

**XXIVe CONGRES MONDIAL DE LA ROUTE
MEXICO 2011**

AUTRICHE – RAPPORT NATIONAL

SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS C

**UNE APPROCHE STRATÉGIQUE
A LA SÉCURITÉ :
METTRE LES CONNAISSANCES EN PRATIQUE**

E.-M. Eichinger-Vill
Ministère pour le Transport, l'innovation et la technologie
Vienne, Autriche
eva.eichinger-vill@bmvit.gv.at

B. Lautner
ASFINAG
Vienne, Autriche
bernhard.lautner@asfinag.at

EN ROUTE POUR LA SÉCURITÉ – DES STRATÉGIES POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN AUTRICHE

1. INTRODUCTION

Les accidents routiers entraînent des coûts sociaux et économiques qui coûtent cher à la société. Ces 25 dernières années, de nombreuses stratégies et de nombreux programmes ont été développés dans de nombreux pays au Monde pour établir des standards pour la sécurité routière. Le gouvernement autrichien, sous la direction du ministère des Transports, de l'innovation et de la technologie, a décidé de mettre en place un programme de sécurité routière très complet couvrant la période de janvier 2002 à la fin de l'année 2010 (illustration 1).



Pour la première fois, ce programme a créé une approche structurée du travail de la sécurité routière et présenté une vue d'ensemble des mesures envisageables pour réduire le nombre d'accidents. L'objectif premier a été de réduire le nombre de décès et de blessés. Ceci a pu être atteint grâce à une implémentation et un financement efficaces, une attention portée à l'acceptation politique et sociale, ainsi qu'en prouvant l'efficacité chiffrée du programme. Au sein du Programme de Sécurité Routière, quatre catégories fondamentales ont été prises en compte : le comportement humain, l'infrastructure, la politique générale sur les véhicules et le transport, et le cadre légal. Les catégories comportaient en tout 31 points prioritaires et plus de 100 mesures spécifiques intégrées dans le programme.

Graphique 1 – Programme autrichien de sécurité routière 2002 – 2010

- La catégorie du comportement humain a traité des ceintures de sécurité, de l'alcool et autres drogues, de la vitesse, de la formation théorique et pratique du conducteur, de la sécurité des piétons, de la fatigue du conducteur, des deux-roues motorisés, des distances de sécurité et de l'éducation au trafic routier.
- La catégorie de l'infrastructure s'est focalisée sur la gestion de sites à haut risque, sur la sécurité sur les routes rurales, la sécurité dans les tunnels, sur la conduite à contresens sur les autoroutes, sur la gestion de la sécurité dans les espaces urbains, sur l'implémentation de l'Audit de Sécurité Routière (Road Safety Audit (RSA)) et de l'Inspection de Sécurité Routière (Road Safety Inspection (RSI)), sur les zones de travaux sur l'autoroute, sur les propriétés des surfaces routières, sur la télémétrie de bord de route et les passages à niveau.
- La catégorie des véhicules a inclus l'introduction d'un enregistrement des données d'accidents, la sécurité des véhicules poids lourds, ainsi que la sécurité active et passive des véhicules.
- Enfin, la catégorie sur la politique générale du transport et le cadre légal a couvert les thèmes de la Charte Européenne de Sécurité Routière, du Conseil Autrichien de la Sécurité Routière, des enquêtes indépendantes sur les accidents, du transport des marchandises, de la législation, de l'aménagement du territoire et de leur influence sur les choix modaux.

L'objectif principal du programme était de réduire le nombre d'accidents de la route de 50% en 2010. Cet objectif ambitieux est en accord avec de nombreux objectifs nationaux au sein de l'UE et correspond aussi à l'objectif à long terme de la Commission européenne. Un second objectif visait à réduire le taux de blessés de 20% à fin 2010.

Ce programme a été un succès, et a démontré l'efficacité des efforts conjoints des années passées. Depuis ses débuts, le nombre de tués sur la route a baissé année après année et est désormais passé sous la barre du nombre de tués des premières statistiques officielles, datant du début des années 60. Cette approche structurée et ciblée s'est révélée positive dans le traitement du problème.

Historiquement, les mesures de sécurité routière se sont principalement concentrées sur les accidents causés par les erreurs de conducteurs ou de la technologie. De nos jours, une tendance internationale donne la priorité à des systèmes routiers qui peuvent tolérer des erreurs et qui considèrent la sécurité routière de manière intégrée. Les conducteurs ne doivent pas être considérés comme les seuls responsables des accidents, puisque d'autres aspects de l'environnement routier, comme la conception des infrastructures et la prévision des besoins du trafic routier, des flux et des conflits peuvent également être considérés comme responsables dans une certaine mesure.

2. CARACTÉRISTIQUES DES SUCCÈS DES PROGRAMMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les programmes de sécurité routière réussis se distinguent par des méthodologies bien préparées et à long terme et un catalogue détaillé de mesures et d'évaluations. Ce type de programme devrait de plus être soutenu par une législation de sécurité routière renouvelée, qui définit clairement les objectifs de réduction et qui s'assure que le financement nécessaire est disponible. Tout aussi importantes sont les mesures d'efficacité et de transparence. Pour s'assurer du succès du programme, il est nécessaire de constituer une plateforme dans laquelle les expériences peuvent être discutées, et pour obtenir des soutiens à un niveau régional et local.

