

Groupe d'Etude de P.R.D.A.

Accidents de la route

Police de l'Etat d'Arkansas

Sécurité routière

(Traduction de M. BAUDOIN)

638

SERVICE DE POLICE DE L'ETAT D'ARKANSAS

SECURITE ROUTIERE

INTRODUCTION

L'une des premières étapes dans l'exécution du PPBS est l'établissement d'une structure de programme pour l'étude des principaux centres d'intérêts.

La structure de programme est destinée à fournir une ossature pour une programmation planifiée.

C'est une combinaison des activités du gouvernement faite, de manière à montrer, comment ces activités se rapportent aux buts du gouvernement.

Cette note propose une structure de programme, dans le secteur de la sécurité routière, essentiellement reliée au Service de Police d'Etat de l'Arkansas - La raison d'être fondamentale de cette structure est développée ci-après.

La réflexion sera faite sur un plan très général, sans référence particulière aux activités habituelles du Service.

Le dernier chapitre de la note étudie, sans grand développement, les relations des services de police avec le programme de structure.

...

Cette première approche doit être considérée comme une tentative, une première étape, vers l'implantation de processus pour la planification qui sont fondés sur une analyse continue des problèmes de l'état en matière de sécurité routière.

CONTEXTE DU PROGRAMME DE LA SECURITE ROUTIERE

Une grande partie de l'activité du service de Police d'Etat se rapporte à la sécurité routière.

En examinant le rôle du Service, il est important de placer les objectifs de sécurité routière dans le contexte des objectifs du transport routier et, en allant plus loin, du programme global de transport de l'état.

Dans le jargon de l'analyse de système, une augmentation de la sévérité de la réglementation de la vitesse doit être reliée à ses effets sur la vitesse des véhicules, la vitesse des véhicules a ses effets sur la sécurité routière, la sécurité routière a ses effets sur le transport routier et enfin le transport routier a ses effets sur le système global des transports.

L'objectif de construire un bon programme de transport peut s'exprimer dans les termes suivants :

. PERMETTRE AUX USAGERS DE SE DEPLACER RAPIDEMENT D'UN POINT A UN AUTRE A L'INTERIEUR DE L'ETAT, EN SECURITE ET DANS LE CONFORT (OU D'UNE MANIERE AGREABLE).

...

En principe, les critères qui pourraient être appliqués pour évaluer les éléments d'un système de transport pourraient inclure :

- . UN TRAIN DE MESURE DU NIVEAU DES FLUX DE MOUVEMENT DE PERSONNES INCLUANT LES TEMPS DE TRANSIT ACTUEL ET LES RETARDS,
- . UN TRAIN DE MESURE DE SECURITE TEL QUE LE TAUX D'ACCIDENTS, LE TAUX DE MORTALITE ET LE TAUX DE BLESSES,
- . UNE REPARTITION PEUT-ETRE ESSENTIELLEMENT QUALITATIVE, DU CONFORT ET DE L'AGREMENT DU TRANSPORT.

De plus, en regardant l'ensemble du problème de transport, l'attention des analystes doit s'attacher aux effets secondaires tels que les impacts du développement économique et esthétique sur le paysage. Ceci peut avoir une grande importance.

Evidemment, l'analyse du problème global de transport est une tâche gigantesque qui ne pourrait être menée à terme que dans l'absolu.

En pratique, des parties du problème global seront examinées mais ces parties devront être analysées dans le contexte des problèmes généraux. Par exemple quoi qu'il soit difficile de prévoir les impacts d'une mesure particulière de sécurité routière sur le temps de déplacement, on peut essayer de déterminer si oui ou non ces effets sont significatifs et estimer de la façon la plus précise l'étendue de l'impact.

...

OBJECTIFS DE SECURITE ROUTIERE

Dans cette note nous avons, pour différentes raisons, décidé de n'examiner qu'une partie des problèmes de transport, la sécurité routière. Un objectif général du programme de sécurité routière pourrait être :

. La réduction du nombre des morts, les conséquences et la gravité des blessures, et la perte matérielle due aux accidents de la route.

Nous devons insister de nouveau sur le fait que ces objectifs ne peuvent être poursuivis d'une manière isolée. Les progrès vers ces objectifs doivent être contrebalancés par les progrès vers d'autres objectifs peut-être incompatibles du domaine du transport et des secteurs avoisinants.

