

**XXIV<sup>e</sup> CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE  
MEXICO 2011**

**NORVÈGE - RAPPORT NATIONAL**

**SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS C**

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

*Auteur:*

Finn Harald Amundsen, ingénieur principal en chef  
Administration du réseau routier public norvégien  
[finn.amundsen@vegvesen.no](mailto:finn.amundsen@vegvesen.no)

## 1. INTRODUCTION

Des années durant, la Norvège a figuré en bonne place dans les statistiques internationales des accidents de la route grâce à des années d'efforts systématiques et interdisciplinaires visant à améliorer la sécurité routière. En 2009, la Norvège s'est classé cinquième pays de l'OCDE ayant le plus faible nombre de morts sur la route proportionnellement à sa population totale.

Ce rapport présente le Plan d'action national 2010-2013 pour la sécurité routière préparé par la Direction des routes publiques, la Direction de la police, la Direction de la santé, la Direction de l'éducation et de la formation et le Conseil norvégien pour la sécurité routière. Les autorités de comté, 19 autres associations et le militaire y ont contribué également.

Ce Plan d'action est le troisième élaboré par la Norvège. Il appuie les efforts d'amélioration de la sécurité sur le principe fondamental Vision Zéro. Il reflète par ailleurs les conditions préalables fixées par le Plan national des transports 2010-2019 qui prévoit de réduire d'un tiers le nombre de morts et de blessés graves au cours de la décennie, et de passer de 1 150 à 950 victimes par an dans les quatre ans.

Le plan d'action identifie les mesures à prendre pour pouvoir atteindre ces objectifs. Au total, il décrit 152 mesures à mettre en œuvre par les acteurs nationaux et présente également des dispositions pour d'autres parties prenantes.

La responsabilité de parties importantes du réseau routier national a été transférée aux autorités de comté au 1<sup>er</sup> janvier 2010 dans le cadre d'une grande réforme de l'administration nationale, faisant des autorités de comté des principaux acteurs en matière de sécurité routière. Le travail sur le plan d'action ayant débuté bien avant la mise en œuvre de la réforme, les priorités des autorités de comté n'ont pas bénéficié de l'attention que mérite ce type de responsabilité. La prochaine révision du plan devrait y pourvoir.

La mise en œuvre du plan sera évaluée chaque année.

## 2. CONTEXTE ET STRATEGIES

L'État a décidé de baser les efforts d'amélioration de la sécurité routière en Norvège sur une vision zéro mort et zéro blessé grave sur les routes : la Vision Zéro. Au cours des débats parlementaires sur le Rapport n°16 (2008-2009) au Storting, Plan national des transports (NTP) 2010-2019, décision a été prise de fixer comme objectif intermédiaire une ambition de réduire d'un tiers le nombre de morts d'ici 2020, ramenant ainsi la prévision de 1 150 victimes en 2010 à un maximum de 775 en 2020 (Figure 1). De ce fait, de quelque 1 150 au début de la période de planification, le nombre de morts et de blessés graves doit passer à environ 950 en 2014.

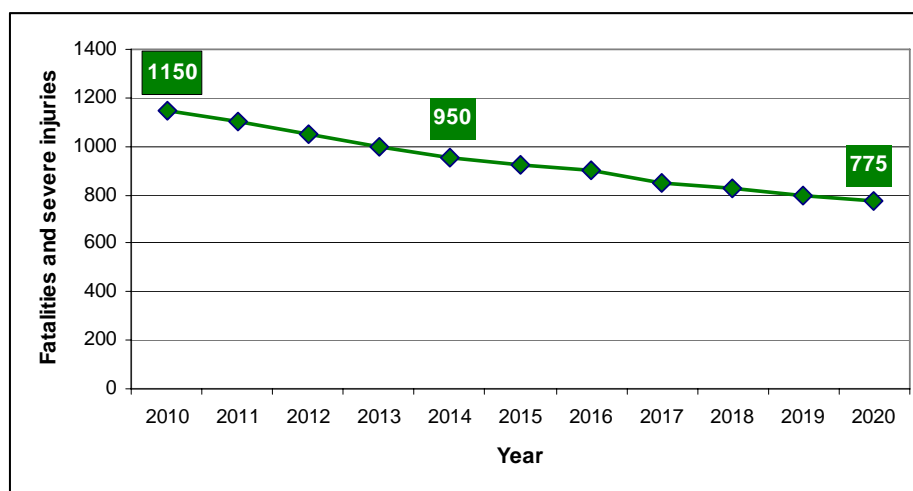


Figure 1 – Baisses du nombre de morts et de blessés graves à réaliser pour atteindre les objectifs cités dans le Rapport n°16 (2008-2009) au Storting – NTP.

