



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



PROGRAMME D'ACTION EUROPEEN POUR LA SECURITE ROUTIERE

1. L'heure des choix

Le Livre Blanc sur la politique des transports que la Commission a publié le 12 septembre 2001, avait souligné que dans un contexte d'expansion du trafic, les aspects liés à la sécurité revêtent une importance particulière. Même si le transport est considéré comme un outil indispensable et indissociable de la croissance économique et du bien-être, il est perçu, de plus en plus, comme un danger potentiel. Les accidents dramatiques marquent de plus en plus la population. Cependant, le degré d'acceptation de l'insécurité n'est pas toujours cohérent. Autrement, comment expliquer la relative tolérance vis à vis des accidents de la route alors que chaque jour, le nombre total de tués sur les routes européennes correspond pratiquement au crash d'un avion moyen-courrier? Chaque année, c'est l'équivalent de la population d'une ville moyenne comme celle de Biarritz qui disparaît. Les victimes de la route, morts et blessés, représentent un coût pour la société se chiffrant en dizaines de milliards d'Euros et un coût humain incalculable. Le sous titre du Livre Blanc était "l'heure des choix". La Commission estime que cette heure est arrivée pour la sécurité routière.

Un bien triste constat

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. Toutefois cette lente et régulière amélioration du niveau de sécurité, ne doit pas donner l'illusion que la situation est satisfaisante; au contraire la sécurité devient

La dure réalité des chiffres

- 1.300.000 accidents corporels/an
- plus de 40.000 morts/an
- 1.700.000 blessés/an.
- Coût, direct et indirect: 160 milliards €, soit 2% du PNB de l'UE.
- principale cause de mortalité des moins de 45 ans



de plus en plus socialement inacceptable et difficilement justifiable pour le citoyen.

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 nombre d'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.

On sait ce qu'il faudrait faire :

Les causes principales des accidents sont bien identifiées :

- Vitesse excessive et inadaptée, en cause dans environ un tiers des accidents mortels et graves;
- 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.
- 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. Si toutes les voitures étaient conçues pour offrir, 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).
- 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.

2. Quel objectif et comment agir au niveau de l'Union européenne ?

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 pouvoirs publics de tous les niveaux, les industriels mais aussi les usagers.



Pour qu'il soit atteint, cet objectif devra faire l'objet d'un suivi périodique qui permettra de vérifier les progrès accomplis, et devra être revu lors de l'adhésion de nouveaux États membres.

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. Elle se réserve, sur la base de ce bilan, de proposer des mesures réglementaires.

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.

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.
- L'Union européenne soutient les projets de **recherche et développement technologique**
- 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.
- L'Union européenne a joué jusqu'ici un rôle important dans **l'établissement et la diffusion des meilleures pratiques**
- L'Union européenne a joué un rôle actif dans la définition de méthodes d'enquête sur les accidents et la création de la base de données CARE

