



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 17.03.2000
COM(2000) 125 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION
AU CONSEIL, AU PARLEMENT EUROPÉEN,
AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL ET
AU COMITÉ DES RÉGIONS**

**LES PRIORITÉS DE LA SECURITE ROUTIERE DANS L'UNION EUROPEENNE
RAPPORT D'AVANCEMENT ET HIERARCHISATION DES ACTIONS**

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION
AU CONSEIL, AU PARLEMENT EUROPÉEN,
AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL ET
AU COMITÉ DES RÉGIONS**

**LES PRIORITES DE LA SECURITE ROUTIERE DANS L'UNION EUROPEENNE
RAPPORT D'AVANCEMENT ET HIERARCHISATION DES ACTIONS**

Résumé succinct

On ne saurait se satisfaire du niveau atteint en matière de sécurité routière. Bien que la tendance soit à la baisse des accidents mortels, la courbe s'aplanit et plus de 40 000 personnes par an trouvent encore une mort prématurée sur les routes de l'Union européenne.

La présente communication va au-delà du programme d'action pour la période 1997-2001, qui introduisait une dimension socio-économique dans le traitement de la sécurité routière avec le "*principe d'un million d'euros*" - pour la première fois, on attribuait un coût économique aux décès, ainsi qu'aux dommages corporels et matériels associés causés par les accidents de la route.

Cette communication fait suite aux suggestions du Conseil et du Parlement européen de publier un rapport d'activités sur le programme d'action. En outre, comme l'avait sollicité le Parlement, elle établit un ordre de priorité des mesures qui seront prises à l'avenir au niveau communautaire, et contient la recommandation, adressée aux responsables à tous les niveaux de décision, de tenir davantage compte du fait que le coût de la prévention des accidents est généralement bien inférieur au coût économique que représentent les victimes et les dommages qu'ils entraînent.

Le programme d'action pour la période 1997-2001, toujours en cours, peut être considéré comme une opération réussie. L'annexe 3 du présent document contient une liste détaillée et exhaustive des mesures déjà prises ou à l'étude. On a déjà beaucoup fait dans les domaines stratégiques du respect de la réglementation routière, de la sensibilisation du public à la sécurité routière, et de la collecte et de la diffusion d'informations sur la sécurité.

Une analyse fondée sur plusieurs critères, suivie d'une évaluation du coût et de l'efficacité des actions énumérées dans le programme 1997-2001, ont abouti à la définition de priorités à court et moyen terme pour la sécurité routière dans l'Union européenne:

- poursuite et approfondissement des travaux dans le cadre du programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (EuroNCAP);
- campagnes et législation concernant le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des dispositifs de retenue pour les enfants;
- recommandation aux États membres concernant les taux maximum d'alcoolémie autorisés au volant;
- législation concernant les limiteurs de vitesse pour les véhicules commerciaux légers;

- définition d'orientations pour la gestion des "points noirs" (lieux où se concentrent les accidents) et conception d'infrastructures routières "clémentes" (sur lesquelles les risques de dommages corporels en cas d'accident seraient moins grands);
- législation concernant des faces avant de voitures moins dangereuses pour les piétons et les cyclistes.

Outre ces priorités absolues, la présente communication contient une liste de cinq autres mesures dont le rapport coût-efficacité devrait faire l'objet de recherches supplémentaires: critères médicaux pour l'attribution des permis de conduire; critères pour les épreuves de conduite; feux de jour; effets des médicaments sur le comportement au volant; traitement des victimes des accidents.

Trois mesures de soutien figurent également parmi les premières priorités: il s'agit de la base de données CARE de statistiques sur les accidents de la route; d'un système intégré d'information; et des travaux de recherche sur les normes et la télématique applicables aux véhicules.

Enfin, la communication contient une recommandation de la Commission encourageant les gouvernements, ainsi que les autorités locales et régionales, des États membres à prendre l'habitude de chiffrer les coûts et les répercussions des mesures prises en matière de sécurité routière, à accroître les investissements consacrés à ces mesures et à mettre en place des mécanismes permettant à ceux qui prennent les décisions et qui en supportent les coûts de percevoir plus directement les bénéfices des mesures de sécurité routière.