L'objet du Plan d'action national 2010-2013 pour la sécurité routière est d'identifier les défis auxquels se heurtent actuellement les efforts norvégiens d'amélioration, et de décrire les mesures qui seront prises au cours de la période de planification pour garantir une progression régulière vers la réalisation des objectifs de l'État. Les financements alloués à la mise en œuvre des mesures décrites par le plan seront affectés aux budgets annuels des directions concernées et du Conseil norvégien pour la sécurité routière.

Les principaux acteurs du plan sont l'Administration du réseau routier public norvégien (NPRA), la police, la Direction de la santé, la Direction de l'éducation et de la formation et le Conseil norvégien pour la sécurité routière.

Les niveaux d'ambition et les priorités visés concordent avec le Plan d'action 2010-2013 de la NPRA, le plan stratégique 2008-2011 des forces de police pour le maintien de l'ordre sur les routes, le plan interdépartemental 'Accidents en Norvège – Stratégie nationale de prévention des accidents faisant des victimes', le plan stratégique 2010-2013 du Conseil pour la sécurité routière et le programme d'action 2010-2013 pour le réseau routier des autorités de comté.

Les efforts d'amélioration de la sécurité et le plan d'action envisagent des mesures dans quatre domaines:

- Mesures visant les usagers de la route;
- Amélioration des routes;
- Mesures visant les véhicules;
- Prévention des blessures.

Aux différents indicateurs définis ont été associées des cibles fixant les objectifs à atteindre d'ici la fin de la période dans les trois premiers domaines. Par ailleurs, des objectifs séparés de réductions ciblées du nombre de morts et de blessés graves ont été adoptés pour trois catégories d'usagers particulièrement vulnérables aux accidents: les jeunes (16-24 ans), les personnes âgées (65 ans ou plus) et les motocyclistes.

Un soin particulier a été pris de fixer des cibles réalistes à la lumière des orientations 2010-2013 des efforts d'amélioration de la sécurité. Si les mesures sont mises en œuvre selon les modalités prévues, nous pouvons donc espérer voir se réaliser les cibles d'indicateur et baisser le nombre de morts et de blessés graves sur les routes à près de 950 victimes en 2014. Il est à noter cependant que la corrélation entre les mesures mises en œuvre, les changements par rapport à la situation actuelle et le nombre de morts et de blessés graves est bien souvent mal documentée. Les étapes nécessaires pour atteindre les objectifs sont donc évaluées à partir d'une combinaison d'estimations et du jugement discrétionnaire de professionnels.

Dans le modèle de structuration retenu pour le plan, la corrélation entre le nombre d'accidents, les indicateurs, les cibles d'indicateur et les mesures peut être illustrée de la manière suivante:

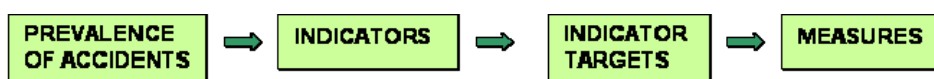


Figure 2 – Relations entre le nombre d'accidents, les indicateurs, les cibles d'indicateur et les mesures.

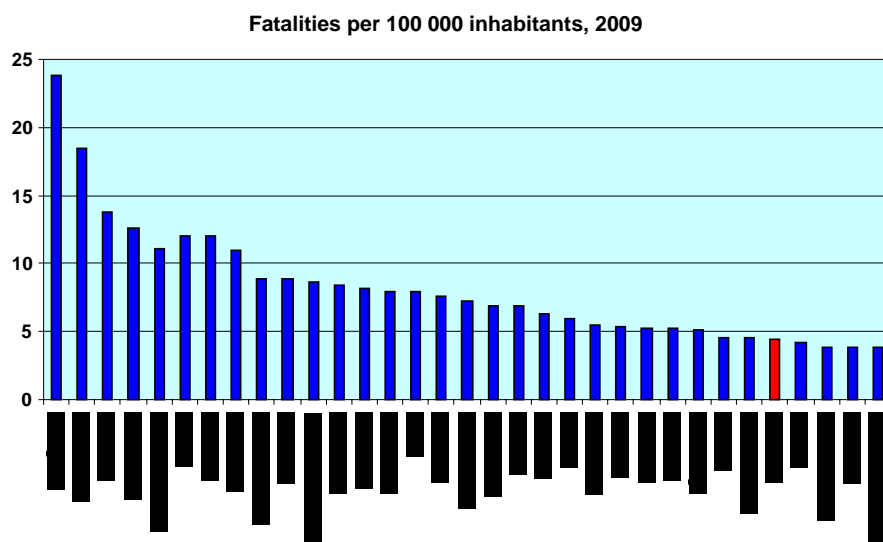
Il en résulte quatre niveaux:

- Niveau 1: Vision Zéro, la base pour tous les efforts d'amélioration de la sécurité routière;
- Niveau 2: L'objectif intermédiaire au niveau du nombre maximum de morts et de blessés graves sur les routes (950 victimes maximum en 2014 et 775 maximum en 2020);
- Niveau 3: Les cibles d'indicateur, autrement dit les objectifs à atteindre pour réaliser l'objectif intermédiaire;
- Niveau 4: Les mesures à prendre pour atteindre les cibles d'indicateur.

