



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU

STRATÉGIE PARTIELLE RELATIVE À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Édition 2024 V1.0

Table des matières

1.	Introduction	4
2.	Objectifs 2030 à prendre en considération	5
3.	Contexte et mesures requises	5
4.	Champs d'action stratégiques	6
4.1.	Champ d'action « Individus »	6
4.1.1.	Règles de comportement (règles de la circulation et signalisation)	6
4.1.2.	Formation et formation continue des conducteurs	6
4.1.3.	Prévention comportementale	6
4.1.4.	Enforcement	6
4.2.	Champ d'action « Véhicules »	7
4.2.1.	Véhicules plus sûrs	7
4.2.2.	Systèmes d'assistance	7
4.2.3.	Équipement des véhicules	7
4.2.4.	Conduite automatisée	7
4.3.	Champ d'action « Infrastructures »	7
4.4.	Champ d'action « Finances »	8
4.5.	Champ d'action « Données »	8
4.6.	Champ d'action « Organisation et recherche »	8
4.6.1.	Organisation	8
4.6.2.	Recherche	8
5.	Mesures	9
5.1.	Mesures « Individus »	9
5.1.1.	Règles de comportement (règles de la circulation et signalisation)	9
5.1.2.	Formation et formation continue des conducteurs	9
5.1.3.	Prévention comportementale	10
5.1.4.	Enforcement	10
5.2.	Mesures « Véhicules »	10
5.2.1.	Véhicules plus sûrs	10
5.2.2.	Systèmes d'assistance	11
5.2.3.	Équipement des véhicules	11
5.2.4.	Conduite automatisée	11
5.3.	Mesures « Infrastructures »	12
5.4.	Mesures « Finances »	12
5.5.	Mesures « Données »	12
5.6.	Mesures « Organisation et recherche »	12
5.6.1.	Organisation	12
5.6.2.	Recherche	13
6.	Réexamen	15
7.	Documentation complémentaire	15
8.	Personnes à contacter pour en savoir plus	15

Annexe : mesures supplémentaires	17
1. Remarques préliminaires	17
2. Mesures supplémentaires relatives aux êtres humains	17
2.1. Mettre l'accent sur la distraction au volant	17
2.2. Assurer un maniement sûr du véhicule / conception du tableau de bord	17
2.3. Mieux utiliser le procédé de maintien de l'autorisation de conduire existant	17
2.4. Application des mesures : définir des priorités	17
2.5. Formation à la conduite : prêter une attention accrue aux systèmes d'aide à la conduite (SAC)	18
2.6. Encourager le port d'un équipement de protection à motorcycle	18
2.7. Augmenter le taux de port du casque et améliorer la visibilité des vélos et des cyclomoteurs	18
2.8. Sensibiliser les usagers de la route sur le comportement à adopter pour assurer la sécurité du trafic cycliste	18
3. Mesures supplémentaires relatives aux véhicules	18
3.1. Surveiller le marché en matière de véhicules tendance	18
3.2. Trotinettes électriques : responsabiliser les loueurs et améliorer le comportement des utilisateurs	19
3.3. Accompagner et influencer l'évolution technique des véhicules	19
4. Mesures supplémentaires relatives à l'infrastructure	19
4.1. Aménager un réseau routier compréhensible et sûr à l'intérieur des localités	19
4.2. Utiliser les enseignements tirés de l'évaluation subjective de la sécurité	19
4.3. Favoriser systématiquement le désenchevêtrement du trafic	19
4.4. Effectuer ponctuellement des travaux d'extension de l'autoroute pour prévenir le trafic d'évitement	20
4.5. Réaliser des marquages de sécurité pour les motocycles dans les virages	20
5. Mesures supplémentaires relatives aux finances	20
5.1. Renforcer la sécurité routière dans le cadre des projets d'agglomération	20
6. Mesures supplémentaires relatives aux données	20
6.1. Élaborer un nouveau standard	20
7. Mesures supplémentaires relatives à l'organisation et à la recherche	20
7.1. Assurer une communication active et cohérente	20
7.2. Faciliter le transfert des résultats de la recherche vers des applications pratiques	20

1. Introduction

La stratégie partielle relative à la sécurité routière fait partie intégrante de la stratégie de l'office. Elle se base sur l'orientation stratégique de l'OFROU et définit les mesures qui permettront de concrétiser les principes directeurs et les objectifs 2030 concernant la sécurité routière.

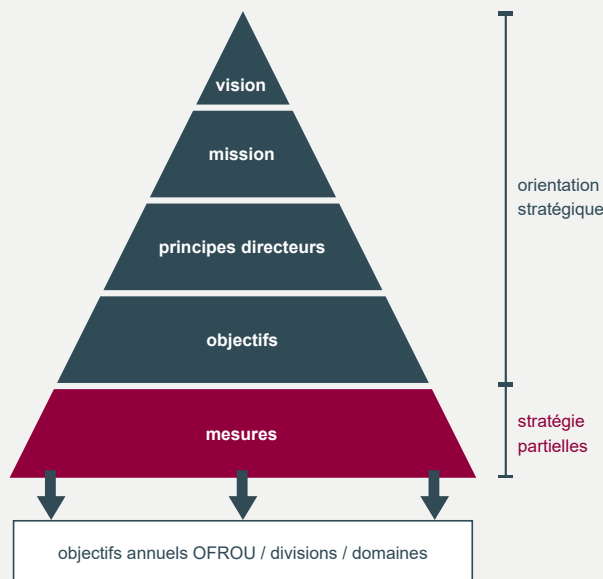
La sécurité routière est une tâche globale, qui occupe non seulement toutes les divisions de l'OFROU, mais qui est aussi mise en oeuvre au-delà de l'office par les cantons (propriétaires de routes, polices et services des automobiles), le Fonds de sécurité routière (FSR), le Bureau de prévention des accidents (BPA), les associations de transports et d'autres disciplines telles que la formation en matière de circulation, la médecine du trafic et la psychologie du trafic. Le lien étroit entre les différentes disciplines, la coordination entre les diverses activités et tâches ainsi qu'une approche globale sont par conséquent indispensables pour réussir la mise en oeuvre. Le présent document donne un aperçu des mesures et des champs d'action stratégiques qui devront être introduits au cours des quatre prochaines années.

Vue d'ensemble de la stratégie de l'OFROU

La stratégie de l'OFROU guide la politique de l'office en vue de la réalisation de ses objectifs à long terme et permet aux collaborateurs d'agir selon une approche globale et tournée vers l'avenir. Elle complète les directives politiques et les stratégies générales.

