

Fiche-action n°S2

Améliorer la sécurité des usagers vulnérables de la voie publique sur les tronçons routiers qui présentent des sources de dangerosité difficile à supprimer

Situation et justification :

L'Atelier s'est attaché à la problématique de l'insécurité à laquelle sont confrontés les habitants de la commune de Bernex, en particulier les personnes les plus faibles face au trafic routier motorisé. À savoir, les piétons, les personnes âgées et/ou à mobilité réduite, les personnes se déplaçant avec un déambulateur ou en fauteuil roulant, les personnes handicapées, les personnes avec poussette pour enfant, et tout particulièrement les enfants, ainsi que les jeunes à vélo, en patins et planches à roulettes, rollers ou trottinette.

Cette préoccupation a été abordée dans un premier temps en se référant à un secteur délimité de la voie publique communale qui correspond aux abords de l'Hôpital de Loëx et du Foyer de Lagnon. C'est en prenant en considération d'une part, les allées et venues effectuées par les résidents, visiteurs et patients qui disposent d'une mobilité corporelle contrastée, et d'autre part les conséquences qu'induisent les contraintes relatives à l'utilisation du sol et à l'aménagement du territoire, que sont apparues les limites auxquelles peuvent se heurter parfois des demandes d'amélioration de la sécurité routière. Face à ces contraintes inhérentes à l'occupation du sol ainsi qu'à la configuration des biens immobiliers privés et publics, il convient d'admettre l'impossibilité de modifier dans certains cas des composantes de la voie publique.¹

D'autres sites de la commune que ceux des établissements susmentionnés sont marqués par des contraintes d'exception liées à l'occupation du sol et à l'environnement construit, notamment la Rue de Bernex. C'est pourquoi l'Atelier a exprimé le souhait qu'une réflexion exploratoire collective soit amorcée au sein d'une école du degré primaire ou secondaire face à cette problématique, en envisageant la collaboration de responsables de la gendarmerie, dont la Brigade d'éducation et de prévention (BEP).

Objectifs visés :

1 - Susciter une démarche de réflexion sur la problématique susdite tout en permettant à une ou plusieurs classes de l'École de Vailly ou du CO de se familiariser avec la prochaine politique de sécurité routière fondée sur le concept *Sécurité Routière Durable* et le programme de la Confédération intitulé *Via sicura* (anciennement *Vision Zéro*), auquel a adhéré le Conseil d'État genevois. ./. .

¹ Les exemples non exhaustifs suivants en illustrent les implications pour la sécurité des usagers vulnérables de la route :

- L'étroitesse d'une route et/ou son tracé non-rectiligne réduit la visibilité.
- L'absence ou l'exiguïté d'un trottoir expose les usagers vulnérables aux dangers de la route, et peut empêcher certains usagers (notamment avec poussette ou en fauteuil roulant) d'emprunter un tronçon de route.
- La présence d'obstacles tels que bacs à fleurs et blocs de béton peuvent cacher la visibilité "enfant automobiliste" ; outre ces obstacles, des poteaux peuvent également entraver le passage des personnes avec poussette ou en fauteuil roulant.
- La desserte d'une rue étroite et/ou non-rectiligne par les véhicules des transports publics peut aggraver l'insécurité.
- La largeur insuffisante des trottoirs peut empêcher tout croisement avec d'autres piétons lorsqu'une personne s'y déplace en fauteuil roulant, avec un déambulateur ou avec une poussette pour enfant. Lors de tels croisements, l'étroitesse des trottoirs expose les piétons aux risques d'accident par l'écart qu'ils effectuent sur la route dans ce bref instant où leur attention se porte d'abord sur la ou les personne(s) à mobilité réduite qu'ils sont amenés à croiser.
- Les mesures de modération de la vitesse des véhicules motorisés peuvent paraître superflues sur certains tronçons routiers, mais s'avèrent d'une importance primordiale pour les usagers vulnérables de routes étroites.

Ce programme élaboré par l'Office fédéral des routes (OFROU) avec le concours du Bureau suisse de prévention des accidents (BPA), est fondé sur une nouvelle conception de la sécurité routière :

- Ne plus considérer comme inéluctable le fait que la route fasse des tués et des blessés graves.
- Tout être humain commet des fautes, il s'agit d'aménager le système de la circulation routière de manière à ce qu'il « pardonne » les erreurs.
- Adoption d'une approche globale et systémique qui mobilise les compétences et la participation de tous les acteurs.

2 - Élaborer un travail pratique collectif visant à proposer des éléments ou solutions de départ pour l'analyse ultérieure, par les Services communaux compétents, des problèmes de dangerosité sur la voie publique de la commune de Bernex qui demeurent difficiles à résoudre. Ceci, avec la collaboration de responsables de la gendarmerie, dont la Brigade d'éducation et de prévention (BEP), en y intégrant une approche de la nouvelle politique de sécurité routière qui s'inspire du programme fédéral *Via sicura* comprenant 56 mesures.