En structurant un schéma pour l'analyse, l'évaluation et la planification de la sécurité routière, nous choisissons de scinder le problème en trois composantes principales liées à la prévention ; le chauffeur, le véhicule et l'infrastructure (ou plus généralement l'environnement dans lequel évoluent le chauffeur et le véhicule).

En plus, il y a d'autres problèmes liés aux services après-accidents et aux moyens de soutien

...

Notre formulation initiale du problème suppose que les caractéristiques de chacun des éléments précédents du système de transport par véhicule ont un effet sur la progression vers l'objectif de sécurité routière. Dans chacun de ces secteurs, notre but ultime à travers l'analyse, est d'obtenir une meilleure information sur ce que l'Etat (et en particulier, le Service de Police) peut faire pour agir sur la sécurité.

Dans cette recherche, il est reconnu que l'Etat fait déjà beaucoup, à travers des activités telles que l'édiction et le renforcement des lois de la circulation, l'encouragement de la formation des conducteurs, l'examen de ses capacités et le lancement des campagnes de sécurité. En considérant le long terme, l'utilisation du P.P.B. a comme but de promouvoir l'analyse de ces activités, de façon à faire le plan d'un programme équilibré, dirigé vers les objectifs d'un bon système de transport. Notre but est de voir plus nettement où de nouveaux programmes devraient être soit implantés, soit améliorés ou étendus soit enfin réduits ou éliminés.

QUALITES DU CONDUCTEUR.

En nous arrêtant en premier lieu sur le conducteur, nous choisissons comme donnée d'approche de nos objectifs :

. La réduction du nombre et de la gravité des accidents par l'initiation à une plus grande compétence et responsabilité de l'opérateur.

...

Idéalement, nous aimerions que chaque conducteur de véhicule soit pleinement qualifié physiquement, qu'il ait une connaissance approfondie de la conduite d'un véhicule et qu'il soit responsable de sa façon de conduire un véhicule dans différentes conditions. Si cela était le cas, alors la législation contrôlant la conduite des véhicules pourrait être dirigée uniquement vers l'établissement des règles rendant efficace l'écoulement de la circulation.

Mais cela n'est pas le cas. Par exemple, si un examen parfait pouvait être conçu pour mesurer les capacités du conducteur et si les résultats d'un tel examen étaient classés, nous pourrions nous attendre à avoir une distribution de points représentatifs de la compétence, très dispersés comme on le voit schématiquement dans la page 1.

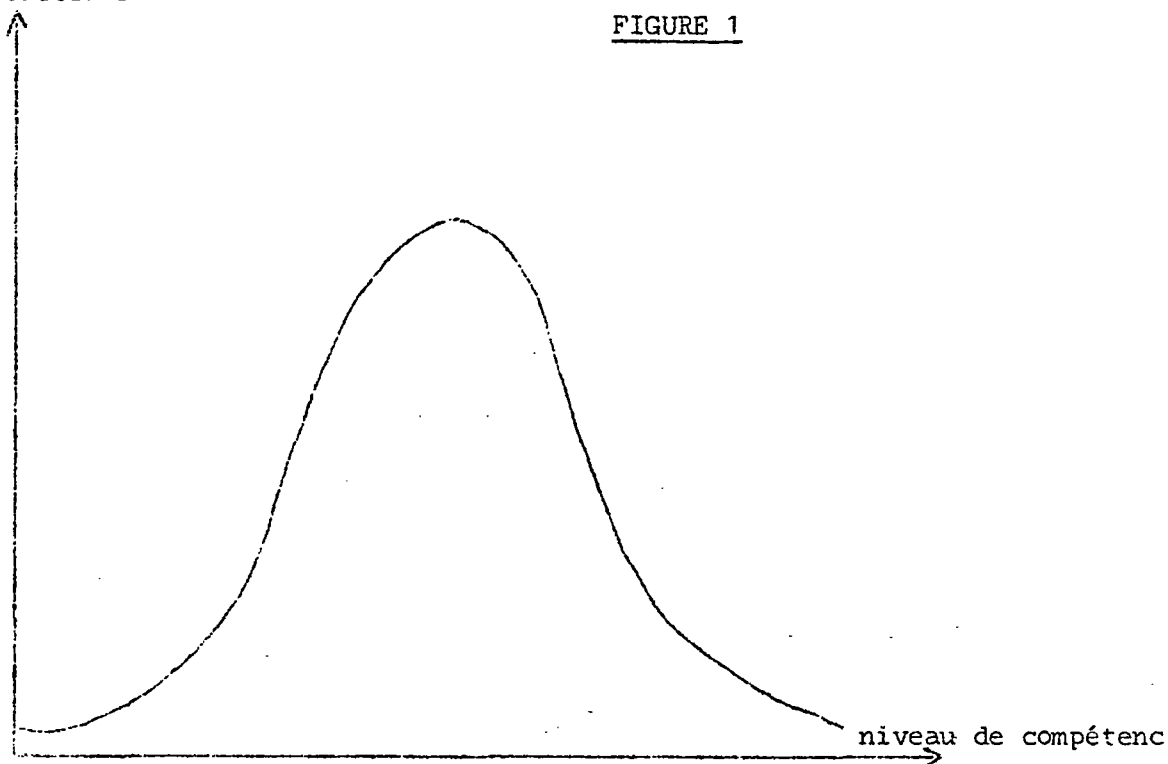
La courbe montre la répartition des conducteurs suivant le critère "niveau de compétence".