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	5
	1.1. La sécurité routière dans l'Union européenne	5
	1.2. Le programme de l'UE pour la sécurité routière pour la période 1997-2001	6
	1.3. Objet de la présente communication	7
2.	RESULTATS DU PROGRAMME D'ACTION DEPUIS AVRIL 1997	7
	2.1. Portée	7
	2.2. Meilleure application de la législation	8
	2.3. Sensibilisation du public	10
	2.4. Collecte et diffusion des informations	11
3.	PRIORITES DU PROGRAMME EN FAVEUR DE LA SECURITE ROUTIERE DANS L'UE	12
	3.1. Méthodologie	12
	3.2. Analyse multicritères	13
	3.3. Évaluation du rapport coût-efficacité	16
	3.4. Synthèse des résultats	19
4.	CONCLUSION	24
	4.1. Priorités à court et moyen terme au niveau de l'Union européenne	24
	4.2. Recommandation de la Commission	26
	Annexe 1 : Base de données sur les accidents de la route	28
	Annexe 2 : Coûts des accidents	34
	Annexe 3 : Bilan du programme de l'UE en faveur de la sécurité routière pour la période 1997-2001	36
	Annexe 4 : Durée des effets des mesures en faveur de la sécurité routière	48

1. INTRODUCTION

1.1. La sécurité routière dans l'Union européenne

En avril 1997, la Commission a publié une communication sur la sécurité routière dans l'Union européenne¹ qui contenait un programme d'action.

Dans cette communication, la situation de la sécurité routière dans l'Union était évaluée d'après les prévisions de l'évolution du nombre total des tués, dans l'hypothèse d'une poursuite des tendances antérieures.

Cette évolution devait se traduire, pour les quinze États membres, par une réduction du nombre total de décès, qui devait passer de 45 000 en 1995 à 38 000 en 2000, puis à 32 000 en 2005 et à 27 000 en 2010.

L'annexe 1 fournit des statistiques mises à jour jusqu'en 1997/98, dont on peut tirer des conclusions incontestables:

- Le nombre d'accidents mortels a nettement diminué au cours de la dernière décennie. Pour la plupart des experts, ce recul est principalement dû:
 - au caractère plus sûr des voitures,
 - au port plus fréquent de la ceinture de sécurité,
 - à la diminution de l'alcool au volant,
 - aux mesures de modération du trafic et de réduction de la vitesse.
- La tendance semble marquer le pas, de sorte que le total des accidents mortels en 2000 sera probablement supérieur à 38 000 (tableaux 1 et 2). Les autres estimations faites en 1997 pour les périodes ultérieures seraient également trop optimistes.
- D'énormes différences subsistent entre les États membres (tableau 3), ce qui laisse une fois encore à penser que d'importants progrès pourraient être réalisés par la simple application des meilleures pratiques dans l'ensemble des pays de l'Union;
- On ne saurait se satisfaire du niveau de sécurité routière atteint, même dans les États membres qui affichent les meilleures statistiques générales. Les tableaux 4, 5 et 6 concernent les usagers de la route les plus vulnérables et montrent qu'il serait encore possible d'améliorer la sécurité de ces catégories d'usagers en ciblant mieux les politiques qui leur sont consacrées.
- Malheureusement, comme nombre d'autorités nationales en ont fait l'expérience, les mesures qui permettraient de réduire l'immense détresse humaine que cachent ces chiffres, telles que le contrôle renforcé des taux d'alcoolémie, une meilleure gestion de la vitesse et des campagnes publicitaires plus responsables, doivent aujourd'hui encore se défendre contre l'accusation déplacée d'"entraves à la liberté des personnes".

¹ COM(97)131 fin. - 9.4.1997

Il est de la responsabilité des autorités à tous les niveaux, y compris l'Union européenne, qui devrait mettre en place les cadres appropriés, de provoquer un déclin plus rapide de nombre d'accidents mortels sur la route.

1.2. Le programme de l'UE pour la sécurité routière pour la période 1997-2001

Comme indiqué plus haut, le second programme pour la sécurité routière intitulé "Promouvoir la sécurité routière dans l'UE" établissait un programme pour la période 1997-2001 et recensait plus de 60 domaines d'activités regroupés en trois grandes catégories:

- 1) Collecte et diffusion des informations sur:
 - la mise en œuvre des campagnes pour la sécurité routière dans l'UE,
 - les domaines ciblés,
 - les groupes cibles,
 - les mesures efficaces (compte tenu des avantages potentiels des mesures qui pourraient être mises en œuvre et de l'évaluation de l'efficacité des mesures déjà arrêtées),
 - la mise en œuvre et l'application de la législation,
 - le transfert rapide des informations et des meilleures pratiques dans toute la Communauté.
- 2) Lancement et promotion de mesures destinées à éviter les accidents, l'accent étant mis sur le facteur humain et son interface avec l'environnement:

Ces mesures comprennent des actions législatives, des projets pilotes et des campagnes ayant pour objectifs la sensibilisation des conducteurs et l'amélioration de leurs aptitudes et de leur condition physique, ainsi que des procédures de contrôle étendues et des mesures techniques visant à créer un environnement où la sécurité est assurée même en cas de défaillance.

- 3) Lancement et promotion de mesures destinées à limiter les conséquences des accidents, lorsqu'ils se produisent.

Les travaux dans ce domaine porteront sur la protection des usagers au moyen de la ceinture de sécurité, du casque et de véhicules présentant une meilleure résistance au choc, ainsi que sur des propositions de normes et de recommandations européennes en vue de la conception d'infrastructures plus "clémentes" en cas d'accident.

