LA LETTRE D'INFORMATION DU SYNDICAT DES EQUIPEMENTS DE LA ROUTE

Signes
DE VILLES ET DE ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

Interview

CLAES TINGVALL
DIRECTEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE - ADMINISTRATION NATIONALE DES ROUTES

« TOUT CITOYEN A UN DROIT LÉGITIME À EXIGER DES AUTORITÉS DES CONDITIONS DE SÉCURITÉ MAXIMALES SUR LA ROUTE »

Figurant parmi les meilleurs élèves européens de la sécurité routière, la Suède a lancé en 1997 un programme d'amélioration de la sécurité routière baptisé Vision Zéro. Un concept d'autant plus fort, qu'approuvé par le Parlement, il donne un statut réglementaire à l'idée qu'il est inacceptable qu'un être humain soit tué ou grièvement blessé lors d'un accident de la route. Une conception qui s'appuie sur une démarche globale pour faire de la vie l'unique objectif. Résultat : un taux de mortalité sur la route divisé par 2 en 10 ans. Quelles sont les grandes lignes de ce plan ambitieux et les leviers fondamentaux de sa réussite ? Réponse de Claes Tingvall, directeur de la sécurité routière suédoise.

Signes : Quelles sont les idées fondatrices de « Vision Zéro » ?

Claes Tingvall : L'élément fondateur de Vision Zéro est autant le refus de la fatalité qu'un constat d'évidence : personne ne devrait être tué, grièvement blessé ou handicapé suite à un accident de la circulation routière. Or, l'une des caractéristiques principales des êtres humains est de faire de temps en temps des erreurs. Il faut essayer de réduire le plus possible le nombre de ces erreurs, tout en sachant que celles-ci ne pourront jamais >>> suite page 2

Edito

VISION ZÉRO, VISION D'AVENIR ?

La sécurité routière est un enjeu de société sur lequel tous les pays sont amenés à réfléchir. Chacun en fonction de sa propre sociologie, mais aussi en fonction d'une stratégie politique qui s'appuie sur des objectifs ici dictés par l'urgence, là simplement par l'opinion publique. Mais toujours en agissant sur le comportement des usagers, sur les innovations technologiques concernant les véhicules, ou en travaillant sur les infrastructures et leur entretien. Si la conjugaison des trois actions reste la voie royale de l'expérimentation des meilleures pratiques, nombreux sont les pays qui choisissent de consacrer l'essentiel de leur énergie sur un seul type d'action.

Nous pensons au SER que toutes les initiatives, qui optent pour un travail de fond n'ayant pas peur de remettre en cause des préceptes souvent élaborés à une époque où le trafic n'avait pas grand-chose à voir avec celui que nous connaissons aujourd'hui, sont intéressantes, sinon à suivre du moins à observer. C'est la raison pour laquelle nous vous proposons un numéro spécial consacré en grande partie à une idée développée depuis quelques années en Suède : la « Vision Zéro ».

Il était nécessaire d'avoir un certain recul sur ces résultats avant d'analyser les actions nées d'un parti pris unique : que faire pour sauver toutes les vies que la route vole ? Et si cet objectif « zéro mort ou blessé grave » est éminemment ambitieux et louable - mais peut-il vraiment y en avoir un autre -, le cahier des charges des actions est très largement ouvert.

Et l'on apprendra alors que rien de vraiment révolutionnaire n'a été réalisé ni en Suède, ni même aux Pays-Bas, les deux exemples que nous avons choisit dans ce numéro... si ce n'est un portage politique éminemment fort d'une idée nouvelle : l'usager restera toujours le « maillon faible » de l'insécurité routière et il est, sur le long terme, donc peu productif d'en faire le seul responsable. Une idée nouvelle qui affiche aujourd'hui des résultats plus que probants.

Jean-Marc Dieulefet - Président du SER

Claes Tingvall
Directeur de la Sécurité routière - Administration nationale des routes

« TOUT CITOYEN A UN DROIT LÉGITIME À EXIGER DES AUTORITÉS DES CONDITIONS DE SÉCURITÉ MAXIMALES SUR LA ROUTE »

>>> suite de la page 1

disparaître complètement d'un système complexe auquel l'homme prend part. De là, lorsque l'erreur intervient, nous devons tout faire pour en minimiser les conséquences. Les infrastructures routières, l'organisation des secours, le matériel automobile... tous ces moyens doivent être agencés de manière à ce que les conséquences des erreurs qui n'ont pas pu être éliminées, ne soient pas fatales à l'usager de la route.

