

**FR**



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 2.6.2003  
COM(2003) 311 final

-

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION**

**Programme d'action européen pour la sécurité routière**

**Réduire de moitié le nombre de victimes de la route  
dans l'Union européenne d'ici 2010 :  
une responsabilité partagée**

## COMMUNICATION DE LA COMMISSION

### Programme d'action européen pour la sécurité routière

#### Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010 : une responsabilité partagée

### TABLE DES MATIÈRES

|   |    |
|---|----|
| RÉSUMÉ.....   | 4  |
| 1. Les défis à relever .....  | 6  |
| 2. Fixer un objectif de réduction du nombre de victimes.....  | 9  |
| 2.1. Un objectif mobilisateur.....  | 9  |
| 2.2. Assurer le suivi de l'objectif .....   | 9  |
| 2.2.1. Etablissement d'indicateurs de performance .....   | 9  |
| 2.2.2. Faire le bilan à mi-parcours.....  | 10 |
| 3. Un engagement à tous les niveaux pour améliorer la sécurité routière.....  | 10 |
| 3.1. Le rôle de l'Union européenne.....   | 10 |
| 3.2. Les acteurs du système de transport sont tous concernés .....  | 11 |
| 3.3. Mobiliser les acteurs par l'établissement d'une Charte européenne sur la sécurité routière .....                     | 12 |
| 4. Les moyens d'action de l'Union européenne.....   | 12 |
| 5. Les principaux domaines d'action .....   | 15 |
| 5.1. Inciter les usagers à un meilleur comportement.....  | 15 |
| 5.1.1. Respect des règles fondamentales de la sécurité routière par les usagers.....                                      | 15 |
| 5.1.2. Permis de conduire et formation .....  | 18 |
| 5.1.3. Port du casque .....   | 20 |
| 5.2. Tirer parti du progrès technique pour mieux sécuriser les véhicules.....   | 21 |
| 5.2.1. Progrès accomplis dans la conception des véhicules .....   | 21 |
| 5.2.2. Information des consommateurs: le programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (EuroNCAP)..... | 22 |
| 5.2.3. Protection en cas d'accident ou sécurité passive .....   | 23 |
| 5.2.4. Prévention des accidents ou sécurité active .....  | 24 |

|   |  |    |
|---|--|----|
| 5.2.5.  | Contrôle technique périodique .....  | 28 |
| 5.3.  | Encourager l'amélioration des infrastructures routières .....                      | 29 |
| 5.3.1.  | Données du problème.....   | 29 |
| 5.3.2.  | Etablissement de guides techniques en matière de sécurité des infrastructures..... | 30 |
| 5.3.3.  | Réseau routier transeuropéen (RTE).....  | 31 |
| 5.3.4.  | Sécurité des tunnels.....  | 31 |
| 5.3.5.  | Nouveau concept de route intelligente et GALILEO.....                              | 32 |
| 5.4.  | Sécurité du transport professionnel de marchandises et de passagers .....          | 33 |
| 5.5.  | Secours et soins aux accidentés de la route.....                                   | 36 |
| 5.6.  | Collecte, analyse et diffusion des données sur les accidents .....                 | 37 |
| 5.6.1.  | Données du problème.....   | 37 |
| 5.6.2.  | Circonstances des accidents .....  | 37 |
| 5.6.3.  | Causes et conséquences des accidents .....   | 38 |
| 5.6.4.  | Observatoire européen de la sécurité routière.....                                 | 40 |
| ANNEXE 1 - Accidents de la route - évolution du nombre de tués par million d'habitants, 1991-2001 Situation de chaque État membre (+ moyenne EUR-15)..... |  | 41 |
| ANNEXE 2 - Charte européenne de la sécurité routière.....   |  | 45 |

## RÉSUMÉ

- La sécurité routière concerne directement la totalité du territoire de l'Union européenne et de ses habitants : dans l'Europe des Quinze, 375 millions d'usagers de la route, dont 200 millions sont détenteurs de permis de conduire, utilisent 200 millions de véhicules sur 4 millions de kilomètres de routes.

La mobilité toujours plus grande se paie au prix fort, puisque, chaque année, 1.300.000 accidents corporels causent plus de 40.000 morts et 1.700.000 blessés. Le coût, direct ou indirect, de cette hécatombe a été évalué à 160 milliards €, soit 2% du PNB de l'UE.

- Même si l'on constate globalement une amélioration lente et régulière du niveau de sécurité (en 30 ans, dans l'ensemble des pays qui forment aujourd'hui l'UE, le volume global du trafic routier a triplé, alors que le nombre de morts sur la route a baissé de moitié), la situation reste socialement inacceptable et difficilement justifiable pour le citoyen.
- La Commission a donc proposé, dans le Livre Blanc sur la politique européenne des transports <sup>1</sup>, que l'Union européenne se fixe comme objectif de **réduire de moitié le nombre de tués à l'horizon 2010**. Bien que la Communauté ait contribué de longue date à la sécurité routière, notamment par plus de cinquante directives de normalisation technique, et même si le traité de Maastricht a explicité les moyens juridiques offerts à la Communauté pour fixer un cadre et prendre des mesures <sup>2</sup>, il faut bien constater une très forte réticence des États membres à une action au niveau communautaire, comme par exemple l'harmonisation de l'alcoolémie maximale en discussion depuis douze ans.
- La Commission proposera d'uniformiser les règles relatives au **contrôle** pour les infractions les plus mortifères ainsi que pour le respect des règles sociales.
- Dans le contexte d'une proposition traitant des infrastructures routières, la Commission proposera le **traitement des lieux particulièrement dangereux**. Une autre proposition concernera la refonte de la directive relative au **permis de conduire**.
- La présente communication décrit également un certain nombre de mesures directes et de mesures d'accompagnement que la Commission entend mettre en œuvre pour valoriser les activités entreprises par l'Union européenne, notamment le développement de **technologies nouvelles de sécurité** dans le cadre des programmes cadres de recherche afin d'apporter une valeur ajoutée aux efforts déployés dans les États membres.

Ce programme d'action vise à :

- inciter les **usagers** à un meilleur comportement, notamment par un meilleur respect de la législation existante, par la formation initiale et continue des

---

<sup>1</sup> "la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix" [COM(2001)370 final du 12 septembre 2001]

<sup>2</sup> article 71 du traité instituant la Communauté européenne

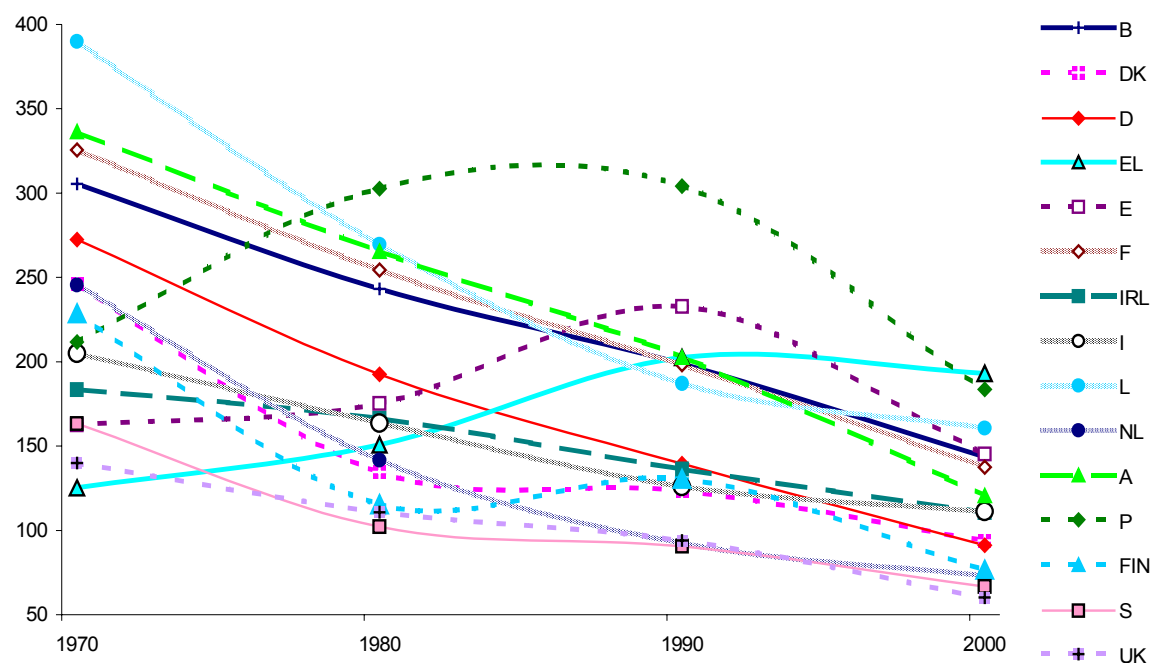
conducteurs privés et professionnels et par la poursuite des efforts pour lutter contre les pratiques dangereuses,

- rendre les **véhicules** plus sûrs, notamment par l'harmonisation technique et le soutien au progrès technique ; les aspects concernant les technologies électroniques (« eSafety ») seront détaillés dans une prochaine communication de la Commission relative aux « technologies d'information et de communication pour les véhicules intelligents »,
- améliorer les **infrastructures routières**, notamment par l'identification et la diffusion au niveau local des meilleures pratiques et par l'élimination des points noirs.
- Il énumère notamment des mesures concrètes pour fixer un cadre méthodologique pour l'identification des meilleures pratiques et leur diffusion, via la **rédaction de guides techniques**, améliorer la **collecte et l'analyse des données relatives aux accidents** et aux dommages corporels, et poursuivre la recherche et le développement pour trouver des solutions d'avenir.
- La Commission souhaite que le programme en question rencontre l'adhésion et la coopération de tous les intervenants concernés. A cet effet, elle propose un engagement solennel, par l'adhésion à une **charte européenne sur la sécurité routière**, à tous ceux qui sont détenteurs d'une parcelle d'autorité, d'un pouvoir de décision, d'un pouvoir économique ou social ou d'un mandat de représentation. Outre le respect de principes universels, chaque signataire s'engagera à mettre en œuvre des actions spécifiques. Les engagements ainsi pris seront rendus publics et leur respect fera l'objet d'un suivi.

## 1. LES DEFIS A RELEVER

Chaque année, plus de 40 000 personnes décèdent dans l'Union européenne (EUR-15) à la suite d'accidents de la route et 1 700 000 personnes sont blessées. Ces accidents sont la principale cause de mortalité des moins de 45 ans et réduisent davantage l'espérance de vie que les maladies cardiaques ou le cancer. Leur coût total pour la société a été estimé à plus de 160 milliards € par an, ce qui correspond à 2 % du PNB de l'Union – un prix exorbitant à payer alors que des solutions peu onéreuses et acceptables par le public restent inemployées.

Nombre  
de tués



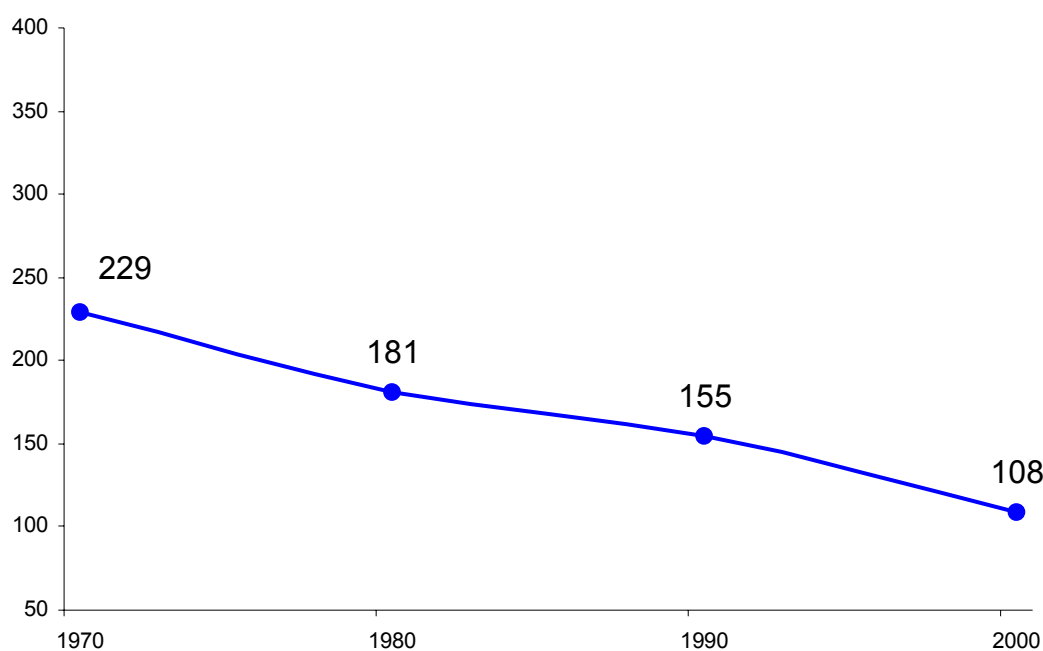
années

**Figure 1a : accidents de la route, nombre de tués par million d'habitants dans chaque Etat membre, évolution 1970-2000**

*(des données plus détaillées, portant sur la dernière décennie, figurent à l'annexe 1)*

Sources : CARE et données nationales

nombre de tués



**Figure 1b : accidents de la route, nombre de tués par million d'habitants, EUR-15, évolution 1970-2000**

Il est dès lors compréhensible que l'amélioration de la sécurité routière constitue l'une des attentes les plus fortes des citoyens européens. Afin de répondre à cette attente, la Commission a annoncé dans son Livre Blanc du 12 septembre 2001<sup>3</sup> qu'elle établirait un programme d'action ciblé contenant un ensemble de mesures à mettre en œuvre d'ici 2010.

Pour donner leur efficacité, ces mesures doivent être cohérentes et coordonnées avec celles entreprises par les autres niveaux de responsabilité. Afin d'identifier les mesures qui offrent les meilleures perspectives de résultats, la Commission a procédé à des consultations des parties intéressées. Ces consultations ont mis en évidence l'existence d'un large courant en faveur de l'élaboration d'un programme d'action européen. Par les résolutions adoptées en 2000 et 2001<sup>4</sup>, le Conseil et le Parlement européen ont eux aussi affirmé l'importance d'adopter des mesures ambitieuses au plan européen afin de lutter contre le fléau des accidents de la route.

On a pu observer par le passé une grande différence entre les déclarations d'intention ambitieuses et les dispositions trop modestes réellement adoptées et mises en œuvre par les États membres, ceux-ci invoquant trop fréquemment le principe de subsidiarité à l'encontre de mesures concrètes au niveau européen. La Commission entend appliquer de façon rigoureuse le principe de subsidiarité pour que chacun, aux différents niveaux, puisse avoir un cadre d'action clairement identifié lui permettant de jouer pleinement son rôle.

---

<sup>3</sup> "la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix" [COM(2001) 370 final du 12 septembre 2001]

<sup>4</sup> résolution du Conseil du 26 juin 2000 relative au renforcement de la sécurité routière (JO C 218 du 31.7.2000, p.1); résolution du Parlement européen du 18 janvier 2001 sur la sécurité routière (rapport Hedkvist-Petersen, JO C 262 du 18.9.2001, p.236)

Tous les États membres sont confrontés aux mêmes problèmes de sécurité routière. Les causes principales des accidents sont bien identifiées :

- Vitesse excessive et inadaptée, en cause dans environ un tiers des accidents mortels et graves, facteur déterminant de la gravité des blessures ;
- Consommation d'alcool, de drogues ou bien fatigue. Les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie excessif sont responsables d'environ 10 000 décès chaque année. Le problème de la conduite sous l'influence de drogues et celui de la fatigue tendent aussi à s'aggraver ;
- Non-utilisation des ceintures de sécurité ou du casque protecteur, facteur aggravant important pour des accidents. Si le taux de port de la ceinture atteignait partout le meilleur taux observé à l'échelle internationale, près de 7 000 vies seraient sauvées chaque année ;
- Insuffisance de protection offerte par les véhicules en cas de choc. L'analyse des accidents montre que si toutes les voitures étaient conçues pour offrir, en cas d'accident, une protection équivalente à celle offerte par les meilleures de leur catégorie, la moitié des lésions mortelles et invalidantes pourraient être évitées.
- Sites d'accidents à haut risque (points noirs). La conception des routes et de l'équipement routier a également un rôle essentiel à jouer dans la réduction des lésions en cas de collision et peut influencer de façon positive les comportements.
- Non-respect des temps de conduite et de repos pour le transport professionnel.
- Mauvaise visibilité des autres usagers ou champ de vision du conducteur insuffisant. L'absence de visibilité dans l'angle mort vers l'arrière est, à lui seul, responsable de 500 morts chaque année.

Ainsi, une grande partie de l'objectif d'amélioration de la sécurité routière proposé par la Commission<sup>5</sup> pourrait être atteinte par le simple respect des règles existantes.