Une analyse internationale des programmes de sécurité routière montre que les points suivants contribuent à un programme réussi :

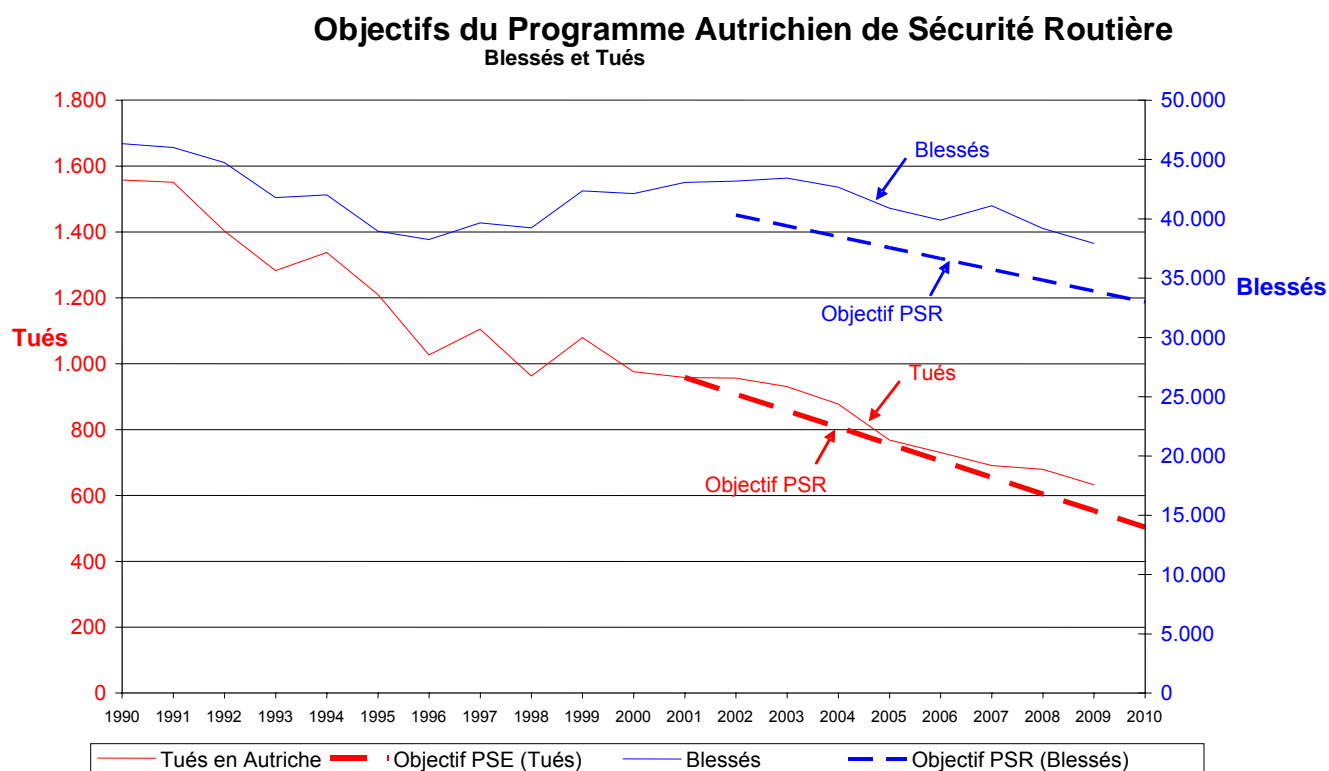
- Développer une stratégie de la politique de sécurité routière à long terme, basée sur une philosophie claire.
- Établir des objectifs quantifiés et atteignables.
- Implémenter le programme au niveau gouvernemental/parlementaire.
- Établir une coopération étroite entre les autorités à tous les niveaux.
- Bénéficier d'un budget de programmation fédéral qui est abondé par des fonds régionaux et locaux.
- Établir un cadre de communication continu entre les acteurs du projet et les citoyens : relations publiques, participations publiques.
- Concevoir des mesures en fonction des problématiques.
- Collecter régulièrement des indicateurs de performance de la sécurité, tels que les vitesses, l'utilisation des ceintures de sécurité et les degrés d'alcool.
- Évaluer et améliorer le programme en continu pour atteindre les objectifs fixés.

3. DÉVELOPPEMENT DES STATISTIQUES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE EN AUTRICHE

Petit à petit, le nombre de tués sur la route a nettement baissé. Le Programme Autrichien pour la Sécurité Routière a prouvé son efficacité : plus de 1400 vies ont été épargnées depuis 2002. Néanmoins, leur nombre était encore de 633 en 2009, pour 37925 accidents. Au début du Programme de Sécurité Routière, près de 1000 personnes décédaient, tandis que le nombre d'accidents avec des blessés se montait à 43000.

Ces dix dernières années, la tendance à la baisse du nombre de tués a pu être observée dans de nombreux pays de l'Europe occidentale et nordique. Il est de notoriété publique que cette tendance est largement due à l'amélioration des équipements de sécurité des voitures, des avancées dans les soins aux accidentés et un meilleur temps de réponse des équipes d'urgences médicales.

Le graphique 2 montre la comparaison entre le nombre d'accidents en Autriche entre 1990 et 2009 et les objectifs du premier Programme Autrichien de Sécurité Routière.