LES QUATRE GRANDS PRINCIPES DE « VISION ZÉRO »

1. Éthique. Rien n'est plus important que la vie et la santé humaine. Celles-ci sont, par conséquent, prioritaires par rapport à la mobilité et aux autres objectifs des systèmes de circulation routière.

2. Responsabilité. La responsabilité dans la préservation de la vie humaine sur les routes est partagée entre, d'une part, les concepteurs des systèmes de circulation routière et les autorités chargées de la réglementation et, d'autre part, les usagers de la route eux-mêmes.

3. Sécurité. Les systèmes de circulation routière doivent tenir compte de la faillibilité humaine, minimiser les possibilités d'erreurs et les préjudices ainsi causés.

4. Mécanismes de changement. Les concepteurs des systèmes de circulation routière et les autorités chargées de la réglementation doivent garantir autant que possible la sécurité de l'ensemble des citoyens et coopérer avec les usagers de la route. Tous doivent accepter de changer pour atteindre les objectifs de sécurité.

Signes : En quoi ce concept est-il inédit par rapport aux autres politiques de sécurité routière mises en place précédemment en Suède ou ailleurs en Europe ?

Claes Tingvall : Tout d'abord, nous avons conscience que les idées qui sous-tendent Vision Zéro ne sont pas d'une grande originalité en elles-mêmes. La différence essentielle se fait dans l'application politique du concept. Tout d'abord, en proposant un objectif unique à la fois ambitieux et clair à la politique de sécurité routière : zéro mort et zéro grand blessé sur les routes. Ainsi, nous fédérons toutes les énergies et évitons de nous disperser. Ensuite, cette politique rompt avec la responsabilisation unilatérale de l'usager de la route pour considérer que les concepteurs du système de circulation routier et les autorités en charge de la réglementation ont aussi leur part de responsabilité. Or, la prise en compte de cette préoccupation du citoyen, qui est en droit d'attendre de la part des autorités la sécurité maximale des infrastructures, constitue le point de départ et le moteur de tout changement profond des comportements. Sur ce point précis, établir un parallèle avec les conditions de sécurité sur le lieu de travail est une démarche extrêmement riche d'enseignements. Enfin, la durée sur laquelle nous menons cette politique et l'évaluation régulière des actions menées, nous permettent de tirer le meilleur parti du passé pour gagner en efficacité. Ainsi, nous nous efforçons de ne recourir qu'aux meilleures pratiques. C'est une politique de long terme.

> **L'automobiliste ne peut pas être tenu pour seul responsable**

Signes : La conceptualisation de cette démarche s'est-elle appuyée sur des études spécifiques ?

Claes Tingvall : Les bases scientifiques de Vision Zéro sont celles de la tolérance de l'homme aux forces mécaniques. Lorsque nous sommes en mesure de mettre en évidence les limites biomécaniques du corps humain, nous appliquons ces données dans la conception de nos infrastructures et nous adaptons la réglementation en conséquence. Par exemple, nous savons aujourd'hui que la vitesse supportable par un piéton en cas de choc avec un véhicule est de 30 km/h. Nous avons donc limité à cette vitesse toutes les zones de conflit potentielles entre un piéton ou un cycliste, d'une part, et tout autre véhicule, d'autre part. Partout, nous nous appliquons à créer les conditions optimales pour qu'en cas de choc et d'erreur du conducteur, les conséquences soient minimisées. Ainsi, les routes d'une largeur de 13 mètres ont été dotées d'une barrière médiane réduisant significativement les risques de collisions entre des véhicules venant en sens contraire. De la même façon, on peut citer de nombreux exemples d'applications mises en œuvre dans le passé qui prouvent que concevoir une infrastructure sur des critères de tolérance humaine donne d'excellents résultats.

Signes : Quelles sont les prochaines étapes de développement concret de Vision Zéro ?

Claes Tingvall : La prochaine grande étape consiste à mettre en place de manière graduelle toutes les composantes du système sécuritaire en utilisant des indicateurs de performance sur ce que doit être la meilleure pratique à tous les niveaux. La tâche la plus difficile sera de mettre en œuvre un système de limitation de vitesse qui tient compte de toutes ces composantes. Ce système sera probablement introduit en 2007 et mis en place progressivement.

