

Via sicura

Programme d'action de la
Confédération visant à
renforcer la sécurité routière

Office fédéral des routes OFROU
2005



Via sicura

Programme d'action de la
Confédération visant à
renforcer la sécurité routière

Table des matières

Avant-propos

1 Raison d'être d'un tel programme d'action

1.1 Les accidents de la route en Suisse	4
1.2 La mobilité routière aujourd'hui: le revers de la médaille	6
1.3 Mesures prises jusqu'ici	6
1.4 Comparaison avec le transport ferroviaire et aérien	7
1.5 La sécurité routière suisse en comparaison internationale	8
1.6 Collaboration internationale	10
1.7 Que faire?	11

2 La voie menant au programme d'action Via sicura

2.1 Mandats confiés par le Département et le Conseil fédéral	13
2.2 La «Vision zéro» pour la circulation routière	13
2.3 Le projet VESIPO	14
2.4 But et objectif du présent rapport	16

3 Objectifs, nécessité d'agir et champs d'action

3.1 Elaboration systématique du programme d'action	17
3.2 But suprême de Via sicura	17
3.3 Objectifs principaux et objectifs partiels de Via sicura	18
3.4 Nécessité d'agir aujourd'hui pour la sécurité routière	19
3.5 Champs d'action de Via sicura	21

4 Stratégies directrices et mesures

4.1 De la nécessité d'agir à la sélection des mesures (procédure)	23
4.2 Stratégies directrices et mesures relevant des divers champs d'action	27
Champ d'action «Sensibilisation et éducation»	27
Champ d'action «Formation et perfectionnement»	29
Champ d'action «Règles de comportement»	30
Champ d'action «Systèmes de contrôle et de sanctions»	32
Champ d'action «Véhicules»	34
Champ d'action «Infrastructure routière»	36
Champ d'action «Assurance qualité»	38
Champ d'action «Recherche et statistiques»	41
Champ d'action «Collaboration internationale»	43
Champ d'action «Organisation et ressources»	44
4.3 Estimation de l'efficacité des mesures prévues	45

5 Conséquences financières, juridiques et autres de Via sicura

5.1 Coût et utilité de Via sicura	48
5.2 Financement des frais non couverts du secteur public	50
5.3 Modifications juridiques requises	52
5.4 Rapport avec le droit international	52
5.5 Répercussions sur la société, l'économie et l'environnement	53
5.6 Conclusions	54

6 Planification en vue de la mise en oeuvre

6.1 Rapport adressé au Conseil fédéral	55
6.2 Activités législatives	55
6.3 Répartition des rôles et organisation	57
6.4 Communication	60

Résumé

Annexe I: Via sicura: Vue d'ensemble des mesures (y compris évaluation)

Annexe II: Liste des personnes ayant participé projet VESIPO

Via sicura

Programme d'action de la
Confédération visant à
renforcer la sécurité routière

Avant-propos

Plus de sécurité sur les routes, c'est possible!



La «Via» peut être «sicura»

Quel prix êtes-vous prêt à mettre pour votre sécurité? Vous êtes-vous déjà demandé, avant de prendre la route, d'emprunter votre vélo ou de monter dans votre voiture, quel est le risque que vous encourez réellement et si vous êtes suffisamment assuré?

Chaque année, les routes suisses tuent plus de 500 personnes et en blessent gravement plus de 6000 autres. Les accidents de la route tuent une personne sur cent; en moyenne, une personne sur dix est victime une fois dans sa vie d'un accident grave. C'est là un risque énorme: nous ne voulons ni ne pouvons tolérer les tragédies qui surviennent quotidiennement sur nos routes.

C'est pourquoi le Conseil fédéral veut réduire de moitié d'ici 2010 le nombre des morts et des blessés graves dus aux accidents de la route par rapport à la situation de l'an 2000. Plus de sécurité sur les routes, c'est possible – la «Via» peut être «sicura». Pour atteindre l'objectif de réduction de moitié, il faut encore intensifier ces efforts et, surtout, provoquer au sein de la population un vaste changement des mentalités dans le domaine de la sécurité routière.

Le programme d'action Via sicura montre désormais comment cet objectif peut être atteint. Quelque 80 experts délégués par des organisations spécialisées, des groupements d'intérêts, des autorités cantonales et communales, des milieux économiques et politiques ont pris une part active à son élaboration. Il a ainsi été possible de constituer un ensemble de mesures efficaces et réalisables tout en leur assurant une large acceptation.

La sécurité gratuite n'existe pas. Par le truchement de ce programme, on vous offre pour ainsi dire une «police d'assurance» capable de réduire sensiblement les risques que vous encourez en tant qu'utilisateur de la route. Grâce aux primes perçues, il sera possible d'investir dans les mesures proposées. C'est plus tard que l'on pourra en récolter les fruits, sous forme d'économies réalisées sur le coût des accidents, aujourd'hui élevé. Ces économies dépasseront les investissements réalisés: le programme d'action est donc parfaitement justifié sur le plan macroéconomique et aura des retombées positives pour tous les usagers de la route.

Il incombe désormais au Conseil fédéral et au Parlement de prendre les décisions nécessaires pour appliquer cette nouvelle politique de sécurité routière.

J'adresse mes remerciements à toutes celles et à tous ceux qui ont participé à l'élaboration du programme d'action et mis leurs connaissances spécialisées au service de la sécurité routière. Je serais ravi que les jalons politiques soient posés afin de nous permettre d'aborder ensemble, là encore avec ces nombreuses collaboratrices et collaborateurs, la mise en œuvre de Via sicura.

Rudolf Dieterle
Directeur

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Dieterle', with a long, sweeping horizontal stroke at the end.

1 Raison d'être d'un tel programme d'action

1.1 Les accidents de la route en Suisse

Diminution constante depuis 1971

Depuis le niveau record de 1773 tués et 18 785 blessés graves enregistré en 1971, la Suisse a fait d'énormes progrès en matière de sécurité routière. Malgré le doublement de la prestation de transport routier depuis trente ans, tant le nombre des tués que celui des blessés graves provoqués par les accidents de la route a pu être ramené sans interruption à environ un tiers.

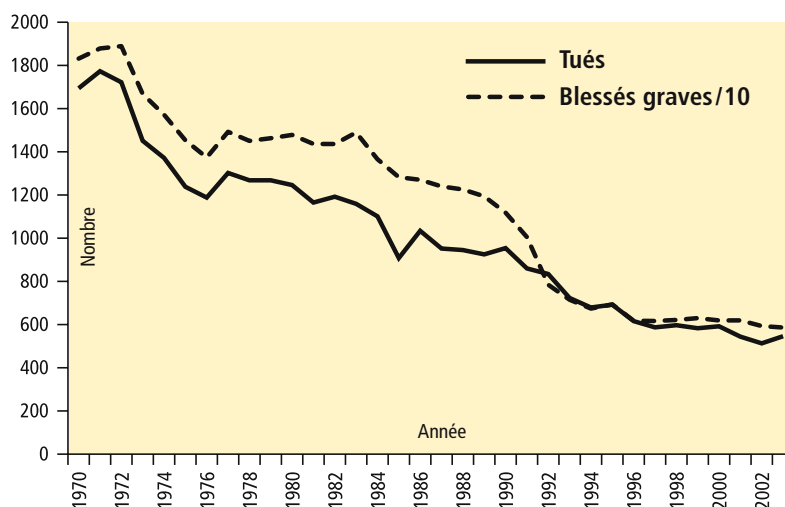


Fig. 1: Nombre de tués et de blessés graves sur les routes depuis 1970 (Source: OFS)

Stagnation depuis la fin des années 1990

A la fin des années 1990, le nombre de victimes d'accidents s'est mis à stagner aux alentours de 600 tués et d'un peu plus de 6000 blessés graves. En 2001 et 2002, un net recul du nombre de tués a à nouveau été enregistré. Malheureusement, cette tendance ne s'est pas poursuivie en 2003. Seul le nombre de blessés graves a continué à baisser légèrement, alors que celui des tués augmentait à nouveau.

Année	Tués	Blessés graves
1996	616	6177
1997	587	6116
1998	597	6213
1999	583	6299
2000	592	6191
2001	544	6194
2002	513	5931
2003	546	5862

Tableau 1: Chiffres relatifs aux accidents en Suisse 1996–2003 (Source: OFS)

Points noirs en matière d'accidents

Il est possible de subdiviser les points noirs en matière d'accidents en fonction des groupes de personnes, des lieux, des types d'accidents ainsi que des déficiences et des influences. Les tués et les blessés graves dus aux accidents de la route font partie des groupes d'usagers suivants:

Tués	Blessés graves	Usagers de la route concernés
48%	38%	Occupants de voitures de tourisme
18%	27%	Motocyclistes
16%	12%	Piétons
9%	15%	Cyclistes
3%	4%	Cyclomotoristes

Tableau 2: Points noirs en fonction de la participation au trafic et des catégories de personnes (source: OFS)

Un quart de tous les tués et blessés graves sont des jeunes entre 16 et 26 ans. Parmi les piétons, ce sont surtout les enfants et les personnes âgées, et parmi les cyclistes, les enfants et les adolescents qui sont le plus souvent touchés.

Le plus grand nombre de tués est recensé hors des localités et le plus grand nombre de blessés graves dans les localités. Les types d'accidents les plus fréquents sont indépendants de la configuration des lieux:

Taux	Type d'accident
19%	Collision avec un obstacle fixe en dehors de la chaussée
15%	Accident en cas de changement de direction vers la gauche
11%	Collision entre un véhicule et un piéton
9%	Dérapiage ou perte de maîtrise sans collision

Tableau 3: Points noirs en fonction des types d'accidents (source: OFS)

Les déficiences et influences les plus souvent citées dans les rapports d'accidents ayant provoqué des morts et des blessés graves sont:

Tués	Blessés graves	Déficiences/influences
28%	16%	Vitesse
18%	12%	Incapacité (p. ex. ébriété)
15%	18%	Inattention et distraction
9%	16%	Refus de priorité

Tableau 4: Points noirs en fonction des déficiences et des influences (source: OFS)

1 Raison d'être d'un tel programme d'action

1.2 La mobilité routière aujourd'hui: le revers de la médaille

Grande importance de la mobilité

La mobilité joue un grand rôle social et économique dans notre existence actuelle. Il est donc impossible de la restreindre, ce qui n'est d'ailleurs pas le but fondamental. Néanmoins, le prix social de la mobilité est aujourd'hui trop élevé.

Souffrances humaines

Les accidents de la route provoquent parfois des souffrances humaines incommensurables et entraînent souvent chez les personnes touchées des préjudices sociaux, des soucis et des angoisses personnels, sans parler des problèmes financiers. Ne serait-ce que pour cette seule raison, il est hors de question de fermer les yeux sur la perte de vies humaines ou les atteintes graves à la santé des individus et, a fortiori, de les tolérer. Aujourd'hui, la mobilité peut être garantie même sans avoir à payer ce lourd tribut humain.

Coûts macroéconomiques

Les accidents de la route provoquent non seulement des souffrances indicibles, mais aussi des coûts élevés pour l'économie publique. Il suffit de penser aux frais de sauvetage, de secours et de soins, au coût de la réparation des dommages matériels ainsi qu'aux frais de police et de justice, sans parler des frais administratifs. A cela s'ajoutent, au lieu de travail, les coûts dus aux postes à pourvoir et ceux éventuellement dus aux pertes de production nettes, sans oublier, sur le plan individuel, les préjudices immatériels subis par les victimes.

Les coûts macroéconomiques des accidents de la route s'élèvent actuellement à quelque 13 milliards de francs par année, chiffre obtenu en intégrant de manière prudente les préjudices immatériels des victimes (base de calcul: coûts des accidents de la route et du rail en Suisse 1998, Office fédéral du développement territorial [2002], compte tenu du nombre actuel d'accidents et de l'évolution des prix survenue dans l'intervalle).

L'assurance contre les accidents non professionnels (AANP), dans laquelle les accidents de la route représentent désormais plus de 40 pour cent des prestations d'assurance (statistiques d'accidents LAA 1998–2002, SUVA [2004]), montre par exemple tout le poids de ces coûts pour les divers organismes assurant le financement.

1.3 Mesures prises jusqu'ici

Des études et des conceptions précédentes avaient déjà pour but d'encourager la sécurité sur les routes suisses et, à cette fin, d'engager davantage la responsabilité de la Confédération. Citons en particulier le rapport de 1969 «La lutte contre les accidents de la route en Suisse» du groupe d'études nommé par le Département fédéral de justice et police (DFJP), ainsi que le rapport de 1993 «Sécurité routière – stratégies et mesures pour les années 90» du groupe d'experts en sécurité routière de l'Office fédéral de la police/DFJP. Le Conseil fédéral a chaque fois pris acte de ces travaux de conception, mais sans attribuer de mandat de mise en œuvre concret.

Mesures prises ces dernières décennies

Les succès de la sécurité routière ces dernières décennies sont dus à de nombreuses mesures et à différents facteurs, notamment l'introduction de limitations de vitesse, l'obligation du port de la ceinture de sécurité, l'obligation du port du casque, les progrès de la technique des véhicules, les améliorations du réseau routier, l'amélioration de la formation des conducteurs et la modération du trafic.

Révision de 2001 de la LCR

Avec la révision du 14 décembre 2001 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR), le Parlement a jeté les bases d'autres mesures de sécurité prometteuses. Citons les principales: l'abaissement du taux d'alcool à 0,5 pour mille, la possibilité de contrôles d'alcoolémie sans indices d'ébriété, un système de retrait du permis de conduire renforcé, le «permis de conduire à l'essai» ainsi que l'introduction de la formation en deux phases. Cette révision est entrée en vigueur dans sa totalité fin 2005.

1.4 Comparaison avec le transport ferroviaire et aérien

Des normes plus rigoureuses pour le transport aérien et le transport ferroviaire

Les normes de sécurité dans le transport ferroviaire et aérien sont sensiblement plus rigoureuses que dans la circulation routière. Dans les airs et sur les rails, les accidents causant des morts et des blessés graves ne sont pas acceptés, par principe. Pour ces deux systèmes de transport, la tolérance zéro s'applique aux erreurs provoquant des accidents. Tous les accidents et généralement aussi les «quasi-accidents» font l'objet d'études approfondies et les enquêtes aboutissent en règle générale à des mesures appropriées destinées à éliminer les causes des accidents.

Accident dû à un refus de priorité à un carrefour

Un automobiliste a brûlé le feu rouge à un croisement. Il est entré en collision avec une voiture de tourisme dont la conductrice circulait correctement. L'auteur de l'accident est mort sur le coup, la conductrice de l'autre voiture a été grièvement blessée, un passager l'a été légèrement.

En 2003, les refus de priorité ont provoqué:

- 33 accidents mortels
- 343 accidents ayant causé des blessés graves



Mesures prévues par Via sicura pour prévenir les accidents dus à un refus de priorité:

- réalisation de campagnes de sécurité
- formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs de motocycles et de voitures de tourisme
- intensification des contrôles de la circulation

1 Raison d'être d'un tel programme d'action

Mauvais résultats de la route	La circulation routière cause beaucoup plus de morts et de blessés que le train et l'avion. En moyenne, sur les années 2001 à 2003, les accidents de train en Suisse ont causé 31 morts et 44 blessés graves; les accidents d'avion, 28 morts et 9 blessés graves. Par comparaison, la route a tué 534 personnes et en a gravement blessé 5996 autres. Par kilomètre-passager, il y a eu en 2001 près de quatre fois plus de morts par accidents de la route que par accidents de chemin de fer. Par heure de voyage, le risque d'être victime d'un accident mortel est environ dix fois plus grand en voiture qu'en avion.
Comparaison nuancée entre les modes de transport	Lorsque l'on effectue une comparaison avec d'autres modes de transport, il ne faut pas oublier que dans la circulation routière – essentiellement individuelle – le potentiel de conflit est plus grand et que les usagers de la route sont principalement des particuliers ne conduisant pas à titre professionnel. Mais ces différences ne devraient pas se faire sentir au niveau de la philosophie de la sécurité: sur ce plan, le transport aérien et le transport ferroviaire ont un caractère d'exemplarité. En revanche, sur le plan des approches concrètes visant à améliorer la sécurité, ces particularités de la circulation routière doivent bien entendu être prises en considération.
1.5 La sécurité routière suisse en comparaison internationale	
Augmentation mondiale du nombre de victimes de la route	Dans le monde, on estime que les accidents de la route ont fait 1,18 millions de morts et entre 20 et 50 millions de blessés en 2002. L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) escompte un recul des victimes de la circulation de 30 pour cent d'ici 2020 dans les pays à haut revenu, mais une augmentation de 60 pour cent dans l'ensemble du monde. Les accidents de la route avanceraient alors au troisième rang mondial sur la liste des causes de décès dressée par l'OMS (1990: encore en neuvième position).
Tendance à la baisse en Europe	Sur le territoire de l'Union européenne (UE avec 15 Etats membres), le volume de trafic global s'est multiplié par trois ces 30 dernières années, alors que le nombre des morts sur les routes a diminué de moitié. De ce fait, les occurrences d'accidents dans l'UE et en Suisse se sont réduites dans la même proportion par rapport au volume de trafic.
Comparaison du taux de tués selon les pays	Le tableau ci-après présente les chiffres comparatifs actuellement disponibles des tués dans la circulation routière (les blessés graves ne sont pas indiqués par manque de données comparables). La Suisse fait partie des Etats les mieux classés, par comparaison avec ses voisins, ou plus exactement s'aligne sur le groupe de tête des Etats membres de l'UE, mené par le Royaume-Uni, la Suède et les Pays-Bas.

	Pour 1 million d'habitants				Pour 1 milliard de kilomètres-véhicule				Total (absolu)			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
UK	60	60	60	61	7	...	7	7	3 580	3 598	3 431	3 508
S	67	66	60	59	...	...	...	...	591	583	532	529
NL	68	62	61	64	...	...	8	...	1 082	993	987	1 028
CH	83	75	71	75	11	10	8	9	592	544	513	546
D	91	85	83	80	12	11	10	10	7 503	6 977	6 842	6 613
I	111	116	117	...	...	...	...	...	6 410	6 682	6 736	...
A	120	118	119	115	13	13	12	12	976	958	956	931
F	138	138	129	102	15	15	14	...	8 079	8 160	7 655	6 058

Tableau 5: Nombre de tués dans la circulation routière entre 2000 et 2003
(Source: IRTAD/OFS)

Nouvel effort en France et en Italie

La France et l'Italie ont récemment montré de façon exemplaire toute l'efficacité que peut avoir une action politique volontariste. Avec des sanctions plus sévères, des contrôles de circulation plus efficaces et des campagnes de communication, la France a réussi en un an (2003) à réduire de plus de 20 pour cent le nombre des victimes d'accidents, tuées ou grièvement blessées sur les routes. En Italie, selon les informations obtenues, des sanctions spectaculairement renforcées ont abouti récemment à un recul de près de 20 pour cent du nombre des tués dans la circulation routière. Toutefois, il convient de relever que ces deux pays sont partis d'un niveau de sécurité relativement faible, ce qui, par expérience, rend les succès plus faciles.

Plans d'action et programmes à l'étranger

Ces dernières années, de nombreux Etats européens ont défini un plan d'action national ou un programme de sécurité routière et/ou des objectifs de sécurité routière quantifiés. A cet égard, il convient de citer par exemple l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, Chypre, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Irlande, la Lettonie, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie et la Suède.

Objectifs fixés par les pays en tête du peloton: UK, S, NL

Les trois pays qui occupent la tête en matière de sécurité routière se sont fixé les objectifs suivants de réduction du nombre des victimes d'accidents:

- Au Royaume-Uni, l'objectif de réduction défini pour 2000 ayant été dépassé en 1987, plusieurs objectifs ont été fixés pour 2010: réduction de 40 pour cent tant du nombre de morts que de blessés graves, réduction de 50 pour cent des enfants tués et gravement blessés et réduction de 10 pour cent des accidents provoquant des blessés légers.

1 Raison d'être d'un tel programme d'action

- En 1997, avec la «Vision zéro», la Suède s'est fixé des objectifs pour 2000 (réduction de 25 pour cent du nombre des tués) et 2007 (réduction de 50 pour cent). Bien que le succès escompté ne se soit pas produit statistiquement jusqu'ici, la Suède reste toujours en deuxième position des pays où la sécurité routière est la meilleure.
- En 1990, les Pays-Bas, avec leur philosophie «Sustainable Safety» (sécurité durable), se sont fixé des objectifs de réduction pour 2010: 50 pour cent de tués en moins et réduction de 40 pour cent des hospitalisations pour cause d'accidents de la route.

1.6 Collaboration internationale

Mission commune

Même si le renforcement de la sécurité routière dans chaque pays exige surtout des mesures au plan national, les échanges d'expérience, la collaboration et l'harmonisation sur le plan international revêtent aujourd'hui une importance tout aussi grande. C'est pourquoi diverses organisations internationales s'engagent activement en faveur de la sécurité routière, notamment la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE/ONU), l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) et l'Union européenne (UE).

