

ICI ET AILLEURS

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

# Où rouler tranquille en Europe ?

*Radars-pièges ou fous du volant, certains pays européens rendent la route des vacances stressante. Voilà ceux où la conduite reste sereine et ceux où il faut rester vigilant.*


Par **PIERRE FEYDEL** et **MARJORIE GRASSLER**  
avec nos correspondants

**L'**Europe a inventé l'automobile. À l'Exposition universelle de Paris en 1889, la toute nouvelle tour Eiffel fait tourner les têtes. Mais au raz du gazon, les plus curieux n'auront pas manqué de remarquer un drôle d'engin, qui va se révéler une formidable innovation. Elle a quatre roues et a été construite par René Panhard et Émile Levassor. Elle est propulsée par un moteur à explosion à deux cylindres de 565 cm<sup>3</sup> inventé par

Gottlieb Daimler. Le pétrole enterre la vapeur. Finies les chaudières des automobiles de Léon Serpollet et leur développement limité. Tout le monde s'y met. Carl Benz à Mannheim, dont le tricycle est sans doute la vraie première voiture. Armand Peugeot à Sochaux qui, dès 1890, sort la P2, automobile à quatre vitesses...

Cent vingt ans plus tard, près de 300 millions d'automobiles sillonnent les 4,6 millions de kilomètres de routes et d'autoroutes du Vieux

Continent. La voiture congestionne nos villes, favorise la prolifération de banlieues hideuses, crache des gaz nocifs, salit, abîme. Ce qui n'était, il y a un peu plus d'un siècle, qu'un gros jouet pour aristocrates excentriques est devenu un bien d'équipement courant des ménages et ne serait plus qu'une plaie sociale. Une source de liberté et de plaisir se serait transformée en proliférant, en une ennemie du genre humain et de son environnement. Chaque année, plus



Sur les routes des Alpes  
autrichiennes.

© M. STUART/WESTENDIG/ANAPPP

tionne  
tion de  
les gaz  
r'était,  
, qu'un  
excen-  
d'équi-  
s et ne  
le. Une  
e serait  
en une  
de son  
ée, plus

de 39 000 Européens trouvent la mort sur les routes. 1 700 000 sont blessés. Le coût indirect ou direct des accidents est évalué à 160 milliards d'euros, soit 2 % du PNB de l'Union européenne, presque la moitié du budget de l'État français. Au-delà de la froideur des chiffres, reste le pire, ce que l'on ne peut pas comptabiliser : la perte d'un proche, le handicap à vie, des existences broyées. Car n'en déplaise à certains ayatollahs verts, ce n'est pas la voiture qui tue, ce sont

les automobilistes. Les victimes : leurs passagers et ceux qui se déplacent dans les rues ou sur les routes. Piétons, cyclistes, motos et scooters sont les plus vulnérables. Et les 15-24 ans représentent le quart des morts dans des accidents de la circulation.

#### **Guerre déclarée contre les chauffards**

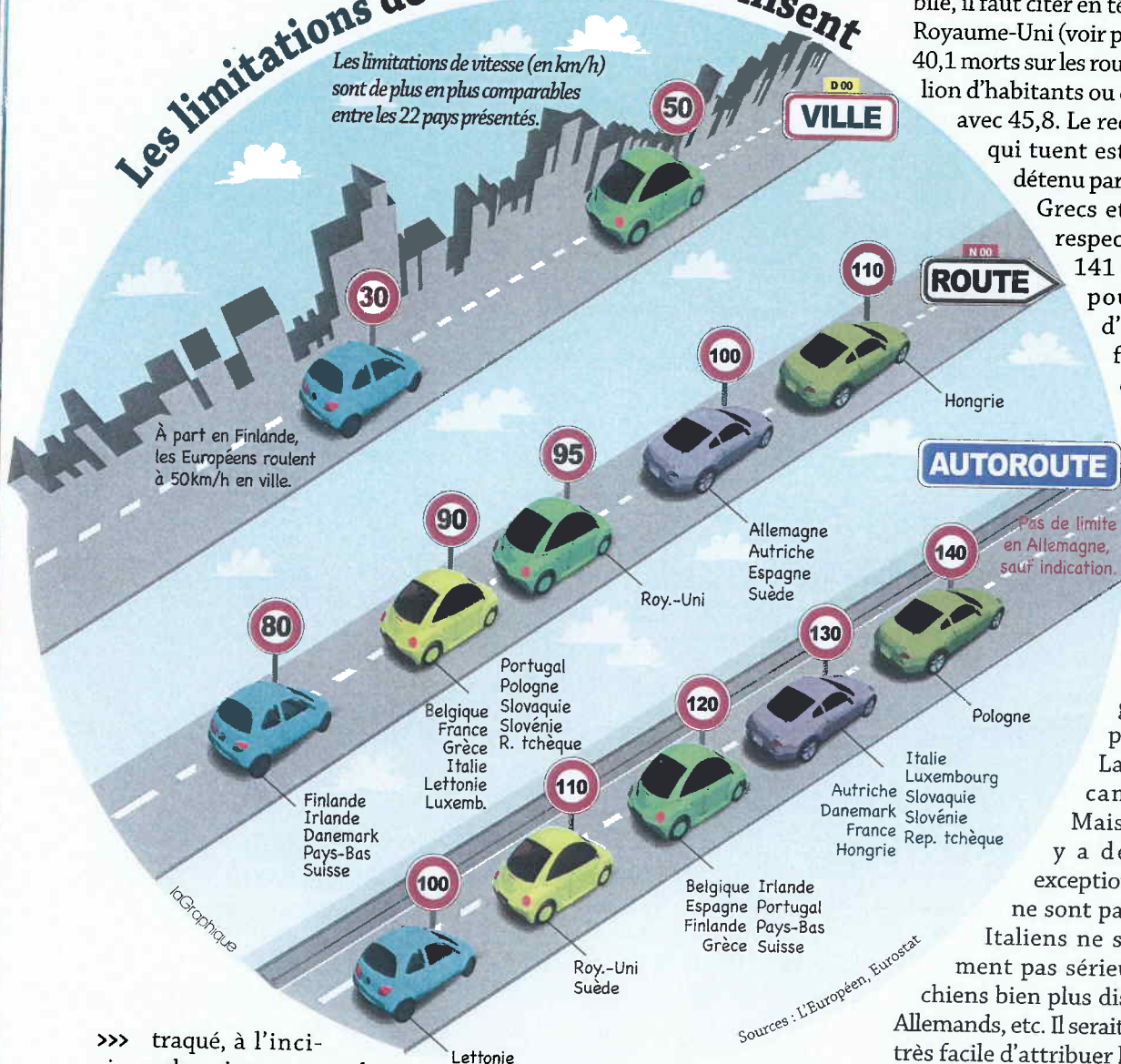
Chaque année est ainsi rayée de la carte l'équivalent de la population d'une petite ville européenne : Dra-