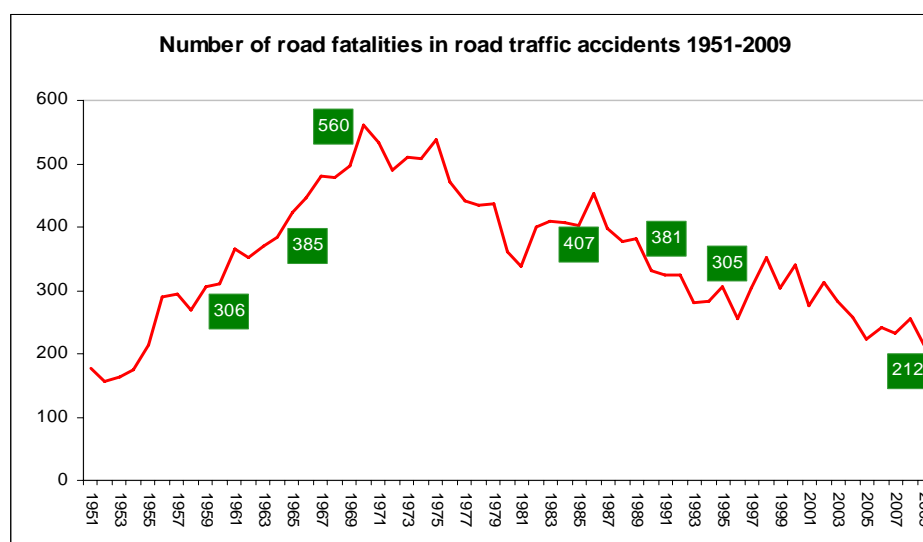
### 3. PREVALENCE DES ACCIDENTS

Le Plan d'action national 2010-2013 pour la sécurité routière contient un certain nombre de schémas illustrant divers aspects de la situation des accidents. Les principales caractéristiques de cette situation et sa tendance évolutive sont résumées rapidement ci-après.

En 2009, la Norvège s'est classé cinquième pays de l'OCDE ayant le plus faible nombre de morts sur la route proportionnellement à sa population (Figure 3).



*Figure 3 – Nombre de morts pour 100 000 habitants en Norvège par rapport aux autres pays de l'OCDE (Source: Forum international des transports - Base de données IRTAD)*



*Figure 4 – Décès dans des accidents de la route sur la période 1951-2009 (Source: Statistiques norvégiennes)*

Jusqu'en 1970, la hausse du nombre d'accidents de la route faisant des victimes a été proportionnelle à l'augmentation du volume de trafic. Depuis, l'évolution a été positive. Le nombre de morts sur les routes est passé de 560 en 1970 à 212 en 2009. En d'autres termes, ce nombre a été divisé par deux entre 1970 et 2009, alors même que le volume de trafic a triplé.

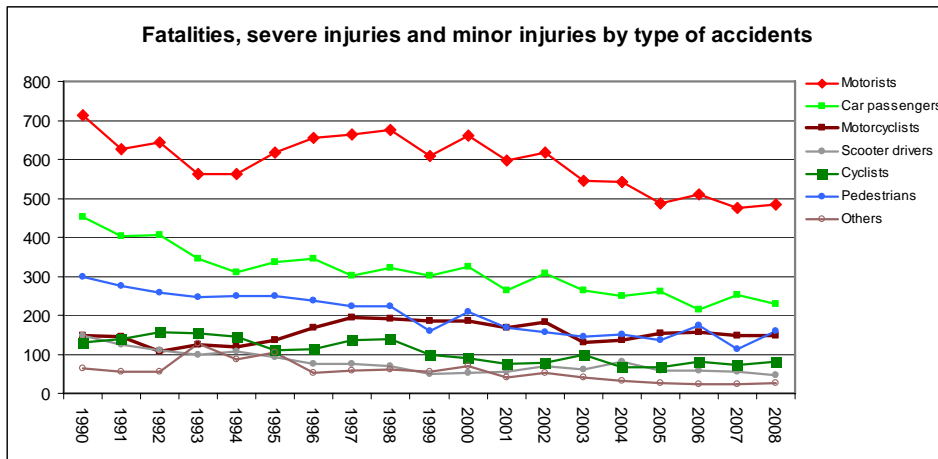


Figure 5 – Répartition des morts et des blessés graves par catégories d'utilisateurs sur la période 1990-2008 (Source: Direction des routes publiques)

La Figure 5 montre que la diminution du nombre de morts et de blessés graves a été la plus importante ces dernières années dans les catégories des automobilistes et de leurs passagers, lesquelles restent néanmoins les plus touchées et doivent continuer à faire l'objet de notre attention.