Accords et résolutions de la CEE/ONU

La facilitation de la circulation internationale des personnes et des marchandises, y compris notamment leur sécurité, est l'un des objectifs prioritaires de la CEE/ONU. A cette fin, celle-ci a élaboré de nombreux accords internationaux dans le domaine de la circulation routière ainsi que diverses résolutions. C'est ainsi que les Etats membres sont incités à prendre par exemple des mesures concernant les contrôles techniques des véhicules et les règles de circulation en vue de leur mise en œuvre dans le droit national et que sont recommandées, à titre complémentaire, des mesures concernant l'alcool, la vitesse, la communication, l'éducation, la formation, les piétons, les cyclistes, les enfants, etc. (résolutions d'ensemble). La Suisse est représentée dans plusieurs groupes de travail de la CEE/ONU, notamment au sein du WP.1 (Working Party on Road Traffic Safety).

Résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies

En 2003 et en 2004, l'Assemblée générale des Nations Unies a également traité le problème de la sécurité routière et souligné son importance. Le 14 avril 2004, elle a invité l'OMS à assurer la coordination pour les questions de sécurité routière au sein du système des Nations Unies, en étroite collaboration avec les commissions régionales de l'ONU (donc également avec la CEE/ONU).

Dans son livre blanc «La politique européenne des transports à l'horizon 2010 – l'heure des choix» (2001), la Commission européenne a fixé à l'UE pour objectif de réduire de moitié le nombre des tués sur la route d'ici 2010. A cet effet, la Commission a élaboré le «Programme d'action européen pour la sécurité routière» («Réduire de moitié le nombre de victimes de la route – une responsabilité partagée», 2003). Elle propose au total 60 mesures portant sur les domaines du comportement routier, de la sécurité des véhicules, de l'infrastructure routière, du transport professionnel des marchandises et des personnes, des secours et de la prise en charge des victimes d'accidents ainsi que de la collecte, du dépouillement et de la transmission de données relatives aux accidents. En outre, la Commission a lancé la «Charte européenne de la sécurité routière»,

qui vise à faire participer au programme d'action un aussi grand nombre que possible de responsables.

Réunion des Ministres des Transports de l'UE

En 2003 et en 2004, les Ministres des Transports de l'UE réunis à Vérone ont expressément relevé la nécessité urgente d'agir en matière de sécurité routière et ont proposé des mesures à cet effet (Déclaration de Vérone du 24.10.2003 et Conclusions de Vérone du 26.10.2004). La Suisse avait également été invitée à cette réunion des Ministres des Transports de l'UE et y a apporté son concours.

CEMT

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) – dont la Suisse est membre – encourage depuis de nombreuses années l'échange d'expériences en matière de meilleures pratiques et a souligné à maintes reprises, par le biais de résolutions, sa volonté d'améliorer la sécurité routière. A Bucarest, en 2002, les Ministres des Transports se sont exprimés en faveur de l'élaboration d'une vision globale et de la fixation d'objectifs quantifiés.

1.7 Que faire?

Elaborer une politique cohérente

Dans le passé, des succès considérables ont pu être enregistrés s'agissant du renforcement de la sécurité routière (cf. chap. 1.1). Mais pour faire de nouveaux progrès importants, l'approche actuelle consistant à appliquer des mesures individuelles ne suffit plus. Il est au contraire néces-

Conduite désordonnée d'un conducteur âgé

Un conducteur de 70 ans désorienté a enfreint plusieurs interdictions de circuler et a franchi un îlot de tramway. Sur le trottoir d'enceinte, son véhicule a heurté deux bancs. Une des trois femmes qui y étaient assises est décédée sur place.

En 2003, les malaises passagers ont provoqué:

- 17 accidents mortels
- 159 accidents ayant causé des blessés graves



Mesures prévues par Via sicura pour prévenir les accidents provoqués par des conducteurs présentant une aptitude restreinte à la conduite:

- normalisation des conditions à remplir pour l'aptitude à la conduite
- contrôle périodique de l'aptitude à la conduite
- assurance-qualité du diagnostic de l'aptitude à conduire

saire d'élaborer une politique globale, cohérente et axée sur le long terme, fondée sur la nouvelle philosophie de sécurité de la «Vision zéro» (cf. chap. 2.2), assortie d'objectifs clairement définis et de mesures intégrées à une stratégie d'ensemble.

Faire preuve d'un engagement exceptionnel

Pour atteindre les objectifs, des efforts extraordinaires et un engagement exceptionnels vont être nécessaires dans les domaines de la politique et de l'administration. Les milieux politiques, à tous les niveaux, sont appelés à créer notamment les conditions cadres juridiques et financières favorisant une plus grande sécurité routière. Au niveau administratif, les questions de sécurité routière devront dorénavant être abordées avec encore plus de cohérence et les dispositions nécessaires aux mesures d'amélioration devront être prises de manière volontariste.

Encourager la collaboration

S'agissant du renforcement de la politique de sécurité routière, la coopération de tous les acteurs aux niveaux fédéral, cantonal et communal, tout comme au niveau international, revêt une importance particulière. La Confédération ne pourra pas, isolément, réaliser de nouveaux progrès en matière de prévention des accidents. Elle doit donc encourager la collaboration de tous les milieux impliqués à l'intérieur des frontières nationales et au-delà et veiller à une action coordonnée.

Refus de priorité: un piéton accidenté

Un écolier attendait devant un passage pour piétons. Les véhicules venant de la droite se sont arrêtés et l'enfant a traversé la route. Il a alors été percuté par un véhicule venant de la gauche, qui l'a renversé sans freiner alors que la conductrice circulait à 50 km/h.

En 2003, les refus de priorité ayant entraîné des accidents impliquant des piétons ont provoqué:

- 26 accidents mortels
- 274 accidents ayant causé des blessés graves



Mesures prévues par Via sicura pour prévenir les accidents impliquant des enfants:

- modération du trafic
- suppression des endroits potentiellement dangereux
- suppression des points noirs
- éducation à la mobilité et à la sécurité à tous les niveaux de la scolarité
- réalisation de campagnes de sensibilisation
- formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs de motocycles et de voitures de tourisme

2 La voie menant au programme d'action Via sicura

2.1 Les mandats du département et du Conseil fédéral

Mandat du DETEC, rapport de base du bpa

Le chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger, a donné en mai 2000 à l'Office fédéral des routes (OFROU) le mandat d'élaborer les fondements de la mise en place d'une politique nationale de la sécurité routière. Celle-ci devrait être axée sur une circulation routière dépourvue d'accidents provoquant des lésions corporelles graves («Vision zéro»). Par le biais d'un mandat de recherche, le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) a accompli le travail de base requis; le rapport final «Elaboration des fondements d'une politique nationale de sécurité routière» a été achevé en mai 2002 (cf. chap. 2.3).

Sous le signe du développement durable

Depuis 2002, la nouvelle politique de sécurité routière fait partie intégrante de la «Stratégie Développement durable» du Conseil fédéral (mesure 17). Sans restreindre la mobilité, le Conseil fédéral vise «avec le concept «Vision zéro» le but d'une circulation routière sans morts ni blessés graves». En l'espace de dix ans, il veut diminuer d'au moins 50 pour cent le nombre des morts par accident de la route, en les faisant passer de 600 à 300. C'est en se fondant sur cet objectif que, sur proposition du DETEC, le Conseil fédéral a décidé en juillet 2002 de poursuivre les travaux entamés pour la nouvelle politique de sécurité routière et de confier au DETEC le soin de préparer les mesures ou modifications législatives nécessaires.

2.2 La «Vision zéro» pour la circulation routière

La «Vision zéro», une nouvelle philosophie de la sécurité

La «Vision zéro» est une philosophie de la sécurité qui repose sur la conviction que les accidents causant des morts et des blessés graves ne doivent être tolérés en aucune circonstance. Une circulation routière sans morts ni blessés graves est l'idéal visé (bien que certainement encore lointain) qui doit désormais présider à la politique de sécurité routière en Suisse, sous la désignation de «Vision zéro». La «Vision zéro» est appliquée depuis des décennies dans l'industrie et pour les autres modes de transport (cf. chap. 1.4). Dans la circulation routière, c'est le Parlement suédois qui l'a élevée pour la première fois et officiellement au rang de doctrine, en octobre 1997.

Mandat constitutionnel

La «Vision zéro» s'appuie également sur la Constitution fédérale (cst.). L'article 10 cst. proclame le «droit à la vie et à la liberté personnelle» et inclut le droit à l'intégrité physique et psychique. La reprise de la «Vision zéro» comme idéal pour la sécurité sur les routes suisses atteste de la ferme volonté de la Confédération de remplir le mandat constitutionnel cité plus haut, dans le domaine de la sécurité routière comme dans les autres domaines.

Responsabilité partagée

Les usagers de la route sont responsables de leur comportement. Ils doivent davantage être responsabilisés et incités à se comporter de manière sûre dans la circulation routière. Il est néanmoins inévitable que l'être

2 La voie menant au programme d'action Via sicura

humain commette des erreurs, même s'il fait preuve de la meilleure volonté du monde et du sens des responsabilités le plus développé. C'est pourquoi, selon la philosophie de la «Vision zéro», les autorités doivent – et cela relève de leur responsabilité – concevoir le système de la circulation de manière que les erreurs qui n'ont pu être évitées n'aient autant que possible aucune conséquence fatale, tant pour les coupables qu'a fortiori pour les innocents.

«Un système routier qui pardonne les erreurs»

L'idée du «système routier qui pardonne les erreurs» fait partie de la «Vision zéro» (connue dans le contexte international sous la notion de «Forgiving Roads») et comporte les éléments suivants:

- Un comportement dangereux doit être rendu largement impossible, notamment par des mesures techniques.
- Si un accident survient quand même, des mesures de sécurité au niveau de la technique et des constructions doivent offrir une protection contre les blessures graves.
- Lorsqu'il a été impossible d'éviter que des personnes ne soient blessées, l'intervention optimale des secours doit en minimiser les conséquences.

Les dispositifs pardonnant les erreurs dans le domaine de la route et des véhicules ne sauraient en rien décharger les usagers de la route de leur responsabilité de se comporter de manière sûre et peuvent seulement jouer un rôle d'appoint pour éviter les conséquences fatales des accidents.

2.3 Le projet VESIPO

Mandat imparti

Conformément au mandat imparti, le projet lancé en 2002 sous la houlette de l'OFROU avait pour objectif de formuler et de concrétiser une nouvelle politique fédérale de sécurité routière (VESIPO). Dans un premier temps, il s'agissait, en partant du rapport de base établi par le bpa (cf. chap. 2.1), de fixer les divers éléments de cette politique et d'élaborer un programme d'action en tenant compte de son acceptation politique. Cette partie du mandat est désormais achevée par le présent rapport.

Le programme Via sicura prend le relais de VESIPO

La concrétisation et la mise en œuvre de la nouvelle politique de sécurité routière constituent désormais la deuxième étape qui s'annonce. Le plan d'action à cet effet a déjà été mis au point dans le cadre du projet VESIPO (cf. chap. 5 et 6), dont le perfectionnement et la réalisation se dérouleront à l'avenir sous le nouveau nom de «Via sicura».

Contraintes politiques

A titre de pierre angulaire politique du projet VESIPO, le Conseil fédéral a simplement imposé la nouvelle philosophie de sécurité de la «Vision zéro» ainsi que «l'objectif de réduction de moitié» pour les dix premières

années (cf. chap. 2.1). C'est sur cette base que VESIPO devrait engager la suite du processus décisionnel.

Approche participative

Pour que cette nouvelle politique bénéficie suffisamment tôt d'un large soutien tout en étant réalisable, une approche participative a été retenue pour le projet VESIPO: la nouvelle politique de sécurité routière devrait être élaborée dans toute la mesure du possible «de bas en haut» et réunir les vastes connaissances et expériences de toutes sortes de spécialistes. La sécurité routière étant justement un domaine dans lequel nombre d'acteurs différents interviennent à des niveaux divers, le DETEC et l'OFROU ont considéré que leur intégration directe dans le projet était le meilleur préalable à une réussite sur le plan politique.

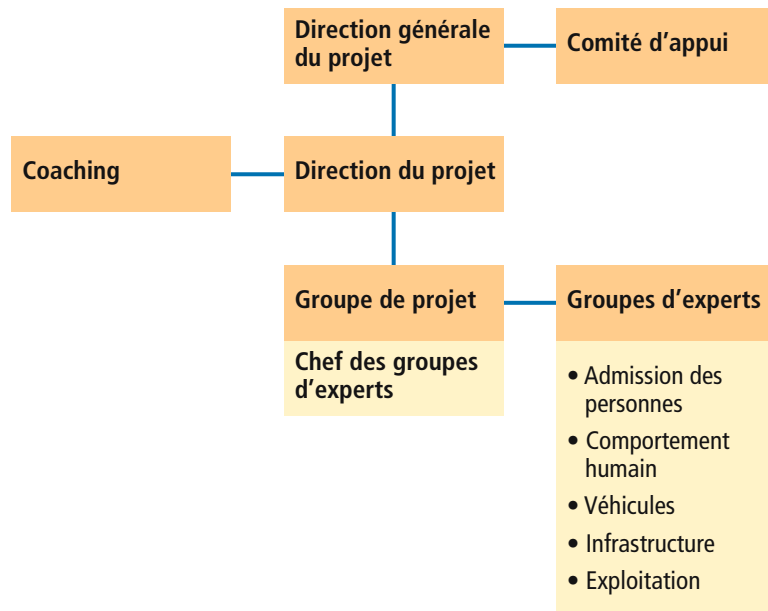


Fig. 2: Organisation du projet VESIPO (pour les collaborateurs, voir Annexe II)

Large participation

De janvier 2003 à septembre 2004, près de 80 personnes appartenant à des organisations spécialisées, des groupements d'intérêts, des autorités cantonales et communales, aux milieux économiques et politiques ont pris part au projet VESIPO. De même, quelque 20 collaborateurs de l'OFROU ont contribué à l'organisation du projet. Au total, cinq groupes de spécialistes ont été à l'œuvre pour VESIPO sur les thèmes de l'infrastructure, de l'exploitation, des véhicules, de l'admission des personnes et du comportement humain; par ailleurs, un comité d'appui a constitué l'organe de réflexion politique de la direction générale du projet.

Le processus participatif s'est subdivisé en cinq étapes:

- Etape I Saisie du problème, positionnement des tâches à résoudre
- Etape II Formulation de la vision et des objectifs
- Etape III Formation de la stratégie
- Etape IV Elaboration du système d'évaluation
- Etape V Sélection des mesures

Les étapes ont été franchies l'une après l'autre avec les participants au projet, et les résultats des travaux ont été apurés par la direction générale du projet avant chaque nouvelle étape.

2.4 But et objectif du présent rapport

Rapport final servant également de programme d'action

Le présent rapport conclut – de manière rétrospective – la phase du projet consacrée à la formulation de la politique et au processus participatif décrit ci-avant. Pour l'essentiel, il s'appuie sur les quatre rapports de synthèse de 2003/2004, qui rassemblaient les résultats intermédiaires des cinq étapes de travaux de VESIPO.

Il présente aussi – de manière prospective – le programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière pour les 15 prochaines années et donc la nouvelle politique nationale de la sécurité routière.

Collision frontale sans doute due à un assoupissement

Par bonnes conditions de circulation et de visibilité, une collision frontale s'est produite sur un tronçon de route rectiligne. On soupçonne que cet accident a été provoqué par l'assoupissement de l'un des deux conducteurs. Une personne est décédée, une autre a été grièvement blessée. Des accidents mortels se sont déjà produits à maintes reprises au même endroit.

En 2003, les moments de faiblesse passagers ont provoqué:

- 17 accidents mortels
- 159 accidents ayant causé des blessés graves



Mesures prévues par Via sicura pour prévenir les accidents provoqués à des endroits dangereux par des conducteurs dont la capacité de conduire est restreinte:

- réalisation de campagnes de sensibilisation
- formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs de motocycles et de voitures de tourisme
- suppression des points noirs
- séparation des sens de circulation sur des routes en dehors des localités
- allègements pour la constatation de l'incapacité de conduire

3 Objectifs, nécessité d'agir et champs d'action

3.1 Elaboration systématique du programme d'action

De la formulation de la vision et de l'objectif au faisceau de mesures

La nouvelle politique nationale de sécurité routière a été élaborée selon les principes méthodologiques de la gestion stratégique: dans un premier temps, le système d'objectifs a été défini sur la base du mandat du Conseil fédéral et de la philosophie de la «Vision zéro», puis la nécessité d'agir et les champs d'action correspondants ont été déterminés et, enfin, les orientations stratégiques et les mesures appropriées ont été fixées.

Objectifs	Nécessité d'agir	Champs d'action	Stratégies directrices	Mesures
Etat concret à rechercher par des actions délibérées	Différence entre l'état actuel et l'état recherché (comparaison sit. idéale / sit. réelle)	Niveaux d'intervention appropriés pour répondre à la nécessité d'agir	Approches instrumentales nécessaires pour atteindre l'objectif et leviers de la modification souhaitée	Actions individuelles, définies dans le temps et sur le plan matériel

Tableau 6: Le fondement stratégique de Via sicura

Mesures connectées sur le plan stratégique

Le vaste champ d'intervention et l'élaboration progressive de Via sicura ont garanti que les multiples aspects de la sécurité routière soient intégrés dans les réflexions. Les diverses mesures de Via sicura disposent ainsi d'un fondement stratégique commun et sont coordonnées les unes avec les autres.

3.2 But suprême de Via sicura

Moins de 300 morts et 3000 blessés graves d'ici 2010

Le but suprême de Via sicura est le suivant: D'ici l'an 2010, le nombre des tués sur la route passera à moins de 300 et celui des blessés graves à moins de 3000. Par la suite, le nombre des tués et des blessés graves se réduira d'au moins 30 pour cent par tranche de dix ans.

Critère indicatif pour mesurer ultérieurement les résultats

En voulant réduire de moitié le nombre des morts et des blessés graves dans la circulation routière, la Confédération se fixe un objectif certes ambitieux, mais réalisable, axé sur les accidents graves. Ce but suprême donne également à la Confédération une référence mesurable et déterminée dans le temps pour sa nouvelle politique de sécurité routière.

3 Objectifs, nécessité d'agir et champs d'action

3.3 Objectifs principaux et objectifs partiels de Via sicura

Le programme d'action Via sicura s'appuie sur un système d'objectifs qui se rapporte aux principaux facteurs d'influence des accidents de la route et concrétise le but suprême défini en fixant au total 5 objectifs principaux et 14 objectifs partiels.

Facteurs influant sur les accidents	Objectifs principaux	Objectifs partiels
Prise de conscience du problème dans la société («Awareness»)	1. La sécurité routière jouit dans la société, la politique et l'économie de la même valeur élevée que la mobilité.	1.1 Les conditions préalables en matière de personnel, d'institutions, de finances et de structures permettant de réaliser les objectifs sont réunies aux niveaux de la Confédération, des cantons et des communes. 1.2 Les usagers de la route prennent conscience du problème de la mobilité et agissent en conséquence; le but d'une sécurité routière aussi grande que possible jouit d'une large reconnaissance.
Comportement des usagers de la route	2. Les usagers de la route se comportent de manière sûre, responsable et respectueuse d'autrui.	2.1 Les mesures et règles de sécurité sont largement acceptées et respectées. 2.2 Les accidents causant des morts et des blessés graves et dus à des personnes dont la capacité de conduire est compromise diminuent considérablement. 2.3 Ne participent à la circulation routière que les conducteurs qui remplissent les conditions physiques et psychiques requises. 2.4 Les usagers de la route reçoivent la meilleure formation possible pour participer au trafic routier.
Sécurité des véhicules	3. Tous les véhicules sont sûrs au niveau du fonctionnement et de la circulation.	3.1 Tous les véhicules neufs sont construits et équipés de façon à correspondre à l'état actuel de la technique en matière de prévention des accidents (sécurité active). 3.2 Tous les véhicules neufs sont construits et équipés selon l'état actuel de la technique de manière qu'un accident éventuel n'entraîne si possible aucune lésion corporelle grave pour toutes les personnes impliquées (sécurité passive). 3.3 Les véhicules circulant sur la voie publique sont sûrs au niveau du fonctionnement et de la circulation.
Sécurité de l'infrastructure routière	4. Les infrastructures routières sont agencées, entretenues et exploitées de manière sûre pour la circulation.	4.1 Les déficits de l'infrastructure routière en matière de sécurité sont éliminés, en particulier pour les usagers de la route les plus vulnérables et les plus menacés. 4.2 Un système intégral de gestion des accidents, de la circulation et de l'information est mis en place. 4.3 Les travaux de construction et d'entretien sont réalisés avec un haut niveau de sécurité.
Prestations et qualité des centres de secours	5. Le sauvetage des victimes d'accidents intervient rapidement et dans les règles de l'art.	5.1 Tous les éléments de la chaîne de sauvetage (secours d'urgence, appel d'urgence, intervention du centre de secours sur place, transport, hospitalisation d'urgence) sont bien harmonisés les uns par rapport aux autres et ne présentent aucun maillon faible. 5.2 Les blessés de la route sont pris en charge de manière à assurer leur survie dans toute la mesure du possible et qu'ils ne subissent aucune séquelle durable.

