



En chemin vers une

CHARTÉ

VISION ZERO

Projet pour
une base pour la politique de la
sécurité routière de la Suisse au 21^e siècle

Proposée par:
Mobilité piétonne

Etat: avril 2000

En chemin vers Vision Zéro

La circulation doit être organisée de sorte que plus aucun accident entraînant la mort ou de graves blessures ne se produise. Ce principe est développé en Suède sous le titre „Vision Zéro“ et a été accepté par le Parlement comme base de travail pour la politique de la sécurité routière.

Vision Zéro doit susciter en Suisse une large discussion parmi les spécialistes et le public, relative à la politique de la sécurité routière au 21^e siècle. Autour de cette discussion devrait se cristalliser une base commune largement soutenue pour le travail futur en matière de sécurité routière. Dans cette perspective, Mobilité piétonne a fait le projet de la Charte Vision Zéro présentée dans ce document. Douze principes sont formulés ainsi que la manière dont le but peut être réalisé. Le projet de la Charte s'appuie pour les points essentiels sur le travail suédois.

Toutes les organisations, groupes, autorités, écoles et privés sont invités à réfléchir à Vision Zéro et à apporter leurs idées dans la discussion. Vous trouverez à la fin du document un talon-réponse pour cela. La Charte sera retravaillée sur la base de toutes les réactions. A un moment donné, il faudra décider de quelle manière toutes les personnes intéressées déclareront par leur signature soutenir Vision Zéro.

Nous nous réjouissons de cette discussion et de vos suggestions!

Mobilité piétonne

Sommaire

Préambule	page 1
Principes	page 3
Application	page 6
Talon-réponse	page 9

Impressum

Projet de la Charte Vision Zéro – circulation sans danger

Mobilité piétonne, 2322 Le Crêt-du-Loche
tél. et fax 032/724 32 82
e-mail: info@mobilitepietonne.ch
website: <http://www.rue-avenir.ch/pages/mobilite.htm>

Le projet de la Charte Vision Zéro sera présenté pour la première fois au symposium „Vision Zéro -circulation sans danger“ des 4 et 5 mai 2000. Cette manifestation est organisée en collaboration avec le Conseil de la de sécurité routière dans le cadre de la troisième semaine européenne de la sécurité routière. Elle se fait sous le patronage de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe et est soutenue financièrement par le Fonds de sécurité routière.