La stratégie de l'OFROU comprend les volets suivants :

- Vision 2040 :** conception de l'avenir à l'horizon 2040 et sur laquelle l'OFROU fonde ses décisions stratégiques ;
- Mission :** manière dont l'OFROU conçoit son mandat en tant qu'institution ;
- Principes directeurs :** objectifs fondamentaux et prioritaires ;
- Objectifs 2030 :** situation que l'OFROU aimerait avoir atteinte d'ici à 2030 ;
- Mesures :** approche adoptée pour atteindre les objectifs, divisée en plusieurs stratégies partielles. Celles-ci constituent la base à partir de laquelle seront définis des objectifs annuels concrets qui devront être atteints par l'office ainsi que par les divisions et les domaines concernés.



2. Objectifs 2030 à prendre en considération

L'orientation stratégique fixe les objectifs suivants dans le domaine de la sécurité routière :

- Pas plus de 100 morts et 2500 blessés graves par an sur les routes.
- Pas plus de 25 morts et 500 blessés graves par an parmi les usagers de la mobilité douce.
- La sécurité de fonctionnement des véhicules est assurée.
- La population perçoit les routes comme attrayantes et sûres.

3. Contexte et mesures requises

Diminution du nombre de morts et de blessés graves parmi tous les genres d'usagers de la route conformément à la tendance actuelle

En 2019, le nombre de décès sur les routes suisses est passé pour la première fois sous la barre des 200. En tout, 187 personnes ont perdu la vie dans des accidents de la route et 3639 personnes ont été grièvement blessées. Ces deux chiffres correspondent au niveau le plus bas jamais atteint depuis le début du recensement systématique du nombre d'accidents en 1940. Considérée sur une période de plusieurs années, la tendance à la baisse du nombre de victimes de la route se poursuit donc. Sans tenir compte des développements actuels et futurs, l'objectif de l'OFROU – c'est-à-dire moins de 100 morts et moins de 2500 blessés graves d'ici à 2030 – pourrait même être atteint avant cette date et sans mesures supplémentaires.

Augmentation du nombre d'accidents graves avec les vélos électriques ; stagnation sur le plan de la mobilité douce¹

Un regard différencié sur l'évolution des différents usagers de la route montre cependant que les développements souhaités sur le plan politique et social – comme la promotion du trafic deuxroues – menacent la réalisation de l'objectif de l'OFROU. Le nombre de personnes victimes d'un grave accident (morts ou blessés graves) au guidon d'un vélo électrique ne cesse d'augmenter. Cette progression est pratiquement proportionnelle à l'augmentation du nombre de vélos électriques et il faut y mettre fin. Chez les cyclistes, on n'observe pas de diminution significative depuis plusieurs années et chez les piétons également, la tendance à la stagnation semble persister. De manière générale, une tendance à la hausse des accidents graves se dessine et met en péril l'objectif de l'office de 25 morts et 500 blessés graves au maximum parmi les usagers de la mobilité douce sans efforts supplémentaires.

Sécurité de fonctionnement des véhicules

Pour les véhicules soumis à des directives spécifiques en matière de construction et d'équipement, au bénéfice d'une réception par type et qui doivent être contrôlés périodiquement par l'autorité cantonale (notamment voitures de tourisme, motocycles, camions et autocars), il n'existe pratiquement pas de problèmes connus visibles dans la statistique des accidents. Selon cette dernière, seuls 2 % environ des accidents sont imputables à des défauts du véhicule. La statistique des accidents englobe par ailleurs tous les véhicules étrangers impliqués dans un accident sur notre territoire, mais qui ne sont pas soumis au contrôle suisse des véhicules. Pour les cycles et cyclo-moteurs légers, il n'existe en revanche que des prescriptions minimales, qui ne sont en outre pas contrôlées systématiquement, ni lors de leur mise en circulation ni lors de leur utilisation. La responsabilité individuelle qui prédomine ici pour la sécurité de fonctionnement de ces véhicules peut conduire à une augmentation du nombre d'accidents dus à des dysfonctionnements techniques. Le fait que la promotion des types de véhicules précités et d'autres genres de véhicules – comme les vélos cargo lourds – pourrait être facilitée par la diminution, voire l'abrogation, des prescriptions d'homologation pourrait constituer un risque supplémentaire.

¹ La définition de « mobilité douce » est en cours de formulation dans le cadre de la mise en oeuvre du postulat [18.4291](#) Burkart « Mobilité douce. Une vue d'ensemble est indispensable ». Le cas échéant, la nouvelle définition peut avoir des conséquences sur l'objectif.

La population perçoit les routes comme attrayantes et sûres

Plus une route est conçue de manière attrayante pour un type de trafic, plus la probabilité qu'elle soit perçue comme étant moins attractive ou même dangereuse pour d'autres modes de transport augmente. Le renforcement de l'attractivité de la route peut avoir des conséquences négatives sur la sécurité routière. La diminution du sentiment de sécurité subjective peut favoriser un comportement hésitant tandis qu'une sécurité subjective élevée peut restreindre l'attention. Il faut par conséquent observer soigneusement l'augmentation de l'attractivité pour empêcher les évolutions indésirables. Par exemple, les pistes cyclables – qui sont de plus en plus demandées et dont certaines ont déjà été réalisées – augmentent l'attractivité des vélos électriques rapides ; elles entraînent cependant un potentiel de conflit dans le contact avec d'autres usagers de la route, et comme certaines règles courantes de la circulation sont parfois abrogées (priorité de droite), d'autres usagers de la route se sentent moins en sécurité.

4. Champs d'action stratégiques

Dans le domaine de la sécurité routière, il existe six champs d'action dans lesquels l'OFROU fixe des mesures concrètes.

4.1. Champ d'action « Individus »

Le champ d'action « Individus » comprend des mesures destinées aux usagers de la route. Elles englobent les règles de comportement, la formation et la formation continue, l'influence positive du comportement et le contrôle du respect de la réglementation.

4.1.1. Règles de comportement (règles de la circulation et signalisation)

Les règles de la circulation constituent la base de la coexistence et des interactions entre tous les usagers de la route. L'accessibilité des trottoirs aux cyclistes de moins de 12 ans améliore la protection de ces derniers, mais cette mesure risque toutefois d'affecter la sécurité des piétons. Ces réglementations, et en particulier tous les changements, doivent être soigneusement préparés puis évalués.