Tableau 7: Le système d'objectifs de Via sicura

3.4 Nécessité d'agir aujourd'hui pour la sécurité routière

Eu égard aux facteurs d'influence et aux objectifs principaux cités plus haut, il existe parfois de grandes différences entre l'état actuel et l'état recherché. La comparaison situation idéale/situation réelle fait apparaître un grand nombre de déficiences et de lacunes dans le système global de la sécurité routière et atteste de la nécessité d'agir dans le sens de *Via sicura*. Le récapitulatif suivant donne une vue d'ensemble des points faibles.

Sensibilisation de la société («Awareness»)

- L'attention accordée à la sécurité routière dans les actions politiques, sociales et économiques est souvent insuffisante. La sensibilisation aux conséquences humainement lourdes des accidents de la route ainsi qu'à leurs coûts macroéconomiques est trop faible. Les questions de sécurité routière sont encore trop négligées dans la pondération des intérêts sur le plan politique.
- Les ressources requises pour renforcer la sécurité routière ne sont pas débloquées dans la mesure requise et ne sont parfois pas utilisées prioritairement selon le principe coût-utilité. De même, les structures appropriées pour pouvoir réaliser et surveiller comme il convient une politique nationale de sécurité routière cohérente font défaut.
- Trop peu de ressources sont investies dans la recherche sur la sécurité routière. La qualité de la saisie statistique des accidents de la route ainsi que la mise en œuvre des récentes observations tirées des statistiques et de la recherche dans la pratique de la politique de sécurité routière sont encore perfectibles.
- La sécurité routière occupe une place trop secondaire dans la formation des experts de la route, de la circulation et de la planification.

Comportement des usagers de la route

- Trop d'usagers de la route enfreignent régulièrement les règles de circulation les plus importantes, malgré des menaces de sanctions parfois lourdes. Les usagers de la route sont trop peu attentifs dans la circulation. Beaucoup d'entre eux se montrent trop enclins à prendre des risques, ne sont pas conscients de leur comportement dangereux ou surestiment leurs propres capacités.
- Les exigences imposées aux automobilistes quant à leur aptitude à conduire sont parfois trop faibles. Trop d'usagers de la route présentant des tendances à un comportement dangereux, irrespectueux des autres et irresponsable circulent sur les routes. De même, les possibilités d'exclure de la circulation les usagers de la route qui sont dépendants de l'alcool ou d'autres substances entravant la capacité de conduire sont trop peu utilisées.

3 Objectifs, nécessité d'agir et champs d'action

- Trop d'usagers de la route connaissent insuffisamment le code de la route, parfois par manque d'informations, de formation et de perfectionnement. En outre, les règles de circulation complexes et les signalisations pléthoriques ne sont pas comprises par tous ou sont parfois ressenties comme chicanières et ne sont donc pas acceptées.
- La densité des contrôles visant à faire appliquer les règles de circulation est généralement trop faible. Bon nombre d'infractions aux règles de la circulation, y compris des plus graves, restent impunies, ce qui fait disparaître le sentiment de culpabilité.

Sécurité des véhicules

- De nos jours, toutes les règles de sécurité applicables aux véhicules ne répondent pas à l'état actuel de la technique. Les potentiels offerts par la technique automobile moderne ne sont épuisés ni sur le plan de la sécurité active, ni sur celui de la sécurité passive. La visibilité des véhicules (de jour comme de nuit) reste toujours insuffisante.
- Il n'existe pas encore de dispositifs embarqués entravant efficacement l'accès à la conduite des véhicules par des personnes hors d'état de conduire ou qui n'utilisent pas les systèmes de retenue. De même, les systèmes d'aide à la conduite sont trop rarement installés dans les véhicules.

Carambolage de masse

Sur l'autoroute, un écran de brouillard a brusquement surpris les automobilistes. Cela a provoqué un carambolage impliquant près de 60 véhicules qui se sont retrouvés imbriqués les uns dans les autres. Des voitures de tourisme ont été écrasées par des camions. Une personne est morte, 90 ont été blessées, dont 12 grièvement.

Notamment le fait de circuler trop près du véhicule précédent a provoqué, en 2003:

- 19 accidents mortels
- 470 accidents ayant causé des blessés graves



Mesures prévues par Via sicura pour prévenir les carambolages (notamment en cas de mauvaise visibilité):

- amélioration de la visibilité de tous les véhicules
- moyen permettant de contrôler la distance de sécurité
- réalisation de campagnes de sensibilisation
- usage diurne obligatoire des phares
- formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs de motos et de voitures de tourisme
- contrôles de police selon des critères de sécurité

Sécurité de l'infrastructure routière

- En matière de sécurité routière, le réseau routier présente diverses insuffisances. Il n'existe pas de contrôles de sécurité routière standardisés pour les projets d'infrastructure routière, ni, pour le réseau existant, d'examen portant partout de manière uniforme sur les points noirs et les endroits dangereux en matière d'accidents suivis de travaux de correction systématiques.
- De façon générale, le réseau routier n'est pas conçu de manière à éviter les conséquences fatales des erreurs humaines. Beaucoup d'endroits manquent de chemins pédestres et de pistes cyclables sûrs et d'un seul tenant. La séparation des trafics peut être améliorée. Dans les zones urbanisées, le potentiel de conflit dû aux vitesses différentes est trop élevé.
- Surtout en hiver et particulièrement sur les voies destinées aux cyclistes et aux piétons, le réseau routier est parfois insuffisamment entretenu et d'une façon qui ne correspond pas assez aux besoins. En outre, le personnel chargé de l'entretien, des secours et de la construction est souvent mis en danger par d'autres usagers de la route lors de ses interventions.

Prestations et qualité des centres de secours

- Encore trop peu d'usagers de la route sont en mesure d'alerter les centres de secours convenablement et sans délais. Le personnel des centres de secours n'a pas toujours reçu une formation optimale.
- Les centres de secours ont parfois besoin d'un temps trop long avant d'arriver sur le lieu de l'accident. Toute la chaîne de sauvetage, depuis l'alerte donnée avec une indication rapide et précise du lieu de l'accident jusqu'à une conception efficace des secours, en passant par la densité du réseau des centrales d'appel sanitaire d'urgence, n'est pas encore organisée de manière optimale.

3.5 Champs d'action de Via sicura

Une large approche d'intervention

Le récapitulatif ci-dessus des déficiences et lacunes les plus graves comparées au système cible fait apparaître la diversité des actions à entreprendre dans le cadre de Via sicura. Aux niveaux d'intervention les plus divers, des activités ciblées simultanées sont requises pour renforcer la sécurité sur les routes suisses afin d'atteindre intégralement le but suprême fixé.

10 champs d'action pertinents

L'approche intégrale de Via sicura définit au total dix champs d'action présentant des potentiels importants pour l'amélioration recherchée de la sécurité routière. Par rapport aux cinq objectifs principaux de Via sicura, une importance variable est accordée à chaque champ d'action, comme le montre la présentation ci-après de ces champs d'action et de leur importance pour le système cible.

Buts principaux Via sicura Champs d'action	«Awareness»: Dans la société, la politique et l'économie, la sécurité routière a la même place que la mobilité.	Comportement prévenant: Les usagers de la route font preuve d'un comportement sûr, responsable et respectueux d'autrui.	Véhicules sûrs: Tous les véhicules sont sûrs au niveau du fonc- tionnement et de la circulation.	Infrastructure sûre: Les infrastructures routières sont agencées, entre- tenues et exploi- tées de manière sûre pour la cir- culation.	Centres de secours efficaces: Le sauvetage des victimes d'acci- dents intervient rapidement et dans les règles de l'art.
CA 1 Sensibilisation et éducation					
CA 2 Formation et perfectionnement					
CA 3 Règles de comportement					
CA 4 Systèmes de contrôle et de sanctions					
CA 5 Véhicules					
CA 6 Infrastructure routière					
CA 7 Assurance qualité					
CA 8 Recherche et statistiques					
CA 9 Collaboration internationale					
CA 10 Organisation et ressources					

■ importance élevée

Tableau 8: Les 10 champs d'action de Via sicura et leur importance pour la réalisation des objectifs principaux

Une importance variable pour les divers champs d'action

Au fil du temps, il est possible que l'importance de tel ou tel champ d'action change, par exemple suite à des modifications de la circulation routière actuelle ou de l'occurrence des accidents, sur la base des progrès techniques et scientifiques ou lors de nouvelles évolutions socio-économiques. Le modèle ci-dessus n'est donc pas statique, mais devra être régulièrement adapté en fonction des circonstances. L'orientation stratégique de Via sicura se rapporte d'ailleurs à la conjugaison des dix champs d'action.

4 Stratégies directrices et mesures

4.1 De la nécessité d'agir à la sélection des mesures (procédure)

Fixation des stratégies directrices

Les mesures de Via sicura ont été élaborées par étapes (cf. chap. 3.1). Sur la base de la nécessité d'agir déterminée, des principes directeurs stratégiques ont été formulés pour tous les champs d'action dans le cadre d'un processus participatif: ce sont eux qui (après une évaluation comparative) constituent aujourd'hui la colonne vertébrale de Via sicura et sont résumés ci-après sous le terme de «stratégies directrices».



Fig. 3: Etapes de travail jusqu'au choix des mesures pour Via sicura

Elaboration d'idées de mesures

En partant de ces stratégies directrices, les groupes de spécialistes et la direction du projet ont dressé une liste de plus de 100 idées de mesures. N'ont pas été retenues les mesures dont un examen sommaire portant sur leur efficacité supposée, la réalisation des objectifs visés, leur faisabilité technique ainsi que leurs chances de réalisation sous l'angle politique a fait apparaître qu'elles présentaient des insuffisances importantes.

Mesures de sécurité et mesures fondamentales

Via sicura contient deux types de mesures: les mesures de sécurité ont un effet direct et positif sur la sécurité routière, alors que les mesures fondamentales créent les préalables et les conditions cadres requises pour mettre en œuvre les mesures de sécurité et n'ont qu'une incidence indirecte sur les occurrences d'accidents. Ces dernières portent principalement sur l'organisation, le financement et l'assurance qualité.

4 Stratégies directrices et mesures

Détermination d'un système d'évaluation

Un système d'évaluation élaboré au préalable a permis d'apprécier les mesures de sécurité et les mesures fondamentales. Six critères plus précis ont été fixés pour les mesures de sécurité, quatre pour les mesures fondamentales. Tous les participants au projet ont en outre été invités à soumettre leur proposition de pondération individuelle.

Critères	Poids
Potentiel d'efficacité (contribution à la réduction du nombre de victimes d'accidents)	30%
Efficacité (rapport coût /effet)	15%
Applicabilité (degré de maturité, besoin législatif, etc.)	15%
Influence sur la liberté personnelle (degré de restriction)	15%
Effet de protection des usagers de la route plus faibles et des personnes mises involontairement en danger	15%
Compatibilité avec les objectifs d'autres domaines de la politique fédérale	10%

Tableau 9: Critères (y compris pondération) pour l'évaluation des mesures de sécurité

Des critères analogues ont été retenus pour l'évaluation des mesures fondamentales, (pondération entre parenthèses): utilité du programme (40%), efficacité (20%), applicabilité (20%) et compatibilité avec les objectifs d'autres domaines de la politique fédérale (20%).

Description et évaluation des mesures

Sur la base du système d'évaluation, toutes les idées de mesures ont été décrites de manière détaillée et évaluées selon les critères fixés (cf. Annexe I). Les idées de mesures ont été évaluées par rapport aux divers critères en leur attribuant des notes allant de 1 (très mauvais) à 5 (très bon). Les mesures de sécurité présentant un très faible potentiel d'efficacité ont alors été abandonnées. A la fin de cette étape de travail, il restait 52 mesures de sécurité et 28 mesures fondamentales.

Evaluation comparative des mesures

Toutes les mesures élaborées ont finalement été évaluées. Les résultats de cette évaluation ont été exprimés par un nombre de points attribués à chaque mesure (efficacité supposée au sens des critères fixés et de leur pondération). Cinq niveaux d'appréciation permettent de structurer les résultats de l'évaluation avec plus de transparence. L'Annexe I présente, dans la colonne «niveaux d'appréciation» le résultat d'évaluation affecté à chaque mesure de Via sicura.

Niveau d'appréciation	Efficacité
Niveau d'appréciation 5	Très grande efficacité supposée de la mesure
Niveau d'appréciation 4	Bonne efficacité supposée de la mesure
Niveau d'appréciation 3	Moyenne efficacité supposée de la mesure
Niveau d'appréciation 2	Médiocre efficacité supposée de la mesure
Niveau d'appréciation 1	Mauvaise efficacité supposée de la mesure

Tableau 10: Classement de l'évaluation des mesures

Sélection des mesures

Le programme d'action Via sicura réunit les mesures qui, d'une part, apportent la plus grande utilité d'après l'évaluation opérée et, d'autre part, conviennent globalement pour déployer l'effet recherché sur les occurrences d'accidents de la route et pour entraîner la réduction nécessaire du nombre de tués et de blessés graves.

L'extrapolation du potentiel d'efficacité nécessaire pour atteindre les objectifs en 2010 et 2018 (cf. chap. 4.3) impose – sauf une exception très onéreuse – d'intégrer dans le programme d'action toutes les mesures des niveaux d'appréciation 5, 4 et 3. En principe, les mesures des niveaux d'appréciation 1 et 2 n'ont en revanche pas été prises en compte. Les rares exceptions sont principalement motivées par un potentiel d'efficacité élevé, l'absence de mesures de substitution valables ou la dépendance vis-à-vis d'autres mesures.

Dérapiage et perte de maîtrise sous l'influence d'une drogue

Hors agglomération, un automobiliste a dérapé sur une chaussée mouillée et est entré en collision frontale avec le côté droit de son véhicule contre une voiture circulant correctement en sens inverse. Le conducteur de cette dernière a été gravement blessé lors de cette collision. L'analyse d'urine de l'auteur de l'accident a révélé qu'il avait consommé du cannabis peu de temps avant l'accident.

En 2003, la conduite sous l'influence d'une drogue a provoqué:

- 12 accidents mortels
- 84 accidents ayant causé des blessés graves



Mesures prévues par Via sicura pour prévenir les accidents sous l'emprise de drogues:

- cours d'éducation routière imposés aux personnes condamnées pour la première fois pour conduite sous l'emprise d'une drogue
- réalisation de campagnes de sensibilisation
- formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs de motos et de voitures de tourisme
- contrôles de police selon des critères de sécurité
- intensification des contrôles de la circulation
- accélération et unification des procédures en matière de sanctions

4 Stratégies directrices et mesures

Pour finir, une partie de la procédure de sélection a également consisté à effectuer des analyses de sensibilité, à tenir compte de dépendances mutuelles et à évaluer les répercussions financières de l'ensemble de la série de mesures (cf. chap. 5).

Résultat final de Via sicura

Le présent programme d'action Via sicura comporte au total 56 mesures ayant franchi le processus de sélection décrit plus haut et disposant donc d'un degré de consolidation considérable. Ces mesures sont présentées brièvement dans le chapitre ci-après, avec les stratégies directrices qui les sous-tendent (pour la vue d'ensemble des mesures, cf. Annexe I). Les dispositions financières et organisationnelles décrites aux chapitres 5 et 6 ne font pas partie des mesures de Via sicura au sens strict.

Automobile coincée entre deux tramways

Deux voitures de tourisme circulaient malgré l'interdiction sur les voies du tramway. Elles ont dépassé le tramway à l'arrêt d'une station. Le conducteur de la première voiture a tout juste réussi à éviter un deuxième tramway arrivant en sens inverse. La voiture de la conductrice qui le suivait, et qui ne connaissait pas la ville, s'est encastrée entre les deux tramways. L'accident a coûté la vie à l'enfant de la conductrice.

En 2003, les violations des règles de la circulation ont provoqué:

- 13 accidents mortels
- 151 accidents ayant causé des blessés graves



Mesures prévues par Via sicura pour prévenir les accidents provoqués par le non respect des règles de priorité:

- réalisation de campagnes de sensibilisation
- formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs de motos et de voitures de tourisme

4.2 Stratégies directrices et mesures relevant des divers champs d'action

Champ d'action «Sensibilisation et éducation»

Objet	Le champ d'action «Sensibilisation et éducation» inclut tous les efforts visant à accroître de manière générale l'importance de la sécurité routière pour le public et les usagers de la route.
Stratégie directrice	<p>Les orientations stratégiques applicables au champ d'action «Sensibilisation et éducation» sont les suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none">• Dans la société, la politique et l'économie, il convient de faire davantage prendre conscience des risques de la circulation routière ainsi que des conséquences et du coût des accidents.• Il convient de sensibiliser constamment les usagers de la route à la détection des dangers et à un comportement sur la route pertinent pour la sécurité. Il s'agit notamment de les informer sur les répercussions négatives de la consommation d'alcool, de stupéfiants et de médicaments sur la capacité de conduire.• Il convient d'intégrer l'éducation à la sécurité et à la mobilité à tous les niveaux de formation, dans le programme l'enseignement. Il y a lieu de faire progresser dans l'esprit des usagers la conviction que les équipements de sécurité dans les véhicules et le port des équipements de protection sont utiles.• Il convient d'encourager une approche responsable de la mobilité et de faire comprendre que la mobilité et la sécurité revêtent la même importance et ne sont pas nécessairement contradictoires.
Mesures	<p>Dans le champ d'action «Sensibilisation et éducation», Via sicura prévoit les mesures suivantes:</p> <p>Réalisation de campagnes de sensibilisation (mes. 401) Organiser régulièrement des campagnes adaptées au public cible et portant sur certains thèmes sensibles de la sécurité routière. Accompagner les campagnes d'une intensification des contrôles par la police.</p> <p>Education à la mobilité et à la sécurité à tous les niveaux de la scolarité (mes. 403) Les cantons encouragent l'organisation de cours d'éducation routière dans les écoles à tous les niveaux de la scolarité (de l'école enfantine au degré secondaire II). En principe, l'enseignement devrait être dispensé par des spécialistes externes (généralement des instructeurs de la circulation des corps de police). Il convient de mettre en place des modules d'enseignement adaptés au public cible également dans les écoles du cycle post-obligatoire.</p>

4 Stratégies directrices et mesures

Mention sur les emballages des médicaments (mes. 405)

Attirer l'attention sur l'effet pernicieux des médicaments sur la capacité de conduire, par une mention sur la notice d'emballage (p. ex. un pictogramme).

Obligation d'informer lors de la remise de médicaments (mes. 406)

Imposer formellement au corps médical et aux pharmacies d'attirer l'attention des patients sur l'effet pernicieux des médicaments ou des combinaisons de médicaments sur la capacité de conduire.

Charte de la sécurité routière (mes. 601)

Inciter les entreprises, les établissements, les administrations, etc. à signer une charte par laquelle ils ou elles adhèrent à ses principes et aux mesures qu'elle prévoit pour renforcer la sécurité routière.

Label de la sécurité routière (mes. 602)

Créer un label de la sécurité routière récompensant les entreprises, les établissements, les administrations, etc. pour les comportements particulièrement méritoires dont ils ou elles et leurs membres ont fait preuve en matière de sécurité routière.

Commentaire

La sensibilisation et l'éducation demeurent des piliers essentiels de la politique de sécurité routière de demain. L'amélioration de la sécurité des véhicules et de l'espace routier ne peut et ne doit pas se substituer à la prise de conscience des problèmes par la société et au comportement responsable de la part de tous les usagers de la route.

