



Berne, le 28 juin 2017

Évaluation du programme 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

Q261-0477

RÉSUMÉ

Avec le postulat 16.3267 « Évaluation du programme Via sicura », le Conseil fédéral a été chargé d'évaluer de manière globale l'efficacité du programme Via sicura et de soumettre aux conseils des modifications de la législation pertinente en fonction des conclusions qui seront tirées. Le présent rapport remplit ce mandat.

En 2015, 253 personnes ont perdu la vie sur les routes suisses et 3830 autres ont été grièvement blessées. En 1970, le nombre de tués et de blessés graves se chiffrait respectivement à 1694 et 18 314. Cette évolution s'explique par l'engagement constant non seulement en faveur de véhicules et d'infrastructures plus sûrs, mais également en faveur d'une amélioration du comportement au volant. Si cet engagement n'est pas poursuivi, il faut s'attendre à ce que des facteurs défavorables fassent stagner voire augmenter le nombre de victimes d'accidents graves. L'augmentation massive de la prestation kilométrique et la croissance démographique influencent ainsi régulièrement de façon négative la survenue des accidents. Cette tendance va s'accroître du fait de l'augmentation de la proportion d'usagers de la route mal protégés (mobilité douce) et de seniors plus vulnérables.

C'est dans ce contexte que le Conseil fédéral a lancé le programme d'action Via sicura. Cette série de mesures vise à réduire encore davantage le nombre de tués et de blessés graves sur les routes, et ainsi à éviter d'importantes souffrances humaines et des coûts élevés. Dans l'idéal, Via sicura doit contribuer à ce que seuls des conducteurs bien formés et capables de conduire circulent sur des routes clémentes au volant de véhicules sûrs. Adopté par le Parlement en 2012, le programme Via sicura comprend 20 mesures inscrites dans la loi.

Les mesures Via sicura entrent en vigueur de manière échelonnée depuis le 1^{er} janvier 2013. Par conséquent, la période d'évaluation des mesures s'étend tout au plus sur trois ans. D'un point de vue méthodologique, il s'agit d'une période très courte pour donner un avis fiable en tous points sur l'efficacité des différentes mesures du programme Via Sicura. En outre, toutes les mesures entrées en vigueur jusqu'ici n'ont pas encore pu déployer tous leurs effets dans ce laps de temps.

Malgré ces conditions d'évaluation défavorables, le programme Via Sicura affiche un premier bilan d'ensemble positif trois ans après l'entrée en vigueur des premières mesures : entre 2013 et 2015, celui-ci a eu un impact positif sur la sécurité routière. Quatre mesures en particulier ont contribué à ce résultat favorable : l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool pour les nouveaux conducteurs et les chauffeurs professionnels, l'allumage obligatoire des phares en journée pour les véhicules automobiles, la réglementation des délits de chauffard ainsi que les mesures d'infrastructure. Des experts indépendants ont confirmé que ces résultats ont été obtenus selon une méthodologie correcte et que l'évaluation répond aux dernières normes scientifiques.

L'évaluation a révélé que le programme de mesures Via sicura pourrait être encore optimisé en matière d'acceptabilité et d'efficacité, raison pour laquelle des adaptations doivent être soumises à la discussion dans certains domaines. La réglementation des délits de chauffard en fait partie. Il est envisageable de renoncer à fixer une peine privative de liberté minimale pour de tels délits et d'abaisser à six mois la durée minimale de retrait du permis de conduire. En outre, un plus grand pouvoir d'appréciation pourrait être donné aux tribunaux dans les cas de délits de chauffard.

Une adaptation de la réglementation concernant l'obligation pour les assureurs en responsabilité civile de former un recours notamment en cas de conduite en état d'ébriété ou de délit de chauffard devrait également faire l'objet de discussions. L'*obligation* de recours pourrait être transformée en un *droit* de recours, comme c'était le cas auparavant. Les règles applicables doivent être les mêmes que celles qui étaient en vigueur avant Via sicura. Par ailleurs, deux mesures de Via sicura qui ne sont pas encore entrées en vigueur pourraient être supprimées du programme : l'utilisation d'enregistreurs de données (boîtes noires) pour les conducteurs coupables d'excès de vitesse et l'introduction d'éthylomètres anti-démarrage. Les travaux préliminaires ont montré que ces deux mesures étaient trop coûteuses par rapport à leur utilité.

L'évaluation a également révélé que le potentiel de l'usage diurne obligatoire des phares pourrait être mieux exploité si les vélos électriques rapides circulaient aussi avec les phares allumés. Il n'est toutefois pas proposé d'imposer une telle mesure, mais de la recommander.

ZUSAMMENFASSUNG

Mit dem Postulat 16.3267 «Evaluation von Via sicura» wurde der Bundesrat beauftragt, die Via-sicura-Vorlage einer Gesamtevaluation bezüglich Wirksamkeit zu unterziehen und den Räten je nach Ergebnis Gesetzesänderungen zu unterbreiten. Der vorliegende Bericht erfüllt diesen Auftrag.

Im Jahr 2015 starben auf Schweizer Strassen 253 Personen, 3830 wurden schwer verletzt. 1970 zählte man noch 1694 Todesopfer und 18 314 Schwerverletzte. Diese Entwicklung ist auf das laufende Engagement für sicherere Fahrzeuge, für eine sicherere Infrastruktur und für ein verbessertes Verkehrsverhalten zurückzuführen. Ohne weiteres Engagement muss damit gerechnet werden, dass negative Entwicklungen die Zahl der Schwerverunfallten stagnieren oder sogar ansteigen lassen. Der massive Anstieg der Fahrleistung und das Wachstum der Bevölkerung sind Faktoren, die das Unfallgeschehen laufend negativ beeinflussen. Verstärkt wird diese Tendenz durch die Zunahme des Anteils schlecht geschützter Verkehrsteilnehmender (Langsamverkehr) und verletzungsanfälligerer Seniorinnen und Senioren.

Vor diesem Hintergrund hat der Bundesrat das Handlungsprogramm Via sicura lanciert. Mit diesem Massnahmenpaket soll die Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten im Strassenverkehr weiter reduziert und damit viel menschliches Leid und hohe Kosten vermieden werden. Via sicura soll dazu beitragen, dass idealerweise nur noch gut ausgebildete und voll fahrfähige Menschen in sicheren Fahrzeugen auf Fehler verzeihenden Strassen verkehren. Die Via-sicura-Vorlage wurde im Jahr 2012 vom Parlament verabschiedet und umfasst zwanzig Massnahmen auf Gesetzesesebene.

Die Via-sicura-Massnahmen treten seit dem 1. Januar 2013 gestaffelt in Kraft. Der Zeitraum für eine Evaluation der Massnahmen beträgt demnach höchstens drei Jahre. Das ist methodisch gesehen eine sehr kurze Zeit für eine in allen Punkten belastbare Aussage zur Wirksamkeit der einzelnen Massnahmen von Via Sicura. Nicht alle bislang in Kraft getretenen Via-sicura-Massnahmen konnten zudem in dieser Zeit ihre volle Wirkung entfalten.

Trotz dieser für die Evaluation ungünstigen Rahmenbedingungen lässt sich drei Jahre nach Inkrafttreten der ersten Via-Sicura-Massnahmen eine erste positive Bilanz für das Gesamtpaket ziehen: Zwischen 2013 und 2015 hat Via sicura als Massnahmenpaket zu einer positiven Wirkung auf die Verkehrssicherheit geführt. Zum positiven Ergebnis beigetragen haben insbesondere vier Massnahmen: Das Alkoholverbot für Neulenkende und Berufsschauffeure, das Lichtobligatorium für Motorfahrzeuge am Tag, die Regelung von Raserdelikten und die Infrastrukturmassnahmen. Dass diese Ergebnisse korrekt abgeleitet wurden und die Evaluation dem Stand der Wissenschaft entspricht, haben unabhängige Experten bestätigt.

Im Zuge der Evaluation hat sich gezeigt, dass das Massnahmenpaket Via sicura noch verträglicher und effizienter ausgestaltet werden könnte. In einigen Bereichen sollen daher Anpassungen zur Diskussion gestellt werden. Einer dieser Bereiche ist die Regelung von Raserdelikten. Denkbar ist, auf eine Mindestfreiheitsstrafe bei diesen Delikten zu verzichten und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs auf sechs Monate zu senken. Ausserdem könnte den Gerichten bei der Anwendung des Rasertatbestands ein grösserer Ermessensspielraum eingeräumt werden.

Ebenfalls diskutiert werden soll eine Anpassung der Regelung betreffend die Rückgriffspflicht der Haftpflichtversicherer bei zum Beispiel Alkohol- oder Raserdelikten. Hier könnte die Rückgriffspflicht wieder in ein Rückgriffsrecht umgewandelt werden. Dann gälte die gleiche Regelung wie vor Via sicura. Zudem könnten zwei Massnahmen von Via sicura, die noch nicht in Kraft getreten sind, aus dem Gesamtpaket gestrichen werden: Der Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitsdelinquenten (Blackbox) und die Alkohol-Wegfahrsperre. Die Vorbereitungsarbeiten haben gezeigt, dass im Verhältnis zum Nutzen beide Massnahmen zu aufwendig wären.

Die Evaluation hat zudem gezeigt, dass das Potenzial von Fahren mit Licht am Tag noch besser ausgeschöpft werden könnte, wenn auch die schnellen E-Bikes mit Licht fahren würden. Vorgeschlagen wird aber keine Pflicht, sondern eine Empfehlung.

SINTESI

Con il postulato 16.3267 «Valutazione di Via sicura» il Consiglio federale è stato incaricato di effettuare una verifica generale dell'efficacia del progetto e, in funzione dei risultati, presentare alle Camere proposte di modifiche legislative. Il presente rapporto adempie a tale incarico.

Nel 2015 sulle strade svizzere sono morte 253 persone e 3830 sono rimaste gravemente ferite, mentre nel 1970 si contavano ancora 1694 morti e 18 314 feriti gravi. Tale evoluzione è riconducibile all'impegno costante posto nel migliorare la sicurezza di veicoli e infrastrutture e il comportamento alla guida. Se questo tipo di sforzo dovesse venire meno, è lecito prevedere un'involuzione e il numero di morti e feriti rimarrebbe costante o risalirebbe addirittura. L'imponente crescita dei chilometri percorsi e l'aumento demografico sono fattori che influiscono sempre negativamente sull'incidentalità, una tendenza accentuata dall'aumento della percentuale di utenti stradali scarsamente protetti (mobilità lenta) e di anziani, maggiormente soggetti a lesioni.