Pertinence « développement durable » de l'action :

Cette proposition d'action se réfère au concept *Sécurité Routière Durable* et au plan *Via sicura* qui s'appuient notamment sur la *Stratégie 2002 pour le développement durable du Conseil fédéral* (A 17 : nouvelle politique de sécurité routière). Étant donné qu'un des objectifs prioritaires du programme *Via sicura* suggère d'associer les collectivités locales au processus et d'appliquer l'éducation routière à tous les niveaux scolaires (inscrite jusqu'ici principalement dans les plans d'étude au niveau de l'école enfantine et du cycle primaire), il semble judicieux de faire participer de manière active une ou plusieurs classes de l'École de Vailly ou du CO au développement de cette nouvelle politique de sécurité routière. Ceci, en apportant une contribution à l'amélioration de la qualité de vie et des conditions de sécurité des usagers vulnérables de la route à Bernex. La réunion des expériences personnelles des jeunes et celles des usagers vulnérables de la route (qu'ils seraient ainsi amenés à interviewer pour saisir de façon précise les circonstances dans lesquelles ils se trouvent confrontés à la dangerosité de certains points de la voie publique) permettrait aux Services – en charge des domaines de la sécurité, des transports, de l'urbanisme et de la voirie – de bénéficier d'une recherche de solutions préparatoire face à des assainissements difficiles à concevoir sur certains tronçons routiers de la commune.

Descriptif de l'action :

- Engager une ou plusieurs classes de l'École de Vailly ou du CO dans la réalisation collective d'un document avec la participation de responsables de la gendarmerie, dont la Brigade d'éducation et de prévention (BEP), en y intégrant le nouveau programme *Via sicura*.

Les séquences non exhaustives suivantes pourraient composer ce travail pratique :

- Observer et décrire les tronçons qui induisent des situations d'insécurité pour les usagers vulnérables de la route.
- Effectuer des interviews auprès d'usagers vulnérables des tronçons de routes susmentionnés.
- Déterminer la nature des obstacles à une amélioration de la sécurité routière sur ces tronçons en raison de contraintes liées à l'occupation du sol et à la configuration spatiale des biens immobiliers privés et publics.
- En dépit de ces contraintes difficiles à supprimer, développer des propositions en ce qui concerne d'une part, des corrections techniques recevables et concevables au niveau des aménagements et de l'exploitation de réseau routier, et d'autre part l'information préventive aux usagers vulnérables et motorisés de ces tronçons pour les inciter à s'y déplacer de manière plus adaptée. La diffusion de cette information pourrait être assurée par le journal *informations communales*, par des affichettes ou les bulletins internes des établissements tels que l'Hôpital de Loëx et le Foyer de Lagnon, etc.).

Calendrier : Adoption de ces propositions en vue de leur mise en œuvre dans les meilleurs délais.

Nom des responsables : les Conseillers administratifs chargés des domaines Scolaire, Sécurité, Transports, Urbanisme, Centre intercommunal de voirie ; les présidents des Commissions municipales "*Sécurité et transports*", "*Urbanisme*", "*Sociale, jeunesse*".

Nom des partenaires concernés : École de Vailly, Cycle d'Orientation du Vuillonex, Département de l'instruction publique (DIP), Service de la sécurité municipale, Département cantonal de justice et police (DJPS), Gendarmerie genevoise. L'Office des transports et de la circulation (OTC). Hôpitaux universitaires de Genève (HUG) – le département médical de Loëx est l'un des douze départements médicaux des HUG, Foyer de Lagnon, Parlement des jeunes.

./.



Budget : à évaluer

Indicateurs de développement durable :

Impact des effets favorables des mesures de réajustement sécuritaire proposées par les jeunes de l'École de Vailly ou du CO et adoptées dans le cadre des mesures mises en œuvre par les responsables de la sécurité routière de la commune de Bernex.

Suivi et amélioration continue :

- Cette action proposée exige une coordination des principaux responsables et partenaires concernés.
- Bilans annuels comprenant :
 - l'identification des mesures d'amélioration sécuritaire qui se sont avérées fructueuses,
 - un réexamen des réajustements susceptibles de remédier aux sources d'insécurité pour les usagers vulnérables des tronçons routiers caractérisés par une dangerosité persistante ou nouvelle,
 - la transmission de ces informations dans les meilleurs délais aux services compétents en matière de sécurité du réseau routier communal.

En annexe : communiqué de presse de l'Office fédéral des routes (17.12.2004)



Annexe à la Fiche-action n°S2

Reproduction d'un communiqué de presse de l'**Office fédéral des routes** (OFROU)
(source : www.astra.admin.ch, puis news / archive des communiqués / introduit le 17.12.2004).