guignan en France, Canterbury en Angleterre ou encore Aoste en Italie.

L'Europe est donc entrée en guerre contre les chauffards : à coup de radars flasheurs, de permis dont les points s'envolent, de limitations de vitesse à respecter au kilomètre près, de taux d'alcoolémie extrêmement faibles et d'amendes extrêmement fortes, de confiscations de véhicules et parfois même de peines de prison fermes. L'automobiliste européen ne serait-il plus qu'un animal >>>

# Les limitations de vitesse s'harmonisent

Les limitations de vitesse (en km/h) sont de plus en plus comparables entre les 22 pays présentés.



À part en Finlande, les Européens roulent à 50km/h en ville.

Pas de limite en Allemagne, sauf indication.

Sources : L'Européen, Eurostat

En matière de sagesse automobile, il faut citer en tête, et de loin, le Royaume-Uni (voir page 51) avec ses 40,1 morts sur les routes pour un million d'habitants ou encore la Suède avec 45,8. Le record des routes qui tuent est, en revanche, détenu par les Lettons, les Grecs et les Polonais : respectivement 184, 141 et 140,9 tués pour un million d'habitants. En fait, les pays européens peuvent se classer très grossièrement en trois groupes : les bons élèves du nord-ouest du continent, les méritants qui font des progrès – principalement les Latins –, et les cancras à l'Est.

Mais, bien sûr, il y a de multiples exceptions : les Danois ne sont pas si sages, les Italiens ne sont franchement pas sérieux, les Autrichiens bien plus dissipés que les Allemands, etc. Il serait bien entendu très facile d'attribuer les comportements des uns ou des autres à on ne sait quel trait particulier du caractère national. La courtoisie britannique, la discipline allemande, l'exubérance italienne, la légèreté grecque, l'exaltation polonaise expliqueraient tout... ou rien.

### Politique constante et suivie

La réalité est, comme souvent, bien plus terre à terre. Les pays qui obtiennent les meilleurs résultats sont ceux qui, depuis des décennies, se sont sérieusement attaqués au problème de la sécurité routière, ont mené une politique constante, suivie, vigoureuse. C'est, encore une fois,

>>> traqué, à l'incivisme chronique, que seul la peur du gendarme et de la sanction extrême peut détourner des imprudences fatales ?

Cette vision répressive, et très française du problème, a une certaine efficacité. La France a réduit le nombre de ses tués sur les routes de 29,4 % en cinq ans. Mais le recul est nettement plus important au Portugal, avec une baisse dans le même temps de 49,8 % ; les Espagnols font presque aussi bien avec un repli de 47,8 % ; le nombre de morts a également chuté de 32 % en Allemagne... (voir infographie page ci-contre). Des réglementations beaucoup plus sévères

et des moyens accrus pour les faire appliquer sont, sans nul doute, indispensables. Mais, pour bon nombre de responsables de la sécurité routière en Europe, cela ne suffit pas. Car il existe des pays où il fait bon rouler avec moins de stress. Ceux où la prévention limite la répression, ceux où le civisme l'emporte sur l'égoïsme. Ceux où l'on peut se déplacer avec beaucoup moins de risques d'accidents qu'ailleurs, parce que chacun respecte les règles, donc l'autre, parce que rouler vite n'est pas forcément un signe de puissance et respecter les feux rouges un signe de soumission.