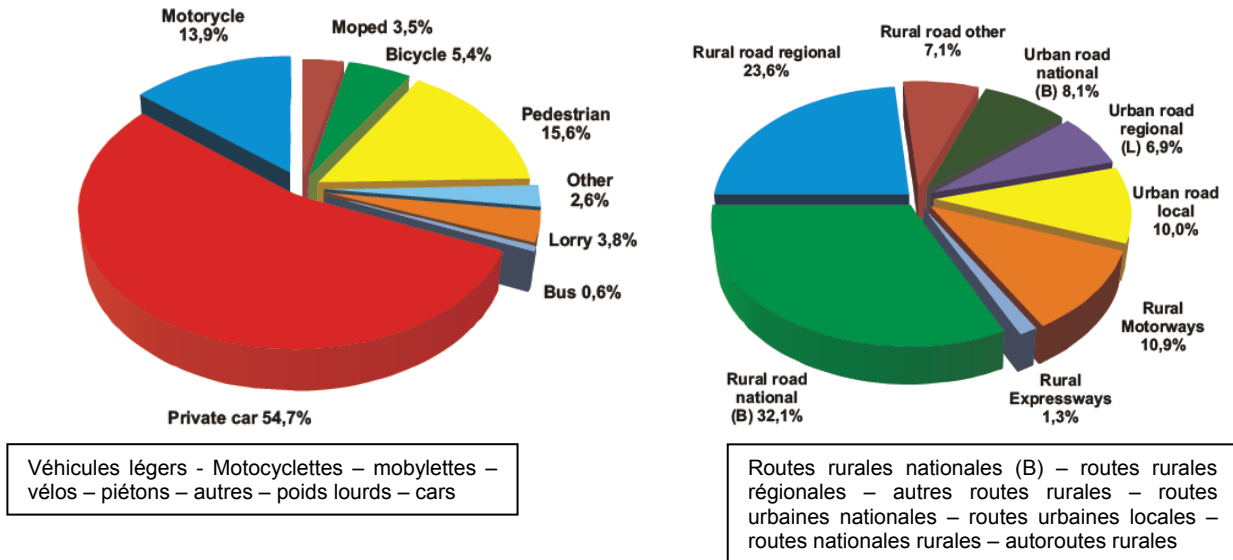


Graphique 2 – Objectifs du Programme autrichien de Sécurité routière (blessés et tués)

Une comparaison du nombre de tués parmi tous les utilisateurs de la route en 2009 montre que les occupants des voitures constituent 54% de tous les tués et se trouvent donc largement à la première place (Graphique 3, gauche). Viennent ensuite les piétons (16%), les motards et leurs passagers (14%), ainsi que les vélocipédistes (6%).

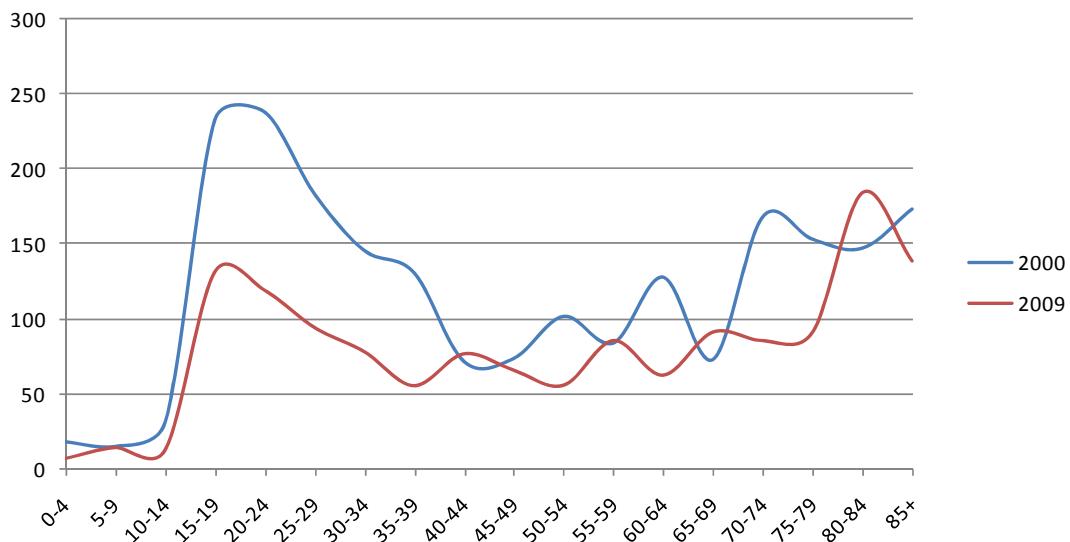
Si l'on considère les tendances, seul le nombre de tués parmi les deux roues motorisées augmente. Le nombre de décès occasionnés par d'autres modes de transport a largement pu être réduit (et plus particulièrement ceux des occupants de la voiture). Le nombre de tués et de blessés occasionnés par l'utilisation d'un deux-roues et celui des piétons a augmenté.

Environ 65% de la majorité des décès ont lieu sur les routes rurales (Graphique 3, gauche). Un quart des accidents fatals se déroule dans les espaces urbains et seulement 11% sur les autoroutes. En ce qui concerne les accidents, la tendance montre une amélioration sur tous les types de routes (urbaines comme rurales), alors que la baisse la plus importante a lieu sur les routes rurales nationales. Pour les tués et les blessés, les baisses se limitent aux routes rurales, tandis que leur nombre stagne dans les espaces urbains. Les routes locales urbaines se sont le moins améliorées.