On doit également mentionner que certains segments de population sont particulièrement touchés par l'insécurité routière : les jeunes de 15 à 24 ans<sup>6</sup> ; les usagers vulnérables<sup>7</sup> ; et enfin les personnes âgées<sup>8</sup>, notamment en ce qui concerne les piétons.

Il convient de mentionner aussi les défis liés au **prochain élargissement** de l'UE. Dans la plupart des nouveaux États membres, la sécurité routière a évolué de manière atypique, en raison, notamment, des bouleversements politiques, sociaux et économiques du début de la décennie passée. Aujourd'hui, en règle générale, la situation en terme de sécurité routière y est moins bonne que dans l'actuelle Europe des Quinze. Ramené à la population, le nombre de

---

<sup>5</sup> voir ci-dessous, paragraphe 2.1

<sup>6</sup> environ 10 000 tués par an - dans cette tranche d'âge, la mortalité sur la route est la principale cause de décès

<sup>7</sup> dans l'Union européenne, les piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes représentent plus du tiers des tués sur les routes : 7061 piétons, 3673 motocyclistes, 2477 cyclomotoristes et 1818 cyclistes en 2000 (sources : CARE et publications nationales). Le nombre de motocyclistes tués est même en augmentation dans plusieurs États membres

<sup>8</sup> le risque de blessure grave ou mortelle en cas d'accident est particulièrement élevé pour les personnes âgées, et il faut anticiper le vieillissement de la population au cours de la prochaine décennie

tués et de blessés n'y est pas plus grand, mais ces ratios sont trompeurs car ils ne tiennent pas compte ni du taux de motorisation ni du volume de trafic, significativement plus faibles. Ainsi, les facteurs d'exposition au risque sont plus importants. Il conviendra de suivre attentivement la situation, et les perspectives d'accroissement du parc de véhicules et de la circulation dans les années à venir dans ces pays nécessiteront des mesures drastiques pour ne pas se traduire automatiquement par une augmentation du nombre des victimes sur la route.

## **2. FIXER UN OBJECTIF DE REDUCTION DU NOMBRE DE VICTIMES**

### **2.1. Un objectif mobilisateur**

La Commission a proposé dans le Livre Blanc sur la politique européenne des transports que l'Union européenne se dote d'un objectif ambitieux de **réduction de moitié du nombre des tués d'ici à 2010**. La Commission est pleinement consciente que cet objectif impose d'accorder une priorité beaucoup plus grande à la mise en œuvre des mesures les plus efficaces, à l'échelon communautaire, national et local.

Cependant, seul le Parlement européen a jusqu'à présent endossé cet objectif, le Conseil ne s'étant pas engagé.

Un tel objectif constitue un engagement collectif sérieux à réduire le nombre de décès plutôt qu'une exigence légale. En effet, compte tenu du partage des responsabilités des différents aspects de la sécurité routière à différents niveaux de gouvernement, il n'est pas possible de compter uniquement sur les activités mises en œuvre à l'échelon de l'Union européenne pour atteindre cet objectif. Le but principal poursuivi est de motiver le lancement d'actions partagées et de stimuler celles-ci à tous les niveaux d'intervention.

*Les États membres qui ont les meilleurs résultats en terme de sécurité routière, tels que la Suède, le Royaume-Uni et les Pays-Bas, sont ceux qui se sont fixé depuis le plus longtemps des objectifs quantifiés de réduction du nombre de victimes pour tirer pleinement parti des améliorations potentielles de la sécurité routière qu'offrent l'évolution des connaissances, l'accumulation d'expérience et le progrès technique. Il est largement admis que des programmes de sécurité routière ciblés apportent davantage de gains en terme d'efficacité des actions, d'utilisation rationnelle des ressources publiques et de réduction du nombre de morts et de blessés que des programmes non ciblés.*

### **2.2. Assurer le suivi de l'objectif**

#### *2.2.1. Etablissement d'indicateurs de performance*

L'objectif devra faire l'objet d'une surveillance périodique pour vérifier les progrès accomplis, et devra être revu lors de l'adhésion de nouveaux États membres.

L'utilisation d'indicateurs de performance permet de cibler de manière systématique des actions dans des domaines essentiels et d'en surveiller la mise en œuvre. Ils peuvent viser des groupes particuliers d'usagers de la route, tels que les enfants, les conducteurs débutants ou les chauffeurs professionnels, ou porter sur le respect de règles de sécurité importantes comme le port de la ceinture de sécurité, ou encore porter sur des zones spécifiques comme le réseau urbain, les routes rurales ou le réseau transeuropéen. Des indicateurs de performance sur la vitesse, la consommation d'alcool au volant, l'utilisation des systèmes de retenue et des dispositifs de sécurité, le nombre des contrôles routiers sont déjà utilisés dans certains États membres, et ils pourraient donc être utilisés en premier lieu. L'étape suivante nécessitera

l'adoption d'indicateurs dans les domaines de la gestion de la qualité des réseaux routiers, des parcs de véhicules et des services d'urgence, afin de contrôler les progrès réalisés.

### 2.2.2. *Faire le bilan à mi-parcours*

Un rapport statistique sera produit régulièrement à l'intention des Institutions européennes et du public, basé sur les statistiques et sur les indicateurs de performance, qui permettra de suivre les progrès réalisés dans la mise en œuvre du présent programme d'action et d'analyser les tendances qui caractérisent les niveaux de sécurité.

La Commission dressera un bilan intermédiaire en 2005 sur la base des conclusions de son groupe de suivi. Elle évaluera à cette occasion les implications de l'élargissement de l'Union européenne en terme de sécurité routière. La Commission se réserve, sur la base de ce bilan, de proposer des mesures réglementaires.

- Réduire de 50 % le nombre de décès d'ici à 2010.
- Évaluer les progrès réalisés par rapport à l'objectif via des indicateurs de performance appropriés, aux niveaux communautaire et national.
- Rendre compte en 2005 du suivi de l'objectif, des actions entreprises et des adaptations rendues nécessaires par l'élargissement et, le cas échéant, proposer de nouvelles mesures.

## **3. UN ENGAGEMENT A TOUS LES NIVEAUX POUR AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE**

### **3.1. Le rôle de l'Union européenne**

Dans un marché unique du transport et des déplacements routiers en pleine expansion, une « approche systématique » est nécessaire pour réduire les coûts élevés inhérents aux accidents de la route et les inégalités entre États membres. Cette approche implique une action coordonnée, orientée vers des objectifs communs, comprenant les niveaux locaux, régionaux, nationaux et communautaire. Une action concertée est justifiée pour traiter les problèmes de sécurité routière communs, obtenir une meilleure sensibilisation et mettre en œuvre les mesures les plus efficaces aux différents niveaux.

La plupart des accidents trouvent leur origine dans une erreur humaine, le non-respect des règles de conduite, une mauvaise appréciation ou une maîtrise insuffisante du véhicule. En postulant que l'erreur humaine est un phénomène fréquent et inévitable, le système infrastructures / véhicules / conducteurs devrait être progressivement adapté pour mieux protéger les usagers contre leurs propres défaillances. Une telle approche est celle en vigueur dans les autres modes de transport et dans le domaine de la sécurité du travail. Le non-respect des règles de conduite doit être combattu tant en introduisant les mesures améliorant les contrôles et l'application de sanctions efficaces, proportionnelles et dissuasives au niveau de l'Union européenne que par le développement de techniques rendant plus difficiles, voire impossibles, les infractions aux règles de conduite les plus importantes.

Le Livre Blanc, déjà cité, a souligné deux points essentiels quant au rôle de la Communauté en matière de sécurité routière:

- d'une part, sa contribution de longue date, dans le contexte de la mise en place du grand marché intérieur sans concurrence déloyale,

- d'autre part, les moyens juridiques offerts par le traité de Maastricht, lui permettant de fixer un cadre et de prendre des mesures.

Améliorer la sécurité des déplacements des personnes et des biens est l'une des missions essentielles de l'Union européenne. Un programme de sécurité routière européen qui respecte le principe de subsidiarité offrira un cadre d'action clair pour tous les partenaires et orientera l'action de l'Union européenne dans des domaines où elle peut avoir une forte valeur ajoutée.

Encourager une plus grande conscience et une plus grande compréhension parmi les citoyens, les décideurs politiques et les médias des conditions qui permettront une utilisation plus sûre de la route et du système de transport doit être au cœur de la politique de sécurité routière de la Communauté.

### 3.2. Les acteurs du système de transport sont tous concernés

Pour relever le défi de l'insécurité routière, il faudra que tous les responsables du système de transport, et aussi les usagers, changent de mentalité sur la manière d'utiliser l'infrastructure routière et les conditions à respecter pour l'utiliser en toute sécurité.

L'action en faveur de la ceinture de sécurité illustre bien l'interdépendance entre les différentes mesures et acteurs et la nécessité d'une interaction à tous les niveaux de gouvernement, local, régional, national ou communautaire, sans oublier le secteur privé, pour assurer une protection efficace (voir tableau 1 ci-dessous).

|                         |   |
|-------------------------|---|
| Union européenne        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- règles concernant l'obligation d'installation et l'utilisation des équipements</li> <li>- règles améliorant le contrôle et l'application des sanctions pour les automobilistes</li> <li>- normes de performances pour les ceintures de sécurité et dispositifs de retenue</li> <li>- soutien au lancement d'un programme européen d'évaluation des systèmes de retenue sur le marché</li> <li>- cadre et soutien des campagnes de promotion du port de la ceinture</li> <li>- suivi de la transposition de la législation communautaire par les Etats membres</li> </ul> |
| Niveau national         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- mise en œuvre des règles communautaires</li> <li>- définition d'exemptions</li> <li>- fixation d'objectifs de mise en conformité au niveau national</li> <li>- assurer la mise en conformité en prévoyant les ressources nécessaires pour les contrôles de police</li> <li>- information nationale ciblée</li> <li>- suivi du port de la ceinture de sécurité</li> <li>- soutien des actions en faveur du port de la ceinture de sécurité dans les secteurs public et privé</li> <li>- appui aux systèmes de prêt de dispositifs de retenue pour enfants</li> </ul>      |
| Niveau régional / local | <ul style="list-style-type: none"> <li>- mise en œuvre des contrôles de police et campagnes publicitaires</li> <li>- information dans les écoles sur la ceinture de sécurité</li> <li>- soutien des systèmes de prêt de dispositifs de retenue pour enfants, dans le cadre des structures locales du secteur de la santé</li> <li>- réalisation d'enquêtes sur le port de la ceinture de sécurité</li> <li>- organisation de clubs locaux de victimes d'accidents ayant survécu grâce à la ceinture de sécurité</li> </ul>  |

|               |   |
|---------------|---|
| Secteur privé | <ul style="list-style-type: none"> <li>- innovation et initiatives</li> <li>- développement et mise sur le marché de systèmes de retenue plus efficaces, en réaction aux campagnes d'évaluation</li> <li>- installation de dispositifs de retenue non obligatoires</li> <li>- primes d'assurances réduites pour les utilisateurs de véhicule qui sont équipés</li> <li>- campagnes de sensibilisation organisées par les compagnies privées à l'attention de leur personnel.</li> </ul> |
|---------------|---|

### Tableau 1: Actions nécessaires pour renforcer l'utilisation de la ceinture de sécurité

Il faudra du temps et une approche par étapes pour motiver l'ensemble des acteurs de la sécurité routière dans le cadre d'un plan ambitieux. Une action concertée restera nécessaire bien au-delà de l'horizon 2010. Elle devra comprendre des mesures éprouvées et être capable de donner à toutes les parties concernées un nouvel élan.

#### 3.3. Mobiliser les acteurs par l'établissement d'une Charte européenne sur la sécurité routière

Au-delà de la subsidiarité, pour dynamiser et rendre cohérente l'action politique et pour stimuler l'émergence de projets, il serait souhaitable que l'ensemble des parties concernées (entreprises de transport, constructeurs de véhicules et équipementiers, sociétés d'assurance et exploitants d'infrastructures, collectivités locales et régionales) s'engagent formellement à coopérer et à rechercher, collectivement et individuellement, la plus grande efficacité en souscrivant à une Charte européenne sur la sécurité routière<sup>9</sup>.

La Charte comporte une partie commune, mais elle devra être complétée par des engagements spécifiques à chaque signataire. Leur nom et les engagements spécifiques qu'ils prendront au titre de la Charte seront rendus publics<sup>10</sup>. D'une validité initiale de trois ans, elle pourra être reconduite à l'issue de cette période.

Les engagements devront être respectés scrupuleusement et de manière continue. Les signataires devront faire rapport sur la manière dont ils s'en seront acquittés; ils accepteront d'être contrôlés à cet effet pendant la période de validité de la Charte.

- Inviter l'ensemble des parties concernées à signer une Charte européenne sur la sécurité routière.
- Suivre le respect des engagements souscrits par les signataires.

#### 4. LES MOYENS D'ACTION DE L'UNION EUROPEENNE

L'Union européenne dispose de diverses possibilités pour agir en matière de sécurité routière.

- Le traité CE, par son article 71, permet à l'Union européenne de **légiférer** pour prendre les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports, dans les limites de la subsidiarité. Elle possède des compétences établies dans plusieurs domaines tels que le port de la ceinture de sécurité dans les voitures, le contrôle technique périodique des véhicules à moteur, les contrôles routiers, les tachygraphes, les limiteurs de vitesse, les

<sup>9</sup> le texte de la Charte européenne sur la sécurité routière figure à l'annexe 2

<sup>10</sup> notamment sur le site Internet "Europa"

poinds et dimensions des véhicules, le transport de marchandises dangereuses ainsi que le permis de conduire et certains aspects de la formation du conducteur. L'Union européenne dispose de plus d'une compétence dans certains domaines, tels que l'harmonisation technique des normes relatives aux véhicules, où elle doit assurer un niveau de protection élevé (article 95 du traité CE). Elle peut fixer des exigences de sécurité pour le réseau routier transeuropéen<sup>11</sup>. Les législations devront être adaptées tant pour atteindre l'objectif communautaire de sécurité routière, que pour prendre en compte les progrès de la technique dans les divers domaines couverts<sup>12</sup>. Les articles 151 et 152 (protection de la santé et des consommateurs) permettent également à l'Union européenne de prendre des mesures en la matière.

*La mise en place du marché intérieur a permis de développer, notamment à travers la normalisation technique, des équipements automobiles sûrs grâce à plus de cinquante directives : dispositions généralisant l'équipement des véhicules de pare-brise feuilletés, installation de ceintures de sécurité pour l'ensemble des passagers, protections latérales et frontales standardisées, standardisation des systèmes de freinage.*

*En outre, l'Union européenne a légiféré sur l'utilisation obligatoire des ceintures de sécurité, le transport des marchandises dangereuses, l'utilisation des limiteurs de vitesses pour les camions, les permis de conduire standardisés et le contrôle technique pour tous les véhicules.*

- L'Union européenne dispose de **moyens financiers** permettant de soutenir, par le biais d'appels à propositions ciblés, des initiatives visant à sensibiliser davantage les décideurs, les professionnels et le grand public aux principaux problèmes de sécurité et à leurs solutions. Elle peut par exemple octroyer un soutien financier à des programmes d'information des consommateurs comme le programme EuroNCAP<sup>13</sup>.
- L'Union européenne a joué jusqu'ici un rôle important dans **l'établissement et la diffusion des meilleures pratiques** (par exemple pour la généralisation des plaques d'immatriculation réfléchissantes ou la mise au point de barrières latérales de route moins dangereuses pour les motocyclistes), et il est prévu d'étendre encore cette activité. Pour systématiser les actions entreprises à l'ensemble des domaines, la Commission établira un cadre de référence visant à promouvoir les meilleures pratiques auprès des professionnels de la sécurité. L'objectif sera d'identifier, de synthétiser ces meilleures pratiques et de les présenter sous la forme de guides d'orientation élaborés par des professionnels pour des professionnels, et à utiliser sur une base volontaire, en les accompagnant d'études de cas détaillées. Les guides pourront être réalisés dans les domaines de la planification de la sécurité routière, de la sécurité des infrastructures ou de l'information, de l'arrimage des charges lourdes ou des méthodes de contrôle routier. Par la suite, la Communauté soutiendra des projets de démonstration qui mettront en pratique les méthodes dégagées dans le cadre de l'élaboration des guides d'orientations.
- **La collecte et l'analyse des données relatives aux accidents** et aux dommages corporels sont indispensables pour permettre d'évaluer objectivement les problèmes de sécurité routière, déterminer les domaines d'action prioritaires et surveiller les effets des mesures. Elles devront, dans une phase ultérieure, permettre de quantifier les avantages apportés par

---

<sup>11</sup> conformément à la décision 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L228 du 9.9.1996, p.1)

<sup>12</sup> voir ci-dessous, chapitre 5

<sup>13</sup> voir ci-dessous paragraphe 5.2.2

les technologies nouvelles. L'Union européenne a joué un rôle actif dans la définition de méthodes d'enquête sur les accidents (projet STAIRS) et la création de la base de données CARE <sup>14</sup>. Il faut maintenant élargir et approfondir ces activités pour répondre aux différentes attentes (voir paragraphe 5.6).

