

*Date de dépôt : 9 avril 2008*

## **Rapport du Conseil d'Etat**

**au Grand Conseil sur la motion de M<sup>mes</sup> et MM. Françoise Schenk-Gottret, Albert Rodrik, Christian Bavarel, Christian Brunier, Laurence Fehlmann Rielle, Anne Mahrer, Rémy Pagani, Ariane Wisard et Sami Kanaan visant à introduire la «Vision zéro» en matière de prévention des accidents**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 22 octobre 2004, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

*Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
considérant:*

- les débats organisés à Genève et Zurich lors de la 3<sup>e</sup> semaine internationale de la sécurité routière en mai 2000, sous le patronage des Nations Unies à Genève;*
- le concept de « Vision zéro » (zéro mort, zéro accident grave à terme dans la circulation), né en Scandinavie;*
- la nécessité de définir un programme intégré de sécurité des déplacements comprenant les différents acteurs concernés;*
- la dispersion actuelle des compétences et responsabilités au sein de l'Etat et des communes;*
- le rôle important que peuvent jouer des associations et des institutions privées regroupant les usagers ou d'autres acteurs;*
- le besoin d'une approche intégrée et globale de la sécurité des déplacements;*
- la nécessité d'un équilibre entre prévention et sensibilisation d'une part, dissuasion et répression d'autre part,*

*invite le Conseil d'Etat*

- *à présenter un bilan de la situation actuelle, soit un inventaire des mesures existantes et un relevé statistique des accidents;*
- *à présenter une récapitulation de la répartition actuelle des compétences entre les différents services cantonaux et communaux;*
- *à présenter une analyse des principaux obstacles à une amélioration de la sécurité routière;*
- *à définir et publier des objectifs volontaristes en matière de sécurité des déplacements (sécurité et prévention routière, éducation routière), assortis d'un échéancier pour leur réalisation;*
- *à étudier le renforcement et l'élargissement du groupe de travail ad hoc, avec un mandat incluant les acteurs concernés afin de fédérer les organismes publics et privés, en vue d'adopter une « Vision zéro » genevoise sur le modèle du groupe « Réagir » français (cf. charte jointe en annexe);*
- *à planifier les mesures concrètes (prévention, sensibilisation, législation, dissuasion, répression) et les ressources nécessaires à leur mise en œuvre.*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

### Préambule

Parmi d'autres, la vitesse constitue un facteur central de l'insécurité routière<sup>1</sup>. Elle détermine la gravité des conséquences d'un accident de la circulation. Ainsi, l'élévation de la vitesse moyenne de circulation de 1 km/h, augmente le risque d'accident de 3 % et la probabilité d'un accident fatal croît même de 4 à 5 %. Si le respect des limitations de vitesse constitue un élément important pour contenir la fréquence et la gravité des accidents, la capacité du conducteur d'adapter sa vitesse aux conditions de la circulation et de la route est encore plus déterminante.

Les normes techniques en matière de construction d'infrastructures routières sont aujourd'hui fortement articulées autour de la problématique de la vitesse. Cela se traduit par la réalisation de rayons de courbes adaptés, par la mise en place de glissières centrales aux endroits qui permettent une circulation à une vitesse élevée et par l'aménagement de bords de routes « sûrs », en respectant sur les routes hors localité des bandes d'une largeur d'au moins 6 mètres libres de tout obstacle.

Un effet tangible et pérenne des contrôles de circulation sur le nombre d'accidents n'est constaté que lorsque leur fréquence est soutenue et lorsqu'ils sont soutenus par des campagnes d'information. La pénurie en matière de ressources des autorités de contrôle génère une recrudescence des contrôles de vitesse automatiques. Ils sont certes appropriés, en particulier pour la sécurisation de lieux très accidentogènes, et l'effet favorable pour la sécurité routière est indéniable. Toutefois, un risque d'effet de halo limité, en raison du positionnement fixe des appareils, n'est pas à exclure. A la lumière du constat qu'en 2006 58 % des décès lors d'accidents routiers sont survenus en dehors d'une localité, il peut surprendre que seuls environ 3 % des 203 millions de contrôles de vitesse effectués en Suisse ont eu lieu hors localité.

---

<sup>1</sup> Bureau pour la prévention des accidents (bpa); Factsheet « Geschwindigkeit » du 28 février 2008

## **1. Nouvelle politique de sécurité routière de la Confédération<sup>2</sup>**

### ***1.1 Via Sicura***

Depuis 2002, la politique de sécurité routière fait partie intégrante de la stratégie du Conseil fédéral pour un développement durable. Se fondant sur la philosophie de sécurité appelée « Vision zéro » et sans restreindre la mobilité, il a déclaré vouloir réduire au moins de moitié d'ici 2010 le nombre de tués et de blessés graves sur les routes. C'est sur la base de cette déclaration d'intention que l'Office fédéral des routes (OFROU) a reçu mandat de formuler une nouvelle politique nationale de sécurité routière et de préparer des mesures permettant d'atteindre le but visé. A la fin 2004, l'OFROU a présenté un programme d'action, sous le nom de Via Sicura. Conformément au mandat du Conseil fédéral, il a pour but de ramener à moins de 300 le nombre de tués et à moins de 3 000 le nombre de blessés graves sur les routes d'ici 2010. Par la suite, il s'agira de réduire le nombre des tués et des blessés graves d'au moins 30 % par tranche de 10 ans. Ce programme d'action se décline en mesures d'amélioration de la sécurité routière, selon des champs d'action définis.

## **2. Législation (compétences)**

### ***2.1 Droit fédéral***

Pour l'essentiel, les règles normatives touchant à la circulation routière sont régies par le droit fédéral sur la circulation routière. Il s'agit, entre autres, de la loi fédérale sur la circulation routière, des ordonnances sur l'admission à la circulation routière, concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, sur la signalisation routière, sur les zones 30 et les zones de rencontre et de la loi sur les amendes d'ordre. Cette énumération non exhaustive indique que la marge d'action des cantons et des communes en matière législative est restreinte et que les actions dans ce domaine doivent s'inscrire dans les principes prévus par le droit supérieur.

### ***2.1 Droit cantonal***

Le droit fédéral est complété sur le plan cantonal par la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (LaLCR – H 1 05), et par le règlement d'exécution de la LaLCR, du 30 janvier 1989 (RaLCR – H 1 05.01). Il s'agit en particulier de dispositions touchant l'organisation cantonale. En revanche, la LaLCR ne traite de

---

<sup>2</sup> Via Sicura - Programme d'action 2005 de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière

([www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html?lang=fr](http://www.astra.admin.ch/themen/verkehrssicherheit/00236/index.html?lang=fr))

manière substantielle ni le domaine de la répression, ni celui de la prévention, ceux-ci étant de la seule compétence du législateur fédéral. Concernant les conducteurs et véhicules, la loi cantonale ne traite que des aspects procéduraux et de compétences relatifs aux examens médicaux, à l'obligation de renseigner le détenteur d'un véhicule et à l'enlèvement et à la mise en fourrière d'un véhicule. La législation cantonale n'autorise pas les autorités cantonales à intervenir en matière de sécurité routière vis-à-vis des conducteurs, à moins que les dispositions ne s'inscrivent dans le dispositif légal fédéral.

En matière de construction d'infrastructures routières, le droit fédéral est également déterminant. Aucune loi ou règlement d'application cantonal ne traite spécifiquement de ce domaine. La loi cantonale sur les routes, du 28 avril 1967 (LRoutes – L 1 10), précise que « le département peut ordonner l'exécution des aménagements nécessaires à la sécurité de la circulation, notamment à l'intersection des voies publiques ou privées » et que « le Conseil d'Etat peut, pour des raisons de sécurité de la circulation, interdire ou restreindre l'accès des propriétés riveraines sur les routes du réseau routier primaire et secondaire ».

