

Proposition présentée par les députés:

M^{mes} et MM. Françoise Schenk-Gottret, Albert Rodrik, Christian Bavarel, Christian Brunier, Laurence Fehlmann Rielle, Anne Mahrer, Rémy Pagani, Ariane Wisard et Sami Kanaan

Date de dépôt: 15 novembre 2002

Messagerie

Proposition de motion

visant à introduire la « Vision zéro » en matière de prévention des accidents

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

- les débats organisés à Genève et Zurich lors de la 3^e 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.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

En mai 2000 s'est déroulée à Genève la 3^e semaine de la sécurité routière CEE/ONU. A cette occasion, les pays membres de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe ont organisé des campagnes de sécurité routière simultanées en vue d'améliorer la sécurité des usagers vulnérables de la route.

En 1997, le parlement suédois a approuvé « Vision zéro » en tant que base des actions futures. La sécurité routière est ainsi devenue un thème politique largement discuté dans les médias et la population.

Dans le monde occidental, les accidents de la route représentent une des premières causes de mortalité et pendant longtemps nous avons considéré que cette perte était le prix à payer pour le haut niveau de mobilité dont nous disposons actuellement.

Le Bureau de prévention des accidents est la source du développement des considérations qui suivent.

« Vision zéro » estime que la responsabilité d'un accident doit être partagée entre les trois acteurs suivants:

- la société qui construit et entretient les routes, fixe les règles de la circulation et achète les moyens de transports;
- chaque usager de la route qui doit se conformer aux règles de la circulation et agir de manière responsable, y compris dans des situations qui ne sont pas forcément réglées, et qui doit faire pression sur les autorités et l'industrie;
- le commerce et l'industrie qui produisent des véhicules et qui achètent et vendent les moyens de transports.

La responsabilité première incombe aux autorités.

Pour la sécurité routière, les principales variables qui découlent de « Vision zéro » sont:

- les caractéristiques et les limites du comportement humain;
- les limites du corps humain pour résister à la violence des accidents;

- les problèmes ne pouvant être pris en compte par l'action préventive et devant être résolus par des mesures visant à diminuer le nombre d'accidents.

Actuellement, la sécurité routière souffre de plusieurs faiblesses qui doivent être corrigées si nous voulons réussir à nous approcher de la « Vision zéro ». Il nous faut :

- un meilleur système de diagnostic. La santé est au centre de « Vision zéro ». C'est pourquoi on doit, davantage que par le passé, utiliser les données hospitalières;
- un meilleur système de gestion. Par le passé, on a géré les activités. Dans le futur, on devra gérer les résultats, ce qui nécessite l'utilisation d'indicateurs de performance en matière de sécurité routière.

En Suisse, toute une série d'institutions et de personnes s'engagent déjà pour « Vision zéro ». Citons, parmi d'autres, l'Office fédéral des routes, le Conseil suisse de la sécurité routière et Mobilité piétonne. Son défenseur le plus connu est le conseiller fédéral Moritz Leuenberger qui, lors d'un important discours, s'est publiquement exprimé à ce sujet. Lui aussi estime qu'il faut arriver à zéro mort et blessé grave dans la circulation routière.

A Genève, un groupe de travail dépendant de l'OTC est déjà en place. Il serait opportun que le Grand Conseil reçoive un bilan de la situation genevoise et soit tenu au courant de l'état de ses travaux et des mesures proposées, accompagnées d'un échéancier.

C'est pourquoi nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à réserver un accueil favorable à cette proposition de motion et à l'adresser au Conseil d'Etat.

Annexe: Les 12 points de la Charte de « Vision zéro »

Les douze points du projet de la Charte Vision Zéro en résumé

1. *Tous les êtres humains ont le droit de se déplacer dans l'espace-rue selon leurs besoins et sans craindre des dommages à leur santé.*
2. *Il n'est pas acceptable que la circulation routière cause des morts et des blessures graves.*
3. *Les conditions de la circulation doivent être telles qu'il n'y ait plus aucune personne gravement blessée ou tuée. S'engager pour cet objectif est évident.*
4. *L'organisation de la circulation tient compte de la vulnérabilité du corps humain, ainsi que des facultés physiques et psychiques limitées de l'individu. Le critère de jugement se situe dans les droits et les besoins des plus vulnérables.*
5. *Avec Vision Zéro, les responsabilités sont redistribuées.
L'Etat et ses autorités veillent à avoir des conditions de circulation à la mesure de l'individu.
L'industrie automobile et les autres branches de l'économie prennent la responsabilité d'améliorer leurs produits pour répondre aux objectifs de Vision Zéro.
Les utilisatrices et utilisateurs de la rue agissent sous leur propre responsabilité dans un cadre où ils sont capables de fonctionner selon leur appréciation individuelle.*
6. *Vision Zéro implique un nouveau système de sécurité routière, tolérant les erreurs et une nouvelle culture de la sécurité impliquant tous les usagers.*
7. *La sécurité doit être améliorée en limitant le moins possible la mobilité. D'éventuelles limitations dues à des motifs de sécurité doivent toucher en premier lieu ceux qui mettent majoritairement en danger les autres (réduction des risques proportionnée aux causes).*
8. *Toute mesure qui permet d'éviter des accidents a la priorité. Elles sont complétées par des mesures qui empêcheront ou réduiront des blessures graves.*
9. *Les interventions spécifiques, déterminées par une situation locale donnée, et celles de portée générale sont complémentaires pour améliorer la sécurité. Lorsque Vision Zéro se réalisera, il n'y aura plus beaucoup d'accidents dus à des causes similaires.*
10. *Pour une application cohérente et praticable des principes de Vision Zéro, les interventions doivent s'orienter selon les deux demandes suivantes: qui sont les usagers les plus vulnérables? quelles sont les causes de danger qui doivent être éliminées? A partir des réponses, il faut procéder à une analyse de la situation et à l'efficacité des mesures.*
11. *Pour réaliser Vision Zéro, les responsables choisissent de nouveaux moyens pour réduire les dangers de la circulation. Leurs possibilités et leurs limites sont constamment soumises à un examen critique qui tend finalement à atteindre les objectifs.*
12. *La mise en application de Vision Zéro est liée à un groupe de recherche d'accompagnement qui peut en particulier mener l'analyse des effets, relever et évaluer les changements de structures et de manières de se comporter ainsi que les résultats des efforts faits pour réduire les risques et les effets sur la mobilité.*