- Définir et évaluer la politique future nécessite un effort de **recherche et développement technologique** considérable et soutenu, dans un contexte de changement technologique et social permanent. Parallèlement, il importe de traduire les connaissances résultant des recherches antérieures en actions qui sauveront des vies humaines. Il faudra renforcer les activités de recherche dans le domaine de la sécurité routière, notamment dans le contexte du 6ème programme - cadre de recherche, ainsi que **les études de fond, y compris les études socio-économiques, et les projets de démonstration.**
- La Commission estime que des **incitations fiscales** peuvent constituer un moyen important d'encourager l'investissement des particuliers et des entreprises et de promouvoir la conception d'infrastructures et de véhicules plus sûrs. Les incitations doivent porter sur certaines catégories d'équipements dont l'efficacité sur la sécurité est prouvée et qui trouveraient difficilement des débouchés en l'absence d'incitation. Comme elle l'a déjà fait pour les normes d'émissions polluantes des véhicules, la Commission étudiera l'instauration d'un cadre harmonisé afin de clarifier les conditions pour qu'elles puissent être introduites par les États membres. En tout état de cause, les incitations fiscales doivent respecter les règles du marché intérieur.
- En analysant les expériences réalisées au niveau national, la Commission examinera comment encourager l'introduction d'**exigences de sécurité dans les marchés publics**. La Commission proposera des critères harmonisés dans les appels d'offre des marchés publics.

*La Suède a adopté en 1997 un programme de sécurité routière visant à associer les efforts de l'État, des régions, des villes, du secteur privé et des particuliers pour tendre vers zéro mort et zéro blessé grave sur la route.*

*Dans ce contexte, de nombreuses villes suédoises ont intégré des exigences de sécurité dans les marchés publics, notamment pour les achats de véhicules de l'administration et la fourniture de services de transport.*

- Enfin, et ce n'est pas le moins important, il faut collaborer avec le secteur européen des assurances afin de trouver de nouveaux moyens d'améliorer la sécurité routière, notamment en **répartissant les coûts des risques liés aux accidents corporels** de manière plus juste, par l'ajustement des primes d'assurances.

Il convient de souligner l'importance des aspects socio-économiques de la sécurité routière. En termes purement comptables, il est évident que toutes les mesures n'ont pas le même ratio coût - efficacité, mais il n'en demeure pas moins que même les plus coûteuses ont un ratio favorable. Une analyse systématique conduira, en effet, à reconnaître l'efficacité d'une large gamme de mesures en faveur de la sécurité routière et à accroître les investissements. Les mesures prises par l'Union européenne seront fondées sur une analyse quantitative de **leur impact en terme de coûts et de bénéfices.**

---

<sup>14</sup> décision du Conseil n° 93/704/CE du 30 novembre 1993 relative à la création d'une banque de données communautaire sur les accidents de la circulation routière (JO L 329 du 30.12.1993, p. 63)

- Proposer l'introduction de critères harmonisés de sécurité routière dans le cadre des marchés publics.
- Étudier, avec le secteur européen des assurances, les mesures supplémentaires que les assureurs peuvent prendre pour imputer plus directement le coût des risques d'accidents.

## 5. LES PRINCIPAUX DOMAINES D'ACTION

### 5.1. Inciter les usagers à un meilleur comportement

#### 5.1.1. *Respect des règles fondamentales de la sécurité routière par les usagers*

- La conduite dangereuse pour autrui est un fléau assimilable à la criminalité et la Commission envisage de prendre des initiatives dans le cadre de la politique communautaire en matière de justice non seulement pour les chauffeurs routiers, mais aussi pour tous les automobilistes.

Le non-respect par les usagers de la législation de base en matière de sécurité routière (alcool au volant, port de la ceinture de sécurité ou du casque, excès de vitesse) est la première cause des accidents graves. Une action ciblée sur ces trois facteurs pourrait permettre d'atteindre plus de la moitié de l'objectif de réduction globale de 50 % du nombre de tués. Autre conséquence appréciable, une conduite apaisée contribue à une réduction significative de la consommation de carburant et des émissions associées.

Les études et recherches effectuées à ce sujet<sup>15</sup> ont montré que pour améliorer sensiblement le respect des règles par les usagers de la route, il est nécessaire d'adopter une approche globale qui combine d'une part les **contrôles policiers** et d'autre part **l'éducation et la sensibilisation des usagers**.

A court ou moyen terme, l'innovation technologique, qu'elle concerne les véhicules eux-mêmes ou les matériels de contrôle, contribuera également à une meilleure application des règles de sécurité. Les recherches correspondantes sur les aspects technologiques et institutionnels seront soutenues par le 6ème programme cadre de recherche de l'UE.

*Selon une étude du Transport Research Laboratory du Royaume-Uni, une réduction de 3 km/h de la vitesse moyenne permettrait de sauver 5 000 à 6 000 vies chaque année en Europe, et épargnerait 120 000 à 140 000 accidents, générant une économie de 20 milliards €. Selon les observations au Royaume-Uni, l'installation de caméras de surveillance automatiques conduit à une réduction de 9 km/h de la vitesse moyenne, ce qui permettrait, si leur utilisation était généralisée au niveau de l'Union européenne, d'éliminer un tiers des accidents et de réduire de moitié le nombre des tués sur les routes.*

*Séminaire "Killing speeds, Saving lives" de la présidence belge de l'Union européenne, 8 novembre 2001 à Bruxelles.*

- Les États membres qui ont les meilleurs résultats en terme de sécurité routière ont aussi un système de **contrôle** parmi les plus performants; à cet égard, la situation qui prévaut dans d'autres États membres n'en est que plus regrettable, d'autant plus qu'il existe une attente forte des citoyens en la matière.

---

<sup>15</sup> par exemple les projets GADGET et ESCAPE

Il est un fait que les contrôles varient de façon considérable d'un État membre à l'autre. Les automobilistes et les chauffeurs savent qu'ils doivent « lever le pied » dans certains pays et peuvent rouler en quasi-impunité dans d'autres. Ce constat est choquant dans la mesure où chacun au volant se déplace facilement dans plusieurs pays et où cette situation crée des distorsions à la concurrence dans le secteur du transport professionnel.

Pour remédier à cette situation, la Commission proposera, dans un premier temps, en 2003, des mesures sur le contrôle, pour améliorer d'une part l'application des règles concernant les infractions les plus mortifères et d'autre part l'application des règles sociales existantes pour le transport commercial <sup>16</sup>.

Afin d'estimer l'impact des propositions mentionnées ci-dessus, la Commission a récemment lancé des études pour collecter les informations de base sur les règles de circulation routière, leur contrôle et leur application dans l'Union européenne, et pour analyser les coûts et bénéfices des propositions. Pour certaines mesures, des ratios coût – bénéfice de 10 :1 sont ainsi mis en évidence.

Dans ce contexte, la Commission a aussi établi les coopérations nécessaires avec les États membres et les instances des forces de police (comme TISPOL, réseau européen de la police de la route) et d'inspection (notamment avec Euro Contrôle Route, organisation européenne des inspecteurs de transport).

Dans les matières déjà couvertes par la législation communautaire, il existe des différences importantes entre les incriminations et les **sanctions** appliquées pour les infractions au code de la route prévues dans la législation de l'Union européenne, notamment en ce qui concerne le retrait du permis de conduire. La Commission estime que les États membres devraient accélérer l'application de la Convention de Vienne de 1998 relative aux décisions de déchéance du droit de conduire <sup>17</sup>. Pour y contribuer, la Commission a l'intention de favoriser la mise en place d'un réseau d'information entre les administrations nationales compétentes en matière de permis de conduire. Plus généralement, il serait utile de comparer les différents mécanismes de sanctions en vigueur, la manière dont ils sont appliqués et leur efficacité (« *benchmarking* »).

En ce qui concerne les **campagnes d'éducation et de sensibilisation**, à l'instar du soutien apporté en 2001 et en 2002 pour étendre la campagne belge « BOB » ou du « conducteur désigné » à d'autres États membres, l'Union européenne peut soutenir des campagnes d'information à l'échelle européenne essentiellement destinées à faire prendre conscience des conséquences qui découlent du non-respect des règles de sécurité routière et de l'existence de contrôles. À titre de valeur ajoutée, la Commission donnera la priorité aux campagnes paneuropéennes qui s'inscrivent dans le cadre des objectifs fixés par le présent programme et qui s'articulent sur une activité nationale existante assurée par la police ou d'autres organismes. Ces actions viseront notamment les usagers vulnérables, les jeunes conducteurs et les personnes âgées.

---

<sup>16</sup> cette dernière proposition visera à modifier la directive 88/599/CEE du Conseil sur les procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) n°3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

<sup>17</sup> acte du Conseil du 17 juin 1998 établissant la Convention sur les retraits de permis de conduire (JO C 216 du 10.7.1998, p.1). A ce jour, un seul Etat membre (Espagne) a signé et ratifié la Convention

*La Belgique mène depuis de nombreuses années une campagne visant à inciter les personnes qui participent à une fête à désigner l'un d'entre eux, le « BOB », qui devra rester sobre pour les reconduire en toute sécurité. Cette campagne a créé une grande émulation, avec la mobilisation d'acteurs de plus en plus nombreux, accompagnateurs bénévoles, débits de boissons offrant des boissons non-alcoolisées au BOB, des services publics spéciaux etc. Sept pays ont obtenu, en 2002, un soutien de la Commission pour la réalisation d'une campagne conjointe, fondée sur le cahier des charges établi pour la campagne belge. Ceci montre l'intérêt croissant des États membres pour appliquer les pratiques dont le succès a été mis en évidence dans les autres États membres, au besoin en les adaptant à leur propre situation.*

En appui au paquet contrôle mentionné plus haut, la Commission soutiendra aussi des campagnes spécifiques pour sensibiliser les usagers aux trois causes principales de mortalité routière (vitesse, alcool et non-port de la ceinture de sécurité).

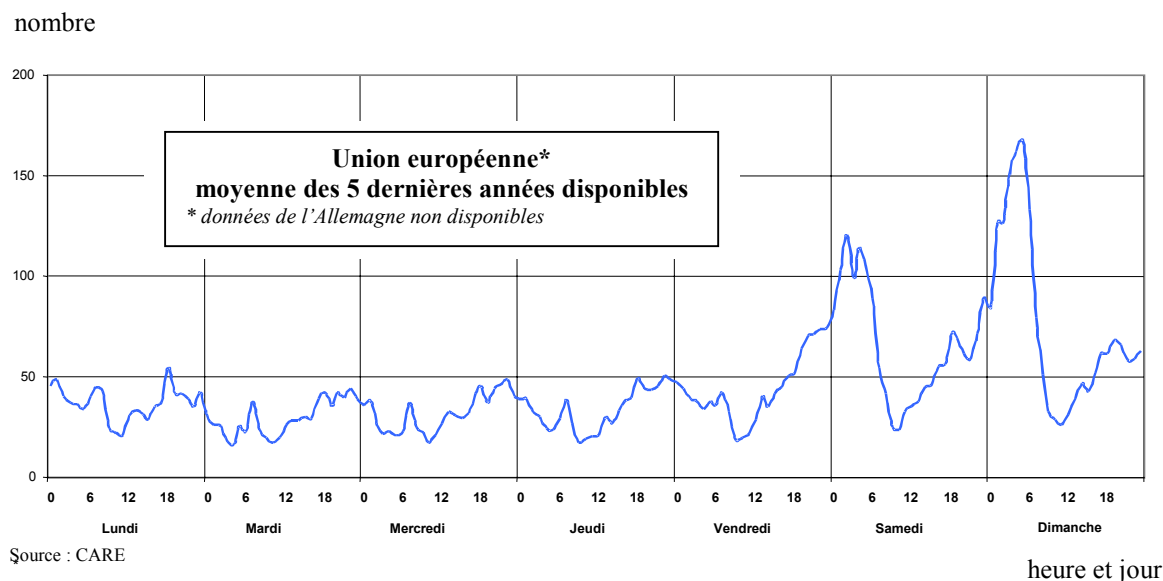
*Le bureau européen de la Croix-Rouge, organisme constitué par les « sociétés nationales » de la Croix Rouge établies dans les États membres, a mené en 2002, avec le concours financier de la Communauté, une campagne de sensibilisation à la sécurité routière ciblée sur les jeunes de 15 à 24 ans. L'évaluation indépendante effectuée à la fin de la campagne a jugé celle-ci efficace et a conclu à son succès.*

- L'usage des **drogues illicites** et de certains **médicaments**, est un facteur d'accident de plus en plus préoccupant, de même que la tendance plus récente de polyconsommation, associant la prise de drogues et la consommation d'alcool. Si aucune mesure n'est prise rapidement, il pourrait bientôt y avoir davantage d'accidents de la route imputables aux drogues qu'à l'alcool. Diverses mesures devront être prises pour lutter contre ce fléau, comme la mise en place d'une procédure harmonisée pour détecter les drogues illicites chez tous les conducteurs impliqués dans des accidents mortels, la mise au point d'appareils de détection, une formation adéquate des forces affectées à la circulation routière, et la mise en commun des résultats dans le domaine des études de prévalence, du contrôle et de la réhabilitation. Ces mesures feront l'objet d'initiatives au niveau européen. D'ailleurs, en 2002, la Commission a lancé, de façon conjointe avec l'administration américaine, une étude <sup>18</sup> qui a pour but d'évaluer les performances et les modalités d'utilisation de dispositifs de dépistage de la consommation de drogues par les conducteurs de véhicules, qui soient utilisables lors des contrôles routiers. Les résultats de cette étude sont attendus avant 2005. En outre, les médecins et les pharmaciens devront également être mis à contribution afin de dispenser aux patients les informations concernant les effets de leur traitement sur l'aptitude à la conduite. La Commission examinera l'opportunité de généraliser l'utilisation de pictogrammes appropriés et harmonisés sur les emballages des médicaments, basés sur une classification européenne des médicaments en fonction de leurs effets.

*Les jeunes conducteurs, de 15 à 24 ans payent un lourd tribut aux accidents de la route. Plusieurs facteurs défavorables se conjuguent pour cela, une expérience insuffisante de la conduite, un goût du risque plus prononcé, une attitude moins respectueuse des règles de la conduite. D'autres facteurs (fatigue, conduite nocturne, usage de produits psychotropes légaux et illégaux, phénomènes de groupe) font que dans certains États membres, les accidents de voiture du vendredi soir ou du samedi soir sont devenus la première cause de mortalité des jeunes (voir la figure 2 ci-dessous).*

<sup>18</sup> projet ROSITA – evaluation of roadside oral fluid tests for the detection of drivers under the influence of drugs

*Cette hécatombe correspond à plus de 2000 tués par an (EUR-15). Toutefois, l'exemple du Royaume-Uni montre qu'il ne s'agit pas d'une fatalité.*



**Figure 2 : mortalité routière des jeunes adultes**

(nombre de personnes de 18 à 25 ans tuées dans les accidents de la route, par heure et par jour—moyenne annuelle)

- Proposer les mesures visant à renforcer les contrôles et la bonne application des règles de sécurité les plus importantes.
- Elaborer des orientations concernant les meilleures pratiques en matière de contrôles de police ; collecter, comparer et publier les informations sur les codes de la route nationaux, ainsi que sur les infractions constatées et les sanctions appliquées dans les divers pays.
- Participer à des campagnes de sensibilisation sur l'alcool, la ceinture de sécurité, la vitesse et la fatigue, si possible de façon combinée avec des actions de la police au niveau national.
- Encourager la mise en pratique de la recommandation relative au taux d'alcoolémie maximal, poursuivre les travaux sur les effets des drogues et des médicaments.
- Etablir une classification et un étiquetage appropriés pour les médicaments qui ont un effet sur l'aptitude à conduire les véhicules.
- Harmoniser, à terme, les sanctions pour les infractions principales aux règles de conduite pour le transport commercial international.

### 5.1.2. Permis de conduire et formation

Assurer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route est un objectif essentiel des politiques relatives à l'octroi des permis de conduire en Europe. La formation et l'information des usagers de la route tout au long de leur vie pour leur enseigner les risques associés aux accidents de la route, les conséquences d'un comportement dangereux, les dispositions de

contrôle, le respect des grandes règles de sécurité et l'intérêt d'une attitude positive à l'égard de mesures correctives efficaces constituent un volet essentiel des travaux ayant trait à la sécurité routière.

La législation en matière de permis de conduire facilite la libre circulation des personnes et permet d'améliorer sur certains points le comportement des conducteurs, notamment à travers les épreuves de conduite lors de l'examen du permis de conduire dont les exigences minimales ont été redéfinies sensiblement à la hausse <sup>19</sup>. La Commission examinera les moyens permettant de perfectionner le système d'accès progressif aux différentes catégories de permis, d'éviter les possibilités de fraude trop flagrantes engendrées par le nombre très élevé de modèles de permis valides sur le territoire de l'Union européenne et de contrôler le maintien de l'aptitude des conducteurs.