omoin, le recses n mil-Suède routes nche, ns, les mais : t 184, ) tués million ts. En pays is peu-lasser ssière-n trois es : les élèves or d-t du ent, les nts qui es pro-princi-nt les et les l'Est. sûr, il tiples Danois ges, les anche-Autri-que les ntendu rporte-à on ne tractère nique, érance, l'exal-eraiant

indéniablement le cas de la Grande-Bretagne, si souvent citée en exemple dans les colloques sur le sujet. Ce pays a pourtant furieusement aimé l'automobile et la vitesse, enfanté la Mini et la Rolls, sans parler d'Aston Martin ou de Jaguar, donné naissance à des stars du volant tels Jim Clark, Graham Hill ou Jackie Stewart, inventé les Cooper de Charles et John du même nom ou les Lotus de Colin Chapman. C'est pourtant dans cette île où l'on aime tant la course que l'on conduit le plus prudemment. Sans doute parce que risquer sa vie sur un circuit pour une première place ou un record n'a rien à voir avec risquer celle d'autrui ou de sa famille à la sortie d'un virage d'une petite route de campagne pris trop vite. Même philosophie chez les Suédois, dont les constructeurs automobiles, Volvo plus encore que Saab, ont toujours mis la sécurité du conducteur et des passagers au centre de leurs objectifs industriels et commerciaux. La ceinture de sécurité est d'ailleurs installée pour la première fois, en 1959, dans une Volvo Amazon.

**Mesures répressives disparates**  
Il n'y a pas de secret. Lorsque la sécurité routière est un choix de société consenti par tous, mise en œuvre par des autorités résolues à agir, elle progresse. Apparemment, le consensus pour plus de sévérité à l'égard

## Des amendes variables

Les contraventions pour excès de vitesse sont très diversifiées

Allemagne	70 - 600 €
Belgique	50 - 2 750 €
Espagne	90 - 600 €
Finlande	120 - +100 000 €
France	68 - 1 500 €
Hongrie	120 - 480 €
Italie	32 - 1 310 €
Pays-Bas	80 - 150 €
Portugal	20 - 600 €
Roy.-Uni	70 - 1 100 €
Suède	150 - 400 €
Rep. tchèque	20 - 70 €

des conducteurs dange reux existerait partout, du cercle polaire au détroit de Gibraltar, des côtes du comté de Kerry, le plus à l'ouest de l'Irlande, aux contreforts des Carpates. Ce qui ne veut pas dire que toutes les sanctions seraient acceptées partout de la même façon.

Selon le rapport Sartre (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe, traduit par les autorités de l'Union européenne et réactualisé régulièrement depuis 1991, il existe de vraies disparités d'appréciation des mesures répressives, et elles tiennent à des facteurs socioculturels, au niveau de développement des pays et à leur tradition. Là encore, on reconnaît des groupes de pays qui pourraient laisser à penser que les brumes du Nord calment les esprits, quand le soleil du Sud les échauffe. Ce n'est bien sûr pas si simple. En ce qui concerne la consommation d'alcool, par exemple, dans les pays du Nord on ne boit pas souvent, mais >>>

## L'alcool banni

Au volant, les taux maximaux d'alcoolémie autorisés varient de 0 à 0,8 g/l

0,8

Irlande, Lettonie, Royaume-Uni

0,5

Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Slovaquie, Suisse

0,3

Espagne\*

0,2

Pologne, Suède

0

Hongrie, Slovaquie, Rép. tchèque

\* pour les jeunes conducteurs

Sources : L'Européen, Eurostat

## Moins de morts sur la route

	Nombre de tués... en 2008	... variation 2008/2003	... pour 1 million d'habitants
Allemagne	4 482	-32%	54,30
Autriche	679	-27%	82,80
Belgique	834	-38%	80,20
Danemark	392	-9,2%	72,60
Espagne	2 800 (1)	-47,8%	64,50
Finlande	320	-16%	61,50
France	4 274	-29,4%	70,65
Grèce	1 566	-3%	141
Hongrie	1 232 (2)	-7%	123
Irlande	279	-16,7%	68
Italie	4 914	-18,3%	84,50
Lettonie	419 (2)	-12%	184
Luxemb.	35	-34%	70
Pays-Bas	750	-31%	46
Pologne	5 425	-3,8%	140,90
Portugal	776	-49,8%	73,90
Roy.-Uni	2 466 (3)	-29,7%	40,10
Slovaquie	558	-13,5%	103
Slovénie	196	-19%	98
Suède	412	-22%	45,80
R. tchèque	992	-32%	97,25
Suisse	357	-34,6%	48,20

*Pas de secret...  
Lorsque la sécurité  
routière est un  
choix consenti par  
tous, elle progresse*

