

La sécurité et la route

Autor(en): **Cuny, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **49 (1969)**

Heft 3: **Liaisons routières**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-888093>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La sécurité et la route

H. CUNY

Président de la Prévention Routière

Il est courant de dire — et d'écrire! — que 95 % des accidents sont dus au conducteur.

Certes, le conducteur, qui doit rester maître de sa machine, en vérifier le bon fonctionnement et la conduire avec prudence dans les passages dangereux du réseau routier, est et demeurera le principal facteur de l'accident.

Mais, si nous considérons d'après les statistiques allemandes qu'un même conducteur a 2 fois moins de chances d'être tué, pour un même parcours, sur autoroute que sur route, nous pouvons conclure qu'un accident résulte en réalité d'un concours de circonstances dans lesquelles le conducteur intervient bien pour 95 %, le véhicule (nous l'avons montré par ailleurs) pour plus de 40 % et la route pour plus de 50 %. Le total est évidemment supérieur à 100 puisqu'un accident a rarement une seule cause, mais résulte en réalité d'un concours de circonstances diverses.

Des statistiques précises permettent d'apprécier où et comment la route intervient le plus souvent.

Hors agglomération, 16 % des accidents mortels se produisent à une intersection, la plupart de ces accidents résultant d'une collision entre deux véhicules.

23 % des accidents se produisent à un virage.

Sur 1 560 de ces accidents dénombrés en France en 1966, 955 résultaient d'une rencontre entre deux véhicules, 708 d'une collision avec un obstacle fixe bordant la route (arbre, poteau, talus...) et 269 se sont produits sans collision.

52 % des accidents mortels se produisent dans les lignes droites, hors des sommets de côtes qui se révèlent, maintenant, moins dangereux. Sur ces lignes droites, on trouve d'abord des accidents de dépassement puis des accidents de piétons et enfin — encore! des rencontres contre les obstacles bordant la route.

Naturellement, ces 52 % ne sont valables qu'en France où les plaines, donc les lignes droites, sont nombreuses. La proportion n'est certainement pas la même en Suisse.

Le réseau secondaire

Est-il vraiment secondaire, ce réseau si dense de routes départementales ou de routes nationales qui ne relient pas entre elles de villes importantes?

Ses caractéristiques? une densité nulle part égalée, un revêtement bitumeux d'une qualité certaine, la largeur convenable de ses voies, dont bien peu font encore le gros dos comme autrefois.

Mais il est bien mal utilisé et risque de l'être plus mal encore dans vingt ans, lorsque les villes se seront développées. Représentant près des 9/10 du réseau de la France, il ne supporte en effet qu'un trafic bien inférieur à celui des routes principales.

Tel qu'il est, on envisage, devant la saturation constante ou sporadique des routes principales, de l'utiliser davantage par des déviations ou des délestements provisoires. Déjà, des automobilistes évitent les routes trop encombrées et préfèrent souvent un chemin moins direct mais plus reposant en apparence, plus touristique ou plus champêtre.

C'est logique et nécessaire, tant que les crédits n'auront pas permis de construire davantage d'autoroutes ou d'élargir davantage les routes encombrées.

Mais notre devoir est d'attirer l'attention de tous sur les précautions que chacun doit prendre lorsqu'il se croit en plus grande sécurité sur ce réseau.

Les arbres, les poteaux télégraphiques, les pylones électriques y sont nombreux, bordent de très près la voie. Le tracé qui date de la circulation hippomobile, fait

RÉPARTITION DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES
PAR CATÉGORIE DE ROUTES

(en pourcentage)

ANNÉES	AUTO-ROUTES	ROUTES NATIONALES			CHEMINS DÉPARTEMENTAUX	AUTRES ROUTES	TOTAL
		Routes à grande circulation		Autres Routes Nationales			
		grands itinéraires	Autres				
1960							
Accidents	0,3		43,6		21,5	34,6	100
Tués	0,4		57,1		24,9	17,6	100
Blessés	0,5		46,5		22,1	30,9	100
1961							
Accidents	0,4	12,2	21,8	9,6	22,6	33,4	100
Tués	0,6	18,1	28,0	11,7	26,3	15,3	100
Blessés	0,6	13,4	23,0	10,0	23,1	29,9	100
1962							
Accidents	0,4	12,1	21,7	9,6	22,4	33,8	100
Tués	0,5	18,3	28,5	11,7	25,8	15,2	100
Blessés	0,5	13,3	23,1	10,1	23,0	30,0	100
1963							
Accidents	0,4	12,7	22,1	9,8	22,1	32,9	100
Tués	0,3	20,1	28,9	11,9	25,1	13,7	100
Blessés	0,6	14,2	23,9	10,0	22,6	28,7	100
1964							
Accidents	0,6	12,9	22,3	10,4	22,8	31,0	100
(*) Tués	0,8	19,6	28,9	12,1	25,9	12,7	100
Blessés	0,8	14,2	23,6	10,8	23,4	27,2	100
1965							
Accidents	0,6	10,9	23,9	10,0	23,1	31,5	100
(*) Tués	0,9	17,5	31,7	11,4	26,1	12,4	100
Blessés	0,9	12,0	25,2	10,5	23,7	27,7	100
1966							
Accidents	0,7	10,6	23,5	10,2	23,0	32,0	100
(*) Tués	0,9	17,3	30,5	12,3	26,7	12,3	100
Blessés	0,9	11,7	24,6	10,7	24,0	28,1	100

(*) France sauf Seine

souvent apparaître des tournants surprenants. La densité même du réseau impose un nombre important de carrefours.