Le risque de décès des motocyclistes est 10 fois plus élevé que celui des automobilistes et de leurs passagers, environ 6 fois plus élevé que celui des cyclistes, et plus de 8 fois plus élevé que celui des piétons. D'autre part, le risque de décès par kilomètre est plus de 10 fois plus élevé en voiture qu'en avion et en train, et environ 4 fois plus élevé que celui des passagers d'autobus.

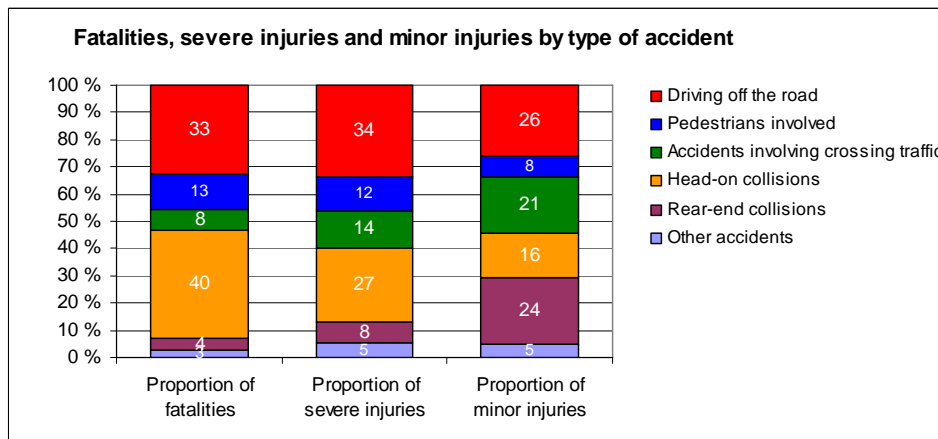


Figure 6 – Décès, blessures graves et blessures par type d'accident. Moyenne 2005-2008 (Source: Direction des routes publiques)

Les collisions frontales et les sorties de route dominent les accidents faisant des morts et des blessés graves (Figure 6). 73% des décès sont consécutifs à des collisions frontales ou à des sorties de route, dont 40% aux seules collisions frontales. En comptabilisant les accidents impliquant des piétons, cette proportion grimpe à 86%.

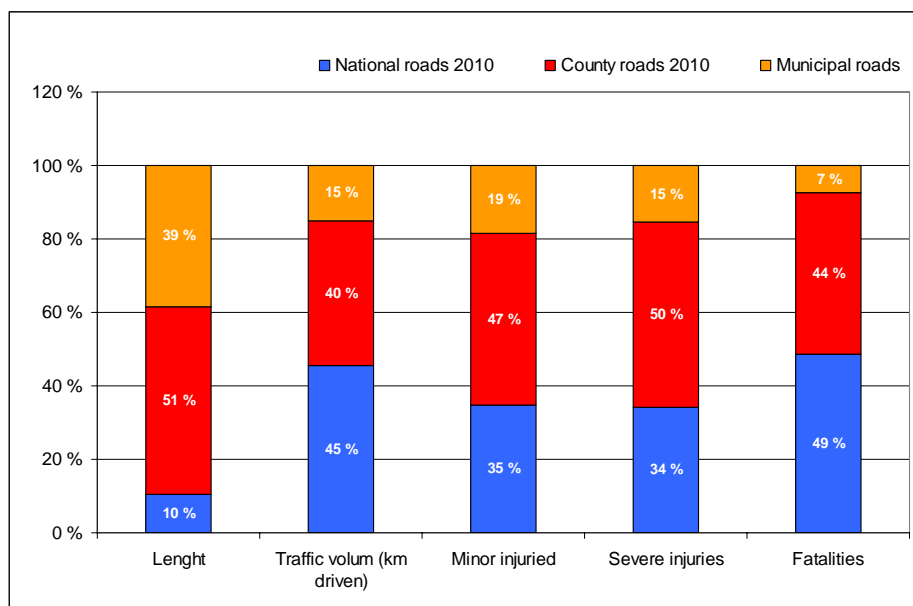


Figure 7 – Gravité des blessures par catégorie de route. Moyenne 2005-2008 d'après la classification routière au 1<sup>er</sup> janvier 2010 (Source: Direction des routes publiques)

Près de 46% des décès et des blessures graves surviennent sur le réseau de comté, et 35% environ sur le réseau national (moyenne 2005-2008).

La Figure 7 montre que 49% des décès se produisent sur l'actuel réseau national, qui ne représente pourtant plus que 10% du kilométrage total des routes publiques. 7% seulement surviennent sur des routes municipales qui représentent 39% de la longueur totale des routes publiques.

