



# Mission (presque) accomplie

Le troisième Programme d'Action pour la Sécurité Routière de l'Union européenne (2000-2010) ne va pas atteindre son objectif, qui était de réduire de 50% le taux de mortalité sur les routes en dix ans de temps. Sur les autoroutes à péage, l'objectif a été pleinement atteint. Il faudra dès lors en tirer les conclusions pour le quatrième plan d'action, qui couvrira la période 2011-2020.

Philippe Van Dooren

L'Asceap, qui est l'association européenne des sociétés concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages d'art, a organisé pour la deuxième fois une conférence consacrée à la sécurité routière, au cours de laquelle les résultats du troisième plan d'action et les perspectives du quatrième ont été analysés. Elle réunissait à Prague de nombreux acteurs et observateurs.

Enrico Grillo-Pasquarelli, directeur du transport intérieur à la Commission européenne, a relativisé le fait que l'objectif décennal ne sera pas atteint. "La Commission avait annoncé qu'il serait tenté de réduire de 50% le nombre de tués sur les routes d'ici à la fin de 2010, c'est-à-dire de passer de 44.000 tués à 27.000. Fin 2009, nous étions à 35.500, ce qui signifie néanmoins que des progrès immenses ont été réalisés". Et d'ajouter: "C'était intentionnellement que la latte a avait été placée très haut, car cela accroîtrait la pression sur les Etats membres. Tous, ou presque, ont d'ailleurs réalisés d'importants progrès en la matière".

Le quatrième plan d'action sera-t-il aussi ambitieux? On ne le sait pas encore. Il est toujours en discussion au niveau du commissaire aux Transports, Siim Kallas, qui doit encore trancher quelques décisions. Selon Pasquarelli, la sécurité routière figure en haut dans son agenda, de sorte qu'elle sera un facteur clé dans la politique qu'il voudra mener.

Pour la présidence espagnole également, le sujet est important, de sorte que, selon toute probabilité, les grandes lignes seront prêtes en mai et qu'un Conseil européen des ministres des Transports se penchera sur le rapport du plan écoulé en juin.

## ANALYSE

Ce qui semble désormais acquis, c'est que l'analyse des résultats du troisième plan seront de la plus grande importance pour fixer les objectifs du quatrième plan.

Selon Pasquarelli, les premières analyses ont permis d'établir les domaines dans lesquels le moins de progrès ont été réalisés. "Les jeunes de 18 à 25 ans interviennent pour 20% des victimes mortelles, alors qu'ils ne représentent que 10% de la population. A l'opposé, 40% des piétons tués ont plus de 60 ans, alors qu'ils représentent 17% de la population. Mais ce qui est encore plus frappant, c'est que les routes secondaires sont de loin les plus meurtrières: 58% des victimes mortelles tombent en dehors des autoroutes et des agglomérations", a révélé Pasquarelli.

## CONCLUSIONS

Selon lui, il est encore trop tôt pour tirer l'ensemble des conclusions, mais



Les accidents sont les plus nombreux dans les agglomérations, et les plus mortels sur les routes secondaires.

certaines grandes lignes semblent déjà se dégager. L'une d'entre elles, est qu'il faudra affiner les statistiques pour les blessés. De fait, pour chaque mort sur les routes, il y a quatre personnes qui restent handicapées et 10 qui sont gravement blessées. Et le coût de ces blessés atteint 1% du PIB européen, soit autant que la congestion.

Le nouveau plan devra dès lors attacher davantage d'attention à la réduction du nombre de blessés et aux usagers de la route les plus vulnérables. Il devra également placer davantage l'accent sur le respect des règles dans tous les pays. Mais Pasquarelli a également averti que le nouveau plan devra fixer des objectifs sans pouvoir imposer les manières de les atteindre. "Les temps sont révolus où Bruxelles pouvait tout vouloir harmoniser. Des mesures communes et uniformes, comme imposer le permis à points, par exemple, ne seraient plus acceptées par les Etats membres."

Il s'attend dès lors à ce que le nouveau plan ait une approche plus holistique et placera moins l'accent sur de nouvelles règles et davantage sur la bonne application des règles existantes, sur la recherche et sur l'échange de connaissances.