Nous pourrions nous attendre à ce que très peu de conducteurs soient très compétents (conducteurs de camions expérimentés ou conducteurs susceptibles de courir des grands prix), et qu'un grand nombre soient très peu compétents (une atteinte grave à la sécurité lorsqu'ils sont sur la route), avec le sommet à peu près au centre. Des résultats semblables seraient obtenus s'il'on faisait un test adéquat pour mesurer les capacités physiques et les performances actuelles qui dans une large part, sont une question de comportement.

Pour de nouvelles discussions sur les éléments concernant le conducteur, nous choisissons 2 sous-catégories - 1) les capacités physiques et l'habileté technique des conducteurs, 2) le comportement actuel des conducteurs.

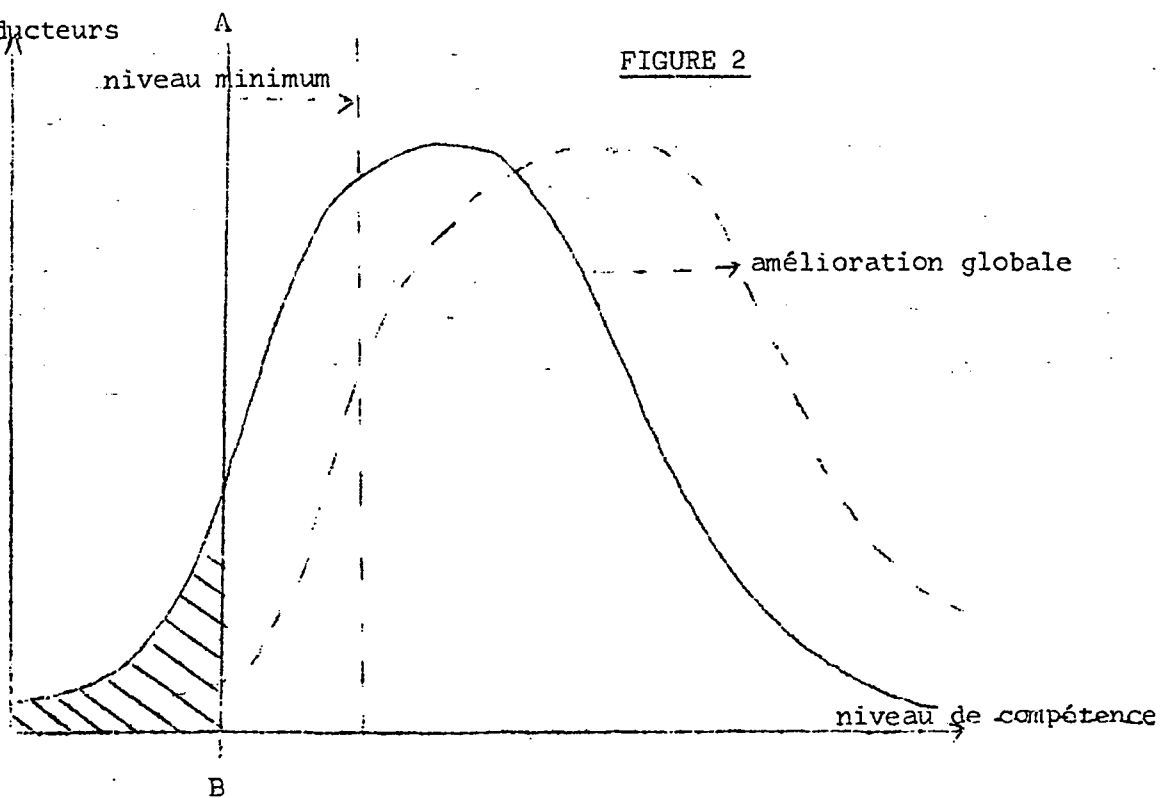
Nombre de conducteurs

FIGURE 1



nombre de conducteurs

FIGURE 2



1) Capacité physique et adresse des conducteurs

L'Etat peut jouer au moins deux rôles majeurs en influençant la sécurité routière dans ce cadre. Ces rôles sont a) établissement et renforcement des niveaux minimum, b) promotion d'une amélioration générale des capacités. La responsabilité de ces rôles devrait normalement dépasser le cadre de la police d'Etat, en particulier, en ce qui concerne l'établissement des niveaux requis.

Dans la figure 2, nous avons reproduit la même courbe de distribution d'habileté que dans la figure 1. La ligne verticale, A - B représente un niveau minimum d'habileté - en principe, les individus (qui sont représentés par la région ombrée sous la courbe) et qui ne rencontrent pas le niveau minimum d'habileté, seraient déclarés inaptes à conduire un véhicule à l'intérieur de l'Etat. Ceci est une représentation schématique de l'effet de l'examen de l'activité des conducteurs.

L'analyse de cette activité pourrait déboucher sur 2 conclusions ; la première étant l'établissement de niveaux minimum appropriés et la deuxième étant l'évaluation des moyens par lesquels l'Etat pourrait vérifier si les conducteurs possèdent le niveau requis. L'analyse d'un programme ayant pour but d'obtenir des niveaux minimum de capacité physique est analogue.

L'établissement de niveaux minimum de capacité physique et d'habileté technique est un problème qui est très dépendant des facteurs sortant du cadre de la sécurité. Ce que l'on peut

...