La Commission procédera également à une mise à niveau des exigences minimales en matière d'aptitude physique et mentale et des modalités permettant aux autorités compétentes de pouvoir appliquer des tolérances ou des restrictions pour les conducteurs suivant un traitement de longue durée ayant pour effet de réduire l'aptitude à conduire un véhicule.

*En Espagne et aux Pays-Bas on constate lors des contrôles médicaux qu'un conducteur sur dix à l'âge de 50 ans, et un conducteur sur six à l'âge de 70 ans conduit avec une vision non corrigée de façon adéquate.*

Il est également primordial de mieux prendre en compte les problèmes spécifiques des jeunes conducteurs et des personnes âgées dans le cadre du permis de conduire et de l'éducation routière. Plusieurs États membres ont mis en place de façon concluante un régime d'accès progressif, dès l'âge scolaire, aux différentes catégories de permis, assorti de dispositions particulières et d'une formation permanente. La Commission évaluera les possibilités de transposer ce type de mesures à l'échelle de l'Union européenne, dans le souci de réduire notamment le risque d'accident trop élevé chez les jeunes conducteurs inexpérimentés. Plusieurs études ont été engagées dans ce domaine avec le soutien de la Commission <sup>20</sup>. Leurs résultats permettront à la Commission de rédiger à courte échéance une recommandation sur le fonctionnement effectif des permis provisoires ainsi que des guides d'orientation en ces domaines.

Il convient de poursuivre en même temps les travaux sur la réhabilitation des auteurs d'infractions graves au code de la route et sur les questions posées par la Convention de 1998 sur la reconnaissance mutuelle des décisions de déchéance du droit de conduire (déjà citée). Une étude concernant les programmes de réhabilitation organisés dans certains États membres <sup>21</sup> montre que certains programmes affichent une efficacité remarquable, avec une réduction de 50% du nombre des récidives. Il semble donc prometteur de lier un système de permis probatoire ou à points à des cours de réhabilitation conditionnant la restitution du permis après retrait. De plus, la mise en place d'un réseau de communication informatisé entre autorités compétentes des registres nationaux de permis de conduire devrait contribuer à réduire les possibilités de fraude et à mettre en œuvre la Convention de 1998.

*Il est évident que le manque de contrôle relatif à la délivrance du permis de conduire mène à différents types de fraudes à un niveau individuel, notamment par la demande de duplicata ou*

<sup>19</sup> directive 2000/56/CE de la Commission du 14 septembre 2000 modifiant la directive 91/439/CEE du Conseil relative au permis de conduire (JO L 237 du 21.9.2000, p.45)

<sup>20</sup> projets DAN, ADVANCED et NOV-EN

<sup>21</sup> projet ANDREA

*en repassant les épreuves de conduite dans un autre État membre, ainsi qu'à un niveau organisé, notamment en falsifiant ou imitant les modèles parfois très anciens de permis encore en circulation, non munis de protection. A part ce dernier aspect de fraude organisée qui devra être également évalué sous l'angle de la sûreté, les fraudeurs les plus fréquents sont aussi les automobilistes commettant le plus d'infractions au Code de la route.*

Dans ce même contexte, la Commission a également l'intention de présenter en temps opportun une proposition normalisant, dans l'ensemble de l'Union européenne, les qualifications requises pour les instructeurs et les examinateurs, dans un but de sécurité comme de libre circulation des services d'enseignement et de formation.

Enfin les avantages présentés par les développements prometteurs en cours sur la mise au point d'un permis de conduire électronique ou par l'utilisation de simulateurs pour l'apprentissage et le perfectionnement de la conduite feront l'objet d'une évaluation

- Modifier la directive 91/439/CEE sur le permis de conduire afin d'introduire notamment des normes minimales pour les examinateurs de conduite automobile et un accès progressif aux véhicules motorisés visant à réduire le risque d'accident chez les conducteurs inexpérimentés.
- Poursuivre les travaux pour revoir à la lumière du progrès scientifique les normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite et étudier l'impact des examens médicaux sur la sécurité routière.
- Faciliter une approche scientifique de l'apprentissage de la conduite et de la formation à la sécurité routière, dès l'âge scolaire.
- Poursuivre les travaux spécifiques concernant les jeunes conducteurs ainsi que sur les méthodes de réhabilitation destinées à réduire le pourcentage de récidive.

### 5.1.3. Port du casque

Les recherches montrent que le port du casque de protection par les utilisateurs de véhicules motorisés à deux roues réduit de moitié le risque de traumatisme crânien mortel ou grave. Au vu des statistiques, on estime que le respect de la législation sur le port du casque permettrait de sauver jusqu'à 1000 vies environ dans l'ensemble de l'Union européenne. La Commission soutiendra les initiatives nationales visant à augmenter le taux de port du casque.

Le port du casque de protection pour le groupe à haut risque que constituent les cyclistes est également encouragé dans beaucoup d'États membres. La Commission compte procéder à une étude statistique sur le port du casque par les cyclistes dans l'Union européenne et sur son efficacité pour réduire les risques de traumatisme crânien, en particulier chez les 10-14 ans, groupe présentant le risque le plus élevé.

Concernant les usagers de cyclomoteurs, le port du casque demeure un problème sérieux, que ce soit par l'insuffisance des règles, de leur respect ou encore à cause de l'inefficacité des sanctions. Une étude comparative des codes de la route et de leur application a été lancée fin 2002 ; au vu des conclusions de cette étude, la Commission pourra prendre une initiative concernant ce point précis.

- Encourager l'utilisation généralisée du casque par les utilisateurs de tous les véhicules motorisés à deux roues.

- Étudier l'efficacité du port du casque par les cyclistes appartenant aux différentes tranches d'âge, ainsi que son incidence sur l'usage de la bicyclette et les mesures à prendre, le cas échéant, à l'échelle de l'UE.

## **5.2. Tirer parti du progrès technique pour mieux sécuriser les véhicules**

### *5.2.1. Progrès accomplis dans la conception des véhicules*

Les règles de construction des véhicules permettent de fixer des niveaux de protection minimum pour éviter les accidents et de protéger les usagers contre les blessures. La protection dont jouissent les occupants d'un véhicule dans tous les États membres continue de s'améliorer sensiblement grâce au progrès technologique.

La réception complète des voitures et des véhicules motorisés à deux roues relève désormais de la compétence exclusive de l'Union européenne. Cette procédure, outil de première importance pour l'amélioration de la sécurité routière, sera bientôt étendue aux véhicules commerciaux et à leurs remorques, aux autocars et aux autobus. Le perfectionnement permanent des véhicules est assuré par l'adaptation progressive des exigences techniques inscrites dans les directives régissant les procédures de réception. C'est notamment grâce aux directives relatives aux collisions latérales et frontales<sup>22</sup> et à l'information des consommateurs assurée par le programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (voir paragraphe suivant) que l'Europe a enregistré ses progrès les plus rapides sur le plan de la protection des occupants de voitures. En outre, en adhérant aux accords de Genève de 1958 et de 1998<sup>23</sup>, l'Union européenne peut jouer un rôle prééminent en la matière au niveau mondial.

Comme les occupants de voitures représentent 57 % des victimes d'accidents mortels, il est impératif que ces progrès soient poursuivis. Étant donné que la plupart des piétons et des cyclistes tués et blessés le sont après avoir été heurtés par un véhicule à moteur, une protection s'impose également pour réduire les risques élevés de blessure auxquels sont exposés ces usagers vulnérables. En même temps, les risques importants liés à l'utilisation de motocycles et de cyclomoteurs et le coût social élevé que représentent les lésions invalidantes justifient de nouveaux efforts pour déterminer les mesures à prendre dans le domaine de la conception de ces catégories de véhicules de manière à renforcer la protection en cas d'accident.

Il est possible d'aller bien plus loin, par exemple en appliquant à court terme les résultats de recherche et de développement qui permettront d'améliorer d'autres aspects de sécurité passive des véhicules. Le 6ème programme cadre de recherche continuera à encourager la constitution d'équipes multidisciplinaires de chercheurs, incluant des médecins et des bio

---

<sup>22</sup> directives 96/27/CE et 96/79/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 1996 et du 16 décembre 1996 concernant la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision latérale et frontale et modifiant la directive 70/156/CEE (JO L 169 du 8.7.1996, p.1 et JO L 18 du 21.1.1997, p.7)

<sup>23</sup> accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions [anciennement accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958] (Nations Unies, commission économique pour l'Europe, 5 octobre 1995) ; accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues, en date, à Genève, du 25 juin 1998.

mécaniciens, des ingénieurs, des statisticiens et des psychologues des milieux universitaires et industriels.

Par ailleurs, la technologie automobile connaît actuellement une révolution qui pourrait ouvrir de larges horizons dans le domaine de la sécurité active ou de la prévention des accidents. Le véhicule tend à devenir le réceptacle de dispositifs électroniques ultramodernes, capables de commander les fonctions de sécurité du véhicule. Ces technologies permettent d'entrevoir un saut qualitatif dans le domaine de la sécurité routière, grâce à des systèmes intelligents de sécurité active et passive garantissant un meilleur respect des règles de conduite, notamment en matière d'excès de vitesse et de diminution des facultés du conducteur, et assurant une protection intelligente en cas d'accident. Il est cependant peu probable que ces technologies puissent corriger tous les défauts de comportement qui devraient, pendant la période de référence, rester la première cause des accidents.

Sans attendre les futures technologies, il suffirait de mettre en œuvre dès à présent, par une action harmonisée, les technologies déjà disponibles en matière de sécurité des véhicules et d'équipements de protection pour réaliser une part substantielle de l'objectif de réduction, notamment pour les véhicules commerciaux.

#### 5.2.2. *Information des consommateurs: le programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (EuroNCAP)*

Les acheteurs de voitures neuves ont besoin d'informations objectives sur le niveau de sécurité des véhicules. Les informations disponibles ont une incidence sur les décisions d'achat et encouragent les constructeurs automobiles à innover dans le domaine de la sécurité et à mettre sur le marché des solutions de sécurité sans attendre l'entrée en vigueur des normes législatives.

Au-delà du régime de réception communautaire des véhicules, le programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (EuroNCAP) teste la sécurité des modèles les plus populaires de voitures neuves selon des protocoles d'essai harmonisés, dans des conditions représentatives de divers types de collisions qui génèrent des blessures graves pour les occupants ainsi que dans un choc éventuel avec un piéton. Ce programme valorise les efforts de l'industrie en publiant les résultats des essais pour informer les consommateurs des caractéristiques de sécurité des voitures neuves, et il a fait de l'Europe un marché de pointe en matière de sécurité. La Commission européenne lui apporte un soutien financier et participe aux décisions techniques.

*Une étude réalisée avec le soutien de la Commission <sup>24</sup> a conclu que chaque étoile délivrée selon les critères du programme EuroNCAP peut être associée à une réduction de presque 10% des risques d'accident mortel pour les occupants. Il a été démontré que les voitures cotées cinq étoiles (un modèle en 2001, six modèles en 2002) présentent un risque intrinsèque d'accident mortel inférieur de 36% par rapport aux véhicules simplement conformes au niveau légal.*

*On constate depuis peu que le label « 5 étoiles EuroNCAP » tend à devenir un argument commercial valorisé par l'industrie automobile.*

Les évolutions prochaines du programme EuroNCAP permettront d'incorporer d'autres aspects de sécurité passive, comme la protection contre le « coup du lapin » et la compatibilité

---

<sup>24</sup> “Quality Criteria for the Safety Assessment of Cars Based on Real-World Crashes” (SARAC)

des véhicules en cas de choc voiture contre voiture, ainsi que des aspects liés à la sécurité active.

- La Commission continuera d'apporter son soutien à EuroNCAP avec le souci de permettre de nouveaux progrès, de sensibiliser et d'informer les consommateurs et de renforcer la représentation des États membres.

### 5.2.3. Protection en cas d'accident ou sécurité passive

Des travaux sont actuellement en cours pour établir une spécification applicable aux dispositifs visuels ou sonores d'incitation au **port de la ceinture de sécurité** à bord des véhicules. Ces dispositifs sont déjà inclus dans l'évaluation des véhicules dans le cadre du programme EuroNCAP, et l'EEVC<sup>25</sup> va établir une norme pour en évaluer la performance. S'il se généralisait, ce type d'équipement pourrait constituer un moyen relativement bon marché et efficace d'augmenter le taux d'utilisation de la ceinture. Selon des estimations réalisées en Suède, l'installation de dispositifs efficaces incitant au port de la ceinture de sécurité permettrait de réduire d'environ 20 % le nombre de décès parmi les occupants de voitures. Rapporté à l'ensemble de l'Union européenne, ce pourcentage se traduirait par plus de 4000 vies sauvées chaque année. Concernant les **dispositifs de retenue pour enfants**, la législation communautaire a récemment été renforcée<sup>26</sup> ; par ailleurs, un accord au sein de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies sur un système de fixation universel devrait faciliter et sécuriser l'installation des sièges pour enfants dans les véhicules et contribuer à résoudre un problème très souvent dénoncé par les parents.

*En Suède, où l'on observe le taux de port de la ceinture de sécurité le plus élevé d'Europe (95%), la moitié des personnes tuées lors des accidents ne portaient pas leur ceinture. Ceci montre le fort potentiel représenté par toute mesure permettant d'accroître encore le taux de port de la ceinture, et notamment les dispositifs de rappel de port de la ceintures pour l'ensemble des occupants.*

La réalisation de **faces avant de voitures moins dangereuses pour les piétons et les cyclistes** fait partie des priorités d'action de l'Union européenne. La Commission a récemment adopté une proposition législative en ce sens<sup>27</sup>. La mise en œuvre systématique de conceptions répondant aux quatre tests de performance tels que ceux préconisés par l'EEVC permettra de sauver chaque année jusqu'à 2000 vies chez les piétons et les cyclistes.

Concernant les **collisions poids lourds- voitures**, la législation communautaire fixe déjà des prescriptions concernant la face arrière, la garde latérale et la face avant des poids lourds de façon à limiter l'encastrement des voitures<sup>28</sup>, et une meilleure protection des occupants peut

<sup>25</sup> European Enhanced Vehicle-Safety Committee, qui bénéficie d'un financement communautaire  
<sup>26</sup> directive 2003/20/CE du Parlement européen et du Conseil, du 8 avril 2003, modifiant la directive 91/671/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes (JO L 115 du 9.5.2003, p.63). La directive 91/671/CEE ainsi modifiée est désormais « relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules »

<sup>27</sup> proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur et modifiant la directive 70/156/CEE [COM(2003)67 final du 19.2.2003]

<sup>28</sup> directive 70/221/CEE du Conseil, du 20 mars 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux réservoirs de carburant liquide et aux dispositifs de protection arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 76 du 6.4.1970, p.23), modifiée en dernier lieu par la directive 2000/8/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 mars 2000 (JO L 106 du 3.5.2000,

encore être obtenue par l'introduction de critères d'absorption d'énergie. Pour ce qui est des **collisions entre voitures**, il existe aussi un potentiel d'amélioration de la compatibilité des véhicules. A terme, la législation devra être amendée de façon à introduire de tels critères.

En outre, la sécurité passive des **motocycles** et l'**interaction entre les véhicules routiers et l'infrastructure** pourraient être grandement améliorés.

Tous ces aspects constituent des priorités à court terme. La Commission continuera d'utiliser tous les instruments de nature à améliorer la sécurité passive des véhicules. Elle examinera notamment les effets sur la sécurité routière de la prolifération des véhicules de type « 4x4 », « SUV » ou « MPV » (*sports utility vehicles* et *multipurpose vehicles*) qui, comme aux Etats Unis, suscitent une préoccupation croissante.