Signes : Cette vision est-elle reprise dans d'autres pays, lesquels et comment ?

Claes Tingvall : Plusieurs pays ont déjà adopté les principes, comme certains des Etats du nord de l'Europe, l'Australie avec Safe System, l'Autriche, ... Les principes du programme lancé par l'Union européenne en matière de sécurité routière sont également très similaires sur le fond, mais ne sont, à mon sens, pas assez clairement définis.

Chiffres clés de la sécurité routière suédoise

- 9 millions d'habitants sur une superficie de 450 000 km²
- On comptait en 2001 quelque 55 voitures pour 100 habitants (59 en France et 69 en Italie).
- En 2005, le nombre de décès accidentels était inférieur à 440, soit un ratio un peu en dessous de 5 décès accidentels pour 100 000 habitants (chiffre le plus bas depuis 1946).
- Taux de décès accidentel le plus bas du monde pour les enfants de 0 à 17 ans.
- Depuis 1977, tous les véhicules doivent rouler en code même en plein jour.
- De 900 tués en 1989, le nombre de morts sur les routes a été divisé par 2 en 13 ans.

AVEC « VISION ZÉRO » ENGAGEONS NOTRE RESPONSABILITÉ

Jusqu'à présent, seul l'usager de la route était responsable des accidents de la route. Or, selon « Vision Zéro », la responsabilité doit être partagée par tous ceux qui, de loin ou de près, participent à la circulation routière :

- Les politiciens qui prennent des décisions concernant le développement urbain et les questions relatives à la circulation
- Ceux qui ont en charge d'appliquer les décisions politiques concernant les transports routiers.
- Les responsables du réseau routier, comme l'Administration nationale des routes en Suède ainsi que les autorités municipales qui construisent et assurent l'entretien des routes.
- La police qui assure que les règles de circulation soient respectées.
- Les fabricants et vendeurs de véhicules.
- Les pouvoirs publics en charge du développement de la sécurité routière.
- Les entreprises privées, les pouvoirs publics et les particuliers qui achètent les services de transport.
- Les entreprises privées, les pouvoirs publics et les particuliers qui transportent des marchandises et des voyageurs.
- Tous ceux qui utilisent les routes.

Exemple de la ville de Trollhättan

Interview **Ann Palmnäs**
Ancien chef du projet pour la ville

Trollhättan

TROLLHÄTTAN VILLE-LABORATOIRE, « VISION ZÉRO » TESTÉE GRANDEUR NATURE

Quels sont les résultats d'une politique telle que Vision Zéro lorsqu'elle est appliquée dans toutes ses composantes sur un territoire précis ? Laboratoire à échelle humaine, la ville de Trollhättan accueille depuis 2000-2001 toutes les innovations techniques et applique à la lettre les principes d'aménagement de la démarche suédoise. Sur près de 33 km de route et 6 km de rue, chaque idée est testée sur le long terme afin de répertorier les meilleures pratiques et de les appliquer à l'ensemble du territoire national.

Une chose est de s'appuyer sur ce qu'il existe de plus efficace pour sécuriser un réseau routier. Une autre est de tester et de mettre en évidence les meilleurs dispositifs et pratiques tout en laissant la place à l'innovation. Ce fut le rôle de cette ville de 53 000 âmes située dans le sud-ouest de la Suède et qui occupe environ la 40e place du pays en termes de taille de commune. Pourquoi cette ville plutôt qu'une autre ? « Au moment du choix, Trollhättan se situait dans la seconde moitié des villes au regard du nombre de personnes tuées et grièvement blessées dans les communes suédoises par tranche de 10 000 habitants », explique Ann Palmnäs, qui fut dès l'origine chef du projet baptisé « Cap sur Vision Zéro à Trollhättan ». « Une autre raison expliquant ce choix réside aussi dans la représentativité du réseau de la ville par rapport au reste du pays notamment dans sa proportion de routes nationales, secondaires, en agglomération ou périurbaine. » Mais d'autres raisons peuvent également être invoquées : l'intérêt marqué de la ville pour des routes sûres, la présence sur le territoire communal du siège social de SAAB, qui s'est largement investi dans l'opération, les possibilités d'organiser des activités de grande envergure, une situation géographique favorable et, enfin le fort ancrage politique du projet dans la commune.