La LRoutes clarifie également les compétences en matière de construction des routes puisque selon ces dispositions le département assume la surveillance générale de toutes les voies du canton ouvertes au public et, à ce titre, statue sur les projets de création ou de modification de voies publiques cantonales et communales ainsi que de voies privées. L'autorisation de construire porte sur le tracé, le gabarit, les alignements et les niveaux en veillant à prendre en compte les besoins et la sécurité notamment des piétons, valides ou non, des deux-roues et des véhicules des transports publics, mais toujours en conformité avec le droit supérieur.

### **3. Constats statistiques**

#### ***3.1 Préambule***

Les extraits statistiques intégrés dans ce document ne nourrissent pas l'ambition d'une analyse exhaustive de la problématique complexe de la sécurité routière ou de ses conséquences. Cette problématique trouve ses origines tout autant dans des éléments liés au comportement de l'être humain qu'à son environnement. Néanmoins, les statistiques permettent d'identifier des tendances et de se former une opinion générale.

### **3.2 Évolution: considérations générales**

En chiffres absolus, le nombre de personnes décédées en Suisse à la suite d'un accident de la circulation est en constante régression. De 1 209 décès en 1980, ce chiffre a passé à 370 en 2006. Par million d'habitants, cela représente 192 cas en 1980 et 55 cas en 2006. Cette proportion est identique à celle de la Grande-Bretagne et seuls la Norvège, la Suède et les Pays-Bas affichent des chiffres plus favorables, quoique très proches (46 à 49 morts par million d'habitants).

### **3.3 Évolution du nombre d'accidents de la circulation<sup>3</sup>**

Cette évolution se confirme pour le canton de Genève<sup>4</sup>. En 2007, 16 accidents provoquant le décès de 20 personnes ont été constatés sur les routes genevoises, ce qui constitue, pour une population de 450 000 habitants, une proportion d'environ 44 personnes décédées par million d'habitants. Ce taux est non seulement en dessous de la moyenne nationale, mais place le canton de Genève également en dessous de la moyenne des pays européens avec les taux de suites d'accidents de la circulation routière les plus favorables (cf. chiffre 3.2).

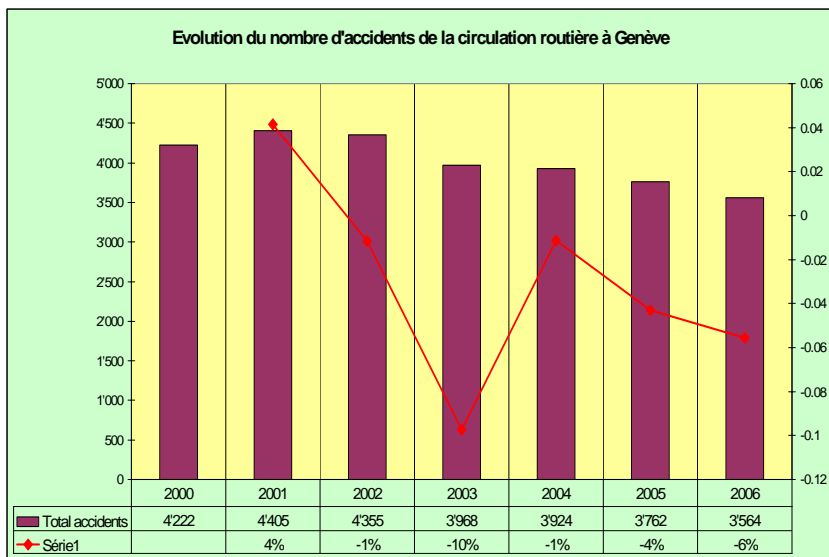
Ces chiffres sont également à mettre en perspective avec l'augmentation du nombre de véhicules en circulation dans le canton, y compris ceux transitant par le territoire genevois. Dans ce contexte, il convient également de remarquer que le nombre de kilomètres parcourus par année par les véhicules immatriculés en Suisse a fortement augmenté entre 1970 et 2006, passant de 29 000 millions à 62 000 millions de kilomètres.

---

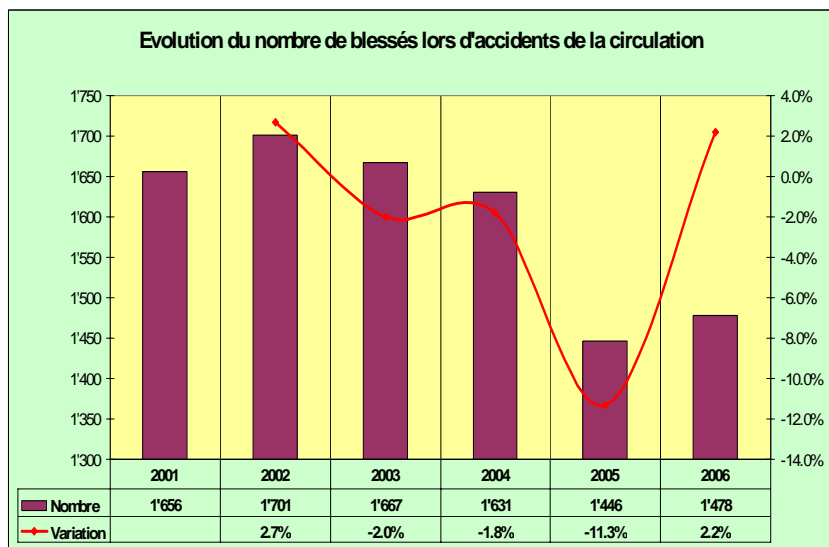
<sup>3</sup> Sources: bpa, OFSTAT et OCSTAT; rapport OFS « Accidents de la circulation routière en Suisse, statistique 2006 »

<sup>4</sup> Source: Gendarmerie genevoise

### 3.3.1 Evolution du nombre d'accidents de la circulation routière à Genève



### 3.3.2 Évolution du nombre d'accidents avec lésions corporelles à Genève



### 3.4 Points noirs en matière d'accidents<sup>5</sup>

Il est possible de subdiviser les points noirs en matière d'accidents en fonction de divers critères, tels que les groupes de personnes impliquées ou les déficiences et les influences à l'origine de l'accident. Les données statistiques suivantes contribuent, entre autres éléments, à la définition et à la fixation des priorités en matière de mesures d'amélioration de la sécurité routière.

#### 3.4.1 Critère « Usagers de la route concernés »

Tués	Blessés graves	
48%	38%	Occupants de voitures de tourisme
18%	27%	Motocyclistes
16%	12%	Piétons
9%	15%	Cyclistes
3%	4%	Cyclomotoristes

#### 3.4.2 Critère « Déficiences et influences »

Tués	Blessés graves	
28%	16%	Vitesse
18%	12%	Incapacité (par exemple ébriété)
15%	18%	Inattention et distraction
9%	16%	Refus de priorité

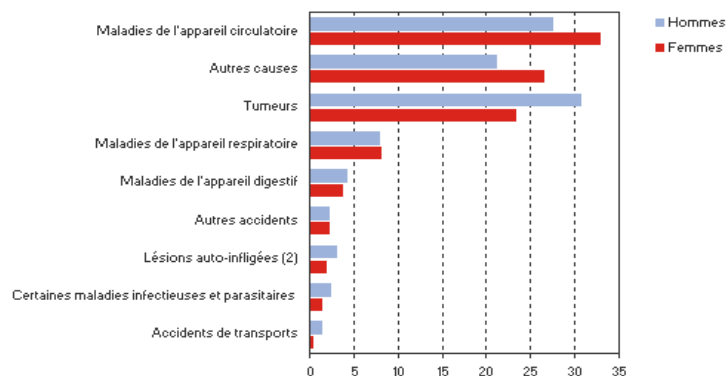
### 3.5 Nombre de décès liés à un accident de la circulation

S'il ressort de la statistique des principales causes de décès dans le canton de Genève que le nombre de disparitions fatales suite à un accident de la circulation n'est pas le plus important en termes absolus, il est tout de même à relever que les jeunes gens entre 16 et 26 ans touchés mortellement ou gravement y sont probablement surreprésentés (sur le plan national: env. ¼). Parmi les piétons, ce sont surtout les enfants et les personnes âgées, et parmi les cyclistes, les enfants et adolescents qui sont le plus souvent concernés par des accidents de la circulation entraînant la mort ou une blessure grave.