Questo è lo scenario in cui il Consiglio federale ha lanciato il programma d'azione «Via sicura», un pacchetto di misure che mira a ridurre ulteriormente il numero di morti e feriti gravi nella circolazione stradale ed evitare così l'alto tributo di sofferenza umana e costi elevati. Via sicura intende contribuire affinché, idealmente, possano circolare soltanto conducenti adeguatamente formati e del tutto idonei alla guida, su veicoli sicuri e su strade a prova di errore umano. Il progetto Via sicura, varato dal Parlamento nel 2012, prevede venti misure a livello legislativo.

Poiché le misure deliberate hanno cominciato a entrare in vigore in maniera scaglionata il 1° gennaio 2013, il periodo di valutazione non è superiore a tre anni. Dal punto di vista metodologico il termine è estremamente breve per poter esprimere un giudizio fondato e a tutto tondo sull'efficacia delle singole misure di Via sicura, tanto più che fra quelle in vigore, non tutte sono riuscite a esplicare appieno il loro effetto.

Nonostante le condizioni poco favorevoli a una valutazione, tre anni dopo l'entrata in vigore delle prime misure di Via sicura è possibile stilare un bilancio positivo per il pacchetto nel suo complesso, che, fra il 2013 e il 2015, ha avuto effetti virtuosi sulla sicurezza stradale. I maggiori contributi sono venuti in particolare da quattro misure: divieto di assumere alcolici per i neopatentati e gli autisti di professione, obbligo per tutti i veicoli a motore di circolare con le luci accese anche di giorno, introduzione dei reati di pirateria stradale e misure infrastrutturali. Esperti indipendenti hanno confermato la correttezza dei risultati e l'utilizzo di moderni metodi di valutazione scientifici.

Nel corso dell'analisi è emerso che il pacchetto Via sicura potrebbe avere un'impostazione ancora più sostenibile ed efficiente. Andrebbe pertanto esaminata l'eventualità di apportare adattamenti in alcuni ambiti, tra cui quello dei reati di «pirateria stradale», dove si potrebbe rinunciare alla reclusione minima e abbassare a sei mesi la durata minima del ritiro della patente di guida, oltre a concedere maggiore discrezionalità ai giudici nel valutare la gravità delle infrazioni in oggetto.

Dovrebbe essere discussa anche una modifica della disciplina dell'obbligo di regresso dell'assicuratore di responsabilità civile in caso, ad esempio, di reati per guida in stato di ebbrezza o di pirateria stradale. Si potrebbe infatti tornare al *diritto* e non più all'*obbligo* di regresso, ripristinando così la situazione «ante Via sicura». Inoltre, si potrebbero escludere dal pacchetto globale due misure non ancora entrate in vigore: l'uso di apparecchi di registrazione dei dati (scatole nere) per i conducenti che hanno violato i limiti di velocità e l'etilometro blocca-motore, poiché i lavori preparatori hanno evidenziato un rapporto costi/benefici sproporzionato.

La valutazione ha inoltre indicato che si potrebbe sfruttare ancora meglio il potenziale della marcia a fari accesi durante il giorno, estendendo questa misura anche alle biciclette elettriche veloci. Si propone tuttavia che questo non diventi un obbligo, ma una semplice raccomandazione.

SUMMARY

Postulate 16.3267, “Evaluation of Via sicura”, requests the Federal Council to submit the Via sicura programme to a comprehensive evaluation and, depending on its findings, petition Parliament to consider any required amendments to the existing legislation. With this report, the Federal Council has fulfilled this mandate.

In 2015, 253 people lost their lives on Switzerland’s roads and 3,830 were seriously injured. By way of comparison, in 1970 a total of 1,694 people were killed and 18,314 were seriously injured. This positive development is attributable to the ongoing commitment in favour of safer vehicles and road infrastructure, and efforts aimed at improving driving behaviour. If this commitment is not further pursued, negative trends could cause the number of fatalities and serious injuries to stagnate or even rise. The enormous increase in kilometre performance and population growth are factors that are negatively influencing the occurrence of accidents, and this tendency is being underscored by the increase in the proportion of poorly protected road users (human-powered mobility) and vulnerable senior citizens.

Against this backdrop, the Federal Council initiated its Via sicura action programme. It aims to further reduce the number of fatalities and serious injuries on our roads, and thus prevent a great deal of human suffering and avoid high costs. Via sicura is intended to help ensure that, ideally, only drivers who have received the necessary level of instruction and possess the full driving capacity drive in safe motor vehicles on forgiving roads. The draft of the programme was adopted by Parliament in 2012 and contains twenty legislative measures.

These measures have been entering into force on a step-by-step basis since 1 January 2013. The period for an evaluation of the measures was thus limited to a maximum of three years. From the point of view of methodology, this is a very short time for making a comprehensive evaluation of the effectiveness of the individual measures specified in Via sicura. And not all the measures that have entered into force to date have been able to take full effect within the cited period.

But despite the unfavourable background conditions for the evaluation, it is possible to draw an initial positive balance for the overall package three years after the first measures entered into force: between 2013 and 2015, Via sicura had a positive impact on road safety. Four measures in particular contributed towards this positive result: the ban on alcohol for new and professional drivers; the compulsory use of lights during the day for motor vehicles; the legislation governing extreme speeding offenders; and certain infrastructure measures. Independent experts have confirmed that these findings were deduced correctly and that the evaluation procedure corresponded to the current status of scientific knowledge.

In the course of the evaluation it became apparent that the package of measures could be made more tolerable and more efficient. Amendments to legislation in some areas are to be proposed for discussion, including the regulations governing extreme speeding offences. Here it is conceivable that the mandatory minimum term of imprisonment could be waived and the minimum period of confiscation of the driving licence could be reduced to six months. Furthermore, the courts could be given broader discretionary powers when dealing with these offences.

Another proposed amendment to be discussed concerns the adaptation of the regulation governing the obligation of recourse on the part of liability insurers in the case of drink driving and excessive speeding offences. Here the *obligation* of recourse could be turned into a *right* of recourse again, i.e. the rule that applied prior to the introduction of Via sicura could be reinstated. Furthermore, two measures that have not yet entered into force could be eliminated from the overall package: the mandatory use of data recording devices (black boxes) by speeding offenders, and electronic vehicle immobilisers (to prevent drink driving). Preparatory tasks have shown that both these measures would be too complex to implement in relation to the anticipated benefits.

The evaluation also indicated that it would be possible to more effectively utilise the potential of driving with the lights on during the day if fast e-bikes were to be included in the regulation. However, the proposal calls for a recommendation instead of a requirement.

TABLE DES MATIÈRES

1. Mandat et teneur du postulat	7
2. Contexte	7
2.1. Évolution de la sécurité routière	7
2.1.1. Évolution du nombre de victimes d'accidents graves sur les routes suisses	7
2.1.2. Facteurs influençant l'évolution de la sécurité routière	8
2.1.3. La Suisse en comparaison internationale	9
2.2. Via sicura	9
2.2.1. Genèse du programme Via sicura	9
2.2.2. Objectif de Via sicura	10
2.2.3. Contenu du programme Via sicura	11
2.2.4. Interventions et initiatives parlementaires portant sur Via sicura	11
3. Évaluation du programme Via sicura	12
3.1. Procédure	12
3.2. Évaluation globale	12
3.3. Évaluation de chacune des mesures	13
3.3.1. Interdiction faite aux titulaires d'un permis de conduire à l'essai d'assumer le rôle d'accompagnant lors de courses d'apprentissage	13
3.3.2. Nouvelle définition de l'âge minimal des cyclistes	13
3.3.3. Âge minimal pour conduire un véhicule à traction animale	13
3.3.4. Interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool pour certains groupes de personnes	14
3.3.5. Usage diurne obligatoire des phares	14
3.3.6. Délits de chauffard (définition), durée minimale du retrait de permis plus élevée et peines plus sévères en cas de délit de chauffard	15
3.3.7. Mesures d'infrastructure : points noirs	15
3.3.8. Mesures n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation	16
3.4. Synthèse de l'évaluation globale et des évaluations individuelles	16
4. Éventuelles adaptations de mesures	18
4.1. Procédure	18
4.2. Amendements soumis à discussion	18
4.2.1. Réglementation concernant les délits de chauffard	18
4.2.2. Recours pour les assureurs RC des véhicules automobiles	19
4.2.3. Enregistreurs de données et éthylomètres anti-démarrage	19
4.3. Recommandation d'usage diurne des phares pour les vélos électriques rapides	20
Annexes	21
Annexe A Communiqué final de l'atelier d'experts du 16.11.2016	21
Annexe B Vue synoptique des différentes mesures du programme Via sicura	22
Annexe C Modifications du programme Via sicura entreprises par le Parlement	25
Annexe D Glossaire et sigles	26

1. Mandat et teneur du postulat

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États a déposé le postulat 16.3267 « Évaluation du programme Via sicura » le 14 avril 2016. Celui-ci charge le Conseil fédéral d'évaluer de manière globale l'efficacité du programme Via sicura et de soumettre aux conseils des modifications de la législation pertinente en fonction des conclusions qui seront tirées. Le Conseil des États a accepté le postulat le 8 juin 2016.

Le présent rapport répond au mandat donné dans le postulat. Il commence par décrire au chap. 2 le contexte, autrement dit l'évolution de la sécurité routière et ses facteurs d'influence, la genèse et les objectifs de Via sicura ainsi que les interventions et initiatives parlementaires actuelles portant sur Via sicura. Les résultats de l'évaluation sont décrits au chap. 3, tandis que des propositions d'amélioration du programme de mesures Via sicura sont soumises à la discussion au chap. 4.

2. Contexte

2.1. Évolution de la sécurité routière

2.1.1. Évolution du nombre de victimes d'accidents graves sur les routes suisses

Via sicura vise à réduire drastiquement le nombre de victimes d'accidents graves (personnes tuées et grièvement blessées) sur les routes suisses. L'évolution du nombre de ces victimes au cours des dernières décennies est présentée ci-après.

