

Bruxelles, le 4 juin 2003

Sécurité routière: la Commission veut sauver chaque année 20.000 vies sur les routes européennes

Plus de 40.000 tués et 1.700.000 blessés chaque année, tel est le triste bilan de l'insécurité routière dans l'UE. La Commission européenne ne se résoud pas à une telle tragédie et s'engage résolument aux côtés des Etats pour mettre fin à l'hécatombe. Dans le "Programme d'action européen pour la sécurité routière 2003-2010" qu'elle présente aujourd'hui, la Commission poursuit un objectif global ambitieux: réduire de moitié le nombre de tués par an sur la route d'ici à 2010. Par cette initiative, la Commission entend orienter l'action de l'Union dans le domaine de la sécurité routière, compléter utilement les efforts des Etats membres et définir un cadre clair pour partager les responsabilités entre tous les partenaires. Elle vise notamment à inciter les usagers à un meilleur comportement, rendre les véhicules plus sûrs et améliorer les infrastructures routières. En outre, la Commission continuera à assurer l'application et à promouvoir de nouvelles mesures pour un transport routier professionnel sûr et de qualité, tout en promouvant l'harmonisation des sanctions à travers l'Europe. «Sauver des vies humaines grâce à une véritable politique de sécurité routière est un défi et une obligation, qui doit engager toutes les autorités publiques à travailler de concert: il est grand temps qu'à tous les niveaux, on mette en adéquation les intentions et les actes» a déclaré Loyola de Palacio, Vice-présidente de la Commission européenne, en charge des transports et l'énergie. «Pour sa part, la Commission assumera ses responsabilités et n'hésitera pas à faire toutes les propositions qui permettent de changer radicalement les tendances observables dans de nombreux pays.»

La proposition de la Commission de réduire de moitié le nombre de tués sur la route à l'horizon 2010 est bien plus qu'une exigence légale: un tel objectif constitue un engagement politique de tous les acteurs de la sécurité routière. Le Programme d'action européen pour la sécurité routière présenté aujourd'hui fait le point sur les actions à mettre en œuvre afin d'atteindre cet objectif.

Il vise notamment à:

- inciter les **usagers** à un meilleur comportement, spécialement par un respect plus strict de la législation existante et l'harmonisation des sanctions, par la formation initiale et continue des conducteurs privés et professionnels ainsi que par la poursuite des efforts pour lutter contre la conduite dangereuse. A ce titre, la Commission encouragera les meilleures pratiques observées dans différents pays (par exemple, campagne pour le conducteur désigné, mise en pratique de la recommandation relative au taux d'alcoolémie, établir une classification et un étiquetage appropriés pour les médicaments qui ont un effet sur l'aptitude des conducteurs...)
- rendre les **véhicules** plus sûrs, notamment par l'harmonisation de mesures de sécurité passive (équipement en ceintures et obligation de port, notamment dans les cars, généralisation des systèmes de fixation universels pour les

dispositifs de retenue pour enfants, évolution des formes des véhicules pour réduire l'impact des accidents, etc...) 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 », qui visera notamment à développer des systèmes de navigation et de guidage, informer sur la situation de la circulation donner l'alerte en cas d'accident et suivre les véhicules transportant des marchandises dangereuses.

- améliorer les **infrastructures routières**, notamment par l'identification et la diffusion au niveau local des meilleures pratiques et par l'élimination des points noirs. En outre, la Commission proposera une directive cadre sur la sécurité des infrastructures routières afin d'instaurer un système de gestion harmonisé des points noirs et d'audit de sécurité routière pour les routes figurant sur le réseau transeuropéen (RTE)

La Charte européenne de la sécurité routière

En vue de dynamiser et rendre cohérente l'action politique et de stimuler l'émergence de nouveaux projets, la Commission compte mobiliser l'ensemble des parties concernées (entreprises de transport, constructeurs de véhicules, équipementiers, sociétés d'assurances, exploitants d'infrastructures, collectivités locales et régionales) en les invitant à souscrire à une **Charte européenne de la sécurité routière (voir annexe)**. Chaque signataire devra prendre des engagements spécifiques qui seront rendus publics.

Les enjeux

En dépit de progrès sur le long terme on compte encore chaque année plus de 40.000 morts à cause des accidents de trafic et 1.700.000 blessés, pour un coût total évalué à 160 milliards d'Euros. Au cours des 50 dernières années plus de deux millions de personnes sont mortes sur les routes européennes et près de cent millions ont été blessées.

Certains groupes de population ou catégories d'usagers sont particulièrement vulnérables: les jeunes de 15 à 24 ans (10.000 tués par an), les piétons (7.000 tués), les motocyclistes et cyclomotoristes (6.000 tués) et les cyclistes (1.800 tués). Le comportement irresponsable de certains conducteurs est la première cause de mortalité: vitesse excessive et inadaptée (15.000 décès), consommation d'alcool, de drogues, fatigue (10.000 décès), non-utilisation des ceintures de sécurité ou du casque protecteur (7.000 décès) [chiffres non cumulatifs en raison de la combinaison de plusieurs facteurs].

Tous les Etats membres de l'Union connaissent les mêmes problèmes avec une intensité variable et le prochain élargissement à des pays ayant un faible niveau de sécurité routière constitue un défi supplémentaire. En 2001, il y a eu 12.000 morts sur les routes dans les pays de l'élargissement.