4.1.2. Formation et formation continue des conducteurs

L'éducation routière commence à l'école enfantine déjà et accompagne ensuite les enfants et les jeunes pendant toute leur scolarité. Par la suite, ils peuvent suivre une formation à la conduite de véhicules à moteur s'ils le désirent. À partir de ce moment-là, il est possible de suivre à titre facultatif une formation continue pour développer et ancrer ses compétences en matière de conduite.

4.1.3. Prévention comportementale

La prévention comportementale joue un rôle important dans la réduction des comportements dangereux sur la route. La tâche a été confiée il y a plus de 40 ans au Fonds de sécurité routière, lequel entretient des liens très étroits avec l'OFROU. Par conséquent, certaines mesures du FSR se retrouvent dans la stratégie partielle. La prévention comportementale a pour but de diminuer le nombre de morts et de blessés dans la circulation routière en influençant le comportement individuel. Sur le plan thématique, elle est profondément liée à l'enforcement.

4.1.4. Enforcement

Par « enforcement », on entend la mise en oeuvre de règles et de sanctions étatiques. L'enforcement comprend des éléments généraux et spécifiques de prévention qui se manifestent dans l'association de la « densité des contrôles » et de l'« intensité de la menace de sanction ». Un enforcement ciblé et efficace doit permettre de dissuader les usagers de la route d'enfreindre les prescriptions en matière de circulation routière. Il s'agit ici en premier lieu d'empêcher les comportements à risques. L'enforcement est une tâche cantonale, qui incombe essentiellement à la police. En introduisant des conditions-cadres (légales) adaptées, l'OFROU garantit le respect des règles grâce à un enforcement efficace et rationnel. Dans le domaine des contrôles du trafic lourd, l'OFROU soutient en outre les corps de police cantonaux en finançant des contrôles intensifs et en mettant en place des centres de contrôle. Étant donné que les centres de contrôle planifiés n'ont pas encore tous été réalisés, il n'est actuellement pas nécessaire d'intervenir davantage.

4.2. Champ d'action « Véhicules »

Le champ d'action « Véhicules » regroupe les mesures axées sur la sécurité routière, l'équipement et l'automatisation croissante des véhicules.

4.2.1. Véhicules plus sûrs

En Suisse, seuls environ 2 % des accidents sont imputables aux véhicules. Cela s'explique par différentes conditions-cadres : évolution constante des prescriptions relatives aux véhicules, autodiagnostic de plus en plus souvent réalisé par l'ordinateur de bord (p.ex. contrôle de la pression des pneus), dysfonctionnements réparés par les détenteurs des véhicules et les garagistes, présence et contrôle périodiques dans la circulation. À l'avenir, les systèmes d'aide à la conduite (SAC) devront faire l'objet d'une attention particulière, car les moyens actuels ne permettent pas de les contrôler correctement. Avec l'augmentation de l'interdépendance et de l'automatisation, les composants logiciels et matériels deviennent de plus en plus importants. Plus cette évolution se poursuit, plus il sera important de mettre à jour régulièrement ces composants afin de garantir la sécurité de fonctionnement des véhicules. Une réception par type pour une durée de vie jusqu'à 20 ans ne permettra pratiquement plus de couvrir cette exigence. De nouvelles procédures de contrôle et d'autorisation doivent donc être envisagées. Il faut par ailleurs également surveiller le domaine des véhicules sans réception par type et sans contrôle périodique, car la situation menace de se dégrader.

4.2.2. Systèmes d'assistance

Les méthodes actuellement utilisées pour évaluer l'efficacité des systèmes d'aide à la conduite (SAC) en matière de sécurité routière ne sont pas toujours reconnues et se basent sur différentes approches et données. Par conséquent, il n'est aujourd'hui pas non plus possible de définir précisément quels SAC sont efficaces en tenant compte des facteurs humains, techniques et spécifiques à la situation. Les effets indésirables des SAC ne sont pas non plus clairement établis. Des travaux de recherche et des éclaircissements s'imposent. Les résultats devraient également être intégrés à la formation et la formation continue des conducteurs.

4.2.3. Équipement des véhicules

L'équipement des véhicules à moteur dépend beaucoup des règles internationales. La Suisse participe à ces développements et garantit que dans notre pays, les véhicules sont aussi sûrs que dans les pays voisins (UE). Il existe cependant peu de prescriptions internationales pour les cycles et les vélos électriques. La Suisse dispose donc ici d'une marge de manoeuvre pour améliorer la situation grâce à des mesures adaptées.

4.2.4. Conduite automatisée

Outre une amélioration potentielle de la sécurité, l'automatisation croissante entraîne aussi de nouveaux dangers dans la circulation routière. De nouveaux potentiels de conflit apparaissent justement dans le trafic mixte entre les véhicules équipés d'un système d'automatisation et ceux qui n'en possèdent pas (mobilité douce notamment).

4.3. Champ d'action « Infrastructures »

L'OFROU renforce la sécurité des routes nationales grâce à des instruments et des processus. Il soutient en outre les autres propriétaires de routes dans l'amélioration de l'infrastructure routière. Avec les instruments de sécurité de l'infrastructure (ISSI) contenus dans les guides de recommandations et les normes, l'OFROU a entre autres introduit des mesures procédurales pour augmenter la sécurité des infrastructures. Il organise aussi régulièrement des échanges d'informations avec les préposés cantonaux à la sécurité. Dans sa fonction de préposé à la sécurité ISSI, le « Groupe de sécurité de la route de l'OFROU » (GSR) gère les besoins d'intervention sur les routes nationales. Des mesures concrètes proposées par le GSR figurent dans le rapport annuel des ISSI. L'efficacité peut être renforcée dans ce domaine en introduisant des mesures adéquates.

4.4. Champ d'action « Finances »

Bien que les options pour des incitations financières soient restreintes, l'OFROU peut aussi agir sur les partenaires dans ce domaine avec des mesures adaptées et un travail de fond, pour faire en sorte que les usagers de la route adoptent un comportement prudent. Avec le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), l'OFROU dispose de moyens solides pour financer des infrastructures de transport sûres. En considérant le réseau routier dans son ensemble (tous les propriétaires de routes), des améliorations et des mesures peuvent cependant aussi être envisagées ici.

4.5. Champ d'action « Données »

Ce champ d'action comprend le développement de nouvelles sources de données et l'utilisation de ces dernières.