Champ d'action «Formation et perfectionnement»

Objet	Le champ d'action «Formation et perfectionnement» se concentre sur le comportement des usagers de la route qu'il convient d'améliorer par des efforts ciblés dans le domaine de la formation et du perfectionnement. La formation des experts fait l'objet du champ d'action «Assurance qualité».
Stratégie directrice	<p>Pour le domaine de la formation et du perfectionnement des usagers de la route, les orientations stratégiques déterminantes sont les suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none">• La formation et le perfectionnement doivent rendre les conducteurs de véhicules conscients des conséquences d'un comportement à risque et aiguïser leur sens de la circulation.• Un niveau de formation élevé des automobilistes et des motocyclistes doit être garanti par une bonne formation de base, des offres de perfectionnement appropriées et des formations complémentaires ciblées.
Mesures	<p>Dans le champ d'action «Formation et perfectionnement», Via sicura prévoit les mesures suivantes:</p> <p>Formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs de motocycles et de voitures de tourisme (mes. 504) Durant la période pendant laquelle la durée de validité du permis de conduire est limitée, tous les motocyclistes et automobilistes sont tenus de fréquenter un cours de perfectionnement.</p> <p>Cours d'éducation routière imposés aux personnes condamnées pour la première fois pour conduite sous l'emprise de l'alcool ou d'une drogue (mes. 505) Astreindre toutes les personnes ayant conduit pour la première fois en état d'ébriété ou sous l'emprise de drogues à suivre un cours d'éducation routière.</p> <p>Cours d'éducation routière imposés systématiquement aux récidivistes (mes. 506) Ordonner la fréquentation d'un cours d'éducation routière à toute personne qui a commis une infraction entraînant un retrait du permis de conduire d'au moins six mois.</p>
Commentaire	Dans le domaine de la circulation routière, la Suisse dispose, par rapport aux autres pays, d'un niveau de formation élevé qui sera encore amélioré fin 2005 avec l'introduction de la formation en deux phases. Il s'agit toutefois d'introduire également dans le domaine de la circulation routière le principe selon lequel l'apprentissage doit se poursuivre tout au long de la vie.

4 Stratégies directrices et mesures

Champ d'action «Règles de comportement»

Objet Le champ d'action «Règles de comportement» porte essentiellement sur des dispositions préventives capables d'influer sur le comportement de groupes cibles sélectionnés d'une manière favorable pour la sécurité routière.

Stratégie directrice Pour le domaine des «Règles de comportement», les orientations stratégiques applicables sont les suivantes:

- Lorsque la sensibilisation, l'éducation et la formation ne suffisent pas, à elles seules, à provoquer chez les usagers de la route les modifications de comportement requises, celles-ci doivent être obtenues en dernier recours par l'adoption de règles de comportement contraignantes.
- Par principe, il convient de préférer à l'imposition de règles de comportement le contrôle et l'application cohérents des réglementations déjà existantes.
- Des normes de comportement plus rigoureuses doivent être prévues pour les groupes d'usagers de la route présentant une propension particulière à prendre des risques ou devant assumer des responsabilités accrues au volant.

Mesures Dans le champ d'action «Règles de comportement», Via sicura prévoit les mesures suivantes:

Augmentation du taux de port du casque à vélo (mes. 407)

Encourager davantage le port du casque à vélo par des campagnes de sensibilisation et des mesures d'incitation particulières. Le rendre obligatoire si, malgré les efforts déployés pour y parvenir sur une base volontaire, la majorité des cyclistes ne portent pas le casque.

Usage diurne obligatoire des phares (mes. 408)

Faire en sorte que tout véhicule automobile circule en permanence phares allumés (de jour comme de nuit). Enclencher obligatoirement les feux lorsque le véhicule n'est pas équipé d'un dispositif qui le fait automatiquement.

Interdiction de consommer de l'alcool pour les nouveaux conducteurs (mes. 517)

Interdire aux nouveaux conducteurs, durant la période probatoire, de conduire sous l'influence de l'alcool.

Interdiction de consommer de l'alcool pour les conducteurs professionnels (mes. 508)

Obliger tous les conducteurs professionnels à s'abstenir de consommer de l'alcool plusieurs heures avant la reprise du travail et de la conduite.

Commentaire Ces mesures se limitent à des groupes cibles particulièrement menacés ou dangereux ou servent à appliquer sans exception une norme déjà fortement respectée à titre volontaire (circuler de jour avec les feux allumés). L'abaissement général des vitesses maximales actuelles (120, 80, 50 km/h) est abandonné et tout le poids est mis sur l'application cohérente du régime de vitesse en vigueur.

Collision due à l'utilisation du téléphone portable au volant

Un automobiliste utilisait son téléphone portable en circulant à grande vitesse sur l'autoroute. Sa voiture a alors heurté un véhicule qui le précédait, où deux passagers sont décédés des suites de l'accident.

En 2003, l'utilisation de téléphones portables détournant l'attention du conducteur a provoqué:

- 2 accidents mortels
- 7 accidents ayant causé des blessés graves

En raison du nombre important de cas non enregistrés, il faut toutefois tabler sur un nombre nettement plus élevé d'accidents dus à la distraction de conducteurs utilisant des appareils électroniques.



Mesures prévues par Via sicura contre les accidents dus à la communication avec des appareils électroniques:

- réalisation de campagnes de sensibilisation
- formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs de motocycles et de voitures de tourisme
- contrôles de police selon des critères de sécurité
- intensification des contrôles de la circulation

4 Stratégies directrices et mesures

Champ d'action «Systèmes de contrôle et de sanctions»

Objet Le champ d'action «Systèmes de contrôle et de sanctions» comporte des stratégies et des mesures visant à améliorer l'application des règles existantes en vue de répondre aux impératifs de la sécurité routière. Cela inclut également l'examen facilité de l'aptitude et de la capacité de conduire des usagers de la route ainsi que des conditions cadres appropriées en termes d'organisation, permettant un contrôle et des poursuites pénales efficaces.

Stratégie directrice Pour le domaine des «Systèmes de contrôle et de sanctions», les orientations stratégiques applicables sont les suivantes:

- Les contrôles de circulation doivent être intensifiés et axés principalement sur les erreurs de comportement ayant le plus d'impact sur la sécurité, selon les statistiques des accidents et en fonction des endroits dangereux.
- Il convient notamment de contrôler et de réprimer plus sévèrement le non respect des vitesses maximales autorisées et de la distance de sécurité ainsi que les activités susceptibles de distraire les conducteurs automobiles (p. ex. téléphoner sans dispositif à mains libres).
- Les conducteurs incorrigibles condamnés pour leur comportement à risques et ceux qui ne sont pas aptes à conduire en raison de leur dépendance de l'alcool, des drogues ou des médicaments doivent être écartés de la circulation routière.
- Les sanctions doivent être aménagées de manière qu'elles remplissent leurs rôles préventif et éducatif.

Mesures Dans le domaine des «Systèmes de contrôle et de sanctions», Via sicura prévoit les mesures suivantes:

Contrôles de police selon des critères de sécurité (mes. 411)

Amener la police à concentrer ses contrôles de la circulation sur les comportements fautifs qui compromettent le plus la sécurité ainsi que sur les endroits à risques (également en engageant des moyens techniques) et à les combiner avec des campagnes ad hoc.

Intensification des contrôles de la circulation (mes. 412)

Intensifier les contrôles fixes et mobiles de la circulation (y compris les applications télématiques) et compléter les contrôles ponctuels de vitesse en des points précis par des contrôles de la vitesse moyenne sur des tronçons déterminés.

Accélération et uniformisation des procédures en matière de sanctions (mes. 413)

Coordonner et accélérer les procédures pénales et administratives pour permettre de sanctionner les délits routiers immédiatement après qu'ils ont été commis. Uniformiser l'application du droit à l'échelle nationale.

Moyen permettant de contrôler la distance de sécurité (mes. 416)

Intensifier les contrôles de la distance de sécurité. Mettre à la disposition de la police, à cet effet, un moyen permettant d'effectuer des contrôles à faibles coûts et sans que des personnes soient accusées à tort.

Coordination des contrôles de police (mes. 423)

Concevoir et mettre en œuvre un plan national concernant l'application de la réglementation dans le domaine de la sécurité routière. Coordonner les opérations aux niveaux intercantonal et international conformément à la recommandation de la Commission de la CE.

Normalisation des conditions à remplir pour l'aptitude à la conduite (mes. 509)

Adapter aux exigences actuelles de la circulation routière les normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite. Une définition des conditions cognitives et caractérielles requises est établie pour la première fois dans une norme légale.

Contrôle périodique de l'aptitude à la conduite (mes. 510)

Limiter la durée de validité du permis de conduire. Ne la prolonger que si le titulaire justifie de son aptitude à la conduite au moyen d'un test de la vue et d'une déclaration personnelle ou d'un examen médical de contrôle.

Allègements pour la constatation de l'incapacité de conduire (mes. 512)

Permettre aux organes de contrôle de la police de constater sur-le-champ l'incapacité de conduire au moyen d'un appareil approprié, indépendamment de la cause de cette dernière.

Force probante du contrôle de l'air expiré (mes. 513)

Admettre l'ébriété comme établie lorsque le résultat des contrôles appropriés de l'air expiré atteint ou dépasse un certain taux d'alcool.

Commentaire

L'intensification des contrôles de circulation et la rationalisation des processus dans le domaine de l'admission et des sanctions font indissociablement partie de Via sicura. Une bonne collaboration avec les cantons et les communes compétents pour les contrôles ainsi que des instruments d'incitation et de gestion efficaces à disposition de la Confédération sont particulièrement importants à cet égard (cf. chap. 5 et 6).

4 Stratégies directrices et mesures

Champ d'action «Véhicules»

Objet	Le champ d'action «Véhicules» inclut tous les efforts visant à réduire le risque d'accidents de la circulation routière par le biais de dispositions techniques portant sur les véhicules et à renforcer la sécurité des passagers et celle des autres usagers de la route.
Stratégie directrice	<p>Eu égard aux progrès techniques favorables à la sécurité qui sont réalisés sur les véhicules, les orientations stratégiques déterminantes sont les suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none">• Tous les véhicules automobiles doivent être munis d'équipements de sécurité actifs et passifs optimaux ainsi que de systèmes d'aide à la conduite. A cet égard, les prescriptions et normes internationales déterminantes doivent être appliquées sans que soient créées des entraves techniques au commerce.• Les nouveaux systèmes de sécurité développés par l'industrie automobile doivent devenir peu à peu la norme. Le niveau de sécurité d'un véhicule ne doit pas être abaissé par le biais d'équipements complémentaires ou de modifications («tuning»).• Dans la circulation, tous les véhicules doivent être bien visibles à tout moment pour les autres usagers de la route.• L'utilisation de systèmes d'assistance à la conduite ainsi que le manie-ment du véhicule ne doivent pas constituer une source de distraction pour les conducteurs.
Mesures	<p>Dans le champ d'action «Véhicules», Via sicura prévoit les mesures suivantes:</p> <p>Restriction aux modifications des roues des véhicules (mes. 205) Restreindre les possibilités de modifier les roues des véhicules après coup. Seules sont encore autorisées les dimensions des roues et des pneumatiques indiquées par le constructeur.</p> <p>Amélioration de la visibilité de tous les véhicules (mes. 209) Améliorer les prescriptions relatives à l'éclairage et à la visibilité des nouveaux véhicules, en vue de réduire les risques de collisions.</p> <p>Localisation des appels d'urgence lancés par téléphone mobile (mes. 114) Pouvoir déterminer plus rapidement le lieu de l'accident en cas d'appels d'urgence lancés par téléphone mobile, grâce à des méthodes automa-tiques de localisation.</p>

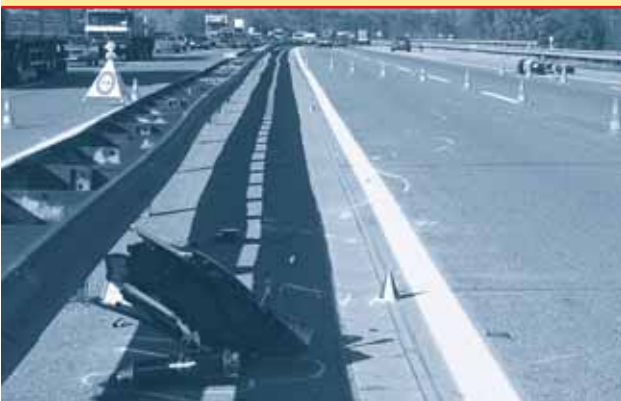
Commentaire A l'avenir aussi, la technique des véhicules présente un potentiel élevé d'amélioration de la sécurité routière, en particulier à long terme en liaison avec la télématique (gestion électronique des véhicules). Pays dépourvu d'industrie automobile, la Suisse est néanmoins fortement tributaire de la collaboration internationale dans le domaine de la sécurité des véhicules et de la télématique; à ce titre, elle n'entend pas créer de nouvelles entraves techniques au commerce en faisant cavalier seul. En matière de sécurité des véhicules, l'engagement international (cf. mes. 211 du champ d'action «Collaboration internationale») occupe donc une position absolument prioritaire aux côtés de la mise en œuvre des mesures indiquées ci-dessus. Dans l'optique de la création éventuelle d'un système d'incitation en faveur de véhicules sûrs, des travaux d'étude et de coordination plus poussés sont encore nécessaires.

Un motocycliste percute une glissière de sécurité

De nuit, un motocycliste a dérapé dans un tournant à gauche. Le choc l'a malheureusement projeté contre le pilier d'une glissière de sécurité. Une trace d'huile sur le tronçon de route fraîchement goudronné avait provoqué cette chute. Le motocycliste grièvement blessé est resté tétraplégique.

En 2003, les collisions de motos avec des îlots ou des barrières de sécurité ont provoqué:

- 12 accidents mortels
- 86 accidents ayant causé des blessés graves



Mesures prévues par Via sicura pour prévenir les accidents dans lesquels des motocyclistes entrent en collision avec des îlots de circulation ou des barrières de sécurité:

- suppression des endroits potentiellement dangereux, en particulier protection contre l'encastrement au niveau des glissières de sécurité

4 Stratégies directrices et mesures

Champ d'action «Infrastructure routière»

Objet Le champ d'action «Infrastructure routière» inclut tous les aspects de l'aménagement ainsi que de l'exploitation et de l'entretien de l'espace routier (à l'exception des services de secours) ainsi que les efforts requis pour garantir une infrastructure de qualité, y compris les aspects sécuritaires.

Stratégie directrice S'agissant de l'infrastructure routière, les orientations stratégiques applicables sont les suivantes:

- Les points noirs en matière d'accidents et les endroits dangereux doivent constamment faire l'objet d'un repérage et de travaux de correction sur l'ensemble du réseau routier existant, y compris sur les chemins pédestres et les pistes cyclables.
- L'infrastructure doit tolérer les erreurs et être lisible pour les usagers de la route; elle devrait être en adéquation avec le régime de vitesse en vigueur.
- Lorsque cela est nécessaire et possible, le trafic non motorisé doit être séparé du trafic automobile.
- Sur les routes desservant les zones urbanisées, il y a lieu d'adapter les vitesses et d'utiliser pleinement le potentiel de modération du trafic, avec l'implication de la population concernée.
- Il convient de fixer des normes et standards de sécurité améliorés pour le guidage du trafic à proximité des chantiers.

Mesures Dans le champ d'action «Infrastructure routière», Via sicura prévoit les mesures suivantes:

Suppression des points noirs (mes. 303)

Supprimer progressivement les points noirs (endroits où les accidents sont nombreux) sur les routes cantonales et communales.

Suppression des endroits potentiellement dangereux (mes. 302)

Supprimer progressivement les endroits potentiellement dangereux sur les routes cantonales et communales.

Unification des régimes de vitesses (mes. 107)

Ordonner, au niveau national, les régimes de vitesse selon des critères uniformes de sécurité sur tous les types de routes.

Séparation des sens de circulation sur les routes en dehors des localités (mes. 309)

Séparer les sens de circulation (notamment au moyen de glissières de sécurité médianes) sur les routes hors localités très fréquentées et présentant un potentiel de risques accru, pour autant que des raisons impératives ne s'y opposent pas.

Séparation / coexistence des trafics (mes. 305)

Examiner et mettre en œuvre des mesures ciblées de séparation des trafics (en général en dehors des localités) et de coexistence des trafics (en général dans les localités).

Modération du trafic (mes. 306)

Délimiter et créer des périmètres de modération du trafic à l'intérieur des zones habitées (notamment des zones 30, des zones de rencontre ou des zones piétonnes).

Optimisation du guidage du trafic et de la visibilité dans le périmètre des chantiers (mes. 104)

Améliorer la perceptibilité et la visibilité des chantiers ainsi que des véhicules qui y sont affectés. Créer les bases de planification et d'exécution nécessaires à un guidage uniforme, clair et sûr du trafic.

Installation d'alerte sur les chantiers de construction et les chantiers mobiles (mes. 106)

Installer un dispositif optique ou acoustique alertant le personnel de l'arrivée de véhicules dans le périmètre de sécurité sur les routes à grand débit, lorsque des travaux de construction ou d'entretien de courte durée sont effectués sans séparation physique du trafic.

Commentaire

Certaines de ces mesures se fondent sur d'autres mesures des champs d'action «Recherche et statistiques» et «Assurance qualité» (p. ex. mes. 301, 312, 313, 116). Les améliorations d'infrastructure au sens des mesures citées plus haut représentent un instrument coûteux, mais très efficace et bien accepté pour accroître la sécurité routière, en particulier pour protéger les usagers de la route les plus vulnérables. Etant donné que les cantons et les communes sont responsables dans une large mesure de l'infrastructure routière, l'application de ces mesures exige des instruments d'incitation et de gestion efficaces de la part de la Confédération (cf. chap. 5 et 6).

4 Stratégies directrices et mesures

Champ d'action «Assurance qualité»

Objet L'assurance qualité est une mission permanente à pratiquement tous les niveaux d'action de la politique de sécurité routière. A cet égard, il s'agit en particulier de la formation, du perfectionnement et de la mise en réseau d'experts, mais aussi des secours, du développement d'instruments d'analyse et de contrôle spécifiques et de la fixation de normes de qualité, notamment.

Stratégie directrice Pour le champ d'action «Assurance qualité», les orientations stratégiques applicables sont les suivantes:

- La densité des réglementations du droit de la circulation routière doit être revue; les règles compliquées doivent être simplifiées et les règles superflues éliminées.
- La formation à la sécurité routière des spécialistes en circulation routière (exerçant leur activité dans les domaines de la planification du trafic ou de l'aménagement du territoire, de l'ingénierie, de la police, de la justice, etc.) doit être améliorée.
- L'organisation et la formation des secours doivent être optimisées. Les centres de secours doivent disposer d'un personnel suffisamment qualifié.
- Des évaluations de la sécurité routière pour les infrastructures existantes et nouvelles doivent être introduites de façon coordonnée.

Mesures Via sicura vise à réaliser des progrès dans le domaine de l'assurance qualité par le biais des mesures suivantes:

Formation de spécialistes de la sécurité routière dans le domaine de l'ingénierie (mes. 311)

Créer et proposer des filières de formation à la sécurité routière en matière d'infrastructures de transport et de leur exploitation.

Assurance qualité en matière de secours (mes. 199)

Développer la formation et le perfectionnement du personnel technique intervenant en cas d'urgence médicale et institutionnaliser l'assurance qualité des centrales d'appel et des services de secours.

Accompagnement psychologique après incidents (mes. 124)

Créer, là où elles font encore défaut, des organisations à même d'assurer un soutien psychologique ou psychiatrique aux usagers de la route et au personnel des services d'intervention après un événement particulier, un accident majeur ou une catastrophe.

Road Safety Audit (mes. 312)

Développer et introduire à titre obligatoire des méthodes uniformes pour évaluer les lacunes que les projets de construction de routes présentent en matière de sécurité routière.

Complément aux normes techniques de la VSS/SLG (mes. 313)

Optimiser les normes relatives au génie civil et à l'ingénierie des transports sous l'angle de la sécurité routière.

Directives pour l'exploitation et l'entretien sûrs des équipements routiers (mes. 116)

Elaborer et mettre en œuvre, s'agissant de l'exploitation et de l'entretien des routes, une directive portant sur les éléments et les équipements routiers déterminants pour la sécurité.

Etude d'impact sur la sécurité routière des dossiers fédéraux (mes. 604)

Examiner tous les dossiers fédéraux importants en matière de circulation routière quant à leur impact sur la sécurité des usagers de la route.

Mise en forme des règles de la circulation (mes. 419)

Concevoir et formuler la législation sur la circulation routière de manière que ses prescriptions soient non seulement plus claires et plus compréhensibles, que les intéressés en aient une meilleure vue d'ensemble et puissent les appliquer, mais encore qu'elles soient conformes aux critères de la sécurité du droit et à ceux de la sécurité routière.

Collision sous l'emprise de l'alcool

Sur un long tronçon de route rectiligne, un conducteur ivre qui circulait de nuit au volant de son véhicule automobile s'est retrouvé sur la chaussée opposée. Il a provoqué une collision qui a tué la conductrice d'un véhicule circulant correctement en sens inverse et a gravement blessé son passager.

En 2003, la conduite en état d'ivresse a provoqué:

- 77 accidents mortels
- 597 accidents ayant causé des blessés graves



Diverses mesures contre la conduite en état d'ébriété (notamment la limite d'alcoolémie de 0,5 pour mille) ont été prises avant même *Via sicura*. Parmi les nouvelles mesures, il convient de citer:

- la force probante du contrôle de l'air expiré
- l'interdiction de consommer de l'alcool pour les nouveaux conducteurs
- la réalisation de campagnes de sensibilisation
- la formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs de motocycles et de voitures de tourisme
- les cours d'éducation routière imposés aux personnes condamnées pour la première fois pour conduite sous l'emprise de l'alcool

4 Stratégies directrices et mesures

Introduction d'une gestion de la qualité pour les examens de conduite (mes. 503)

Soumettre à un système certifié de gestion de la qualité, s'agissant des examens de conduite, toute autorité chargée de les organiser.