<sup>5</sup> Source OCSTAT



Décès selon le sexe et les principales causes, dans le canton de Genève  
Répartition en % de chaque sexe - Moyenne 1995 / 2004



(1) Selon la classification statistique internationale des maladies et des problèmes de santé connexes, 10ème révision (CIM-10), OMS.

(2) Suicides.

Source : Office fédéral de la statistique - Statistique du mouvement naturel de la population

©OCSTAT

### 3.6 Évolution du parc de véhicules<sup>6</sup>

L'évolution du parc de véhicules genevois indique un fléchissement du taux de croissance annuel depuis plusieurs années. Cette tendance est aussi imputable à un encombrement en augmentation de la circulation, conjugué avec des mesures d'adaptation des infrastructures (restrictions de la circulation, suppression de places de stationnement, contrôles renforcés des stationnements, etc.) et avec une offre améliorée des transports en commun cantonaux et fédéraux.

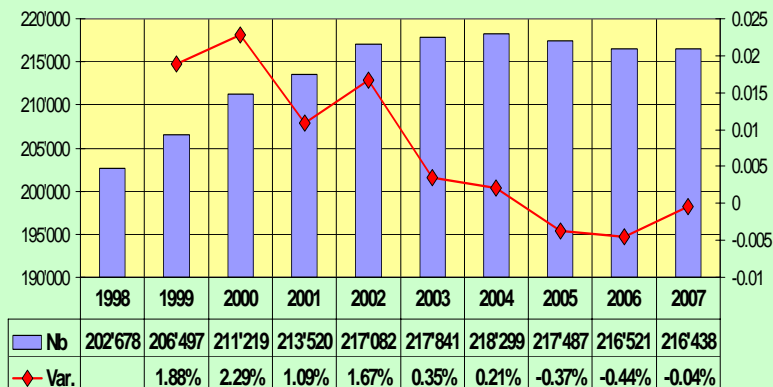
Pour maintenir une mobilité optimale, de plus en plus d'utilisateurs ont recours à l'utilisation de motos, en remplacement des voitures.

<sup>6</sup> Source: SAN

### 3.6.1 Total des voitures de tourisme immatriculées à Genève

#### Voitures de tourisme en circulation à Genève

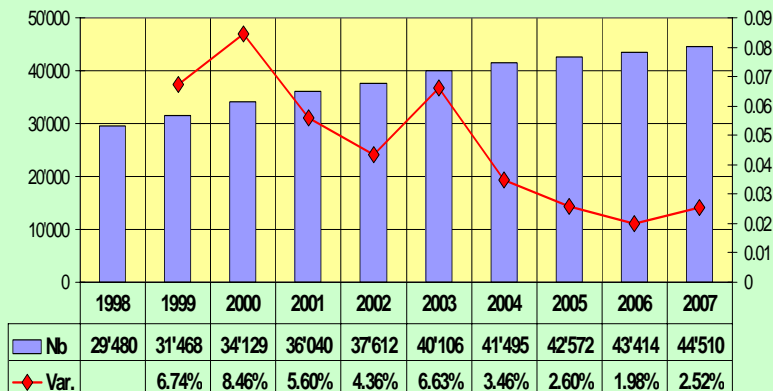
(état 31.12.2007)



### 3.6.2 Motocycles immatriculés à Genève

#### Motocycles en circulation à Genève

(y c. motocycles légers - état 31.12.2007)



### 3.7 Degré de motorisation du canton de Genève<sup>7</sup>

Ces chiffres tendent à démontrer que le degré de motorisation à Genève n'est pas, en termes absolus, supérieur à celui constaté sur le plan national. Force est cependant de reconnaître qu'en regard de la forte urbanisation du canton, l'impact sur la circulation et sur les usagers peut être ressenti plus fortement par rapport à un canton ou à une région avec une moins grande densité de population.

	Genève	Suisse
Degré de motorisation des ménages (voitures pour 100 ménages)	114	117
Ménages avec au moins une voiture	79,5 %	80,1 %
Personnes âgées de 18 ans ou plus avec permis de conduire	79,1 %	79,5 %
Disponibilité d'une voiture	89,2 %	91,2 %
- dont disponibilité permanente	80,0 %	77,3 %
- dont disponibilité partielle	9,2 %	13,9 %

### 3.8 Mouvements de véhicules motorisés du trafic individuel transfrontalier et transcantonal

Aux véhicules immatriculés à Genève s'ajoutent de nombreux véhicules, notamment en provenance du canton de Vaud et de France voisine, qui empruntent quotidiennement le réseau routier du canton. Cela entraîne sans conteste un encombrement de la circulation routière et, en raison du nombre élevé de véhicules, un risque accru pour les usagers les plus vulnérables. En revanche, le nombre élevé de véhicules circulant à Genève, plus particulièrement à certaines heures du jour, provoque à l'évidence également un ralentissement du flux circulatoire, avec un impact favorable sur la gravité des conséquences en cas de survenance d'un accident.

Année	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Nombre d'entrées d'actifs (internationales et intercantionales)	1 586	5 708	22 944	37 262	58 421	63 699

<sup>7</sup> Source: OCSTAT

#### 4. Travaux de la Commission de sécurité routière

A l'initiative de Madame Micheline Spoerri, ancienne conseillère d'Etat en charge du DJPS, une Commission de sécurité routière (CSR) avait été mise sur pied en octobre 2004. Les travaux visaient plus particulièrement l'identification et la coordination de mesures réalisables sur le plan cantonal ou régional, dans la prolongation du programme d'action fédéral Via Sicura. Les travaux réalisés précédemment par le DIAE, avec la collaboration du DASS, dans le cadre de l'Agenda 21 cantonal, intitulé « Sécurité routière durable », faisaient partie des acquis de la CSR.

Pour assurer l'efficacité de son action, les travaux de cette commission s'articulaient autour des axiomes « pluridisciplinarité » et « crédibilité des mesures ». Ils ont réuni les principaux acteurs étatiques et privés concernés par la sécurité routière, tels que l'UMPT<sup>8</sup>, le SAN<sup>9</sup>, la Gendarmerie, le Pouvoir judiciaire, le TCS<sup>10</sup>, l'ATE<sup>11</sup> et l'AGEC<sup>12</sup>. La CSR a rendu son rapport final au Conseiller d'Etat en charge du DI au début 2006.

#### 5. Réalisations

L'énumération suivante des réalisations mises en œuvre ces dernières années en matière de sécurité et circulation routière n'est pas exhaustive. Elle donne cependant un aperçu des efforts consentis. Elle s'articule plus particulièrement autour de mesures entreprises par l'administration cantonale, tout en faisant ponctuellement référence aux apports d'autres collectivités publiques ou d'entreprises et organisations privées. L'énumération est déclinée selon les définitions des champs d'action tels que prévus par le programme d'action fédéral Via Sicura.