Depuis les années 70, le nombre de victimes d'accidents graves sur les routes ne cesse de diminuer (cf. Figure 1). Le nombre de tués a fléchi de 85 %, passant de 1694 à 253 entre 1970 et 2015. S'agissant des blessés graves, leur nombre a baissé de 79 % sur la même période (de 18 314 en 1970 à 3830¹ en 2015). Dans ce même intervalle temporel, la prestation kilométrique sur les routes a plus que doublé. Ainsi, l'évolution du nombre de victimes d'accidents graves est sur la bonne voie malgré l'augmentation massive du nombre de kilomètres parcourus.

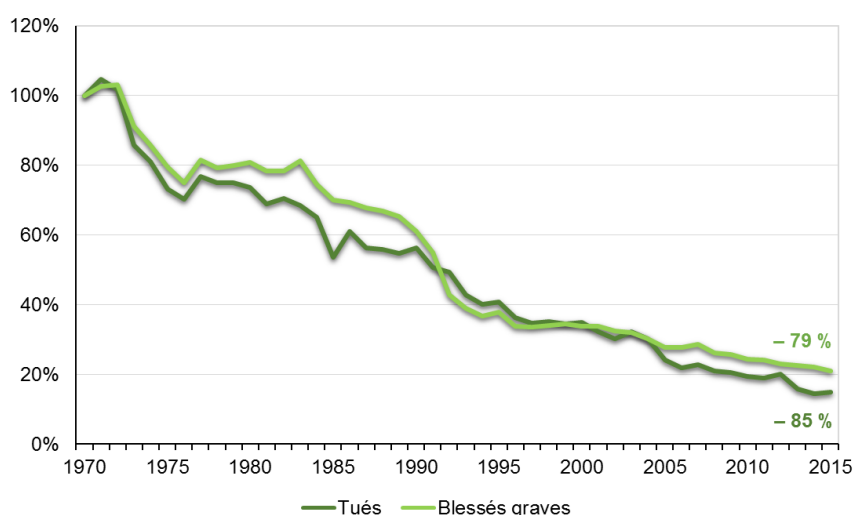


Figure 1 : Évolution du nombre de tués et de blessés graves sur les routes entre 1970 et 2015 (valeurs indexées)
Source : OFROU, OFS

¹ Cf. modifications de la définition des blessés graves en 1992 et 2015 dans le glossaire figurant à l'Annexe D.

L'évolution positive observée chez les occupants des voitures de tourisme a notamment contribué à la diminution du nombre de victimes d'accidents graves (cf. Figure 2). Depuis 1992, le nombre d'occupants de voitures de tourisme victimes d'accidents graves s'est inscrit en baisse de 74 % ; 75 tués et 882 blessés ont été à déplorer en 2015. Malgré tout, les occupants des voitures de tourisme représentent le deuxième groupe le plus important de victimes d'accidents graves. Seul le groupe des motocyclistes affiche des chiffres plus mauvais avec 66 tués et 1100 blessés graves en 2015. Sur les dix dernières années, on observe toutefois un recul du nombre de motocyclistes victimes d'accidents graves.

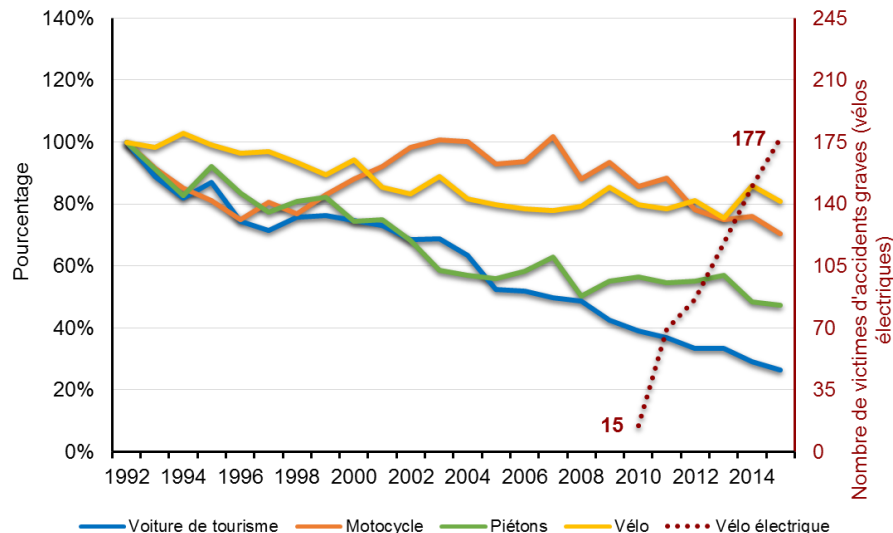


Figure 2 : Évolution du nombre de victimes d'accidents graves selon le moyen de locomotion entre 1992 et 2015 (valeurs indexées ; vélos électriques : valeurs absolues)
Source : OFROU

On enregistre également une diminution du nombre de piétons victimes d'accidents graves. Par contre, pour ce qui est des cyclistes, on ne constate aucune évolution positive : le nombre de cyclistes victimes d'accidents graves stagne depuis près de dix ans, avec un bilan de 25 tués et 838 blessés graves en 2015. Parmi les utilisateurs de vélos électriques, le nombre de victimes d'accidents graves est en nette augmentation (axe secondaire sur la Figure 2), notamment du fait de la démocratisation de ce moyen de transport ces dernières années.

2.1.2. Facteurs influençant l'évolution de la sécurité routière

Les progrès en matière de sécurité routière s'expliquent par l'engagement constant non seulement en faveur de véhicules et d'infrastructures plus sûrs, mais également en faveur d'une amélioration du comportement au volant. Des mesures telles que l'introduction de taux limites d'alcool dans le sang (1963, 1980 et 2005), de limitations de vitesse (par ex. 1973, 1984 et 1990), du port obligatoire de la ceinture de sécurité (1981 et 1994), de même que différentes recommandations et campagnes (par ex. recommandation d'allumer les phares en journée en 2002) ont fortement contribué à réduire le nombre d'accidents (cf. Figure 3).

Si cet engagement n'est pas poursuivi, il faut s'attendre à ce que des facteurs défavorables fassent stagner voire augmenter le nombre de victimes d'accidents graves. L'augmentation massive de la prestation kilométrique et la croissance démographique influencent ainsi régulièrement de façon négative la survenue des accidents. Cette tendance va s'accroître du fait de l'augmentation de la proportion d'usagers de la route mal protégés (mobilité douce) et de seniors plus vulnérables.

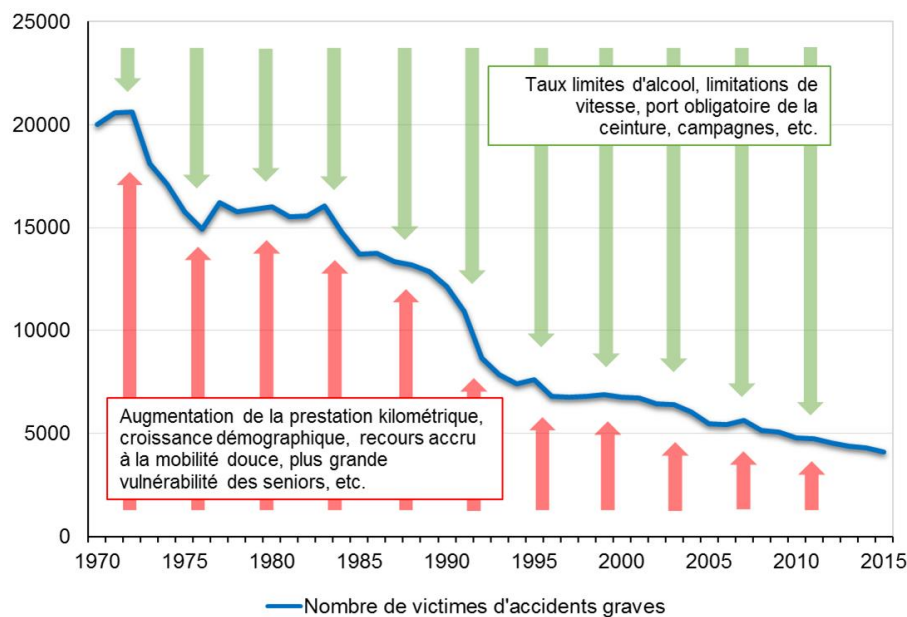


Figure 3 : Facteurs influençant le nombre de victimes d'accidents graves au fil du temps (flèche verte : facteurs d'influence positifs, flèche rouge : facteurs d'influence négatifs)
Source : OFROU

2.1.3. La Suisse en comparaison internationale

La comparaison avec les pays étrangers montre également que de grands progrès ont déjà été réalisés par le passé. Au niveau international, la Suisse figure dans le peloton de tête en matière de sécurité routière, derrière l'Islande, la Suède, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Norvège (cf. Figure 4). Cette comparaison révèle toutefois qu'il reste encore un potentiel d'amélioration.

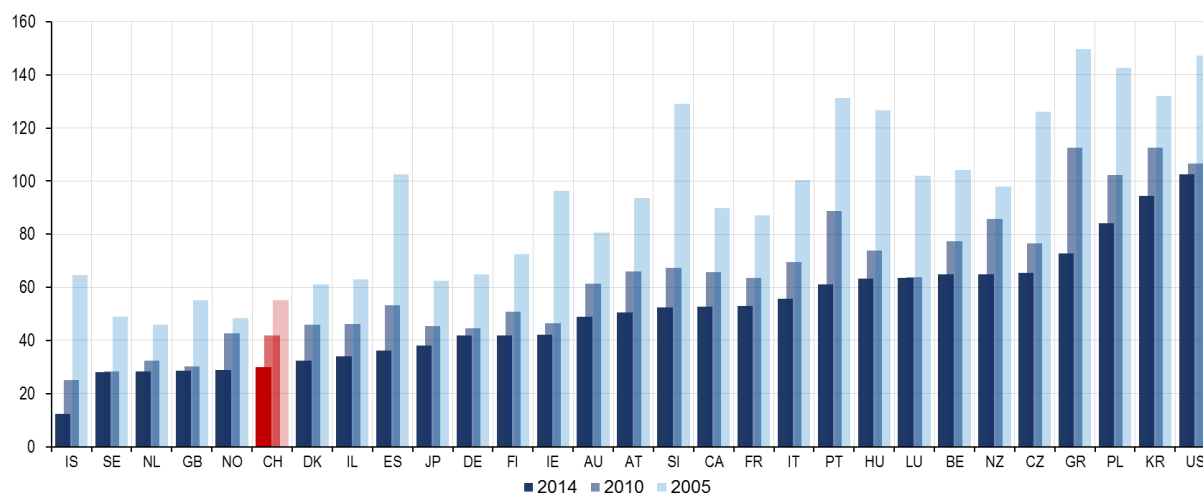


Figure 4 : Comparaison internationale du nombre de tués sur les routes par million d'habitants en 2005, 2010 et 2014
Source : OCDE, IRTAD