Neuchâtel et Zurich, le 15 avril 2000



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne
Mobilità pedonale

Préambule

- A La santé est le bien le plus important de l'individu, sa vie est unique. Chaque année un grand nombre de personnes est tué ou gravement blessé dans un accident de la circulation. Celui qui survit à un grave accident, souffre souvent d'atteintes temporaires ou irréversibles dans sa santé ou de handicaps. Les accidents de la route produisent sur les victimes et leurs proches d'innombrables problèmes et souffrances.
- B Malgré tous les efforts et mesures de sécurité, la participation au trafic reste dans la plupart des pays l'activité quotidienne la plus dangereuse. En Suisse, environ 600 personnes sont tuées chaque année dans la circulation et plus de 6000 sont gravement blessés. A l'échelle de la planète, plus d'un million d'individus sont tués sur les routes chaque année. Sur 10 ans, chaque famille suisse est directement ou indirectement confrontée aux conséquences d'un accident de la circulation. Chaque année, plus de 8 millions de jours de vie sont perdus à cause d'un accident mortel de la route. D'après les statistiques officielles (accidents enregistrés) depuis 1930, en Suisse seulement, plus de 65'000 personnes sont mortes dans un accident de la route et plus 1,7 million ont été blessées.
- C Les piétons et les cyclistes, comme ils n'ont pas de carrosserie pour les protéger, sont en proportion beaucoup plus mis en danger dans le trafic. Les principaux concernés sont les enfants, les personnes âgées et handicapées car le système de la circulation routière ne tient souvent pas compte de leurs besoins et facultés spécifiques.
- D Beaucoup se sentent parfois menacés dans la circulation. L'angoisse est particulièrement grande pour les parents à l'égard de leurs enfants. Le sentiment d'insécurité conduit les personnes âgées et handicapées à réduire leur mobilité. Des parents accompagnent plus souvent leurs enfants et leur liberté de mouvement et de jeu est de plus en plus limitée.
- E En plus de la souffrance, les accidents de la route produisent de très grands coûts sociaux. Les coûts des accidents se montent chaque année à plus de 6,7 milliards de francs ce qui représente environ 2% du produit national brut. Un seul accident mortel „coûte“ plus de 1,7 million de francs.
- F Beaucoup d'accidents se ramènent à quelques causes. Dans environ un tiers de tous les accidents l'alcool joue un rôle. En ce qui concerne les accidents impliquant un mort plus de 25% sont dus à des vitesses inadaptées et plus de 18% à des inattentions et distractions, auxquelles s'ajoutent d'autres causes.
- G Les accidents de la circulation ne constituent pas un thème important dans les media. Ils sont le plus souvent mentionnés en marge dans de petites rubriques. Seuls sont mis en avant quelques événements spectaculaires qui concernent des cas tragiques isolés. Cela donne l'impression, que l'on s'accommode des accidents comme si c'était le prix à payer pour la mobilité. Le silence officiel n'est pourtant pas le résultat d'un processus conscient de décisions, mais le résultat d'un tabou: l'individu refoule l'angoisse, de devenir lui-même victime d'un accident, ou de blesser gravement ou mortellement d'autres personnes. En plus, le mort ou les victimes survivantes ne sont souvent pas manifestes dans le public. Une raison de ce refoulement réside dans le maintien d'un mythe: que le profond désir humain de totale liberté puisse trouver son assouvissement dans la mobilité.

- H Les accidents de la route sont souvent ramenés dans le public à une défaillance humaine, en particulier à l'incapacité ou au manque de volonté de l'individu de se comporter de manière adéquate dans le trafic. Cette individualisation mène à ce qu'un voile subsiste sur le fait que de nombreux accidents ont des causes similaires, sur le rôle que jouent la route et le véhicule pour la sécurité et quelles sont les capacités réelles de l'individu face au trafic tout comme l'importance du point de vue biologique et physique de l'âge, de l'état de santé et des facultés individuelles.

- I Le but de cette Charte est d'ancrer Vision Zéro comme base de la politique de la sécurité routière en Suisse au 21^e siècle. La réalisation de cette politique de la sécurité routière signifie que les individus puissent se déplacer à l'avenir sur les routes en toute sécurité sans avoir peur d'être victime d'un grave accident.

Principes

1. ***Tous les êtres humains ont le droit de se déplacer dans l'espace-rue selon leurs besoins et sans craindre des dommages à leur santé.***

La possibilité de se mouvoir librement sur la voie publique selon ses propres capacités et possibilités est d'une importance fondamentale pour les personnes qui vivent dans une société libre. Tous les êtres humains ont le droit à la vie, la liberté et la sûreté de leur personne et peuvent prétendre à l'intégrité physique et à la santé.¹

2. ***Il n'est pas acceptable que la circulation routière cause des morts et des blessures graves.***

Aujourd'hui les victimes de la circulation ne sont pas considérées comme pouvant être en grande partie épargnées. Pourtant, la mobilité est possible sans qu'elle doive causer des morts ou des personnes gravement blessées. Le point de vue selon lequel les morts et les personnes gravement blessées ne sont pas acceptables, est reconnu comme allant de soi pour le trafic aérien, ferroviaire et pour l'industrie. La circulation routière, en tant que système créé par l'homme, peut aussi être modifiée et organisée différemment.