Pour un complément d'informations, veuillez vous reporter à:

http://europa.eu.int/comm/transport/road/roadsafety/rsap/index_en.htm

Gilles GANTELET: 02/299 48 96

Dina AVRAAM: 02/295 96 67

ANNEXE 1 : LA CHARTE EUROPEENNE DE SECURITE ROUTIERE

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,

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,

S'engage à mettre en œuvre de façon volontariste les mesures qui ressortent de sa responsabilité et de ses activités pour accélérer les progrès en matière de sécurité routier.

S'engage notamment dans la limite de ses responsabilités et de ses spécificités, et au besoin, selon les modalités annexées à la présente charte, à mettre en œuvre 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

ANNEXE 2 : STATISTIQUES

| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | Total |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| B | 1.873 | 1.671 | 1.660 | 1.692 | 1.449 | 1.366 | 1.364 | 1.500 | 1.397 | 1.470 | 1.486 | 16.918 |
| DK | 606 | 577 | 559 | 546 | 582 | 514 | 489 | 499 | 514 | 498 | 431 | 5.815 |
| D | 11.300 | 10.631 | 9.949 | 9.814 | 9.454 | 8.758 | 8.549 | 7.792 | 7.772 | 7.503 | 6.977 | 98.499 |
| EL | 2.112 | 2.158 | 2.159 | 2.253 | 2.411 | 2.157 | 2.105 | 2.182 | 2.116 | 2.037 | 1.895 | 23.585 |
| E | 8.836 | 7.818 | 6.376 | 5.614 | 5.749 | 5.482 | 5.604 | 5.957 | 5.738 | 5.777 | 5.516 | 68.467 |
| F | 10.483 | 9.900 | 9.867 | 9.019 | 8.891 | 8.541 | 8.444 | 8.918 | 8.487 | 8.079 | 8.160 | 98.789 |
| IRL | 445 | 415 | 431 | 404 | 437 | 453 | 473 | 458 | 414 | 418 | 412 | 4.760 |
| I | 8.109 | 8.053 | 7.188 | 7.091 | 7.020 | 6.676 | 6.713 | 6.314 | 6.633 | 6.410 | 6.410 | 76.617 |
| L | 83 | 69 | 78 | 65 | 70 | 71 | 60 | 57 | 58 | 70 | 69 | 750 |
| NL | 1.281 | 1.253 | 1.235 | 1.298 | 1.334 | 1.180 | 1.163 | 1.066 | 1.090 | 1.082 | 1.085 | 13.067 |
| A | 1.551 | 1.403 | 1.283 | 1.338 | 1.210 | 1.027 | 1.105 | 963 | 1.079 | 976 | 958 | 12.893 |
| P | 3.218 | 3.084 | 2.700 | 2.504 | 2.711 | 2.730 | 2.521 | 2.126 | 2.028 | 1.874 | 1.671 | 27.167 |
| FIN | 632 | 601 | 484 | 480 | 441 | 404 | 438 | 400 | 431 | 396 | 433 | 5.140 |
| S | 745 | 759 | 632 | 589 | 572 | 537 | 541 | 531 | 580 | 591 | 583 | 6.660 |
| UK | 4.753 | 4.379 | 3.957 | 3.807 | 3.765 | 3.740 | 3.743 | 3.581 | 3.564 | 3.580 | 3.598 | 42.467 |
| EU-15 | 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 | 188 | 167 | 165 | 168 | 143 | 134 | 134 | 147 | 137 | 144 | 145 |
| DK | 118 | 112 | 108 | 105 | 112 | 98 | 93 | 94 | 97 | 93 | 81 |
| D | 142 | 132 | 123 | 121 | 116 | 107 | 104 | 95 | 95 | 91 | 85 |
| EL | 207 | 210 | 209 | 216 | 231 | 206 | 201 | 208 | 201 | 193 | 180 |
| E | 227 | 201 | 163 | 143 | 147 | 140 | 143 | 151 | 145 | 145 | 137 |
| F | 184 | 173 | 172 | 157 | 154 | 147 | 145 | 153 | 145 | 138 | 138 |
| IRL | 126 | 117 | 121 | 113 | 121 | 125 | 130 | 124 | 111 | 111 | 108 |
| I | 143 | 142 | 126 | 124 | 123 | 116 | 117 | 110 | 115 | 111 | 111 |
| L | 216 | 177 | 197 | 162 | 172 | 172 | 143 | 135 | 135 | 161 | 156 |
| NL | 85 | 83 | 81 | 85 | 86 | 76 | 75 | 68 | 69 | 68 | 68 |
| A | 200 | 178 | 161 | 167 | 151 | 128 | 137 | 119 | 133 | 120 | 118 |
| P | 326 | 310 | 271 | 251 | 271 | 272 | 250 | 210 | 200 | 184 | 163 |
| FIN | 126 | 120 | 96 | 95 | 86 | 79 | 85 | 78 | 84 | 77 | 84 |
| S | 87 | 88 | 73 | 67 | 65 | 61 | 61 | 60 | 66 | 67 | 66 |
| UK | 82 | 76 | 68 | 65 | 64 | 64 | 64 | 61 | 60 | 60 | 60 |
| EU-15 | 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