attendre finalement de l'analyse c'est de montrer l'effet de l'augmentation ou de la diminution des niveaux minimum sur la sécurité de la conduite des véhicules. S'il pouvait être démontré que des changements significatifs dans la sécurité sont reliés à des changements raisonnables dans les niveaux, alors une solution pourrait être trouvée (probablement à travers le processus politique). Il s'agirait de rendre plus difficile l'obtention des permis (et probablement de disqualifier définitivement un certain nombre de personnes conduisant un véhicule) en montrant bien la réduction correspondante du nombre de morts et de blessés provenant des accidents de la route.

L'impact sur la sécurité de l'instauration de niveaux minimum ne peut être complètement séparé du problème de mesures des capacités physiques et l'habileté technique d'un conducteur éventuel.

Différentes façons de mesurer ces caractéristiques devraient être analysées. De plus, il y a des questions relatives à la fréquence des examens. Par exemple, est-ce que l'Etat doit faire un examen physique seulement au stade initial de qualification, et à des intervalles réguliers ensuite, et si cela est, quelle fréquence et par quelles catégories d'âge ?

De même, en ce qui concerne l'habileté et les connaissances des règles de la route. Est-ce que cela doit être fait périodiquement, avec quelle fréquence, ou doit-il y avoir des vérifications faites au hasard ? Il y a de nombreuses solutions à envisager.

...

Pour chacune, l'analyse doit être conduite de telle façon que l'on puisse évaluer l'impact sur la sécurité et les coûts, ces derniers comprenant les coûts qui se rattachent directement à l'Etat et ceux qui se rattachent au citoyen (incluant le "coût de désutilité").

En plus du rôle consistant à définir et à renforcer les niveaux minimum pour les qualifications nécessaires afin de conduire un véhicule, l'Etat a un rôle essentiel dans l'élévation du niveau global des qualités du conducteur. Etant donné que l'établissement de niveaux minimum très élevés entraînerait en conflit avec la poursuite d'objectifs sociaux et économiques très importants, d'autres approches pour l'amélioration doivent être envisagées.

En se référant à la figure II, l'Etat, aimerait non seulement éliminer les conducteurs en dessous d'un niveau minimum de qualification, mais aussi déplacer la courbe de distribution vers la droite, en vue d'une amélioration globale de l'habileté des conducteurs ; l'instruction pratique des conducteurs est justement une activité destinée à ce but. L'analyse doit conduire à évaluer l'effet de la formation des conducteurs sur l'habileté acquise (et ultérieurement sur le taux d'accidents).

