

Réponse du bpa à la consultation relative à Via sicura (extrait)

Considérations d'ordre général

Le bpa soutient le programme d'action Via sicura mis en consultation.

Grâce à l'addition des différentes mesures individuelles et au fait que les interventions éducatives, juridiques et techniques se complètent, la mise en œuvre du programme permettra de réduire considérablement le nombre de tués et de blessés graves sur les routes suisses.

Les mesures préconisées se justifient aisément au regard des souffrances et des coûts matériels de l'ordre de 6,5 milliards de francs l'an occasionnés par les accidents de la route. Les mesures les plus efficaces, en particulier, ne sont pas réalisables sans moyens financiers additionnels. Le bpa est donc clairement en faveur d'investissements supplémentaires de 300 millions de francs par an. Toutes les sources de financement possibles sont à étudier.

Les commentaires relatifs à certaines questions sont en général des précisions destinées à rendre les mesures plus efficaces.

La combinaison de mesures proposée est globalement équilibrée. Renoncer à une partie d'entre elles serait particulièrement préjudiciable si celles relatives à l'infrastructure et aux contrôles de police, qui sont très efficaces mais aussi largement sous-estimées, devaient en pâtir.

Le bpa est d'avis que les dispositions suivantes doivent encore être prises pour que Via sicura produise les effets escomptés:

- Une commission nationale de sécurité routière doit être mise en place. Elle sera chargée de soutenir, coordonner et documenter la mise en œuvre de Via sicura.
- Tout comme dans le domaine de l'infrastructure, Via sicura doit contenir des instructions pour la bonne réalisation des mesures de surveillance du trafic.
- La Confédération doit aussi définir des exigences de qualité minimales pour les principales mesures éducatives (p. ex. formation à la conduite).
- Les motocyclistes ne doivent pas être les laissés-pour-compte de Via sicura. En effet, le programme soumis ne précise pas comment les mesures techniques (p. ex. normes VSS), éducatives (p. ex. thème de la moto traité dans le cadre de la formation à la conduite des automobilistes) et juridiques (p. ex. contrôles de vitesse) seront adaptées aux exigences de sécurité des motocyclistes.
- Une prévention des accidents efficace nécessite une coordination, à l'échelle fédérale, des campagnes de sensibilisation menées au niveau cantonal. Le bpa doit donc être en mesure de remplir pleinement son mandat de coordination inscrit à l'art. 59 de l'Ordonnance sur la prévention des accidents (OPA): «Il [le bpa] collabore avec les pouvoirs publics et les organisations à but analogue et coordonne les efforts entrepris dans ce domaine». L'actuelle répartition des tâches entre le Fonds de sécurité routière FSR (décision quant au montant des financements) et le bpa (livraison des bases scientifiques, coordination de la conception des mesures et participation à leur réalisation) a fait ses preuves. Raison pour laquelle il convient d'exploiter les fonctions et processus existants en vue de la mise en œuvre de Via sicura, de manière à éviter les doublons.