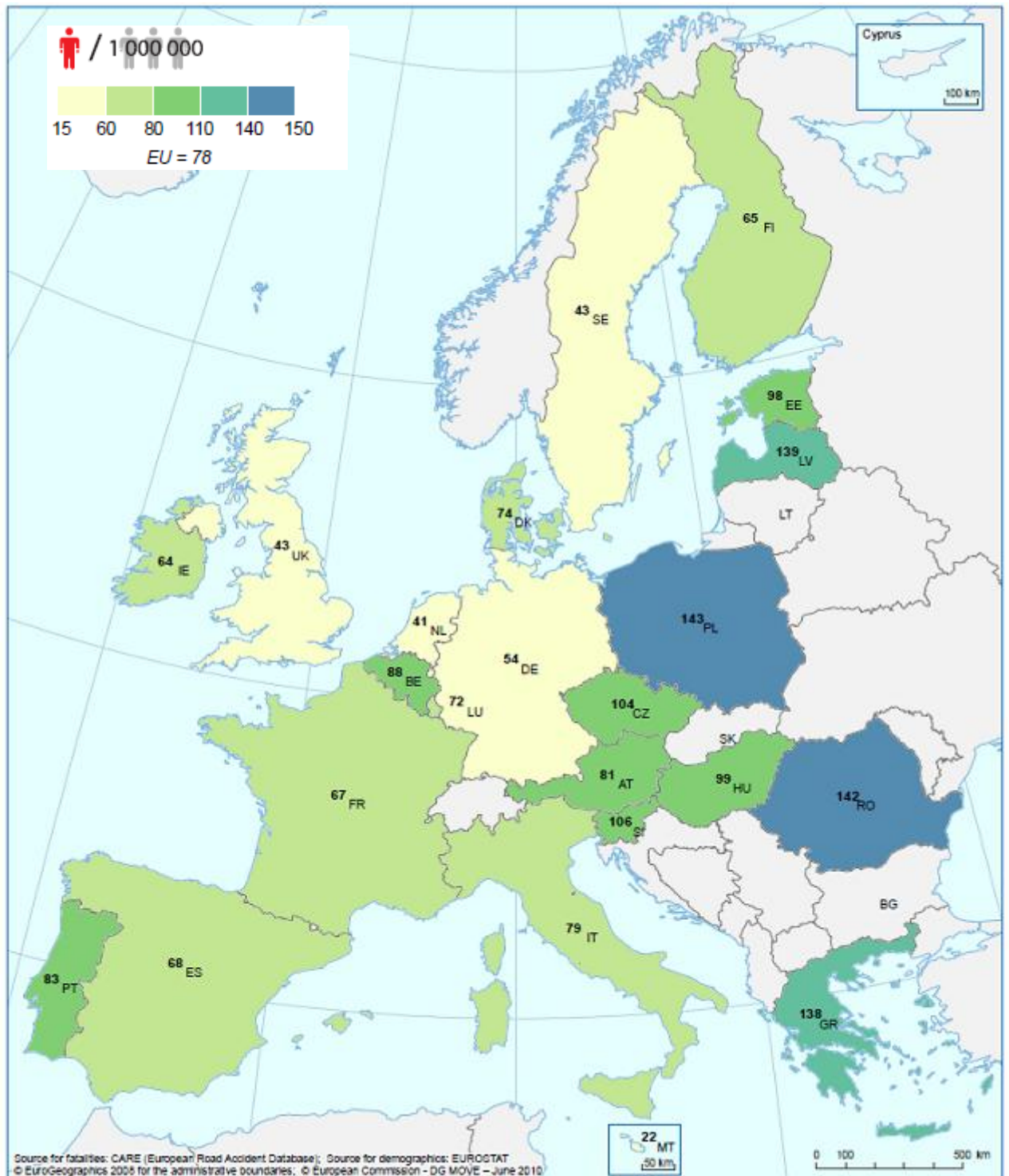
Graphique 3 – Accidents routiers en 2009 par mode de transport (gauche) et type de route (droite)

En comparant les années 2000 et 2009, on peut observer une nette amélioration en ce qui concerne les 15 à 39 ans (Graphique 4). Cela est dû au fait que le Programme Autrichien pour la Sécurité Routière s’est penché en priorité sur cette classe d’âge, et a amélioré la formation théorique et pratique des conducteurs de manière significative, introduisant une limite du taux d’alcool inférieure pour les jeunes conducteurs et créant une prise de conscience des dangers de la conduite à risque parmi les hommes jeunes.



Graphique 4 – Accidents routiers par tranche d’âge

Une comparaison avec d'autres pays européens montre que l'Autriche se trouve toujours dans la moyenne des 27 pays européens et 15% en dessous de la moyenne des 15 premiers pays européens. Certains pays membres de l'Union européenne ont réussi à réduire le nombre de décès routiers au niveau de la moitié du décompte autrichien. Ainsi que le montre le graphique 5, l'Autriche compte 81 décès sur la route par million d'habitants, ce qui est proche de la moyenne européenne de 78 décès. Les meilleurs en Europe sont les Pays-Bas (41), le Royaume-Uni (43) et la Suède (43).



Graphique 5 – Comparatif au sein de l'UE: décès routiers par million d'habitants 2008 (Source: Base de Données des Accidents Routiers de l'UE CARE)

4. COÛTS SOCIO-ÉCONOMIQUES DES ACCIDENTS ROUTIERS

La sécurité routière se révèle être également une question financière. L'Autriche ne peut pas se permettre de continuer à supporter des taux d'accidents qui se traduisent par un coût socio-économique de 5 milliards d'euros par an actuellement. Les coûts socio-économiques suivants sont ceux qui ont le plus fortement contribué aux coûts des accidents sur la route autrichienne :

- Coûts de la souffrance humaine (49%)
- Coûts de dommages aux biens (22%)
- Perte de potentiel économique (18%)
- Coûts administratifs de l'assurance (7%)
- Coûts légaux (2%)
- Coûts des soins médicaux (1%)

Le tableau 1 offre une vue générale des coûts par unité de coût et compare les calculs avec et sans la souffrance humaine.