>>> beaucoup d'un coup, surtout si l'on fait la fête. Et dans ceux du Sud, on boit peu, mais souvent. La réglementation tend à s'unifier autour de 0,5 gramme d'alcool par litre de sang comme limite au-delà de laquelle on est sanctionné. Les Suédois vont plus loin avec 0,2 et nombre d'États de l'Est européen ont adopté un seuil de tolérance de 0 gramme d'alcool dans le sang. Un niveau très sévère dans des pays où l'on boit parfois beaucoup et souvent ? Reste à savoir comment cette réglementation est en réalité appliquée, là où la corruption règne et où l'indulgence vis-à-vis des ivrognes est de mise ? En tout cas, plus des trois-quarts des conducteurs européens acceptent l'idée d'un taux d'alcoolémie limité au volant. En Finlande, en Suède, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, l'idée que celui qui boit ne conduit pas est généralement respectée. Le même principe de précaution s'impose, peu à peu, plus au Sud. Mais à petite vitesse : les Grecs auraient une nette tendance à l'ignorer en estimant le risque d'être contrôlé "très faible". Les Néerlandais ou les Suédois aussi qui, pour autant, évitent de conduire s'ils pensent avoir dépassé le taux légal d'alcoolémie. Civisme contre peur du gendarme, respect de la loi contre goût de la transgression...

**Grande disparité entre les pays**  
La diversité européenne apparaît partout. En ce qui concerne la limitation de vitesse, par exemple. Majoritairement, les conducteurs avouent qu'ils la dépassent surtout sur autoroute. Par ailleurs, ils la respectent, en particulier dans les zones >>>

PAYS-BAS

## Quelle vitesse faut-il respecter ?

Quand ralentir ? Où reprendre une vitesse de croisière normale ? Dans un petit pays très peuplé et très urbanisé, il devient de plus en plus difficile de savoir si l'on se trouve, oui ou non, dans une agglomération.

Selon une enquête publiée le 13 mai par l'Association des automobilistes néerlandais (ANWB), la plus grande confusion règne sur les vitesses à respecter ; 30 ou 50 km/h en ville, 80 sur les routes, 100 sur les voies rapides, 120 sur les auto-

routes. Mais où commence l'agglomération ? Il y a tant de maisons partout, le long des routes néerlandaises, notamment dans la région du Randstad, une conurbation continue qui englobe Rotterdam, La Haye, Amsterdam et Utrecht. Là, on s'y perd.

Pour éviter les pièges, l'ANWB, qui compte 3,9 millions d'adhérents, réclame plus de panneaux, ainsi qu'une signalisation précise et claire. ■

SABINE CESSOU AMSTERDAM

PORTUGAL

## Le matraquage a payé

Images chocs, thèmes tabous, questions directes et réponses fermes. Entre février 2001 et janvier 2002, le *Diario de Noticias* (DN) – le Quotidien des nouvelles – a bousculé les idées reçues avec sa campagne *Estrada viva* (la route en vie). Une pleine page quotidienne consacrée à la sécurité routière – ou à son absence – pendant deux ans, puis une page par semaine les deux années suivantes : le DN, très respectable quotidien de référence au Portugal, venait de se lancer dans le lobbying. « *Un lobbying voulu par la direction de l'époque et assumé par l'ensemble de la rédaction* », explique Paula Sanchez qui a un temps coordonné la rubrique. Des centaines d'articles dérangeants comme cette "une" (ci-dessus) sur les erreurs "comptables" de la Direction générale des routes (DGV). *Estrada viva* a contraint les politiques à

prendre des mesures et les conducteurs à prendre leurs responsabilités. La fin du fatalisme a fait passer le nombre de tués sur les routes de 2 000 en moyenne par an à 776. Pourtant, près de dix ans après la campagne du DN, le Portugal ne prend toujours pas en compte la mortalité trente jours après l'accident. Mais la norme européenne sera adoptée l'an prochain. ■

MARIE-LINE DARCY LISBONNE



ALLEMAGNE

## Autoroutes : le mirage de la liberté

Si la pédale d'accélérateur vous démange, vous pouvez encore vous défouler avec votre bolide sur les autoroutes allemandes. La limitation de vitesse est un sujet récurrent depuis des années dans le débat politique outre-Rhin. Mais au pays des grosses berlines surpuissantes, il est bien difficile de se résoudre à la limiter. Le dernier projet de loi visant à instaurer un maximum de 120 km/h a été repoussé en mai 2008 par la grande coalition gauche-droite au pouvoir. Du coup, l'Allemagne reste le seul pays d'Europe à n'avoir aucune limitation de vitesse sur ses autoroutes. Aucun radar automatique ne viendra gâcher votre course folle et vous ne serez pas ralenti par les péages : les 12 500 kilomètres d'autoroutes sont entièrement gratuits pour les véhicules particuliers. Bref, les *Autobahnen* restent un paradis pour les fous du volant. Mais un paradis théorique.