Assurance qualité du diagnostic de l'aptitude à conduire (mes. 514)

Elaborer et mettre en œuvre des directives et des instruments de saisie exhaustifs permettant de diagnostiquer l'aptitude à conduire. Assurer une formation et un perfectionnement régulier des experts en médecine et en psychologie du trafic chargés des examens.

Commentaire Des mesures contenant des éléments d'assurance qualité au sens strict figurent également dans les autres champs d'action de Via sicura; cela vaut notamment pour le domaine de la recherche et des statistiques traité ci-après. La garantie et le perfectionnement des compétences méthodologiques et spécialisées des experts et la fixation de certaines normes de prestation sont d'une grande importance pour le succès à long terme de Via sicura.

Accident d'une cycliste n'impliquant pas d'autres usagers

Dans un virage, une jeune cycliste a été effrayée par un véhicule automobile venant en sens inverse et circulant correctement. La jeune fille a donné un coup de frein tellement fort qu'elle a fait une chute de vélo et s'est gravement blessée. L'écolière ne portait pas de casque.

En 2003, les cyclistes ont été impliqués dans:

- 48 accidents mortels
- 902 accidents ayant causé des blessés graves



Mesures prévues par Via sicura pour prévenir les accidents de vélo:

- augmentation du taux de port du casque à vélo
- séparation/coexistence des trafics
- modération du trafic
- éducation à la mobilité et à la sécurité à tous les niveaux de la scolarité

Champ d'action «Recherche et statistiques»

Objet Ce champ d'action porte sur les approches et les efforts essentiels visant à utiliser encore davantage la recherche et les statistiques au service de la sécurité routière et à réduire l'écart entre l'acquisition des connaissances et leur utilisation.

Stratégie directrice Pour le champ d'action «Recherche et statistiques», les orientations stratégiques applicables sont les suivantes:

- La collecte et la préparation de données relatives aux accidents et aux autres faits pertinents pour la sécurité routière doivent être davantage axées sur les besoins de la prévention des accidents.
- Les résultats de la recherche et de l'analyse des données d'accidents doivent être immédiatement appliqués sous forme de mesures de prévention des accidents.
- Dans la circulation routière, il convient de réaliser davantage et prioritairement des recherches et des projets pilotes dont les résultats contribuent à accroître la sécurité routière.
- La Suisse poursuit la recherche et le développement dans le domaine de la télématique des transports et utilise leur potentiel en faveur de la sécurité routière.

Mesures Dans le champ d'action «Recherche et statistiques», Via sicura prévoit les mesures suivantes:

Amélioration de la statistique des accidents (mes. 608)

Optimiser la statistique des accidents pour ce qui est du recensement de ces derniers, de la qualité des données relevées, de la possibilité de les lier à des caractéristiques supplémentaires tirées d'autres registres et de l'évaluation.

Etude scientifique des causes d'accidents (mes. 621)

Soumettre les accidents (p. ex. les accidents majeurs ou ceux qui surviennent sur des chantiers) à une analyse ciblée concernant le comportement des conducteurs, les mesures physiques, techniques ou organisationnelles et l'engagement des services de secours et exploiter les résultats.

Echange des données sur les accidents (mes. 607)

Demander aux compagnies d'assurances de mettre à la disposition des autorités et des organes concernés leurs données relatives aux accidents, à des fins de recherche et de prévention. Charger la Confédération d'encourager l'échange de données et d'en garantir la protection.

4 Stratégies directrices et mesures

Analyse des points noirs en matière d'accidents et des endroits dangereux (mes. 301)

Détecter et analyser, au niveau national, les caractéristiques principales des accidents (faits marquants) ainsi que les endroits à risques du réseau routier (analyse des conflits).

Renforcement des aspects de la sécurité routière dans la recherche (mes. 606)

Intensifier et mieux cibler la recherche dans le domaine de la sécurité routière. Accorder une priorité accrue aux travaux scientifiques consacrés à des aspects de la sécurité routière nouveaux ou non encore approfondis.

Mise en place d'une banque de données de la recherche scientifique sur la sécurité routière (mes. 605)

Saisir dans une banque de données les informations et les résultats concernant la recherche effectuée dans le domaine de la sécurité routière (aux niveaux national et international) et les préparer sous une forme claire et conviviale pour permettre de déceler plus facilement les lacunes de la recherche et de mettre en réseau les travaux en la matière.

Encouragement de projets pilotes (mes. 210)

Encourager et soutenir, au niveau fédéral, des projets pilotes permettant d'acquérir des connaissances importantes pour agir et capables de stimuler le développement d'activités futures propres à favoriser la sécurité routière, par exemple dans le domaine de la télématique.

Commentaire

Plus le niveau de sécurité routière est élevé, plus il est important, pour réaliser d'autres progrès, de connaître précisément les caractéristiques et les causes des accidents ainsi que d'étudier les potentiels de sécurité encore inexploités. Les statistiques et la recherche ne sont pas pratiquées pour elles-mêmes, mais pour fournir les bases nécessaires à une politique de sécurité routière efficace. A cet égard, l'application des observations sous forme d'actions concrètes et l'analyse de leur impact revêtent une grande importance.

Champ d'action «Collaboration internationale»

Objet	Ce champ d'action inclut les efforts visant à réaliser des progrès en matière de sécurité routière par la collaboration transfrontalière et la normalisation internationale ainsi qu'à garantir l'échange d'expériences avec d'autres Etats et des organisations internationales.
Stratégie directrice	<p>La Suisse renforce son engagement au niveau international notamment pour</p> <ul style="list-style-type: none">• adapter régulièrement à l'état de la technique les normes internationales pertinentes pour la sécurité des véhicules,• harmoniser et faire progresser au plan international les normes pour l'infrastructure routière et les règles de circulation et• garantir la collaboration transfrontalière des polices de la circulation.
Mesures	<p>Dans le champ d'action «Collaboration internationale», Via sicura prévoit les mesures suivantes:</p> <p>Approfondissement des contacts internationaux (mes. 212) Intensifier, au niveau politique, les contacts bilatéraux et multilatéraux (UE, CEMT, OCDE, etc.) dans les domaines de la sécurité routière et développer le réseau des contacts existants.</p> <p>Intensification de l'engagement international en faveur de la sécurité des véhicules (mes. 211) Amener la Suisse à participer activement au sein des groupes de travail de la CEE/ONU et dans d'autres organes internationaux, en vue d'élever les standards généraux de sécurité en matière de technique des véhicules.</p> <p>Intervention en faveur de poursuites pénales transfrontalières (mes. 422) La Suisse s'investit activement, dans le cadre des organisations internationales, en faveur d'un système transfrontalier simple et efficace de sanctions pénales des infractions.</p>
Commentaire	Des contacts au niveau international existent déjà, mais doivent être intensifiés et mieux coordonnés. Malgré tout, les possibilités d'influence de la Suisse au niveau international (notamment dans l'espace de l'UE) ne doivent pas être surestimées. Il existe un retard à rattraper en particulier dans le domaine des véhicules, où des mesures de sécurité approfondies ne sont pas concevables sans normalisation sur le plan international.

4 Stratégies directrices et mesures

Champ d'action «Organisation et ressources»

Objet Ce champ d'action porte sur les dispositions spécifiques à prendre en matière d'organisation et de ressources, qui jouent un rôle central pour la mise en œuvre de Via sicura.

Stratégie directrice Ces dispositions sont prises selon les orientations stratégiques suivantes:

- Pour l'application coordonnée de la politique de sécurité routière aux niveaux fédéral, cantonal et communal, des structures appropriées axées sur la solution des problèmes doivent être utilisées ou créées.
- Afin de répondre aux besoins de la sécurité routière, les ressources financières requises doivent être débloquées et engagées aux niveaux fédéral, cantonal et communal.
- Les ressources requises pour l'application des mesures doivent être réunies en priorité selon le principe de causalité et assorties d'une affectation obligatoire.
- L'efficacité de l'emploi des ressources existantes doit être examinée et optimisée par rapport à la réduction des risques dans la circulation routière.

Mesures Dans le champ d'action «Organisation et ressources», les mesures sur lesquelles insiste Via sicura sont les suivantes:

Pilotage de la politique de sécurité routière (mes. 611)

Charger la Confédération de piloter, de coordonner et de surveiller la mise en œuvre de la politique de sécurité routière ainsi que de créer les conditions organisationnelles nécessaires.

Création d'une Commission nationale de la sécurité routière (mes. 609)

Confier à la Confédération un rôle actif en matière de coordination et de coopération. Créer une Commission nationale de la sécurité routière chargée d'assurer le suivi de la mise en œuvre de Via sicura.

Optimisation de la répartition des ressources (mes. 616)

Examiner systématiquement, sous l'angle du rapport coûts-utilité, la répartition des fonds publics affectés à la sécurité routière et l'optimiser en conséquence.

Commentaire Les mesures du champ d'action «Organisation et ressources» ont un rapport direct avec le sujet du financement de Via sicura (cf. chap. 5) et de la mise en œuvre du programme d'action (cf. chap. 6).

4.3 Estimation de l'efficacité des mesures prévues

Situation de départ Le but suprême de la nouvelle politique de sécurité routière consiste à réduire d'ici 2010 le nombre annuel des tués sur la route à moins de 300 et celui des blessés graves à moins de 3000 personnes. Par la suite, le nombre des tués et des blessés graves doit être réduit d'au moins 30 pour cent par tranche de dix ans (cf. chap. 3.2).

Tendance positive Selon l'étude partielle «Prévisions des accidents de la route en 2010» (bpa, 2001) élaborée dans le cadre du travail de base, on observe depuis 1970 une tendance à la diminution des accidents graves, qui permet également de faire des pronostics optimistes quant à l'évolution future du nombre d'accidents.

Si les efforts entrepris jusqu'ici pour la sécurité routière se poursuivent sans relâche ces prochaines années, à tous les niveaux (État, associations, secteur privé), il sera possible, selon l'étude, d'envisager même à l'avenir une nouvelle réduction du nombre des tués et des blessés graves dans les accidents de la route. Pour 2010, l'étude prévoit un recul de 600 à environ 400 du nombre des tués et pour les blessés graves, une diminution de 6000 à 4000 personnes, pour autant que les principaux facteurs d'influence ne subissent pas de modification marquée.

Questions Quelles activités de l'Etat faut-il quasiment considérer comme faisant partie du «courant normal» présumé de cette tendance favorable? Quel sera, à partir de 2005, l'effet des mesures déjà prises avant le lancement de Via sicura? Quelle réduction supplémentaire le programme d'action Via sicura doit-il apporter, selon les estimations, d'ici 2010 et d'ici 2020?

Facteurs influant sur les occurrences d'accidents

Les occurrences d'accidents de la route dépendent de l'intensité des interventions de l'Etat, mais sont aussi l'expression d'un grand nombre de facteurs externes tels que l'évolution de la démographie, de la circulation et de l'économie, les progrès de la technique des véhicules, de la médecine, etc. En outre, de nombreuses mesures ont déjà été engagées ces dernières années, avant le lancement de Via sicura, mesures qui auront une influence positive sur la sécurité routière à l'avenir.

Les activités en matière de sécurité routière se feront dorénavant de plus en plus dans le cadre de la mise en œuvre de Via sicura. Le potentiel d'efficacité de ce programme d'action est présenté séparément (cf. Tableau 12, p. 47) et il serait erroné d'intégrer à plusieurs reprises dans un modèle d'efficacité le recul des victimes de la route à attendre selon les prévisions.

Via sicura se fonde donc sur l'hypothèse selon laquelle ce large programme d'action absorbera, en termes d'efficacité, environ la moitié de la tendance prévue: d'ici 2010, on escompte donc une réduction de 100 morts et de 1000 blessés graves due à des facteurs externes. Au-delà de 2010, la contribution de cette tendance positive est considérée comme constante, vu la quasi-impossibilité de faire aujourd'hui d'autres prévisions fiables.

S'agissant du nombre de blessés graves, l'évolution escomptée peut être à peu près la même que pour les tués sur la route. Compte tenu de la corrélation statistique très marquée, le rapport entre les morts et les blessés graves peut être supposé constant à 1:10.

4 Stratégies directrices et mesures

Efficacité recherchée de ces nouvelles mesures

L'«efficacité recherchée» pour Via sicura est donc la suivante: d'ici 2010, les nouvelles mesures doivent éviter au moins 200 morts et 2000 blessés graves, et d'ici 2020 au moins 290 morts et 2900 blessés graves. L'année de référence pour l'ensemble des estimations est l'an 2000, qui avait causé environ 600 morts et 6000 blessés graves.

Année	But		Objectif de réduction		Contribution des facteurs externes (tendance)		Efficacité recherchée Via sicura	
	Tués	Blessés graves	Tués	Blessés graves	Tués	Blessés graves	Tués	Blessés graves
2000	env. 600	env. 6000						
	Année de référence							
2010	au max. 300	au max. 3000	au moins 300	au moins 3000	env. 100	env. 1000	env. 200	env. 2000
2020	au max. 210	au max. 2100	au moins 390	au moins 3900	env. 100	env. 1000	env. 290	env. 2900

Tableau 11: Efficacité recherchée du programme d'action Via sicura

Collision frontale due à une vitesse inadaptée

Une voiture de tourisme lourde s'est retrouvée sur la chaussée opposée et est entrée en collision avec un petit véhicule qui a été projeté dans la forêt contiguë. Le passager de la petite voiture n'a pas pu être extrait vivant de son véhicule.

En 2003, les excès de vitesse ont provoqué:

- 163 accidents mortels
- 1075 accidents ayant causé des blessés graves



Mesures prévues par Via sicura pour prévenir les accidents dus à une vitesse inadaptée:

- modération du trafic
- contrôles de police selon des critères de sécurité
- intensification des contrôles de la circulation
- réalisation de campagnes de sensibilisation
- formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs de motocycles et de voitures de tourisme

Pronostic d'efficacité de chaque mesure

Dans la description détaillée des mesures de Via sicura, le potentiel d'efficacité de chacune d'elles est présenté à l'aide d'un pronostic portant sur la réduction à escompter du nombre des tués et des blessés graves 15 ans après la mise en oeuvre des mesures. De même, on a déterminé le premier moment possible pour l'adoption des mesures ainsi que le moment où elles déploieront leurs effets (cf. Annexe I). Un effet est considéré comme «déterminant» lorsque la mesure déploie plus d'un tiers de son potentiel d'efficacité estimé. C'est pourquoi, eu égard aux années cibles (cf. Tableau 12), seuls 60 pour cent du potentiel d'efficacité estimé d'une mesure ont été pris en compte pour l'estimation de l'effet de l'ensemble de la série de mesures.

Pronostic global pour Via sicura

Sur la base de la description des mesures existantes et des hypothèses méthodologiques mentionnées, le programme d'action Via sicura devrait déployer les effets suivants (les valeurs ci-dessous se rapportent à la réduction supposée du nombre de tués):

Année	Efficacité recherchée de Via sicura	Efficacité estimée de Via sicura (+ LCR)
2010	env. 200	env. 120 + 35*
2012	env. 220	env. 250
2015	env. 270	env. 270
2020	env. 290	env. 300

* Calcul tenant compte de l'efficacité des mesures dans le cadre de la dernière révision de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)

Tableau 12: Efficacité estimée des mesures de Via sicura (réduction du nombre des personnes tuées)

Cas particulier «révision de la LCR»

De l'exactitude des pronostics d'efficacité

Il est très difficile de faire des estimations quant à l'effet réel des mesures de sécurité sur la circulation routière, de sorte que seuls des ordres de grandeur plausibles peuvent être indiqués. Malgré tout, on peut supposer que dans les dix ans à venir les mesures programmées pourront permettre de réduire fortement le nombre de victimes de la route dans le cadre des objectifs quantifiés.

La révision de la loi fédérale sur la circulation routière entrant en vigueur en 2005 (cf. chap. 1.3) ne fait pas formellement partie de Via sicura, mais déploiera bientôt des effets considérables: le potentiel d'efficacité de l'ensemble des mesures est estimé à environ 70 morts évités et 700 blessés graves évités d'ici 2010. L'efficacité estimée présentée ci-dessus tient compte de cette circonstance particulière en supposant que la moitié de l'effet de cette révision approfondie de la loi viendra s'ajouter à celui de Via sicura (l'autre moitié relevant du «courant normal» de la tendance positive).

L'objectif fixé d'ici 2010 ne pourra probablement être atteint que de justesse (cf. Tableau 12). Seul un petit nombre de mesures peuvent être adoptées à court terme et déployer une efficacité suffisante dans l'im-médiat. Au surplus, ces mesures doivent toutes pouvoir être appliquées de la manière prévue et dans les plus brefs délais.

L'objectif ne pourra être atteint qu'à condition que tous les acteurs concernés s'engagent à mettre en oeuvre Via sicura et que les ressources nécessaires soient mises rapidement et dans la mesure requise à leur disposition.

5 Conséquences financières, juridiques et autres de Via sicura

5.1 Coût et utilité de Via sicura

Frais annuels moyens

La mise en œuvre de Via sicura coûtera ces 15 prochaines années en moyenne environ 670 millions de francs par an. Voici les principaux facteurs coût:

- Dans le domaine de l'infrastructure routière (~ 240 millions de francs/an), c'est l'accent mis sur la correction des endroits potentiellement dangereux, l'élimination des points noirs en matière d'accidents ainsi que sur la séparation des flux de trafic sur les routes hors localités qui entraîneront des frais supplémentaires considérables.
- Pour les systèmes de contrôle et de sanctions (~ 220 millions de francs/an), des coûts supplémentaires seront en particulier encourus pour les contrôles de circulation qui doivent être intensifiés et concentrés sur les erreurs de comportement qui compromettent gravement la sécurité.
- Pour les véhicules (~ 100 millions de francs/an), c'est surtout le faisceau de mesures intitulé «amélioration de la visibilité» qui sera important, en entraînant des frais supplémentaires uniques lors de l'achat d'un véhicule (en moyenne 250 francs pour une voiture de tourisme).

Par ailleurs, 110 millions de francs par an se répartissent entre les mesures relevant d'autres domaines.

Répartition des coûts:

Les coûts sont encourus à raison d'environ deux tiers par le secteur public (Confédération, cantons, communes et Fonds de sécurité routière) et un tiers par les particuliers.

Coûts directs pour les particuliers

S'agissant des particuliers, les coûts directs sont essentiellement dus au renchérissement des véhicules. Les cyclistes devront déboursier environ 20 francs de plus par vélo pour l'amélioration de l'éclairage.

La charge financière des autres détenteurs de véhicules est relativement faible. Pour les voitures de tourisme, les frais supplémentaires uniques s'élèvent à environ 250 francs, soit moins de 1 pour cent du prix d'acquisition moyen d'une voiture de tourisme.

Pour les véhicules lourds, les frais s'élèvent à environ 550 francs (soit 0,2 pour cent du prix d'acquisition moyen). Le fait de circuler constamment avec les phares allumés entraîne en outre une augmentation des frais de carburant et d'usure de l'installation d'éclairage des véhicules automobiles d'environ 20 centimes aux 100 km, en moyenne.

Taxes et émoluments supplémentaires

D'autres frais doivent être assumés sous forme de taxes et d'émoluments supplémentaires frappant l'ensemble des conducteurs (p. ex. pour le perfectionnement obligatoire), ou sous forme d'amendes et d'émoluments qui ne sont perçus que par réaction au comportement des usagers de la route (p. ex. amendes pour infraction, émoluments versés lors de

la formation complémentaire des personnes condamnées pour une première infraction commise sous l'emprise de l'alcool ou d'une drogue, ou de la formation complémentaire des récidivistes).

Dépenses du secteur public

Pour la mise en œuvre de Via sicura et conformément aux règles de compétence en vigueur, les dépenses du secteur public se répartissent en moyenne de la manière suivante:

- environ 11 millions de francs par an pour la Confédération,
- environ 448 millions de francs par an pour les cantons et les communes et
- environ 3 millions de francs par an pour le Fonds de sécurité routière.

Les dépenses pour la Confédération, les cantons et les communes portent en particulier sur l'adaptation technique et les exigences accrues au niveau de l'exploitation et de l'entretien du réseau routier.

Les cantons et les communes doivent en outre assumer le coût de l'intensification des contrôles de circulation, celui-ci pouvant cependant être partiellement compensé par les recettes supplémentaires provenant des amendes (même si lesdites recettes ne constituent pas le but de cette mesure). Pour le Fonds de sécurité routière, les coûts supplémentaires découlent de l'accroissement de son activité dans son domaine d'intervention principal, les mesures éducatives.