Tableau 1 – Coûts socio-économiques des accidents de la route en Autriche (2004)

		Coûts (€) incluant la souffrance humaine	Coûts (€) sans la souffrance humaine
Unité de coût	Cost unit	Costs (€), incl. human suffering	Costs (€), without human suffering
Tués	Death	2.461.345	1.287.004
Blessés graves	Serious injury	291.275	55.925
Blessés légers	Slight injury	20.896	2.792
Dommage aux biens (par accident)	Property damage (per accident)	4.075	4.075

En additionnant chaque unité de coûts, les coûts d'accidents surviennent en fonction de la sévérité des blessures et des dommages aux biens. Les coûts totaux pour les accidents routiers en Autriche se montent à 5 milliards d'euros par an. Ce chiffre dépasse les dix milliards d'euros si le coût de souffrance humaine est pris en compte, ce qui est désormais un standard international du calcul des coûts. Ainsi, une économie saine a l'obligation de réduire le nombre d'accidents, ne serait-ce que pour des raisons purement économiques.

5. ANALYSE DES ATTITUDES DES UTILISATEURS DE LA ROUTE

Une base importante pour le développement d'une bonne stratégie de la sécurité routière, dont les mesures sont acceptées par le public, est l'analyse de l'attitude des utilisateurs de la route. Ces attitudes diffèrent selon les pays. L'étude européenne « SATRE 3 » a étudié les opinions des conducteurs autrichiens sur les possibles causes des accidents de voiture. L'un des résultats est repris dans le graphique 6.

L'étude montre qu'en général, les conducteurs autrichiens se sentent aussi concernés par les accidents de la route que par la perte de leur emploi. Les causes actuelles des accidents routiers sont estimées avec réalisme: vitesse élevée, excès d'alcool, distances

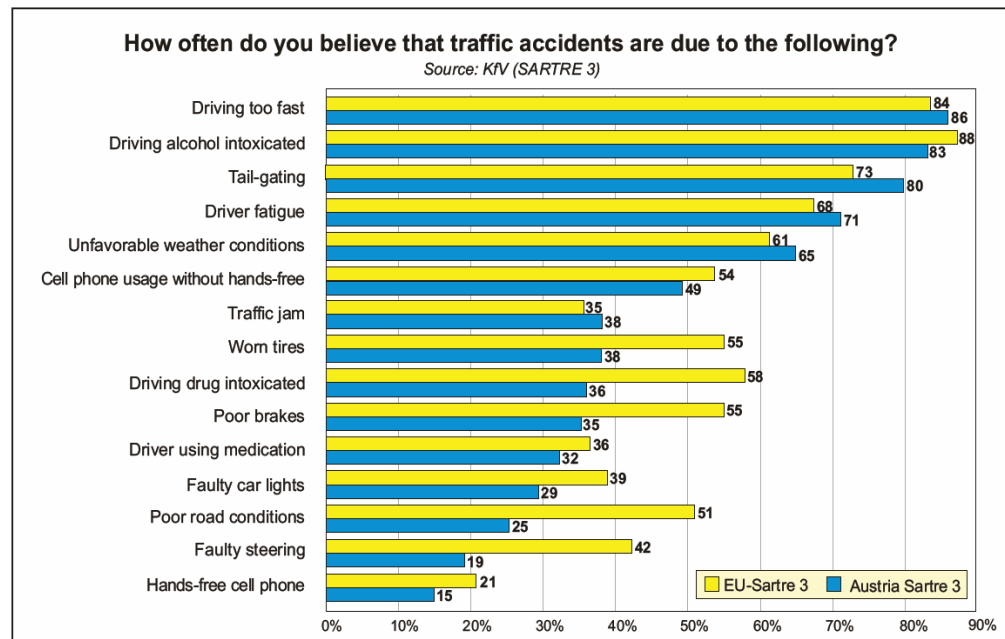
trop rapprochées et fatigue. Malgré cela, et comparés aux autres pays européens, les conducteurs autrichiens sont moins enclins à admettre des manœuvres risquées, comme le fait de traverser un carrefour au feu orange, de doubler une voiture sur une courte distance ou de faire une queue de poisson.

Il y a un consensus en Autriche sur les mesures à adopter pour améliorer la sécurité routière : plus des deux tiers des personnes interrogées considèrent que la répression sévère des infractions au code de la route est utile et appellent à un renforcement de la législation, ainsi qu'à des pénalités plus sévères pour les délits routiers. Il y a un consensus plus important quant à ces mesures en Autriche que dans les autres pays européens.

Quatre personnes interviewées sur cinq approuvent des amendes plus lourdes pour des conducteurs conduisant sous l'effet de l'alcool et pour abaisser la limite de la consommation d'alcool d'un tiers. Cependant, l'Autriche se trouve près du bas du tableau pour soutenir cela. Dans la majorité des pays européens, le soutien à cette mesure est nettement plus important.

Sur 100, combien de fois les accidents de la route sont-ils dus aux causes suivantes ?