4. Quelles actions concrètes ?

1

Inciter les usagers à un meilleur comportement

1.1 Respect des règles fondamentales de la sécurité routière par les usagers

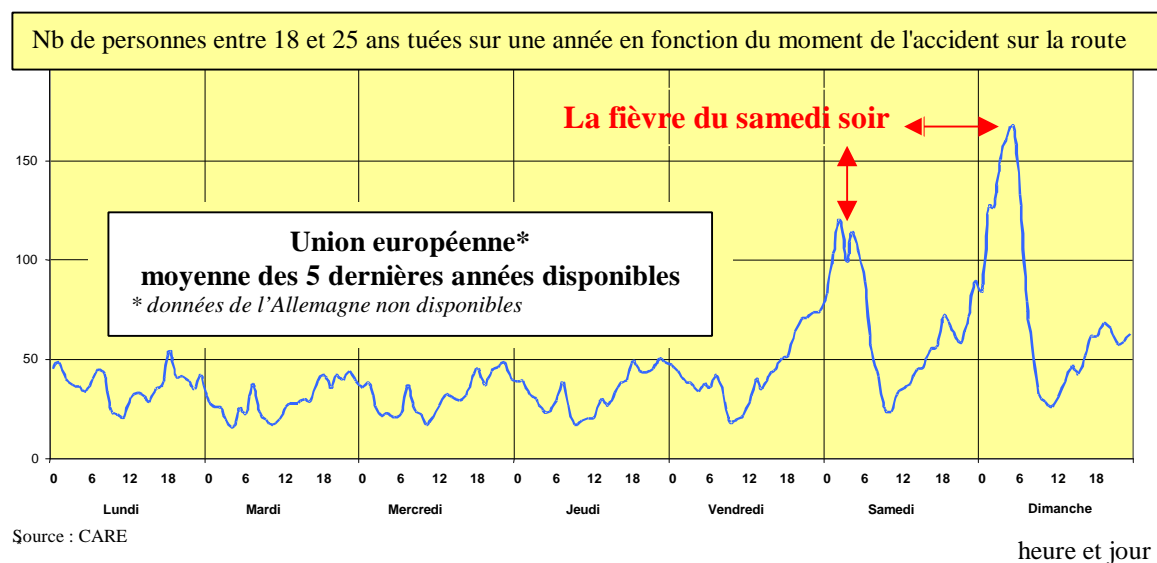
La conduite dangereuse est un fléau assimilable à la criminalité et la Commission envisage de prendre des initiatives dans le cadre de la politique communautaire en matière de justice, non seulement pour les chauffeurs routiers, mais aussi pour tous les automobilistes. Le non-respect par les usagers de la législation de base en matière de sécurité routière est la première cause des accidents graves. Une action ciblée sur l'alcool au volant, le port de la ceinture de sécurité ou du casque, l'excès de vitesse pourrait permettre d'atteindre plus de la moitié de l'objectif de réduction globale de 50 % du nombre de tués.

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. 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.

La Commission donnera la priorité aux **campagnes d'éducation et de sensibilisation** 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. La situation est particulièrement préoccupante parmi les jeunes car comme le montre le graphique suivant, il existe une forte corrélation entre le nombre de tués et leur comportement lié à leur mode de vie.



1.2 Permis de conduire et formation

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.

1.3 Port du casque

La Commission est préoccupée par le nombre important de traumatismes crâniens chez les usagers des deux roues. Elle a donc l'intention de mener des investigations poussées en la matière, qu'il s'agisse de l'efficacité du casque ou du respect des règles en vigueur.

2

Tirer parti des progrès techniques

2.1 Conception des véhicules

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 deux roues motorisés relève désormais de la compétence exclusive de l'Union européenne. 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. 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.

2.2 Information des consommateurs: le programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures

Au-delà du régime de réception communautaire des véhicules, le programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (**EuroNCAP**) teste la sécurité des 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. 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.

2.3 La sécurité passive

Bien que beaucoup ait été fait en matière de port de la ceinture de sécurité, il y a encore un potentiel de sauver 4000 vies chaque année.

C'est en Suède que l'on observe le taux de port de la ceinture de sécurité le plus élevé en Europe : 95 %.

Mais on observe en Suède que la moitié des personnes tuées lors des accidents ne portaient pas leur ceintures.

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, tant à l'avant qu'à l'arrière du véhicule.

2.4 La 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. 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'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.

L'impact des nouvelles technologies sur la sécurité peut être aussi bien positif que négatif. L'apparition massive des téléphones portables, dont l'utilisation par les conducteurs multiplie par cinq le risque d'accident mortel, illustre le phénomène de risque nouveau et la nécessité d'y trouver une réponse adaptée.

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.



Mesures de sécurité passive

- 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

Mesures de sécurité active

- Etudier l'impact de l'usage généralisé des feux de jour sur tous les véhicules.
- Améliorer la visibilité des poids lourds.
- Éliminer les angles morts vers l'arrière pour les conducteurs des poids lourds.
- Évaluer 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 (législation ou accords volontaires)
- Etudier les avantages d'harmoniser l'homologation des adaptations apportées aux véhicules destinés aux personnes à mobilité réduite.
- Arrêter un plan concernant les systèmes d'information et de communication et établir le cadre réglementaire nécessaire à la mise en œuvre de ces systèmes.
- 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.

2.5 Contrôle technique périodique

Les contrôles sont prévus par la législation communautaire, mais il convient d'étudier avec les États membres s'il y a lieu d'inclure les nouveaux systèmes électroniques embarqués dans le contrôle technique et de déterminer et encourager les meilleures pratiques de façon à améliorer l'efficacité des contrôles périodiques obligatoires au moindre coût.

3

Encourager l'amélioration des infrastructures routières

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.



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 projet.