Les collisions frontales sont le défi le plus important sur les routes nationales, alors que les sorties de route sont les plus fréquentes sur le réseau de comté, et que les accidents impliquant des piétons surviennent le plus souvent sur les routes municipales. 55% des décès et des blessures graves dans des collisions frontales se produisent sur le réseau routier national. Près de 60% des décès et blessures graves dans des sorties de route interviennent sur le réseau de comté, et 40% des décès et blessures graves chez les piétons surviennent sur les routes municipales.

Degré de blessure	Coût (NOK)
1 décès	33 072 000
1 blessé grave	9 734 000
1 blessé léger	998 400

Tableau 1 – Coûts des accidents pour différents degrés de blessure en NOK (prix 2009) (Source: NPRA)

Le coût social total des accidents de la route a été estimé à près de 28 milliards de NOK par an. Ce chiffre tient compte des coûts des accidents provoquant des blessures non retenus dans les statistiques officielles, ainsi que des dégâts matériels déclarés aux compagnies d'assurance. Le Tableau 1 a été établi d'après la répartition des coûts par degré et par type de blessure.

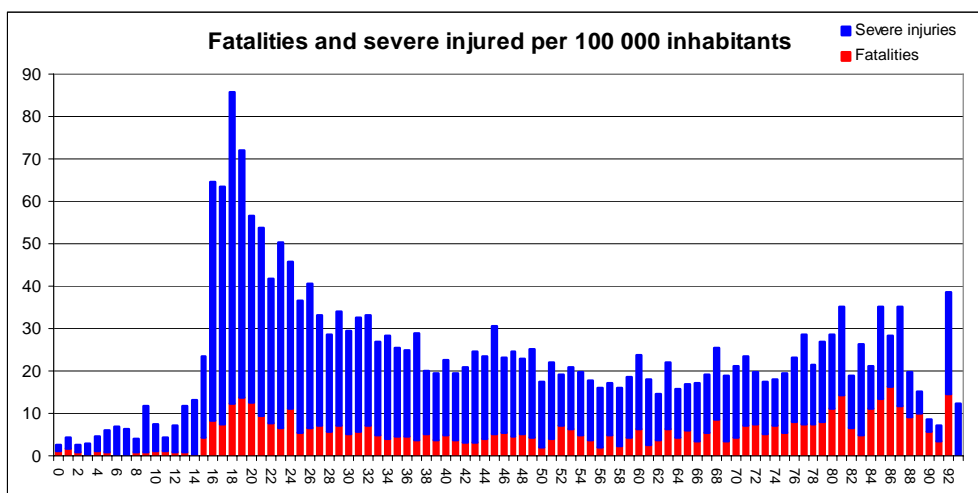


Figure 8 – Répartition des décès et des blessures graves par tranche d'âge pour 100 000 habitants. Moyenne 2005-2008 (Source: Direction des routes publiques)

Les chiffres enregistrés chaque année pour 100 000 habitants sont de quelque 70 morts ou blessés graves chez les 16-19 ans et de près de 20 chez les 40-70 ans. Le risque de sortie de route est environ 40 fois plus élevé chez un conducteur de 18 ans jeune titulaire du permis de conduire que chez un conducteur expérimenté. Concernant le nombre de décès pour 100 000 habitants, nous observons néanmoins que le niveau de risque est globalement le même chez les personnes âgées et chez les plus jeunes automobilistes (Figure 8).

Environ 20% des décès et des blessures graves surviennent aujourd'hui dans des secteurs densément bâtis et 80% en dehors, contre respectivement 35 à 40% et 60 à 65% au début des années 1990.

Les accidents impliquant des piétons et des cyclistes sont prédominants dans les secteurs densément bâtis ou urbains, alors que les collisions frontales et les sorties de route dominent parmi les accidents les plus graves en dehors de ces secteurs.

#### 4. MESURES

Le plan d'action prévoit au total 152 mesures de sécurité que les institutions nationales de l'Administration du réseau routier public norvégien, la police, la Direction de la santé, la Direction de l'éducation et de la formation et le Conseil pour la sécurité routière sont tenus de mettre en œuvre sur la période 2010-2013. Ces mesures ont été choisies et formulées selon des exigences spécifiques d'après les grands principes de Vision Zéro. Ces mesures doivent, le plus possible:

- être spécifiques et concrètes et pas simplement des déclarations d'intention;
- être différentes et complémentaires des efforts antérieurs. De «vieilles» mesures qui méritent d'être poursuivies ont été incluses;
- avoir le potentiel de procurer un avantage escompté en termes de sécurité routière ;
- être formulées de façon à faciliter le suivi.



Les mesures se subdivisent en quatre grands types: les mesures visant les usagers de la route, l'amélioration des routes, les mesures visant les véhicules et la prévention des blessures.