**Coûts non couverts:
300 millions
de francs/année**

Compte tenu des recettes à escompter grâce au produit des émoluments et des amendes, on peut supposer que, par le biais de l'ensemble des sources de financement mentionnées plus haut, Via sicura entraînera chaque année pour le secteur public des coûts non couverts d'environ 300 millions de francs.

Utilité macro-économique

L'utilité macroéconomique de Via sicura se manifestera à l'avenir par des coûts d'accidents évités. Ces coûts se composent des dépenses pour les dommages corporels et matériels ainsi que des frais de police et de justice consécutifs, étant entendu que, pour les dommages corporels, il convient de distinguer entre les préjudices physiques et les préjudices immatériels. Sur la base du potentiel d'efficacité escompté de Via sicura (cf. Tableau 12), on peut estimer l'utilité macroéconomique de Via sicura (cf. Tableau 13).

Comparaison coût/utilité

La simple comparaison entre l'utilité due aux paiements effectifs évités (~ 840 millions de francs par an) et les coûts montre que la première dépasse les seconds (~ 670 millions de francs par an). Selon la capitalisation des préjudices immatériels, l'utilité peut même être un multiple des coûts. La mise en œuvre rapide de Via sicura est donc opportune en termes macroéconomiques. Sur le plan individuel également, du moins pour la majorité des usagers de la route, l'utilité économique directe (due à l'abaissement probable des primes d'assurance et à la réduction des dépenses propres) sera plus élevée que les frais supplémentaires individuels à attendre pour le financement des mesures.

5 Conséquences financières, juridiques et autres de Via sicura

Economies moyennes en frais d'accidents annuels (= utilité)				
	Potentiel d'efficacité des mesures de Via sicura		Frais d'accidents moyens évités par année	
	Potentiel d'efficacité par an	Ø sur 15 ans	Sur la base de paiements effectifs	Préjudices physiques et immatériels
Réduction du nombre de tués	2010: 120 pers. 2012: 250 pers. 2015: 270 pers. 2019: 290 pers.	} ~182 personnes	} ~215 millions de francs/an	~715 millions de francs/an
Réduction du nombre des blessés graves	2010: 1200 pers. 2012: 2500 pers. 2015: 2700 pers. 2019: 2900 pers.	} ~1817 personnes	} ~625 millions de francs/an	~1765 millions de francs/an
Réduction du nombre des blessés légers: non prise en compte				
Réduction des accidents ne provoquant que des dommages matériels: non prise en compte				
Total			~ 840 millions de francs/an	~ 2480 millions de francs/an

Tableau 13: Utilité macroéconomique de Via sicura (hors escompte, aux prix de 2004)

5.2 Financement des frais non couverts du secteur public

Sources de financement possibles

Pour le financement des frais non couverts du secteur public, diverses sources de financement nouvelles ont été examinées et évaluées, en particulier

- l'utilisation de fonds provenant de l'impôt sur les huiles minérales,
- le financement par affectation obligatoire du produit des amendes, et
- le financement par une majoration de la prime d'assurance responsabilité civile des véhicules automobiles.

Impôt sur les huiles minérales

L'utilisation de fonds provenant de l'impôt sur les huiles minérales en vue de cofinancer Via sicura est exclue pour plusieurs raisons. Bien que cet impôt soit perçu en fonction du kilométrage parcouru, sa charge est répartie de manière inéquitable par rapport aux risques. En outre, cela exigerait des besoins importants au niveau de la législation (modification de la Constitution) et entraînerait ipso facto des retards dans le déblocage des ressources financières.

Affectation obligatoire du produit des amendes

De même, l'affectation obligatoire du produit des amendes n'est pas une option de financement qui mérite d'être approfondie. Elle irait notamment à l'encontre de l'idée de base de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (NPF), si le droit fédéral prescrivait aux cantons d'affecter obligatoire-

ment à la sécurité routière les recettes provenant des amendes pour infractions et délits aux règles de la circulation routière.

Majoration des primes de l'assurance RC

Un prélèvement accru sur l'assurance responsabilité civile des véhicules automobiles s'avère un moyen très judicieux de se procurer des ressources. Aujourd'hui déjà, les assurés paient une majoration de 0,75 pour cent sur les primes d'assurance responsabilité civile des véhicules automobiles, qui est obligatoirement affectée à des mesures d'éducation et de sensibilisation.

Assurés en tant que bénéficiaires

La plus grande partie des sinistres d'accidents est payée par les assureurs de véhicules automobiles. Ceux-ci perçoivent à leur tour les primes auprès des assurés en fonction de leurs frais. Si les mesures de Via sicura déploient leur effet, des coûts sensiblement moins élevés seront encourus tout d'abord par les assureurs puis, à terme, par les assurés. Ceux-ci profiteront donc directement des mesures prévues par le biais d'économies prévisibles sur les primes (ou tout au moins par le biais de hausses de primes moins élevées).

La situation de la concurrence sur le marché de l'assurance est telle que les assureurs ont intérêt à proposer des primes attrayantes et à répercuter sur le calcul des primes pour les assurés les frais d'accidents économisés. Les avantages pécuniaires se répercutant ainsi essentiellement sur les assurés, il est justifié que ceux-ci en assument également les frais.

Groupes exonérés de majoration

Ce système ne frapperait pas les usagers de la route non motorisés tels que les piétons et les cyclistes. Pour les piétons, une telle exonération se justifie dans la mesure où l'ensemble de la population appartient plus ou moins à cette catégorie d'usagers de la route, catégorie qui n'est généralement pas responsable d'accidents graves. Pour les cyclistes, une majoration analogue sur l'assurance responsabilité civile des vélos est concevable, mais ne serait guère productive vu le niveau peu élevé des primes.

«Return on Investment»

Selon le modèle, les automobilistes s'acquitteront durant les 15 premières années d'une redevance de l'ordre de 60 à 70 francs par an en moyenne. Il est probable que ces frais supplémentaires seront compensés – bien qu'avec un décalage de quelques années – par des économies directes sur les primes de l'assurance RC (ou au minimum par des hausses de primes moins élevées), de sorte que le résultat global sera au moins équilibré à long terme pour les personnes concernées, avec toutefois l'avantage d'avoir des routes nettement plus sûres.

Le financement par le biais d'une majoration sur les primes d'assurance responsabilité civile des véhicules automobiles présente en outre un autre avantage de poids: les assureurs perçoivent les primes d'une manière à peu près équitable sur le plan des risques et de la causalité. Le calcul des primes se fonde en particulier sur le déroulement des sinistres, puisque les assurés ayant circulé pendant des années sans provoquer d'accidents profitent d'une remise alors que les autres, qui ont provoqué des sinistres par leur faute, sont soumis à une majoration. Du fait que la redevance est perçue sous forme d'une majoration en pourcentage sur la prime ainsi calculée, le montant du prélèvement pour les automobilistes se répartit de manière équitable au niveau des risques et de la causalité. Cela crée ainsi une incitation supplémentaire à circuler de manière prudente et sûre.

5 Conséquences financières, juridiques et autres de Via sicura

Montant de la majoration

Il reste encore à fixer définitivement le montant de la majoration. Pour pouvoir couvrir les quelque 300 millions de francs de frais annuels incombant au secteur public, le prélèvement doit représenter environ 15 pour cent de la prime nette de l'assurance responsabilité civile pendant les 15 premières années de la mise en œuvre de Via sicura. Une fois les mesures d'infrastructure coûteuses achevées (cf. chap. 5.1), le taux de prélèvement pourra sans doute être sensiblement réduit.

Modifications juridiques requises

Via sicura contient toute une série de mesures qui exigent une adaptation des bases juridiques. Aucune modification de la Constitution n'est prévue, mais des modifications sont nécessaires au niveau de la loi, en particulier dans la loi fédérale sur la circulation routière. En outre, diverses ordonnances et instructions devront être complétées ou modifiées.

Révision générale du code de la route

La mesure «Aménagement des règles de circulation» (mes. 419) prévoit en outre que l'ensemble du droit de la circulation routière fasse l'objet d'une refonte formelle de manière que les prescriptions deviennent plus transparentes, plus compréhensibles et applicables pour les personnes visées. Il ne s'agit pas, au premier chef, de modifier la teneur matérielle des règles en vigueur, mais au contraire de les concrétiser, de les structurer et de les ordonner en fonction des destinataires. Cette mesure exige une révision pratiquement intégrale des règles de comportement figurant dans le droit de la circulation routière aux niveaux des lois, des ordonnances et des instructions.

Prescriptions techniques: autonomie limitée

De nos jours, les exigences techniques imposées aux véhicules automobiles sont largement régies par des directives de la Communauté européenne et par des règlements de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (règlements CEE/ONU). Dans le cadre de différents traités, la Suisse s'est engagée à reconnaître et à appliquer ces directives et règlements sur son territoire national. Pour le reste, la Suisse est cependant largement libre d'adopter elle-même ses propres prescriptions en matière de circulation routière.

5.3 Modifications juridiques requises

5.4 Rapport avec le droit international

Divers traités internationaux se rapportent à la circulation routière. Sont particulièrement importants à cet égard:

- la Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière (avec les annexes) (RS 0.741.10),
- la Convention du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière (RS 0.741.20) ainsi que
- les Accords européens du 1^{er} mai 1971 complétant lesdites conventions (RS 0.741.101 et 0.741.201).

Les mesures de Via sicura ne contredisent pas les réglementations internationales, au contraire, elles les complètent même en partie. La compatibilité avec le droit de l'Union européenne est garantie. En particulier, elles ne contredisent pas les traités bilatéraux de la Suisse avec la Communauté européenne et ne créent aucune entrave technique au commerce.

**Collaboration
législative
internationale**

En raison de la proportion relativement élevée des véhicules étrangers circulant sur son réseau routier, la Suisse a intérêt à une harmonisation internationale des prescriptions. Aussi convient-il que des mesures soient prises dans le cadre du champ d'action «Collaboration internationale» (p. 43) pour renforcer les relations avec l'étranger et inscrire dans le droit international des mesures visant à promouvoir la sécurité routière.

5.5 Répercussions sur la société, l'économie et l'environnement

**Développement
durable**

En 1997, le Conseil fédéral a défini le développement durable comme but de sa politique gouvernementale. Un développement est durable lorsqu'il réussit à couvrir les besoins actuels sans empêcher que les générations futures ne puissent couvrir les leurs. La durabilité se compose des trois facteurs clés «solidarité sociale», «efficacité économique» et «protection de l'environnement naturel».

En conséquence, la durabilité du programme d'action a été vérifiée, avec les résultats suivants:

**Durabilité
sociale**

La mobilité joue un rôle social important dans notre vie. C'est pourquoi le but n'est pas de restreindre la mobilité. Mais la durabilité sociale implique également de protéger les usagers de la route contre les lésions physiques graves. Via sicura peut renforcer la durabilité sociale en évitant aux individus beaucoup de soucis, d'angoisses et de souffrances par une amélioration sensible de la sécurité routière (gain de bien-être).

**Durabilité
économique**

Outre les considérations de coût-utilité mentionnées au chapitre 5.1, d'autres répercussions macroéconomiques des mesures de Via sicura ont été étudiées, telles que les répercussions possibles sur l'emploi, la consommation, l'attrait du pôle économique suisse, la productivité, la concurrence et l'innovation. Les mesures n'ont pas d'influence sur ces facteurs, ou alors leur influence est majoritairement positive mais seulement de façon modérée. Via sicura n'entraîne pas de distorsions de la concurrence et doit également être considérée comme inoffensive à la lumière de l'étude d'impact de la réglementation (directives AIR du Secrétariat d'Etat à l'économie, seco).

**Durabilité
écologique**

L'obligation de circuler de jour avec les feux allumés peut avoir une incidence négative sur l'environnement en raison de la surconsommation de carburant qu'elle est susceptible d'engendrer. D'autres mesures visent cependant à inciter les automobilistes à adopter un mode de conduite plus régulier, plus calme, plus économique en anticipant davantage. Globalement, tout porte à croire que Via sicura n'entraînera aucun inconvénient pour l'environnement.

5.6 Conclusions

Utilité nette positive	Via sicura présente déjà sur le plan macroéconomique une utilité nette positive: l'utilité découlant de la réduction des frais d'accidents dépasse le coût des mesures, parfois même sensiblement, selon le mode de calcul. Considérée globalement, elle entraîne également des avantages eu égard aux autres indicateurs de durabilité.
Possibilités de financement	Le financement de Via sicura peut être garanti par une majoration modérée de la prime de l'assurance responsabilité civile des véhicules automobiles. A long terme, les assurés profiteront même de réductions de primes (ou en tout cas de hausses de primes moins élevées).
Faisabilité	Globalement, l'ensemble de mesures s'avère applicable. Via sicura exige des modifications juridiques au niveau des lois, des ordonnances et des instructions. Ce programme respecte intégralement le droit international.

Accident impliquant un piéton et dû à l'inattention

Un piéton s'est engagé sur un passage protégé à l'improviste et sans regarder. Il a été happé par une voiture de tourisme dont la conductrice n'a pas pu arrêter à temps son véhicule bien qu'elle ait respecté la limitation de vitesse et ait aussitôt freiné au maximum. Le piéton a été grièvement blessé.

En 2003, l'inattention et la distraction des piétons ont provoqué:

- 4 accidents mortels
- 20 accidents ayant fait des blessés graves



Mesures prévues par Via sicura pour prévenir les accidents impliquant des piétons:

- modération du trafic
- suppression des endroits potentiellement dangereux
- suppression des points noirs
- réalisation de campagnes de sensibilisation
- séparation / coexistence des trafics

6 Planification en vue de la mise en œuvre

6.1 Rapport adressé au Conseil fédéral

Proposition de mise à disposition des ressources

La première étape de la mise en œuvre est le rapport à adresser au mandant. Le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'élaborer une politique de sécurité routière permettant de ramener le nombre des tués dans la circulation routière à partir de 2010 à un maximum de 300 par an. Ce mandat est satisfait par le présent programme d'action. L'objectif ne pourra cependant être atteint qu'à condition que les ressources requises pour la mise en œuvre soient dégagées à temps et intégralement.

Pour préparer dans les délais les modifications juridiques requises et mettre en application toutes les mesures qui n'en exigent pas, l'OFROU a besoin d'une augmentation de son budget en personnel et en matériel.

Mesures sans modification juridique

Après la mise à disposition des ressources, les mesures aptes à être adoptées à court terme pourront être mises en œuvre. Parmi celles-ci figurent notamment:

- la réalisation de campagnes de sensibilisation
- l'éducation à la mobilité et à la sécurité à tous les niveaux de la scolarité
- l'augmentation du taux de port du casque à vélo
- l'optimisation du guidage du trafic et de la visibilité des chantiers
- la séparation des trafics sur les routes hors des localités
- le renforcement de l'engagement international pour la sécurité des véhicules
- l'intervention dans les organisations internationales en faveur de poursuites pénales transfrontalières
- l'extension des contacts internationaux dans le domaine de la sécurité routière.

Mise en œuvre des mesures par étapes

Dans le même temps, il est proposé au Conseil fédéral, dans le présent programme d'action, de réaliser par étapes successives et en fonction des ressources disponibles les mesures exigeant une modification juridique préalable (cf. chapitre 6.2).

6.2 Mesures législatives

Premier train de mesures législatives

C'est au niveau des lois qu'il s'agit de lancer en premier lieu le train des mesures législatives, le financement de la mise en œuvre par les cantons et les communes étant décisif pour le succès de la nouvelle politique de sécurité routière. La Confédération ne saurait en effet abaisser sensiblement le nombre des morts sur la route sans que les cantons et les communes ne renforcent leurs efforts, et ceux-ci ont à leur tour besoin de davantage de ressources financières pour intensifier leur travail.

6 Planification en vue de la mise en œuvre

Cela exige tout d'abord de créer une base légale pour le financement de la mise en œuvre aux niveaux fédéral, cantonal et communal, à savoir:

- la perception d'une majoration de la prime de l'assurance responsabilité civile des véhicules automobiles et
- l'affectation de ressources aux cantons et aux communes par le biais de contrats de prestations.

D'autres modifications au niveau législatif sont nécessaires par exemple pour les mesures suivantes:

- accélération et unification de la procédure de sanctions
- analyse des points noirs en matière d'accidents et des endroits dangereux
- amélioration de la statistique des accidents
- force probante des contrôles de l'air expiré
- interdiction de consommer de l'alcool pour les nouveaux conducteurs
- interdiction de consommer de l'alcool pour les chauffeurs professionnels
- formation complémentaire systématique des récidivistes.

Les principes des nouvelles tâches et obligations seront établis au niveau de la loi. La réglementation plus détaillée sera ensuite adoptée par le Conseil fédéral par voie d'ordonnances. Il est prévu que ces mesures entrent en vigueur en 2009, voire quelques années plus tard, selon le besoin législatif au niveau des ordonnances et selon les dépenses de mise en œuvre dans les cantons et les communes. Le moment dépendra également des ressources disponibles.

Deuxième train de mesures législatives

Le deuxième train de modifications législatives contiendra les mesures qui ne nécessiteront plus un déploiement de moyens important et pourront donc être rapidement soumises au Conseil fédéral. C'est notamment le cas des mesures suivantes:

- obligation de circuler de jour avec les phares allumés
- amélioration de la visibilité de tous les véhicules
- normalisation des critères d'aptitude à la conduite
- introduction d'une gestion de la qualité pour les examens de conduite
- étude d'impact sur la sécurité routière des dossiers fédéraux.

Les documents destinés à la consultation seront élaborés dans le cadre des ressources disponibles parallèlement à l'ensemble des modifications à apporter au niveau de la loi. En ce qui concerne l'estimation de l'effet de ces mesures, il a été supposé que celles-ci pourraient déployer leurs effets à partir de 2010. Cela tient compte du temps supposé nécessaire pour la mise en œuvre dans les cantons.

Troisième train de mesures législatives

Ce troisième train de mesures législatives contiendra les réglementations d'exécution relatives aux modifications à apporter au niveau de la loi (premier paquet) ainsi que des ordonnances, qui auront été reportées dans l'attente des mises au point nécessaires et qui n'auront pas pu être

intégrées au deuxième paquet. En ce qui concerne l'effet estimé de ces mesures, il a été supposé que celles-ci entreraient en vigueur à partir de 2012.

6.3 Répartition des rôles et organisation

Trois facteurs de succès importants

Une claire répartition des rôles et des structures appropriées sont indispensables pour réaliser Via sicura. Les facteurs de succès importants sont les suivants:

- la volonté de tous les acteurs de renforcer ensemble la sécurité routière conformément au programme d'action Via sicura;
- des ressources financières et en personnel suffisantes au niveau de la Confédération, des cantons et des communes; Via sicura envisage que la Confédération mette à disposition des cantons et des communes des ressources financières pour la mise en œuvre des tâches qui leur sont confiées;
- le maintien et l'encouragement de l'attitude de base positive créée par le processus participatif ayant présidé à l'élaboration de Via sicura.

Course entre chauffards

Deux jeunes automobilistes se sont mesurés à la course, à vitesse excessive. L'un d'eux a perdu la maîtrise de son véhicule et a renversé deux enfants qui se trouvaient sur le trottoir. Les deux enfants sont morts, le conducteur en est sorti indemne.

En 2003, les excès de vitesse ont provoqué:

- 163 accidents mortels
- 1075 accidents ayant causé des blessés graves



Mesures prévues par Via sicura pour prévenir les accidents dus à une vitesse excessive:

- modération du trafic
- contrôles de police selon des critères de sécurité
- intensification des contrôles de la circulation
- réalisation de campagnes de sensibilisation
- éducation à la mobilité et à la sécurité à tous les niveaux de la scolarité
- formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs de motocycles et de voitures de tourisme
- accélération et uniformisation des procédures en matière de sanctions

6 Planification en vue de la mise en œuvre

- Mission commune** La Confédération ne peut atteindre l'objectif fixé qu'avec le concours des cantons et des communes ainsi qu'avec les organisations privées engagées dans la sécurité routière.
- Confédération** L'OFROU est responsable de la planification stratégique et du pilotage de la mise en œuvre. Il prépare les bases juridiques destinées à l'application des mesures (y compris leur financement). En outre, il coordonne la recherche et les statistiques nécessaires pour la sécurité routière.
- Le Fonds de sécurité routière veille à la mise en œuvre des mesures éducatives et apporte des contributions aux organisations privées et publiques qui les appliquent. Les mesures éducatives sont par exemple des campagnes de sensibilisation ainsi que l'éducation à la mobilité et à la sécurité à tous les niveaux de la scolarité.
- Cantons** Avec le concours des communes, les cantons sont responsables de la mise en œuvre de la plupart des mesures, notamment de celles relevant des contrôles, de la formation et de l'infrastructure.