2.2. Via sicura

2.2.1. Genèse du programme Via sicura

En mai 2000, Moritz Leuenberger, alors conseiller fédéral et chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), chargea l'Office fédéral

des routes (OFROU) d'élaborer les bases nécessaires au développement d'une politique en matière de sécurité routière avec une « vision zéro » (autrement dit zéro accident occasionnant des dommages corporels graves). Les bases en question furent mises au point par le Bureau de prévention des accidents.²

En s'appuyant sur ce travail de base, le Conseil fédéral chargea le DETEC en 2002 d'élaborer un programme d'action visant à renforcer la sécurité routière et à réduire de moitié le nombre de tués sur les routes en l'espace de dix ans. De ce mandat naquit le programme d'action Via sicura, fruit d'un processus participatif impliquant des organisations spécialisées, des groupements d'intérêts, des autorités cantonales et communales, ainsi que les milieux économiques et politiques.³

En 2005, le Conseil fédéral donna le mandat d'élaborer diverses solutions pour la mise en œuvre de Via sicura censées réduire de manière significative le nombre de tués et de blessés graves sur les routes. Ces solutions furent mises en consultation fin 2008.

En 2010, le Conseil fédéral sélectionna les mesures à concrétiser en se fondant sur les résultats de la consultation. Les mesures nécessitant une modification législative furent intégrées dans le message concernant Via sicura, tandis que le DETEC se vit confier la mise en œuvre des autres mesures.

Fin 2010, le Conseil fédéral transmit au Parlement le message concernant Via sicura⁴ en vue de son examen. Le Parlement adopta le projet le 15 juin 2012 avec diverses adaptations (cf. point 2.2.3). Le délai référendaire expira le 4 octobre 2012 sans avoir été utilisé. Les mesures du programme Via sicura entrent en vigueur de manière échelonnée depuis le 1^{er} janvier 2013.

2.2.2. Objectif de Via sicura

Via sicura est une série de mesures visant à renforcer la sécurité routière et à réduire considérablement le nombre de victimes d'accidents graves sur les routes. Dans le message concernant Via sicura, il a été estimé que la mise en œuvre des mesures permettrait de réduire d'un quart le nombre de tués et de blessés graves (sous réserve des adaptations ultérieures effectuées par le Parlement).

Pour atteindre cet objectif, il faudrait dans l'idéal que seuls des conducteurs bien formés et capables de conduire circulent sur des routes clémentes au volant de véhicules sûrs. Cela signifie que les mesures doivent non seulement contribuer à sensibiliser la société, mais également influencer sur le comportement des usagers de la route ainsi que sur la sécurité des véhicules et des infrastructures routières.

À cet égard, l'objectif du programme Via sicura doit être atteint grâce à des mesures à différents niveaux :

- mesures préventives,
- mesures visant une meilleure application des règles en vigueur,
- mesures répressives en cas de délits graves,
- mesures d'infrastructure, et
- mesures d'optimisation des systèmes d'information.

Une vue d'ensemble des différentes mesures, classées selon les catégories ci-dessus, figure à l'Annexe B.

² bpa (2002) : Élaboration des fondements d'une politique nationale de sécurité routière (VESIPO), rapport final, Berne.

³ OFROU (2005) : Via sicura, le programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière, Berne.

⁴ 10.092 Message du 20 octobre 2010 concernant Via sicura, le programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière, FF 2010 7703.

2.2.3. Contenu du programme Via sicura

Le message concernant Via sicura comportait initialement 22 mesures visant à améliorer la sécurité routière. Le programme a été adapté à différents niveaux dans le cadre des débats parlementaires. Les principales adaptations sont les suivantes :

- ajout de règles relatives aux délits de chauffard à titre de contre-projet indirect à l'initiative populaire « Protection contre les chauffards » qui a été retirée par la suite,
- extension de la mesure visant à améliorer la sécurité des infrastructures avec l'édiction de prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons, et
- suppression de diverses mesures telles que la limitation de la durée de validité du permis de conduire ou encore l'obligation pour les enfants de porter un casque à vélo.

Un aperçu complet des adaptations opérées par le Parlement figure à l'Annexe C. En définitive, 20 mesures ont été adoptées par le Parlement (cf. Annexe B).

2.2.4. Interventions et initiatives parlementaires portant sur Via sicura

Depuis l'adoption du programme Via sicura en 2012, les interventions et initiatives suivantes y relatives ont été déposées au Parlement :

- 14.438 Initiative parlementaire Buttet « *Cessons de mettre les policiers en prison !* »
- 14.3718 Interpellation Schneider Schüttel « *Prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons* »
- 14.3792 Motion Zanetti « *Interventions des services d'urgence. Optimiser la législation sur la circulation routière* »
- 14.3800 Motion Chopard-Acklin « *Interventions des services d'urgence. Optimiser la législation sur la circulation routière* »
- 14.3876 Motion Guhl « *Interventions de sauvetage. Même limite d'alcoolémie pour les sapeurs-pompiers de milice et le personnel qui n'est pas en service que pour les autres automobilistes* »
- 14.4229 Motion Wobmann « *Avertisseurs de radars. Suppression de l'interdiction* »
- 15.3125 Motion Gschwind « *Via sicura. Rétablir la proportionnalité des sanctions pénales et administratives* »
- 15.413 Initiative parlementaire Regazzi « *Via sicura. Supprimer rapidement les excès et les effets secondaires indésirables associés au délit de chauffard* »
- 15.500 Initiative parlementaire Addor « *Via sicura. Non à une triple peine !* »

Les auteurs des motions et initiatives exigent la prise en considération des spécificités des services d'urgence et des sapeurs-pompiers de milice, la transformation de l'obligation de recours en un droit de recours dans le cadre des assurances responsabilité civile des véhicules automobiles ainsi que l'abrogation de l'interdiction des avertissements de contrôles du trafic. S'agissant des délits de chauffard, ils réclament un plus grand pouvoir d'appréciation pour les magistrats afin de pouvoir tenir compte des circonstances en cas d'excès de vitesse, l'abrogation de la peine privative de liberté minimale et l'abaissement de la durée minimale de retrait du permis de conduire.

3. Évaluation du programme Via sicura

3.1. Procédure

Le postulat « Évaluation du programme Via sicura » prévoit que ledit programme fera l'objet d'une évaluation globale sous l'angle de son efficacité. Pour accomplir cette tâche, une analyse quantitative de l'efficacité de Via sicura reposant sur le nombre de victimes d'accidents graves – le critère fondamental – a été effectuée. Une description approfondie des données utilisées, des méthodes et des résultats de cette analyse quantitative se trouve dans le rapport technique accompagnant ce document.⁵

Le rapport technique a été contrôlé par des experts internationaux indépendants spécialisés dans les principaux domaines de la sécurité routière (usagers, véhicules et infrastructures) dans le cadre d'un rapport d'expertise et d'un atelier avec trois autres experts. Cette procédure devrait garantir que les méthodes d'analyse retenues répondent aux normes scientifiques actuelles. Les experts estiment que l'analyse satisfait cette exigence ; elle est jugée crédible, transparente et claire. Les principaux avis des experts intervenus lors de l'atelier ont été synthétisés dans un communiqué final (cf. annexe A).

Les résultats de l'évaluation globale, dans le cadre de laquelle l'impact quantitatif de la série de mesures Via sicura a été étudié dans son ensemble, sont résumés au point 3.2. En plus de cette évaluation globale, l'efficacité de chacune des mesures a aussi été analysée. Lors de ces évaluations individuelles, toutes les mesures du programme Via sicura qui s'y prêtent particulièrement de par la disponibilité des données et malgré le peu de temps écoulé depuis leur entrée en vigueur sont examinées. Les résultats de ces évaluations individuelles ainsi que les raisons pour lesquelles des évaluations de ce type n'ont pas été réalisées pour toutes les mesures sont énoncés au point 3.3. Les résultats de l'évaluation globale et des évaluations individuelles sont synthétisés et analysés au point 3.4.

3.2. Évaluation globale

Les premières mesures du programme Via sicura sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2013 ; il est donc possible d'analyser leur efficacité à partir de cette date. L'analyse ayant été effectuée au cours de l'année 2016, la période d'étude s'achève à la fin de l'année 2015.

S'agissant de l'évaluation globale, un modèle statistique pronostiquant l'évolution probable du nombre de victimes d'accidents graves entre 2013 et 2015 sans Via sicura a été développé pour la période 2000-2012. Ces prévisions sont ensuite comparées au nombre réel de victimes d'accidents graves, autrement dit avec Via sicura. La différence montre l'efficacité du programme Via sicura. Par conséquent, si ce dernier permet de réduire le nombre de victimes d'accidents graves sur les routes, cela signifie qu'il a un impact bénéfique.

Les résultats de cette comparaison montrent que Via sicura a eu un impact bénéfique (cf. Figure 5) : entre 2013 et 2015, il a permis de faire baisser d'une centaine le nombre de victimes d'accidents graves (33 par an en moyenne). Compte tenu du fait que toutes les mesures n'ont pas encore pu déployer tous leurs effets à ce jour, on peut s'attendre à ce que leur efficacité s'accroisse dans les années à venir.

⁵ OFROU (2017) : Evaluation von Via sicura, rapport technique (disponible uniquement en allemand), Berne.