Une multitude d'aménagements entre 2001 et 2003

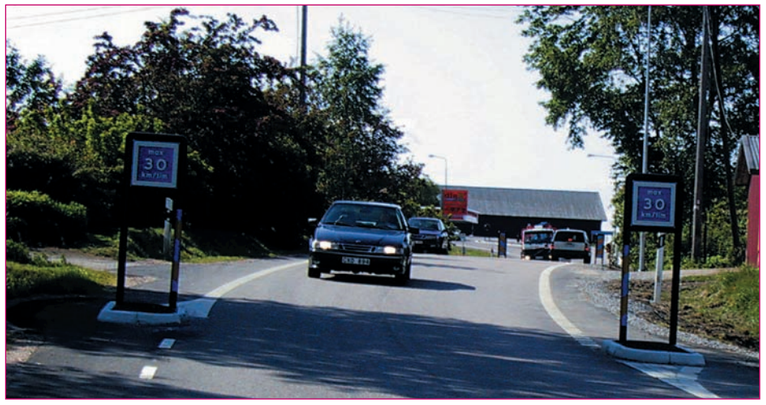
Ainsi, puisque le projet de Trollhättan consistait à développer une approche globale de l'ensemble des composantes du système de la circulation comprenant l'homme, les véhicules et l'environnement routier, de nombreux aménagements virent rapidement le jour.
En milieu urbain, on construisit de nouvelles pistes cyclables ainsi que de nouveaux ronds-points. Les arrêts de bus furent sécurisés, les voies pour piétons et bicyclettes et les passages pour piétons largement protégés. Le projet comprenait même la notion d'embellissement de l'environnement urbain. Côté rural, même traitement de sécurisation des carrefours et des passages piétons et l'on opta ici pour des séparations centrales entre les voies de circulation.
« L'esprit de tous ces aménagements suivait à la lettre le principe de Vision Zéro : en cas d'erreur de conduite, on ne doit pas être tué ou grièvement blessé », poursuit Ann Palmnäs. « Il faut donc regarder la circulation dans son ensemble et non des points particuliers. Ce n'est pas non plus l'accident lui-même qui est le plus important, mais l'action doit se concentrer sur ses conséquences pour les personnes impliquées. »

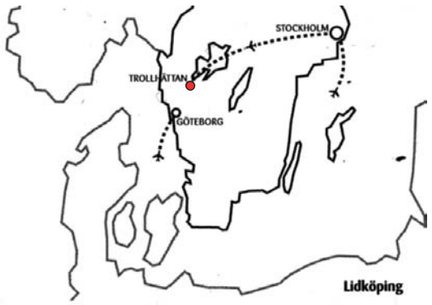
Ann Palmnäs
Ancien responsable du projet pour la ville de Trollhättan

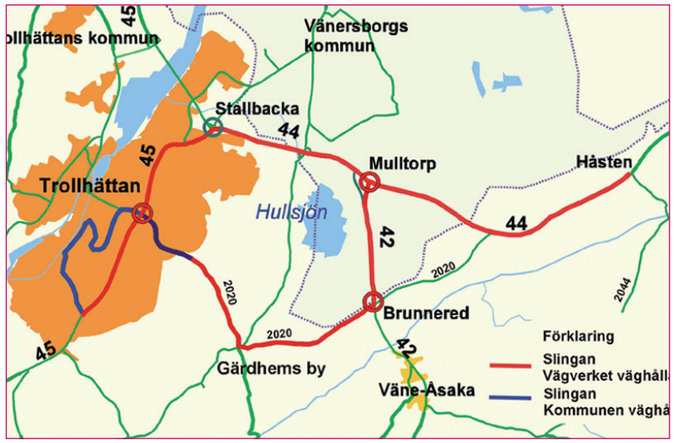
« La tolérance biomécanique de l'être humain impose ses limites au système du transport routier. Culpabiliser la victime est une approche qui entraînera la prévention vers sa perte. Nous ne devons utiliser que les meilleures méthodes à notre disposition et baser notre action sur l'homme qui est faillible. »

Des résultats spectaculaires...

