



**Office fédéral des routes**

# **La nouvelle politique de sécurité routière**

## **Premier rapport de synthèse**

### **Situation initiale, vision et objectifs**

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

**30 avril 2003**

## Contenu:

<b>1</b>	<b>Introduction</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Situation initiale</b>	<b>1</b>
2.1	Statistique des accidents	1
2.1.1	Les accidents en Suisse	1
2.1.2	Comparaison avec d'autres modes de transport	2
2.1.3	Comparaison internationale	2
2.1.4	Points noirs en matière d'accidents de la route	3
2.2	Nécessité d'agir	4
2.2.1	Pourquoi une nouvelle politique de sécurité routière?	4
2.2.2	Nouvelle philosophie de la sécurité	4
2.2.3	Défi à relever	5
2.2.4	Efforts entrepris à l'étranger	5
2.3	Mandat	6
<b>3</b>	<b>Vision</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Objectifs</b>	<b>7</b>
4.1	Objectif général	7
4.2	Objectifs principaux et objectifs partiels	8

## 1 Introduction

Il est prévu de développer et de formuler la nouvelle politique de sécurité routière selon le principe de la concertation (processus participatif), sous la responsabilité de l'Office fédéral des routes. Quelque 80 personnes issues des organisations professionnelles, groupements d'intérêts, autorités cantonales et communales, milieux de l'économie et de la politique oeuvrent dans cinq groupes d'experts ainsi qu'au sein d'un comité d'appui.

Le processus participatif se subdivise en cinq étapes:

- 1<sup>re</sup> étape : Cerner les problèmes, attribuer le mandat
- 2<sup>e</sup> étape : Formuler la vision et les objectifs
- 3<sup>e</sup> étape : Elaborer la stratégie
- 4<sup>e</sup> étape : Elaborer le système d'évaluation
- 5<sup>e</sup> étape : Choisir les mesures.

Parmi les documents de référence figure le rapport final intitulé « Elaboration des fondements d'une politique nationale de sécurité routière (VESIPO) », du mois de mai 2002, aboutissement du mandat de recherche qui avait été confié au Bureau suisse de prévention des accidents bpa.

Le présent rapport de synthèse est le fruit des travaux de la première et de la deuxième étape. Il n'est toutefois pas exclu que le contenu de ce rapport subisse des modifications rendues nécessaires sur la base du résultat des travaux accomplis au cours des étapes suivantes.

## 2 Situation initiale

### 2.1 Statistique des accidents

#### 2.1.1 Les accidents en Suisse

Depuis le pic enregistré au début des années 70, avec 1 773 tués et 18 785 blessés graves, la Suisse a réalisé des progrès considérables en matière de sécurité routière. Bien que le volume du trafic automobile ait doublé depuis lors, on est parvenu à réduire progressivement d'environ deux tiers le nombre des tués et celui des blessés graves.

Pendant plusieurs années le nombre des victimes de la route s'est stabilisé un peu au-dessous de 600 tués et un peu au-dessus de 6000 blessés graves. En

2001, le nombre des tués a de nouveau marqué une nette tendance à la baisse. Quant à celui des blessés graves, il est resté à peu près stable alors que celui des blessés légers a augmenté.

Année	Tués	Blessés graves	Blessés légers
<b>1998</b>	597	6 213	21 577
<b>1999</b>	583	6 299	23 228
<b>2000</b>	592	6 191	23 867
<b>2001</b>	544	6 194	23 965
<b>2002*</b>			

Source: OFS

\* La statistique des accidents 2002 n'est pas encore publiée.

### 2.1.2 Comparaison avec d'autres modes de transport

La circulation routière cause un nombre de tués et de blessés représentant un multiple de celui causé par le trafic ferroviaire et le trafic aérien.

En l'an 2000<sup>1</sup>, on a déploré 29 tués et 61 blessés graves lors d'accidents de chemin de fer et 592 tués et 6 191 blessés graves lors d'accidents de la route. Par kilomètre/personne, le tribut payé en 1995<sup>2</sup> à cause des accidents de la circulation fut quatre fois et demi plus élevé sur la route que sur le réseau ferroviaire.