Utilisation des données existantes et développement de (nouvelles) sources de données

Les analyses en matière de sécurité routière constituent la base principale pour l'élaboration de mesures visant à réduire le nombre d'accidents et surtout le nombre de morts sur les routes. Elles sont toutefois insuffisantes au vu du niveau déjà élevé de sécurité routière et du faible nombre d'accidents, car des fluctuations fortes et aléatoires se produisent. De nombreux cas ne sont en outre pas notifiés, notamment au niveau de la mobilité douce. Dans quelques domaines et selon les circonstances, le potentiel de risques est plus élevé que ce que l'on pensait, d'une part parce que les liens de causalité initiaux ne sont souvent pas connus, et d'autre part parce que des changements mineurs des conditions-cadres suffisent à transformer en point noir un lieu où de nombreux accidents sont évités de justesse sans qu'on en ait connaissance.

L'analyse de la sécurité routière subjective peut être une nouvelle source de données importante. Les usagers de la route annoncent spontanément les emplacements ou les situations à risques dans le réseau routier, qui doivent ensuite être examinés par les propriétaires de routes et éliminés avec des mesures selon un classement des risques. Cela fait aussi partie de la nouvelle directive UE 2019/1936 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

4.6. Champ d'action « Organisation et recherche »

Ce champ d'action comprend des mesures organisationnelles qui doivent permettre à l'OFROU d'améliorer la sécurité routière.

4.6.1. Organisation

L'OFROU a renforcé les tâches transversales dans le domaine de la sécurité routière sur le plan organisationnel, technique et procédural en créant le poste de « délégué à la sécurité routière ». Il peut ainsi tenir compte de l'importance croissante des deux autres niveaux étatiques ainsi que des associations et organisations privées. L'OFROU a en outre évalué le domaine « Analyses » pour préparer des impulsions à partir de données.

4.6.2. Recherche

L'OFROU a réorienté la recherche sur le plan organisationnel et thématique dans le secteur routier selon une approche descendante, ce qui permet de se concentrer davantage sur les thèmes stratégiques et de renforcer les résultats requis dans le domaine de la recherche. Le nouveau groupe de travail « Êtres humains et véhicules » instaure des programmes de recherche pour développer les connaissances de base nécessaires. Il identifie de surcroît les lacunes de connaissances en ce qui concerne la sécurité des véhicules et le comportement sûr des usagers de la route.

5. Mesures

Pour pouvoir atteindre les buts fixés dans le domaine de la « sécurité routière », l'OFROU introduira diverses mesures au cours des quatre prochaines années. Si certaines sont déjà intégrées à des projets législatifs, d'autres doivent encore être analysées en détail et discutées. Dans le cadre de la stratégie partielle, il est donc surtout nécessaire de démontrer quels dysfonctionnements pourraient être influencés.

5.1. Mesures « Individus »

5.1.1. Règles de comportement (règles de la circulation et signalisation)

Évaluation de nouvelles règles et signalisations

L'efficacité et les éventuels effets secondaires des nouvelles règles de la circulation et signalisations doivent être examinés.

5.1.2. Formation et formation continue des conducteurs

a) Intégration de l'utilisation conforme des systèmes d'assistance dans la formation à la conduite

Les systèmes d'assistance devraient en principe être intuitifs. Cependant, un grand nombre d'automobilistes ne comprennent pas bien comment ils fonctionnent et les désactivent (pour autant que cela soit possible). Cela entraîne une importante perte du potentiel de sécurité, qui doit être activé.

Voir également la mesure 5.1.5 de la [Stratégie partielle en matière de mobilité intelligente](#).

Délai : depuis 2020

b) Douze mois de conduite accompagnée à bord d'une voiture de tourisme avant l'examen pratique

Depuis le 1^{er} janvier 2021, la phase d'apprentissage pour les candidates et candidats au permis de conduire de la catégorie B dure au moins 12 mois, pour autant qu'ils n'aient pas encore 20 ans. Une plus grande expérience de la conduite acquise avant l'examen permet de réduire les risques ultérieurs.

Délai : dès 2021

c) Promotion de la formation continue facultative

Comment parvenir à convaincre à l'avenir davantage de personnes de s'inscrire à une formation continue facultative parmi celles qui en auraient le plus besoin d'après la statistique des accidents ? Et quels contenus doivent être proposés pendant ces cours ? Le Fonds de sécurité routière (FSR) cherche de nouvelles approches.

Délai : dès 2021

d) Éducation routière à l'école

Aujourd'hui, l'éducation routière à l'école est bien ancrée et largement acceptée, bien que cette offre ne figure pas dans le plan d'apprentissage. Le FSR met régulièrement en place des plateformes d'échanges et transmet activement les nouveautés aux organisations participantes pour garantir le maintien d'un bon niveau.

Délai : dès 2021

5.1.3. Prévention comportementale

Contrôle de l'efficacité de la prévention comportementale

Il est très difficile d'évaluer l'efficacité de la prévention comportementale. Les bases scientifiques sont donc très importantes dans la concrétisation du travail de prévention. Il ne suffit pas de déterminer des groupes cibles et des valeurs cibles : des méthodes prometteuses doivent également être définies. Avec une transmission active de ces bases, les mesures des organisations de prévention doivent être soutenues financièrement et conceptuellement par le FSR. Le dialogue avec les parties prenantes doit par conséquent être institutionnalisé et professionnalisé. La promotion d'une culture innovante, l'amélioration de l'efficacité des projets financés ainsi qu'une gestion systématique des connaissances avec une intensification du transfert du savoir par le biais de plateformes adaptées sont indispensables.

Délai : dès 2021

5.1.4. Enforcement

a) Formation complémentaire des conductrices et conducteurs fautifs

Décidée par le Parlement en 2012 comme mesure efficace, les cantons combattent l'introduction d'une formation complémentaire pour les personnes qui se sont vu retirer le permis pendant six mois au moins pour conduite sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants (et pour les délinquants primaires si le taux d'alcool est $\geq 0,80$ pour mille) ou pour d'autres motifs. Comment débloquer la situation ?

Délai : dès 2021

b) Application des règles de la circulation aux conducteurs de cycles et de vélos électriques

Les conducteurs de cycles et de vélos électriques enfreignent aujourd'hui de nombreuses règles sans que l'on puisse vraiment expliquer pourquoi. Par conséquent, il faut chercher à savoir si ces règles sont incompréhensibles, inconnues ou peu pertinentes, ou si les conducteurs enfreignent ces prescriptions en connaissance de cause et de leur plein gré. Dans ce dernier cas, une augmentation du montant des amendes d'ordre pour les conducteurs de cycles et de vélos électriques ainsi qu'un renforcement des contrôles de police pourraient améliorer la situation.

