



**Office fédéral des routes**

# **La nouvelle politique de sécurité routière**

## **Troisième rapport de synthèse**

### **Systeme d'évaluation**

Résultat provisoire du travail découlant du processus participatif  
destiné à formuler la nouvelle politique de sécurité routière

**29 mars 2004**

## **Contenu:**

1	Introduction	1
2	Evaluation des mesures individuelles	1
3	Critères requis pour les mesures de sécurité	1
4	Critères requis pour les mesures fondamentales	1

## 1 Introduction

La nouvelle politique de sécurité routière est élaborée et formulée dans le cadre d'un processus dit participatif, sous l'égide de l'Office fédéral des routes. Quelque 80 personnes issues d'organisations spécialisées, groupements d'intérêts, autorités cantonales et communales, milieux économiques et politiques, y travaillent au sein de cinq groupes de spécialistes et d'un comité d'appui.

La vision et les objectifs ayant été formulés dans la deuxième étape et les orientations stratégiques définies au cours de la troisième étape (cf. premier et deuxième rapports de synthèse « Situation initiale, vision et objectifs », du 30 avril 2003 et « Stratégie », du 22 août 2003), la quatrième étape visait à élaborer le système permettant d'évaluer ensuite les mesures individuelles. C'est la condition requise pour réaliser la cinquième étape du projet, dont l'objectif sera de décrire et de choisir les mesures.

## 2 Evaluation des mesures individuelles

Le système d'évaluation sert à jauger les mesures individuelles et permet d'en comparer les effets. Il s'agit donc d'un élément fondamental pour opérer le choix définitif des mesures, en automne 2004.

Parmi les idées de mesures à examiner, une distinction est faite entre les « mesures de sécurité » et les « mesures fondamentales ». Les **mesures de sécurité** ont un impact direct sur le nombre, les caractéristiques et les conséquences des accidents. Les **mesures fondamentales** (p. ex. dans les domaines de la formation, des ressources) n'ont pas cet effet direct. Elles créent toutefois les conditions cadres et les conditions préalables nécessaires pour que les mesures de sécurité retenues puissent être appliquées et déployer leurs effets. Les deux types de mesures visant des objectifs différents, il est normal que les systèmes d'évaluation qui leur sont appliqués diffèrent (cf. chapitres 3 et 4 du présent rapport).

S'agissant des mesures de sécurité, il conviendra d'examiner d'abord leur potentiel d'efficacité. Si l'évaluation révèle que l'efficacité attendue sera nulle ou seulement très faible, l'idée ne sera pas approfondie.

S'il faut s'attendre à un minimum d'efficacité, la mesure fera aussi l'objet d'une évaluation selon les autres **critères** énoncés au chapitre 3. Les critères servent à inventorier les diverses caractéristiques d'une mesure.

L'**évaluation qualitative** de chacun des critères se fera en se fondant sur une échelle comprenant cinq niveaux d'appréciation. La **pondération** permettra d'exprimer l'importance attribuée à chacun des critères et cela quelle que soit la mesure individuelle dont il s'agit. La combinaison des résultats de l'évaluation qualitative et de la pondération des critères permet d'obtenir le résultat final de l'**évaluation** de chaque mesure individuelle.

Les critères ont d'abord été discutés au sein des organes du projet, puis approuvés par la direction générale. Au cours du processus de pondération qui a suivi, tous les participants ont eu l'occasion de soumettre par écrit leurs propositions quant au poids à donner aux six critères requis pour les mesures de sécurité. La direction générale du projet en a calculé la moyenne pour établir la pondération définitive de ces mêmes critères et, sur cette base, de ceux qui concernent les mesures fondamentales.

Enfin, toutes les mesures seront décrites et appréciées à partir du système mis en place à cette fin. Le train de mesures sera constitué en plusieurs phases :

- Au cours d'une première phase, il est prévu de réunir en un paquet provisoire le plus de mesures possible ayant obtenu la meilleure appréciation, jusqu'à ce que l'objectif principal (réduire le nombre des tués à moins de 300 et celui des blessés graves à moins de 3000 d'ici à 2010) ait une bonne probabilité d'être atteint, grâce à leur effet conjoint.
- Au cours d'une seconde phase, ce paquet provisoire fera l'objet d'un test dit de plausibilité. A cette occasion, il serait possible de retirer de ce paquet des mesures ayant obtenu une très mauvaise appréciation pour l'un des critères (p. ex. quant au critère « efficacité » ou « applicabilité ») et de les remplacer par des mesures qui, tout en ayant reçu une plus mauvaise appréciation globale, ne présentent en revanche aucune appréciation très mauvaise pour l'un des critères.
- Lorsque le train de mesures aura subi ces ajustements, les résultats obtenus seront soumis au comité d'appui en septembre 2004.

Les répercussions macroéconomiques du train de mesures seront abordées dans le cadre du rapport final.

### 3 Critères requis pour les mesures de sécurité

Critère	Sous-critères	Echelonnement	Pondération en %
Potentiel d'efficacité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction estimée annuelle du nombre des tués et des blessés graves (statistique des accidents, domaine applicable, efficacité, degré de réalisation, degré d'observation);</li> <li>- Réduction du nombre des accidents;</li> <li>- Atténuation des conséquences des accidents.</li> </ul>	Evaluation qualitative selon 5 catégories (très élevé, élevé, moyen, faible, très faible)	30
Efficacité (rapport coût/efficacité)	Engagement des moyens estimés pour réaliser la mesure, par rapport à l'efficacité selon le critère n° 1.	Evaluation qualitative selon 5 catégories (très efficace, efficace, moyennement efficace, peu efficace, très peu efficace)	15
Applicabilité (Chances de pouvoir faire appliquer la mesure rapidement et de façon simple)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Degré de maturité de la mesure (état des travaux préparatoires);</li> <li>- Besoin de législation nécessaire;</li> <li>- Disponibilité des ressources (financières/humaines);</li> <li>- Communicabilité.</li> </ul>	Evaluation qualitative selon 5 catégories (très bon, bon, moyen, mauvais, très mauvais)	15
Influence sur la liberté individuelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Restriction ou extension de la liberté individuelle de l'usager de la route en raison de la mesure;</li> <li>- Charge financière individuelle due à la mesure;</li> <li>- Restriction/charge financière ou avantage pour les personnes que la mesure ne vise pas.</li> </ul>	Evaluation qualitative selon 5 catégories (forte extension, extension, neutre, restriction, forte restriction)	15
Effet protecteur pour les personnes les plus vulnérables	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Effet protecteur pour les usagers les plus vulnérables (notamment les enfants, les personnes âgées, les piétons, le moins résistant des véhicules concernés);</li> <li>- Effet protecteur pour les personnes mises en danger involontairement (p. ex. les services d'entretien, les forces d'intervention, les personnes se trouvant à l'extérieur de l'espace routier).</li> </ul>	Evaluation qualitative selon 5 catégories (très élevé, élevé, moyen, faible, 0/négatif)	15
Compatibilité avec des objectifs d'autres domaines de la politique fédérale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Degré de compatibilité (synergie/ conflit) avec les autres objectifs de la politique routière de la Confédération;</li> <li>- Degré de compatibilité (synergies/ conflit) avec les objectifs du développement durable et des politiques fédérales (politique du développement territorial, politique économique, politique étrangère, politique de la santé, politique de l'environnement, etc.);</li> <li>- Compatibilité avec les normes internationales;</li> <li>- Evolution de la situation internationale et tendances politiques.</li> </ul>	Evaluation qualitative selon 5 catégories (grandes synergies, synergies, neutre, conflit, conflit grave)	10

#### 4 Critères requis pour les mesures fondamentales

Critère	Sous-critères	Echelonnement	Pondération en %
Utilité du programme (importance pour l'application des mesures prévues)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre des mesures qui en dépendent;</li> <li>- Importance pour ces mesures;</li> <li>- Contribution à la coordination, à la gestion et à la garantie de qualité de la politique de sécurité routière.</li> </ul>	Evaluation qualitative selon 5 catégories (très élevé, élevé, moyen, faible, très faible)	40
Applicabilité (Chances de pouvoir faire appliquer la mesure rapidement et de façon simple)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Degré de maturité de la mesure (état des travaux préparatoires);</li> <li>- Besoin de législation nécessaire;</li> <li>- Disponibilité des ressources (financières/humaines);</li> <li>- Communicabilité.</li> </ul>	Evaluation qualitative selon 5 catégories (très bon, bon, moyen, mauvais, très mauvais)	20
Efficacité (rapport coût/utilité)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Coût</li> <li>- Utilité</li> </ul>	Evaluation qualitative selon 5 catégories (très efficace, efficace, moyennement efficace, peu efficace, très peu efficace)	20
Compatibilité avec des objectifs d'autres domaines de la politique fédérale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Degré de compatibilité (synergie/ conflit) avec les autres objectifs de la politique routière de la Confédération;</li> <li>- Degré de compatibilité (synergies/ conflit) avec les objectifs du développement durable et des politiques fédérales (politique du développement territorial, politique économique, politique étrangère, politique de la santé, politique de l'environnement, etc.);</li> </ul>	Evaluation qualitative selon 5 catégories (grandes synergies, synergies, neutre, conflit, conflit grave)	20