### Une limitation par tronçons

Car, dans les faits, le tableau est différent. D'abord parce que certains tronçons d'autoroute, jugés les plus dangereux, ont une vitesse limitée. Et gare à qui la dépasse ! Depuis le 1<sup>er</sup> janvier dernier, les montants des amendes ont été doublés et peuvent atteindre 600 euros. Mais, dans un pays où les conducteurs restent encore assez disciplinés et où la police a multiplié les moyens techniques de surveillance, ces limitations sont assez bien respectées. Revers de la médaille, cela engendre des ralentissements brusques qui peuvent surprendre les automobilistes peu familiers du parcours et qui déboulent le pied au plancher. Comme les tronçons concernés sont en général assez courts, l'alternance rapide de zones limitées et libres entraîne une conduite saccadée parfois périlleuse.



Aucune limite n'est imposée sur le réseau autoroutier, mais il existe une "vitesse recommandée" de 130 km/h. L'ignorer peut coûter très cher en cas d'accident.

Il faut ensuite tenir compte de l'état des autoroutes. C'est le prix de la gratuité : les *Autobahnen* sont entretenues par un État fédéral qui fait ce qu'il peut et souvent peu. Résultat, la qualité des voies se dégrade. Le réseau est vieux et saturé. La vitesse est souvent ralentie par la qualité de la chaussée et par les fréquents et interminables travaux. Enfin, il vaut mieux faire preuve de la plus grande prudence ou de la plus grande maîtrise. Car si aucune limite n'est imposée, il existe, depuis 1978, une "vitesse recommandée" de 130 km/h sur l'ensemble du réseau autoroutier. Et en cas d'accident, si vous n'avez pas tenu compte de cette recommandation, elle constitue une circonstance aggravante qui sera retenue contre vous devant le tribunal.

Bref, si la grande vitesse existe bien sur les autoroutes allemandes, elle n'a ni l'ampleur ni les conséquences néfastes que l'on imagine. Avant tout parce que l'automobiliste allemand est respectueux de la loi au point qu'un stationnement en double file ou un passage des feux à l'orange sont assez exceptionnels, même dans les grandes villes. Voilà qui explique pourquoi l'Allemagne est plutôt bien placée en Europe en termes d'accidents de la route. Mais elle le serait encore mieux sans l'état assez déplorable de son réseau, aussi bien autoroutier que – surtout – national et secondaire. Ce n'est pas un hasard si le plan de relance, voté en janvier, a prévu une enveloppe de 6 milliards d'euros pour rénover l'ensemble des routes. ■

JAN FRÄNKEL FRANCFORT

© DPA/MAXPPP

l'agglomération néerlandaise de la région de Rotterdam, Amsterdam, Utrecht.

ANWB, d'adhésion, précise

AMSTERDAM

la piste entre Visou e Averno con...

ore  
fortes graves  
médicos

AMM

GRUPO

SECRETARÍA DE POLÍTICAS

SECRETARÍA DE POLÍTICAS

conductores  
responsabilidades  
pasadas  
rutas  
en 776.  
después la  
regulacion  
compte la  
des accidente  
española

LISBONNE

2009/N°2

N°2/JUILLET - AOÛT 2009/L'EUROPÉEN

>>> résidentielles. Mais l'idée d'un contrôle encore accru n'a pas l'accord de tout le monde : 39 % des Suédois contre 73 % des Hongrois. Il est vrai que les routes magyares sont sensiblement plus "accidentogènes" que celles des Scandinaves. Le port de la ceinture de sécurité est, lui, diversement accepté, avec, là aussi, une grande disparité des attitudes entre les régions européennes et entre les pays. 68 % des conducteurs italiens avouent ne pas systématiquement la boucler, contre 20,4 % des Portugais.

Reste que malgré toutes ces différences, la grande majorité des conducteurs interrogés dans l'enquête Sartre (83 %) sont favorables à l'objectif de la Commission européenne qui est de réduire les accidents mortels de moitié entre 2003 et 2010. L'objectif ne sera pas atteint, ne serait-ce parce que l'Union européenne a intégré des nouveaux pays pour lesquels la sécurité routière n'est pas forcément une priorité.

### Qualité des routes et sécurité vont de pair

Alors comment mettre de l'ordre, harmoniser ce maquis des réglementations et faire évoluer dans le bon sens les comportements des citoyens européens au volant ? Bruxelles s'est emparée de la question. Rude tâche, d'abord et comme d'habitude parce que les pays restent jaloux de leur souveraineté, même lorsqu'il s'agit de l'état des macadams. Il n'échappe pourtant à personne que la qualité des routes va de pair avec la sécurité routière. Le revêtement des autoroutes belges, allemandes ou autrichiennes n'a pas grand-chose à voir avec celui des françaises. Les réseaux de routes secondaires sont ici ou là en piteux état. La Lettonie n'a pas du tout d'autoroutes. La Roumanie n'en possède que 53 kilomètres. Depuis leur adhésion à l'UE, les Roumains n'ont pas construit un seul kilomètre d'infrastructure routière : 25 000 des 82 000 kilomètres de routes qui parcourent >>>

### LETTONIE

## Corruption contre contravention

**C**ontrôle de routine sur une route en rase campagne lettone. Un policier, ceint d'un gilet jaune fluo, inspecte les papiers, puis le véhicule. Un collègue attend au volant de la voiture balisée. Pneus un peu trop lisses, clignotant déficient ? La personne prise en défaut est invitée à s'asseoir sur le siège avant droit du véhicule de police. Remontrances du fonctionnaire, annonce d'une contravention imminente, à moins que...