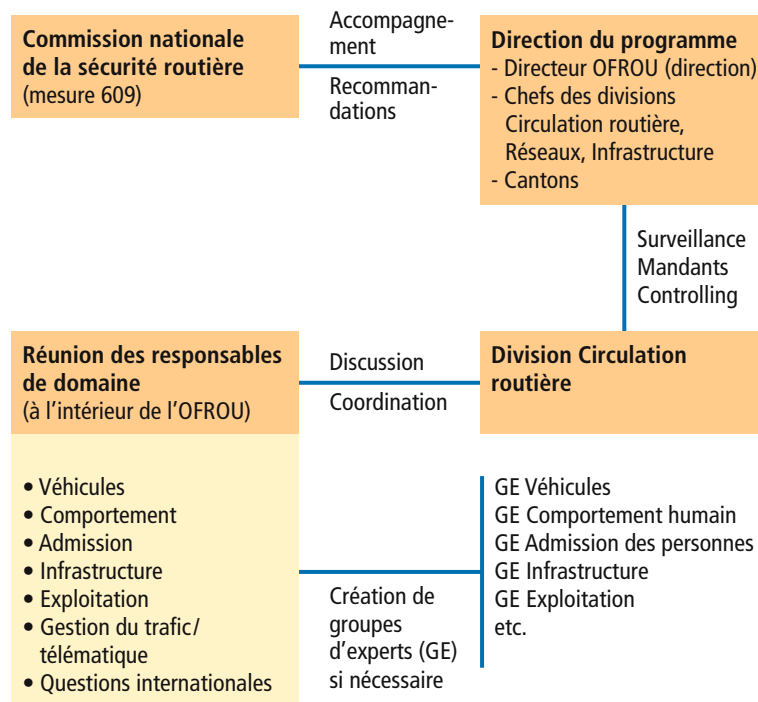


Fig. 4: Organisation du programme pour la mise en œuvre de Via sicura

- Commission nationale de la sécurité routière** Une Commission nationale de la sécurité routière est créée pour accompagner la mise en œuvre de Via sicura, commission qui sert de groupe de réflexion et d'accompagnement à l'OFROU, responsable de la direction du programme (cf. Fig. 4).

Pilotage du programme

La Confédération a l'intention de garantir la mise en œuvre des mesures grâce à des contrats de prestations passés avec les cantons, par analogie avec les stratégies de Via sicura. En ce qui concerne les modalités et les sommes investies, les cantons doivent conserver la liberté voulue, puisqu'ils sont le mieux à même de juger comment créer aussi efficacement que possible sur leur territoire une meilleure sécurité routière avec les ressources mises à leur disposition.

Le pilotage du programme doit s'opérer d'une part par la preuve que les prestations convenues ont été réalisées (Output) et de l'autre par des contrôles de l'efficacité atteinte (Outcome). Les cantons qui utilisent plus efficacement que convenu les ressources obtenues doivent être récompensés par un bonus et obtenir pendant la période suivante un montant plus élevé sur les prestations à fournir.

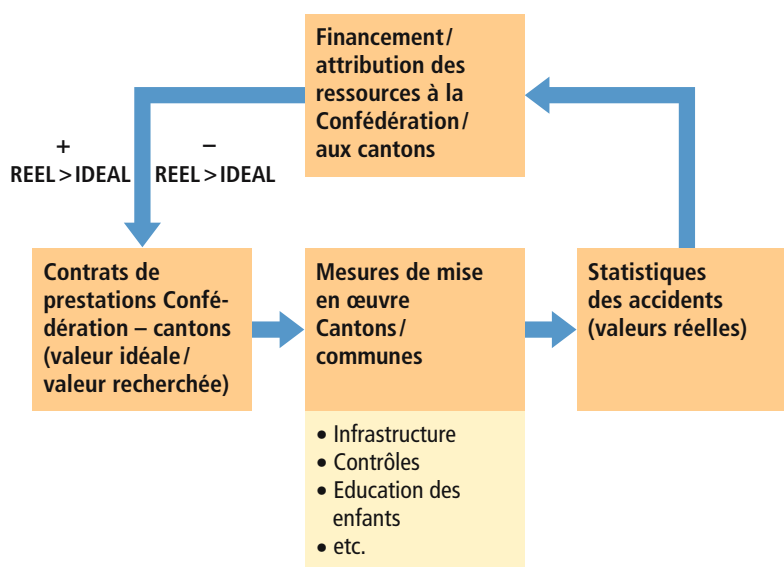


Fig. 5: Pilotage du programme entre la Confédération et les cantons

Les organisations privées jouent un rôle important

De nombreuses associations et organisations sont aujourd'hui actives dans le domaine de la sécurité routière et y apportent des contributions importantes. La collaboration avec ces organismes doit être non seulement poursuivie dans le cadre habituel mais encore renforcée autant que faire se peut. En revanche, le programme ne leur confie aucune mission nouvelle.

Pour pouvoir piloter un programme d'action, il est nécessaire de disposer notamment d'indicateurs appropriés permettant d'en mesurer l'avancement. Le nombre des tués et des blessés graves constitue l'indicateur principal. Pour observer de manière comparable le niveau de sécurité dans les divers cantons, il faut mettre en place un indicateur qui, outre le nombre des tués et des blessés graves, tienne également compte de la prestation de trafic et de la longueur du réseau routier. A cet égard, l'élément déterminant n'est pas l'amélioration obtenue par rapport à la situation initiale, mais la situation atteinte en tant que grandeur comparable entre les cantons.

Evaluation Périodiquement, en règle générale tous les quatre ans, le niveau de réalisation et l'efficacité du programme sont évalués afin de procéder aux adaptations requises.

6.4 Communication

Communication vers l'extérieur et vers l'intérieur La mise en œuvre de Via sicura doit s'accompagner d'une communication professionnelle, adaptée aux groupes cibles. La stratégie et les points saillants devront encore être fixés plus en détails dans un concept de communication.

La mission de la communication externe consistera à sensibiliser le public et les milieux politiques ainsi qu'à assurer au programme d'action Via sicura un accueil positif de la part des autorités, des associations et des organisations compétentes pour les questions de sécurité.

La communication vers l'intérieur sert en premier lieu à informer et à motiver toutes les personnes impliquées et vise à garantir un échange d'idées empreint de franchise ainsi qu'une bonne harmonie des vues au sein de l'organisation du programme.

Tamponnement dû à la fatigue excessive et à l'inattention

Un automobiliste s'est assoupi à l'entrée d'un tunnel. Sa voiture de tourisme s'est dirigée sans freiner sur une moto dont le conducteur a été happé, renversé et mortellement blessé par le conducteur de l'automobile.

En 2003, les faiblesses momentanées ou l'inattention ont provoqué:

- 95 accidents mortels
- 1048 accidents ayant causé des blessés graves



Mesures prévues par Via sicura pour prévenir les accidents dus à la fatigue excessive et à l'inattention:

- réalisation de campagnes de sensibilisation
- formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs de motos et de voitures de tourisme
- allègements pour la constatation de l'incapacité de conduire
- intensification de l'engagement international en faveur de la sécurité des véhicules

Résumé

Situation initiale	Chaque année, on déplore sur les routes suisses plus de 500 tués (2003: 546) et près de 6000 blessés graves (5862). Un quart des tués et des blessés graves sont des jeunes âgés de 16 à 26 ans. Les accidents de la route causent des souffrances indicibles dans la société et provoquent souvent pour les personnes impliquées des préjudices sociaux, des restrictions personnelles et des soucis matériels. En outre, ils occasionnent des coûts macroéconomiques de l'ordre de 13 milliards de francs par an, même en calculant prudemment les préjudices immatériels subis par les victimes.
Evolution de la sécurité routière	Depuis les années 70, la Suisse a enregistré des progrès considérables en matière de sécurité routière et – malgré une forte augmentation du trafic – a pu réduire à environ un tiers le nombre des tués et des blessés graves sur les routes. Par comparaison européenne, la Suisse se trouve dans le groupe de tête. Néanmoins, depuis la fin des années 90, le recul du nombre de victimes d'accidents de la route stagne et de nouvelles impulsions sont nécessaires pour réaliser davantage de progrès. A l'heure actuelle, d'autres Etats européens intensifient également leurs efforts dans ce domaine.
Mandat pour le projet VESIPO	Depuis 2002, la politique de sécurité routière fait partie intégrante de la «stratégie pour un développement durable» du Conseil fédéral: se fondant sur la philosophie de sécurité appelée «Vision zéro» et sans restreindre la mobilité, le Conseil fédéral veut réduire au moins de moitié d'ici 2010 le nombre des tués et des blessés graves sur les routes. C'est sur cette base que l'Office fédéral des routes (OFROU) a reçu mandat de formuler une nouvelle politique nationale de sécurité routière et de préparer des mesures permettant d'atteindre le but visé. L'OFROU s'est acquitté de ce mandat dans le cadre du projet VESIPO et présente désormais le programme d'action correspondant, sous le nom de «Via sicura».
But suprême de Via sicura	Conformément au mandat imparti par le Conseil fédéral, Via sicura a pour but suprême de ramener à moins de 300 le nombre des tués et à moins de 3000 le nombre des blessés graves sur les routes d'ici 2010. Par la suite, il s'agira de réduire le nombre des tués et des blessés graves d'au moins 30 pour cent par tranche de dix ans.
Une large approche d'intervention	La sécurité routière dépend de nombreux facteurs si bien que l'approche stratégique visant à réduire les conséquences graves des accidents doit être d'autant plus large. Les principaux facteurs d'influence ou niveaux d'intervention de Via sicura sont les suivants: <ul style="list-style-type: none">• la prise de conscience du problème dans la société («Awareness»)• le comportement des usagers de la route• la sécurité des véhicules• la sécurité de l'infrastructure routière• la prestation et la qualité des centres de secours

Résumé

56 mesures dans 10 champs d'action	Le programme d'action Via sicura comporte au total 56 mesures relevant de dix champs d'action différents. Ces mesures ont été sélectionnées selon un système d'évaluation uniforme parmi plus de cent idées de mesures initialement émises. Elles offrent – pour autant qu'on puisse en juger aujourd'hui – une certaine garantie qu'une fois appliquées avec cohérence, elles pourront réduire le nombre des tués et des blessés graves dans la mesure souhaitée. Les mesures principales sont les suivantes:
Sensibilisation et éducation	Dans le champ d'action Sensibilisation et éducation, Via sicura prévoit notamment des mesures en vue de réaliser des campagnes de sensibilisation efficaces et d'encourager l'éducation à la mobilité et à la sécurité à tous les niveaux de la scolarité.
Formation et perfectionnement	Dans le champ d'action Formation et perfectionnement, Via sicura prévoit comme mesures d'une part le perfectionnement obligatoire de tous les motocyclistes et automobilistes et d'autre part la formation complémentaire systématique de toutes les personnes qui se sont signalées par un comportement dangereux dans la circulation.
Règles de comportement	Dans le champ d'action Règles de comportement, Via sicura veut introduire une interdiction de consommer de l'alcool pour les nouveaux conducteurs et les chauffeurs professionnels, prescrire la circulation des automobiles de jour avec phares allumés et augmenter le taux de port du casque à vélo.
Systèmes de contrôle et de sanctions	Dans le champ d'action Systèmes de contrôle et de sanctions, l'accent est mis d'une part sur une nette intensification des contrôles de circulation (axés sur les infractions ayant le plus d'impact sur la sécurité), d'autre part sur les mesures organisationnelles et techniques visant à améliorer l'application et l'exécution du droit.
Véhicules	Dans le champ d'action Véhicules, la Suisse souhaite s'impliquer plus que dans le passé au niveau international en faveur de normes de sécurité aussi élevées que possible en matière de technique des véhicules. Au niveau national, des règles d'éclairage améliorées ainsi que des restrictions plus rigoureuses aux modifications ultérieures des roues des véhicules sont prévues.
Infrastructure routière	Dans le champ d'action Infrastructure routière, on aspire à une correction systématique des points noirs en matière d'accidents et des endroits dangereux. D'autres mesures portent sur l'encouragement de la séparation des trafics (hors des localités) et des solutions de coexistence ou de modération du trafic (dans les localités) ainsi que sur l'augmentation ciblée de la sécurité des chantiers.

Assurance qualité	Dans le champ d'action Assurance qualité, toute une série de mesures visent surtout à améliorer la formation et le perfectionnement des experts de la circulation et à élaborer des instruments spécifiques d'analyse et de contrôle (notamment l'utilisation du «Road Safety Audit»). L'assurance qualité en matière de secours revêt également une grande importance.
Recherche et statistiques	Dans le champ d'action Recherche et statistiques, Via sicura veut optimiser les statistiques d'accidents et leur dépouillement, donner plus de poids aux aspects de sécurité routière dans la recherche, faciliter l'échange de données d'accidents et de résultats de recherche et rassembler de nouvelles observations par le lancement de projets pilotes.
Collaboration internationale	Dans le champ d'action Collaboration internationale, les mesures prévues portent notamment sur le resserrement des contacts bilatéraux et multilatéraux dans les organisations et institutions compétentes pour les questions de sécurité routière.
Organisation et ressources	Le champ d'action Organisation et ressources porte en premier lieu sur les mesures visant à piloter et à accompagner la mise en œuvre de Via sicura (notamment, la création d'une nouvelle Commission nationale de la sécurité routière) ainsi que sur une utilisation des ressources aussi efficace que possible.
Coûts	Ces 15 prochaines années, la mise en œuvre de Via sicura coûtera en moyenne environ 670 millions de francs par an (env. 240 millions de francs pour l'infrastructure, env. 220 millions de francs pour les systèmes de contrôle et de sanctions, env. 100 millions de francs pour le domaine des véhicules, etc.). Près de deux tiers des frais seront assumés par le secteur public.
Financement	Pour le financement des frais non couverts, soit environ 300 millions de francs par année, il est prévu de majorer la prime de l'assurance responsabilité civile des véhicules automobiles, ce qui permettra d'indemniser la Confédération, les cantons et les communes pour la mise en œuvre des mesures au titre de Via sicura. Si les mesures prévues sont appliquées avec succès, les assurés payant les primes devraient récupérer les charges supplémentaires sous forme d'une sécurité accrue sur les routes suisses et d'une diminution des sinistres dus aux accidents et sans doute, à terme, bénéficier d'allègements correspondants au niveau des primes d'assurance.

Via sicura: Résumé des mesures (évaluation comprise)

N°	Nom de la mesure	Brève description de la mesure	Critères						Degré de classification	Moment du déploiement des effets déterminants
			Potentiel d'efficacité/ utilité du programme	Efficacité	Applicabilité	Influence sur la liberté individuelle	Effet protecteur pour les personnes les plus vulnérables	Compatibilité avec d'autres domaines de la politique fédérale		
104	Optimisation du guidage du trafic et de la visibilité dans le périmètre des chantiers	Améliorer la perceptibilité et la visibilité des chantiers ainsi que des véhicules qui y sont affectés. Créer les bases de planification et d'exécution nécessaires à un guidage uniforme, clair et sûr du trafic.	3	3	4	3	4	3	3	2010
106	Installation d'alerte sur les chantiers de construction et les chantiers mobiles	Installer un dispositif optique ou acoustique alertant le personnel de l'arrivée de véhicules dans le périmètre de sécurité sur les routes à grand débit, lorsque des travaux de construction ou d'entretien de courte durée sont effectués sans séparation physique du trafic.	2	3	4	3	5	4	3	2015
107	Unification des régimes de vitesse	Ordonner, au niveau national, les régimes de vitesse selon des critères uniformes de sécurité sur tous les types de routes.	2	4	4	4	3	3	3	2012
114	Localisation des appels d'urgence lancés par téléphone mobile	Pouvoir déterminer plus rapidement le lieu de l'accident en cas d'appels d'urgence lancés par téléphone mobile, grâce à des méthodes automatiques de localisation.	4	5	3	3	3	4	5	2012
116	Directives pour l'exploitation et l'entretien sûrs des équipements routiers	Elaborer et mettre en œuvre, s'agissant de l'exploitation et de l'entretien des routes, une directive portant sur les éléments et les équipements routiers déterminants pour la sécurité.	4	5	4	–	–	3	4	2012
124	Accompagnement psychologique après incidents	Créer, là où elles font encore défaut, des organisations à même d'assurer un soutien psychologique ou psychiatrique aux usagers de la route et au personnel des services d'intervention après un événement particulier, un accident majeur ou une catastrophe.	2	4	5	3	3	3	3	2012
199	Assurance qualité en matière de secours	Développer la formation et le perfectionnement du personnel technique intervenant en cas d'urgence médicale et institutionnaliser l'assurance qualité des centrales d'appel et des services de secours.	3	1	5	–	–	4	2	2010
205	Restrictions aux modifications des roues des véhicules	Restreindre les possibilités de modifier les roues des véhicules après coup. Seules sont encore autorisées les dimensions des roues et des pneumatiques indiquées par le constructeur.	2	5	4	3	3	3	3	2012
209	Amélioration de la visibilité de tous les véhicules	Améliorer les prescriptions relatives à l'éclairage/la visibilité des nouveaux véhicules, en vue de réduire les risques de collisions.	5	2	4	3	3	3	4	2012
210	Encouragement de projets pilotes	Encourager et soutenir, au niveau fédéral, des projets pilotes permettant d'acquérir des connaissances importantes pour agir et capables de stimuler le développement d'activités futures propres à favoriser la sécurité routière, par exemple dans le domaine de la télématique.	4	2	4	–	–	4	3	2012

N°	Nom de la mesure	Brève description de la mesure	Critères						Degré de classification	Moment du déploiement des effets déterminants
			Potentiel d'efficacité/ utilité du programme	Efficacité	Applicabilité	Influence sur la liberté individuelle	Effet protecteur pour les personnes les plus vulnérables	Compatibilité avec d'autres domaines de la politique fédérale		
211	Intensification de l'engagement international en faveur de la sécurité des véhicules	Amener la Suisse à participer activement au sein des groupes de travail de la CEE-ONU et dans d'autres organes internationaux, en vue d'élever les standards généraux de sécurité en matière de technique des véhicules.	4	2	4	-	-	4	3	2012
212	Approfondissement des contacts internationaux	Intensifier, au niveau politique, les contacts bilatéraux et multilatéraux (UE, CEMT, OCDE, etc.) dans les domaines de la sécurité routière et développer le réseau des contacts existants.	4	3	4	-	-	4	3	2012
301	Analyse des points noirs en matière d'accidents et des endroits dangereux	Détecter et analyser, au niveau national, les caractéristiques principales des accidents (faits marquants) ainsi que les endroits à risques du réseau routier (analyse des conflits).	5	3	5	-	-	3	4	2012
302	Suppression des endroits potentiellement dangereux	Supprimer progressivement les endroits potentiellement dangereux sur les routes cantonales et communales.	5	2	4	3	3	3	4	2012
303	Suppression des points noirs	Supprimer progressivement les points noirs (endroits où les accidents sont nombreux) sur les routes cantonales et communales.	5	3	4	3	3	3	5	2012
305	Séparation / coexistence des trafics	Examiner et mettre en œuvre des mesures ciblées de séparation des trafics (en général en dehors des localités) et de coexistence des trafics (en général dans les localités).	5	3	4	3	5	5	5	2012
306	Modération du trafic	Délimiter et créer des périmètres de modération du trafic à l'intérieur des zones habitées (notamment des zones 30, des zones de rencontre ou des zones piétonnes).	5	3	5	3	5	5	5	2012
309	Séparation des sens de circulation sur des routes en dehors des localités	Séparer les sens de circulation (notamment au moyen de glissières de sécurité médianes) sur les routes hors localités très fréquentées et présentant un potentiel de risques accru, pour autant que des raisons impératives ne s'y opposent pas.	4	2	3	2	3	2	1	2012
311	Formation de spécialistes de la sécurité routière dans le domaine de l'ingénierie	Créer et proposer des filières de formation sur la sécurité routière en matière d'infrastructures de transport et de leur exploitation.	5	3	5	-	-	4	5	2012
312	Road Safety Audit	Développer et introduire à titre obligatoire des méthodes uniformes pour évaluer les lacunes que les projets de construction de routes présentent en matière de sécurité routière.	5	3	5	-	-	5	5	2012
313	Complément aux normes techniques de la VSS/SLG	Optimiser les normes relatives au génie civil et à l'ingénierie des transports sous l'angle de la sécurité routière.	4	5	5	-	-	4	5	2012
401	Réalisation de campagnes de sensibilisation	Organiser régulièrement des campagnes adaptées au public cible et portant sur certains thèmes sensibles de la sécurité routière. Accompagner les campagnes d'une intensification des contrôles par la police.	3	4	5	3	3	3	4	2010