3. ***Les conditions de la circulation doivent être telles qu'il n'y ait plus aucune personne gravement blessée ou tuée. S'engager pour cet objectif est évident.***

On ne pourra jamais complètement empêcher les accidents. Mais, ce que l'on peut empêcher, ce sont des accidents graves si l'on met en place des conditions adéquates au niveau du système de la circulation routière². Naturellement, le secours et les soins apportés aux victimes vont de soi. Il devrait en être aussi ainsi des mesures qui permettent d'éviter des accidents impliquant de lourdes conséquences. L'énergie et l'argent pour la prévention sont plus opportunes, économiques et humaines.

4. ***L'organisation de la circulation tient compte de la vulnérabilité du corps humain, ainsi que des facultés physiques et psychiques limitées de l'individu. Le critère de jugement se situe dans les droits et les besoins des plus vulnérables.***

Les êtres humains se comportent comme des êtres humains dans la circulation: leurs compétences sont limitées. Les hommes commettent des erreurs et prennent consciemment ou inconsciemment des risques. La capacité du corps de contrecarrer les forces libérées lors d'un accident est limitée. Le système de la circulation routière doit être organisé de sorte que les éventuelles petites erreurs n'aient pas de lourdes conséquences. Les plus vulnérables usagers en particulier les enfants, les personnes âgées et handicapées sont la référence.

1 „Tout individu a droit à la vie, à la liberté et à la sûreté de sa personne“ (article 3 de Déclaration des Droits de l'homme du 10 décembre 1948). „Tout être humain a droit à la liberté personnelle, notamment à l'intégrité physique et psychique et à la liberté de mouvement“ (art. 10, al. 2 de La Constitution fédérale du 18 avril 1999)

2 On entend ici par système de la circulation le complexe formé des infrastructures, des véhicules, des règles, des normes, de la formation, de l'éducation routière, etc. qui sont liés à la route et aux rues ainsi qu'à leurs utilisateurs.

5. Avec Vision Zéro, les responsabilités sont redistribuées:***L'Etat et ses autorités veillent à avoir des conditions de circulation à la mesure de l'individu.***

La Confédération, les cantons et les communes construisent et entretiennent les routes et les rues, posent des exigences et des règles pour les infrastructures, les véhicules et le comportement des usagers. Comme pour le trafic ferroviaire et aérien, les autorités compétentes ont la responsabilité d'assurer un fonctionnement de la circulation routière garantissant la sécurité.

L'industrie automobile et les autres branches de l'économie prennent la responsabilité d'améliorer leurs produits pour répondre aux objectifs de Vision Zéro.

L'industrie automobile et de la vente a une grande influence quant à la sécurité des usagers sur la construction et la manière de fonctionner des véhicules. Assurances et autres branches de l'industrie orientent leurs produits selon les exigences de Vision Zéro.

Les utilisatrices et utilisateurs de la rue agissent sous leur propre responsabilité dans un cadre où ils sont capables de fonctionner selon leur appréciation individuelle.

La responsabilité individuelle n'est pas déniée aux usagers, mais les attentes réalistes sont renforcées. Sous de meilleures conditions cadre l'action à responsabilité individuelle a une plus grande chance de déployer ses effets.

6. Vision Zéro implique un nouveau système de sécurité routière, tolérant les erreurs et une nouvelle culture de la sécurité impliquant tous les usagers.

La sécurité routière est conçue de sorte que même en tolérant l'erreur humaine il n'y ait plus aucun blessé gravement atteint. La tolérance des erreurs, inhérentes au système, doit être telle que l'amélioration obtenue ne soit pas à l'origine d'un comportement encore plus dangereux, et perde de la sorte le gain obtenu (compensation du risque).

Tous les participants – des autorités, à l'industrie jusqu'aux usagers et aux citoyens – sont motivés pour apporter leur contribution à la nouvelle culture de la sécurité.

