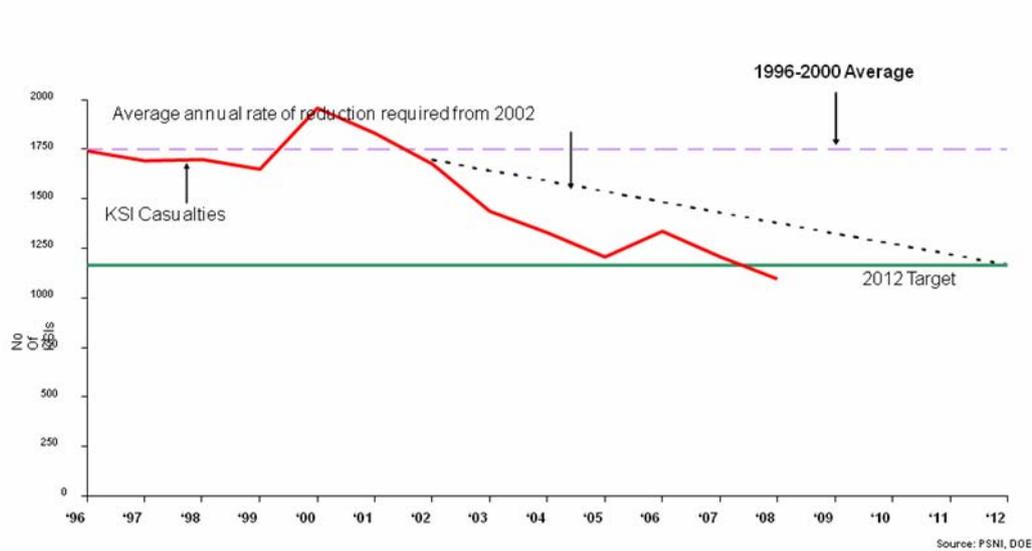


Figure 4: personnes tuées ou gravement blessées de 1996-2008

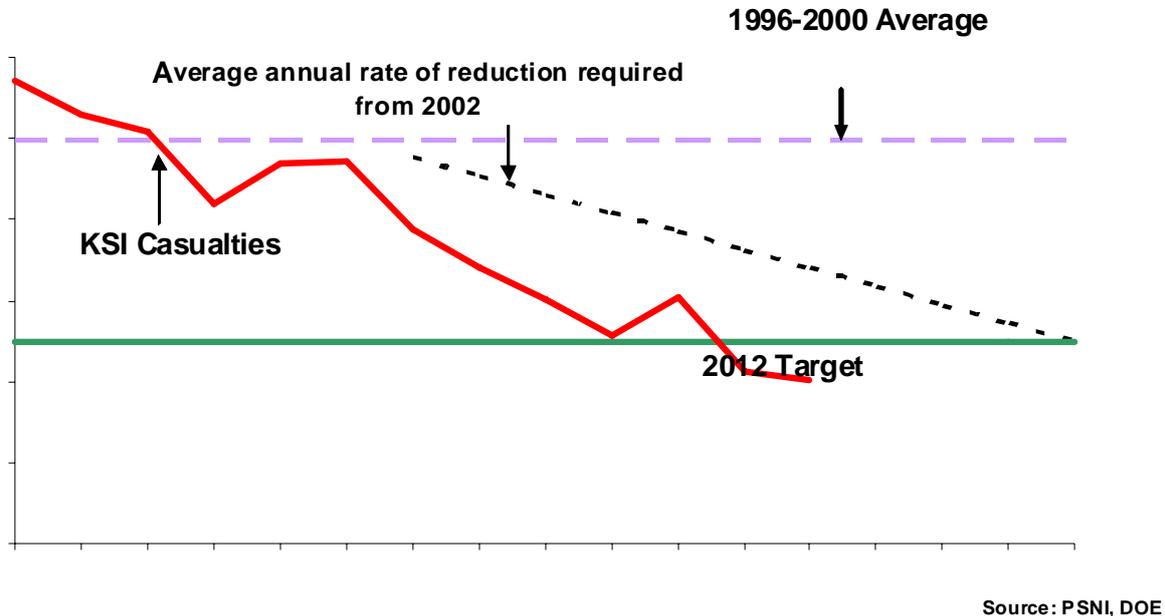


Figure 5: enfants tués et gravement blessés 1996-2008.