##### 5.1 Champ d'action « Véhicules »

###### 5.1.1 Annualisation des contrôles techniques pour véhicules lourds

Depuis le mois d'octobre 2004, les véhicules affectés au transport professionnel des personnes, les autocars, les véhicules de transport de marchandises dont le poids total est supérieur à 3,5 tonnes sont soumis à un contrôle technique périodique annuel. Cette contraction sensible de la périodicité vise ainsi plus particulièrement les véhicules avec un temps de

---

<sup>8</sup> Unité de médecine et de psychologie du trafic de l'Institut universitaire de médecine légale

<sup>9</sup> Service des automobiles et de la navigation

<sup>10</sup> Touring Club Suisse

<sup>11</sup> Association Transports et Environnement

<sup>12</sup> Association genevoise des écoles de conduite

présence important dans la circulation et ceux dont le type de transport pourrait générer de graves conséquences en cas d'accident.

### *5.1.2 Contrôles techniques des véhicules affectés aux transports de ligne*

Faisant suite à une modification de la législation fédérale, le SAN prend en charge, depuis janvier 2006, les contrôles périodiques obligatoires des véhicules des Transports publics genevois affectés au transport professionnel des personnes. L'exécution de cette tâche – auparavant déléguée par l'office fédéral des transports à La Poste – par l'autorité cantonale apporte une plus grande homogénéité dans les contrôles et, par conséquent, une meilleure garantie de sécurité.

### *5.1.3 Contrôles techniques (équipements)*

Conformément aux dispositions de l'ordonnance fédérale du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, le SAN applique strictement les directives et aide-mémoires nationaux relatifs aux contrôles des accessoires, tels que les pare-bufiles, les spoilers avant et arrière ainsi que les jantes. Il faut toutefois relever que si la conformité des accessoires peut être vérifiée lors du contrôle technique, seuls les contrôles sur route par les autorités de police permettent de constater, dans la durée, la conformité de ces équipements.

### *5.1.4 Contrôles techniques (périodicités)*

Grâce à une allocation et à une formation judicieuses de ses ressources, le SAN est en mesure, jusqu'à ce jour, de répondre aux exigences techniques toujours plus pointues ainsi qu'à l'accroissement constant et sensible du volume de travail. Cela permet de contrôler les véhicules dans le respect des périodicités prévues par les dispositions fédérales, assurant ainsi une régularité de contrôle indispensable pour contribuer à l'exclusion de véhicules dangereux.

### *5.1.5 Tachygraphe numérique*

Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2006, l'ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (OTR 1) prévoit l'installation du tachygraphe numérique dans les véhicules affectés au transport de marchandises d'un poids total supérieur à 3.5 tonnes ou affectés au transport de personnes, si le nombre de places est supérieur à 8. La mise en place d'un système de contrôle électronique facilite non seulement le travail de contrôle des autorités de police, mais contribue également à l'optimisation de la gestion des ressources par les entreprises de transport.

## **5.2 Champ d'action « Formation et perfectionnement »**

### **5.2.1 Formation en 2 phases**

Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2005 le droit fédéral impose à tout nouveau conducteur automobile (catégories A et B) une période probatoire de 3 ans. Durant cette période, le conducteur doit suivre deux journées de formation complémentaire visant à lui faire mieux reconnaître et éviter les dangers sur la route et à ménager l'environnement. Durant cette période, le nouveau conducteur qui enfreint les règles de la circulation entraînant un retrait de son permis de conduire voit la période probatoire prolongée d'une année. En cas de deuxième retrait de son permis de conduire, l'autorisation de conduire est annulée et une expertise psychologique (pour Genève: à l'IUML) est ordonnée. Toute nouvelle démarche d'obtention d'un permis de conduire est ensuite subordonnée à une expertise psychologique favorable et ne peut intervenir qu'après un délai d'attente d'une année. Un premier bilan sur l'efficacité de ce dispositif sera disponible dès 2010.

### **5.2.2 Cours de prévention – conduite en état d'ivresse**

Le SAN propose à toute personne qui a commis une infraction en conduisant sous l'influence de l'alcool (0,8 ‰ et plus) un cours de prévention de la récidive de la conduite sous l'influence de l'alcool. Ce programme aborde les conséquences juridiques, les aspects médicaux et psychologiques. Il a été mis sur pied en collaboration avec les HUG, l'IUML, la FEGPA<sup>13</sup> et des psychologues. Près de 250 conducteurs suivent annuellement ce cours.

### **5.2.3 Cours d'éducation routière**

Les personnes qui commettent à répétition reprises des infractions à la LCR sont invitées à suivre un cours d'éducation routière. Ce cours a pour objectif de contribuer au changement de comportement des conducteurs et s'inscrit dans un partenariat public/privé, puisqu'il est dispensé conjointement par le TCS et la FGEC<sup>14</sup>. Il est articulé autour d'un rappel des conséquences en cas de vitesse inadaptée, des règles de théorie et d'une mise en situation des conducteurs dans la circulation. Le cours se termine par le témoignage d'une personne à mobilité réduite. Près de 250 conducteurs suivent annuellement ce cours.

### **5.2.4 Cours organisés par le Bureau de prévention des accidents (bpa)**

Tout conducteur qui fait l'objet d'un retrait du permis de conduire supérieur au minimum légal reçoit, lors de la notification de la décision, des informations sur les cours d'éducation routière dispensés par le bpa. En cas de

---

<sup>13</sup> Fédération genevoise pour la prévention de l'alcoolisme

<sup>14</sup> Fédération genevoise des écoles de conduite

suivi d'un tel cours, la prise en considération favorable dans le cadre de la mesure administrative est envisageable.

### *5.2.5 Cours de conduite respectueuse de l'environnement*

Depuis 2003, l'Etat de Genève a entrepris de former à la méthode de conduite « Eco-Drive » tous les membres de son personnel qui conduisent une voiture de fonction, c'est-à-dire quelque 1 300 personnes. Si ce type de conduite défensif permet de faire connaître les effets favorables d'un style de conduite respectueux de l'environnement, il contribue également à prendre conscience des risques liés à une conduite automobile inadéquate. Le canton soutient les communes dans l'instruction de leurs employés. La méthode « Eco-Drive » a été dispensée en priorité aux experts de la circulation du SAN.

### *5.2.6 Conduire le jour avec les phares allumés*

En 2004, le Conseil d'Etat a émis une recommandation à l'attention de tous les employés de l'administration, les encourageant et les incitant à circuler avec leur véhicule automobile avec les phares allumés également aux heures diurnes. Par cette mesure il entend promouvoir la sécurité routière, puisque la conduite avec les phares allumés augmente la visibilité des voitures, notamment en faveur des utilisateurs de la route les plus vulnérables. De nombreux constructeurs d'automobiles ont aujourd'hui intégré un dispositif d'éclairage dans leurs véhicules qui maintient les phares allumés en permanence.

## **5.3 Champ d'action « Règles de comportement »**

### *5.3.1 Bornes éthylométriques*

Prolongeant la réflexion de la CSR, la FEGPA examine, en partenariat avec le département des institutions, la possibilité d'acquérir des bornes éthylométriques. Ce type d'appareil portable permet à toute personne de constater simplement son taux d'alcoolémie. Il pourra être mis à la disposition de manifestations festives et/ou d'établissements publics. Son usage pourra être combiné avec des actions de prévention en matière d'abus d'alcool. Les bornes éthylométriques sont expérimentées depuis plusieurs années et avec succès par le département de l'Ain (F). Divers acteurs étatiques et de l'économie privée ont d'ores et déjà signalé leur soutien et leur intérêt à ce projet.