7. La sécurité doit être améliorée en limitant le moins possible la mobilité³. D'éventuelles limitations dues à des motifs de sécurité doivent toucher en premier lieu ceux qui mettent majoritairement en danger les autres (réduction des risques proportionnée aux causes).

La complexité du trafic routier et les conflits d'intérêts parmi les différents usagers n'autorisent pas une mobilité illimitée. L'amélioration de la sécurité passe par une réduction des risques. Les limitations sont à imposer dans les cas où les facteurs constituent un danger pour les autres. Il ne faut pas à l'inverse limiter la mobilité des personnes qui ne constituent pas un danger pour les autres (ou un danger très limité).

3 Vision Zéro est en harmonie avec la politique suisse des transports. Celle-ci ne veut pas limiter la mobilité, mais en empêcher en premier lieu les conséquences négatives (ici les accidents graves).

8. *Toute mesure qui permet d'éviter des accidents a la priorité. Elles sont complétées par des mesures qui empêcheront ou réduiront des blessures graves.*

Les mesures pour éviter les accidents doivent permettre de réduire les risques et résoudre les conflits entre les différents usagers sans entraîner de graves conséquences: la planification et la réglementation routière (législation et normes comprises) jouent un rôle aussi important que les constructeurs de véhicules et de routes. Les mesures pour contenir les conséquences des accidents sont celles qui contribuent à ce que les conséquences d'un accident ne soient pas aggravantes et ne conduisent pas à des atteintes irréversibles à la qualité de vie. Par exemple, les systèmes passifs de sécurité comme la ceinture et l'airbag peuvent être considérés comme tels; tout comme le suivi de l'accident, services de secours efficaces, bons soins hospitaliers et de réhabilitation.

9. *Les interventions spécifiques, déterminées par une situation locale donnée, et celles de portée générale sont complémentaires pour améliorer la sécurité. Lorsque Vision Zéro se réalisera, il n'y aura plus beaucoup d'accidents dûs à des causes similaires.*

Les autorités sont avant tout appelées à veiller à ce que les situations et comportements potentiellement dangereux deviennent rares:

Les „interventions spécifiques“ présupposent une analyse de tous les tronçons des routes et des rues pour en vérifier la „compatibilité des exigences de l'individu“. Les endroits risqués seront assainis avec des mesures adaptées dans l'esprit de Vision Zéro.

L'approche de portée générale demande d'affronter les problèmes et les carences les plus fréquents qui sont la cause régulière des graves accidents en Suisse. Il s'agit si l'on regarde les statistiques, en particulier des vitesses (elles jouent un rôle important non seulement quant à la fréquence des accidents, mais aussi quant à leur gravité), de l'alcool au volant (ces accidents ont des conséquences graves au-dessus de la moyenne) ainsi que l'inattention et de la distraction.

Application

10. Pour une application cohérente et praticable des principes de Vision Zéro, les interventions doivent s'orienter selon les deux demandes suivantes: qui sont les usagers les plus vulnérables? quelles sont les causes de danger qui doivent être éliminées? A partir des réponses, il faut procéder à une analyse de la situation et à l'efficacité des mesures.

