

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Juin 2022

Rapport au Parlement flamand

Approche en matière de points dangereux pour une meilleure sécurité routière

L'approche en matière de points dangereux doit permettre au gouvernement flamand de viser un trafic routier exempt de victimes d'ici 2050. Le programme historique, selon lequel 800 points dangereux devraient être traités en cinq ans, n'aura pleinement été mis en œuvre que 22 ans après son lancement, pour un coût d'environ un milliard d'euros. Depuis 2018, le gouvernement flamand a adopté une nouvelle approche : chaque année, il publie une liste dynamique des points dangereux détectés au cours de l'année en question. La liste dynamique de 2021 contenait 313 points dangereux : 101 lieux étaient nouveaux et 212 figuraient déjà sur des listes antérieures. Au cours des quatre années de fonctionnement dynamique, 580 points dangereux uniques ont été détectés ; pour 232 d'entre eux, des travaux étaient en cours de réalisation ou avaient été réalisés fin 2021. Le coût du fonctionnement dynamique n'est pas clair. Le gouvernement a assuré un suivi et une évaluation limités pendant toute la période de mise en œuvre ; il n'y a donc aucune certitude quant à l'utilisation optimale des moyens.

Contexte

Depuis 2001, la Flandre a donné vie à sa politique de sécurité routière sous la forme de plans stratégiques successifs. Les objectifs ont été systématiquement renforcés, mais le récent plan de sécurité routière (PSR) 2021 revoit les objectifs à la baisse pour 2025 et 2030 (respectivement 25 % de victimes en moins et 158 décès dus à un accident de la route). Les PSR successifs ont été élaborés sans aucune évaluation des plans précédents et leurs objectifs n'ont jamais été atteints. En 2000, 871 personnes sont encore décédées et 6.334 ont été blessées sur les routes flamandes. En 2020, ces chiffres ont certes été ramenés à 254 décès et 2.048 blessés graves, mais la réalisation de l'objectif ultime de la campagne Vision zéro d'ici 2050 reste un défi majeur. Bien que le coût sociétal des accidents de la route diminue d'année en année, proportionnellement au nombre de victimes d'accidents de la route, une étude récente de Vias estime encore ce coût à 5,4 milliards d'euros pour 2020 (y compris les blessés légers). En 2021, la ministre a mis en place une nouvelle structure, dont la responsabilité a été confiée au département de la mobilité et des travaux publics. La *Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer* (AWV) reste responsable de la mise en œuvre de la politique, mais n'a plus d'implication structurelle dans la préparation et l'évaluation de la politique.

Programme historique relatif aux points dangereux

En 2002, le gouvernement flamand a décidé de supprimer 800 points dangereux sur une période de cinq ans au moyen d'un budget de 500 millions d'euros. À la fin de l'année 2021, les travaux relatifs à 23 points dangereux, dont l'un faisait partie des 50 points les plus dangereux, n'avaient toujours pas été réalisés. Pour 199 lieux, soit 1 point dangereux sur 4, il a été décidé de ne pas opter pour une approche infrastructurelle (comme un rond-point ou un tunnel), mais pour une intervention mineure (telle que des marquages routiers ou des feux de signalisation). L'achèvement complet du programme historique est prévu pour fin 2024, soit plus de 22 ans après son lancement.

Le coût exact du programme relatif aux points dangereux n'est pas connu, mais selon les données disponibles, le coût en matière d'infrastructures atteint au moins 975 millions d'euros, soit près du double du montant initialement prévu. Il n'y a pas suffisamment de données fiables pour évaluer la maîtrise des coûts.

Pendant l'ensemble de la période de mise en œuvre (de 2002 à aujourd'hui) du programme historique relatif aux points dangereux, seul un suivi limité a été assuré. Le gouvernement flamand n'a procédé qu'à une seule évaluation des effets du programme, à mi-parcours de ce dernier, et les interventions mineures n'ont pas été prises en compte. Les conclusions ont confirmé l'utilité du programme relatif aux points dangereux, mais ont également indiqué qu'un examen plus poussé était nécessaire, notamment quant à la valeur ajoutée des solutions types. Une évaluation finale n'a jamais été réalisée.

Fonctionnement dynamique en matière de points dangereux

En 2018, le gouvernement flamand a mis en place une nouvelle approche concernant les points dangereux. En dressant chaque année une liste dynamique des points dangereux et en utilisant des *quick wins*, le gouvernement souhaite traiter plus rapidement le problème des points dangereux. Le fondement scientifique de ce raisonnement est minime. Les objectifs concrets portant sur la liste dynamique même formulés par le gouvernement sont peu nombreux, tant en ce qui concerne le nombre de points à traiter que le budget disponible. La liste la plus récente pour 2021 reprenait 313 points dangereux : 101 lieux étaient nouveaux et 212 figuraient déjà sur des listes antérieures. Depuis 2018, l'AWV a dressé quatre listes dynamiques, permettant ainsi de détecter un total de 580 points dangereux uniques. Pour 232 (40 %) de ces points, des travaux sont en cours de réalisation ou ont été réalisés, et seuls 125 de ces 232 points avaient été traités fin 2020. La moitié des points dangereux n'apparaît qu'une fois, tandis que l'autre moitié, plus persistante, revient plusieurs années. À partir des capacités disponibles en termes de budgets et de personnel, il est irréaliste de penser que les 580 points dangereux seront tous traités dans un délai raisonnable. L'AWV entend toutefois traiter à terme tous les points détectés ; le fonctionnement dynamique est dès lors plutôt limité. En outre, la hiérarchisation des points dangereux est principalement axée sur la vitesse, alors que les points persistants devraient être prioritaires par rapport aux points uniques.

L'AWV n'assure pas un suivi détaillé des implications budgétaires du fonctionnement dynamique et ne dispose pas d'une vue sur les dépenses totales pour les infrastructures de sécurité routière. Entre 2018 et 2020, à peine 92 millions d'euros ont été engagés pour les points dangereux de la liste dynamique. Cela indique que le budget est plus limité que dans le programme historique.

Réaction de la ministre de la Mobilité et des Travaux publics

La ministre s'est ralliée aux conclusions et recommandations de la Cour des comptes. Elle a défendu le fonctionnement dynamique et le choix stratégique des *quick wins*. Elle s'est également engagée à procéder à une évaluation approfondie du programme historique et du fonctionnement dynamique.

Informations pour la presse

La Cour des comptes contrôle les finances publiques fédérales, communautaires, régionales et provinciales. Elle contribue à améliorer la gestion publique en transmettant aux assemblées parlementaires, aux gestionnaires et aux services contrôlés des informations utiles et fiables, résultant d'un examen contradictoire. Organe collatéral du Parlement, la Cour travaille de façon indépendante des pouvoirs qu'elle contrôle.

Le Rapport *Aanpak van gevaarlijke punten voor een betere verkeersveiligheid* a été transmis au Parlement flamand. Ce rapport (en néerlandais) et le présent communiqué de presse sont disponibles sur le site web de la Cour des comptes (www.courdescomptes.be).