Délai : dès 2021

5.2. Mesures « Véhicules »

5.2.1. Véhicules plus sûrs

a) Garantie de la sécurité de fonctionnement des véhicules à moteur

Le partage des véhicules de tout type ne cesse de se développer. Du fait de la séparation entre la propriété et l'utilisation du véhicule, la responsabilité de son entretien et de sa sécurité n'est plus primordiale pour la personne qui l'utilise aussi. Les utilisateurs sont d'une part informés seulement succinctement sur l'état du véhicule, et d'autre part le sentiment de responsabilité des utilisateurs à l'égard du véhicule diminue. Il faut donc établir si un tel comportement nuit à la sécurité de fonctionnement et, le cas échéant, déterminer des mesures pour y mettre fin.

Délai : dès 2022

b) Traitement des mises à jour logicielles

La mise à jour « sans fil » des logiciels du véhicule entraîne certains risques pour la sécurité routière. La manière d'effectuer ces adaptations doit être examinée. On distingue ici trois cas différents :

- mises à jour officielles du fabricant ;
- mises à jour ou adaptations de l'ensemble ou de parties du logiciel du véhicule par un fabricant tiers à la demande du détenteur du véhicule ;
- adaptations involontaires du logiciel (hacking – hijacking) effectuées par des tiers dans le but de manipuler le véhicule sans que le détenteur ou l'utilisateur le sache.

Délai : dès 2022

5.2.2. Systèmes d'assistance**Mise en place de projets de recherche concrets**

Des projets de recherche doivent être menés pour répondre aux questions ci-après concernant les systèmes d'assistance :

- Comment contrôler de manière fiable le bon fonctionnement des véhicules à moteur en circulation et en particulier leurs systèmes d'assistance ?
- Quels sont les systèmes d'assistance qui ont une influence positive sur la sécurité routière et ceux qui n'en ont pas ?
- Comment intégrer judicieusement les systèmes d'assistance à la formation à la conduite (voir mesure 5.1.2 a) ?

Ces questions doivent permettre d'améliorer le niveau de connaissances sur les systèmes d'assistance et de déclencher d'éventuelles mesures.

Délai : depuis 2020

5.2.3. Équipement des véhicules**Prescriptions sur l'équipement des vélos électriques**

Les accidents impliquant des vélos électriques sont en augmentation. Des mesures rapidement réalisables par voie d'ordonnance sont examinées dans un premier programme de mesures : utilisation de feux diurnes (ou de feux prescrits) et d'un tachygraphe, et obligation de porter le casque également pour les vélos électriques lents. L'efficacité d'autres équipements (p. ex. ABS et fonction antipatinage pour vélos électriques) doit être évaluée dans un deuxième temps.

Délai : dès 2022

5.2.4. Conduite automatisée²**a) Coordination internationale**

En collaborant (activement) dans des organes importants de l'ONU, la Suisse doit s'assurer de créer les bases requises pour une circulation sécurisée dans le cadre de l'introduction de véhicules automatisés.

Délai : dès 2022

² La stratégie partielle relative à la mobilité intelligente comprend d'autres mesures en matière de conduite automatisée.

b) Développement de l'analyse des accidents de la route

L'analyse des accidents de la route lorsque des véhicules équipés de systèmes automatisés sont impliqués doit être développée de manière ciblée en se concentrant sur l'analyse des données et l'efficacité des systèmes d'assistance dans le déroulement de l'accident. Cette analyse comprend aussi les questions de flux des données, de protection des données, d'hébergement des données et de droit sur les données (experts des accidents, assurances, autorités, etc.).

Délai : dès 2022

c) Saisie des accidents évités de justesse

Dans le cadre de la communication Car-to-X, les possibilités de saisie des accidents évités de justesse doivent aussi être explorées et développées.

Délai : dès 2023

5.3. Mesures « Infrastructures »**Consolidation et extension de l'utilisation des ISSI**

La consolidation et l'extension de l'utilisation des ISSI doivent permettre d'identifier un potentiel supplémentaire et d'améliorer les points faibles. Les ISSI ont été introduits en 2013 et se sont imposés chez les propriétaires de routes depuis lors. Ils pourraient toutefois être mis en oeuvre et utilisés de manière plus intensive.

Délai : dès 2021

5.4. Mesures « Finances »**Incitations monétaires**

L'OFROU n'a pas la possibilité de décider d'incitations monétaires pour les usagers de la route. En revanche, il peut veiller à ce que les effets de différentes incitations monétaires soient étudiés et que ces dernières soient mises à la disposition des organisations compétentes (p. ex. autorités fiscales cantonales, assurances) comme propositions de mesures.

Délai : dès 2022

5.5. Mesures « Données »**Utilisation des données existantes et développement de (nouvelles) sources de données – Aperçu des sources de données disponibles**

Un aperçu de toutes les sources de données existantes doit être établi. L'OFROU doit y avoir accès, ou les conditions pour qu'il puisse être autorisé à y accéder doivent être créées. Dans un deuxième temps, cette vue d'ensemble doit aussi être examinée sous l'angle des résultats de la recherche sur les indicateurs clés de performance pour déterminer s'ils doivent être utilisés.

Délai : dès 2023

5.6. Mesures « Organisation et recherche »**5.6.1. Organisation****a) Extension des ressources du Groupe de sécurité de la route de l'OFROU (GSR)**

Le GSR est ancré comme organe interne de l'OFROU. Il procède à des contrôles d'efficacité, formule des recommandations sur l'utilisation et le développement des ISSI, et élabore des directives de l'OFROU. Il développe un catalogue de mesures pour les routes nationales et établit des cahiers des charges normalisés pour l'attribution de mandats. Il prépare en outre un rapport annuel, coordonne la formation et organise des journées d'informations internes à l'OFROU. Un concept doit être élaboré pour présenter les tâches supplémentaires que le GSR peut assumer pour obtenir une meilleure efficacité si plus de ressources sont mises à disposition.

Délai : dès 2021

b) Renforcement de la collaboration entre l'OFROU et le FSR

En finançant des projets de prévention, le Fonds de sécurité routière (FSR) assume une tâche essentielle dans le domaine de la sécurité routière. Il dispose d'environ 20 millions de francs par année pour remplir son mandat. La mise en oeuvre de la stratégie adoptée en automne 2019 doit permettre d'améliorer l'efficacité des mesures. Dans ce contexte, il est important de renforcer la collaboration entre l'OFROU et le FSR. Grâce à l'échange de connaissances et à la coopération, les données de l'OFROU peuvent être intégrées suffisamment tôt à l'activité de prévention (et donc aussi transmises à toutes les organisations actives dans le domaine de la prévention de la sécurité routière). L'OFROU peut en outre examiner les résultats des évaluations de projets pour obtenir des indications sur la nécessité de développer des mesures juridiques.