## **5.4 Champ d'action « Système de contrôle et de sanctions »**

### *5.4.1 Contrôles de police*

La sécurité routière fait partie des missions de sécurité publique que, en particulier, la Gendarmerie et le SAN, ont pour mission d'assurer. La

Gendarmerie affecte à cette tâche plus spécifiquement la BRNP<sup>15</sup>, constituée de 145 hommes et femmes, qui est subdivisée en la BSR<sup>16</sup> (assurant un service 24/24 h), en la BTR<sup>17</sup> et en la BEP<sup>18</sup>. L'activité de la BRNP est soutenue par d'autres services de la Gendarmerie, à savoir les Brigades Urbaines et Suburbaines, ainsi que, ponctuellement, par d'autres brigades spécialisées. En 2007, l'action de la Gendarmerie et en particulier de la BRNP s'est traduite en :

~ 3 600	constats d'accidents
> 76 000	amendes d'ordre (hors infractions « vitesse »)
> 30 000	contraventions (hors infractions « vitesse »)
5	campagnes PREDIRE « rentrée scolaire » (6 semaines)
1	campagne « antipollution »
1	action VISIROUTE (contrôles de nuit avant les fêtes de fin d'année, 8 semaines)
> 1 700	contrôles de circulation opérés avec 2 ou 3 gendarmes pendant 1 heure
> 443	contrôles de circulation opérés avec 4 gendarmes ou plus pendant 1 heure
> 5 300	personnes testées à l'éthylomètre
190	contrôles de circulation (excès de vitesse, conduite sous l'emprise de l'alcool, port des ceintures de sécurité, utilisation du téléphone portable lors de la conduite, etc.)
180	contrôles des transports professionnels (véhicules poids-lourds, autocars, etc.)
12	contrôles d'entreprises de véhicules poids-lourds et d'autocars
4	contrôles intercantonaux de véhicules poids-lourds
7	contrôles internationaux (véhicules poids-lourds, port des ceintures de sécurité, conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants)
21	patrouilles mixtes franco-suissees

La BTR est en charge de l'exploitation d'installations et appareils du contrôle automatique de la vitesse, à savoir 145 installations fixes, 69 cabines, 46 appareils combinés « feux de circulation/vitesse », 30 appareils exclusivement dévolus aux contrôles du respect des feux de

<sup>15</sup> Brigade Routière Navigation et Prévention

<sup>16</sup> Brigade de Sécurité routière

<sup>17</sup> Brigade du Trafic

<sup>18</sup> Brigade d'Éducation et de Prévention

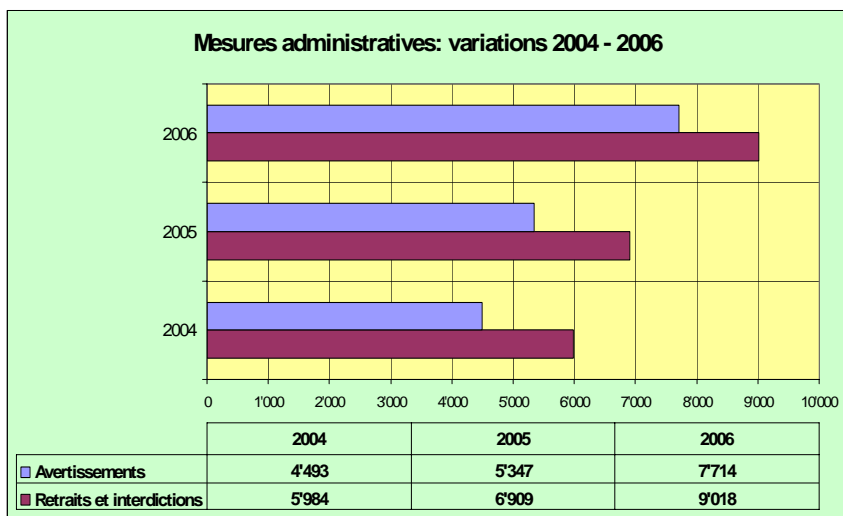


signalisation, 1 pistolet laser, ainsi que 3 installations mobiles. En 2007, la BTR a procédé au moyen des installations fixes à 33 millions de contrôles, dont 0,65 % ont abouti à un constat d'infraction. Sur les 241 414 contrôles effectués au moyen des installations mobiles, 26 449 ont généré un constat d'infraction (10,95 %).

Dans ce contexte, il est à relever que le SAN participe activement aux actions de contrôles routiers de la Gendarmerie. Sa contribution permet de prendre également en considération les aspects liés aux éléments techniques des véhicules contrôlés, y compris l'équipement en matière de système anti-pollution.

#### 5.4.2 Mesures administratives

Le nombre de mesures administratives évolue fortement à la hausse depuis plusieurs années. Cette progression s'inscrit dans la politique des contrôles renforcés et dans la volonté d'intransigeance des autorités politiques face aux contrevenants aux règles de la circulation.



#### 5.4.3 Taux d'alcoolémie autorisé et système de cascade

D'importantes modifications légales sont entrées en vigueur au début 2005. La plus spectaculaire concerne l'abaissement du taux d'alcoolémie autorisé lors de la conduite automobile de 0,8 ‰ à 0,5 ‰. Les premiers résultats indiquent les effets favorables sur le nombre et la typologie d'accidents. L'introduction de nouvelles normes d'application en matière de mesures administratives s'est notamment traduite par une augmentation des

minima et des durées des retraits de permis. De surcroît, une prise en considération sensiblement plus forte des antécédents en est la conséquence. La sévérité accrue du dispositif légal voulu par le législateur fédéral traduit sa volonté d'intransigeance face aux infractions aux règles de la circulation.

#### *5.4.4 Catégorie F*

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008, il n'est plus possible comme précédemment d'obtenir, avant d'avoir 18 ans révolus, un permis de conduire pour une voiture dont la vitesse est limitée à 45 km/h (catégorie spéciale F). Selon la nouvelle pratique en matière de mesures administratives, le retrait de permis est également appliqué à la catégorie F. Par cette modification légale, le législateur fédéral a clairement traduit sa volonté de maintenir la rigueur en matière de sanctions administratives.

#### *5.4.5 Infractions aux règles de la circulation routière commises à l'étranger*

Le Conseil fédéral a proposé de compléter le dispositif légal par un article de loi spécifique permettant l'introduction de mesures administratives à l'endroit de conducteurs ayant commis à l'étranger des infractions aux règles de la circulation. Faisant suite à une décision du Tribunal fédéral infirmant une pratique éprouvée depuis des décennies, le Conseil fédéral a entendu ainsi clairement exprimer son attachement à la cohérence en matière de sécurité routière et sa volonté d'intransigeance face aux infractions aux règles de la circulation. Les Chambres viennent d'accepter cette proposition.

#### *5.4.6 Confirmation judiciaire de la pratique en matière de mesures administratives*

Depuis de nombreuses années, les autorités judiciaires cantonales et fédérales soutiennent la pratique en matière de mesures administratives. Cela se traduit par les multiples confirmations de la pratique de l'autorité d'admission en matière de circulation routière. Dans un arrêt du mois de novembre 2007, le Tribunal fédéral a ainsi confirmé qu'en dépit des durées de retraits de permis plus importants depuis 2005, le fractionnement de la mesure ne saurait être pratiqué.

#### *5.4.7 Inaptitude à la conduite*

Le SAN, en application des dispositions légales fédérales et de la jurisprudence du Tribunal fédéral, intervient de manière drastique envers les conducteurs lorsque des doutes sur leur aptitude à la conduite peuvent être émis. Les interventions seront différenciées en fonction des causes d'inaptitude soupçonnées.

### *5.4.7.1 Inaptitude pour raisons médicales*

Si des éléments mettant en doute l'aptitude médicale à la conduite sont portés à la connaissance du SAN, ce dernier exige la présentation par le conducteur d'un certificat médical d'un médecin conseil agréé par le service. En cas de soupçon de troubles du comportement, la personne est orientée vers l'Unité de Médecine et Psychologie du Trafic (UMPT).

### *5.4.7.2 Inaptitude pour cause d'alcoolisme ou de toxicomanie*

Dans les cas de constat de consommation de drogues dures ou de consommation régulière et importante de haschich, le retrait du permis de conduire est prononcé à titre préventif et une expertise auprès de l'UMPT est ordonnée afin de déterminer l'aptitude à la conduite. La même procédure est appliquée en cas de première conduite en état d'ébriété avec un taux d'alcool supérieur à 2,5 ‰ ou d'une récidive de la conduite sous l'influence de l'alcool dans un délai rapproché ou dans les 3 ans, si le taux est supérieur à 1,6 ‰.