Avec de si bons progrès réalisés dans la réduction des accidentés, les ministres de DOE (Irlande du Nord) et DRD, ainsi que le PSNI, ont convenu que l'occasion devrait être saisie pour produire une nouvelle stratégie de sécurité routière, avant la fin de la stratégie actuelle. Idéalement, cela devrait continuer pour une période de dix ans à partir de 2010, afin qu'elle puisse s'aligner avec les autres stratégies dans le reste du Royaume-Uni ainsi qu'avec le United Nations Decade for Action.

Pour lancer le projet, un document de profil du problème a été développé pour représenter la compréhension plus récente des questions de sécurité routière clés soutenues par les dernières données disponibles de collision (2003-2007). Il a examiné en détail qui est le plus à risque, des comportements à risque élevé et où les collisions se produisent sur le réseau routier de l'Irlande du Nord. Les problèmes clés identifiées sont entre autres les jeunes conducteurs masculins, les motocyclistes et les collisions véhicule unique. Des projets de recherche ont été entrepris dans les domaines d'intérêt spécifique telles que le lien entre enfants piétons blessés et la privation, victimes de motocyclistes, étalonnage et prévision d'accidents.

Pour la durée de vie de dix ans de la nouvelle stratégie, Irlande du Nord a défini des cibles ambitieuses de réduction pour le pays qui couvrira la période jusqu'au 31 décembre 2020. Il s'agit de:

- réduction de 40 % chez les personnes tuées dans des collisions de la route avant fin 2020
- réduction de 45 % personnes grièvement blessées dans des collisions de la route avant fin 2020
- réduction de 55 % chez les enfants âgés de 0 à 15 tués ou blessés avant fin 2020
- réduction de 55 % chez les jeunes âgés de 16 à 24 blessés dans des collisions de la route avant fin 2020

La stratégie continue avec un examen réactif des histoires de collision sur les routes et inclut des enquêtes à ces parties du réseau qui sont les sites de plusieurs collisions ou avec un taux élevé de collisions. Surtout, la stratégie comprend également l'identification proactive des risques ; avec des interventions spécifiques visées à éliminer ou à réduire au minimum le risque de blessure.

La performance de la sécurité du réseau routier ensemble est évaluée annuellement par filtrage de tous les emplacements où le niveau d'intervention tout au long d'Irlande du Nord est de 4 collisions plus dans une période de 3 ans. Cela permet d'identifier les modèles de collision à des emplacements spécifiques qui bénéficieraient d'améliorations techniques localisées. Les performances sont comparées avec l'histoire des collisions en 3 ans avant la construction du projet utilisant le nombre total de collisions de blessés ciblé et publié dans le rapport technique annuel sur la sécurité routière.

## 5.2. Le transfert de connaissance en pratique

Le Roads Service encourage l'innovation grâce à des actions clés énoncées dans la stratégie d'analyse et de connaissances et de recherche. L'entreprise et des individuels sont représentés dans des organisations professionnelles externes ; et ils fréquentent des conférences spécialisées et des événements de formation, et le personnel est vivement encouragé à adopter des pratiques nouvelles et de nouveaux produits.

Le Roads Service est un membre actif de l'Alliance CRASH, un regroupement des autorités nationales de route des quatre nations celtiques (l'Écosse, le pays de Galles, l'Irlande et l'Irlande du Nord). Il a été établi pour partager les meilleures pratiques et pour développer des initiatives communes comme un système de notation de Road Protection.