Une recherche devrait être faite sur les autres moyens que l'Etat pourrait employer pour obtenir une plus grande dextérité des conducteurs. Comme plus haut, le centre de l'analyse doit être l'estimation des effets de ces projets de programmes sur les critères établis pour assurer le progrès de la sécurité routière et l'estimation des coûts publics et privés lorsque de tels programmes seront réalisés.

2) Comportement actuel . des conducteurs

D'une manière analogue, le rôle de l'Etat pour agir sur le comportement actuel des conducteurs peut être formulé en termes d'établissement et de renforcement des niveaux minimum et de promotion d'une amélioration globale de la conduite responsable.

Les niveaux minimum sur cet aspect du programme de sécurité sont représentés par des lois sur la vitesse. Comme dans le cas des qualifications du conducteur, la question de savoir quels sont les niveaux appropriés doit restée ouverte.

Par exemple, l'analyse doit être axée sur la relation entre les limites de vitesse sur différents types de routes et la sécurité - De même d'autres types de lois sur les véhicules dont le but serait d'améliorer la sécurité doivent être envisagées. La notion de niveaux déborde le seul problème de la conduite du véhicule. Par exemple, la relation entre la consommation d'alcool et la possibilité d'accidents est un facteur important auquel un niveau minimum peut être appliqué.

A côté de l'instauration de nouveaux niveaux, il est important de renforcer ceux déjà établis. Il y a ici plusieurs questions qui demandent une réponse, l'une intéressant beaucoup l'aspect du budget. Des patrouilles plus importantes devraient-elles être établies plus souvent ? Quel serait l'impact sur le comportement du conducteur, si on augmente les forces de patrouille et par la suite quel seraient les effets sur la sécurité ?

...

De quelle nouvelle technique dispose-t'on, comment l'utiliser, et quels sont ses impacts ?

On peut même se poser la question de savoir si il y a des liens significatifs entre des niveaux plus rigoureux et un renforcement sévère des lois et vice-versa.

Voilà évidemment un secteur dans lequel une analyse plus approfondie est motivée.

L'Etat peut aussi, et il le fait, essayer de promouvoir un comportement plus responsable du conducteur par des moyens autres que la coercition. L'exemple d'une telle action comprend entre autre l'entraînement des conducteurs et la promotion de campagne de sécurité générale.

Evidemment, il y a beaucoup de solutions pour améliorer la sécurité routière en agissant sur le conducteur. Quoi qu'il en soit, le conducteur est seulement un élément du système ; l'analyse devrait aussi envisager le véhicule et la route elle-même.

LES CARACTERISTIQUES DE SECURITE DES VEHICULES

Comme essai de définition des objectifs en ce qui concerne les éléments caractéristiques de sécurité des véhicules, nous avons choisi :

. la réduction du nombre et de la gravité des accidents de la route à travers l'amélioration des caractéristiques des véhicules à moteur relatives à la sécurité de la conduite.

...

Le rôle de l'Etat est le même que précédemment.

L'Etat est concerné par l'établissement et le renforcement des niveaux minimum de l'entretien des véhicules (freins, phares, pneus, etc...) ainsi que par la promotion de l'entretien suivant des normes de sécurité plus élevées que les minimum.

La définition des niveaux minimum des caractéristiques des véhicules, tels que freins, phares, mécanismes de direction prêtent probablement moins à controverse que les niveaux des conducteurs.

L'essentiel en ce qui concerne le niveau minimum d'entretien des véhicules serait de savoir si actuellement, les véhicules respectent vraiment ces minimum.

On doit faire face ici à des problèmes tels que :

A quelle fréquence les véhicules doivent-ils être inspectés et par qui ?

Devrait-il y avoir des lieux de vérifications choisis au hasard ?

Si oui dans quelles circonstances et quelle doit être leur étendue ?

Par exemple, on peut proposer qu'un officier de police, systématiquement lorsqu'il arrête un automobiliste (en raison d'une infraction, etc...) effectue quelque vérification de l'état du véhicule.

De nouveau, comme dans tous les programmes, l'analyse doit être dirigée vers les coûts d'un programme de vérification, de l'impact de l'inspection des véhicules sur l'existence des défauts, et de l'effet des différentes sortes de défauts sur l'incidence et la gravité des accidents.