La personne contrôlée sort un peu d'argent, quelques billets peuvent suffire. Qui disparaissent, ni vu ni connu, dans la poche du policier en

échange de sa grande clémence. Cette scène est fréquente sur les routes de Lettonie, où les policiers – déjà mal payés à la base – ont vu leurs salaires réduits de plus de 15 % par la crise économique qui frappe durement la région. ■

ANTOINE JACOB RIGA



### FINLANDE

## Des amendes liées au revenu

**L**e Finlandais conduit prudemment : 120 km/h sur autoroute et 30 km/h en ville. Bien sûr, il lui arrive quand même de commettre des excès de vitesse et là, le montant de l'amende se calcule au prorata des revenus du contrevenant ! Jusqu'à 19 km/h d'excès, tout va bien : le tarif est de 120 euros pour tout le monde. Ensuite, c'est le massacre ! En mars 2009, le millionnaire Jari Bär a écopé de 112 000 euros pour un excès de 22 km/h. Anssi Vanjoki, vice-président de Nokia,

détient toujours le record absolu avec 116 000 euros pour avoir piloté sa moto à 75 km/h en zone urbaine. Mais le système a ses limites. Un taxi d'Helsinki, qui roulait à 204 km/h sur le périphérique local limité à 100 km/h, n'a payé que 360 euros d'amende. Chauffard mais pauvre... Et la sécurité routière dans tout ça. Reste que la Finlande brille par le petit nombre d'accidents de la route et de morts au volant. ■

JEAN-PIERRE FRIGO HELSINKI

GRANDE-BRETAGNE

## Les routes les plus sûres d'Europe

**A**llez, avouons-le. En arrivant à Londres, il y a quelques années, on a eu un peu de mal à se faire à la circulation britannique. Avec une limite de vitesse à 110 km/h sur l'autoroute (environ 70 miles à l'heure), l'excès n'est jamais loin pour qui a appris à conduire en France dans les années 1990. Et avec des radars installés un peu partout sur les grandes artères de Londres, les amendes ont commencé à pleuvoir, arrivant par la poste deux ou trois semaines après l'infraction. Alors, de gré ou de force, il a bien fallu changer d'attitude et se mettre à respecter les limitations.

Il faut le reconnaître, dans leur grande majorité, les Anglais sont courtois au volant. Les statistiques sont formelles : avec environ 2 500 personnes décédées l'an dernier (en extrapolant les chiffres du

quatrième trimestre 2008, non disponibles au moment de notre parution), les routes d'outre-Manche sont les plus sûres d'Europe.

L'explication est probablement à chercher partiellement dans la psychologie de la société britannique. Nos voisins anglais adorent les circuits de course. Mais pas question de ne pas respecter les règles sur les routes communes. De même que l'Anglais fait la queue en attendant le bus, il respecte (généralement) le code de la route...

### Des politiques constantes

Derrière cette attitude collective, la sécurité routière outre-Manche est aussi – et surtout – le résultat de politiques publiques qui datent de trente ans et ont été menées de façon constante et déterminée. Dès les années 1970, les campagnes pour le port

de la ceinture de sécurité martèlent les esprits. Avec un slogan qui a marqué toute une génération : « *Clunk!* [bruit de la portière qui se ferme] *Click!* [bruit de la ceinture] *Every trip* [à chaque voyage]. »

Les efforts ont également porté sur l'amélioration des routes. La signalisation a été perfectionnée pour éviter de surprendre les conducteurs au dernier moment. Les routes ont été modifiées pour réduire la vitesse. Impossible, à Londres, de prendre un raccourci pour gagner du temps : hors des principales artères, il y a presque partout des dos-d'âne, voire des chicanes, installés pour briser les pointes de vitesse.

Et là où il n'y a pas de ralentisseurs, les radars sont un excellent moyen de dissuasion. Comme pour les caméras de surveillance, les autorités britanniques se sont enthousiasmées pour ce moyen de surveiller la vitesse, avec plus de 6 000 appareils installés. Pas question de prendre les automobilistes par surprise : de petites lignes blanches caractéristiques au sol indiquent l'emplacement exact où la vitesse est mesurée.

Les Britanniques commencent désormais à s'interroger sur la suite. Le plan actuel de lutte contre l'insécurité routière arrive à échéance l'année prochaine et le nombre de morts sur les routes a moins diminué ces dernières années. Certains souhaitent lancer une campagne sur le modèle suédois, qui tendrait à atteindre zéro mort. D'autres préfèrent des mesures plus ciblées, notamment en ce qui concerne l'alcool au volant, qui reste un vrai problème outre-Manche. Mais un tel débat ne peut avoir lieu que dans un pays qui, en matière de sécurité routière, peut déjà passer à l'étape suivante. ■

JEREMY SIMPSON, À LONDRES



© J. HARRIS/REA

Même si la plupart des radars sont signalés, les contrôles aléatoires existent.