Par rapport aux autres modes de transport, force est de constater que le risque potentiel de situations conflictuelles est plus élevé sur la route et que la majorité des personnes qui y circulent sont des conducteurs non professionnels de véhicules privés. Si cette situation n'a aucune incidence sur la philosophie de la sécurité, elle en a une, en revanche, sur les critères essentiels à prendre en considération pour renforcer la sécurité routière.

### 2.1.3 Comparaison internationale

Le tableau qui suit présente les nombres les plus récents de tués sur la route. Faute de données comparables, les blessés graves ne sont pas indiqués.

<sup>1</sup> derniers chiffres comparatifs disponibles auprès de l'OFS

<sup>2</sup> derniers chiffres comparatifs disponibles auprès de l'OFS

Tués en 1998-2000									
	par mio d'habitants			par mia de km véhicule			total (absolu)		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	1998	1999	2000
Grande-Bretagne	59	59	59	7	7	7	3 421	3 423	3 409
Suède	60	66	67	8	8	...	531	580	591
Pays-Bas	68	69	68	9	9	...	1 066	1 090	1 082
Suisse	84	82	83	11	11	11	597	583	592
Allemagne	95	95	91	12	12	12	7 792	7 772	7 503
Italie	110	...	...	...	...	...	6 326	...	6 410
Autriche	119	134	120	14	15	13	963	1 079	976
France	151	143	136	17	15	15	8 918	8 487	8 079
UE	113	...	130	...	...	...	...	42 356	40 828

Source: IRTAD

#### 2.1.4 Points noirs en matière d'accidents de la route

Mesurés en fonction du nombre des tués et de celui des blessés graves, les points noirs en matière d'accidents se répartissent de la manière suivante:

a) En fonction des groupes de personnes et de leur par au trafic:

Au nombre des tués et des blessés graves, on compte les occupants de voitures de tourisme (40%), les motocyclistes (21%), les piétons (15%), les cyclistes (15%) et les cyclomotoristes (5%).

Les jeunes de 16 à 26 ans représentent un quart de l'ensemble des tués et des blessés graves. En outre, il est frappant de constater que les classes d'âge les plus touchées parmi les piétons sont les enfants et les personnes âgées et, parmi les cyclistes, les enfants et les adolescents.

b) En fonction des lieux et des types d'accidents:

C'est hors des localités que l'on enregistre le plus de tués et à l'intérieur de celles-ci le plus de blessés graves. Les types d'accidents les plus fréquents sont les collisions frontales lors des manoeuvres de dépassement (28%), les collisions avec un obstacle fixe hors de la chaussée (24%), les collisions aux intersections (18%) et les pertes de maîtrise ou les accidents n'impliquant pas d'autres usagers (10%).

c) En fonction des déficiences et des influences:

Les déficiences et les influences les plus fréquemment mentionnées dans les rapports des accidents ayant causé des tués et des blessés graves sont le refus de la priorité (28%), la vitesse (27%), l'inattention et la distraction (25%) ainsi que l'état (notamment l'incapacité de conduire due à l'alcool) de l'auteur de l'accident (20%).

## **2.2 Nécessité d'agir**

### **2.2.1 Pourquoi une nouvelle politique de sécurité routière?**

La mobilité jouant un rôle social et économique primordial dans notre existence, il ne faut pas la restreindre. Toutefois, en regard des avantages que la mobilité nous procure figurent les pertes sociales et économiques élevées que représentent pour la société, les personnes qui perdent la vie ou sont grièvement blessées en cas d'accidents de la route.

Cette situation ne saurait perdurer et il est parfaitement possible de la modifier. Contrairement à ce qui est le cas dans d'autres domaines, s'agissant de la circulation routière, les causes de décès et les moyens de prévention sont largement connus.