Oh! je sais bien que ces carrefours sont signalés. Mais quelle attention accorde le conducteur à ces croix de St-André annonçant un carrefour, et qui se succèdent à une grande cadence, lorsque les arbres, les haies, les cultures masquent la voie transversale, au point que chacun d'eux devrait être abordé à moins de 30 km/h, s'il voulait pouvoir laisser le passage à un véhicule venant de droite, quand ce n'est pas, hélas! de gauche.

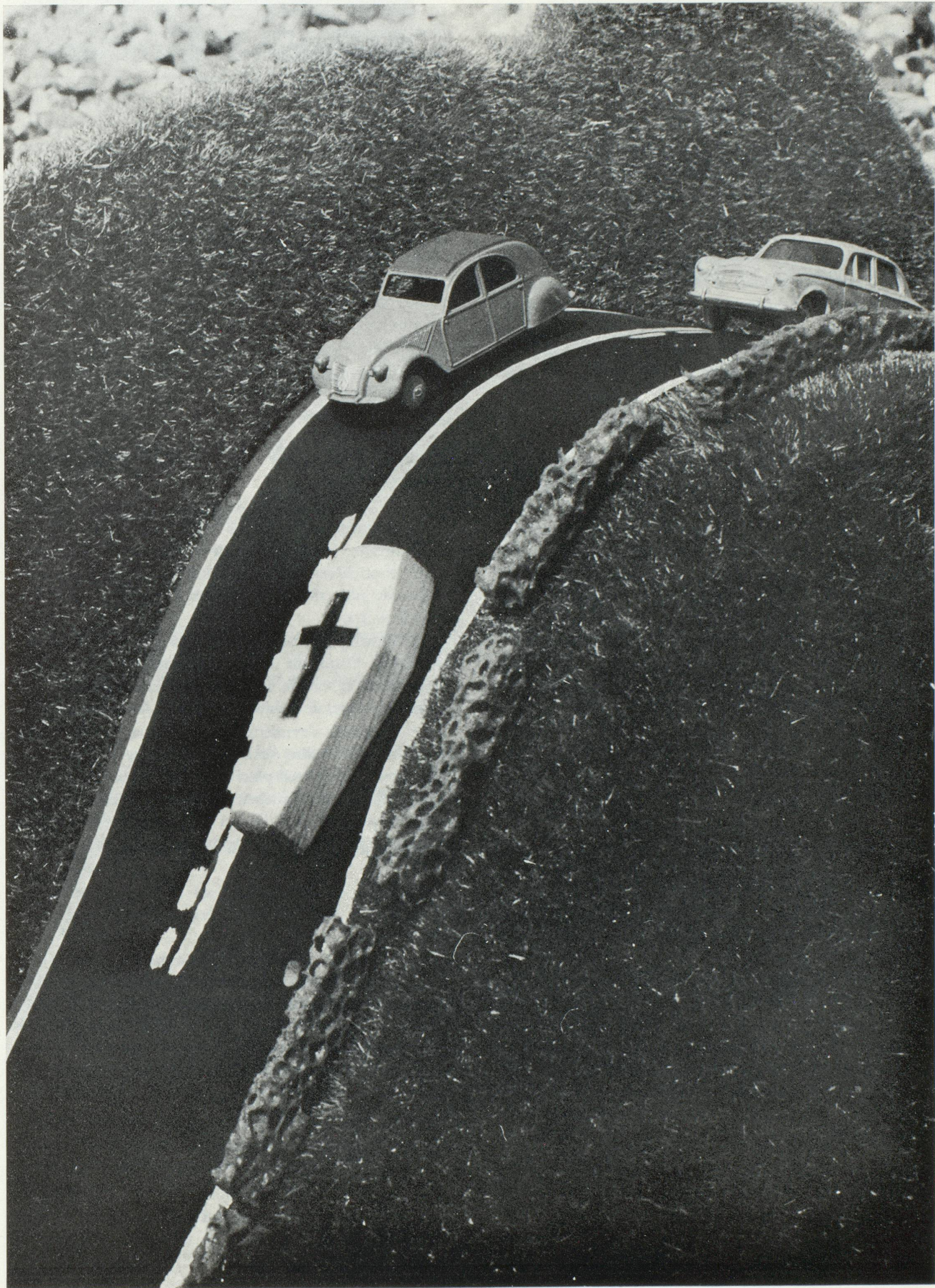
L'automobiliste qui rencontre peu de véhicules finit par croire que la route lui appartient. Le danger qui n'apparaît pas souvent est bien vite oublié. L'inattention gagne le conducteur, favorisée qu'elle est par la qualité

de la route elle-même. La notion même de sa propre vitesse lui apparaît moins s'il vient de faire un long parcours sur autoroute.