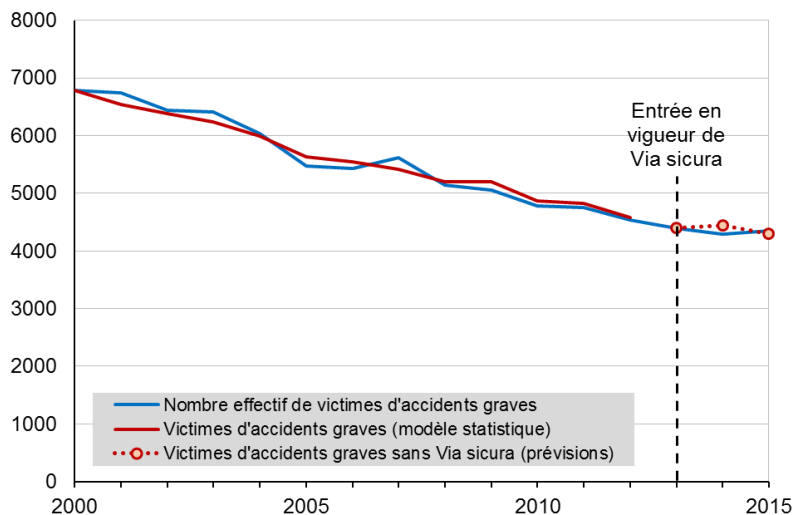


Figure 5 : Évolution du nombre de victimes d'accident graves avec et sans Via sicura entre 2013 et 2015
Source : OFROU

3.3. Évaluation de chacune des mesures

3.3.1. Interdiction faite aux titulaires d'un permis de conduire à l'essai d'assumer le rôle d'accompagnant lors de courses d'apprentissage

Cette mesure est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013. Elle prévoit que l'accompagnant lors de courses d'apprentissage ne doit pas posséder un permis de conduire à l'essai, qu'il doit être âgé au minimum de 23 ans révolus et posséder le permis de conduire de la catégorie correspondante depuis au moins trois ans. Cette mesure cible donc uniquement les accompagnants dont la période d'essai du permis de conduire a été prolongée. Elle déploie ses effets potentiels dès son entrée en vigueur.

Sur ces cinq dernières années, on a dénombré chaque année en moyenne une vingtaine de victimes d'accidents graves dans lesquels étaient impliqués des élèves conducteurs qui devaient être accompagnés. Nul ne sait combien de ces accompagnants possédaient un permis de conduire à l'essai (dont la période probatoire a été prolongée). Le groupe cible de cette mesure étant très restreint, il n'a pas été constaté depuis 2013 de baisse durable du nombre de victimes dans des accidents graves lors desquels des élèves conducteurs étaient au volant.

3.3.2. Nouvelle définition de l'âge minimal des cyclistes

Cette mesure est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013. Elle prévoit de dissocier scolarité obligatoire et autorisation de circuler à vélo, et permet également de faire du vélo à un plus jeune âge à condition d'être accompagné (avant : interdiction pour les enfants n'ayant pas l'âge de la scolarisation obligatoire ; désormais : autorisation pour les enfants de moins de 6 ans de faire du vélo sur les routes principales uniquement s'ils sont accompagnés d'une personne âgée d'au moins 16 ans). Étant donné que l'âge de la scolarisation obligatoire est parfois fixé à 4 ans dans certains cantons, ladite mesure vise à éviter que ces enfants en bas âge soient autorisés à faire du vélo seuls sur les routes principales. Elle produit ses effets potentiels dès son entrée en vigueur. Le nombre d'enfants de moins de 6 ans victimes d'accidents graves à vélo est tellement faible qu'il est impossible de prouver l'efficacité de cette mesure.

3.3.3. Âge minimal pour conduire un véhicule à traction animale

Cette mesure est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013. Avant l'introduction de celle-ci, les enfants étaient autorisés à conduire des véhicules à traction animale dès l'âge de 7 ans. Avec cette mesure, l'âge minimal a été relevé à 14 ans (comme pour les véhicules automobiles agricoles). Le nouvel âge minimal

étant appliqué dès l'entrée en vigueur de la mesure, ses éventuels effets se font sentir immédiatement. Toutefois, la conduite de véhicules à traction animale sur la route n'a plus qu'une importance marginale à ce jour et se limite en grande partie à des activités touristiques. De ce fait, le groupe cible de cette mesure est si restreint qu'il est impossible de mettre en évidence une quelconque évolution du nombre de victimes d'accidents graves dans ce domaine.

3.3.4. Interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool pour certains groupes de personnes

Cette mesure est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2014. Elle interdit à certains groupes de personnes de conduire sous l'influence de l'alcool. Il s'agit d'une part des personnes assumant une grande responsabilité vis-à-vis des autres usagers de la route (chauffeurs professionnels transportant des personnes, chauffeurs de camion, transporteurs de marchandises dangereuses, moniteurs de conduite, accompagnants d'élèves conducteurs) et d'autre part des personnes ayant peu d'expérience du trafic routier (élèves conducteurs, nouveaux conducteurs titulaires d'un permis de conduire à l'essai). Une adaptation de cette mesure est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2017. Depuis cette date font exception à l'interdiction les interventions urgentes effectuées par les sapeurs-pompiers de milice et les membres des services d'urgence (en dehors des heures de service et d'astreinte).

Par rapport aux années antérieures à l'entrée en vigueur de la mesure, le nombre de victimes dans des accidents graves dus à la conduite sous l'emprise de l'alcool s'est inscrit en baisse de 35 % environ chez les groupes de personnes concernés. Toutefois, cette baisse ne peut pas être entièrement mise au crédit de la mesure en question, étant donné que le nombre de victimes dans des accidents graves qui n'étaient pas dus à la conduite sous l'emprise de l'alcool a également diminué pour ces mêmes groupes de personnes (- 14 % environ). Néanmoins, la différence de quelque 21 points de pourcentage peut s'expliquer par l'introduction de cette interdiction. Cette mesure a permis d'éviter en moyenne à 28 personnes par an d'être tuées ou gravement blessées.

3.3.5. Usage diurne obligatoire des phares

Cette mesure est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2014. Elle dispose que les véhicules automobiles doivent toujours rouler avec les phares allumés. Les véhicules éclairés sont visibles plus rapidement par les autres automobilistes mais également par tous les autres usagers de la route, ce qui laisse davantage de temps pour réagir face à des situations dangereuses.

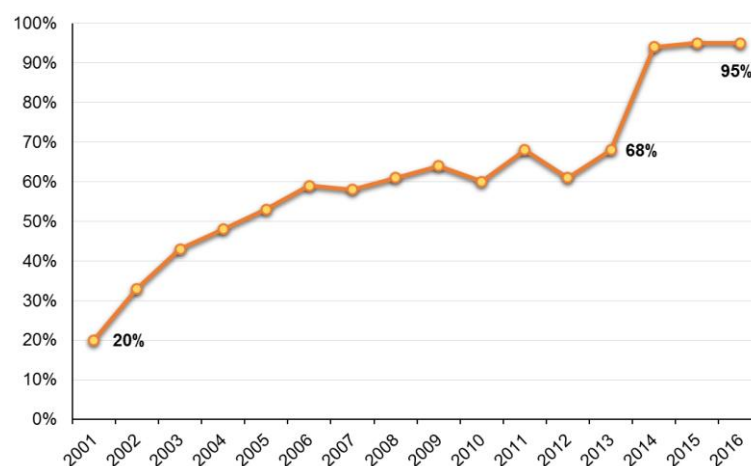


Figure 6 : Évolution du taux de véhicules circulant en journée et par beau temps avec les phares allumés entre 2001 et 2016

Source : bpa (2016)⁶

⁶ bpa (2016) : Taux de feux allumés sur les véhicules à moteur par beau temps, selon la région et la localisation, en pour cent, 2016, VSV.T.08, <http://www.bfu.ch/fr/recherche-et-statistique/statistique>.

En 2001, le taux de véhicules automobiles circulant en journée avec les phares allumés était inférieur à 20 %. Depuis, il a fortement progressé (cf. Figure 6). Diverses mesures et campagnes, telles que l'introduction en 2002 d'une recommandation de rouler avec les phares en journée, ont contribué à faire passer ce taux à 68 % en 2013. Ce dernier a fait un bond vers le haut en 2014 pour atteindre 90 % grâce à l'entrée en vigueur de la mesure Via sicura ad hoc. Depuis, il n'a cessé d'augmenter pour culminer à 95 % en 2016.

L'analyse quantitative de cette mesure montre que l'introduction de l'usage diurne obligatoire des phares et l'augmentation consécutive du taux de véhicules circulant avec les phares allumés a également permis de réduire considérablement le nombre de victimes d'accidents graves. En moyenne, 110 personnes par an ont pu échapper à un accident grave entre 2014 et 2015 grâce à cette mesure.

3.3.6. Délits de chauffard (définition), durée minimale du retrait de permis plus élevée et peines plus sévères en cas de délit de chauffard

Cette mesure est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013. Elle a été intégrée au programme Via sicura comme contre-projet indirect à l'initiative populaire « Protection contre les chauffards », laquelle a par la suite été retirée, dans le cadre des délibérations parlementaires. D'une part, elle définit les délits de chauffard (dépassements de vitesse constituant systématiquement un délit de chauffard et infractions graves aux règles de la circulation routière, telles que courses automobiles et dépassements téméraires), et d'autre part, elle fixe à un minimum de deux ans la durée du retrait de permis et à une période comprise entre un à quatre ans la peine privative de liberté encourue en cas de délits de ce type. Cette mesure vise en premier lieu les personnes qui dépassent largement la vitesse maximale autorisée. Elle a également un effet sur le comportement des autres usagers de la route, dans la mesure où ces derniers ont été sensibilisés aux risques d'accident à haute vitesse à la suite des discussions sur le sujet et de la mise en œuvre de la mesure.

L'analyse quantitative a pris en considération le nombre de victimes d'accidents graves survenus à cause d'excès de vitesse ou de courses(-poursuites). Ses résultats révèlent que la mesure a eu un effet positif, lequel apparaît dès 2010 avec le lancement de l'initiative populaire qui a bénéficié d'un large écho médiatique et donné lieu à d'intenses débats au sein de la société. Par rapport à l'évolution passée, 17 personnes par an en moyenne ont pu échapper à un accident grave dans les trois ans ayant suivi l'entrée en vigueur de la mesure. L'efficacité a toutefois tendance à être sous-estimée compte tenu du caractère prudent du calcul ; cette valeur doit donc être considérée comme la limite inférieure.

3.3.7. Mesures d'infrastructure : points noirs

Cette mesure est en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2013. La Confédération, les cantons et les communes sont tenus d'analyser les points noirs de leur réseau routier et de les éliminer de manière adéquate. Avant même l'entrée en vigueur de cette disposition, l'OFROU a développé avec des spécialistes externes des guides de recommandations ainsi que des instruments de sécurité de l'infrastructure afin d'aider les propriétaires de routes à accomplir ces tâches exigeantes. Au vu des fortes disparités existantes en matière d'élimination des points noirs, la mesure n'a assurément pas encore pu déployer tous ses effets et son efficacité devrait continuer de s'accroître.