...

Enfin, comme partie intégrante du processus de promotion et d'éducation orientée vers la qualification du conducteur, l'Etat peut considérer des programmes complémentaires dirigés vers l'amélioration de l'entretien de sécurité des véhicules.

CARACTERISTIQUES DE SECURITE DU SYSTEME ROUTIER

L'élaboration des objectifs pour cette troisième partie de la phase préventive de la sécurité routière est déterminée ainsi :

. La réduction du nombre et de la gravité des accidents de la route par l'amélioration des caractéristiques du système routier liés à la sécurité.

Un certain nombre de catégories peuvent être déterminées pour cette partie et la plupart tombent normalement hors du champ de la responsabilité et de la juridiction du service de la Police d'Etat. Celles qui dépassent la compétence de la Police d'Etat ne sont pas traitées en profondeur ici.

Les sous-catégories précisées sont :

- . Elimination des défauts de conception et de réalisation du système routier.
- . Contrôle du trafic aux endroits supposés difficiles.
- . Elimination ou contrôle des effets des points noirs temporaires. (I.e. effets d'environnement comme la neige ou la glace).

Seule la seconde est étroitement reliée à la responsabilité de la Police d'Etat. Inclus sous cette rubrique, il y aurait des activités telles que l'installation et l'entretien de feux et de

...

panneaux de signalisation. En plus de l'utilisation de cette signalisation pour le contrôle du trafic il y a la possibilité d'utiliser des officiers de police. Cette approche serait considérée le plus souvent comme une solution possible à court terme pour contrôler les endroits dangereux.

Quoi qu'il en soit l'analyse des coûts peut indiquer que pour certains types de points noirs, la patrouille de police est plus pratique (ex. pointes des sorties d'équipement collectif).

De plus, des considérations autres que la sécurité (telles que le meilleur écoulement de la circulation) pourrait renforcer le désir d'utiliser le contrôle policier.

Dans tous les cas, il faut examiner de tels emplois de force de police par rapport à l'efficacité globale et aux niveaux effectifs nécessaires aux autres fonctions des patrouilles routières.

PROTECTION APRES ACCIDENT

Les trois premières parties de la sécurité routière étudiées ci-dessus sont essentiellement destinées à la prévention des accidents eux-mêmes. Cependant, nous savons qu'il est impossible d'empêcher tous les accidents - Par suite, une quatrième composante de la sécurité routière a été définie avec l'objectif suivant :

. Réduction de la gravité des conséquences des accidents routiers en ce qui concerne les morts , les incidences et la gravité des blessures.

...

Comme catégories de cette composante, nous proposons, 1) amélioration des caractéristiques de protection du véhicule, (favoriser l'installation et l'utilisation des ceintures de sécurité), 2) amélioration des services d'urgence pour les personnes blessées dans les accidents de véhicules à moteur.

La première de ces 2 catégories représente une étape majeure du programme du gouvernement fédéral dans la sécurité routière. L'analyse dans ce domaine doit probablement être tournée vers l'examen des rôles possibles de l'Etat à la lumière du programme fédéral. En particulier, on doit porter l'attention sur la question de savoir si oui ou non, l'Etat doit placer des exigences supplémentaires sur l'installation et l'utilisation de dispositifs de sécurité et de quelle manière l'Etat peut les promouvoir.

La 2ème catégorie, disposition de services d'urgence, est un domaine dans lequel l'analyse n'aura pas seulement à examiner les coûts et l'efficacité de différents types de services d'urgence, mais aussi devrait préciser les rôles des autorités locales.

ELEMENTS COMPLEMENTAIRES

En plus des quatre programmes complémentaires, définis ci-dessus, nous ajouterons deux catégories. D'abord la recherche, la planification et l'évaluation qui vont avoir pour objectif de

- recueillir informations et les résultats des analyses pour s'en servir comme base des programmes de développement de la sécurité routière.

...

Enfin, une deuxième catégorie que nous définirons par administration et soutien va couvrir dans le service de la Police d'Etat des activités qui contribuent à la sécurité routière, mais qui ne peuvent être affectées d'une façon significative aux éléments du programme.