- ▶ Vitesse trop élevée
- ▶ Conduite sous influence de l'alcool
- ▶ Queues de poisson
- ▶ Fatigue du conducteur
- ▶ Conditions météo défavorables
- ▶ Usage du téléphone portable sans kit mains libres
- ▶ Embouteillage
- ▶ Pneus anciens
- ▶ Conduite sous l'influence de drogues
- ▶ Mauvais freins
- ▶ Conduite sous l'influence de médicaments
- ▶ Défaut des phares
- ▶ Mauvaises conditions routières
- ▶ Mauvaise conduite
- ▶ Usage du téléphone avec kit mains libres



Graphique 6 – Comparaison des attitudes des conducteurs autrichiens par rapport à l'Union européenne

Si l'on compare les opinions des conducteurs autrichiens avec celles des autres conducteurs des pays européens, l'on découvre que les Autrichiens tendent à être plus sceptiques quant aux équipements technologiques d'avant-garde pour améliorer la sécurité des routes, tels que les régulateurs de vitesse, les éthylotests antidémarrage, ou les systèmes d'alerte pour des erreurs de conduite ou la survenue d'embouteillages.

6. SECURITE ROUTIERE POUR LE FUTUR – DEVELOPPEMENT DU SYSTEME AUTRICHIEN DE SECURITE ROUTIERE 2011 – 2020

Grâce au Programme de Sécurité Routière 2001-2020, l'Autriche a pour ambition de poursuivre ses succès dans la sécurité routière. Au cœur de ce nouveau programme se trouve une approche intégrée des travaux de sécurité routière. La philosophie de la sécurité se construit sur l'approche bien connue des « Systèmes sûrs », de la « Vision Zéro » et de la « Sécurité durable ». L'objectif majeur est de faire de l'Autriche l'un des 5 pays européens majeurs dans ce domaine. La philosophie de la sécurité intègre les « 5S ».

- **S**écurité des infrastructures
- **S**écurité des véhicules
- **S**écurité des utilisateurs de la route
- **S**e partager les responsabilités
- **S**e baser sur des administrations de petite taille

La stratégie de sécurité routière du programme se base sur les pré-requis suivants :

- Les êtres humains feront toujours des erreurs, malgré tous les efforts et toutes les préventions.
- Le système de transport doit être conçu de manière à éviter que les collisions mènent à des accidents fatals ou des blessures graves.
- Les fournisseurs des systèmes de transport ont une responsabilité conjointe en ce qui concerne la sécurité.
- Les usagers des systèmes de transport sont obligés de respecter les réglementations et la capacité du système.
- Une coopération étroite et une coordination des objectifs avec les partenaires primordiaux, comme la police, les acteurs de l'environnement, de la santé, ainsi qu'avec le secteur de l'éducation, les autorités locales et régionales, ainsi que les lobbys sont nécessaires.
- Toutes les mesures sont orientées vers l'atteinte d'objectifs chiffrés à long terme.

Dix domaines prioritaires ont été identifiés pour déterminer – en termes de management par objectifs – quels objectifs numériques concrets et quels potentiels de réduction du nombre d'accidents ont pu être définis. Ces domaines prioritaires sont l'usage des ceintures de sécurité, l'alcool et les drogues, la gestion de la vitesse sur les routes rurales, les usagers de la route vulnérables, les sites à haut risque et la gestion intégrée de la sécurité sur le réseau routier, les passages à niveau, la fatigue et l'inattention, la formation initiale et continue du conducteur.

Le programme se focalise sur la recherche et l'intégration dans les domaines des changements dans la mobilité et dans ce contexte, plus particulièrement, de l'e-mobilité. Comme ils sont très peu bruyants, les véhicules électriques nécessitent un changement de comportement des usagers de la route, et surtout des enfants, des personnes âgées ou des déficients visuels. Les enfants sont actuellement éduqués pour orienter leur comportement sur la route selon le triptyque « Stop – Regarde - Ecoute ». Avec des véhicules électriques, la partie « écoute » n'est plus à l'ordre du jour. Cela doit être considéré le plus tôt possible pour éviter des effets négatifs sur la sécurité routière. Le comportement des véhicules électriques lors d'un accident, et leurs capacités à accélérer ou freiner doivent également être déterminés.

Le Programme Autrichien de Sécurité Routière 2011-2020 est très ambitieux et son implémentation ne sera possible qu'avec le soutien et la coopération de toutes les parties concernées. Néanmoins, l'effort vaut la peine pour chaque vie sauvée et pour éviter les douleurs des victimes, des familles et des amis. Ainsi, le mot d'ordre des travaux de sécurité routière en Autriche n'a pas changé : tout mort sur la route ou blessé grave est de trop !

7. L'APPROCHE SÉCURITÉ D'UNE ENTREPRISE DE LA ROUTE – LE PROGRAMME ASFINAG SÉCURISE ROUTIÈRE 2020

ASFINAG est une entreprise autrichienne intervenant dans l'exploitation et des autoroutes et des routes express, financé à 100% par les droits de passage.

Responsabilités : planification, construction, maintenance, exploitation et financement des autoroutes et des routes express et collecte des droits de passage.