- (a) *Le contexte détermine quels sont usagers les plus vulnérables de la route.*
Les mesures de sécurité exigées sont déterminées selon le contexte. On tient compte des situations et des divers groupes de personnes impliqués, des contextes du type „à l'intérieur des localités“, „à l'extérieur“ et des autoroutes. A l'intérieur des localités ce sont les enfants et les personnes âgées en tant que piétons et cyclistes. A l'extérieur il s'agit des vélomoteurs, des motos et des voitures de tourisme.
- (b) *Supprimer les sources de dangers*
Pour améliorer une situation dangereuse, il faut commencer avec l'aspect qui est la cause d'un danger. Lorsque par exemple les compétences humaines sont limitées, ce n'est pas dans le comportement mais dans les facteurs environnants (véhicules, infrastructures, législation) qu'il faut agir. Ou quand les cyclistes, du fait des dangers de la circulation, circulent sur les trottoirs, il faut alors viser à améliorer les conditions de circulation et ne pas régler d'abord le conflit piéton-cycliste.
- (c) *Prise en compte des critères organisationnels, financiers et sociaux*
Les critères organisationnels, financiers et sociaux sont à prendre en considération seulement après avoir considéré les deux critères mentionnés plus hauts. Pour améliorer la sécurité, les critères sociaux, écologiques et culturels doivent avoir le même poids que les aspects matériels.
- (d) *Analyse de la situation et du contexte*
Avec l'analyse de la situation et du contexte, on compare la situation actuelle avec Vision Zéro et on constate des divergences en termes généraux ainsi que pour les situations locales. Lorsque les enfants doivent par exemple être accompagnés, même si les dangers proviennent du trafic motorisé, une divergence reste en principe quant à la réduction causale des dangers. Il faut le constater et l'intégrer dans un catalogue de mesures à prendre.
- (e) *Analyse des conséquences et de l'efficacité*
Avec l'analyse de l'efficacité, on analyse les conséquences d'une mesure déterminée. Il est ainsi possible de déterminer à temps les éventuelles compensations du risque ou les conséquences indésirables. Par exemple, il faut examiner si une mesure prise sur les autoroutes a des conséquences en agglomérations, parce qu'elle génère un trafic d'évitement. Avec cette analyse, on prend d'autres critères en considération comme les conséquences d'ordre écologiques (bruit, pollution de l'air, etc.).

11. Pour réaliser Vision Zéro, les responsables choisissent de nouveaux moyens pour réduire les dangers de la circulation. Leurs possibilités et leurs limites sont constamment soumises à un examen critique qui tend finalement à atteindre les objectifs.

- (a) *Amélioration des infrastructures de l'espace routier(autorités)*
A l'intérieur des localités, l'organisation de l'espace-rue doit considérer les diverses activités et garantir l'utilisation de l'espace-rue par le diverses catégories de la population. On favorise les mesures qui améliorent la coexistence des divers usagers, de nouvelles possibilités comme par exemple les zones mixte à basse vitesse et à régime de priorité pour les piétons. A l'extérieur et sur les autoroutes, des améliorations d'infrastructures se situent par exemple par une meilleur écoulement du trafic ainsi que par l'aménagement de dispositifs d'avertissement.
- (b) *Améliorations techniques des véhicules (industries automobiles, autorités)*
Il y a encore un grand potentiel d'améliorations aussi bien dans la sécurité active que passive des véhicules. Des mesures innovatrices et techniques peuvent être apportées par exemple pour empêcher les conducteurs ivres de conduire⁴, des appareils intelligents pour empêcher les excès de vitesse . Pour diminuer les conséquences d'un accident, on peut imaginer des pare-chocs des véhicules moins dangereux pour les piétons et d'autres changements essentiellement dans la construction des véhicules.
- (c) *Comportement humain et limite des facultés (autorités, organisation de la sécurité)*
Le travail de sensibilisation pour un comportement humain correct dans le trafic doit prendre en considération de manière accrue les limites des facultés humaines. L'éducation routière des enfants par exemple doit mieux prendre en considération leur manière réelle de se comporter et leurs besoins fondamentaux de liberté de mouvements doivent être garantis. Pour les adultes, la formation et la formation continue (par exemple sur les nouvelles règles) doivent être améliorées. Les campagnes de sensibilisation par exemple ont seulement un sens, si les rapports de force réelles sont thématiques et pris en considération. On ne doit pas faire appel à un comportement, qui n'est pas applicable par les usagers à qui l'on s'adresse (par exemple l'évaluation des distances de freinage pour les piétons).
- (d) *Lois et normes y compris leur mise en application par la police et les juges*
Les lois et les normes doivent être basées sur une évaluation réaliste du comportement humain. Cela vaut pour l'infrastructure et la construction du véhicule qui doit correspondre à la tolérance des erreurs. La législation relevant de la sécurité routière doit être appliquée en conséquence.
- (e) *Incitations financières et commerciales (assurances, autorités, etc)*
Les nouveautés incitatives offre encore un grand potentiel du point de vue de la sécurité pour tous les participants. Les autorités engagées doivent pouvoir financer simplement des mesures , les fabricants doivent être stimulés pour faire des innovations et investissements liés à la sécurité, et les usagers, qui ne créent aucun danger pour les autres, doivent être récompensés. On peut penser à des mesures comme la réduction de prime d'assurances, ou à un système de bonus par la caisse maladie pour les personnes qui n'ont pas de voitures. On obtient des incitations au moyen d'un système de malus/bonus et d'un nouveau mécanisme de financement.