- Élaborer une spécification harmonisée pour l'installation de dispositifs sonores ou visuels d'incitation au port de la ceinture de sécurité à bord des véhicules et promouvoir leur généralisation par un accord volontaire.
- Généraliser les systèmes de fixation universels pour les dispositifs de retenue pour enfants.
- Améliorer les voitures de façon à réduire la gravité des accidents impliquant des piétons et des cyclistes.
- Etudier les causes et les moyens de prévenir les lésions consécutives au coup du lapin.
- Soutenir la mise au point de dispositifs de retenue intelligents.
- Adapter au progrès technique les directives relatives aux collisions frontales, latérales et arrières des poids lourds pour limiter l'encastrement des véhicules, et introduire des critères d'absorption d'énergie
- Renforcer la compatibilité des véhicules.
- Examiner l'impact sur la sécurité routière de la prolifération des « 4x4 », *sports utility vehicles* et *multipurpose vehicles*

#### 5.2.4. Prévention des accidents ou sécurité active

Les nouvelles technologies dans les domaines de l'information et de la communication (« *intelligent transport systems* », ou ITS) susceptibles d'équiper les véhicules présente un grand potentiel de réduction du nombre des victimes. Les radars embarqués sont notamment capables de détecter une situation d'accident et de déclencher les équipements de sécurité avant même l'impact de la voiture, évitant ainsi l'accident ou en réduisant considérablement les conséquences. Le développement de capteurs, actionneurs et calculateurs adaptés a déjà permis la généralisation de dispositifs ABS et de systèmes renforçant la stabilité des véhicules comme les dispositifs ESP (« *Electronic Stability Program* »), qui aident le conducteur à conserver le contrôle du véhicule dans des conditions extrêmes. De nouvelles générations

---

p.23); directive 89/297/CEE du Conseil du 13 avril 1989 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la protection latérale (gardes latérales) de certains véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 124 du 5.5.1989, p.1); directive 2000/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2000 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant des véhicules à moteur, modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil (JO L 203 du 10.8.2000, p.9)

d'équipements de sécurité active et d'assistance au conducteur (« *Advanced Driver-Assistance Systems* », ou ADAS) devraient être disponibles prochainement. Il s'agit d'une part, de systèmes de sécurité autonomes capables d'intégrer non seulement les paramètres liés au véhicule et au conducteur, mais également les données liées à l'environnement du véhicule, d'autre part de systèmes interactifs permettant l'échange d'information de sécurité entre véhicules.

En analysant les informations provenant de l'environnement du véhicule, ces systèmes pourront évaluer le risque pour qu'un accident se produise. Ils pourront avertir le conducteur, et initier l'action d'évitement urgente appropriée. Si l'accident est inévitable, le système pourra optimiser le fonctionnement des dispositifs de protection passive. D'autres systèmes alerteront automatiquement les secours.

L'Union européenne, les États membres et l'industrie doivent s'efforcer de mettre en place l'approche intégrée qui permettra une plus grande efficacité de ces nouvelles technologies de sécurité. L'**initiative eSafety** lancée en 2002 par la Commission et l'industrie automobile <sup>29</sup>, dans la logique du plan e-Europe lancé par les chefs d'État lors du Conseil européen de Feira en juin 2001, conduit à formuler des recommandations ainsi qu'un certain nombre d'actions au niveau communautaire, qui seront prochainement présentées par la Commission dans une Communication relative aux « technologies d'information et de communication pour les véhicules intelligents ». Ces actions peuvent être considérées comme l'un des volets, particulièrement important, du présent programme d'action.

En sus des actions menées principalement par l'industrie automobile qui figurent dans cette Communication, l'Union européenne arrêtera un plan en matière de systèmes intelligents de gestion du trafic établis par les Autorités gouvernementales et présentant un intérêt pour la sécurité routière, de manière à en retirer un maximum d'avantages pour la collectivité.

Parmi les activités de développement à long terme, il faut privilégier les systèmes offrant les meilleures perspectives <sup>30</sup> Avec l'augmentation du volume du trafic, améliorer la gestion de la vitesse des véhicules est un impératif de sécurité qui doit permettre de lutter contre la congestion. Outre des bénéfices en matière de sécurité routière, le respect des limitations de vitesse aura également un impact significatif en terme de réduction des gaz à effet de serre. Afin d'évaluer les conditions permettant le fonctionnement des systèmes d'adaptation de la vitesse, il conviendra d'explorer les expérimentations dans plusieurs pays, Suède, Pays-Bas, Grande Bretagne, Belgique, France et Allemagne notamment.

Il faudra également, dans le respect de la législation relative à la protection des données et du droit à la mobilité, continuer à étudier des technologies prometteuses, comme par exemple:

- les systèmes anti-démarrage de véhicules en cas d'alcoolémie excessive (« *alcolocks* »). A terme, ces systèmes pourraient être inclus dans l'arsenal des mesures applicables aux contrevenants à la législation sur l'alcoolémie des conducteurs;

---

<sup>29</sup> pour plus d'information, consulter le site [www.eu.int/information\\_society/programmes/esafety/index\\_en.htm](http://www.eu.int/information_society/programmes/esafety/index_en.htm)

<sup>30</sup> tels que les limiteurs et avertisseurs de vitesse, y compris les systèmes d'adaptation de la vitesse –« *Intelligent Speed Adaptation* » ou ISA ; les dispositifs d'alerte de collision et ceux de maintien du véhicule en ligne ; les adaptateurs de vitesse de croisière –« *Adaptive Cruise Control* » ou ACC ; les dispositifs de détection des intersections.

- les dispositifs de gestion de la vitesse pour le contrôle dynamique des véhicules, afin de réduire les distances d'arrêt, augmenter la stabilité et prévenir les accidents de retournement, notamment pour les poids lourds;
- la détection (de façon non-intrusive) de la fatigue du conducteur ou d'une altération de ses performances de conduite, de façon à l'alerter;
- les dispositifs spécifiques capables d'alerter le conducteur d'un risque de collision avec un piéton ou un autre usager vulnérable. Bien qu'il ne soit qu'au stade de la recherche, ce type de dispositif est très prometteur notamment pour améliorer la sécurité dans les villes et les efforts de recherche doivent être poursuivis et soutenus ;
- l'identification électronique des véhicules (« *Electronic Vehicle Identification* » ou EVI).

La Commission présentera un cadre détaillé d'activité dans le contexte de la communication relative aux « technologies d'information et de communication pour les véhicules intelligents », déjà mentionnée.

Les technologies évoluant, il faudra que l'Union européenne assure en permanence un suivi systématique de la sécurité de ces systèmes et établisse des normes de qualité. Notamment, l'interfaçage des systèmes d'information et de communication embarqués à bord du véhicule doit être organisé de manière à ne pouvoir ni compromettre la sécurité de fonctionnement du véhicule, ni restreindre inutilement l'utilisation de ces systèmes. Dans un premier temps, la Commission a adopté, en décembre 1999, une recommandation invitant l'industrie à accepter une déclaration de principes concernant l'interface homme/machine <sup>31</sup>. Les moyens d'assurer le respect de ces principes restent à définir.

Par ailleurs, les recherches ont montré que les moyens de sécurité active ne sont pas toujours mis en œuvre à bon escient par les conducteurs. Aussi des études de comportement s'imposent-elles avant d'envisager la généralisation d'éventuels moyens de ce type. Par exemple, l'utilisation de systèmes tels que les systèmes de stabilisation de la vitesse (« *Automatic Cruise Control* » ou ACC), de contrôle d'allure en circulation ralentie (« *Stop and Go Control* »), de contrôle de trajectoire nécessiteront un apprentissage. Comme la responsabilité de la conduite restera entièrement à la charge du conducteur, l'utilisation de ces technologies peut requérir, en outre, une information appropriée. Des recherches complémentaires sont en outre nécessaires afin d'étudier les comportements des conducteurs et les limites mentales induites par les nouvelles technologies.

*L'impact des nouvelles technologies sur la sécurité peut être aussi bien positif que négatif. Bien que les téléphones portables ne soient pas, stricto sensu, un équipement des véhicules, leur apparition massive, dont l'utilisation par les conducteurs accroît considérablement le risque d'accident mortel <sup>32</sup>, illustre le phénomène de risque nouveau et la nécessité d'y trouver une réponse adaptée. Par contre, ils offrent un potentiel d'amélioration de la sécurité en permettant d'appeler plus rapidement les services de secours (voir ci-dessous, paragraphe 5.5).*

<sup>31</sup> recommandation 2000/53/CE de la Commission, du 21 décembre 1999, sur les systèmes efficaces d'information et de communication embarqués dans les véhicules et garantissant une sécurité optimale: déclaration de principes européenne concernant l'interface homme/machine [notifiée sous le numéro C(1999) 4786] (JO L 19 du 25.1.2000, p.64)

<sup>32</sup> voir par exemple l'étude *telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit* (Bundesanstalt für Strassenwesen [BAST], Bergisch Gladbach, Allemagne, novembre 1997)

*C'est pourquoi il est nécessaire de trouver un cadre adapté pour encourager l'utilisation de technologies efficaces tout en évitant la création de nouveaux risques.*

L'amélioration de la **visibilité des véhicules**, l'amélioration de la **vision de nuit ou par conditions difficiles** sont les facteurs de prévention qui offrent les perspectives les plus encourageantes. A l'heure actuelle, la présence et l'utilisation de feux de jour sont considérés comme des éléments très positifs pour la visibilité des véhicules. Certains États membres demeurant sceptiques quant à l'intérêt de la mesure, compte tenu notamment du coût énergétique, la Commission réexaminera la question avant de présenter, le cas échéant, une éventuelle proposition.

La Commission a fait en février 2002 une proposition législative pour **éliminer l'angle mort** vers l'arrière pour les véhicules neufs<sup>33</sup>, qui présente également un grand potentiel de réduction du nombre des victimes. A la lumière des résultats d'une étude, elle envisagera de faire une proposition législative pour équiper a posteriori les poids lourds déjà en circulation.

Les développements technologiques dans le domaine des **pneumatiques** (réduction de projection d'eau pour les pneus de poids lourds, amélioration de l'adhérence sur chaussées glissantes, système d'alerte en cas de sous-gonflage) devraient permettre à court terme de réduire la consommation de carburant, de réduire le bruit de roulement, tout en maintenant un niveau de sécurité élevé. Une réduction de 10% de la consommation de carburant et d'environ mille tués par an est escomptée. La Commission évaluera les mesures nécessaires pour tirer rapidement profit de ce progrès.

La pratique du **motocycle** constitue de loin le mode de transport présentant le plus de risque. Des possibilités techniques existent également pour réduire les risques d'accidents, par exemple la généralisation de dispositifs antiblocage de roues en cas de freinage. La Commission poursuivra l'examen des aspects techniques de sécurité des motocycles en concertation avec les organisations compétentes, dans un but d'améliorer les prescriptions réglementaires.

Un autre volet est l'accès à la conduite des **personnes à mobilité réduite**. Depuis 1989, la Commission a engagé une série d'études qui ont mené à l'adoption d'une liste de codes communautaires à insérer sur le permis de conduire<sup>34</sup> et facilitant la libre circulation de ces personnes conduisant des véhicules présentant des adaptations souvent très sophistiquées. En ce moment, l'étude QUAVADIS analyse les aspects quantitatifs, procéduraux et de sécurité des produits d'adaptation. Les résultats de ces travaux devront permettre d'adopter à moyen terme des guides d'orientation et de promouvoir la mobilité des personnes ayant besoin d'adaptation dans leur véhicule.

Par ailleurs, des recherches ont montré que les moyens de sécurité active ne sont pas toujours mis en œuvre à bon escient par les conducteurs. Aussi des **études de comportement** s'imposent-elles avant d'envisager la généralisation d'éventuels moyens de ce type.

---

<sup>33</sup> proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux rétroviseurs et aux systèmes supplémentaires de vision indirecte ainsi qu'à la réception des véhicules équipés de ces dispositifs et modifiant la directive 71/156/CEE du Conseil [COM(2001)811 final du 7 janvier 2002, JO C126E du 28.5.2002, p.125]

<sup>34</sup> directive 97/26/CE du Conseil du 2 juin 1997 modifiant la directive 91/439/CEE relative au permis de conduire (JO L 150 du 7.6.1997, p.41). La liste en question a été amendée par la directive 2000/56/CE de la Commission du 14 septembre 2000 (JO L 237 du 21.9.2000, p.45)

- Etudier l'impact de l'usage généralisé des feux de jour sur tous les véhicules.
- Améliorer la visibilité des poids lourds.
- Eliminer les angles morts vers l'arrière pour les conducteurs des poids lourds.
- Evaluer les mesures permettant de réduire les accidents liés aux pneumatiques.
- Étudier les dispositifs de détection des défaillances du conducteur, comme l'éthylotest anti-démarrage et les détecteurs de fatigue.
- Considérer les expérimentations nationales sur les dispositifs d'adaptation intelligente de la vitesse et évaluer leur acceptabilité dans l'opinion publique.
- Améliorer la sécurité des motocycles via la législation ou des accords volontaires avec l'industrie.
- Etudier les avantages d'harmoniser l'homologation des adaptations apportées aux véhicules destinés aux personnes à mobilité réduite.
- Arrêter un plan à long terme concernant les systèmes d'information et de communication dans le domaine de la sécurité routière et établir le cadre réglementaire nécessaire à la mise en œuvre de ces systèmes, notamment en ce qui concerne les procédures d'autorisation, les caractéristiques requises et l'existence de fréquences radio en suffisance.
- Désigner les axes prioritaires de mise en œuvre et de développement de normes de qualité pour optimiser l'interface homme/machine et les possibilités d'amélioration de la sécurité routière grâce aux applications télématiques. Veiller au respect de la déclaration de principe relative à l'interface homme/machine.

#### 5.2.5. *Contrôle technique périodique*

Les défaillances mécaniques jouent maintenant un rôle mineur dans les accidents de la route grâce à la généralisation du contrôle technique dont les conditions d'exécution, de la voiture particulière au poids lourd, sont fixées par la législation communautaire <sup>35</sup>. Toutefois les contrôles effectués devront être adaptés pour tenir compte de la complexité croissante des technologies embarquées et de leurs modes opératoires, de manière à pouvoir assurer leur bon fonctionnement tout au long de la durée de vie du véhicule.

La Commission examinera l'opportunité d'inclure d'autres catégories de véhicules dans le contrôle technique ainsi que la promotion de méthodes alternatives garantissant un résultat équivalent.

---

<sup>35</sup> directive 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 46 du 17.2.1997, p.1) –dernière adaptation au progrès technique par la directive 2001/9/CE de la Commission du 12 février 2001 (JO L 48 du 17.2.2001, p. 18) ; directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté (JO L 203 du 10.8.2000, p.1)

La Commission examine par ailleurs son adhésion aux accords internationaux de 1997<sup>36</sup> avec comme objectif une harmonisation à un niveau international des normes minimales de contrôle.

- Étudier avec les États membres s'il y a lieu d'inclure les nouveaux systèmes électroniques embarqués dans le contrôle technique.
- Déterminer et encourager les meilleures pratiques de façon à améliorer l'efficacité des contrôles périodiques obligatoires au moindre coût.

### **5.3. Encourager l'amélioration des infrastructures routières**

#### *5.3.1. Données du problème*

Des améliorations de l'infrastructure routière et la mise en place de procédures peuvent contribuer sensiblement à réduire la fréquence et la gravité des accidents de la circulation. En donnant à la route une configuration explicite, les concepteurs peuvent influencer le comportement des usagers de la route. La mise en œuvre du concept de route auto-explicable permettra une amélioration des comportements des conducteurs par une meilleure information sur les vitesses adéquates. De plus, la mise en place d'un environnement clément (notamment barrières latérales et bas-côtés des routes), où l'erreur humaine ne conduit pas nécessairement à la mort ou à des lésions graves, devrait contribuer à rendre les routes plus sûres.

A plusieurs reprises, le Parlement européen a demandé qu'une étude d'impact sur la sécurité soit réalisée de façon systématique pour les nouvelles infrastructures financées par des fonds européens, et que des guides soient établis au plan européen pour la mise en œuvre des mesures de sécurité routière à moindre coût et pour la réalisation des audits de sécurité.

Comme signalé dans le Livre Blanc, déjà mentionné, lorsque de nouveaux projets de route sont examinés, une étude d'impact sur la sécurité doit être réalisée pour vérifier que les projets n'ont pas d'effets négatifs en matière de sécurité dans la zone considérée. Il faut établir une méthodologie communautaire pour réaliser ces études d'impact. Des audits de sécurité doivent ensuite être effectués pour vérifier les aménagements effectifs lors des différentes phases du projet routier.

Les améliorations de la voirie sauvent des vies et la Communauté a un rôle important à jouer pour les encourager. Elle dispose à cet effet de deux grands moyens: d'une part, l'élaboration de guides techniques à l'échelon de l'Union européenne qui peuvent être utilisées sur une base volontaire par les professionnels de la sécurité et, d'autre part, l'harmonisation des procédures, des normes et des équipements de sécurité sur le réseau routier transeuropéen.

Dans l'attente que soient apportées les améliorations nécessaires au réseau existant, la Commission a entrepris des travaux visant à harmoniser les critères permettant d'identifier les points noirs, ainsi que les moyens pour faire connaître leur présence aux usagers non familiers des lieux. Sur base de ces travaux, et comme elle l'a annoncé dans le Livre blanc, la Commission a l'intention en 2003, dans le cadre d'une proposition législative portant sur la sécurité des infrastructures routières, d'introduire une définition harmonisée des points noirs,

---

<sup>36</sup> accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles, à Vienne, en date du 13 novembre 1997 (Nations Unies, commission économique pour l'Europe)

une signalisation communautaire et l'information des automobilistes ainsi que des mesures correctives.