STRUCTURE DE PROGRAMME, OBJECTIFS, INDICATEURS DE PROGRAMME ET FONCTIONS DU SERVICE

La table I. montre une structure de programme pour la sécurité routière en tant que partie du programme total de la Police du département d'Etat. Les catégories de la structure de ce programme autre que la sécurité routière n'ont pas été développées en profondeur.

La Table II. contient un résumé du programme de structures pour la sécurité routière avec un exposé des objectifs, un essai sur les critères d'efficacité, et une indication des fonctions qui sont actuellement exécutées par le service de la Police d'Etat dans les catégories définies. Cela doit être considéré comme une identification préliminaire de ces rubriques.

En particulier, il faut faire attention à bien établir la possibilité de réunir des données liées au critère d'efficacité défini ou à des mesures de remplacement pour ces critères. Il serait anticipé de dire que ces efforts analytiques initiaux devraient conduire à une meilleure appréhension des besoins d'informations pour rendre efficace le programme de sécurité routière, incluant des informations sur le niveau le plus bas des mesures d'efficacité - (telles que la mesure de l'efficacité des patrouilles routières) nécessaire à l'évaluation des composantes du système.

Tableau n° 1

Police de l'Etat d'Arkansas

Sécurité publique

I/Sécurité Routière

A - Entretien Perfectionnement des qualités du conducteur

1 - Compétence et capacités physiques

a - niveaux minimums

b - amélioration

2 - Comportement actuel

a - niveaux minimums

b - amélioration

B - Entretien/Perfectionnement des caractéristiques de sécurité
de l'infrastructure

1 - Elimination des risques dans les projets

2 - Contrôle du trafic dans les lieux dangereux

a - signalisation et signaux

b - patrouille

3 - Elimination ou contrôle des risques temporaires.

D - Protection après accident

1 - Dispositif de sécurité

2 - Services d'urgence

...

E - Recherche - Planification et Evaluation

F - Administration et moyens de soutien

II/Sécurité incendie

A - Education de la Sécurité incendie

B - Elimination des risques d'incendie

C - Recherche - Planification et évaluation

D - Administration et moyens de soutien

III/Contrôle prévention criminelle

A - Recherches

B - Arrestations

C - Poursuites judiciaires et jugements

D - Administration et moyens de soutien

IV/Services généraux d'urgence

V/Règlementation

VI/Service Central (administration et moyens de soutien)

Tableau 2

Police de l'Etat d'Arkansas

Sécurité routière

Programme	Objectif	Critères d'efficacité	fonctions du service
I. Sécurité routière	Réduction de la perte de vie, des conséquences et de la gravité des blessures, des pertes matérielles imputables aux accidents de la route. Un progrès vers cet objectif doit être considéré dans le contexte d'autres progrès, peut-être contradictoires, en rapport avec le programme général de transport.	- nb. d'accidents - taux d'accidents - répartition des accidents - nb. de morts - taux de mortalité - nb. de blessés - taux de blessés/par gravité - dommages matériels	
A. Entretien/Perfectionnement des qualités du conducteur.	Réduction du nombre et de la gravité des accidents de la route par l'encouragement à plus de compétence et de responsabilité	- nb, taux et % d'accidents, de morts, de blessés dus aux déficiences du conducteur (causes principales et secondaires)	
1. Compétence et capacités physiques	Amélioration de la compétence et des capacités physiques des conducteurs ayant le permis.	- nb, taux et % d'accidents, de morts, de blessés, imputables à un défaut de compétence ou à une déficience physique - distribution des niveaux de compétence	
a-Niveaux minimums	Les augmenter raisonnablement pour que les conducteurs atteignent au moins un niveau minimum de compétence et de capacité physique	-taux d'accidents affectés par les niveaux ^{renforcement} par leur nombre et % de conducteurs incapables d'atteindre ces niveaux	Examen du conducteur suspension du permis retrait du permis

Tableau 2 - (suite)