Délai: dès 2021

c) Coordination dans le cadre de l'enforcement

Les polices cantonales sont tenues de garantir un enforcement efficace. Grâce à un échange régulier avec les polices, l'OFROU peut influencer les conditions-cadres pour que les mesures d'enforcement aient le plus gros impact possible sans entraîner une répression trop importante susceptible d'avoir des répercussions contre-productives sur le comportement. L'enforcement est le plus efficace lorsqu'il est associé à des règles de comportement claires et des mesures de prévention comportementale harmonisées qui présentent des solutions alternatives concrètes. Des échanges réguliers et constructifs contribuent aussi à renforcer efficacement les différentes mesures.

Délai: dès 2022

d) Optimisation de l'utilisation des forces d'enforcement

L'application de règles au moyen de l'enforcement se base sur la menace d'une certaine sanction et sur la fréquence d'application de cette sanction. Pour optimiser l'utilisation des forces d'enforcement, on pourrait examiner l'équilibre nécessaire entre le montant de la sanction et la probabilité d'un contrôle pour obtenir la meilleure efficacité (exemple: une amende de stationnement systématique de CHF 5.– est-elle plus efficace que la crainte d'une amende unique de CHF 1000.– par année?).

Délai: dès 2024

e) Plateformes d'échanges avec les parties prenantes

Une meilleure collaboration entre l'OFROU et les parties prenantes externes peut augmenter l'acceptation de mesures sur le plan juridique. Par ailleurs, l'OFROU peut réagir précocement aux évolutions constatées par les parties prenantes avant qu'elles ne lui soient transmises par des interventions politiques. L'OFROU s'engage donc pour la création de plateformes d'échanges.

Délai: dès 2022

5.6.2. Recherche**a) Détermination et mise en oeuvre d'axes de recherche**

Deux groupes de travail ont été constitués dans le cadre de la nouvelle conception de la recherche dans le secteur routier (groupe de travail « Êtres humains et véhicules » et groupe de travail « Mobilité 4.0 »). Ils s'occupent explicitement des thèmes relatifs à la sécurité routière et des interactions dans la circulation sous différentes perspectives. Les axes de recherche comportent des thèmes de haut en bas qui sont importants pour l'OFROU et la sécurité de la circulation routière. Les groupes de travail développent des idées de recherche concrètes sur la base des thèmes prioritaires. Celles-ci sont ensuite examinées par la direction de l'OFROU, qui autorise l'appel d'offres.

Délai: depuis 2020

b) Programme de recherche SERFOR

Le concept de recherche de l'OFROU comprend le thème « Sécurité routière ». Le programme de recherche SERFOR (Self Explaining and Forgiving Roads) a entre autres été lancé dans ce cadre. Il vise l'aménagement lisible d'un espace routier respectant le principe des routes clémentes.

Délai : dès 2021

c) Indicateurs clés de performance

Un système d'indicateurs clés (« Road Safety Key Performance Indicators System », que l'on abrège « système KPI »), qui ne se base pas sur les données relatives aux accidents, est une solution prometteuse pour compléter et améliorer l'analyse actuelle de la statistique des accidents. Les indicateurs clés (« Key Performance Indicators », KPI) réunissent en principe les grandeurs clés qui permettent de mesurer (de manière nettement plus sensible) un changement du niveau de sécurité dans le système de circulation indépendamment de la statistique et en complément des chiffres établis en matière d'accidents. Ces KPI sont suffisamment sensibles pour identifier d'éventuels déficits prospectifs en matière de sécurité, déterminer de nouvelles mesures pour renforcer la sécurité routière et définir leur efficacité potentielle.

Délai : dès 2021

6. Réexamen

La direction de l'OFROU a mis en oeuvre la présente stratégie partielle le 21 décembre 2020. En 2022, la stratégie partielle de sécurité routière a été réévaluée.

7. Documentation complémentaire

[Orientation stratégique de l'OFROU](#)

Office fédéral des routes (OFROU) > L'OFROU > Organisation > Notre stratégie

[Via sicura](#)

Rapport du Conseil fédéral en réponse au postulat 16.3267 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États du 14 avril 2016 « Évaluation du programme Via sicura »

Office fédéral des routes (OFROU) > Thèmes > Sécurité routière > Via Sicura

[Synthèse phase 2](#)

Programme de recherche VeSPA: synthèse

Office fédéral des routes (OFROU) > Documentation > Données et produits d'information > Données et cartes des accidents > Publications > Rapports de recherche

[Rapport 2019](#)

Rapport « Les points noirs sur les routes nationales 2019 »

Office fédéral des routes (OFROU) > Documentation > Données et produits d'information > Données et cartes des accidents > Analyses géographiques > Accidents sur les routes nationales

8. Personnes à contacter pour en savoir plus

Office fédéral des routes, division Circulation routière

Lorenzo Cascioni

Vice-directeur, chef de la division Circulation routière

lorenzo.cascioni@astra.admin.ch

+41 58 481 54 40

Pascal Blanc

Chef du domaine Affaires de la division, suppl. du chef de la division Circulation routière

pascal.blanc@astra.admin.ch

+41 58 463 42 54

Thomas Spillmann

Responsable Sécurité routière

thomas.spillmann@astra.admin.ch

+41 58 481 81 61

ANNEXE :
MESURES SUPPLÉMENTAIRES

Annexe : mesures supplémentaires

1. Remarques préliminaires

Dans un rapport de controlling présentant le bilan intermédiaire de la réalisation des objectifs (courriel d'information de la direction du 28 août 2023), il a été constaté que les mesures définies dans la stratégie partielle relative à la sécurité routière sont insuffisantes pour atteindre les objectifs en matière de sécurité routière énoncés dans la [stratégie de l'OFROU pour 2030](#). Des mesures supplémentaires ont donc été évaluées dans le cadre d'un atelier réunissant des experts de toutes les divisions de l'OFROU, ainsi que lors de discussions au sein du nouveau groupe de travail consacré à la sécurité routière. Ces nouvelles mesures sont détaillées dans la présente annexe de la stratégie partielle. Elles sont réparties, comme les mesures précédentes, dans les champs d'action touchant aux êtres humains, aux véhicules, à l'infrastructure, aux finances, aux données ainsi qu'à l'organisation et à la recherche. Elles ont été soumises à la direction le 26 février 2024 pour approbation. Le groupe de travail consacré à la sécurité routière va à présent s'atteler à la mise en œuvre des nouvelles mesures.