Alors que des succès considérables en termes d'accroissement de la sécurité ont été enregistrés par le passé, la solution appliquée consistant à mettre en oeuvre des mesures individuelles, telle qu'elle fut appliquée jusqu'à maintenant, n'est plus suffisante.

Une politique à long terme, globale, cohérente et fondée sur une nouvelle philosophie de la sécurité, des objectifs quantitatifs clairement définis, une stratégie et des mesures appropriées, tels sont les moyens désormais nécessaires. La situation dans le domaine de la circulation routière, en termes de sécurité, doit faire l'objet d'un examen rigoureux. Enfin, grâce au ferme engagement et à l'appui du monde politique, il s'agit de faire appliquer les mesures préconisées conformément aux objectifs visés et selon le programme établi.

### **2.2.2 Nouvelle philosophie de la sécurité**

La nouvelle politique de sécurité routière se fonde sur le principe de la « VISION ZERO » selon lequel la route doit causer zéro tués et zéro blessés graves. Cela signifie que le Conseil fédéral entend aussi faire appliquer le principe fondamental du droit à la vie et à la liberté personnelle, notamment du droit à l'intégrité physi-

que et psychique (art. 10 de la constitution fédérale). Il ne faut plus accepter que la route tue et cause des blessés graves.

Premièrement, il est indispensable de se montrer plus persuasif pour rendre les usagers de la route capables d'adopter un comportement sûr dans la circulation. Mais l'homme n'étant pas infaillible, par nature, il s'agit ensuite d'agencer le système de la circulation routière de manière que les erreurs impossibles à éviter n'aient pas de conséquences fatales. Si un accident devait tout de même se produire, les mesures de sécurité adoptées au niveau de la construction des routes et de la technique automobile devraient offrir une protection suffisante contre les lésions graves. Enfin, lorsque des blessures sont inévitables une chaîne de secours optimale devrait permettre d'en réduire les séquelles au minimum.

C'est en fixant des objectifs intermédiaires clairement définis et réalisables que l'on s'efforcera de réaliser les objectifs à long terme de la vision.

### 2.2.3 Défi à relever

Compte tenu des efforts nécessaires pour atteindre les objectifs visés, on se doit d'exiger un engagement politique hors du commun dans ce secteur. A quelque niveau qu'ils se situent, les hommes et les femmes politiques sont donc appelés à créer les conditions cadres - notamment au plan juridique et financier - permettant d'accroître la sécurité routière.

La Confédération entend collaborer avec toutes les personnes oeuvrant dans le domaine de la sécurité routière au niveau fédéral, cantonal et communal. A cet effet, elle aspire à une action coordonnée des divers acteurs impliqués. En outre, il s'agit de faire prendre pleinement conscience à l'opinion publique de la valeur de la sécurité routière et lui faire admettre la nécessité des mesures préconisées, même si certaines entraînent des restrictions.

### 2.2.4 Efforts entrepris à l'étranger

La comparaison internationale démontre que les critères suivants, notamment, sont gages de succès dans le domaine de la sécurité routière: les programmes de sécurité routière à long terme assortis d'une vision ou d'une philosophie claire, l'analyse des problèmes, les objectifs quantitatifs, les mesures axées sur des problèmes spécifiques, l'évaluation et la surveillance (monitoring) de l'application des mesures.

En 1997, la Suède s'est fixé, avec la VISION ZERO, des objectifs pour 2000 (réduire le nombre des tués de 25%) et pour 2007 (en réduire le nombre de 50%).

Quant aux Pays-Bas, ils ont défini, en 1990, des objectifs de réduction pour 2010 dans leur philosophie « Sustainable Safety » (50% de tués en moins et 40% de séjours hospitaliers en moins après des accidents de la route). En Grande-Bretagne – après que l'objectif défini en 1987 déjà, en matière de réduction d'ici à l'an 2000, eut été dépassé – les autorités ont fixé plusieurs objectifs pour 2010: réduction de 40% du nombre des tués et de celui des blessés graves, réduction de 50% du nombre des enfants tués et grièvement blessés et réduction de 10% du nombre des accidents se soldant par des blessés légers. Quant à l'Union européenne, elle s'est, elle aussi, fixé pour objectif de réduire le nombre des tués de moitié d'ici à 2010.