## Harmoniser les codes de la route et faire évoluer les comportements

>>> Le pays sont pavées. Bruxelles se proposait de mettre sur pied des inspections des réseaux routiers des uns ou des autres pour faire pression sur les pays les plus en retard et pour leur proposer des aides techniques et financières. En juillet 2007, la commission des transports du Parlement européen a rejeté cette proposition. Trop bureaucratique, paraît-il. En revanche, industriels et eurocrates font avancer les technologies embarquées qui garantissent la sécurité des voitures : système automatique d'appel d'urgence, contrôle électronique de la stabilité, systèmes anticollision. Toutes innovations que la commission pourrait rendre obligatoires.

### L'Europe de la "contredanse" se met en place

Les limitations de vitesse s'harmonisent : 130 ou 120 sur autoroute, 100 ou 90 sur route, 50 en ville. Le permis à points se généralise : treize pays l'ont adopté et quatre y viennent. L'allumage des phares de jour, adopté par huit pays, recommandé dans deux, pourrait lui aussi gagner du terrain. Enfin, un projet de directive de l'automne 2008 prévoit d'établir un réseau d'informations électroniques internationales pour qu'un conducteur commettant des infractions dans un pays qui n'est pas le sien puisse être poursuivi chez lui. Autrement dit, l'Europe de la "contredanse" se met en place.

Qu'elle n'empêche pas le plaisir de la conduite, donc du voyage, car l'Europe, alors que les vacances approchent, mérite aussi de se découvrir au volant. ■

### SUISSE - AUTRICHE

## Rigueur contre laxisme

Des paysages montagneux, des routes sinueuses, des hivers rigoureux : l'Autriche et la Suisse, pays alpins, ont des topographies et des climats proches. Mais lorsque l'on regarde les chiffres de la sécurité routière, ils paraissent très éloignés. Alors que la Confédération helvétique fait office de modèle, tant la politique y est répressive, les contrôles omniprésents et la formation pointue, la République autrichienne n'arrive pas à atteindre ses objectifs de moins de 500 tués, pour la septième année consécutive. Car même si les chiffres de mortalité sur les routes sont en baisse, il ne fait pas bon rouler sur les routes autrichiennes.

Dans les villages autrichiens isolés, reliés par des routes de campagne qui doivent franchir des cols, les personnes âgées, de plus en plus

nombreuses, sont totalement dépendantes de leur véhicule. Vienne n'a pris aucune mesure préventive. Les autorités suisses, elles, les obligent à suivre une formation pour les aider en cas d'accident grave.

### Pas de péages dissuasifs

L'Autriche est aussi devenu un pays de transit depuis l'élargissement de l'Union européenne, 45 % des tués sur les autoroutes sont étrangers. Mais les projets de nouvelles voies autoroutières, voulues par Bruxelles, sont freinés par le mécontentement populaire. Car, contrairement à la Suisse, il n'y a pas, en Autriche, de péages dissuasifs ni d'interdiction de passage des gros poids lourds.

Autre problème majeur, au Tyrol, l'alcoolisme. Les campagnes de sensibilisation ne semblent pas

efficaces. L'ex-leader populiste, Jörg Haider roulait à 143 km/h dans une zone limitée à 70 km/h avec un taux d'alcoolémie de 1,8 g par litre de sang lorsqu'il a perdu le contrôle de son véhicule. La rigueur suisse veut que l'on retire le permis de conduire lorsque le taux d'alcoolémie est supérieur à 0,5 g. Elle sanctionne les automobilistes en excès de vitesse au kilomètre près. Les Länder autrichiens ont, eux, du mal à jouer l'harmonisation. Ils ne cessent de différer l'augmentation du niveau des sanctions pour alcoolisme et excès de vitesse. La vérité n'est pas la même selon le versant des Alpes sur lequel on se trouve. ■

MARJORIE GRASSLER PARIS



Excès de vitesse, alcool au volant, itinéraires poids lourds... la Suisse applique une politique répressive, quand l'Autriche tergiverse encore.

© R. MÜHLINGER/PICTURE DESK

depen-  
ne n'a  
ive. Les  
obligent  
es aider

fs

un pays  
sement  
5 % des  
étran-  
ouvelles  
es par  
le mé-  
e. Car,  
il n'y a  
dissua-  
age des

eur, au  
pagnes  
ent pas  
-leader  
Haider  
km/h  
limitée  
vec un  
mie de  
le sang  
ontrôle  
rigueur  
n retire  
nduire  
polémie  
g. Elle  
tomoto-  
vitesse  
s. Les  
nt, eux,  
rmoni-  
ent de  
tion du  
s pour  
vitesse.  
même  
pes sur  
LER PARIS

09/N°2



ZOOM

## À Drachten, la ville libérée des feux rouges

*Au centre de cette ville de la Frise néerlandaise, finies les interdictions et leur lot de signalisations. Seul responsable de sa sécurité, l'automobiliste n'en est que plus prudent. Du coup, finis les accidents graves.*

**I**l était une fois une petite ville où les automobilistes roulaient sans contraintes autres que leur propre sens des responsabilités... Drachten, 45 000 habitants, ville moyenne de la province de la Frise, au nord des Pays-Bas, tente depuis 2003 une expérience devenue presque légendaire. Les équipes de télévision s'y succèdent, venant d'aussi loin que l'Australie, pour filmer la curiosité. Paulo Coelho lui-même, le célèbre écrivain brésilien, y est allé de quelques lignes enthousiastes sur son blog, alimentant le mythe d'une ville libérée de

sa signalétique et de toute agressivité au volant.