Le Roads Service veut toujours introduire des mesures d'ingénierie nouvelles pour évaluer leur efficacité afin d'améliorer la sécurité routière. Un exemple est la mise en place d'un site d'essai du procès de marquage de route afin de permettre aux fabricants de développer et essayer sur route un système de marquage amélioré.

Le Roads Service gère et entretient le réseau routier soit directement, par ses propres ressources internes, soit avec les entrepreneurs et les ingénieurs consultants nommés pour travailler en son nom. En termes d'information sur les produits de sécurité et de techniques, il y a un échange bidirectionnel entre l'autorité et les entrepreneurs. Cela se fait officiellement dans des réunions régulières, mais un dialogue quotidien informel est encouragé.

Une approche proactive est prise par le service de routes pour l'engagement avec un large éventail d'intéressés pour diffuser l'information et pour encourager les meilleures pratiques. Cela est effectué par des publications, le site internet et les séminaires d'informations organisés avec l'industrie.

Des exemples en Irlande du Nord de la mise en œuvre effective des meilleures pratiques et des technologies:

- limites de vitesse à temps partiel
- caméras de vitesse moyenne

Il y a des soucis universels sur la sécurité des enfants sur leurs trajets vers et depuis l'école. Le Roads Service a investi des ressources considérables dans des mesures techniques supplémentaires devant les écoles et dans des zones locales pour réduire le risque d'exposition à la circulation routière. Malgré cela, il y avait des préoccupations continues des excès de vitesse près des écoles rurales. Après des recherches dans le monde entier sur cette question, il a été décidé d'installer des limites de vitesse exécutoires 20 mi/h à temps partiel près des écoles, limites qui sont opérationnelles uniquement lorsqu'il y a une activité autour des écoles. Les trois projets pilotes ont été évalués sur une période de plus d'un an et se sont avérés très efficaces pour réduire la vitesse et il a maintenant été décidé de déployer un programme dans les écoles rurales en Irlande du Nord entière, sous réserve de financement.

L'application des limites de vitesse en Irlande du Nord a traditionnellement été effectuée avec un mélange de caméras de sécurité fixes, mobilisé et placés aux feux rouges. Il a été décidé que les radars fixes sont d'usage limité pour freiner les excès de vitesse sur les routes avec une histoire de collisions fréquentes. Le premier système de caméra de vitesse moyenne SPECS a été installé comme une initiative conjointe entre le Roads Service et le PSNI sur la route A1 à Newry sur la frontière terrestre avec la République d'Irlande. Un régime supplémentaire a également été introduit sur l'A2 entre Belfast et Bangor. Le système mesure la vitesse des véhicules de point en point sur diverses sections des routes. Depuis leur lancement, cela a conduit à un taux élevé de conformité à la limite de vitesse et à une baisse importante du nombre d'accidents avec des blessés.

## **6. Conclusion**

Maintenir et améliorer la sécurité routière est une responsabilité importante. Des procédures sont nécessaires pour s'assurer que cette responsabilité est exécutée correctement, et des ressources ciblées efficacement. Au Royaume-Uni, les quatre organismes régionaux en Angleterre, en Écosse, au pays de Galles et en Irlande du Nord ont développé et mis en œuvre une méthode intégrée d'examiner, d'évaluer et de gérer la sécurité des routes en utilisant une combinaison d'analyses des accidents, inspection visuelle, identification des dangers et gestion des risques. Les agents chargés du service, les équipes internes, les partenaires d'autorités locales et les services de police ont tous collaboré à évaluer régulièrement les problèmes survenant sur leurs parties du réseau routier national.

Le ministère des transports du Royaume-Uni élabore actuellement une stratégie pour améliorer la sécurité routière au Royaume-Uni au cours de la période 2010-2030. Une partie de cette stratégie comprend de fixer des paramètres pour la réduction de morts et de blessés graves avant fin 2020. Une fois ces nouvelles cibles et la politique des transports du nouveau gouvernement britannique seront clairs, les organismes régionaux décideront comment elles peuvent être implémentées en fonction des besoins locaux.