## DIFFÉRENCIER LES STATISTIQUES

Pour Kallistratos Dionelis, le secrétaire général d'Asceap, le nouveau plan devra tenir compte dans une large mesure du "triangle" Véhicule, Conducteur, Route. Et il devra être basé sur une analyse solide des statistiques écoulées. "Il ne faudra pas seulement savoir où l'on veut aller - 50% de tués par exemple - mais également savoir comment l'on a procédé pour atteindre les résultats du plan actuel. Un échange de savoir-faire et de meilleures pratiques s'impose dès

lors. L'objectif de réduire de 50% en 10 ans le nombre de victimes mortelles a été atteint sur les autoroutes à péage. L'Asceap est dès lors entièrement disposée à communiquer ce que ses membres ont fait pour atteindre ce score".

Il estime que le nouveau plan d'action devra être basé sur la réalité d'aujourd'hui et sur l'analyse des informations. Or, souvent, les informations manquent et les données ne sont pas toujours fiables. Pour ce faire, il faudra non seulement tenir compte du triangle évoqué ci-dessus, mais également des trois réalités de base constatées: la plupart des accidents se produisent dans les agglomérations et ils posent donc le problème le plus important; les routes secondaires sont les plus meurtrières, mais elles n'ont pas de réel gestionnaire, ce qui rend une intervention plus difficile; et les autoroutes sont les routes les plus sûres. "Il faudra dès lors différencier les statistiques pour différencier les actions et différencier les transferts de connaissances", estime Dionelis.

Et Pasquarelli d'ajouter qu'aujourd'hui déjà, l'on dispose d'énormément de données. Mais il faudrait sans doute un organisme indépendant pour arriver à mieux définir "ce qui a foiré et pourquoi?".

"Il serait intéressant de mieux analyser les accidents, mais peut-être encore plus intéressant d'analyser les routes sur lesquelles il ne se produit pas d'accidents", estime quant à lui Christophe Nicodème, président de l'European Road Federation.

## LES TUNNELS, UN PROBLÈME À PART

Un des instruments de la Commission européenne pour améliorer la sécurité routière est la directive 2004/54 sur la sécurité



L'objectif de réduire de 50% les accidents mortels a été atteint sur les autoroutes à péage.

dans les tunnels. Selon Roberto Arditì, le coût de son application est énorme pour les gestionnaires de tunnels. En France, par exemple, cela concerne 42 tunnels d'une longueur totale de 90 km, dont le coût d'adaptation a été supérieur à 900 millions d'euros. Pour un pays comme l'Italie qui compte le plus de tunnels autoroutiers, le coût final sera un multiple de ce chiffre. "Ce coût devra être récupéré soit en augmentant les tarifs, soit en prolongeant la durée des concessions. Dans le cas contraire, il faudra que la Commission européenne autorise les Etats à octroyer des aides aux concessionnaires ou à fournir les instruments pour atteindre l'équilibre financier". Pasquarelli a reconnu que cet aspect n'avait pas suffisamment été pris en compte dans l'élaboration de la directive.

## OBJECTIF ATTEINT

Entre 2002 et 2008, c'est-à-dire en moins de dix ans prévus par le plan, le nombre de tués a diminué de 47% en Autriche, de 49% en France, de 62% en Espagne, etc. ce qui permet de dire que l'objectif des 50% sera atteint par les autoroutes concédées, dit Jacques Boussuge, un expert de l'association française des autoroutes ASFA. Mais peut-on dire que les autoroutes concédées sont plus sûres

que les non concédées? "C'est difficile à dire, dans la mesure où, dans les pays où il existe des autoroutes à péage, les autoroutes non-concédées se trouvent principalement dans les agglomérations, où le taux d'accidents est supérieur. Selon A. Abl de la société Kapsch, les autoroutes à péage sont bel et bien plus sûres, car l'exploitant est obligé de réinvestir dans l'entretien et l'amélioration de l'infrastructure.

## ET LES CAMIONS?

Sur les autoroutes françaises, les poids lourds représentent 16% du trafic. L'on a constaté qu'ils ne sont impliqués que dans 10% des accidents matériels, 16% des accidents corporels et 23% des accidents mortels. Nos statistiques confirment donc qu'ils ont moins d'accidents, mais que les conséquences sont plus graves", nous a dit Boussuge. Et d'ajouter que 80% des accidents de poids lourds impliquent un ou plusieurs autres véhicules, le plus souvent un véhicule léger. Dans la moitié des cas, c'est ce dernier qui vient percuter le camion. Ceci s'explique par le fait que la fatigue et l'inattention sont désormais la première cause d'accidents (1 sur 3) sur les autoroutes".

www.asecap.org