#### 4.1 Mesures visant les usagers de la route

Le plan définit deux approches en la matière. Primo, mettre en œuvre des mesures visant les types d'accidents ou les catégories d'usagers dans lesquels le nombre de morts et de blessés graves est le plus élevé. Secundo, mettre en œuvre des mesures de prévention, destinées en particulier aux enfants et aux jeunes, selon l'idée que les bons comportements s'acquièrent au jeune âge. Les principaux instruments concernant les usagers sont la formation, l'information et le contrôle.

79 mesures différentes sont décrites dans le chapitre relatif aux usagers de la route. La NPRA s'est engagée à suivre (seule ou en partenariat) 43 de ces mesures, la police 27, la Direction de l'éducation et la formation 3, la Direction de la santé 1 et le Conseil pour la sécurité routière 30.

La présentation des mesures visant les usagers a été structurée de la façon suivante:

- Rôles et responsabilités des usagers de la route;
- S'informer sur la circulation;
- Formation des conducteurs;
- Mesures spéciales pour les jeunes;
- Campagnes et information;
- Contrôle et surveillance;
- Pénalités et sanctions;
- Mesures visant les usagers basées sur le STI.

Exemples:

- Lancer une étude sur différentes infractions au code de la route sanctionnées par le retrait du permis de conduire, mentionnant les valeurs seuil pour les dépassements de limite de vitesse;
- Mettre en œuvre la campagne «N'oubliez pas la ceinture!», prévoyant un contrôle ciblé et une communication de masse à l'intention des jeunes conducteurs et de leurs passagers;
- Concentrer le nombre de tests d'alcoolémie aux heures et dans les endroits où le risque d'accidents est le plus élevé;
- Réunir des supports pour la formation à la sécurité routière dans les écoles.

## 4.2 Amélioration des routes

Dans l'approche de Vision Zéro, le système routier doit être conçu de manière à promouvoir les bons comportements et à éviter le plus possible que des erreurs humaines aient des conséquences graves. Ces perspectives sont réalisables par un effort important d'amélioration des infrastructures physiques en termes d'investissements, d'exploitation et d'entretien. De plus, Vision Zéro doit rester un principe de base pour toute planification régionale et des transports.

46 mesures différentes sont décrites dans le chapitre relatif à l'amélioration des routes. La NPRA s'est engagée à les suivre toutes et la police 1.

La présentation des mesures d'amélioration des routes a été structurée de la façon suivante:

- Grands projets routiers;
- Projets de moindres investissements sur les routes existantes;
- Exploitation et entretien;
- Limites de vitesse;
- Planification régionale et des transports;
- Événements sur les routes publiques;
- Mesures relatives aux routes basées sur le STI.

Exemples:

- Aménager un terre-plein central sur 93 kilomètres de routes nationales à deux et trois voies;
- Poursuivre les contrôles de sécurité routière et le travail d'amélioration immédiate des routes où les accidents sont fréquents ou très graves;
- Finaliser la définition de nouveaux critères de limitation de vitesse en dehors des zones urbaines.

## 4.3 Mesures visant les véhicules

Les normes de sécurité des véhicules revêtiront une importance considérable pour atteindre les objectifs de réduction du nombre de morts et de blessés graves. Les activités de contrôle chercheront à vérifier qu'une proportion croissante des véhicules est conforme aux obligations réglementaires. Parallèlement, il conviendra d'encourager l'utilisation de nouvelles technologies de véhicule dont l'effet sur la sécurité routière a été démontré comme positif.

25 mesures sont décrites dans le chapitre relatif aux véhicules. La NPRA s'est engagée à en suivre 24 et la police 2.

La présentation des mesures visant les véhicules est structurée de la façon suivante:

- Inspections des véhicules;
- Mesures relatives aux véhicules basées sur le STI;
- Mesures visant les motoneiges et les véhicules tout terrain.

Exemples:

- Promouvoir une proposition de rendre les éthylo-tests antidémarrage obligatoires dans tous les contrats avec les prestataires de transport travaillant pour l'agence;
- Étudier les possibilités de classer les véhicules tout terrain dans une catégorie distincte, en rendant obligatoires la formation et le permis de conduire/la documentation de l'aptitude à les conduire;
- Instaurer des inspections où les véhicules sont sélectionnés par reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation.

#### 4.4 Prévention des blessures

Une préparation médicale d'urgence adaptée, à l'hôpital et en dehors, peut contribuer grandement à Vision Zéro en cas d'accidents. Un traitement optimal pourrait sauver 20 à 25% des personnes qui meurent aujourd'hui des suites de leurs blessures.

2 mesures sont décrites dans le chapitre relatif à la prévention des blessures. La Direction de la santé s'est engagée à les suivre toutes les deux.

La présentation est structurée de la façon suivante:

- Conditions pour la préparation médicale d'urgence;
- Contributions du public et des proches parents sur le lieu de l'accident;
- Prise en charge des accidents par les services de santé.

Exemple:

- Revoir les réglementations quant au devoir des médecins, des psychologues et des opticiens à signaler les personnes dont l'état de santé est incompatible avec la détention d'un permis de conduire.