Loin de son propre mythe, Drachten s'aborde comme toutes les villes de taille moyenne aux Pays-Bas. Avec ses ronds-points, ses feux rouges, ses limitations de vitesse, ses passages cloutés, ses pistes cyclables. « Nous n'avons jamais dit que nous avions supprimé tous les panneaux », précise Henry Frieswyk, le porte-parole de la commune. Dans le centre-ville, en effet, de grands panneaux bleus indiquent où sont les parkings, les places pour handicapés ou la direction à prendre pour se retrouver sur le

ring, le boulevard périphérique de la ville. Seule grande différence : les quinze feux rouges qui rendaient fous les conducteurs et provoquaient des accidents graves ont tous disparu, cédant la place à de vastes ronds-points bordés de fontaines ou plantés de lavande. Dans toute la ville, il ne reste plus que trois feux rouges, qui vont disparaître.

### Un concept pionnier

Drachten a été la pionnière d'un concept imaginé par l'ingénieur néerlandais, Hans Monderman, et qui se décline aujourd'hui en >>>

## ICI ET AILLEURS SÉCURITÉ ROUTIÈRE



L'intersection De Drift-Kaden, à Drachten. Ici, la seule règle valable est la priorité à droite. Le reste est laissé à l'appréciation des usagers, piétons, cyclistes et automobilistes.

© E. JOUSTRA

>>> plusieurs langues : Verkeersbordvrij ("sans signalisation routière", en néerlandais), Shared Space ("espace partagé", en anglais), "rue nue" ou "zones de rencontres", en français. Il ne s'agit pas seulement d'enlever les panneaux de signalisation et les marques au sol, mais aussi de remplacer l'asphalte par des briques rouges, dont les vibrations font ralentir les voitures.

À Drachten, l'essentiel de l'expérience tourne en fait autour de deux carrefours. Un rond-point, Laweiplein, emprunté par 20 000 personnes par jour, et une intersection, De Drift-Kaden, avec un trafic quotidien de 17 000 usagers. Ce carrefour en forme de croix se révèle le plus délicat à aborder pour les non-initiés. L'endroit est dépourvu de passages piétons, de panneaux stop ou céder le passage. La seule règle qui vaille, ici, c'est la priorité à droite. Le reste est laissé à l'appréciation des usagers, piétons, cyclistes et automobilistes. Ceux qui sont déjà engagés font signe aux autres de prendre place dans le trafic.

Koop Kerkstra, un urbaniste qui fut un temps en charge du projet, aime faire cette démonstration : il s'engage à reculons, à grandes enjambées, sur le rond-point de Laweiplein. Une voiture s'arrête aussitôt. Aucune insulte ne fuse, personne ne klaxonne. « *Je n'ai pas peur, dit-il, car je sais qu'ici les gens ont déjà réduit leur vitesse à moins de 30 km/h par prudence.* » Il n'y a pas de spécificité néerlandaise qui tienne, ou un quelconque civisme qui serait plus grand chez les gens du Nord. Selon Koop Kerkstra, toute la philosophie de l'espace partagé tient en ces quelques mots : « *Si on traite les gens comme des idiots, ils vont se comporter comme tels. Mais si on les responsabilise, ils réagiront en adultes.* »

### Même les cyclistes ralentissent...

En 2003, Laweiplein était l'un des carrefours les plus dangereux de la ville, avec 95 panneaux, des excès de vitesse et des carambolages réguliers. Aujourd'hui, sur ce rond-

point sans signalisation, même les cyclistes ralentissent. Chose inhabituelle aux Pays-Bas, ils se montrent hésitants et n'estiment pas avoir systématiquement la priorité. Liesl, une employée de bureau qui passe tous les jours à bicyclette par Laweiplein, n'est pas pour autant convaincue. « *Je n'arrive pas à m'y faire, dit-elle. Il faut prendre le temps de faire le contact visuel avec les automobilistes, ce n'est pas toujours évident.* » À l'hôtel de ville, on note un net décalage entre les discours et la pratique : « *Les gens critiquent et se montrent toujours sceptiques, note Henry Frieswyk, mais ils se comportent bien. Ils ne sont pas rassurés, donc plus prudents.* »

De fait, les résultats sont probants. Le nombre d'accidents provoquant la mort ou des blessures graves au centre-ville de Drachten est passé de huit par an, en moyenne, à zéro depuis 2003. Des accidents continuent de se produire, mais n'entraînent plus que des dégâts matériels. ■

SABINE CESSOU

ENVOYÉE SPÉCIALE À DRACHTEN