### *5.4.7.3 Inaptitude caractérielle*

Le SAN, dès qu'il a des doutes sur l'aptitude à la conduite, ordonne des examens médicaux et psychotechniques auprès de l'UMPT, afin d'obtenir un avis d'expert fondé. Ce type de mesure est systématiquement ordonné lorsque les faits démontrent clairement que le conducteur a mis en danger concrètement les autres usagers de la route par un comportement particulièrement téméraire (p. ex. course poursuite, tentative de battre des records de vitesse sur une route ouverte au trafic), mais également lorsqu'un conducteur agresse d'autres usagers de la route.

L'aptitude caractérielle à la conduite est également mise en doute en cas d'infractions répétées à la circulation routière. Si, malgré les mesures prises à son encontre et malgré la mise en garde lors d'un précédent retrait sur les conséquences de toute nouvelle inobservation des règles de la circulation, le conducteur persiste dans son comportement inadéquat, il est considéré comme un conducteur incorrigible et son permis de conduire est retiré définitivement.

## ***5.5 Champ d'action « Infrastructure routière »***

### *5.5.1 Signalisation routière et suppression des lieux accidentogènes*

Dans le cadre du groupe interdépartemental de sécurité routière mis en place en janvier 2007 et conduit par la Gendarmerie, un travail concernant la suppression de la signalisation pouvant être considérée inutile, voire même abusive est en cours. A terme, la réalisation d'un allègement dans ce domaine contribuera à réduire les distractions liées à la surabondance de signaux

routiers. Les spécialistes de la Gendarmerie, du SAN et de l'enseignement de la conduite automobile sont associés à cette démarche.

L'autre objectif du groupe de travail est de recenser les points accidentogènes dans le canton, d'apporter des améliorations au niveau des aménagements routiers et de la signalisation routière et de demander l'intervention ponctuelle de la Gendarmerie en fonction des problèmes constatés, comme ce fut le cas sur le quai de Cologny.

Dans le cadre de ces séances, il a été décidé de mettre rapidement en place des systèmes de surveillance (caméras de feux et vitesse). En parallèle, d'autres mesures plus contraignantes d'aménagements routiers sont à l'étude.

Une carte de géo-référence sur les accidents graves est établie par l'Office cantonal de la mobilité (OCM).

### *5.5.2 Aménagements et équipements routiers*

Étudiés par les services spécialisés de la direction du génie civil du DCTI, les projets de modifications, d'aménagements ou d'équipements des voies publiques cantonales, notamment ceux liés à la sécurité des usagers et engagés suite aux problèmes constatés ou aux demandes appropriées de communes, d'associations ou de particuliers, sont présentés au groupe interdépartemental « Synchronisation Génie civil ». Ce groupe, dirigé par un représentant du domaine de l'aménagement du territoire, met en commun les compétences de l'Office cantonal de la mobilité, de la direction du Génie civil et du service des opérations foncières du DCTI, de la Gendarmerie et des Transports publics genevois. En cas de préavis favorable du groupe précité, les mesures préconisées sont mises en place dans les meilleurs délais, en tenant compte de leur priorité, des disponibilités financières et des délais d'autorisation.

## **5.6 Champ d'action « Sensibilisation et éducation »**

### *5.6.1 Cours sur la sécurité routière dispensés dans les écoles*

La loi sur l'instruction publique, du 6 novembre 1940 (LIP – C 1 10), prévoit un enseignement de l'éducation routière dans tous les degrés scolaires, depuis l'école enfantine, en passant par l'enseignement primaire jusqu'à l'enseignement secondaire postobligatoire. Pour l'enseignement de la sécurité routière en milieu scolaire, l'institution peut s'appuyer sur de nombreux supports pédagogiques adaptés à tous les âges du public cible, édités par des organisations et éditeurs privés, ainsi que sur la contribution en ressources humaines d'autres collectivités publiques et d'organisations ou associations privées.

L'Etat soutient financièrement l'action de mobilité douce « PEDIBUS », ainsi que la coordination entre les inspecteurs de l'enseignement primaire et les communes en vue de l'optimisation de l'activité des patrouilleuses scolaires. Le financement de l'action « PEDIBUS » est complété par des apports de la Ville de Genève et par le Fonds de la sécurité routière (sur le plan romand).

#### *5.6.1.1 Enseignement primaire*

L'enseignement en matière d'éducation routière est dispensé par la Brigade d'Éducation et de Prévention de la Gendarmerie. Tous les élèves de la 6<sup>e</sup> année scolaire suivent un cours dispensé sur la piste d'éducation routière.

#### *5.6.1.2 Cycle d'orientation*

Dans le cadre de cours d'éducation routière, les domaines abordés sont les suivants :

- Étude de la signalisation et de l'ensemble des règles de priorité;
- Bon usage des transports en commun: comportement aux arrêts et dans les bus;
- Comportement dans le trafic: règles s'appliquant aux cyclistes, en particulier celles permettant de minimiser le danger (pistes cyclables, éclairage adéquat, angles morts, etc.);
- Utilisation des moyens de locomotion assimilés aux cycles (planche et patins à roulettes);
- Aperçu des règles physiques en relation avec la conduite d'un véhicule: distance de réaction, freinage, force d'impact;
- Introduction aux problèmes de la responsabilité civile, notion de faute grave, comportement en cas d'accident, substances influant la conduite et conséquences juridiques de leur usage.

#### *5.6.1.3 Enseignement secondaire postobligatoire*

Les thèmes abordés sont sélectionnés parmi les sujets précités. Il est cependant convenu de traiter, selon les priorités du moment, des sujets tels que le permis en 2 phases, les courses poursuites ou encore les accidents graves trouvant leur origine également dans la consommation de produits psychotropes. L'école attire également l'attention des élèves sur l'offre de formation et de perfectionnement de la conduite proposée par diverses organisations privées. Elle constitue aussi un relais pour porter à la connaissance des élèves des actions utiles pour l'amélioration de la sécurité routière, par exemple le port de casques pour les cyclistes.

### 5.6.2 Gendarmerie

La gendarmerie organise au minimum 6 fois par an et en particulier lors de chaque rentrée scolaire, sa campagne PreDiRe (Prévention-Dissuasion-Répression), dont le Conseil d'Etat informe la population.

### 5.6.3 Brigade d'Éducation et de Prévention: interventions en milieu scolaire

Durant l'année scolaire 2006/2007, 1 479 classes de l'enseignement public, 50 classes de l'enseignement privé et 3 écoles spécialisées ont bénéficié d'un enseignement en matière d'éducation et de sécurité routière dispensé par la BEP. Durant la même période, cette dernière a dispensé 269 leçons sur la piste d'éducation routière et 68 élèves ont été formés en vue d'obtenir un permis pour cyclomoteur.

### 5.6.4 Brigade d'Éducation et de Prévention: autres interventions

En sus de son activité en matière de sécurité et d'éducation routière, la BEP a organisé de nombreuses journées et manifestations de sécurité routière ou y a largement contribué, en collaboration avec des communes, des associations de quartier, des entreprises parapubliques ou privées. Ces actions concernent aussi bien les jeunes acteurs de la circulation que leurs aînés. La brigade a aussi collaboré à la formation de 38 patrouilleurs-euses scolaires et organisé plus de 60 séances ou visites d'information au profit d'associations, communes ou entreprises (> 1'100 personnes), qui portaient tant sur le comportement à adopter sur les autoroutes que sur le fonctionnement du centre de surveillance autoroutier. Pour ses interventions, la BEP peut recourir à l'important éventail de supports pédagogiques édités par des organisations et éditeurs privés.