2. Mesures supplémentaires relatives aux êtres humains

2.1. Mettre l'accent sur la distraction au volant

Pour presque toutes les formes de mobilité, la distraction et l'inattention constituent l'une des principales causes d'accident. Il est donc nécessaire de se concentrer sur ce problème. La recherche, la prévention et la mise en œuvre des mesures doivent être coordonnées et s'appuyer les unes sur les autres. Dans le canton du Tessin, un contrôle à grande échelle portant sur l'utilisation illégale des smartphones a été effectué au cours de l'été 2023 ; celui-ci pourrait servir de modèle à d'autres cantons pour un contrôle ciblant la distraction.

2.2. Assurer un maniement sûr du véhicule / conception du tableau de bord

Les différentes marques de voitures se distinguent parfois fortement en termes de maniement, même dans le cas des systèmes d'assistance liés à la sécurité. Avec la généralisation de la mobilité partagée, la logique du tableau de bord revêt une importance croissante. Il s'agit ici de créer des bases et d'exercer une influence en la matière, afin de permettre une utilisation sûre du véhicule, même si l'on ne connaît pas la marque ou le modèle (cf. mesure 3.3). Une autre possibilité, qui doit être examinée, est de demander aux loueurs et aux fournisseurs d'offres de partage d'initier leurs clients à l'utilisation de leurs véhicules.

2.3. Mieux utiliser le procédé de maintien de l'autorisation de conduire existant

Pour conserver l'autorisation de conduire malgré une aptitude à la conduite altérée, le permis de conduire peut être limité aux trajets pouvant être effectués en toute sécurité (par ex. pas de conduite sur autoroute, pas de conduite de nuit, conduite uniquement dans un rayon limité, etc.). Ces possibilités ne sont toutefois que rarement exploitées ; seuls 0,066 % des détenteurs de permis de conduire affichent de telles restrictions (codes) sur leur permis. Il est nécessaire de déterminer le potentiel de ces restrictions et les raisons pour lesquelles elles ne sont pas appliquées plus souvent.

2.4. Application des mesures : définir des priorités

Des priorités en matière d'application des mesures doivent être définies dans le cadre de discussions avec la CCCS. Celles-ci déboucheront ensuite sur des contrôles à l'échelle nationale (par ex. dans le domaine de la mobilité douce ou des contrôles de véhicules). La modification éventuelle de l'article 53a dans le cadre d'une révision de la LCR de manière à ce que différents contrôles (pas seulement des contrôles de poids lourds) puissent être effectués afin d'atteindre les objectifs en matière de sécurité routière est également à l'étude.

2.5. Formation à la conduite : prêter une attention accrue aux systèmes d'aide à la conduite (SAC)

L'utilisation des SAC et des systèmes d'automatisation présente un potentiel d'amélioration considérable de la sécurité routière et de la fluidité du trafic. Par conséquent, les connaissances en matière de SAC et de systèmes d'automatisation doivent être évaluées dans le cadre de l'examen théorique et pratique de conduite pour les motocycles et les voitures de tourisme. Les SAC et la conduite automatisée seront également abordés à l'avenir dans les cours de théorie de la circulation, dans le but de promouvoir l'utilisation adéquate de ces systèmes.

2.6. Encourager le port d'un équipement de protection à motocycle

Le port d'un équipement de protection adéquat à motocycle (qui comprend, outre le casque, des gants, une protection dorsale, un pantalon et des bottes de moto) contribue à limiter les risques de blessures graves en cas de chute. Le taux de motocyclistes munis de ce type d'équipement est toutefois faible, surtout pendant les mois d'été. Des mesures d'information et de sensibilisation doivent être mises en place afin d'augmenter ce taux. Une autre mesure susceptible de favoriser le port d'un équipement de protection adéquat consisterait à imputer davantage les conséquences financières d'un accident à la personne qui en est à l'origine. L'OFROU engagera un dialogue avec les assurances concernant la possibilité d'un recours en cas de non-port de l'équipement de protection.

2.7 Augmenter le taux de port du casque et améliorer la visibilité des vélos et des cyclomoteurs

Le nombre de personnes grièvement blessées dans des accidents impliquant des vélos est invariablement élevé, mais il est en hausse pour les accidents impliquant des vélos et des trottinettes électriques. Afin de limiter les accidents graves, le taux de port du casque doit encore augmenter. Des campagnes d'information sont menées pour sensibiliser le public à l'importance du port du casque. Le dialogue avec les assurances est également prévu dans ce contexte afin d'examiner la possibilité d'un recours en cas d'accident entraînant des blessures liées à l'absence de casque. La visibilité des cyclistes (par ex. par le port de gilets fluorescents) constitue également une priorité dans la lutte contre les accidents.

2.8 Sensibiliser les usagers de la route sur le comportement à adopter pour assurer la sécurité du trafic cycliste

Le nombre de vélos et de vélos électriques en circulation augmente, de même que la proportion d'usagers de la route vulnérables. Une grande partie des accidents graves sont dus à des dérapages ou à des pertes de maîtrise du véhicule. Toutefois, en cas de collision avec un véhicule individuel motorisé, les cyclistes (vélos électriques ou non) ne sont souvent pas les principaux responsables de l'accident. Il est donc primordial que tous les usagers de la route adoptent un comportement respectueux des règles et des autres usagers afin d'améliorer la sécurité du trafic cycliste. Des campagnes de sensibilisation seront organisées à cet effet et le « Code de conduite pour et envers les cyclistes » de l'OFROU sera révisé et présenté dans un format attrayant afin de toucher plus largement les groupes cibles.

3. Mesures supplémentaires relatives aux véhicules

3.1 Surveiller le marché en matière de véhicules tendance

L'OFROU renforce la surveillance du marché concernant tous les véhicules tendance soumis à l'obligation d'immatriculation et obtient une décision de justice dans les cas extrêmes. La surveillance par le BPA des véhicules tendance non soumis à l'obligation d'immatriculation continuera à être suivie étroitement par l'OFROU.

3.2 Trotinettes électriques : responsabiliser les loueurs et améliorer le comportement des utilisateurs

L'analyse des accidents graves impliquant des trottinettes électriques montre que l'influence de l'alcool et un comportement fautif des conducteurs (distraction, vitesse inadaptée) en sont des causes fréquentes. En ce qui concerne les trottinettes de location, il existe des possibilités d'intervenir directement sur le comportement des conducteurs par des moyens techniques. Par exemple, il est possible de définir des zones interdites à la circulation grâce au geofencing, d'imposer des limitations horaires, de fixer des vitesses réduites pour les débutants ou de vérifier au début de la location, grâce à un test d'habileté, si le conducteur potentiel est effectivement en état de conduire. De nombreuses villes appliquent actuellement ces mesures de diverses manières (voire pas du tout). L'OFROU cherche à discuter avec elles afin d'établir des recommandations sur les mesures à imposer aux prestataires de services de location.