Pour ce faire, l'une des idées clés consistait donc à séparer les usagers sans protection (piétons et cyclistes) par des voies distinctes et sécuriser les endroits où ils sont obligés de traverser la route par la surélévation des passages pour piétons, le rétrécissement de la chaussée aux arrêts et par l'emplacement de refuges au milieu de la route au niveau des passages pour piétons, par exemple.
« Ici, nous pouvons démontrer que le nombre d'accidents graves a considérablement diminué », commente Ann Palmnäs. « La vitesse est généralement plus basse sur la boucle de la ville. Aux endroits où les usagers sans protection sont confrontés à la circulation automobile en zone urbaine, la vitesse est d'un niveau si bas que les blessures graves sont évitées. »







LES RÉSULTATS DE L'ENSEMBLE DE CES MESURES SUR LA VILLE ONT ÉTÉ ÉVALUÉS À MAINTES REPRISES ENTRE 2001 ET 2003. VOICI LES PRINCIPAUX :

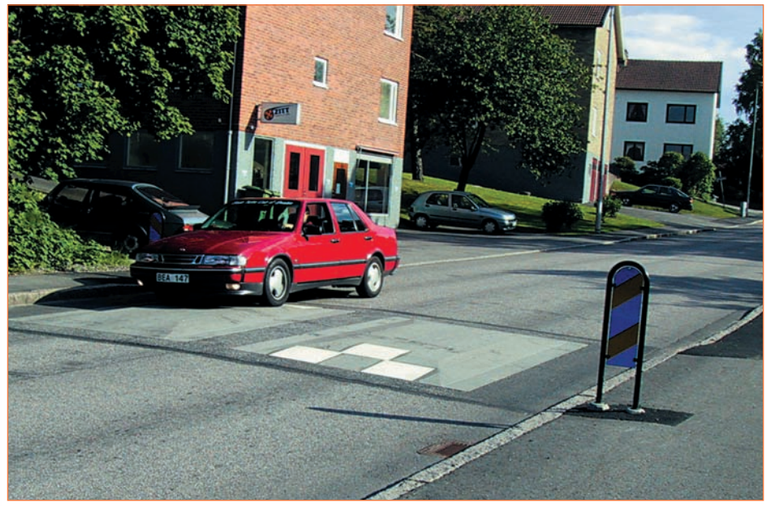
Vitesse	Avant	Après
Vitesse moyenne route de Göteborg	51 km/h	40 km/h
Pourcentage conduisant trop vite	52 %	9 %
Vitesse moyenne route de Drottning	52 km/h	44 km/h
Pourcentage conduisant trop vite	55 %	17 %
Accidents, collisions	**1995 - 2000**	**2001-2003**
Ensemble du système routier de la ville de Trollhättan (blessures graves)	30 (5)	13 (1)

... pour une démarche qui fait école

Résultats probants en effet et qui ont eu d'autant plus de répercussions en Suède que la démarche n'était pas isolée.
Ainsi, Örebro, commune de taille plus importante située en plein cœur de la Suède, a accueilli un projet dénommé « Artère Vision Zéro » développant une approche globale sur un certain tronçon de rue déterminé.
Göteborg, deuxième ville du pays, a mené également ces 10 dernières années, un travail systématique de sécurité routière.

La ville qui compte près de 500 000 habitants est passée, en termes de sécurité routière, de la queue à la tête du peloton des villes suédoises.

Entre 1996 et 2004, le nombre de personnes tuées et grièvement blessées a diminué de plus de 70 %.



Et pour le coût ?

La boucle de Vision Zéro à Trollhättan a coûté près de 11 millions d'euros dont un peu plus d'un quart pour les aménagements en milieu urbain.
La plus grande partie de l'argent provenait des fonds nationaux via l'Administration nationale des routes, mais la commune a également participé à concurrence d'environ 2 millions d'euros. En Suède, d'ordinaire les communes paient sur leurs fonds propres les frais générés par l'expansion de leur réseau routier. Pourtant, dans certains cas, comme pour le développement de pistes cyclables, les villes peuvent solliciter une subvention à hauteur de 50 % de l'Administration nationale des routes.

LA SÉCURITÉ DURABLE OU COMMENT ANTICIPER L'ERREUR : L'EXEMPLE DES PAYS-BAS

Proche de la démarche suédoise au moins dans sa philosophie, le concept de Sécurité Durable est mis en œuvre avec un succès équivalent sur les routes néerlandaises. Voici les grandes lignes de cette approche qui fait la démonstration depuis bientôt une décennie que l'anticipation doit être désormais l'un des maîtres mots de la sécurité routière.