Des programmes européens d'évaluation des routes, ayant pour objet de mieux informer les usagers sur les risques encourus ainsi que de faire prendre conscience de la nécessité d'investir dans leur amélioration constituent également une piste intéressante. Les routes présentant des protections insuffisantes en cas de choc ou dont les limitations de vitesse sont inappropriées sont mal notées. Ce mécanisme, combiné à un système d'étoiles informant sur le risque d'accident lié à la route en question, devrait inciter les usagers à conduire plus prudemment. L'objectif à terme est d'inciter à réduire la proportion de routes et tunnels européens qui présentent un risque élevé.

*Des associations d'automobilistes ont lancé un programme d'évaluation des routes, baptisé EuroRAP (European Road Assessment Programme). L'idée est de fournir aux automobilistes de toute l'Europe des informations, basées sur des critères objectifs, sur le niveau de sécurité des principales routes qu'ils utilisent. La Commission apporte son soutien à ce nouveau projet.*

### 5.3.2. Etablissement de guides techniques en matière de sécurité des infrastructures

L'existence de lignes directrices nationales s'est avérée utile dans certains États membres. Dans le même ordre d'idées, il conviendrait d'établir des guides techniques en matière de sécurité des infrastructures qui rappelleraient des principes universels en les illustrant par des études de cas, afin d'aider les professionnels associés, à l'échelon local et régional, à la spécification et à la mise en œuvre de mesures de sécurité routière. La Commission a déjà souligné dans le Livre Blanc l'importance d'actions telles que le rapprochement des caractéristiques techniques des infrastructures et l'harmonisation de base de la signalisation routière, y compris des signaux à messages variables.

Dans le cadre de la proposition de directive mentionnée plus haut, la Commission proposera l'établissement de guides pour la sécurité des infrastructures et l'information des conducteurs. Les domaines prioritaires sont notamment: les mesures à faible coût, que ce soit sur les sites à haut risque, le long de certains tronçons routiers ou à l'échelle d'une zone géographique, l'audit de sécurité, la gestion de la sécurité en milieu urbain, la réduction de la vitesse et les infrastructures clémentes. Ces guides pourront évoluer et faire partie des cahiers des charges type européens utilisés lors des appels d'offres pour la construction et l'entretien des infrastructures routières. Ceci facilitera l'accroissement de la concurrence transnationale en améliorant les offres en termes de qualité et de prix. Cela aurait aussi des effets de simplification et de standardisation administrative.

La Commission facilitera le recueil et la diffusion des informations sur les meilleures pratiques en matière d'audit et d'étude d'impact des routes. Elle soutiendra des projets de démonstration appliquant les orientations communautaires en matière de sécurité des infrastructures, notamment dans le 6ème programme cadre de recherche et, en temps opportun, dans des domaines tels que l'audit de sécurité, la gestion de la sécurité en milieu urbain et l'évaluation des incidences sur la sécurité, subordonnera l'obtention d'un financement pour tous les projets d'infrastructure financés par l'Union européenne, y compris le réseau routier transeuropéen, à l'application de ces orientations.

*Chaque année, plus de 330 personnes sont tuées à des passages à niveau rail-route dans l'Union européenne, par ignorance ou non-respect des règles de circulation. Inconscients des conséquences de leurs actes, certains conducteurs ont un comportement irresponsable. Les*

*problèmes institutionnels entre les opérateurs routiers et ferroviaires et l'hétérogénéité de la signalisation aggravent la situation.*

En concertation avec les opérateurs routiers et ferroviaires, la Commission compte élaborer des lignes directrices de bonne conduite pour identifier les solutions efficaces à même de réduire substantiellement cette hécatombe.

### 5.3.3. Réseau routier transeuropéen (RTE)

En 1996, le Conseil a donné pour tâche à l'Union européenne de garantir aux usagers des réseaux transeuropéens un niveau de service, de confort et de sécurité élevé et homogène<sup>37</sup>. Cette obligation légale, conjuguée avec la croissance considérable qu'a connue le transport international au cours de ces dernières années, impose d'améliorer la sécurité du réseau routier transeuropéen.

Une étude sera lancée pour déterminer le potentiel de réduction du nombre de victimes qu'apportait une meilleure harmonisation des règles de sécurité et de la signalisation routière et des normes d'ingénierie pour les routes et l'équipement routier (en tenant compte d'autres travaux internationaux, comme ceux de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU).

Plusieurs normes européennes ont déjà été adoptées, notamment en matière d'équipement de sécurité routière. Ces normes devraient être améliorées progressivement de façon à être fondées sur des critères de performance.

Les actions concernant la sécurité routière sur cette portion du réseau routier prendront un relief particulier dans le contexte de l'**élargissement**, car les pays concernés sont appelés, bien plus que les Quinze, à investir massivement pour améliorer leur part du réseau routier transeuropéen.

La Commission fixera des lignes directrices dans la perspective d'établir un lien entre le financement communautaire de ce réseau et l'amélioration de la sécurité.

### 5.3.4. Sécurité des tunnels

Beaucoup d'infrastructures routières, parmi lesquelles des tunnels, ont été construites il y a plusieurs décennies, à une époque où la densité du trafic et les caractéristiques des véhicules étaient différentes de celles d'aujourd'hui. À la suite d'accidents récents dans des tunnels, la Commission a proposé en décembre 2002 une directive visant à apporter aux citoyens européens un niveau de sécurité minimal dans les tunnels routiers situés sur le réseau transeuropéen<sup>38</sup>.

Les mesures proposées portent sur l'organisation et les équipements techniques. Pour tenir compte de la diversité des tunnels, tant sur un plan fonctionnel que sur le plan de leur sécurité, elles devront entrer en vigueur de façon progressive. Les tunnels à haut risque, c'est-à-dire certains parmi les plus anciens ou ceux qui ont été conçus pour un volume de trafic inférieur au trafic actuel ou prévu devraient faire l'objet de travaux de réhabilitation en priorité.

---

<sup>37</sup> décision 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 228 du 9.9.1996 p.1)

<sup>38</sup> COM (2002)769 final du 30.12.2002

La Commission sera également attentive aux moyens de sécurité prévus dans les projets d'infrastructure comprenant des tronçons de tunnels et bénéficiant d'un concours financier communautaire, notamment au titre du budget consacré au réseau transeuropéen de transport.

Comme elle l'a déjà fait en 2002, elle compte encore soutenir des projets d'information des usagers sur la sécurité dans les tunnels.

### 5.3.5. *Nouveau concept de route intelligente et GALILEO*

La détection anticipée des conditions anormales de circulation et la transmission des données pertinentes au conducteur contribueront à améliorer sensiblement la sécurité routière.

La détection des situations anormales de circulation pourra être améliorée dans les années à venir en utilisant les véhicules eux-mêmes comme capteurs et par la centralisation des données dans des centres de contrôle de la circulation routière grâce aux multiples modes de communication disponibles. Une coopération plus étendue entre les secteurs publics et privés dans ce domaine devrait permettre d'arriver plus rapidement à la mise en place de procédures harmonisées plus efficaces et au moindre coût, par exemple en donnant l'accès au secteur privé aux données de circulation, et en établissant un cadre juridique et opératoire strict pour le développement de services d'information sur le trafic<sup>39</sup>.

Toute situation anormale pourra être transmise aux conducteurs via les divers modes disponibles, panneaux à message variable, services radio d'information routière, etc.

L'introduction de systèmes harmonisés de télé péage, qui a fait récemment l'objet d'une proposition de directive de la part de la Commission<sup>40</sup>, réduira la congestion, et donc le risque d'accidents, au niveau des gares de péage.

La mise en service du système européen de positionnement par satellites GALILEO jouera un rôle important à partir de 2008, grâce à la précision apportée par ce système et la plus grande fiabilité des informations transmises. Des systèmes plus précis et plus performants seront mis à la disposition des automobilistes et des autorités dans les domaines suivants :

- systèmes de navigation et de guidage, sur la base d'une cartographie digitale, enrichie par des informations de sécurité transmises aux conducteurs sur les dangers statiques qu'il va rencontrer (points noirs etc.) et les dangers dynamiques (verglas, circulation dense etc.);
- informations sur la circulation qui pourront être filtrées de façon à répondre strictement aux besoins et à la situation du conducteur;
- système d'alerte en cas d'accident, qui transmet automatiquement les informations essentielles au poste de secours le plus proche;
- application du « traçage » comme par exemple le suivi des véhicules affectés au transport des marchandises dangereuses, des véhicules volés ou des véhicules impliqués dans des activités criminelles.

---

<sup>39</sup> recommandation de la Commission du 4 juillet 2001 relative au développement d'un cadre légal et opérationnel pour la participation du secteur privé au développement de nouveaux services télématiques dans le domaine des transports (TTI) en Europe ( JO L 199 du 24.7.2001, p. 20)

<sup>40</sup> proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant la généralisation et l'interopérabilité des systèmes de télé péage routier dans la Communauté (COM(2003)132 final du 23.4.2003)

Ces aspects seront également développés dans la communication de la Commission (déjà citée) sur le programme eSafety visant au déploiement des nouvelles technologies de sécurité embarquée.

- Proposer une directive cadre portant sur la sécurité des infrastructures routières afin d'introduire un système de gestion harmonisé des points noirs et d'audit de sécurité routière, pour les routes figurant sur le réseau transeuropéen (RTE).
- Développer des guides techniques en matière d'infrastructure, notamment pour les mesures à faible coût, les méthodes d'audit, la gestion de la sécurité en milieu urbain, les techniques de modération de la vitesse et les bords de routes cléments.
- Elaborer un guide de bonne pratique pour la sécurité des passages à niveau.
- Evaluer l'impact sur la sécurité des projets faisant l'objet d'un financement communautaire et concernant une zone entière.
- Adapter au progrès technique les normes communautaires applicables aux équipements routiers et assurer un niveau de protection élevé, notamment par des aménagements pour rendre les bords des routes moins dangereux en cas d'accident.
- Réaliser des projets de recherche et de démonstration sur le thème des «routes intelligentes».
- Procurer un niveau élevé de sécurité dans les tunnels, via notamment les normes et l'information aux usagers.

#### 5.4. Sécurité du transport professionnel de marchandises et de passagers

Au cours de la décennie écoulée, le nombre de poids lourds circulant sur les routes européennes a considérablement augmenté. Infléchir le nombre d'accidents impliquant des poids lourds constitue un défi tant pour la société que, plus directement, pour le secteur du transport de marchandises par route. La conduite de poids lourd est l'une des professions les plus dangereuses, et les conducteurs professionnels ont droit eux aussi à un environnement de travail sûr, répondant aux normes les plus récentes en matière de conditions de travail.

Dans ce contexte, le Parlement européen et le Conseil ont successivement adopté, pour tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes et tous ceux transportant 8 passagers et plus:

- en novembre 2002, une directive généralisant le **limiteur de vitesse**, dès 2005 pour les véhicules neufs et d'ici 2008 pour les véhicules immatriculés après le 1er octobre 2001 <sup>41</sup>. La Commission évaluera l'impact de cette directive, notamment pour les véhicules les plus légers de moins de 7,5 tonnes et, le cas échéant, présentera les propositions appropriées.
- en avril 2003, une directive imposant le **port de la ceinture de sécurité** aux conducteurs et passagers assis aux places qui en sont équipées <sup>42</sup>. Pour renforcer l'efficacité de cette mesure, la Commission proposera en 2003 de généraliser dès que possible l'installation de ceintures de sécurité à toutes les places assises des autocars

---

<sup>41</sup> directive 2002/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 modifiant la directive 92/6/CEE du Conseil relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO L 327 du 4.12.2002, p.8). La précédente directive ne concernait que les poids lourds de plus de 12 tonnes et les autocars de plus de 10 tonnes

<sup>42</sup> directive 2003/20/CE du Parlement européen et du Conseil, déjà citée au paragraphe 5.2.3

<sup>43</sup>. La Commission a en outre lancé des travaux visant à identifier les problèmes spécifiques posés par le **transport d'enfants** afin, le cas échéant, d'introduire des règles de protection pour les véhicules affectés au transport scolaire.

La Commission a aussi fait une proposition de directive relative à la **formation initiale et continue des conducteurs professionnels** <sup>44</sup> ; l'enjeu est crucial puisqu'il s'agit de renverser la situation actuelle : actuellement, pas plus de 10% des conducteurs professionnels ont suivi une formation au-delà du permis de conduire. La mise en œuvre de la directive contribuera à renforcer le niveau de sécurité routière, la sécurité à l'arrêt et la qualité de service, elle favorisera l'insertion professionnelle et remédiera aux distorsions de concurrence en ce domaine.

Par ailleurs, une proposition législative pour améliorer et renforcer les règles en vigueur sur le contrôle et le respect des **temps de conduite et de repos** <sup>45</sup> est actuellement en examen au Parlement et au Conseil. Cette initiative a pour but de promouvoir l'efficacité et l'uniformité de l'interprétation des règles existantes dans ce domaine. La proposition contient aussi des dispositions en vue de déterminer la responsabilité de l'employeur pour certaines infractions commises par son conducteur, et en vue d'harmoniser les conditions pour permettre l'immobilisation des véhicules. Une autre proposition législative est en préparation, notamment une directive faisant part d'un paquet de contrôle (voir paragraphe 5.1.1 plus haut), qui a pour but d'améliorer l'application des règles sociales, traitant du temps de conduite, de repos et de travail <sup>46</sup>. Cette directive, qui modifiera la directive 88/599/CE déjà citée, contiendra, entre autres mesures, une augmentation considérable du nombre de contrôles que doivent être effectués pour vérifier le respect des temps de conduite et de repos des conducteurs (à ce jour, 1% des jours de travail sont contrôlés). D'autres dispositions de cette proposition de directive visent à encourager les échanges d'informations systématiques, la coordination des activités de contrôle, surtout en ce qui concerne le transport transfrontalier, la concertation périodique entre les administrations nationales ainsi que la formation des contrôleurs pour mieux faire respecter les différentes législations.

L'introduction du **tachygraphe digital** <sup>47</sup>, appareil servant à enregistrer des données sur une période plus longue que ce que le tachygraphe mécanique peut faire actuellement, comme la vitesse et le temps de conduite, représentera un progrès substantiel dans la performance des moyens de contrôle.

---

<sup>43</sup> les autobus urbains ne sont pas visés ici.

<sup>44</sup> proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la formation des conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs par route [COM(2001)56 final du 2.2.2001, JO C 154E du 29.5.2001, p.258]

<sup>45</sup> proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route [COM(2001)573 final du 12.10.2001, JO C 51E du 26.2.2002, P. 234]

<sup>46</sup> le temps de travail est régi par la directive 93/104/CE du Conseil du 23 novembre 1993 (JO L 307 du 13.12.1993, p.1) modifiée par la directive 2000/34/CE du 22 juin 2000 (JO L 195 du 1.8.2000, p.41), complétées par la directive sectorielle 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35)

<sup>47</sup> règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 (JO L 274 du 9.10.98, p. 1) ; règlement (CE) n° 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 207 du 5.8.2002, p. 1)

Le tableau 2 ci-dessous constitue un autre exemple du partage des responsabilités entre les différents niveaux concernés.

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Union européenne        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Règlement 3820/85 harmonisant les temps de travail et de repos</li> <li>- Règlement 3821/85 imposant les chrono tachygraphes sur les poids lourds</li> <li>- Directive 88/599 introduisant une fréquence minimale des contrôles routiers</li> <li>- Initiation des coopérations entre les polices nationales pour le contrôle des transports internationaux</li> <li>- suivi de la transposition et de l'application de la législation par les Etats membres</li> </ul> |
| Niveau national         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Homologation des chrono tachygraphes et réception des véhicules qui en sont équipés</li> <li>- Organisation des contrôles et établissement des sanctions en cas de dépassement des temps de travail</li> <li>- Application des sanctions</li> </ul>   |
| Niveau régional / local | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Délivrance des cartes de conducteurs</li> <li>- Réalisation des contrôles des disques de chrono tachygraphe sur les routes et dans les entreprises</li> <li>- Réalisation d'aires de repos équipées sur les autoroutes</li> </ul>   |
| Secteur privé           | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Information et sensibilisation des conducteurs par les employeurs et planification adéquate des transports</li> <li>- Prise en compte du respect des règles dans la rémunération</li> <li>- Ristournes accordées par les assurances en cas de bonne application de la législation</li> <li>- Respect de la réglementation par les conducteurs</li> </ul>  |

**Tableau 2 : respect de la législation sur le temps de travail et de repos des conducteurs professionnels**

La perte de chargement des poids lourds par défaut d'**arrimage des charges** est une source d'accidents routiers, souvent très graves. Certains Etats membres ont une législation complète dans ce domaine, mais l'absence d'harmonisation au niveau communautaire est un problème sérieux pour les transporteurs internationaux. Pour remédier à cette situation, la Commission a entrepris en 2002 la rédaction d'un guide des meilleures pratiques.

Le **transport exceptionnel**<sup>48</sup>, qui n'est pas sans risques sur le plan de la sécurité routière, est une autre source de problèmes pour les transporteurs internationaux par défaut d'harmonisation des règles, parfois même entre les différentes régions d'un même Etat membre. Dans ce domaine aussi, la Commission a entrepris la rédaction d'un guide des meilleures pratiques.