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 afin d'établir des guides techniques en matière de sécurité des infrastructures. En concertation avec les opérateurs routiers et ferroviaires, la Commission compte contribuer à la réduction substantielle de l'hécatombe des personnes tuées à des passages à niveau rail-route (presque une par jour !).

Dans l'immédiat, la Commission prendra plusieurs initiatives importantes. La première sera d'harmoniser la signalisation des lieux particulièrement dangereux. La seconde sera d'uniformiser les règles relatives au contrôle pour les infractions les plus mortifères ainsi que pour le respect des règles sociales. La troisième concernera la refonte de la directive relative au permis de conduire.

Il faudra continuer à améliorer la sécurité du réseau routier transeuropéen eu égard à la croissance qu'a connu le transport international. Une attention particulière continuera à être apportée à la sécurité dans les tunnels routiers notamment en soutenant des projets d'information des usagers.

Par ailleurs, le développement de concepts innovants de "route intelligente" contribuera à une amélioration sensible de la sécurité routière. En particulier, 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 différents domaines.

Dans le cadre du Programme de recherche européen, on réalisera des projets de recherche et de démonstration sur le thème des «routes intelligentes».

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.

- Adopter et transposer une directive 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
- Introduire le tachygraphe digital dans les véhicules commerciaux
- Adapter au progrès technique la législation communautaire concernant le transport de marchandises dangereuses.

- 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.
- 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 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 des accidentés 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.

Afin de disposer d'informations détaillées, on étudiera les meilleures pratiques dans le domaine des soins médicaux post-accident.

On élaborera également 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.

6 Collecte, analyse et diffusion des données sur les accidents

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.

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 de disposer des enquêtes techniques indépendantes dont les résultats sont orientés vers les causes des accidents et les moyens d'améliorer la législation.

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 comité d'experts indépendants qui siègerait auprès de la Commission et qui serait chargé d'améliorer la législation en vigueur et d'adapter la méthodologie aux évolutions techniques.

CARE, au centre du dispositif

La base de données CARE, constituée à partir des rapports de police dont les données ont été harmonisées pour les rendre comparables, donne une image détaillée des circonstances de tous les accidents routiers corporels depuis 1991. A ce jour, plus de dix millions d'accidents sont enregistrés avec dix sept paramètres fondamentaux : date (année, mois, jour et heure), lieu (pays), infrastructure (autoroute / autre route, agglomération / rase campagne), véhicules (catégories), blessés et tués (conducteurs / passagers / piétons, sexe, âge) et conditions climatiques.

CARE est diffusée auprès du grand public par la publication de graphiques et tableaux sur le site EUROPA. Les Instituts spécialisés ont aussi la possibilité de produire les statistiques de leur choix par combinaison des données.

Les développements futurs concernent l'analyse des causes des accidents, la détermination des variables d'exposition au risque (pyramide des âges de la population, longueur des réseaux, volume des trafics, parc automobile, etc), les données des pays adhérents et l'incorporation d'autres paramètres (âge du véhicule, ancienneté du permis de conduire, type de collision, condition psychophysique du conducteur, signalisation, etc.).

Sur base d'une évaluation en cours, il faudra développer la base de données CARE et élargir son accès, dans un souci de transparence et pour en favoriser l'exploitation.

Il conviendra d'une part d'évaluer et d'améliorer les systèmes reliant les données des hôpitaux aux statistiques nationales sur les accidents de la route et d'autre part d'élaborer une spécification applicable aux enregistreurs d'accident embarqués et étudier les retombées des différentes alternatives pour certaines catégories de véhicules.

La Commission entend enfin mettre en place un observatoire européen de la sécurité routière, comme structure interne de la Commission. 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.

5. Une charte européenne de la sécurité routière

La Commission souhaite que le programme d'action pour la sécurité routière 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.

MEMO est préparé par l'unité information et communication de la DG Energie et Transports. N'hésitez pas à nous contacter pour de plus amples informations (tel +32 2 2968 042)

Visitez notre site Internet : http://europa.eu.int/comm/dqs/energy_transport/index_fr.html

Abonnez-vous à DIGEST, notre lettre de nouvelles électronique et hebdomadaire "Energy and Transport in Europe Digest" à partir de la page Internet http://europa.eu.int/comm/energy_transport/mm_dg/index_en.html

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,

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 routière.

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