La Sécurité Durable part, elle aussi, du constat que, dans 9 accidents sur 10, l'erreur humaine intervient à un niveau ou à un autre. Or, pour diverses raisons (motivation, attention, émotion, observation, prévision, connaissance, qualifications...), ce facteur humain n'est améliorable que dans une moindre mesure. Des études néerlandaises notent que la plupart des tentatives pour influencer le comportement de l'usager n'ont, au mieux, que des effets à court terme. Aussi, plutôt que de déployer une énergie et des sommes considérables pour un résultat aléatoire, la Sécurité Durable pose que ce facteur humain doit être intégré comme une référence par rapport à laquelle les autres éléments du système (véhicule et infrastructure) sont évalués. Cette vision novatrice repose sur une approche dans laquelle tous les éléments de la sécurité et du système de transport sont articulés les uns avec les autres. Partant de là, un système de circulation durable et sûr doit comprendre :

1. Des usagers bien informés et éduqués de façon adéquate.
2. Des véhicules équipés de technologie pour simplifier la tâche de conduite et protéger les usagers vulnérables et les autres.
3. Un environnement routier avec une infrastructure adaptée aux limites de l'usager.

Une route simplifiée et « autoexplicative »

Aussi, pour mettre en application cette approche, des objectifs ambitieux et différenciés ont donc été fixés avec les autorités locales, dès 1997. L'une des toutes premières mesures a consisté à simplifier la classification du réseau routier : 3 types de routes hors agglomération et 2 seulement en localité. Sur chacune de ces routes, toujours dans l'optique de prévenir l'incertitude entre usagers, les proportions, les infrastructures et la signalisation verticale et horizontale ont été intégralement repensées pour rendre évident le type de comportement attendu. En d'autres termes, la route devait devenir « autoexplicative ».
D'autres mesures particulièrement intéressantes furent également mises en œuvre :

Pour une route plus compréhensible

1. Extension des zones 30

Pour compléter la mise en place de la limitation générale à 30 km/h en zone urbaine, la longueur des routes et le nombre de zones à 30 km/h ont été accrus : au moins 12 000 km supplémentaires de routes ont été créés et l'infrastructure adaptée, entre 1998 à 2002. Ces routes ont été construites de façon à ce que les véhicules roulants ne puissent dépasser la limitation de vitesse, celle-ci s'imposant donc comme une suite logique du caractère et de l'apparence de la route.

2. Création de zones 60 km/h hors agglomération

Sur les 30 000 km de routes rurales que compte le pays, 7 000 km ont été mis en zones 60 km/h. Le passage d'une route à 80 km/h est marqué par des « portes » très visibles, accompagnées souvent de ralentisseurs.

3. Redéfinition du régime des priorités

Y compris pour les deux-roues légers.

4. Distinction entre cyclistes et cyclomotoristes

Des essais pilotes dans 3 communes ont montré une diminution de 50 % des accidents de cyclomotoristes lorsque ceux-ci avaient l'obligation d'utiliser la route au lieu de la piste cyclable.

5. Extension du nombre de ronds-points

Au rythme de 50 à 60 par an.
En 2004, le nombre de morts sur les routes hollandaises était de 804. Le progrès entre 2003 et 2004 est en outre le plus significatif de l'ensemble des pays européens (moyenne -7,3 %) soit -21,8 %. À ce rythme, les Pays-Bas atteindront avec plusieurs années d'avance leur objectif fixé pour 2010 de moins de 750 morts sur les routes. Un résultat à rapprocher des plus de 3 000 tués sur la route que comptait encore le pays au début des années 70.

Directeur de la publication : Jean-Marc Dieulefet - Comité de rédaction : Lionel Couche, Alain Figuls, Jacques Gedeau, Jean-Max Gillet, Dominique Mondé, Coordination : Nicole Mitrani - Rédacteur : Philippe Billon - Conception/Réalisation : All Write 01 53 59 83 83. Imprimerie BM Syndicat des Equipements de la Route : 152, rue de Picpus - 75012 Paris - Tél. : 01 43 42 26 36 - Fax : 01 43 42 47 71 - Site : www.ser-info.com