N°	Nom de la mesure	Brève description de la mesure	Critères						Degré de classification	Moment du déploiement des effets déterminants
			Potentiel d'efficacité/ utilité du programme	Efficacité	Applicabilité	Influence sur la liberté individuelle	Effet protecteur pour les personnes les plus vulnérables	Compatibilité avec d'autres domaines de la politique fédérale		
403	Education à la mobilité et à la sécurité à tous les niveaux de la scolarité	Les cantons encouragent l'organisation de cours d'éducation routière dans les écoles à tous les niveaux de la scolarité (de l'école enfantine au degré secondaire II). En principe, l'enseignement devrait être dispensé par des spécialistes externes (généralement des instructeurs de la circulation des corps de police). Il convient de mettre en place des modules d'enseignement adaptés au public cible également dans les écoles du cycle post-obligatoire.	3	2	5	3	5	4	4	2015
405	Mention sur les emballages des médicaments	Attirer l'attention sur l'effet pernicieux des médicaments sur la capacité de conduire, par une mention sur la notice d'emballage (p. ex. un pictogramme).	2	4	4	5	3	3	3	2010
406	Obligation d'informer lors de la remise de médicaments	Imposer formellement au corps médical et aux pharmacies d'attirer l'attention des patients sur l'effet pernicieux des médicaments ou des combinaisons de médicaments sur la capacité de conduire.	2	4	2	4	3	4	3	2012
407	Augmentation du taux de port du casque à vélo	Encourager davantage le port du casque à vélo par des campagnes de sensibilisation et des mesures d'incitation particulières. Le rendre obligatoire si, malgré les efforts déployés pour y parvenir sur une base volontaire, la majorité des cyclistes ne portent pas le casque.	4	2	3	2	4	2	3	2012
408	Usage diurne obligatoire des phares	Faire en sorte que tout véhicule automobile circule en permanence phares allumés (de jour comme de nuit). Enclencher obligatoirement les feux lorsque le véhicule n'est pas équipé d'un dispositif qui le fait automatiquement.	5	2	4	2	4	2	4	2010
411	Contrôles de police selon des critères de sécurité	Amener la police à concentrer ses contrôles de la circulation sur les comportements fautifs qui compromettent le plus la sécurité ainsi que sur les endroits à risques (également en engageant des moyens techniques) et à les combiner avec des campagnes ad hoc.	5	5	5	3	3	3	5	2010
412	Intensification des contrôles de la circulation	Intensifier les contrôles fixes et mobiles de la circulation (y compris les applications télématiques) et compléter les contrôles ponctuels de vitesse en des points précis par des contrôles de la vitesse moyenne sur des tronçons déterminés.	5	2	2	3	5	3	4	2012
413	Accélération et uniformisation des procédures en matière de sanctions	Coordonner et accélérer les procédures pénales et administratives pour permettre de sanctionner les délits routiers immédiatement après qu'ils ont été commis. Uniformiser l'application du droit à l'échelle nationale.	3	4	3	3	3	4	3	2012
416	Moyen permettant de contrôler la distance de sécurité	Intensifier les contrôles de la distance de sécurité. Mettre à la disposition de la police, à cet effet, un moyen permettant d'effectuer des contrôles à faibles coûts et sans que des personnes soient accusées à tort.	3	3	3	4	4	3	2	2010
419	Mise en forme des règles de la circulation	Concevoir et formuler la législation sur la circulation routière de manière que ses prescriptions soient non seulement plus claires et plus compréhensibles, que les intéressés en aient une meilleure vue d'ensemble et puissent les appliquer, mais encore qu'elles soient conformes aux critères de la sécurité du droit et à ceux de la sécurité routière.	3	4	4	–	–	3	3	2012

N°	Nom de la mesure	Brève description de la mesure	Critères						Degré de classification	Moment du déploiement des effets déterminants
			Potentiel d'efficacité/ utilité du programme	Efficacité	Applicabilité	Influence sur la liberté individuelle	Effet protecteur pour les personnes les plus vulnérables	Compatibilité avec d'autres domaines de la politique fédérale		
422	Intervention en faveur de poursuites pénales transfrontalières	La Suisse s'engage activement, dans le cadre des organisations internationales, en faveur d'un système transfrontalier simple et efficace de sanctions pénales des infractions.	4	3	3	-	-	3	3	2012
423	Coordination des contrôles de police	Concevoir et mettre en œuvre un plan national concernant l'application de la réglementation dans le domaine de la sécurité routière. Coordonner les opérations aux niveaux cantonal et international conformément à la recommandation de la Commission de la CE.	4	2	3	-	-	3	2	2012
503	Introduction d'une gestion de la qualité pour les examens de conduite	Soumettre à un système certifié de gestion de la qualité, s'agissant des examens de conduite, toute autorité chargée de les organiser.	5	5	4	-	-	4	5	2012
504	Formation complémentaire obligatoire pour les conducteurs de motocycles et de voitures de tourisme	Durant la période pendant laquelle la durée de validité du permis de conduire est limitée, tous les motocyclistes et automobilistes sont tenus de fréquenter un cours de perfectionnement.	4	3	3	4	4	4	5	2018
505	Cours d'éducation routière imposés aux personnes condamnées pour la première fois pour conduite sous l'emprise de l'alcool ou d'une drogue	Astreindre toutes les personnes ayant conduit pour la première fois en état d'ébriété ou sous l'emprise de drogues à suivre un cours d'éducation routière.	4	3	4	3	5	4	5	2010
506	Cours d'éducation routière imposés systématiquement aux récidivistes	Ordonner la fréquentation d'un cours d'éducation routière à toute personne qui a commis une infraction entraînant un retrait du permis de conduire d'au moins six mois.	4	3	2	3	4	4	4	2010
508	Interdiction de consommer de l'alcool pour les conducteurs professionnels	Obliger tous les chauffeurs professionnels à s'abstenir de consommer de l'alcool plusieurs heures avant la reprise du travail et de la conduite.	3	4	4	2	4	4	4	2012
509	Normalisation des conditions à remplir pour l'aptitude à la conduite	Adapter aux exigences actuelles de la circulation routière les normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite. Une définition des conditions cognitives et caractérielles requises est établie pour la première fois dans une norme légale.	2	5	4	2	2	4	2	2010
510	Contrôle périodique de l'aptitude à la conduite	Limiter la durée de validité du permis de conduire. Ne la prolonger que si le titulaire justifie de son aptitude à la conduite au moyen d'un test de la vue et d'une déclaration personnelle ou d'un examen médical de contrôle.	5	2	3	2	4	5	4	2012
512	Allègements pour la constatation de l'incapacité de conduire	Permettre aux organes de contrôle de la police de constater sur-le-champ l'incapacité de conduire au moyen d'un appareil approprié, indépendamment de la cause de cette dernière.	4	4	3	3	4	4	5	2015
513	Force probante du contrôle de l'air expiré	Admettre que l'ébriété est établie lorsque le résultat des contrôles appropriés de l'air expiré atteint ou dépasse un certain taux d'alcool.	3	3	3	3	4	4	3	2010
514	Assurance qualité du diagnostic de l'aptitude à conduire	Elaborer et mettre en œuvre des directives et des instruments de saisie exhaustifs permettant de diagnostiquer l'aptitude à conduire. Assurer une formation et un perfectionnement régulier des experts en médecine et en psychologie du trafic chargés des examens.	5	5	5	-	-	4	5	2010

N°	Nom de la mesure	Brève description de la mesure	Critères						Degré de classification	Moment du déploiement des effets déterminants
			Potentiel d'efficacité/ utilité du programme	Efficacité	Applicabilité	Influence sur la liberté individuelle	Effet protecteur pour les personnes les plus vulnérables	Compatibilité avec d'autres domaines de la politique fédérale		
517	Interdiction de consommer de l'alcool pour les nouveaux conducteurs	Interdire aux nouveaux conducteurs, durant la période probatoire, de conduire sous l'influence de l'alcool.	4	4	3	2	4	4	4	2010
601	Charte de la sécurité routière	Inciter les entreprises, les établissements, les administrations, etc. à signer une charte par laquelle ils ou elles adhèrent à ses principes et aux mesures qu'elle prévoit pour renforcer la sécurité routière.	2	3	5	4	3	4	3	2010
602	Label de la sécurité routière	Créer un label de la sécurité routière récompensant les entreprises, les établissements, les administrations, etc. pour les comportements particulièrement méritoires dont ils ou elles et leurs membres ont fait preuve en matière de sécurité routière.	3	3	4	4	3	4	4	2012
604	Etude d'impact sur la sécurité routière des dossiers fédéraux	Examiner tous les dossiers fédéraux importants en matière de circulation routière quant à leur impact sur la sécurité des usagers de la route.	4	3	5	–	–	5	4	2012
605	Mise en place d'une banque de données de la recherche scientifique sur la sécurité routière	Saisir dans une banque de données les informations et les résultats concernant la recherche effectuée dans le domaine de la sécurité routière (au niveau national et international) et les préparer sous une forme claire et conviviale pour permettre de déceler plus facilement les lacunes de la recherche et de mettre en réseau les travaux en la matière.	4	3	4	–	–	4	3	2012
606	Renforcement des aspects de la sécurité routière dans la recherche	Intensifier et mieux cibler la recherche dans le domaine de la sécurité routière. Accorder une priorité accrue aux travaux scientifiques consacrés à des aspects de la sécurité routière nouveaux ou non encore approfondis.	4	5	4	–	–	3	4	2015
607	Echanges des données sur les accidents	Demander aux compagnies d'assurances de mettre à la disposition des autorités et des organes concernés leurs données relatives aux accidents, à des fins de recherche et de prévention. Charger la Confédération d'encourager l'échange de données et d'en garantir la protection.	4	5	4	–	–	3	4	2012
608	Amélioration de la statistique des accidents	Optimiser la statistique des accidents pour ce qui est du recensement de ces derniers, de la qualité des données relevées, de la possibilité de les lier à des caractéristiques supplémentaires tirées d'autres registres, et de l'évaluation.	4	3	5	–	–	5	4	2012
609	Création d'une commission nationale de la sécurité routière	Confier à la Confédération un rôle actif en matière de coordination et de coopération. Créer une commission nationale de la sécurité routière chargée d'assurer le suivi de la mise en œuvre de Via sicura.	5	5	5	–	–	3	5	2012
611	Pilotage de la politique de sécurité routière	Charger la Confédération de piloter, de coordonner et de surveiller la mise en œuvre de la politique de sécurité routière ainsi que de créer les conditions organisationnelles nécessaires.	5	3	5	–	–	5	5	2010
616	Optimisation de la répartition des ressources	Examiner systématiquement, sous l'angle du rapport coûts/utilité, la répartition des fonds publics affectés à la sécurité routière et l'optimiser en conséquence.	5	4	4	–	–	5	5	2012
621	Etude scientifique des causes d'accidents	Soumettre les accidents (p. ex. les accidents majeurs ou ceux qui surviennent sur des chantiers) à une analyse ciblée concernant le comportement des conducteurs, les mesures physiques, techniques ou organisationnelles et l'engagement des services de secours et exploiter les résultats.	4	2	5	–	–	3	3	2012

Annexe II

Liste des personnes ayant participé au projet VESIPO

Organe de direction

Nom	Représentant/e de
Jeger Werner	Office fédéral des routes (OFROU), présidence
Dieterle Rudolf	Office fédéral des routes (OFROU)
Egger Michel	Office fédéral des routes (OFROU), jusqu'en 2003
Gantenbein Andreas	Office fédéral des routes (OFROU)
Huguenin Raphael Denis	Bureau suisse de prévention des accidents (bpa), assesseur
Röthlisberger Jürg	Office fédéral des routes (OFROU), dès 2004
Schneider Daniel	Office fédéral des routes (OFROU), assesseur, jusqu'en 2003
Schrade André	Secrétariat général du DETEC (SG-DETEC)
van de Graaf Jolanda	Office fédéral des routes (OFROU), assesseuse, dès 2004

Direction du projet

Nom	Représentant/e de
Schreier Yolanda	Office fédéral des routes (OFROU), directrice du projet
Buser Felix	Office fédéral des routes (OFROU)
Julmy Christoph	Office fédéral des routes (OFROU), directeur suppléant du projet

Comité d'appui

Nom	Représentant/e de
Aeschbacher Rudolf	Conseil national (Commission des transports et des télécommunications); Mobilité piétonne
Anderwert Ernst	Commission intercantonale de la circulation routière (IKST)
Ayer Roland	Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), jusqu'en 2003
Bieri Peter	Conseil des Etats (Commission des transports et des télécommunications)
Buhmann Brigitte	Bureau suisse de prévention des accidents (bpa), dès 2004
Büschi Hans Ulrich	Conseil suisse de la sécurité routière (CSR)
Casabianca Antoine	Conférence des directeurs cantonaux des affaires sanitaires (CDS)
Dicht Heinz	Conférence des ingénieurs cantonaux (CIC)
Eichenberger Fred	Fédération Suisse des Moniteurs de Conduite (FSMC)
Fehr Jacqueline	Conseil national (Commission des transports et des télécommunications), CI Vélo Suisse, dès 2004
Fuchs Beat	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP) / Commission intercantonale de la circulation routière (IKST)
Ganz George	Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (DTAP)
Hämmerle Andrea	Conseil national (Commission des transports et des télécommunications)
Hehlen Peter	Bureau suisse de prévention des accidents (bpa), jusqu'en 2003
Hess Peter	Association des services des automobiles (asa)
Hofstetter Kandid	Association suisse des transports routiers (ASTAG)
Hollenstein Pia	Conseil national (Commission des transports et des télécommunications)
Jäggi Martin	Conférence des Commandants des Polices Cantonales de Suisse (CCPCS)
Koller Hans	Union suisse des arts et métiers (USAM) / Fédération routière suisse (FRS)
Kurrus Paul	Conseil national (Commission des transports et des télécommunications), jusqu'en 2003
Lauri Hans	Conseil des Etats (Commission des transports et des télécommunications)
Meyer Jean	Touring Club Suisse (TCS)
Miffon Claude	Automobile Club de Suisse (ACS)
Plachel Peter	Association Suisse d'Assurances (ASA)
Polla Barbara	Conseil national (Commission des transports et des télécommunications), jusqu'en 2003
Schmid Christian	Conférence suisse des directeurs cantonaux de l'instruction publique (CDIP)

Liste des personnes ayant participé au projet VESIPO

Schubarth Martin	Tribunal fédéral suisse
Steinegger Franz	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents (SUVA)
Teuscher Franziska	Conseil national (Commission des transports et des télécommunications); CI Vélo Suisse, jusqu'en 2003; Association suisse des transports (ATE), dès 2004
Vollmer Peter	Conseil national (Commission des transports et des télécommunications); Union des transports publics (UTP)
Wernli Urs	Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), dès 2004
Wiederkehr Roland	Conseil national; Association des Familles des Victimes de la Route (AFVR)
Wildberger Rolf	Syndicat des fabricants, grossistes et importateurs suisses de l'industrie des deux-roues (VFGI)
Wohlgensinger Tony	Association des importateurs suisses d'automobiles (auto-suisse)
Wölfli Hugo	Fonds de sécurité routière (FSR)
Zimmermann Matthias	Association suisse des transports (ATE), jusqu'en 2003

Groupe d'experts Exploitation

Nom	Représentant/e de
Schlup Ulrich	Office fédéral des routes (OFROU), chef du groupe d'experts
Allenbach Roland	Bureau suisse de prévention des accidents (bpa)
Boss Kurt	Association suisse des transports routiers (ASTAG)
Häfelfinger Christian	Office fédéral des routes (OFROU)
Hafner Alois	Police cantonale des Grisons
Holzer Urs	Office fédéral des routes (OFROU)
Huber Harry	Association suisse des ambulanciers professionnels (ASA)
Imbach Susanne	Interassociation de sauvetage (IAS)
Schatzmann Jürg	Office des ponts et chaussées du canton de Berne
Siegrist Roger	Office fédéral des routes (OFROU)
Weber Robert	Communauté de Travail des Chefs des Polices de la Circulation de Suisse et de la Principauté de Liechtenstein (CCCS)

Groupe d'experts Véhicules

Nom	Représentant/e de
Meyer Kurt	Office fédéral des routes (OFROU), chef du groupe d'experts
Blessing Rudolf	Association des importateurs suisses d'automobiles (auto-suisse)
Brunner Anton	Winterthur Insurance, Accident Research
Burch Daniel	Touring Club Suisse (TCS)
Burgherr Rudy	Service de prévention des accidents dans l'agriculture (SPAA)
Christen Markus	Syndicat des fabricants, grossistes et importateurs suisses de l'industrie des deux-roues (VFGI)
Gasser Thomas	Office fédéral des routes (OFROU)
Gerster Bernhard	Dynamic Test Center SA (DTC)
Rouiller Alain	Association suisse des transports (ATE)
Verdon Georges	Association suisse des services des automobiles (asa)
Walz Felix	Université et EPF Zurich, Groupe de travail sur la mécanique des accidents
Witzig Gottlieb	Office fédéral des routes (OFROU)

Groupe d'experts Infrastructure

Nom	Représentant/e de
Pfister Roger	Office fédéral des routes (OFROU), chef du groupe d'experts
Baumann Hans-Martin	Communauté de Travail des Chefs des Polices de la Circulation de Suisse et de la Principauté de Liechtenstein (CCCS)

Brunner Marianne	Association suisse des transports (ATE)
Draslar Stanislav	Office fédéral des routes (OFROU)
Dubosson Jean-Pierre	Fédération Motocycliste Suisse (FMS)
Dumont André-Gilles	EPF Lausanne, Laboratoire des voies de circulation
Gensheimer Philipp	Département de l'urbanisme de la Ville de Bienne
Gerber Franz	Service des routes du canton de Vaud
Huber Christian A.	Bureau suisse de prévention des accidents (bpa)
Lindenmann Hans Peter	EPF Zurich Institut de planification du trafic et des systèmes de transport
Pucci Thierry	Touring Club Suisse (TCS)
Schindel Arthur	CI Motards contre Vision Zéro
Schweizer Thomas	Mobilité piétonne
Zürcher Niklaus	Automobile Club de Suisse (ACS)

Groupe d'experts Admission des personnes

Nom	Représentant/e de
Blanc Pascal	Office fédéral des routes (OFROU), chef du groupe d'experts
Bächli-Biétry Jacqueline	Société Suisse de Psychologie de la Circulation (SPC)
Grasso Giuseppe	Office fédéral des routes (OFROU)
Haag Munira	Société Suisse de Médecine Légale (SSML)
Hug Ernst	Conseil de la sécurité routière (CSR)
Klaus Roland	Association des services des automobiles (asa)
Lutz Kurt	Communauté de Travail des Chefs des Polices de la Circulation de Suisse et de la Principauté de Liechtenstein (CCCS)
Peyer Hans	Union suisse des arts et métiers (USAM); GastroSuisse
Piras David	Les Routiers Suisses (LRS)
Rüegger Rainer	Fédération Suisse des Moniteurs de Conduite (FSMC)
Veil Jörg	Association des écoles professionnelles suisses de moniteurs de conduite (AEPSCM)
Waser Jörg	Office fédéral des routes (OFROU)

Groupe d'experts Comportement humain

Nom	Représentant/e de
Julmy Christoph	Office fédéral des routes (OFROU), chef du groupe d'experts
Boschung Christa	Jeunesse
Friedli Peter	Office fédéral des routes (OFROU)
Hüsler Alice	Conseil de la sécurité routière (CSR)
Meister Luzia	CI Vélo Suisse
Oertle Heinz	Union Suisse des Mécaniciens en Cycles et Motos (USMCM)
Oguey Daniel	Communauté de Travail des Chefs des Polices de la Circulation de Suisse et de la Principauté de Liechtenstein (CCCS)
Ospel Stefan	Association Suisse d'Assurances (ASA)
Rytz Michael	Association suisse des transports (ATE)
Siegrist Stefan	Bureau suisse de prévention des accidents (bpa)
Thévenaz Jean-Marc	Touring Club Suisse (TCS)
Toscan Peter	Office fédéral des routes (OFROU)
Villetaz Patrice	Université de Lausanne, Institut de police scientifique et de criminologie

Via sicura

Programme d'action de la
Confédération visant à
renforcer la sécurité routière

Impressum

Editeur:
Office fédéral des routes (OFROU)
CH-3003 Berne
www.astra.admin.ch
© OFROU, Berne (2005)

Contenu:
Le programme d'action Via sicura
a été élaboré sous la direction
de l'OFROU, selon un processus
participatif auquel environ
80 personnes appartenant à des
organisations spécialisées, des
autorités cantonales et communales,
aux milieux économiques et
politiques ont pris une part active.

Distribution:
Office fédéral des constructions
et de la logistique (OFCL)
Vente des publications fédérales
CH-3003 Berne
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
No d'art. 806.200.f

Collaboration pour la coordination/rédaction:
IC Infraconsult, Berne

Mise en page:
Lorenz Jaggi consign, Berne

Photographies:
Torsten Frank, page de couverture
Police cantonale d'Appenzell
Rhodes extérieures, page 46
Police cantonale d'Argovie, pages 7,
12, 25, 31, 35, 39, 40, 54, 57, 60
Police cantonale de Soleure, page 20
Police cantonale du Tessin, page 16
Police municipale de Zurich, Service de
technique des accidents, pages 11, 26



Bundesamt für Strassen
Office fédéral des routes
Ufficio federale delle strade
Uffizi federal da vias