### 5.6.5 Journées d'information aux jeunes formés par le TCS (cours « juniors »)

Dans le cadre de la formation dispensée par le TCS, une partie est consacrée à la visite du SAN. Une information est donnée sur les nouvelles dispositions légales, sur les dangers de la conduite et sur les conséquences en cas d'infractions aux règles de la circulation. Les participants se rendent également à la fourrière des véhicules où ils peuvent visualiser les conséquences d'une conduite dangereuse.

### 5.6.6 Autres campagnes de sensibilisation

Le SAN a intégré dès 2004 un message au verso des environ 290 000 bordereaux d'impôts, attirant l'attention des conducteurs sur la vulnérabilité particulière des piétons. En 2006, cette campagne de sensibilisation a été

renouvelée, avec cette fois-ci le thème du risque de l'utilisation du téléphone portable lors de la conduite.

Depuis 2004, le SAN fait éditer un guide pratique, à la disposition gratuite de tous ses usagers. Il contient également divers rappels des principes de sécurité en matière de conduite, tels que l'usage des ceintures de sécurité, du téléphone portable lors de la conduite automobile, le comportement en cas d'accidents, ainsi que l'incompatibilité de la conduite avec la consommation de boissons alcooliques.

Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2005, tous les futurs conducteurs des catégories A et B reçoivent un dépliant qui, outre des renseignements pratiques liés à la formation complémentaire obligatoire, contient un message de sensibilisation relatif à l'incompatibilité de la conduite automobile avec la consommation de cannabis. Ce message a été rédigé en collaboration avec le Conseil suisse de la sécurité routière et le Fonds national pour la sécurité routière.

Le SAN met à disposition de ses usagers des brochures éditées conjointement par le bpa et l'ASA<sup>19</sup>. Elles s'adressent plus particulièrement aux conducteurs âgés et aux jeunes conducteurs.

## **5.7 Autres réalisations**

### *5.7.1 Brevet fédéral pour moniteurs de conduite*

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008, l'Ordonnance fédérale réglant l'admission des moniteurs et monitrices de conduite (OMCo) est en vigueur. Elle introduit un brevet fédéral délivré par l'OFFT pour les personnes souhaitant exercer ce métier. La durée de la formation initiale a été prolongée d'environ 30 % et l'éventail de la formation continue obligatoire a été élargi. Pour la première fois, le législateur fédéral a introduit dans l'OMCo une limite du taux d'alcoolémie au-delà duquel l'exercice de la profession est interdit (0,1 ‰). La mise en œuvre des nouvelles dispositions par les autorités cantonales d'admission (SAN) se fait en partenariat avec les organisations faïtières représentant le monde du travail.

## **5.8 Réalisations à venir**

### *5.8.1 Contrôles techniques: système d'assurance qualité (CA « Véhicules »)*

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2009, tous les services des automobiles introduiront un système d'assurance qualité (SAQ) en matière de contrôles techniques. A Genève, l'ensemble des pistes de contrôles actuelles sera remplacé. Ce système assurera une véritable traçabilité des contrôles ainsi qu'un

---

<sup>19</sup> association des services des automobiles

renforcement des contrôles automatisés, dont notamment un contrôle systématique des émissions. L'introduction d'un SAQ permettra également d'orienter l'activité vers une meilleure expression des constats des défauts et vers une meilleure identification des véhicules dangereux.

#### *5.8.2 Cartographie des lieux accidentogènes (CA « Recherche et statistique »)*

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2009, le procès-verbal d'accident « national » sera introduit. Sous la conduite de l'OFROU, ce nouvel outil permettra non seulement de localiser géographiquement les lieux d'accidents, mais également d'implémenter les données relevées dans une base de données fédérale. A l'avenir, les autorités de police devront notamment indiquer la cause principale, le résultat d'un éventuel alcootest et l'élément relatif à l'usage diurne des phares. Ce faisant, les autorités disposeront d'un outil fortement automatisé, moderne, facilement accessible et bon marché, qui permettra d'effectuer des analyses approfondies en vue de l'amélioration de la sécurité routière. Ce dispositif complètera les outils déjà utilisés par la Police genevoise.

#### *5.8.3 Chauffeurs professionnels (CA « Formation et perfectionnement »)*

Dès le 1<sup>er</sup> septembre 2009, l'Ordonnance fédérale réglant l'admission de chauffeurs professionnels (OACP) sera applicable en Suisse. L'OACP règle plus particulièrement les nouvelles exigences, sensiblement accrues, en matière d'admission de chauffeurs professionnels actifs dans le transport des personnes et de marchandises par route. Ce type de transport professionnel ne pourra à l'avenir être effectué que par des titulaires d'un certificat de capacité. L'étendue de la formation de base sera élargie et la durée de l'examen passera du simple au double et portera non seulement sur des questions de règles de la circulation routière, mais également sur des thèmes tels que la sécurité et la bonne utilisation du véhicule, les risques de la route, les accidents de travail, l'importance de l'aptitude physique et mentale ainsi que le comportement adéquat en situation d'urgence. La mise en œuvre des nouvelles dispositions par les autorités cantonales d'admission (SAN) se fera en partenariat avec les organisations faîtières représentant le monde du travail.

#### *5.8.4 Formation continue des médecins-conseil (CA « Formation et perfectionnement »)*

En 2008, le SAN, en partenariat avec l'IUML et les HUG, mettra sur pied de cours de formation continue destinés aux médecins-conseil chargés de l'évaluation de l'aptitude médicale de la conduite des personnes âgées et de certains conducteurs de catégories spéciales. La mise à niveau des connaissances dans ce domaine a pour objectif d'optimiser la pratique de



l'évaluation et de mieux identifier les conducteurs défaillants, contribuant ainsi à l'amélioration de la sécurité routière.

#### 5.8.5 Contrôles routiers (CA « *Système de contrôle et de sanctions* »)

A partir de 2008, le SAN met, dans les limites de la disponibilité de ses ressources, à la disposition de l'administration fédérale des douanes des experts de la circulation dans le cadre de contrôles combinés sur route, visant aussi bien le contrôle des marchandises, du véhicule et du conducteur. Il complète ainsi le dispositif d'intervention douanier, policier, vétérinaire et autre contrôle des denrées alimentaires de ces actions de sécurité publique et de contrôles transfrontaliers des mouvements de marchandises par voie terrestre.

#### 5.8.6 Cours d'éducation routière (CA « *Sensibilisation et éducation* »)

Dès 2009, une initiative privée prévoit l'intervention de spécialistes de la sécurité routière et de l'enseignement de la conduite dans des institutions pédagogiques, des clubs de sport, etc., devant des jeunes gens de 16 à 18 ans. L'objectif consiste en la sensibilisation du public cible aux risques de la circulation routière et en l'incitation à adapter un comportement en conséquence. Ce type d'enseignement est déjà dispensé en Suisse alémanique. Il constitue un complément intéressant dans le continuum éducatif en matière de sécurité routière.

## 6. Principaux obstacles à l'amélioration de la sécurité routière

### 6.1 Sensibilité aux mesures

Une part non négligeable de la société considère encore les incivilités et/ou les infractions aux règles de la circulation comme peu graves. Cette attitude n'est pas le fait d'un groupe particulier d'acteurs de la circulation routière et n'exclut aucune catégorie d'usagers de la route, quel que soit son degré de vulnérabilité. Toute mesure, en particulier lorsqu'elle est ressentie comme contraignante, rencontre des résistances qui trouvent leur origine tout autant dans un sentiment d'entrave à la liberté individuelle que dans des motivations d'ordre économique ou encore dans la méconnaissance voire même la négation des conséquences de comportements inadaptés.