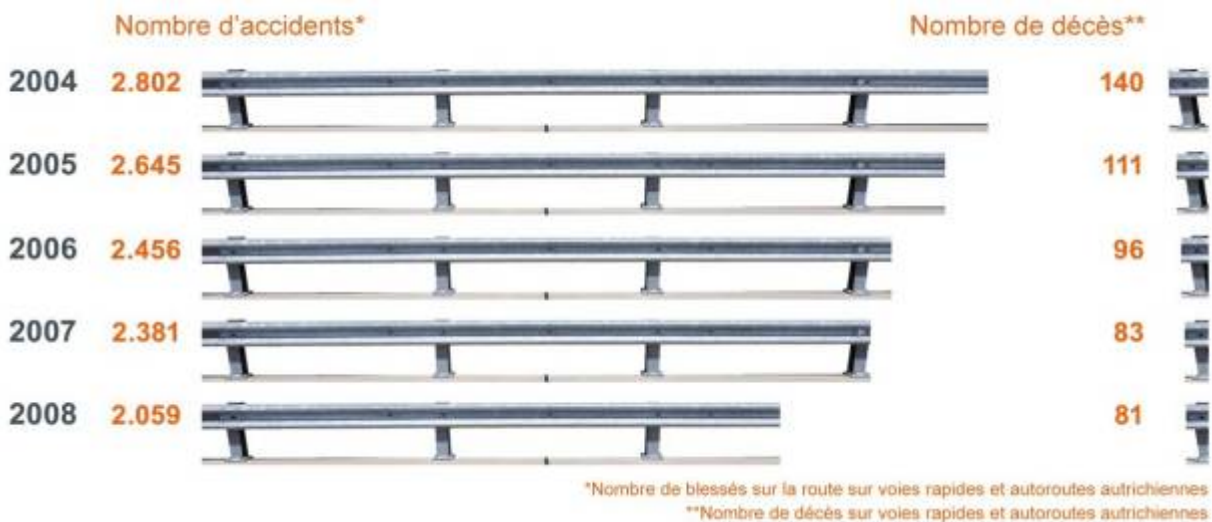
Réseau routier : en exploitation: environ 2170 km, plus de 300 km de tunnels
travaux en projet/en construction : environ 320 km

Salariés : environ 2700

Les autoroutes et les routes express autrichiennes sont déjà bien sécurisées, grâce aux mesures implémentées par ASFINAG ces dernières années. Néanmoins, il reste beaucoup à faire. Chaque accident est une tragédie. Tous les actionnaires du système de transport doivent donner le meilleur pour éviter les accidents et minimiser leurs conséquences. La sécurité routière est une priorité pour ASFINAG.



Graphique 7 – Réseau ASFINAG



Graphique 8 – Accidents et décès sur des routes opérées par ASFINAG

Il est donc nécessaire de mettre en place :

- une approche systématique et programmatique du Système de Gestion de la Sécurité Routière
- un accord avec les cadres législatifs et sociaux et
- un équilibre économique de l'investissement

pour gérer les défis économiques des années à venir et d'atteindre les objectifs communs dans la sécurité routière.



Au sein du Programme de Sécurité Routière ASFINAG, 13 objectifs, 32 priorités et 130 mesures individuelles ont été définis. Ce programme sera systématiquement implémenté.

Les causes d'accident sont aussi complexes que les leviers pour d'éventuelles améliorations. À côté des améliorations structurelles de la route et des bas-côtés, des voies additionnelles et des nouvelles sections de tunnels sont construites pour éviter, quand possible, une circulation croisée. La maintenance des routes (ex. maintenance hivernale et des bas-côtés) sera également améliorée. De nouvelles technologies issues de la télémétrie seront également appliquées pour améliorer la sécurité routière. La communication sera de plus en plus importante – et partiellement

automatisée. L'alerte préalable à un événement n'est pas qu'une question de confort, mais aussi de sécurité.

Graphique 9 – Programme de sécurité routière ASFINAG 2020

Le Programme de Sécurité Routière détaille les engagements d'ASFINAG dans la sécurité routière intégrée à travers trois domaines d'intervention : infrastructure – facteurs humains – véhicules. Par cet engagement, ASFINAG dépasse de loin le métier d'exploitant des

infrastructures et intègre des mesures relatives à la conformité des conducteurs et l'inspection des véhicules. Cela nécessite le soutien des forces de police à l'application des mesures sur tout le réseau et une prise de conscience ciblée des conducteurs.

7.1. L'Approche Systémique et Sécurisée d'ASFINAG

En accord avec les principes généraux d'un Système Sécurité, ASFINAG a complété et étendu sa philosophie aux activités quotidiennes du personnel des autoroutes et customisé les principes généraux au sein du nouveau Programme de Sécurité Routière d'ASFINAG :

- Il est d'une importance primordiale de garantir (et promouvoir) la sécurité maximale de tous les participants du réseau routier, et, dans le cas d'erreurs mineures (limites de la performance humaine), de limiter les conséquences lourdes d'actions erronées (considérant la tolérance biomécanique des humains).
- Un autre principe est celui de la Responsabilité Partagée, c'est-à-dire qu'ASFINAG prend une part active dans la prise de conscience de ses clients.
- Au cœur de ses efforts se trouvent des stratégies accessibles au niveau de stress physique que les humains peuvent supporter (impacts).
- Toutes les mesures seront mises en place en fonction de l'estimation des coûts et des bénéfices : les mesures avec le plus haut potentiel de sécurité ont la priorité.
- Une communication efficace et une structure managériale de toutes les parties concernées assurent l'efficacité du programme.
- Les objectifs de sécurité routière sont mis en phase avec d'autres objectifs économiques (par exemple l'environnement et la santé).