La législation régissant les conditions techniques pour le **transport de marchandises dangereuses** par la route constitue également une section importante de l'acquis communautaire en matière de sécurité routière. Ces règles sont régulièrement revues à la lumière des travaux internationaux, notamment dans le cadre de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises par route (ADR). Le besoin de mieux prendre en compte les risques liés aux préoccupations grandissantes en matière de sûreté (protection

---

<sup>48</sup> à savoir, le transport dérogeant aux obligations découlant de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996 p.59)

contre un usage des véhicules avec l'intention de nuire) conduiront à réévaluer les clauses de cette législation.

L'Union européenne attachera une importance particulière à l'application au secteur du transport professionnel des mesures décrites dans les paragraphes précédents, notamment les mesures techniques, de formation ou le développement de nouvelles technologies de sécurité ou de gestion du trafic.

Dans un avenir proche, il faut également veiller aux conséquences que pourrait avoir une utilisation croissante des **petits véhicules utilitaires et véhicules de société**. L'absence de réglementation quant à la formation, le temps de conduite et de repos ou les limiteurs de vitesse peut avoir des incidences en termes de sécurité routière.

- Adoption et transposition d'une directive du Parlement européen et du Conseil relative à la formation des conducteurs professionnels.
- Renforcer la réglementation (et le contrôle de son application) sur les temps de repos et de conduite pour le transport routier commercial
- Introduction du tachygraphe digital dans les véhicules commerciaux
- Élaborer des orientations sur les meilleures pratiques en matière de politiques d'entreprise visant à réduire le risque d'accidents et de blessures et encourager la prise en compte de la sécurité comme clause essentielle dans les contrats de transport routier.
- Etablir des guides des meilleures pratiques pour l'arrimage des charges et le transport exceptionnel.
- Adapter au progrès technique la législation communautaire concernant le transport de marchandises dangereuses.
- Rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité dans les autocars et poids lourds.
- Introduire des règles de protection pour les véhicules de transport régulier d'enfants.
- Etudier l'impact sur la sécurité routière de l'utilisation croissante des petits véhicules utilitaires et des véhicules de société.

## **5.5. Secours et soins aux accidentés de la route**

Plusieurs milliers de vies pourraient être sauvées dans l'Union européenne en améliorant la rapidité d'intervention et de diagnostic lors de la prise en charge post-traumatique lors des accidents de la route. À l'inverse, une prise en charge post-traumatique de mauvaise qualité risque de se traduire, en cas de survie, par des lésions et des handicaps qui auraient pu être évités. Une étude menée au Royaume-Uni a permis d'évaluer à 12 % la proportion de personnes accidentées qui, après avoir subi un traumatisme grave du squelette, ont conservé un handicap important qui aurait pu être évité.

Il faudrait disposer d'informations détaillées sur la gravité des blessures pour mieux comprendre les possibilités de réduire les dommages par la prise en charge médicale après l'accident. Il est nécessaire de collecter des données à l'échelon national pour mesurer l'efficacité des services médicaux d'urgence.

La présence de dispositifs automatiques de détresse et de dispositifs de positionnement tendra à se généraliser à bord des voitures neuves. Pour maximaliser leur utilité, il est important que le message de détresse soit transmis directement aux services d'urgence. Il faudrait tester ce type de système dans le cadre d'un projet pilote, dans un premier temps sur des poids lourds affectés au transport international.

Le Parlement et le Conseil viennent de décider d'imposer aux opérateurs de réseaux téléphoniques de fournir aux services de secours les informations permettant la localisation des appels d'urgence utilisant le **numéro d'appel 112**<sup>49</sup>. La Commission adoptera en 2003 une recommandation indiquant les orientations pour la mise en œuvre de cette décision. Des systèmes d'alerte automatiques sont également proposés par les constructeurs d'automobiles sur des modèles récents de véhicules. Il importe, à ce stade de veiller que les informations recueillies et transmises via les différents systèmes parviennent bien, et sans délais, aux services de secours qui auront à intervenir en cas d'accident. Ces systèmes seront détaillés dans la communication relative aux « technologies d'information et de communication pour les véhicules intelligents », déjà mentionnée.

- Étudier les meilleures pratiques dans le domaine des soins médicaux post-accident.
- Élaborer une spécification pour des dispositifs d'alerte en cas d'accident couplés à un système de positionnement et réaliser des projets de démonstration en y impliquant toute la chaîne des secours.

## 5.6. Collecte, analyse et diffusion des données sur les accidents

### 5.6.1. Données du problème

La définition d'un objectif commun d'amélioration de la sécurité routière suppose la mise en œuvre en priorité des mesures les plus efficaces. Les accidents sont des événements imprévisibles, mais ils ne relèvent pas pour autant d'une fatalité, et il est nécessaire d'en connaître les **causes**, les **circonstances** et les **conséquences** afin de les maîtriser et les éviter, ou au minimum d'en atténuer la gravité.

Ainsi, les bases de données sur les accidents et les traumatismes sont des instruments indispensables d'évaluation objective des problèmes de sécurité routière. Dans le même ordre d'idées, l'installation éventuelle à bord des véhicules routiers, comme dans d'autres modes de transport, de dispositifs embarqués (« boîtes noires ») destinés à enregistrer les paramètres permettant d'expliquer les causes des accidents, rendra les automobilistes plus responsables, accélérera les procédures judiciaires après les accidents, réduira le coût des actions en justice et permettra de prendre des mesures préventives plus efficaces.

### 5.6.2. Causes des accidents

Il est prévu de développer les enquêtes indépendantes sur les accidents de la route, à l'instar de la réglementation européenne existante pour l'aviation civile. Toutefois, il n'est pas

---

<sup>49</sup> paquet sur les nouvelles communications électroniques constitué par la directive 2002/21/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 mars 2002 relative à un cadre réglementaire commun pour les réseaux et services de communications électroniques (directive "cadre") et la directive 2002/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 mars 2002 concernant le service universel et les droits des utilisateurs au regard des réseaux et services de communications électroniques (directive "service universel") (JO L 108 du 24.4.2002, p.33)

envisageable de mener une enquête détaillée sur chaque accident de la route étant donné leur très grand nombre ; il est plus réaliste de se focaliser, d'une part sur les accidents les plus graves, et d'autre part sur un échantillon représentatif d'accidents « ordinaires ». Ces enquêtes, indépendantes de celles menées par des autorités judiciaires ou les assurances, doivent être orientées vers les causes des accidents plutôt que les responsabilités et permettre l'amélioration de la législation et les pratiques en vigueur. Elles doivent être diligentées au niveau national sur la base d'une méthodologie européenne et leurs résultats communiqués pour évaluation à un groupe d'experts siégeant auprès de la Commission. Ces enquêtes, portant sur un nombre limité d'accidents, viendront en complément des statistiques générales d'accidents de la route ainsi que des études détaillées de cas d'accidents, réalisées par des équipes multidisciplinaires. Les bases de données ainsi constituées seront mises à la disposition des chercheurs.

*Un problème particulier se pose pour l'exploitation des enquêtes faites à l'occasion des accidents. Actuellement, les enquêtes diligentées par les autorités judiciaires ou les assurances ont pour premier objet la réparation des préjudices causés par les accidents et la détermination des responsabilités en application de codes établis par le législateur. Or, ces enquêtes ne peuvent se substituer au besoin qui se fait sentir et qui se développe en Europe et aux États-Unis d'avoir des enquêtes techniques indépendantes dont les résultats sont orientés vers les causes des accidents et les moyens d'améliorer la législation.*

*Depuis plusieurs années, la réglementation européenne a prévu ce type d'enquêtes pour l'aviation civile <sup>50</sup>. Une obligation analogue est maintenant prévue dans la réglementation ferroviaire <sup>51</sup>. La Commission envisage désormais de proposer le développement de ces mêmes enquêtes pour le secteur maritime <sup>52</sup> et à plus long terme il conviendrait de le faire pour les accidents de la route.*

*Ces enquêtes indépendantes doivent être menées au niveau national mais diligentées selon une méthodologie européenne. Les résultats devraient quant à eux être communiqués à un groupe d'experts indépendants qui siègerait auprès de la Commission*

---

<sup>50</sup> la directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile (JO L 319 du 12.12.1994, p.14) constitue un modèle pour les autres modes de transport. Cette directive établit les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile. En complément, la Commission a adopté, en décembre 2000, une proposition de directive sur les rapports d'événements dans l'aviation civile. Complétant la législation communautaire actuelle, cette proposition vise l'analyse des incidents, événements qui constituent généralement des signes précurseurs d'accidents.

<sup>51</sup> la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires (JO L 75 du 15.3.2001, p.1), qui fait partie du « paquet ferroviaire » adopté en décembre 2000, fait obligation aux États membres de prendre les dispositions pour que des enquêtes soient systématiquement réalisées en cas d'accidents. La Commission a proposé en 2002 une directive sur la sécurité ferroviaire (COM(2002)21 final, JO C 126E du 28.5.2002, p.332) faisant obligation aux États membres de mettre en place, au niveau national, des organismes complètement indépendants, chargés d'effectuer les enquêtes sur les accidents. Un mécanisme de coopération au niveau communautaire sera mis en place, éventuellement dans le cadre de la future Agence pour la sécurité ferroviaire.

<sup>52</sup> la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse (JO L 138 du 1.6.1999, p.1) requiert, à partir du 1er décembre 2000, qu'une enquête objective soit menée en cas d'accident pour tous les navires et engins concernés opérant à destination ou au départ de ports de la Communauté. La Commission envisage de proposer d'ici à 2004 un système harmonisé pour tous les accidents maritimes.

*et qui serait chargé d'améliorer la législation en vigueur et d'adapter la méthodologie aux évolutions techniques notamment.*

*Comme il a été dit lors de la 3ème conférence sur l'investigation des accidents organisée par le Conseil européen pour la Sécurité des Transports (ETSC), « une organisation indépendante permanente ne garantit pas seulement l'indépendance des investigations. Elle permet également de s'assurer que ses recommandations sont suivies d'effets ».*

Toute nouvelle technologie étant susceptible d'induire des phénomènes de compensation par les conducteurs, il sera nécessaire d'évaluer leur impact, par exemple en ce qui concerne les dispositifs d'alerte de fatigue des conducteurs, des mesures de réhabilitation, des méthodes d'accès progressif à la conduite.

Concernant les **enregistreurs** (« boîtes noires »), leur installation à terme dans certaines catégories de véhicules routiers, comme pour les autres modes de transport, permettra de comprendre les causes techniques d'accidents, responsabilisera les automobilistes, accélérera les procédures judiciaires, consécutives aux accidents, en réduira les coûts et permettra de prendre des mesures préventives plus efficaces. Il sera précieux de collecter d'une manière centralisée les informations enregistrées dès lors qu'il existera une masse critique d'appareils en service. Sans attendre ce moment, et afin d'éviter d'éventuelles incompatibilités techniques, il sera utile d'élaborer une spécification technique.

### 5.6.3. *Circonstances des accidents*

L'UE s'est dotée de CARE (déjà citée), dont les données désagrégées sont alimentées par les États membres et gérées par les services de la Commission<sup>53</sup>. Depuis juillet 2002, divers tableaux et graphiques sont accessibles au public via le site Internet "Europa"<sup>54</sup> et il est prévu d'accroître ce service régulièrement. Par ailleurs, un nombre limité d'utilisateurs (deux par État membre) ont un accès direct à l'ensemble des données de CARE. Un groupement d'organismes spécialisés dans la sécurité routière terminera avant la fin de 2003 une étude sur l'exploitation pratique de CARE<sup>55</sup>. Des études sur la corrélation des données devront également être réalisées pour estimer régulièrement les erreurs de déclaration concernant les victimes. A cet effet, il faudra confronter les données des hôpitaux aux statistiques nationales.

La comparabilité de la situation entre États membres suppose que les données de CARE soient confrontées à diverses variables socio-économiques, dites **variables d'exposition au risque**, telles que le parc de véhicules, la longueur des réseaux ou les différents volumes de trafic. Les variables en question doivent être connues à un niveau de détail compatible avec la typologie de CARE et mesurées de manière comparable.

A moyen terme, CARE recèle un potentiel considérable d'informations et d'outils d'aide à la décision et au suivi, que ce soit pour le grand public, les chercheurs ou les politiques.

### 5.6.4. *Conséquences des accidents*

Les prélèvements sanguins, études radiologiques et autres analyses cliniques sont indispensables à la connaissance des conséquences d'accidents corporels, et leur exécution

---

<sup>53</sup> il existe aussi la base de données BICAR gérée par l'OCDE, mais les données ne sont disponibles que sous une forme agrégée

<sup>54</sup> [http://europa.eu.int/comm/transport/home/care/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/home/care/index_en.htm)

<sup>55</sup> projet ASTERYX

devrait être codifiée, voire harmonisée, dans l'ensemble de l'Union européenne. Il faut mettre en valeur au niveau de l'Union européenne les expériences réussies, souvent menées à l'échelon local et par des équipes pluridisciplinaires de cliniciens des traumatismes de la route, en favorisant les échanges d'informations entre les spécialistes et en élaborant des orientations concernant les meilleures pratiques.

Dans le contexte du 5ème programme cadre de recherche, un projet majeur d'analyse des traumatismes causés par les accidents de la route a été lancé en 2002<sup>56</sup>. Ce projet reprend les recommandations formulées dans un précédent projet<sup>57</sup> sur la codification des traumatismes. L'action doit être poursuivie et amplifiée, et l'accidentologie a été retenue comme l'un des thèmes d'action prioritaires du 6ème programme cadre.

#### 5.6.5. *Observatoire européen de la sécurité routière*

La Commission entend enfin mettre en place un observatoire européen de la sécurité routière, comme structure interne de la Commission, sous forme de projet pilote et financé dans le cadre du budget de l'Union européenne. Cet observatoire coordonnera toutes les activités communautaires dans le domaine de la collecte et de l'analyse des données relatives aux accidents de la route et aux dommages corporels. Dans la mesure où il hébergera le système d'information CARE, il servira de point de liaison dans l'Union européenne pour l'échange d'informations sur les meilleures pratiques et sera chargé, en définitive, d'organiser et de gérer les activités autour des orientations communautaires concernant les meilleures pratiques. L'observatoire pourra également se charger d'améliorer la diffusion des résultats des projets de recherche relatifs à la sécurité routière, ceux financés par l'Union européenne comme ceux relevant d'autres programmes, et d'assurer la diffusion d'informations.

- Développer la base de données CARE et élargir son accès, dans un souci de transparence et pour en favoriser l'exploitation;
- Compléter CARE avec les variables d'exposition au risque et les causes des accidents.
- Évaluer et améliorer les systèmes reliant les données des hôpitaux aux statistiques nationales sur les accidents de la route.
- Élaborer une spécification applicable aux enregistreurs d'accident embarqués et étudier les retombées des différentes alternatives pour certaines catégories de véhicules.
- Mettre en place un observatoire européen de la sécurité routière, comme structure interne de la Commission.
- Etablir une méthodologie européenne pour les enquêtes indépendantes sur les accidents de la route et instaurer un groupe d'experts indépendants siégeant auprès de la Commission.