Les résultats de l'analyse quantitative sont représentés sur la Figure 7. Entre la période précédant l'entrée en vigueur de la mesure et les années qui ont suivi, le nombre de points noirs a diminué de 11 %. Le nombre d'accidents graves (avec des personnes tuées ou grièvement blessées) au niveau de ces points noirs a baissé de 12 %. Si l'on tient compte du fait que le nombre des autres accidents graves en Suisse a également fléchi – dans une moindre mesure toutefois –, cette mesure aura permis chaque année à 18 personnes d'échapper à un accident grave.

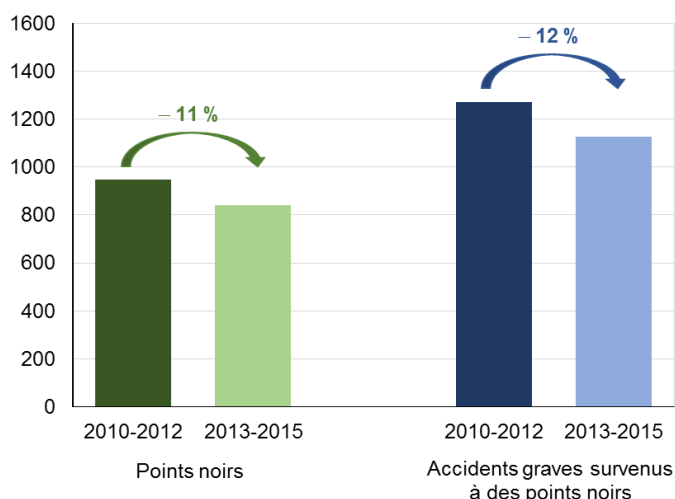


Figure 7 : Évolution des points noirs et des accidents graves survenus à des points noirs par période triennale entre 2010 et 2015⁷
Source : OFROU

3.3.8. Mesures n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation

Il n'est pas toujours possible d'évaluer chacune des mesures du programme Via sicura. Cela paraît évident lorsqu'une mesure n'est pas encore entrée en vigueur ; c'est le cas de l'introduction de l'éthylomètre anti-démarrage, de l'utilisation d'enregistreurs de données pour les conducteurs coupables d'excès de vitesse et de la formation complémentaire des conducteurs fautifs.

Pour qu'une analyse quantitative concluante puisse être effectuée, il faut qu'une mesure soit en vigueur depuis un certain temps et qu'elle puisse produire ses effets. À titre d'exemple, le principe de la force probante du contrôle au moyen de l'éthylomètre n'est entré en vigueur que dans le courant de l'année 2016 ; il est donc trop tôt pour en faire une analyse. Les « mesures d'infrastructure » prévoient par exemple l'édiction de prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons. Une norme ad hoc a été publiée en 2016. De ce fait, elle n'a pas encore pu influencer sur le nombre d'accidents.

La détermination de l'aptitude à la conduite et le recours des assureurs RC des véhicules automobiles sont deux exemples qui illustrent l'impossibilité d'évaluer ces mesures pour des raisons de disponibilité des données. En effet, la fréquence à laquelle un examen d'évaluation de l'aptitude à la conduite est effectué ou celle à laquelle les compagnies d'assurance recourent contre les responsables des accidents sont des informations qui ne sont pas systématiquement recueillies.

Enfin, il n'est pas pertinent d'évaluer une mesure si celle-ci influe seulement indirectement sur l'accidentalité. Les mesures d'optimisation des systèmes d'information génèrent des informations permettant de réagir de façon plus ciblée et plus efficace face aux déficits en termes de sécurité routière. Autrement dit, ce n'est qu'en intervenant en aval qu'il est possible d'agir sur l'accidentalité.

3.4. Synthèse de l'évaluation globale et des évaluations individuelles

L'évaluation globale montre que le programme Via sicura a eu un effet positif sur la période 2013-2015, puisqu'il a permis à 33 personnes par an en moyenne d'échapper à un accident grave (cf. Tableau 1). S'agissant des évaluations individuelles, l'efficacité de trois mesures n'a pas pu être démontrée. Ce résultat ne s'explique toutefois pas par l'inefficacité des mesures ; il tient au fait que les groupes cibles sont très restreints et qu'il est donc impossible de démontrer un quelconque effet durable. Par contre,

⁷ Les cantons du Tessin et de Genève n'ont pas été pris en considération dans l'analyse en raison de données incomplètes concernant les premières années.

les quatre autres mesures évaluées ont permis d'épargner un accident grave à plus de 170 personnes par an au total.

*Tableau 1 : Résultats de l'évaluation globale et des évaluations individuelles :
nombre annuel moyen de personnes ayant échappé à un accident grave jusqu'en
2015 et taille du groupe cible*

Mesure	Nombre annuel de personnes ayant échappé à un accident grave	Taille du groupe cible ^a
Évaluation globale		
Programme Via sicura	33	
Évaluations individuelles		
Usage diurne obligatoire des phares	≥ 110	grande
Interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool pour certains groupes de personnes	28	moyenne
Mesures d'infrastructure : points noirs	18	grande
Délits de chauffard (définition), durée minimale du retrait de permis plus élevée et peines plus sévères en cas de délit de chauffard	≥ 17	moyenne
Interdiction faite aux titulaires d'un permis de conduire à l'essai d'assumer le rôle d'accompagnant lors de courses d'apprentissage	0	petite
Nouvelle définition de l'âge minimal des cyclistes	0	petite
Âge minimal pour conduire un véhicule à traction animale	0	petite

^a Nombre de victimes d'accidents graves rapporté à l'ensemble des accidents

La différence entre les résultats des évaluations individuelles et de l'évaluation globale s'explique par l'évolution défavorable du nombre de victimes d'accidents graves parmi les conducteurs de vélos électriques et les cyclistes. Ce nombre a considérablement augmenté ces dernières années chez les conducteurs de vélos électriques, tandis qu'il est resté relativement stable ces dix dernières années chez les cyclistes (cf. Figure 2). Ainsi, contrairement aux autres usagers de la route, ces deux groupes n'enregistrent pas de baisse du nombre de victimes d'accidents graves. Les conducteurs de vélos électriques et les cyclistes ne sont pas considérés comme des groupes cibles dans les évaluations individuelles, car Via sicura ne prévoit aucune mesure ciblant directement ces deux groupes. En d'autres termes, la tendance inverse observée chez les conducteurs de vélos électriques et les cyclistes n'est pas visible dans les évaluations individuelles. En revanche, dans l'évaluation globale, cet effet contraire contrebalance une grande partie de l'impact positif des mesures. C'est la raison pour laquelle la somme des résultats des évaluations individuelles est bien plus importante que le résultat de l'évaluation globale.

En résumé, on constate que le programme Via sicura et sa série de mesures ont déjà un effet bénéfique peu de temps après leur entrée en vigueur, mais qu'ils n'ont pas encore déployé tous leurs effets compte tenu du court laps de temps. Dès que toutes les mesures pourront produire leurs effets, elles devraient être encore plus efficaces à l'avenir.

4. Éventuelles adaptations de mesures

4.1. Procédure

Le postulat « Évaluation du programme Via sicura » prévoit que des modifications de la législation soient soumises en fonction des conclusions qui seront tirées de l'évaluation dudit programme. Diverses améliorations du programme Via sicura sont soumises à la discussion au point 4.2. Le Conseil fédéral formule une recommandation au point 4.3. Les amendements à discuter et la recommandation se fondent sur les réflexions suivantes :

- Les résultats de l'évaluation sont pris en considération de manière adéquate dans les propositions.
- Plusieurs experts suisses et internationaux œuvrant dans le domaine de la sécurité routière ont procédé à une analyse critique des mesures du programme Via sicura. Une grande partie des mesures a été jugée importante et pertinente. Le potentiel d'amélioration pointé par les experts a été analysé, et les mesures utiles et applicables ont été prises en considération.
- Les demandes et les réserves formulées au sujet de certaines mesures dans le cadre d'interventions et d'initiatives parlementaires déposées après l'introduction du programme Via sicura (cf. point 2.2.4) ont été prises en considération de façon appropriée.
- Les mesures ont été examinées en vue de déterminer si leur application constituait éventuellement un cas de rigueur indésirable.
- Toutes les mesures qui ne sont pas encore entrées en vigueur à ce jour ont une nouvelle fois été examinées afin de déterminer si, en l'état actuel des connaissances, elles contribuaient à la sécurité routière de façon notable et si cette contribution correspondait au coût escompté de la mesure concernée. Si le rapport coût-utilité est défavorable, la question de l'abandon de la mesure sera débattue.

4.2. Amendements soumis à discussion

4.2.1. Réglementation concernant les délits de chauffard

Mesure : délits de chauffard (définition), durée minimale du retrait de permis plus élevée et peines plus sévères en cas de délit de chauffard (cf. point 3.3.6)

Proposition 1 : le Conseil fédéral soumet à la discussion la modification suivante de la notion de délit de chauffard : l'automatisme introduit par la loi, selon lequel les personnes qui commettent l'un des excès de vitesse définis dans la loi (art. 90, al. 4, LCR) sont réputées être des chauffards (art. 90, al. 3, LCR), pourrait être abrogé. En pareil cas, les juges pourraient donc désormais chercher à savoir si la personne concernée a roulé aussi vite de manière intentionnelle ou uniquement par négligence. En cas de négligence, le juge pourrait renoncer à retenir le délit de chauffard.

Justification : actuellement, les délits de chauffard sont réglés à l'art. 90, al. 3 et 4, LCR de telle sorte que les dépassements de vitesse mentionnés dans la loi doivent systématiquement être punis d'une peine privative de liberté comprise entre un et quatre ans. Par ailleurs, les juges n'ont qu'une marge d'appréciation limitée. Or, depuis l'introduction de cette règle, des cas sont apparus où la vitesse a été dépassée de manière non intentionnelle et où la peine privative de liberté d'un an au minimum peut être jugée disproportionnée. Dans ce cas, les juges auraient la possibilité de déterminer, dans leur appréciation des faits, si la personne concernée a agi de manière intentionnelle dans l'affaire en question et si elle a ainsi fait courir un grand risque d'accident avec des morts et des blessés graves ou si le délit de chauffard ne peut être retenu dans la mesure où le prévenu a uniquement fait preuve de négligence.