Médias

Pour des routes plus sûres: Via sicura

Introduit le 17.12.2004

'Via sicura', le programme destiné à renforcer la sécurité routière en Suisse, doit permettre, d'ici à 2010, de réduire le nombre de tués à moins de 300 par an. Les mesures envisagées à cette fin figurent dans un rapport dressé par des experts sous l'égide de l'Office fédéral des routes. Couvrant un large éventail d'actions, elles visent notamment à améliorer la formation et le perfectionnement des conducteurs, à adapter l'infrastructure routière et à intensifier les contrôles du trafic dans l'optique de la sécurité. Ce programme sera financé par les usagers de la route, selon le principe de causalité. Le dossier va être soumis à l'appréciation du DETEC, qui en proposera vraisemblablement la mise en œuvre au Conseil fédéral d'ici au milieu de 2005.

Le projet a pour but de formuler une politique qui entraîne une amélioration substantielle de la sécurité routière. Son objectif général : ramener, d'ici à 2010, le nombre de tués et de blessés graves sur les routes à respectivement moins de 300 et moins de 3000 par année.

Dans le prolongement des trois rapports de synthèse qui ont présenté au public un résumé des résultats intermédiaires du projet, le quatrième rapport englobe, pour l'essentiel, les mesures proposées par les spécialistes.

Les mesures dans le détail

Les 56 mesures prévues figurent dans l'annexe du rapport de synthèse. Les exemples qui en sont donnés ci-dessous indiquent le découpage des douze champs d'action à l'intérieur desquels elles sont réparties.

- Education à la mobilité et à la sécurité à tous les niveaux de la scolarité
- Intensification de l'engagement international en faveur de la sécurité des véhicules
- Accélération et uniformisation des procédures en matière de sanctions
- Analyse et suppression des endroits dangereux potentiels et des points noirs
- Conception et formulation du code de la route
- Zéro pour mille pour les conducteurs professionnels
- Zéro pour mille pour les nouveaux conducteurs
- Cours d'éducation routière imposés systématiquement aux récidivistes
- Usage diurne des phares

A l'exception des mesures relatives aux appareils enregistreurs des accidents et à l'interdiction d'utiliser des moyens électroniques de communication externe active, toutes celles qui figuraient dans la liste provisoire publiée en août dernier seront reprises.

La sécurité routière a un prix

L'analyse du train de mesures montre que l'utilité économique et financière de 'Via sicura' dépassera de loin les coûts de sa mise en œuvre.



C'est surtout la suppression des points noirs et des endroits potentiels à risques qui grèvera le budget des collectivités publiques (Confédération, cantons/ communes). Quant aux contrôles du trafic routier, à intensifier et à axer sur les comportements fautifs qui compromettent le plus la sécurité, ils causeront des frais supplémentaires aux niveaux cantonal et communal. L'excédent de dépenses du secteur public s'élèvera à quelque 300 millions de francs par an. Il est prévu de le financer par un supplément à prélever sur la prime d'assurance responsabilité civile pour les véhicules automobiles (casco non comprise) et dont le taux sera calculé en fonction des risques et selon le principe de causalité. Cette formule renforcera la conduite prudente et sûre, car les primes seront fixées individuellement à l'aide de différents critères liés au risque : d'une part, l'assurance d'un véhicule potentiellement plus dangereux coûtera plus cher et d'autre part, le risque potentiel que présente un conducteur sera pris en compte en ce sens l'assuré qui aura conduit sans causer d'accidents pendant des années bénéficiera d'un bonus alors que l'auteur de dommages devra s'acquitter d'un malus. Dès que ces mesures seront opérationnelles, elles auront un effet bénéfique sur l'évolution des dommages dus aux accidents et donc sur les primes d'assurance.

Le document 'Coûts/utilité et financement de Via sicura' joint au présent communiqué renseigne sur les répercussions financières et les modalités de financement proposées.

Via sicura – la mise en œuvre de la nouvelle politique de sécurité routière

La concrétisation de la nouvelle politique de sécurité routière sera fixée dans un programme fédéral intitulé 'Via sicura' visant précisément à rendre les routes plus sûres.

Pour que les mesures agissent dès 2010 comme l'exige le Conseil fédéral, elles doivent pouvoir être mises en œuvre rapidement. Toutefois, certaines d'entre elles, qui sont au cœur de 'Via sicura', nécessitent des modifications législatives qui prennent du temps. Sans recourir à une procédure urgente, il faut donc partir de l'idée que ce n'est que quelques années plus tard qu'elles déploieront tout leur effet.

Suite des opérations

Les quatre rapports de synthèse vont être réunis en un rapport final complété par le programme de mise en œuvre de la nouvelle politique de sécurité routière. Cette année encore, l'OFROU soumettra ce document pour avis au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). C'est probablement d'ici au milieu de 2005 qu'une proposition sera adressée au Conseil fédéral en vue de la réalisation de 'Via sicura'.

Office fédéral des routes (OFROU)
Information et communication

Pour tout renseignement complémentaire, prière de s'adresser au service d'information de l'OFROU, tél. 031 324 14 91 ou de consulter le site www.vesipo.ch

D'autres informations:

www.astra.admin.ch/html/fr/news/viasicura/index.php