Cela se traduit pour ASFINAG par un nouvel axe stratégique : « Nous vous fournissons un réseau routier sûr et innovant pour l'Autriche ». La collaboration avec les utilisateurs de la route est particulièrement importante pour atteindre le succès. L'attention à l'infrastructure ne peut compenser le risque excessif et la conduite à risque.

Pour intégrer ces principes dans le processus opérationnel, une base de données fiable est requise. Seule une analyse détaillée peut révéler des besoins spécifiques et les bénéfices d'une action ; l'analyse fournit l'opportunité de déterminer des objectifs réalistes et des buts économiques. Pour cette raison, ASFINAG a débuté le processus par une analyse des données détaillées et en calculant un objectif réaliste, mais ambitieux : celui de réduire le taux d'accident de 50% d'ici 2020 avec un investissement d'environ 300 millions d'euros par an dans les mesures destinées à augmenter la sécurité.



Graphique 10 – Objectifs et missions d'ASFINAG

Sur la base des cibles opérationnelles et des mesures prises, des chiffres clés opérationnels peuvent être définis et un processus d'évaluation établi. ASFINAG a mis en place son propre Programme de Sécurité Routière basé sur des objectifs clairs, des définitions, des instructions et environ 130 mesures basées sur 13 sujets prioritaires.



Graphique 11 – Objectifs du Programme de Sécurité Routière ASFINAG 2020

7.2. Méthodologie du catalogue des mesures

Toutes les 130 mesures seront intégrées en 4 périodes dans le programme de sécurité routière :



Graphique 12 – Périodes de mesures

Ci-dessous un exemple d'une mesure pour donner un aperçu de la méthodologie du catalogue et pour montrer les principes de l'Approche du Système Sécurisé.

Domaine visé : 1/13 Standards de la sécurité dans le réseau existant
Priorité : Inspection de Sécurité Routière

Faits majeurs et cible des mesures :

Lors des inspections de sécurité régulières, des déficits potentiels de sécurité dans le réseau routier et ses environs sont documentés à travers des notes standardisées. Les mesures nécessaires seront prises pour faire face aux problèmes avant que les accidents ne se multiplient.

Les inspections d'ASFINAG ont été conduites au niveau de la directive communautaire "Sécurité des Infrastructures" et chaque année, le réseau dans son ensemble (sur des critères simplifiés) et au moins 150 km du réseau sont analysés avec précision, à l'aide du nouveau manuel RSI. Les sections routières nécessitant une inspection approfondie sont soumises à un processus de sélection particulier et les résultats seront mis en pratique. Les employés du Service Routier de l'ASFINAG sont formés selon les résultats de l'inspection pour améliorer leur détection de nouvelles problématiques lors de leurs visites quotidiennes.

En plus, des inspections annuelles de sécurité sont conduites et documentées par le contremaître.

Éléments clés des mesures :

Les éléments clés de chaque mesure sont listés dans le tableau ci-dessous. Pour les mesures de base de la gestion sécuritaire (aussi appelé efforts préparatoires généraux), les données suivantes ne sont entièrement quantifiables ni scientifiquement, ni statistiquement :

Blessés par an	Sur la base de la moyenne de 2004 à 2008 (5 ans) pour chaque point prioritaire		
Tués par an	Sur la base de la moyenne de 2004 à 2008 (5 ans) pour chaque point prioritaire		
Baisse potentielle	En pourcentage (blessés ou tués impliqués) ou en nombre (si disponible : blessés, tués, blessés graves, blessés légers)		
Coûts	Efficience des coûts	Coût d'investissement et dépense annuelle	Analyse coût/bénéfice (médiocre [<1], bon [1-3], excellent [>3])
Cible opérationnelle	Description d'un objectif quantifiable et d'une période selon la priorité		

Liste des mesures :

Toutes les mesures sont listées dans des tableaux, à l'instar de cet exemple, avec une période temporelle précise pour son intégration opérationnelle.

ensemble de départ	court terme	moyen terme	long terme	
				Inspection de sécurité routière
✓	✓	✓	✓	Intégration annuelle d'Inspections de Sécurité Routière détaillées sur au moins 150 km du réseau
✓				Définition exacte de leur statut et utilisation de l'Inspection de Sécurité Routière existant pour répondre à la Directive UE pour la Gestion de la Sécurité (en collaboration avec le Ministère autrichien du transport, de l'innovation et de la technologie)
	✓	✓		Processus de sélection clair et priorisation des sections routières soumises à inspection

7.3. Catalogue des mesures

Le catalogue de 130 mesures constitue le Cœur du Programme de Sécurité Routière. Ses priorités sont les suivantes :

- Inspections de sécurité
- Points noirs et gestion sécurisée du réseau routier
- Marquages routiers
- Signalisations
- Drainage, bas côtés
- Barrières : guides et barrières médianes
- Surveillance et inspection de ponts et tunnels
- Service hivernal
- Contrôle de la végétation
- Extensions du réseau (nouvelles constructions)
- Amélioration du réseau existant
- Audits de Sécurité Routière (RSA)
- Étude de l'Impact de la Sécurité Routière (RSIA)
- Sécurité des employés
- Recherche et développement
- Application
- Communication et prise de conscience
- Sécurité des motocyclettes
- Contrôle du trafic en temps réel
- Plans d'urgence
- Sécurité des tunnels
- Zones de travaux
- Sécurité des poids lourds

Toutes ces mesures et des informations détaillées sur le Programme de Sécurité Routière ASFINAG sont disponibles sur le site : <http://www.asfinag.at/en>.