3.3 Accompagner et influencer l'évolution technique des véhicules

L'industrie automobile connaît actuellement une série de développements qui ont une influence sur la sécurité routière. En raison de la prolifération des véhicules de niveau 3, il convient de se demander dans quelle mesure ces véhicules ont une influence sur la sécurité routière (évolution du nombre d'accidents) et s'ils doivent faire l'objet de dispositions particulières. Dans le domaine de la mobilité électrique, les véhicules proposés sont de plus en plus puissants. L'OFROU observe les développements internationaux en la matière et défend activement les intérêts de la Suisse. Il s'agit également de déterminer si la puissance accrue des véhicules électriques entraîne une augmentation du nombre ou de la gravité des accidents.

4. Mesures supplémentaires relatives à l'infrastructure

4.1 Aménager un réseau routier compréhensible et sûr à l'intérieur des localités

Une grande partie des accidents entraînant des dommages corporels se produisent à l'intérieur des localités, et ce sont souvent des usagers de la route vulnérables qui sont blessés. En outre, de plus en plus de situations d'incertitude apparaissent, en raison des aménagements de l'espace routier qui varient considérablement d'un endroit à l'autre. La vitesse signalisée doit être lisible dans l'espace routier. Afin d'assurer la hiérarchie du réseau, les routes affectées à la circulation générale sont systématiquement prioritaires. Sur les routes très fréquentées, la mobilité douce est séparée du trafic individuel motorisé. Les connaissances acquises grâce aux travaux de recherche consacrés aux instruments de sécurité de l'infrastructure cycliste (VISSI) et aux Self Explaining and Forgiving Roads (SERFOR) servent de base pour un réseau routier sûr et compréhensible à l'intérieur des localités. Ces connaissances seront mises à la disposition des propriétaires de routes et les normes VSS correspondantes devront être révisées le plus rapidement possible sur la base des résultats des travaux de recherche.

4.2 Utiliser les enseignements tirés de l'évaluation subjective de la sécurité

L'OFROU lancera prochainement un travail de recherche sur l'évaluation subjective de la sécurité et ses répercussions sur la sécurité routière. Les résultats obtenus seront utilisés pour formuler des recommandations pour la mise en place d'une infrastructure dans laquelle les utilisateurs se sentent en sécurité et qui offre en même temps une sécurité objective élevée.

4.3 Favoriser systématiquement le désenchevêtrement du trafic

La population attend de la nouvelle loi sur les voies cyclables qu'elle améliore l'infrastructure cyclable en Suisse. Dans les principes en matière de planification prévus par la loi, il est spécifié que les réseaux doivent disposer de voies cyclables sûres et séparer le trafic cycliste du trafic motorisé et de la mobilité piétonne lorsqu'une telle séparation est réalisable et opportune ([art. 6, let. c. de la loi fédérale sur les voies cyclables](#)). Un guide pratique a été mis à la disposition des cantons. L'OFROU lui-même s'efforce de séparer autant que possible le trafic sur ses routes nationales de troisième classe empruntées par des cyclistes.

4.4 Effectuer ponctuellement des travaux d'extension de l'autoroute pour prévenir le trafic d'évitement

Les goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales entraînent un report du trafic routier motorisé sur les routes cantonales et communales. Il s'ensuit une augmentation du trafic de transit dans les villes et les villages, ce qui a des conséquences négatives sur la sécurité routière, notamment sur la sécurité des piétons et des cyclistes dans les traversées de localités. Des travaux d'extension ponctuels sur les autoroutes contribuent donc également à réduire le nombre d'accidents sur le réseau secondaire.

4.5 Réaliser des marquages de sécurité pour les motocycles dans les virages

Depuis des années, les motocyclistes constituent le plus grand groupe de personnes victimes d'accidents graves. L'une des principales causes de ces accidents est le non-respect du tracé adéquat (par ex. dans les virages serrés et les bifurcations). Des marquages indiquant aux motocyclistes la trajectoire à suivre pour négocier un virage en toute sécurité sont actuellement testés à deux emplacements. Si ces essais sont concluants, ce marquage sera intégré dans le droit ordinaire, de sorte que les propriétaires de routes puissent l'apposer sur les tronçons routiers dangereux.

5. Mesures supplémentaires relatives aux finances

5.1 Renforcer la sécurité routière dans le cadre des projets d'agglomération

Dans son évaluation des projets d'agglomération, l'OFROU mettra l'accent sur la sécurité routière des usagers de la route vulnérables, avec notamment pour objectif de séparer le trafic cycliste du trafic individuel motorisé (cf. 4.3).

6. Mesures supplémentaires relatives aux données

6.1 Élaborer un nouveau standard

Actuellement, divers travaux de recherche sont en cours en vue d'utiliser des sources de données supplémentaires pour obtenir une meilleure image globale de la sécurité routière (projet ICP, étude sur le chiffre noir, étude sur la sécurité subjective). Les conclusions de ces travaux de recherche combinées à des données appariées permettront, en temps utile, d'élaborer un nouveau standard pour évaluer la sécurité sur le réseau routier suisse.

7. Mesures supplémentaires relatives à l'organisation et à la recherche

7.1 Assurer une communication active et cohérente

L'OFROU fixe lui-même de plus en plus les priorités en matière de communication (par exemple, en termes de prévention). Il est important à cet égard d'exploiter les synergies avec le FSR, le BPA et autres parties prenantes (harmonisation des priorités et de la communication). En outre, la mesure existante d'intensification de la collaboration entre l'OFROU et le FSR sera encore renforcée.

7.2 Faciliter le transfert des résultats de la recherche vers des applications pratiques

De nombreux travaux de recherche sont réalisés en permanence sur mandat de l'OFROU. Ils établissent des bases précieuses pour l'amélioration de la sécurité routière. Le transfert des résultats dans la pratique laisse cependant parfois à désirer. Les résultats des travaux de recherche pertinents sont présentés dans le cadre de colloques et publiés dans des revues spécialisées afin de partager les connaissances avec les parties prenantes. Les résultats pertinents pour la sécurité des infrastructures doivent en outre être intégrés le plus rapidement possible aux normes de la VSS.