### **2.3 Mandat**

Considérant que la sécurité routière contribue largement à garantir le développement durable, le Conseil fédéral a fait sienne la philosophie de la VISION ZERO. Dans une première étape, il entend réduire d'au moins 50 pour cent, dans un délai de dix ans, le nombre des tués lors d'accidents de la route, le faisant passer de 600 à 300. Aussi avait-il, en 2002, donné mandat au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) d'entreprendre les démarches nécessaires pour mettre en oeuvre une telle politique de sécurité routière.



### 3 Vision<sup>3</sup>

La vision doit servir de base philosophique et de fil conducteur à la politique de sécurité routière.

**La circulation routière ne cause pas d'accidents qui se soldent par des blessés graves ou des morts.**

Il ne faut pas confondre ce tableau idéal, malheureusement impossible à réaliser complètement, et les objectifs énumérés dans le chapitre suivant; objectifs que nous entendons atteindre à l'aide de la nouvelle politique et qui pourront l'être si tous les intervenants y mettent la volonté nécessaire.

### 4 Objectifs

#### 4.1 Objectif général

**En 2010, le nombre de morts et de blessés graves sur la route sera inférieur à respectivement 300 et 3000, pour diminuer ensuite d'au moins 30 % par tranche de dix ans.**

---

<sup>3</sup> Définition: Représentation idéale d'un état futur ou ébauche évoquant l'avenir sans nécessairement se référer à la réalité.

## 4.2 Objectifs principaux et objectifs partiels

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

- 1.1 Les conditions nécessaires en termes de personnel, d'institutions, de finances et de structures pour atteindre ces objectifs sont données au niveau de la Confédération, des cantons et des communes.
- 1.2 Les usagers de la route usent de la mobilité sans en abuser.

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

- 2.1 Les usagers de la route acceptent les mesures et les prescriptions de sécurité et les respectent dans toute la mesure du possible.
- 2.2 Le nombre d'accidents entraînant des morts et des blessés graves en raison d'une réduction de la capacité de conduire diminuent fortement.
- 2.3 Seuls circulent sur la route des conducteurs remplissant les conditions physiques et psychiques nécessaires à cet effet.
- 2.4 Les usagers de la route bénéficient d'une formation optimale pour y circuler.

### 3 Tous les véhicules sont techniquement sûrs et favorisent la sécurité routière.

- 3.1 Tous les nouveaux véhicules sont construits et équipés de manière à être conformes à l'état actuel de la technique en matière de sécurité active.
- 3.2 Tous les nouveaux véhicules sont construits et équipés selon l'état actuel de la technique, de manière à éviter au maximum les dégâts corporels graves.
- 3.3 Un maximum de véhicules en circulation sont techniquement sûrs et favorisent la sécurité routière.

### 4 Les infrastructures routières sont conçues, entretenues et exploitées de manière à assurer la sécurité de leurs usagers.

- 4.1 Les insécurités des infrastructures routières sont éliminées autant que faire se peut, notamment dans le souci de protéger les usagers les plus vulnérables et potentiellement les plus exposés.
- 4.2 Un système intégral de gestion des accidents, du trafic et des informations est mis en place.
- 4.3 Les travaux de construction et d'entretien ainsi que les opérations de sauvetage peuvent s'effectuer dans de bonnes conditions de sécurité.

### 5 Le sauvetage des victimes d'accident se fait rapidement et dans les règles de l'art.

- 5.1 Tous les éléments de la chaîne de sauvetage (premiers secours, appel de détresse, intervention sur les lieux, transport, urgences) sont harmonisés et ne présentent pas de maillon faible.
- 5.2 Tout est mis en œuvre pour que les victimes d'accidents corporels qui sont secourues ne meurent ni ne subissent de séquelles.