Sur une telle route, avec ses nombreux virages mal dégagés, aux faux plats pas toujours signalés, aux bandes jaunes souvent inexistantes, le risque est grand de trouver un véhicule arrêté ou, ce qui revient au même, un tracteur, une charrette de foin, se traînant à 10 km/h.

Sur une route à deux voies, pas de dégagement possible si un véhicule arrive en sens inverse. Les chiffres sont là : hors agglomération, 3 500 tués par an sur le réseau secondaire pour 4 000 environ sur le principal.

Il n'est rien de plus dangereux a-t-on dit qu'un révolver qui n'est pas chargé. La route qui n'est pas fréquentée est, elle, deux fois plus dangereuse que toute autre. Cet



affreux paradoxe ne sera plus la vérité demain si, bien avertis, les conducteurs ouvrent les yeux.

Les remèdes

Leur ampleur dépend des crédits routiers toujours insuffisants eu égard à l'énorme dépense (10 milliards annuellement) que nécessite la réparation des accidents de la route.

Pour utiliser au mieux ces crédits insuffisants, trois moyens peuvent être préconisés.

Le premier consisterait à faire affecter à l'élaboration du plan des crédits distincts pour la construction et l'entretien des routes d'une part, et pour l'amélioration de la sécurité du réseau existant d'autre part (carrefours, visibilité, signalisation, verticale et horizontale...).

On éviterait ainsi que le souci de la fluidité du trafic sur les routes principales, aux week-ends de grandes migrations prime la sécurité.

Le second consisterait à rattraper rapidement le retard accumulé dans l'effacement des points noirs par un emprunt approprié.

Le troisième consisterait à étudier scientifiquement le degré de rentabilité des opérations envisagées pour donner une priorité aux actions les plus efficaces. Ce souci de rentabilité est déjà celui de la Direction des Routes et de la Circulation qui détermine l'ordre de priorité de l'aménagement des points noirs. C'est aussi celui de la Commission de Préparation des Décisions concernant les accidents de la route qui applique les méthodes les plus modernes dans la rationalisation des choix budgétaires.

Un plan d'action immédiat

Il ne faut plus attendre pour prendre les mesures qui sont à notre portée, c'est-à-dire celles qui pour une même dépense s'avèrent les plus rentables.

Il faut tout d'abord revoir la *signalisation verticale*, destinée davantage à déterminer les responsabilités de chacun qu'à éviter les accidents.

La priorité à droite n'est pas toujours respectée lorsque l'on circule vite sur une route plus fréquentée que les transversales et lorsque la visibilité n'est pas assurée aux carrefours. Il faut multiplier les routes prioritaires en commençant par celles qui servent d'itinéraires de dégagements et qui conduisent vers les autoroutes. Il faut

en conséquence multiplier les STOP mais les rendre plus perceptibles (panneaux visibles de nuit, bandes blanches très larges et très blanches, de préférence sur un arceau de ciment). Il faut dégager les carrefours et les tournants de manière à permettre une suffisante visibilité, de manière aussi à éliminer les obstacles trop dangereux situés à l'extérieur de ceux-ci. Il faut aménager les carrefours en Y de manière à pouvoir canaliser les flots et éviter les rencontres.

Il ne faut pas hésiter à faire, refaire, entretenir les bandes jaunes des carrefours, des tournants et des dos d'âne. La peinture coûte un franc le mètre mais une route de 6 mètres de large revient à 180 F le mètre courant. La bande jaune doit avoir priorité dans l'ordre des dépenses même, dans certains cas, sur la réfection de la chaussée.

Elle doit avoir priorité aussi sur les bandes latérales utiles certes mais moins que celles qui interdisent dans les endroits dangereux (carrefours après dos d'âne) d'empiéter sur la partie gauche de la chaussée.

Les autoroutes

Évidemment, si toutes les routes étaient transformées en autoroute, la sécurité serait améliorée. Mais les autoroutes sont chères. On a pu calculer que 1 000 km d'autoroutes de plus ne diminueraient le nombre d'accidents que de 1 à 2 %.

La sécurité des autoroutes devrait elle-même être améliorée. Comment accepter ces accidents en chaîne si fréquents en cas de bouchons provoqués brusquement par un accident, un véhicule en panne, la rentrée en ville?

Ces bouchons devraient être signalés en amont instantanément, c'est-à-dire électroniquement par des panneaux lumineux. Un appareil placé à un endroit où les bouchons sont fréquents et signalant à distance le ralentissement ne coûte que 100 000 F. Qu'est cette somme, même répétée de loin en loin par rapport au kilomètre d'autoroute?

Conclusions

La route n'est plus adaptée à la circulation automobile actuelle. La réfection complète d'un réseau routier dépasse la possibilité d'une nation. Mais c'est son devoir d'améliorer la sécurité du réseau existant de manière qu'un peu moins d'automobilistes meurent chaque année ou soient blessés dans un accident.