4 Le potentiel de ces mesures techniques se laisse illustrer par exemple avec la conduite en état d'ébriété: la loi interdit (aujourd'hui) la conduite avec 0,8 pour mille d'alcool dans le sang. On essaie de communiquer cela aux usagers au moyen de la formation et de campagne d'information. Il en résulte aussi des contrôles policiers dissuasifs. Mais malgré toutes ces mesures, si une personne ivre monte dans une voiture et conduit, il n'y a plus de protection pour les autres usagers. Vision Zéro peut ici mettre sur pied des moyens techniques pour empêcher ce comportement dangereux en équipant les véhicules d'un bref alcool-test, sans lequel il ne démarrerait pas.

12. *La mise en application de Vision Zéro est liée à une recherche d'accompagnement qui peut en particulier mener l'analyse des effets, relever et évaluer les changements de structures et de manières de se comporter ainsi que les résultats des efforts faits pour réduire les risques et les effets sur la mobilité.*

Les effets de Vision Zéro sur la sécurité et la mobilité doivent être observés et examinés (monitoring). Cela fait partie intégrante de la mise en œuvre et permet de reconnaître à temps les développements négatifs et positifs et d'atteindre plus vite le but. De nouvelles enquêtes en complément aux instruments actuels doivent être menées et des recherches bien dotées mise en place. Les enquêtes et recherches suivantes sont nécessaires:

- (a) Des enquêtes différenciées sur les manières de se comporter et les structures. Les chiffres relatifs aux réductions de dangers peuvent par exemple être la proportion de quartiers à l'intérieur des localités avec des réglementations de vitesse adaptée à l'être humain (quartier avec zones 30, rues résidentielles, zone à priorité piétonne, etc.); le nombre de voitures avec carrosseries non dommageables pour les piétons; proportion des déplacements effectués en état d'ivresse, part des excès de vitesse; nombre de conducteurs utilisant un portable (sans haut-parleur); nombre de conducteurs s'arrêtant aux passages piétons; port de la ceinture de sécurité, etc.
- (b) De meilleures données relatives aux accidents et des analyses concernant les „manquements et les influences“ (causes des accidents); meilleure prise en compte des accidents non déclarés. Mise en place de statistiques d'accidents propres aux piétons; analyses détaillées des accidents et des suites.
- (c) Observation et évaluation des effets des mesures pour réduire les risques d'accidents sur la mobilité et la liberté de mouvement de tous les usagers, en particulier pour les enfants et les personnes âgées.
- (d) Recherche intensive dans le domaine des limites des facultés individuelles: relations réciproques entre les véhicules, rues et individus; interactions des différents groupes d'usagers (par exemple, analyse des conflits, technique et vidéo).

Les mesures de mise en œuvre seront constamment ajustées et améliorées de manière adéquate en fonction des expériences faites; toujours est-il, qu'elles forment un tout inséparable avec les principes de Vision Zéro. Car Vision Zéro vise des objectifs ambitieux, mais n'est pas utopique.