## 5. CONTRIBUTIONS DES AUTORITES DE COMTE

### 5.1 Accidents sur le réseau routier de comté

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, la NPRA a transféré aux autorités de comté la propriété et la responsabilité de 17 120 kilomètres de routes nationales. Le réseau de comté totalise désormais près de 44 000 kilomètres, soit 51% de l'ensemble du réseau public, ce qui fait des autorités de comté les plus grands administrateurs routiers de Norvège.

La reclassification en 2010 d'un grand segment du réseau jusqu'alors national en réseau de comté a modifié les statistiques d'accidents. Auparavant, 18% des décès et des blessures graves survenaient sur les routes de comté, une proportion que la réorganisation du réseau a portée à 49% (voir la Figure 6 du Chapitre 3).

La Figure 8 montre qu'après reclassification des routes, 4 comtés seulement concentrent la majorité des décès sur leurs routes nationales (Hedmark, Sogn og Fjordane, Oppland et Finnmark). Dans tous les autres comtés, Oslo excepté, les autorités relèvent actuellement les défis les plus importants. Dans le Vestfold, 76% des décès et des blessures graves surviennent désormais sur le réseau de comté.

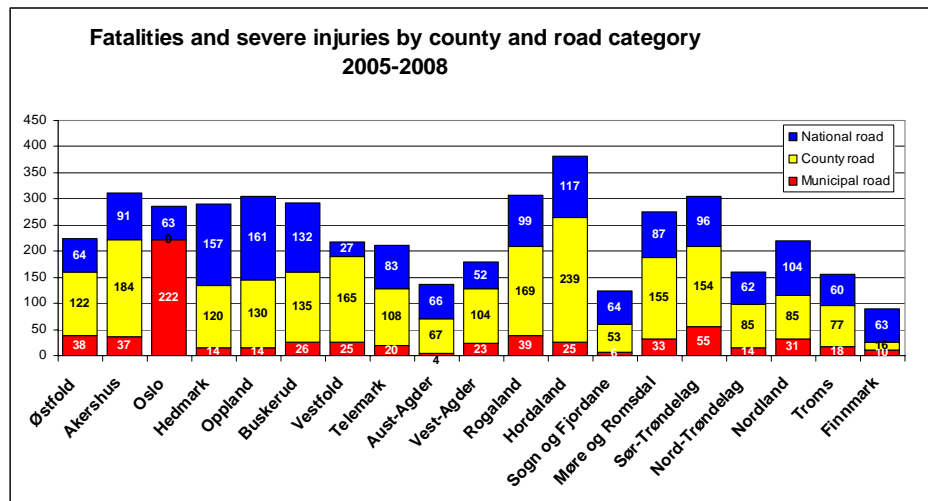


Figure 8 – Nombre total de morts et de blessés graves sur la période 2005-2008, d'après la classification routière en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2010 (Source: Direction des routes publiques)

## 5.2 Rôles et responsabilités des autorités de comté

La Section 40a de la Loi de circulation routière dispose que les autorités de comté sont chargées de proposer et de coordonner les efforts pour améliorer la sécurité dans le comté.

Les autorités de comté assument cette responsabilité de différentes manières, dans la pratique aussi bien qu'en matière d'organisation politique et administrative. Les conseils de comté décident à qui revient la responsabilité politique formelle de la sécurité routière – au conseil de comté, au comité exécutif du comté, à un comité permanent ou à un sous-comité distinct (par exemple, le comité de sécurité routière du comté).

La plupart des autorités de comté ont un comité de sécurité routière distinct réunissant des politiques et d'autres membres consultatifs qui, sans avoir de droit de vote, peuvent assister aux réunions, prendre la parole et soumettre des propositions. La NPRA fait généralement office de secrétariat du comité. Certains comtés ont créé des groupes administratifs inter-agences ou des groupes de travail spéciaux relevant d'un comité permanent à nomination politique.

Les principaux acteurs de cette structure organisationnelle, qui interviennent également en tant que membres de comité consultatif, sont les autorités de comté (communication, santé publique, éducation), la NPRA, la police, la police de la route, le Gouverneur du comté (santé et éducation) et le Conseil pour la sécurité routière.

Un petit nombre de comtés ont mobilisé des acteurs supplémentaires, l'association norvégienne des auto-écoles et l'association des transporteurs norvégiens par exemple, comme membres consultatifs au sein de leurs comités de sécurité routière.

L'autorité de ces comités est variable selon les domaines. Ils conseillent les comités permanents sur la communication mais sont décideurs dans certains domaines spécifiques.

Depuis la réforme administrative, certains comtés ont entrepris de réviser la nature et l'organisation des efforts d'amélioration de la sécurité et le lien avec la NPRA. Certaines autorités ont décidé de prendre une part plus active à l'amélioration de la sécurité sur leur territoire et assument les fonctions de secrétariat pour le comité de sécurité routière du comté.