Proposition 2 : le Conseil fédéral soumet à la discussion l'abrogation de la peine privative de liberté d'un an au minimum en cas de délit de chauffard. Ainsi, au moment de fixer la peine, les juges auraient une plus ample marge de manœuvre pour tenir compte dans une juste mesure des circonstances concrètes.

Justification : la peine encourue en cas de délit de chauffard s'alignerait ainsi davantage sur celle applicable en cas de mise en danger de la vie d'autrui (art. 129 CP), délit similaire pour lequel il n'existe pas de peine minimale. Le cadre pénal (peine pécuniaire ou peine privative de liberté de quatre ans au maximum) permettrait aux juges de continuer à infliger des sanctions adéquates en cas de graves excès de vitesse. Une abrogation de l'actuelle peine privative de liberté minimale ne devrait pas réduire sensiblement l'efficacité de la mesure.

Proposition 3 : le Conseil fédéral soumet à la discussion la réduction de la durée minimale de retrait du permis pour la faire passer de deux ans à six mois en cas de délit de chauffard.

Justification : en cas de première infraction, il est souvent disproportionné d'imposer deux ans de retrait de permis. Une sanction minimale de six mois serait toujours deux fois plus sévère que pour un cas grave « habituel », mais pourrait toutefois atténuer des cas de rigueur injustifiés.

4.2.2. Recours pour les assureurs RC des véhicules automobiles

Mesure : recours des assureurs RC des véhicules automobiles (cf. Annexe B)

Proposition : le Conseil fédéral soumet à la discussion la possibilité de transformer l'*obligation* de recours des assureurs prévue à l'art. 65, al. 3, LCR en un *droit* de recours, comme c'était le cas auparavant. Dans le domaine de la circulation routière, les mêmes règles que celles en vigueur avant Via sicura s'appliqueraient alors, à savoir celles énoncées dans la loi sur le contrat d'assurance (LCA).

Justification : en introduisant l'obligation de recours, le Conseil fédéral voulait empêcher de manière générale que les assureurs renoncent, en échange d'une augmentation de la prime d'assurance, à exercer un recours en cas de dommages causés à la suite d'une négligence grave. Les assureurs peuvent néanmoins toujours user de cette possibilité pour de nombreux dommages découlant d'une négligence grave, étant donné que le Parlement a restreint l'obligation de recours à certaines infractions. L'opportunité de cette règle est sujette à caution au vu du fait que les accidents résultent de plus en plus d'autres infractions routières (telles que l'inattention ou la distraction du conducteur) et de moins en moins de la consommation d'alcool ou de graves excès de vitesse. Par ailleurs, elle ne présente pas véritablement d'utilité pour la sécurité routière. Le Conseil fédéral soumet donc à la discussion la question de l'abandon de l'obligation systématique de recours. Dans le cadre des débats concernant Via sicura, le Parlement avait aussi expressément refusé d'étendre ladite obligation à l'ensemble des dommages causés à la suite d'une négligence grave. Cette mesure permettrait également d'éviter que l'assureur en responsabilité civile pour véhicules automobiles ne doive tenir compte notamment de la situation financière du chauffard (art. 65, al. 3, LCR) en cas de recours obligatoire, mais pas en cas de recours volontaire contre une personne ayant causé un dommage dû par exemple à un dépassement téméraire ou à un excès de vitesse par négligence grave (art. 14, al. 2, LCA).

4.2.3. Enregistreurs de données et éthylomètres anti-démarrage

Mesures :

- a) utilisation d'enregistreurs de données pour les conducteurs coupables d'excès de vitesse (« boîte noire »)
- b) introduction d'éthylomètres anti-démarrage (cf. Annexe B)

Proposition : le Conseil fédéral soumet à la discussion la question de l'abandon de ces mesures.

Justification : les mesures en question ne sont pas encore entrées en vigueur. Les travaux préliminaires montrent toutefois que les deux mesures seraient très onéreuses par rapport à leur utilité. Les coûts élevés de développement et d'exploitation de ces mesures seraient à mettre en perspective avec le groupe très restreint de personnes potentiellement concernées.

4.3. Recommandation d'usage diurne des phares pour les vélos électriques rapides

Mesure : usage diurne obligatoire des phares (cf. point 3.3.5)

Recommandation : le Conseil fédéral recommande l'usage diurne des phares pour les vélos électriques rapides.

Justification : au fil des années, rouler à vélo électrique est devenu de plus en plus populaire. Le boom des vélos électriques s'est également accompagné d'une hausse du nombre de victimes d'accidents graves pour cette catégorie d'utilisateurs (1 personne tuée et 14 grièvement blessées en 2014 contre 14 tués et 163 blessés graves en 2015). L'usage diurne des phares pour les véhicules automobiles étant efficace pour améliorer la sécurité routière, il convient d'étendre cette mesure aux vélos électriques rapides. Cette extension devra prendre la forme non pas d'une obligation mais d'une recommandation et être conjuguée à des campagnes d'information.

Annexes

Annexe A Communiqué final de l'atelier d'experts du 16.11.2016



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

Workshop Evaluation von Via sicura Schlusscommuniqué

Ausgangslage

Im Rahmen der Erfüllung des Postulats 16.3267 „Evaluation von Via sicura“, hat das ASTRA eine Evaluation der Wirksamkeit der Via-sicura-Vorlage durchgeführt und die Vorgehensweise, Methoden und Ergebnisse in einem Technischen Bericht dokumentiert. Zur Validierung der Evaluation wurde der Technische Bericht einer Review von unabhängigen Experten aus den wichtigen Bereichen der Verkehrssicherheit (Mensch, Fahrzeug, Infrastruktur) unterzogen: zum einen mit einem Experten-Gutachten, zum anderen mit einem Experten-Workshop. Neben der kritischen Reflexion des Technischen Berichts dient der Experten-Workshop zusätzlich dem Zweck, die Via-sicura-Vorlage gesamthaft zu beurteilen und allfälligen Anpassungsbedarf zu identifizieren. Dieses Schlusscommuniqué ist eine gemeinsame Erklärung der am Workshop teilnehmenden Experten, welche ihre wichtigsten Botschaften und kritischen Einschätzungen zusammenfasst.

Beurteilung der Evaluation im Technischen Bericht

Die durchgeführte Evaluation wird von den Experten als transparent und glaubwürdig eingeschätzt. Die verwendeten Methoden werden allgemein als adäquat und nachvollziehbar beurteilt. Die Ergebnisse der Evaluation entsprechen den Erkenntnissen aus der Fachliteratur und die Interpretation der Ergebnisse wird als korrekt beurteilt. Grundsätzlich wird aber auch auf die Schwierigkeit der Ex-post-Evaluierung hingewiesen, wenn diese nicht bereits vor der Umsetzung von Massnahmen mitgedacht wird (unvollständige Datengrundlage). Zudem wird festgestellt, dass aufgrund des kurzen Zeitraums seit Inkrafttreten der Massnahmen noch nicht alle ihre volle Wirkung entfalten konnten, was dazu führt, dass eine abschliessende Beurteilung der Wirkung von Via sicura zum jetzigen Zeitpunkt schwierig bzw. zu früh ist.

Hinweise für Anpassungen der Via-sicura-Massnahmen

Die Massnahmen von Via sicura auf Gesetzesebene werden als gut und zielführend erachtet. Hinweise zu möglichen Anpassungen werden bei den folgenden Massnahmen genannt. Die Massnahme „Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag“ könnte mittels einer Soll-Vorschrift auf Velofahrende ausgedehnt werden. Für die Massnahme „Infrastrukturmassnahme Fussgängerstreifen“ wird eine Verordnung vorgeschlagen, da die revidierte Norm für Fussgängerstreifen kritisch beurteilt wurde. Eine weitere Verbesserung könnte durch eine Erhöhung der Kontrolldichte erfolgen. Allgemein wird eine Ausdehnung der Massnahmen auf alle Verkehrsteilnehmenden als wichtig erachtet.

Jens Schade
Dr. rer. nat., Dipl.-Psych.
Experte Verkehrspsychologie
TU Dresden

Andre Seeck
Prof. Dipl.-Ing.
Experte Fahrzeugtechnik
BAST

Hagen Schüller
Dr. Ing.
Experte Infrastruktur
PTV Transport Consult GmbH
ETH-Dozent

Annexe B Vue synoptique des différentes mesures du programme Via sicura

Le tableau ci-après offre une vue synoptique des différentes mesures du programme Via sicura, classées par catégorie. Les mesures sont décrites brièvement, avec la mention de leur date d'entrée en vigueur.