Celui qui soutient la Charte ci-dessus et se reconnaît en pensée et en actions dans les principes de Vision Zéro, doit la réaliser.

Talon-réponse au projet de Charte „Vision Zéro“

Nous sommes intéressés de savoir ce que vous pensez de Vision Zéro et de la charte!

- ☐ Oui, je/nous soutenons la Charte „Vision Zéro“ dans la forme proposée et avons les remarques et propositions d'améliorations suivantes:

- ☐ Non, je/nous ne soutenons pas la Charte „Vision Zéro“ dans la forme proposée pour les raisons suivantes:

- ☐ Je/nous aimerions collaborer à la rédaction définitive de la Charte. Veuillez me/nous contacter au moment venu.

- ☐ Je/nous avons les suggestions suivantes:

Nom, Prénom:

Organisations/institutions/autorités/écoles etc:

Adresse:

e-mail:

Lieu, date: _____

A retourner svp à: Mobilité piétonne, 2322 Le Crêt-du-Loche
tél. et fax 032/724 32 82 e-mail: info@mobilitepietonne.ch

Les douze points du projet de la Charte Vision Zéro en résumé

1. *Tous les êtres humains ont le droit de se déplacer dans l'espace-rue selon leurs besoins et sans craindre des dommages à leur santé.*
2. *Il n'est pas acceptable que la circulation routière cause des morts et des blessures graves.*
3. *Les conditions de la circulation doivent être telles qu'il n'y ait plus aucune personne gravement blessée ou tuée. S'engager pour cet objectif est évident.*
4. *L'organisation de la circulation tient compte de la vulnérabilité du corps humain, ainsi que des facultés physiques et psychiques limitées de l'individu. Le critère de jugement se situe dans les droits et les besoins des plus vulnérables.*
5. *Avec Vision Zéro, les responsabilités sont redistribuées.
L'Etat et ses autorités veillent à avoir des conditions de circulation à la mesure de l'individu.
L'industrie automobile et les autres branches de l'économie prennent la responsabilité d'améliorer leurs produits pour répondre aux objectifs de Vision Zéro.
Les utilisatrices et utilisateurs de la rue agissent sous leur propre responsabilité dans un cadre où ils sont capables de fonctionner selon leur appréciation individuelle.*
6. *Vision Zéro implique un nouveau système de sécurité routière, tolérant les erreurs et une nouvelle culture de la sécurité impliquant tous les usagers.*
7. *La sécurité doit être améliorée en limitant le moins possible la mobilité. D'éventuelles limitations dues à des motifs de sécurité doivent toucher en premier lieu ceux qui mettent majoritairement en danger les autres (réduction des risques proportionnée aux causes).*
8. *Toute mesure qui permet d'éviter des accidents a la priorité. Elles sont complétées par des mesures qui empêcheront ou réduiront des blessures graves.*
9. *Les interventions spécifiques, déterminées par une situation locale donnée, et celles de portée générale sont complémentaires pour améliorer la sécurité. Lorsque Vision Zéro se réalisera, il n'y aura plus beaucoup d'accidents dus à des causes similaires.*
10. *Pour une application cohérente et praticable des principes de Vision Zéro, les interventions doivent s'orienter selon les deux demandes suivantes: qui sont les usagers les plus vulnérables? quelles sont les causes de danger qui doivent être éliminées? A partir des réponses, il faut procéder à une analyse de la situation et à l'efficacité des mesures.*
11. *Pour réaliser Vision Zéro, les responsables choisissent de nouveaux moyens pour réduire les dangers de la circulation. Leurs possibilités et leurs limites sont constamment soumises à un examen critique qui tend finalement à atteindre les objectifs.*
12. *La mise en application de Vision Zéro est liée à un groupe de recherche d'accompagnement qui peut en particulier mener l'analyse des effets, relever et évaluer les changements de structures et de manières de se comporter ainsi que les résultats des efforts faits pour réduire les risques et les effets sur la mobilité.*