### 5.3 Priorité à la sécurité routière dans les orientations politiques des comtés

Propriétaires routiers de premier ordre, les autorités de comté occupent une position clé au niveau des efforts d'amélioration de la sécurité. Au cours des débats sur le Rapport n°12 (2006-2007), *Avantages régionaux – un avenir régional*, le Storting a rappelé l'importance d'assurer un niveau optimal de sécurité routière dans tous les comtés (voir la Recommandation n°166 (2006-2007) au Storting). Ce point a été abordé et détaillé dans la Proposition n°68 (2008-2009) à l'Odelsting.

Dans ce plan d'action pour l'amélioration de la sécurité routière, les priorités des autorités de comté n'ont pas bénéficié de l'attention que mérite ce type de responsabilité. Il est prévu de renforcer les contacts avec les autorités de comté lors de la prochaine révision du plan d'action. Le plan tiendra alors davantage compte des efforts et des plans locaux.

La plupart des comtés ont préparé des plans séparés pour la sécurité routière, qui sont discutés et approuvés par le conseil de comté ou le comité permanent sur les communications. De même, des plans annuels sont compilés sur la base des plans d'action. La responsabilité de cette planification est le plus souvent déléguée au comité de sécurité routière ou à une commission correspondante. Les plans de sécurité routière des comtés suivent en général la période de planification du Plan national des transports.

À l'heure où le plan d'action était imprimé, plusieurs autorités de comté entamaient tout juste ou préparaient encore de nouveaux plans d'action pour la sécurité routière. Un tout petit nombre a décrété un plan d'action pour la période 2010-2013. D'autres ont opté pour une prolongation du plan existant pour 2006-2009 afin d'évaluer les effets de la réforme administrative.

## 6. AUTRES CONTRIBUTEURS

Les acteurs à l'appui de ce plan d'action seront responsables de la plupart des mesures prévues pour améliorer la sécurité. Plusieurs autres acteurs contribuent néanmoins et, vraisemblablement, ont également contribué par le passé, à l'évolution positive observée depuis 1970 quant au nombre de morts et de blessés graves dans des accidents de la route. Des groupes d'intérêt organisés et le militaire sont les principaux contributeurs aux efforts nationaux d'amélioration de la sécurité routière.

Dans le cadre de ce plan d'action, différents groupes d'intérêt organisés ont présenté les mesures en faveur de la sécurité qu'ils prévoient de mettre en œuvre sur la période 2010-2013.

Ces organisations sont:

- l'Association des importateurs de véhicules tout terrain;
- l'Association norvégienne des auto-écoles;
- l'Association des importateurs de pneus;
- la Fédération des associations de la vie au grand air;
- le Club automobile royal de Norvège;
- l'Association nationale des accidentés de la route;
- la Société pour la tempérance des usagers de la route;
- l'Association des importateurs de motos;
- l'Association norvégienne de l'automobile;
- l'Association des transporteurs norvégiens;
- l'Union motocycliste norvégienne;
- l'Association norvégienne des sports motorisés;
- l'Association des retraités norvégiens;
- l'Association norvégienne des propriétaires de taxi;
- le Conseil de l'information routière;
- le Forum norvégien pour la sécurité;
- l'Association des importateurs de motoneiges;
- l'Association cycliste nationale;
- la Fédération norvégienne des sociétés de transport.

Les efforts du militaire en matière de sécurité routière sont décrits dans des plans à long terme et des plans d'activité annuels. Le Plan d'action stratégique 2009-2012 pour la sécurité routière est le quatrième plan à long terme. Le militaire appuie l'essentiel de leurs efforts d'amélioration de la sécurité routière sur le Plan d'action national 2006-2009, et leur planification à long terme sur Vision Zéro. Elles ont signé des accords de coopération avec la NPRA, le Conseil pour la sécurité routière et l'Association norvégienne des auto-écoles. Ces organisations ont de ce fait intégré le groupe de gestion de militaire pour la sécurité routière. Le militaire participe aux conférences annuelles sur la sécurité qu'organisent la NPRA, le Conseil pour la sécurité routière et d'autres agences.

Un élément clé du plan d'action du militaire est l'amélioration de la qualité et de la portée de la formation de leurs conducteurs. Un centre de compétence autonome a été créé en association avec l'école des transports du militaire, et un plan complet pour la formation des conducteurs a été élaboré.

## **7. SUIVI**

Ce plan d'action fera l'objet de rapports annuels de suivi sur les «Efforts d'amélioration de la sécurité routière en Norvège». Ces documents feront le point sur les progrès enregistrés au niveau des objectifs et des cibles d'indicateur intermédiaires, et sur la mise en œuvre des mesures indiquées par les différents acteurs.

## **8. REFERENCES**

Statens vegvesen et. al. (2010) Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010-2013.