Souvent, la mise en place d'une disposition visant l'amélioration de la sécurité routière génère en premier lieu une réflexion quant à la manière de la contourner ou d'atténuer les conséquences en cas de non-respect, mais plus rarement une remise en question de l'attitude qui a prévalu jusqu'alors. Si le domaine de la sécurité routière recèle un fort potentiel de réactivité en cas d'avènement d'une situation dramatique – accroissement de la demande de

mise en place de mesures en faveur de la sécurité routière – il est souvent constaté que ces efforts ne sont pas pérennes et que la volonté de changement décline au même rythme que l'écho médiatique.

### **6.2 Diversité des acteurs et coordination**

Le domaine de la sécurité routière se caractérise par le grand nombre d'acteurs potentiels, tant du secteur privé que du secteur public. Toutefois, la coordination nécessaire en ce domaine est encore insuffisante, alors que de nombreux spécialistes – publics et privés, institutionnels et associatifs – sont actifs dans les domaines liés à la sécurité et à la circulation routière. A cela s'ajoute parfois que la volonté sincère d'implication d'un acteur en faveur du thème de la sécurité routière est contrecarrée par une méconnaissance de l'ensemble des éléments constitutifs de la problématique, des possibilités de synergies ou des sources de financement, ce qui entraîne parfois une appréciation sinon subjective, du moins partielle.

### **6.3 Cadre légal**

Il ne s'agit pas ici à proprement parler d'un obstacle à l'amélioration de la sécurité routière, mais d'une contrainte qui s'impose aux cantons.

La circulation routière est essentiellement régie par le droit fédéral. Dès lors, les compétences cantonales sont limitées et doivent, le cas échéant, s'inscrire dans les principes définis par le droit fédéral.

### **6.4 Ressources humaines et techniques**

Quelle que soit la mesure réalisée ou dont la mise en œuvre est envisagée, elle demande la disponibilité de ressources en suffisance, que cela soit dans le domaine de la prévention, des contrôles ou encore de la répression. L'efficacité de toute mesure est dépendante des moyens de contrôle à disposition, qui sont forcément limités.

Il est à relever qu'en dehors du cadre budgétaire, d'autres sources de financement existent, par exemple par le Fonds pour la sécurité routière ou une meilleure exploitation du potentiel de partenariat public/privé.

## **7. Actions prioritaires**

Dans la perspective de poursuivre les efforts existants d'amélioration de la sécurité routière, tout en tenant compte des contraintes déterminées par les conditions actuelles de disponibilité des ressources et/ou de moyens financiers, mais également par les règles légales, diverses actions ont été identifiées. Elles se caractérisent pour beaucoup par un potentiel important de réalisation en partenariat public/privé.

### ***7.1 Champ d'action « Systèmes de contrôle »***

Il s'avère que lors de contrôles de vitesse préventifs, tels que ceux mis en place par des communes, l'indication d'un dépassement de la vitesse autorisée (p. ex. « Vous roulez trop vite ! ») est plus appropriée que la simple indication de la vitesse constatée. Ce type de signalétique permet d'éviter que les installations servent de stations de « calibrage ». Partant, l'acquisition de tels appareils est envisageable en vue de leur mise à disposition des collectivités désireuses de contribuer ainsi à l'amélioration de la sécurité routière.

### ***7.2 Champs d'action « Formation et perfectionnement »***

Tout conducteur ayant obtenu son permis de conduire définitif n'est soumis à aucun enseignement ultérieur en matière de conduite. Or, en regard de l'évolution démographique, des changements dans le domaine des règles de la circulation, des comportements à adopter dans le trafic, mais également de la technique de conduite, l'existence d'un potentiel en matière de formation volontaire est indéniable. Une telle offre de prestations pourrait être réalisée en intégrant des spécialistes des divers horizons, tels que la médecine, la psychologie et l'enseignement de la conduite. Dans un premier temps, ce type de cours s'adressera aux conducteurs seniors.

### ***7.3 Champ d'action « Règles de comportement »***

La problématique de la conduite automobile sous l'emprise de l'alcool est également un danger qui guette une population plus jeune et plus festive. Sur la base de ce constat, des associations actives dans les milieux estudiantins français ont réalisé un projet expérimental avec le soutien des autorités, qui visait le renforcement de la prévention des comportements à risque précités. Le fait que cette action soit entreprise « par des jeunes pour des jeunes » a comme effet de renforcer sa crédibilité, la population cible y étant plus sensible qu'aux actions initiées par des organisations institutionnelles. Une réflexion, associant des organisations d'étudiants, des groupements ayant déjà réalisé ce type d'action préventive et d'autres partenaires publics et privés, devrait être menée, de sorte à identifier des pistes qui permettront de diminuer les comportements à risque.

### ***7.4 Champ d'action « Systèmes de contrôle et de sanctions »***

En référence au constat d'une possible inadéquation entre les lieux d'accident et les lieux de contrôles de vitesse, une analyse quant à la pertinence des emplacements et des horaires de contrôles devrait être menée, susceptible de se traduire par un renforcement des contrôles effectués en dehors des localités, au crépuscule et la nuit. Ce type de changement pratique, outre une adaptation éventuelle de plan d'engagement des

ressources, requiert l'engagement de matériel de contrôle mobile et performant.

### **7.5 Champ d'action « Infrastructure routière »**

Les travaux interdépartementaux menés en ce domaine doivent être pérennisés et soutenus, afin que soit poursuivie l'analyse coordonnée des lieux particulièrement accidentogènes par des spécialistes en matière d'infrastructures et de sécurité routière, en vue de la modification de ces lieux. Le financement de ces mesures est assuré par des crédits d'investissements alloués par le Grand Conseil. Une accélération dans la mise en place de telles mesures impliquera une disponibilité financière supplémentaire.

### **7.6 Champ d'action « Sensibilisation et éducation »**

De nombreuses études fiables indiquent que les utilisateurs de deux-roues, motorisés ou non, comptent parmi les usagers les plus vulnérables dans la circulation routière. Le comportement souvent indiscipliné de ces utilisateurs contribue à exacerber cette vulnérabilité. Une intensification des campagnes de sensibilisation rappellera aux autres utilisateurs de la route la vulnérabilité des cyclistes et motocyclistes et incitera ces derniers à améliorer leur propre comportement.

## **8. Conclusions**

Le Conseil d'Etat réitère sa ferme volonté de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière. Les nombreuses actions réalisées par le passé et les mesures prévues dans le futur dans divers champs d'action tels que la prévention, la répression ou les véhicules en témoignent. Il relève également la complémentarité des actions entreprises par l'administration, mais aussi par d'autres collectivités publiques, en bonne intelligence avec des organisations et associations privées, dans un esprit de partenariat public/privé.

Alors que ces actions répondent de manière adéquate et ciblée aux exigences d'une sécurité routière accrue, le Conseil d'Etat s'engage à intervenir avec fermeté auprès des autorités fédérales pour exprimer cette volonté et, surtout, son attachement à la réalisation prochaine des actions prévues par le programme Via Sicura. Par ce biais d'autres mesures adéquates pourront être réalisées également sur le plan cantonal.

Pour le surplus, le Conseil d'Etat se propose de mettre en œuvre à brève échéance les mesures concrètes proposées au chiffre 7 ci-devant, respectivement de soutenir leur réalisation. Ce faisant, il fournira une contribution concrète et anticipée à certaines actions prévues dans le

programme Via Sicura, tout en prenant en considération les spécificités et besoins locaux.

Enfin, le travail en réseau et la coordination des ressources disponibles dans les départements pourvus d'un savoir-faire dans le domaine de la sécurité routière seront intensifiés. Une approche multidisciplinaire et interservices efficiente est en effet indispensable pour assurer la cohérence et l'efficacité de l'action de l'Etat dans ce domaine.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :  
Robert Hensler

Le président :  
Laurent Moutinot