Programme	Objectif	Critères d'efficacité	fonctions du service
a - (suite)		! par manque de compétence ! par déficience physique	
b-Comportement actuel	! élévation de la compétence à des ! niveaux plus élevés que les minimums ! requis	! - nb et % de conducteurs avec ! entraînement ! - taux d'accidents dus à une ! compétence insuffisante ! - niveaux de compétence	! organisation de ! l'entraînement du ! conducteur
2.Comportement actuel	! Perfectionnement du comportement ! actuel des conducteurs	! - nb, taux et % des accidents ! des morts, des blessés dus ! à la conduite irresponsable	
a-niveau minimum	! Les augmenter raisonnablement pour que ! les conducteurs atteignent au moins un ! niveau minimum	! - taux d'accidents affectés ! par les niveaux, par leur ! renforcement ! - nb d'infractions et taux	! patrouilles routières
b-Perfectionnement	! amélioration du comportement du con- ! ducteur à des niveaux plus élevés que ! les minimums requis	! nb et % de conducteurs avec ! entraînement ! - garantir des programmes ! d'éducation de sécurité ! - taux d'accidents ultérieurs ! dus à l'irresponsabilité	! organisation de l'en- ! traînement des conduc- ! teurs ! - cours de sécurité
B.Entretien/Perfec- tionnement des ca- ractéristiques de sécurité des véhicules	! Réduction du nombre et de la gravité ! des accidents de la route par le per- ! fectionnement des éléments de sécurité ! des véhicules	! - nb, taux et % d'accidents ! de morts ! de blessés ! dus aux défauts des véhicules ! (causes principales et ! secondaires)	
1.niveaux minimums	! les augmenter raisonnablement pour que ! les véhicules atteignent au moins un ! niveau minimum de sécurité	! - taux d'accidents affectés ! par ces niveaux, par leur ! renforcement ! - nb et % de véhicules n'at- ! teignant pas les niveaux	! Inspection des véhicules ! Surveillance ! Définition d'un ! programme

Tableau 2 - (suite)

Programme	Objectif	Critères d'efficacité	Fonctions du service
!2.Perfectionnement	!Amélioration de l'entretien des éléments de sécurité des véhicules à des niveaux plus élevés que les minimums requis	!- garantie des programmes de perfectionnement de sécurité !- taux d'accidents dus aux défauts du véhicules	! cours de sécurité
!C.Entretien/Perfectionnement des caractéristiques de sécurité de l'infrastructure	!Réduction du nombre et de la gravité des accidents de la route par l'amélioration de l'infrastructure et de son entretien.	!nb, taux et % d'accidents de morts de blessés dus aux particularités de l'infrastructure (causes principales et secondaires)	
!1.Elimination des points dangereux dans les projets	!Elimination des lieux réputés dangereux dans l'infrastructure	!- nb, taux et % d'accidents de morts de blessés dus aux endroits dangereux !- nb de points noirs !- nb d'amélioration de points noirs !- taux d'accidents ultérieurs	! néant
!2.Contrôle du trafic dans les endroits dangereux	!Contrôle du trafic dans les endroits dangereux	!- nb et % d'endroits dangereux contrôlés par ailleurs	
!a- Signalisation et signaux	!Contrôle du trafic dans les endroits dangereux par la signalisation et les signaux	!- nb d'endroits contrôlés !- taux d'accidents ultérieurs	! néant
!b/ Patrouilles	!Contrôle du trafic dans les endroits dangereux par des unités de patrouille routière	!- nb d'endroits contrôlés !- taux d'accidents ultérieurs	! patrouilles routières

Tableau 2 - (suite)

Programme	Objectif	CRitères d'efficacité	Fonctions du service
!3.Elimination et !contrôle des risques !temporaires	!Elimination et contrôle des risques !temporaires (ex. neige et glace)	!- nb, taux et % d'accidents ! de morts ! de blessés ! causés par les risques ! temporaires	! Néant
!D.Protection après !accident	!Réduction de la gravité des consé- !quences des accidents en regard des !décès, des incidences et de la gravité !des blessures	!- nb et % de morts évitées !- nb et % de blessures !graves réduites	!
!1. Dispositifs de !sécurité	!Mise en oeuvre de dispositifs de !sécurité destinés à réduire la gravité !des blessures	!- nb et % de morts évitées !- nb et % de blessures !graves réduites	! cours de sécurité ! (autre ?)
!2.Services !d'urgence	!Prévision de services d'urgence pour !soigner les victimes d'accidents	!- nb et % de morts évitées !- nb et % de blessures !graves réduites !- distribution du temps de !réponse	! - (patrouilles ! routières ?)
!E.Recherche - Pla- !nification et Eva- !luation	!Recueil d'informations et analyses !de comportement pour étayer le pro- !gramme de sécurité routière	!	!analyses par le per- !sonnel central !rapports d'accidents !rapports d'infractions
!F. Administration !et moyens de sou- !tien	!	! pour mémoire	!