---

<sup>56</sup>

projet PENDANT

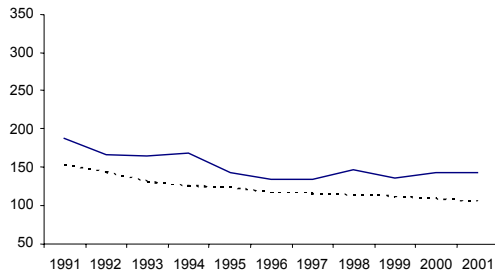
<sup>57</sup>

projet STAIRS (4ème programme cadre)

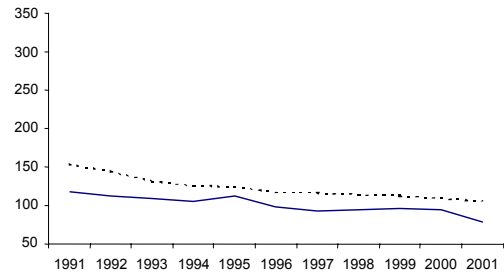
## ANNEXE 1

### Accidents de la route - évolution du nombre de tués par million d'habitants, 1991-2001 Situation de chaque État membre (+ moyenne EUR-15)

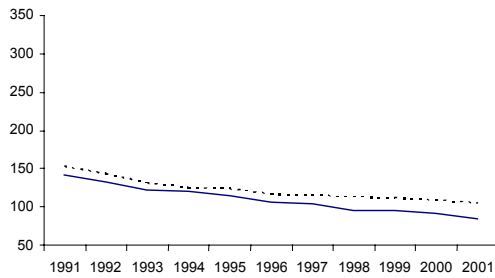
**B**



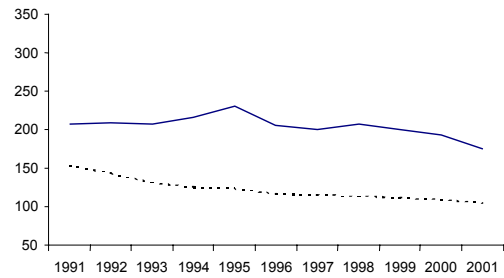
**DK**



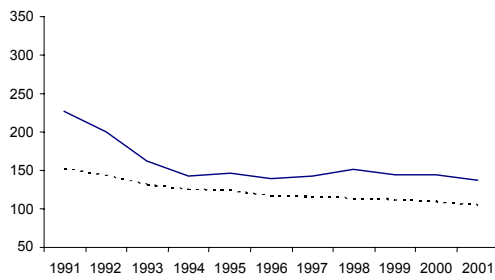
**D**



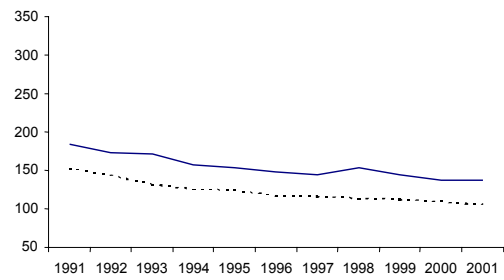
**EL**

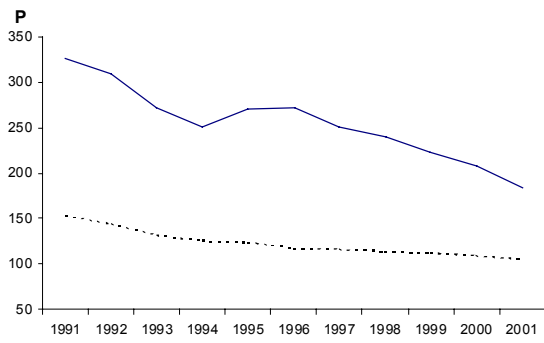
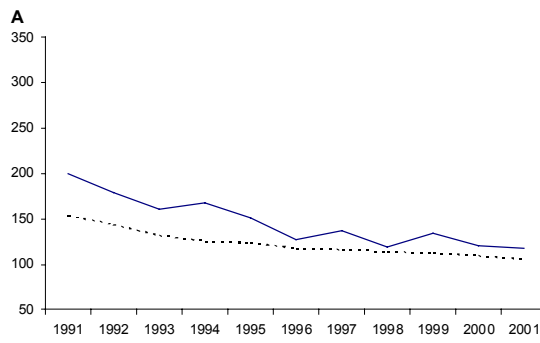
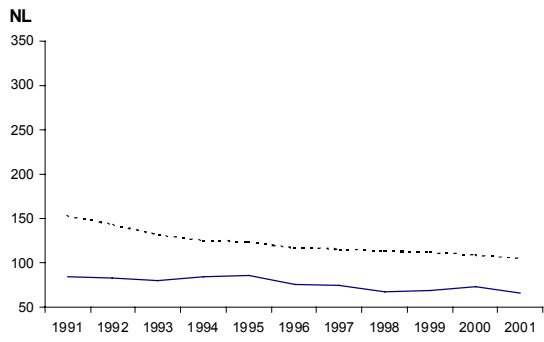
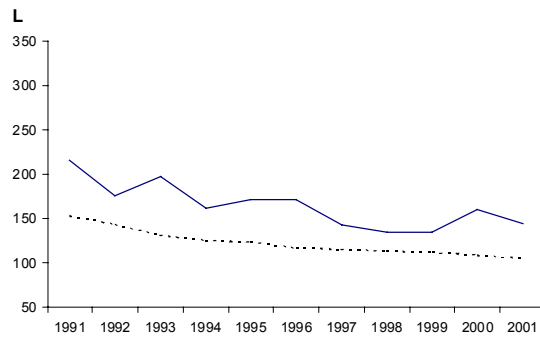
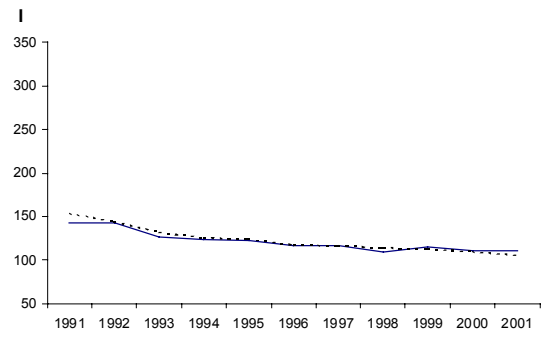
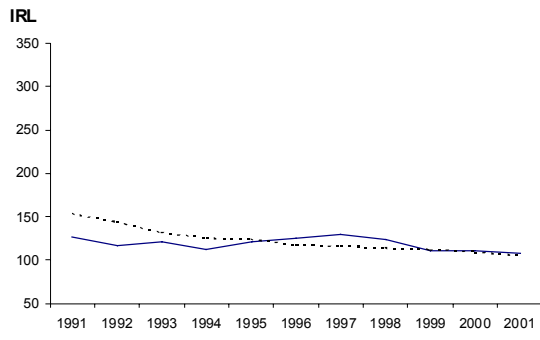


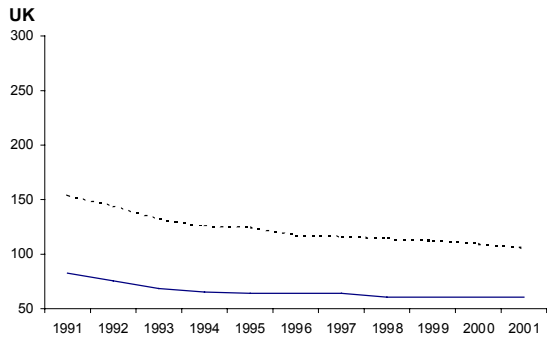
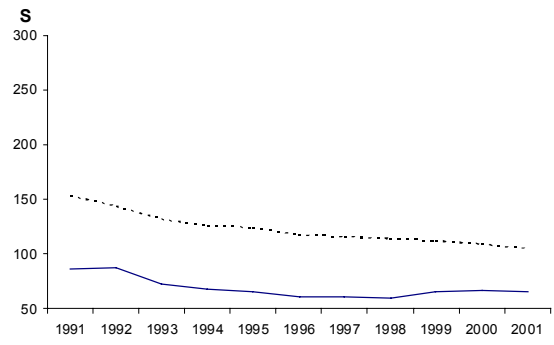
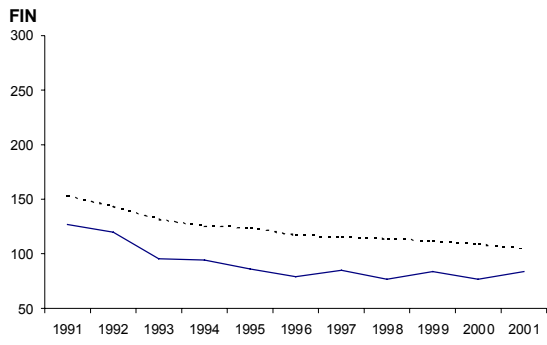
**E**



**F**







|              | 1991   | 1992   | 1993   | 1994   | 1995   | 1996   | 1997   | 1998   | 1999   | 2000   | 2001   | Total   |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| <b>B</b>     | 1.873  | 1.671  | 1.660  | 1.692  | 1.449  | 1.356  | 1.364  | 1.500  | 1.397  | 1.470  | 1.486  | 16.918  |
| <b>DK</b>    | 606    | 577    | 559    | 546    | 582    | 514    | 489    | 499    | 514    | 498    | 431    | 5.815   |
| <b>D</b>     | 11.300 | 10.631 | 9.949  | 9.814  | 9.454  | 8.758  | 8.549  | 7.792  | 7.772  | 7.503  | 6.977  | 98.499  |
| <b>EL</b>    | 2.112  | 2.158  | 2.159  | 2.253  | 2.411  | 2.157  | 2.105  | 2.182  | 2.116  | 2.037  | 1.895  | 23.585  |
| <b>E</b>     | 8.836  | 7.818  | 6.376  | 5.614  | 5.749  | 5.482  | 5.604  | 5.957  | 5.738  | 5.777  | 5.516  | 68.467  |
| <b>F</b>     | 10.483 | 9.900  | 9.867  | 9.019  | 8.891  | 8.541  | 8.444  | 8.918  | 8.487  | 8.079  | 8.160  | 98.789  |
| <b>IRL</b>   | 445    | 415    | 431    | 404    | 437    | 453    | 473    | 458    | 414    | 418    | 412    | 4.760   |
| <b>I</b>     | 8.109  | 8.053  | 7.188  | 7.091  | 7.020  | 6.676  | 6.713  | 6.314  | 6.633  | 6.410  | 6.410  | 76.617  |
| <b>L</b>     | 83     | 69     | 78     | 65     | 70     | 71     | 60     | 57     | 58     | 70     | 69     | 750     |
| <b>NL</b>    | 1.281  | 1.253  | 1.235  | 1.298  | 1.334  | 1.180  | 1.163  | 1.066  | 1.090  | 1.082  | 1.085  | 13.067  |
| <b>A</b>     | 1.551  | 1.403  | 1.283  | 1.338  | 1.210  | 1.027  | 1.105  | 963    | 1.079  | 976    | 958    | 12.883  |
| <b>P</b>     | 3.218  | 3.084  | 2.700  | 2.504  | 2.711  | 2.730  | 2.521  | 2.126  | 2.028  | 1.874  | 1.671  | 27.167  |
| <b>FIN</b>   | 632    | 601    | 484    | 480    | 441    | 404    | 438    | 400    | 431    | 396    | 433    | 5.140   |
| <b>S</b>     | 745    | 759    | 632    | 589    | 572    | 537    | 541    | 531    | 580    | 591    | 583    | 6.660   |
| <b>UK</b>    | 4.753  | 4.379  | 3.957  | 3.807  | 3.765  | 3.740  | 3.743  | 3.581  | 3.564  | 3.580  | 3.588  | 42.467  |
| <b>EU-15</b> | 56.027 | 52.771 | 48.558 | 46.514 | 46.096 | 43.626 | 43.312 | 42.344 | 41.901 | 40.761 | 39.684 | 501.594 |

### Accidents de la route - évolution 1991-2001 - nombre de tués

|              | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>B</b>     | 188  | 167  | 165  | 168  | 143  | 134  | 134  | 147  | 137  | 144  | 145  |
| <b>DK</b>    | 118  | 112  | 108  | 105  | 112  | 98   | 93   | 94   | 97   | 93   | 81   |
| <b>D</b>     | 142  | 132  | 123  | 121  | 116  | 107  | 104  | 95   | 95   | 91   | 85   |
| <b>EL</b>    | 207  | 210  | 209  | 216  | 231  | 206  | 201  | 208  | 201  | 193  | 180  |
| <b>E</b>     | 227  | 201  | 163  | 143  | 147  | 140  | 143  | 151  | 145  | 145  | 137  |
| <b>F</b>     | 184  | 173  | 172  | 157  | 154  | 147  | 145  | 153  | 145  | 138  | 138  |
| <b>IRL</b>   | 126  | 117  | 121  | 113  | 121  | 125  | 130  | 124  | 111  | 111  | 108  |
| <b>I</b>     | 143  | 142  | 126  | 124  | 123  | 116  | 117  | 110  | 115  | 111  | 111  |
| <b>L</b>     | 216  | 177  | 197  | 162  | 172  | 172  | 143  | 135  | 135  | 161  | 156  |
| <b>NL</b>    | 85   | 83   | 81   | 85   | 86   | 76   | 75   | 68   | 69   | 68   | 68   |
| <b>A</b>     | 200  | 178  | 161  | 167  | 151  | 128  | 137  | 119  | 133  | 120  | 118  |
| <b>P</b>     | 326  | 310  | 271  | 251  | 271  | 272  | 250  | 210  | 200  | 184  | 163  |
| <b>FIN</b>   | 126  | 120  | 96   | 95   | 86   | 79   | 85   | 78   | 84   | 77   | 84   |
| <b>S</b>     | 87   | 88   | 73   | 67   | 65   | 61   | 61   | 60   | 66   | 67   | 66   |
| <b>UK</b>    | 82   | 76   | 68   | 65   | 64   | 64   | 64   | 61   | 60   | 60   | 60   |
| <b>EU-15</b> | 153  | 144  | 132  | 126  | 124  | 117  | 116  | 113  | 112  | 108  | 105  |

### Accidents de la route - évolution 1991-2001 - nombre de tués par million d'habitants

sources : CARE, données nationales. Estimations en italiques

## ANNEXE 2

### Charte européenne de la sécurité routière

Le soussigné [désignation, adresse], représenté(e) par [nom et titre de la personne signataire]

Détenteur d'une autorité, d'un pouvoir de décision, d'un pouvoir économique ou social ou d'un mandat de représentation,

à ce titre, détenteur d'une part de responsabilité en termes de sécurité routière dans l'Union européenne,

#### (PREAMBULE)

**Considérant** que le nombre actuel des victimes des accidents de la route en Europe est à un niveau inacceptable et qu'il convient de prendre les mesures les plus efficaces pour réduire ce nombre dans les plus courts délais,

**Considérant** qu'une action coordonnée entre les nombreuses parties ayant à un titre ou un autre une responsabilité est plus à même de donner les résultats escomptés,

**Estimant** que des mesures efficaces existent, pour inciter les usagers de la route à appliquer les règles de sécurité, et même pour prendre des mesures allant au-delà, comme réduire l'exposition des usagers au risque d'accident; que la portée de ces mesures sera démultipliée si un nombre critique d'acteurs s'y engage,

**Souscrivant** à l'objectif d'une réduction d'au moins 50% des tués à l'horizon 2010,

**Confiant** dans le sens des responsabilités des individus et des organisations concernées,

**Conscient** de ce que les actions en faveur de la sécurité routière ont un coût extrêmement faible eu égard au coût humain, social et économique de l'insécurité routière,

#### (OBJECTIF)

*S'ENGAGE A METTRE EN OEUVRE DE FAÇON VOLONTARISTE LES MESURES QUI RESSORTENT DE SA RESPONSABILITE ET DE SES ACTIVITES POUR ACCELERER LES PROGRES EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE.*

*S'ENGAGE NOTAMMENT DANS LA LIMITE DE SES RESPONSABILITES ET DE SES SPECIFICITES, ET AU BESOIN, SELON LES MODALITES ANNEXEES A LA PRESENTE CHARTE, A METTRE EN OEUVRE LES PRINCIPES ET MESURES SUIVANTS :*

1. Prendre les mesures de sa responsabilité pour contribuer à l'objectif précité de réduction de la mortalité routière.
2. Inclure les actions de sécurité routière et la mesure des performances de sécurité parmi ses objectifs majeurs et ses propres critères décisionnels principaux, notamment dans le cadre de ses activités de recherche, de son organisation et de ses investissements, et dans le cadre plus général d'organisation de ses activités professionnelles, de façon à élaborer un véritable plan de sécurité routière.
3. Partager avec les organismes compétents habilités en matière de sécurité routière, les informations de nature technique et statistique susceptibles de permettre une

meilleure compréhension des causes des accidents, des lésions occasionnés par les accidents et de l'efficacité des mesures préventives et palliatives.

4. Contribuer à prévenir les accidents de la circulation par la poursuite d'actions de qualité élevée dans l'un ou plusieurs des domaines suivants :
  - formation et information initiales et continues des conducteurs,
  - équipement et ergonomie des véhicules automobiles,
  - aménagement des infrastructures de façon à minimiser les risques d'accident et leur gravité et encourager une conduite sûre.
5. Développer et mettre en œuvre les technologies permettant de réduire les conséquences des accidents de la route.
6. Contribuer à développer les moyens permettant un contrôle uniforme, continu et approprié du respect des règles de circulation par les personnes agissant en son nom ou sous son administration et sanctionner de façon uniforme, rapide et proportionnée les éventuels contrevenants.
7. Créer un cadre favorisant la mise en place d'actions éducatives continues et la réhabilitation des conducteurs à risque.
8. S'efforcer d'apporter son concours, autant que faire se peut, à une meilleure connaissance des causes, circonstances et conséquences des accidents afin d'en tirer les enseignements pour éviter leur répétition.
9. Contribuer à ce que des soins médicaux, psychologiques et juridiques efficaces et de qualité puissent être disponibles pour les éventuelles victimes d'accidents de la route.
10. Accepter l'évaluation a posteriori par des pairs, selon les règles de confidentialité appropriées, des mesures entreprises pour améliorer la sécurité routière et, si nécessaire, en tirer les enseignements pour réviser les mesures.

#### ET FINALEMENT

11. Prendre délibérément l'initiative de mettre en œuvre des mesures allant au-delà des simples exigences réglementaires en vigueur, à savoir : ..... [à compléter par le signataire].

Fait à ..., le

*(signature)*