

Les préconisations de DEKRA

Facteur humain

- Il est prouvé que des taux d'alcoolémie plus stricts permettent de réduire le nombre de morts sur les routes. Cela devrait également être pris en compte dans le débat sur les limites de consommation de cannabis. Une tolérance zéro absolue devrait être appliquée, en particulier pour les conducteurs novices, le transport de marchandises dangereuses et le transport de personnes.
- Les chauffards sans limites et imprudents constituent une menace particulièrement grave pour la sécurité routière et devraient donc faire l'objet d'une évaluation de leur aptitude à conduire au cas par cas.
- L'accidentalité croissante des piétons et des cyclistes n'est en grande partie pas recensée par la police et n'entre donc pas dans les statistiques des accidents de la route. Pour en obtenir une image réaliste, il est urgent d'intégrer d'autres sources de données, comme les hôpitaux et le corps médical, en respectant la protection des données.
- En transformant des surfaces et des voies urbaines pour assurer une meilleure qualité de vie et une plus grande attractivité des formes de participation active au trafic, en particulier à pied et à vélo, il faut s'assurer que l'accessibilité pour l'approvisionnement et l'évacuation ainsi que pour les services de secours, les pompiers ou la police reste garantie en cas d'urgence.
- Afin d'augmenter l'acceptation et le respect des règles de circulation et, de manière générale, de faire connaître les nouvelles règles de circulation, il convient de mettre davantage l'accent sur l'éducation routière et le contrôle. Des campagnes d'image complémentaires peuvent également apporter une contribution précieuse.



Technologies

- Dans la mesure du possible, les poteaux de signalisation, les balises de virages, etc. devraient être fabriqués dans des matériaux qui, en cas de collision, minimisent le risque de blessure, en particulier pour les usagers de la route non protégés.
- La mise en place et le développement d'une infrastructure intelligente (communication voiture-infrastructure) doivent être accélérés afin de pouvoir exploiter pleinement le potentiel des systèmes de conduite autonome.
- Enfin, pour les technologies automobiles en réseau et la conduite hautement automatisée, certaines normes en matière de communication des véhicules, mais aussi une infrastructure de communication fiable, sont nécessaires.
- L'interconnexion croissante des véhicules avec les constructeurs, mais aussi parfois entre eux, ainsi qu'avec les technologies de transport, ouvre des portes d'entrée aux cyberattaques. Pour les combler et empêcher autant que possible les attaques extérieures, il est indispensable d'adopter une approche globale de la cybersécurité.



Infrastructures et dispositions légales

- L'aménagement des routes et de leurs bordures doit être résolument axé sur la sécurité.
- En particulier sur les routes de campagne, la limitation de vitesse doit être adaptée à l'état de l'aménagement et au risque d'accident de certaines routes ou de certains tronçons. Les instances compétentes au niveau local doivent disposer de la marge de manœuvre nécessaire en matière de réglementation.
- Sur les tronçons où les accidents sont fréquents, il faut pousser à l'aménagement de tronçons avec une troisième voie de circulation vers les changements de direction, afin de permettre des dépassements en toute sécurité.
- Sur les tronçons critiques, il faut introduire et faire respecter davantage d'interdictions de dépassement.
- La bordure des routes de campagne devrait, dans la mesure du possible, être libre d'obstacles tels que des arbres, des poteaux, etc. Lorsque cela n'est pas possible, des dispositifs de protection appropriés doivent être installés.
- Des moyens suffisants doivent être mis à disposition afin de financer des investissements pour une infrastructure routière en parfait état (construction, aménagement et entretien).
- Les mesures visant à assurer la sécurité ou à promouvoir l'attractivité d'un certain groupe d'usagers de la route ne doivent pas être prises au détriment de la sécurité d'autres groupes.
- Les pistes cyclables et piétonnes doivent être le plus dégagées possible.
- Il est indispensable de prévoir un nombre suffisant de points de traversée sécurisés pour les piétons et les cyclistes.
- Les carrefours à sens giratoire peuvent améliorer la fluidité du trafic et la sécurité en de nombreux endroits. Il faut absolument veiller à la sécurité de leur conception.
- En ce qui concerne l'entretien et la maintenance, y compris le service hivernal, il faut accorder la même importance aux infrastructures piétonnes et cyclables qu'aux chaussées destinées aux véhicules à moteur.
- Lorsque la vitesse maximale autorisée est supérieure à 30 km/h en agglomération, les cyclistes devraient généralement être séparés du trafic automobile.
- Les changements de plus en plus rapides dans le domaine de la mobilité exigent des réactions rapides dans la conception des infrastructures. Les périodes de planification doivent être raccourcies et la surréglementation gênante doit être diminuée.