Tableau 2 : Vue synoptique des mesures Via sicura

MESURES PRÉVENTIVES	
Interdiction faite aux titulaires d'un permis de conduire à l'essai d'assumer le rôle d'accompagnant lors de courses d'apprentissage Les accompagnants de courses d'apprentissage doivent non seulement satisfaire les exigences en vigueur (avoir au moins 23 ans et être titulaire du permis de la catégorie correspondante depuis trois ans), mais aussi avoir réussi la période probatoire.	01.01.2013
Nouvelle définition de l'âge minimal des cyclistes Désormais, l'âge minimal requis pour conduire un cycle sur les routes principales sera de 6 ans.	01.01.2013
Âge minimal pour conduire un véhicule à traction animale L'âge minimal requis pour conduire des véhicules à traction animale est relevé à 14 ans.	01.01.2013
Interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool pour certains groupes de personnes La conduite sous l'influence de l'alcool ($\geq 0,10$ pour mille) est interdite pour : – les chauffeurs professionnels (poids lourds, autocars, transport de marchandises dangereuses), – les nouveaux conducteurs (détenteurs d'un permis de conduire à l'essai), – les élèves conducteurs, – les moniteurs de conduite, – les accompagnants lors de courses d'apprentissage.	01.01.2014
Usage diurne obligatoire des phares Les voitures automobiles (notamment les voitures de tourisme, les camions et les véhicules de livraison, les autocars) et les motocycles doivent circuler de jour avec les phares allumés. Font exception les cyclomoteurs, les vélos électriques et les cycles, ainsi que les véhicules mis en circulation avant 1970. Tout contrevenant à cette obligation s'expose une amende de 40 francs.	01.01.2014
Formation complémentaire des conducteurs fautifs La participation à un cours de formation complémentaire est exigée en cas de retrait de permis pour conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants (même en cas de première infraction si le conducteur présente un taux d'alcool dans le sang d'au moins 0,8 pour mille) et de retrait d'une durée d'au moins six mois pour d'autres raisons (uniquement pour les récidivistes).	Pas encore en vigueur
MESURES VISANT UNE MEILLEURE APPLICATION DES RÈGLES EN VIGUEUR	
Interdiction des avertissements de contrôles du trafic à caractère public ou commercial Les avertissements relatifs aux contrôles de police fournis à titre commercial sont interdits. Les avertissements de radars diffusés par la police et entre les usagers de la route ne tombent pas sous le coup de l'interdiction.	01.01.2013
Intervention en faveur de poursuites pénales transfrontalières Le Conseil fédéral est habilité à conclure avec d'autres États des traités sur la fourniture de renseignements relatifs aux véhicules et aux autorisations de conduire ainsi que sur l'exécution de peines pécuniaires ou des amendes.	01.01.2013
Simplification de la procédure des amendes d'ordre Le détenteur du véhicule est tenu de payer l'amende d'ordre si le contrevenant n'est pas connu.	01.01.2014
Assurance qualité de la détermination de l'aptitude à la conduite et mise à jour des exigences médicales minimales Le Conseil fédéral arrête des mesures d'assurance qualité uniformes à l'échelle suisse concernant la détermination de l'aptitude à la conduite, et les exigences médicales minimales sont adaptées à l'état actuel de la science et de la technique (y c. restriction différenciée du permis de conduire des seniors).	01.07.2016

Force probante du contrôle au moyen de l'éthylomètre Le contrôle de l'alcool dans l'air expiré pourra désormais aussi être reconnu par voie de signature et exploité devant les tribunaux en cas de valeurs égales ou supérieures à 0,80 pour mille. La prise de sang n'est plus effectuée qu'exceptionnellement (par ex. à la demande de la personne examinée ou en cas de suspicion de consommation de stupéfiants).	01.10.2016
MESURES RÉPRESSIVES EN CAS DE DÉLITS GRAVES	
Détermination de l'aptitude à la conduite Une enquête sur l'aptitude à la conduite est ordonnée en présence de certains faits, par exemple en cas de conduite en état d'ébriété avec un taux d'alcool dans le sang de 1,6 pour mille ou plus, de consommation de stupéfiants à fort potentiel de dépendance, d'excès de vitesse extrêmes ou d'arrêts intempestifs.	01.01.2013 Consom- mation d'alcool : 01.07.2014
Délits de chauffard (définition), durée minimale du retrait de permis plus élevée et peines plus sévères en cas de délit de chauffard En vertu de la loi, est réputé « chauffard » quiconque dépasse la vitesse autorisée : – d'au moins 40 km/h, là où la limite était fixée au maximum à 30 km/h ; – d'au moins 50 km/h, là où la limite était fixée au maximum à 50 km/h ; – d'au moins 60 km/h, là où la limite était fixée au maximum à 80 km/h ; – d'au moins 80 km/h, là où la limite était fixée à plus de 80 km/h. Est également réputé « chauffard » celui qui, en enfreignant intentionnellement les règles fondamentales de la circulation, s'est accommodé d'un grand risque d'accident pouvant entraîner des blessures graves ou la mort, notamment en effectuant des dépassements téméraires ou en participant à des courses de vitesse illicites avec des véhicules automobiles. La durée minimale du retrait de permis est de deux ans ; le permis de conduire est retiré définitivement pour les récidivistes, ou pour dix ans au minimum. Les auteurs de délits de chauffard sont passibles d'une peine privative de liberté de un à quatre ans.	01.01.2013
Confiscation et réalisation des véhicules automobiles en cas d'infraction commise sans scrupule En cas d'infraction grave aux règles de la circulation routière (par ex. un excès de vitesse important) et si la confiscation du véhicule paraît nécessaire au vu d'un pronostic défavorable, le tribunal peut décider de confisquer et de réaliser le véhicule du contrevenant.	01.01.2013
Introduction d'une déclaration des sinistres causés Quiconque entend changer d'assurance responsabilité civile peut requérir de son assureur une déclaration concernant les sinistres causés ou l'absence de sinistres.	01.01.2014
Recours des assureurs RC des véhicules automobiles En cas de dommages commis par un conducteur en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire, ou résultant d'un délit de chauffard, les assureurs RC des véhicules automobiles sont tenus de recourir contre la personne responsable de l'accident. L'ampleur du recours tient compte du degré de culpabilité et de la situation économique de celle-ci.	01.01.2015
Utilisation d'enregistreurs de données pour les conducteurs coupables d'excès de vitesse (« boîte noire ») Les personnes dont le permis a été retiré pour au moins douze mois ou pour une période indéterminée en raison d'une violation des limitations de vitesse le récupèrent à la condition qu'elles conduisent exclusivement des véhicules automobiles munis d'un enregistreur de données (« boîte noire ») durant les cinq années suivantes.	Pas encore en vigueur
Éthylomètre anti-démarrage Les personnes dont le permis de conduire a été retiré pour une période indéterminée pour cause de conduite en état d'ébriété le récupèrent, après avoir suivi une thérapie et bénéficié d'un pronostic favorable, à la condition qu'elles conduisent exclusivement des véhicules automobiles munis d'un éthylomètre anti-démarrage durant les cinq années suivantes.	Pas encore en vigueur

MESURES D'INFRASTRUCTURE	
Les propriétaires des routes examinent si leur réseau routier présente des points noirs et des endroits dangereux , et les suppriment progressivement le cas échéant. La Confédération et les cantons désignent un chargé de sécurité pour leurs réseaux routiers respectifs. L'Office fédéral des routes (OFROU) fournit des aides à l'exécution aux propriétaires des routes, pour qu'ils puissent tenir compte de façon adéquate de la sécurité routière lors de la planification, la construction, l'entretien et l'exploitation de celles-ci.	01.07.2013
La Confédération est habilitée à édicter, en collaboration avec les cantons, des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons afin d'en améliorer la sécurité .	01.01.2013
MESURES D'OPTIMISATION DES SYSTÈMES D'INFORMATION	
Le dispositif prévoit les mesures suivantes : – Système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) – Optimisation de la statistique des accidents de la route (VU) – Optimisation de la statistique des contrôles de la circulation routière (VK)	Pas encore en vigueur 01.01.2013 01.01.2014

Annexe C Modifications du programme Via sicura entreprises par le Parlement

Le tableau ci-après montre les modifications du contenu du programme Via sicura entreprises dans le cadre des débats parlementaires par rapport au message du Conseil fédéral concernant Via sicura.

Tableau 3 : Vue synoptique des adaptations des mesures opérées par le Parlement

MESURE	MODIFICATION PAR LE PARLEMENT
Nouvelle définition de l'âge minimal des cyclistes	Remplacement de l'âge minimal de 7 ans pour faire du vélo par une obligation de surveillance des enfants de moins de 7 ans sur les routes principales
Interdiction des avertissements de contrôles du trafic à caractère public ou commercial	Assouplissement de la peine dans des cas graves : « peine pécuniaire de 180 jours-amende au plus » au lieu d'une « peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire »
Délits de chauffard (définition), durée minimale du retrait de permis plus élevée et peines plus sévères en cas de délit de chauffard	Complément
Déclaration des sinistres causés	Raccourcissement de 15 à 14 jours du délai de délivrance de la déclaration des sinistres causés
Recours des assureurs RC des véhicules automobiles	Modification de la condition d'exercice du recours : « par une infraction aux règles de la circulation commise par négligence grave » est remplacée par « alors que le conducteur se trouve en état d'ébriété ou dans l'incapacité de conduire, ou qu'il commet un excès de vitesse au sens de l'art. 90, al. 4 ».
Mesures d'infrastructure	Ajout de l'habilitation à édicter des prescriptions concernant l'aménagement des passages pour piétons
Mesures d'optimisation des systèmes d'information	SIAC et VU : modifications mineures de la formulation Suppression de la disposition concernant le droit des assureurs RC des véhicules automobiles de consulter les données relatives aux mesures administratives
Limitation de la durée de validité des catégories de permis de conduire	Suppression
Limite d'âge pour la conduite de véhicules automobiles comptant plus de huit places assises	Suppression
Augmentation du taux de port du casque de vélo	Suppression

Annexe D Glossaire et sigles

Blessés graves	Jusqu'en 1991 : personnes souffrant de fractures de toutes sortes, de commotions cérébrales, de lésions internes, de coupures, lacérations et contusions graves De 1992 à 2014 : personnes victimes d'une atteinte grave visible qui exclut toute activité normale à la maison pendant au moins 24 heures (par ex. perte de conscience, fracture d'un os [sauf doigt fracturé]) ou nécessite un séjour hospitalier supérieur à un jour Depuis 2015 : ensemble des personnes sérieusement blessées ou en danger de mort ; une personne est considérée comme grièvement blessée si son état nécessite une hospitalisation
bpa	Bureau de prévention des accidents
CP	Code pénal suisse ; RS 311.0
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
LCA	Loi fédérale sur le contrat d'assurance ; RS 221.229.1
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière ; RS 741.01
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
Point noir	Endroit du réseau routier où, en l'espace de trois ans, le nombre d'accidents ayant occasionné des dommages corporels, pondéré selon leur degré de gravité, dépasse la valeur seuil prédéfinie
Prestation kilométrique	Distance parcourue en kilomètres (km) avec des véhicules pour le transport privé et public de voyageurs ainsi que pour le transport de marchandises (mesurée en véhicules-km)
Tués	Personnes décédées des suites d'un accident sur le lieu du drame ou dans les 30 jours suivant l'incident
Vélo électrique	Cycle équipé d'une assistance électrique au pédalage : Vélos électriques lents (cyclomoteurs légers) : véhicules dont la puissance du moteur n'excède pas 500 W et dont l'assistance au pédalage se coupe à 25 km/h Vélos électriques rapides (cyclomoteurs) : tous les autres vélos électriques dont la puissance du moteur n'excède pas 1000 W et dont l'assistance au pédalage se coupe à 45 km/h
Victimes d'accidents graves	Ensemble des tués et des blessés graves
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports