



**Office fédéral des routes**

# **La nouvelle politique de sécurité routière**

## **Deuxième rapport de synthèse**

### **Stratégie**

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

**22 août 2003**

## Sommaire

1	Introduction	1
2	Scénario de la stratégie – Explications méthodologiques	2
3	Nécessité d’agir	3
4	Champs d’action	6
5	Principes stratégiques	7

## 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.

Après avoir formulé la vision et les objectifs dans la deuxième étape (cf. premier rapport de synthèse « Situation initiale, vision et objectifs » du 30.4.2003), les orientations stratégiques ont été définies au cours d'une troisième étape intitulée « Elaborer la stratégie », dont le présent document est le résultat.

Les travaux de cette étape se fondent d'une part directement sur les résultats de la deuxième étape, et constituent d'autre part la condition indispensable à la réalisation des étapes suivantes « Elaborer le système d'évaluation » (4<sup>e</sup>) et « Choisir les mesures » (5<sup>e</sup>).

## 2 Scénario de la stratégie – Explications méthodologiques

Par **stratégie**, on entend *la description d'une manière de procéder logique visant à atteindre un objectif déterminé*, en tenant compte de la nécessité d'agir, de la situation concrète, de même que des potentiels et des risques. La stratégie définit, s'agissant des champs d'action essentiels, les solutions prioritaires.

La **nécessité d'agir** décrit, en partant des objectifs formulés à l'étape précédente, *l'écart entre la situation actuelle et celle que vise l'objectif*. Les lacunes les plus graves constatées sur le plan de la sécurité routière sont recensées.

Les **champs d'action** répondent à la question de savoir quels *niveaux d'intervention* sont les plus appropriés pour pallier les lacunes précitées. Le choix des champs d'action politique repose sur une estimation, là où les interventions ont le plus de chances d'atteindre l'objectif.

Les **principes stratégiques** désignent, dans le champ d'action concerné, *l'orientation nécessaire du changement souhaité* en vue d'atteindre l'objectif. C'est sur la base d'une nécessité d'agir reconnue et du champ d'action retenu que sont formulés les principes stratégiques prioritaires.

### Elaboration de la stratégie:

objectif	nécessité d'agir	champs d'action	Principes stratégiques
(formulé dans le premier rapport de synthèse)	Différence situation réelle / situation idéale	niveaux d'intervention	Orientation des actions, consignes générales pour agir

### 3 Nécessité d'agir

Ce chapitre traite des lacunes à combler pour atteindre les cinq objectifs principaux formulés dans le premier rapport de synthèse du 30 avril 2003. Quelques exemples contraires ne sont cependant pas exclus. A cet égard, il ne s'agit pas de la description de la situation réelle, mais de l'inventaire des déficits et des lacunes à combler en vue d'atteindre l'objectif.

#### **Objectif principal 1: La société et l'économie mettent la sécurité routière sur un pied d'égalité avec la mobilité.**

L'action politique, sociale, économique et individuelle accorde trop peu d'attention à la problématique de la sécurité routière. C'est ainsi, par exemple, qu'il existe encore trop de messages publicitaires contenant des éléments compromettant la sécurité routière. Les conséquences et les coûts qu'engendrent les accidents de la route marquent encore insuffisamment la conscience collective. Les ressources nécessaires à l'amélioration de la sécurité routière ne sont rendues accessibles que de manière insuffisante ou ne sont pas engagées prioritairement en application du principe coût-utilité. De plus, les structures permettant de planifier, coordonner et surveiller globalement la réalisation de la nouvelle politique de sécurité routière font défaut.

Les moyens engagés dans la recherche en matière de sécurité routière restent insuffisants eux aussi. La qualité de la saisie statistique des accidents de la circulation peut encore être améliorée. Et dans le cadre de la formation des professionnels de la route, la sécurité routière ne revêt pas une importance primordiale.

Lors du choix du mode de transport, de l'itinéraire, du véhicule et du style de conduite, on ne tient pas non plus suffisamment compte des problèmes de la sécurité routière.

#### **Objectif principal 2: Les usagers de la route font preuve d'un comportement sûr, responsable et respectueux des autres.**

Les règles de la circulation sont fréquemment inobservées. D'une part, nombre d'usagers sont prêts à prendre des risques trop élevés, n'ont pas conscience de leur comportement dangereux ou surévaluent leurs propres capacités. D'autre part, ils ont souvent une connaissance lacunaire du code de la route, en raison d'un manque d'information et d'une insuffisance au niveau de la formation et du perfectionnement. La foison de règles de la circulation, leur complexité, de même que l'abondance de signalisations, ne sont pas toujours comprises par tous les usagers ou sont considérées en partie comme des mesures chicanières, ce qui rend leur acceptation difficile.

Trop nombreux sont, aujourd'hui encore, les usagers de la route qui, en dépit des sanctions parfois sévères qu'ils encourent, enfreignent les règles de la circulation. En outre, la quantité généralement trop faible des contrôles empêche d'imposer le respect de ces règles.

L'attention vouée au trafic est insuffisante, souvent détournée par d'autres activités.

En partie, les exigences posées en matière d'aptitude à la conduite ne sont pas assez sévères. Il y a trop de chauffards – irresponsables, dangers publics ou manquant d'égards – sur nos routes.

Trop de conducteurs incapables prennent le volant. Enfin, les possibilités d'exclure du trafic les personnes dépendantes de l'alcool ou d'autres substances portant atteinte à la capacité de conduire ne sont pas assez mises à profit.

**Objectif principal 3: Tous les véhicules sont techniquement sûrs et favorisent la sécurité routière.**

Toutes les prescriptions relatives à la sécurité des véhicules ne correspondent pas à l'état de la technique. Des améliorations sont possibles au niveau de la sécurité tant active que passive. Il y a notamment insuffisance pour ce qui est de la visibilité diurne et nocturne des véhicules. Par ailleurs, ceux-ci ne sont pas équipés de dispositifs empêchant leur mise en marche par des personnes incapables de conduire ou leur démarrage sans utilisation des dispositifs de retenue.

Il est fait trop peu usage des systèmes destinés à aider les conducteurs à éviter les accidents.

Très rares sont les véhicules qui disposent d'enregistreurs de données ayant un effet préventif sur le comportement du conducteur de manière à enregistrer les données relatives au fonctionnement du véhicule et, ainsi, à faciliter la reconstitution de l'accident.

**Objectif principal 4: Les infrastructures routières sont conçues, entretenues et exploitées de manière à assurer la sécurité de leurs usagers.**

Les routes ne sont pas suffisamment sûres. Il n'existe pas encore de contrôles normalisés en matière de sécurité routière. La coordination nécessaire fait défaut pour détecter partout de manière uniforme et supprimer systématiquement les points noirs et les zones dangereuses sur le réseau routier existant. L'aménagement dudit réseau ne permet généralement pas d'éviter les conséquences fatales des erreurs humaines.

Il manque en maints endroits des chemins piétonniers ou cyclables sûrs et interconnectés. La séparation des trafics est perfectible. En raison des différences de vitesse, les risques de conflits sont trop élevés dans les zones urbanisées.

L'entretien du réseau routier est encore insuffisamment adéquat et fonctionnel, notamment l'hiver et surtout sur les aires réservées aux cyclistes et aux piétons. Le personnel affecté à cette tâche ainsi qu'aux secours et à la construction est souvent mis en danger par les autres usagers de la route.

L'information (densité du trafic, état des routes, autres modes de transport, temps de déplacement) données avant et pendant le voyage n'en est qu'à ses débuts.

**Objectif principal 5: Le sauvetage des victimes d'accident se fait rapidement et dans les règles de l'art.**

Trop rares sont encore les usagers de la route capables d'alerter correctement et dans les plus brefs délais les secours ainsi que de prodiguer efficacement les premiers soins. Le personnel de sauvetage ne bénéficie pas toujours d'une formation optimale.

Les services de secours mettent parfois trop de temps à arriver sur les lieux d'un accident. L'ensemble de la chaîne de sauvetage, de l'alerte rapide assortie d'une indication précise de l'endroit au plan efficace d'intervention en passant par la densité du réseau des centrales d'appel d'urgence, n'est pas encore tout à fait au point.

## 4 Champs d'action

Pour atteindre les objectifs et compte tenu de la nécessité d'agir, il convient de déployer les efforts surtout au niveau des champs d'action (CA) suivants:

Champs d'action	Objectifs principaux				
	N° 1 :	N° 2 :	N° 3 :	N° 4 :	N° 5 :
	La société et l'économie mettent la sécurité routière sur un pied d'égalité avec la mobilité.	Les usagers de la route font preuve d'un comportement sûr, responsable et respectueux des autres.	Tous les véhicules sont techniquement sûrs et favorisent la sécurité routière.	Les infrastructures routières sont conçues, entretenues et exploitées de manière à assurer la sécurité de leurs usagers.	Le sauvetage des victimes d'accident se fait rapidement et dans les règles de l'art.
CA 1 Ressources	X	X		X	X
CA 2 Organisation et institutions	X				X
CA 3 Collaboration internationale		X	X		
CA 4 Recherche et statistique	X	X		X	
CA 5 Assurance qualité	X	X		X	X
CA 6 Sensibilisation et éducation	X	X			
CA 7 Formation et perfectionnement		X			X
CA 8 Systèmes incitatifs		X	X		
CA 9 Contrôles et sanctions		X			
CA 10 Infrastructure routière				X	
CA 11 Guidage du trafic			X	X	
CA 12 Véhicules			X		



## 5 Principes stratégiques

Chacun des douze champs d'action (CA) où il s'agit de prendre des mesures dans le cadre de la nouvelle politique nationale de sécurité routière fait l'objet de principes stratégiques formulés en conséquence.

Ils sont en outre classés selon les critères d'appréciation A, B ou C, ce qui signifie:

Les orientations stratégiques citées sont, du point de vue des cinq objectifs principaux à atteindre,

- A** indispensables,
- B** très importants,
- C** importants.

### CA 1 Ressources

- Il convient de dégager et d'utiliser, au niveau fédéral, cantonal et communal, les ressources financières permettant d'assurer la sécurité routière et plus particulièrement d'imposer le respect des prescriptions en vigueur. A
- Les ressources nécessaires doivent être recueillies en priorité selon le principe de causalité et doivent être utilisées en fonction d'une affectation obligatoire. C
- Il y a lieu d'examiner et d'optimiser la mise en œuvre des moyens disponibles eu égard à leur effet sur la réduction du risque en matière de sécurité routière. A

### CA 2 Organisation et institutions

- Une mise en œuvre coordonnée de la politique de sécurité routière au niveau fédéral, cantonal et communal présuppose l'utilisation ou la mise en place de structures permettant de résoudre les problèmes. A
- Il convient d'optimiser l'organisation des secours et d'améliorer la coordination des compétences et des processus lors des opérations de sauvetage. C

**CA 3 Collaboration internationale**

- La Suisse doit s'investir au niveau international afin que les normes requises pour les véhicules quant à leur état de fonctionnement, à la sécurité routière ainsi qu'à la sécurité active et passive compte tenu de la compatibilité avec les usagers plus vulnérables de la route, correspondent toujours à l'état de la technique. B
- La Suisse doit intensifier son engagement international en faveur du développement et de l'harmonisation de normes en matière d'infrastructure routière et de règles de la circulation propres à renforcer la sécurité routière ainsi qu'en faveur de la coopération des polices de la circulation. C

**CA 4 Recherche et statistiques**

- Le recensement des données concernant les accidents et les autres aspects de la sécurité routière doit être adapté aux besoins de la prévention des accidents. B
- Les recherches opérées dans le domaine des routes doivent davantage et en priorité être consacrées au renforcement de la sécurité routière. C
- Les résultats de la recherche et des analyses d'accidents doivent être concrétisés dans des mesures de prévention des accidents. B

**CA 5 Assurance qualité**

- Il convient d'examiner la densité normative; il s'agit de simplifier les règles compliquées et d'abroger celles qui sont inutiles. B
- La formation des professionnels de la route et du personnel de sauvetage doit être améliorée dans le domaine de la sécurité routière. B
- L'évaluation des infrastructures existantes et nouvelles relative à la sécurité routière doit être introduite de manière coordonnée. B

**CA 6 Sensibilisation et éducation**

- Il faut amener la société, la classe politique et l'économie à prendre davantage conscience des risques du trafic routier ainsi que des conséquences et des coûts des accidents. A
- Il convient de promouvoir l'usage responsable de la mobilité et de redoubler d'efforts pour faire comprendre aux usagers que mobilité et sécurité ont la même importance et ne sont pas forcément antagonistes. C
- L'éducation à la sécurité et à la mobilité doit être intégrée à tous les degrés de l'enseignement. B
- La sensibilisation des usagers de la route à la détection des dangers et au comportement favorisant la sécurité dans le trafic doit être permanente. A
- Il faut redoubler d'efforts pour faire comprendre l'utilité des équipements de sécurité des véhicules et du port des équipements de protection. B
- Il convient d'informer les usagers de la route des effets de la consommation d'alcool, de stupéfiants et de médicaments sur la capacité de conduire. A

**CA 7 Formation et perfectionnement**

- La formation et le perfectionnement devront faire prendre conscience aux conducteurs (jeunes en particuliers) des conséquences d'un comportement dangereux et affûter leur sens de la circulation. A
- Il faut donner une information coordonnée et ciblée quant aux modifications des prescriptions. C
- Une bonne formation, des possibilités de suivre des cours de perfectionnement bien adaptés et – au besoin – des examens périodiques complémentaires doivent garantir une conduite sûre des véhicules. A
- Il convient d'élaborer des plans de formation en matière de locomotion douce et d'offrir des cours appropriés. C

**CA 8 Systèmes incitatifs**

- Un système incitatif coordonné doit favoriser les améliorations de la sécurité active et passive des véhicules dans l'optique de la compatibilité avec les usagers de la route plus vulnérables. B
- Des systèmes incitatifs doivent encourager la prise de mesures volontaires destinées au soutien technique des conducteurs. C
- Il y a lieu d'encourager le port d'équipements de protection. B

**CA 9 Contrôles et sanctions**

- Il convient d'axer les contrôles du trafic sur les erreurs comportementales qui ont les plus fortes incidences sur les statistiques des accidents ainsi que sur les zones dangereuses et de les intensifier. A
- Les conducteurs incorrigibles qui se font remarquer par leur conduite risquée et ceux que la dépendance à l'alcool, aux drogues ou aux médicaments rend inaptes à conduire doivent être exclus de la circulation. A
- Il faut combattre les activités qui détournent l'attention du conducteur. B
- Les sanctions doivent être conçues de manière à remplir leur fonction préventive et éducative. B

**CA 10 Infrastructure routière**

- Sur l'ensemble du réseau routier - chemins piétonniers et pistes cyclables compris - les points noirs et les zones dangereuses doivent être détectés et sécurisés au fur et à mesure qu'ils apparaissent. A
- Il faut définir des normes et des standards de sécurité améliorés pour le guidage du trafic dans le périmètre des chantiers. B
- Il faut que l'infrastructure « pardonne » les erreurs des usagers de la route, leur offre une bonne perception visuelle et soit en adéquation avec chaque régime de vitesse. B
- Partout où cela est nécessaire et possible, il convient de séparer le trafic non motorisé du trafic motorisé. B

- Sur les routes d'intérêt local, il s'agit d'harmoniser les vitesses et d'exploiter le potentiel de modération du trafic compte tenu de la population concernée. C

### CA 11 Guidage du trafic

- Il convient de favoriser une information routière qui soit actuelle et fiable. C
- Il s'agit de tirer tout le parti possible des potentiels de sécurité de la télématique. C

### CA 12 Véhicules

- Tous les véhicules automobiles seront munis d'équipements optimaux de sécurité active et passive ainsi que de systèmes d'assistance à la conduite. A cet égard, il s'agit de mettre en œuvre les prescriptions et normes internationales déterminantes tout en évitant de créer des entraves techniques au commerce. A
- Tous les véhicules automobiles doivent être équipés d'un dispositif qui, en cas d'incident, enregistre les données déterminantes et d'un système permettant de localiser le lieu de l'accident. C
- Le maniement du véhicule et de ses appareils ne doit pas détourner l'attention du conducteur. C
- Dans la circulation, tous les véhicules doivent être bien visibles en permanence pour les autres usagers de la route. B