Dans le programme, l'introduction de la dimension socio-économique de la sécurité routière est considérée comme l'un des piliers de la stratégie qui vise à accélérer les progrès en utilisant de la manière la plus efficace possible des ressources publiques de plus en plus réduites. Cette stratégie repose sur le principe selon lequel le coût élevé des accidents (globalement estimé à un million d'euros pour chaque décès rapporté) devrait être intégralement pris en considération dans les politiques des États

membres (annexe 2). Ce calcul ne tient compte que des coûts économiques directs et de la valeur des pertes de production que représentent les accidents de la route déclarés et les dommages corporels qui en résultent. Les estimations relatives aux accidents non déclarés ou à la valeur de la vie humaine, qui peuvent atteindre des sommes très importantes, n'y sont pas comprises. Le fait est que certains États membres incluent une évaluation de la vie humaine dans leurs estimations nationales, tandis que d'autres ne le font pas au motif qu'une vie est impossible à chiffrer. Par conséquent, bien que la règle du million d'euros sous-estime les coûts réels que représentent les accidents de la route, elle débouche néanmoins sur une estimation minimale uniforme et acceptable.

Lorsque d'autres institutions ont débattu de la communication de la Commission, elles ont évoqué la nécessité d'établir une sélection et/ou une hiérarchisation parmi les mesures proposées en fonction de divers critères, et notamment de leur rapport coût-efficacité et/ou de leur potentiel de réduction des accidents. Le Conseil et le Parlement européen ont également invité la Commission à faire régulièrement rapport sur les avancées du programme d'action.

1.3. Objet de la présente communication

Premièrement, la présente communication reprend à son compte la suggestion, formulée par le Conseil et le Parlement européen lors du débat sur la sécurité routière et à d'autres occasions, de produire un rapport d'avancement sur le programme d'action présenté en 1997.

Deuxièmement, comme le Parlement européen l'a également demandé dans sa résolution, ce document présente un classement des mesures proposées. Ce classement a été réalisé sur la base du potentiel de réduction des accidents mortels et du rapport coût-efficacité des actions, mais il prend également en considération un certain nombre d'autres critères plus difficiles à quantifier, tels que la valeur ajoutée européenne, la faisabilité politique et l'acceptation sociale des mesures.

Troisièmement, comme annoncé dans le programme d'action de 1997, la présente communication comprend une recommandation adressée aux responsables à tous les niveaux de décision dans le domaine de la sécurité routière, pour qu'ils attachent davantage d'importance aux coûts économiques élevés des accidents de la route, comparés aux coûts des mesures correctives. En outre, il conviendrait de mettre en place des mécanismes visant à rendre les bénéfices des mesures de sécurité routière plus concrets aux yeux des décideurs.

2. RESULTATS DU PROGRAMME D'ACTION DEPUIS AVRIL 1997

2.1. Portée

Au moment de la publication du programme, plusieurs actions étaient déjà en cours ou sur le point d'être lancées. Il faut souligner que le programme a servi de catalyseur pour certaines mesures spécifiques, notamment en introduisant l'argument économique. De même, on ne doit pas sous-estimer l'influence du programme sur d'autres actions menées en-dehors de la sphère communautaire.

L'annexe 3 du présent document contient une liste détaillée et exhaustive des mesures prévues par le programme d'action, qui ont déjà été adoptées ou sont en

cours d'examen, ainsi que quelques mesures supplémentaires qui ne figuraient pas dans le programme mais qui ont eu d'importantes répercussions sur la sécurité routière.

Les paragraphes qui suivent offrent une description succincte des principales activités menées au niveau de l'Union depuis avril 1997 dans les domaines stratégiques du respect renforcé de la législation, de la sensibilisation du public, et de la collecte et de la diffusion d'informations sur la sécurité routière.

2.2. Meilleure respect de la législation

Depuis avril 1997, les actions suivantes, prévues dans le programme, ont été menées en matière d'adoption et de respect de la législation.

Actions législatives

Réglementation concernant la deuxième génération de chronotachygraphes. Adoption formelle par le Conseil le 24.9.1998 (règlement (CE) n° 2135/98).

Une fois mises en œuvre les dispositions techniques, ce règlement prévoit l'introduction, à partir de 2002, d'appareils pour l'enregistrement numérique des temps de conduite et de repos. Ces dispositifs faciliteront les contrôles en bord de route et les vérifications systématiques dans les locaux des entreprises.

Proposition de directive du Conseil relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté (proposition de la Commission, COM(98)117 final du 11.3.1998).

Cette proposition, une fois adoptée, instaurera un régime de contrôles routiers des véhicules utilitaires, qu'ils soient ou non immatriculés dans l'Union, en vue du respect des normes de sécurité et d'environnement.

Proposition de directive du Conseil relative à l'harmonisation des conditions d'examen concernant les conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses, (proposition de la Commission, COM(98)174 final du 19.3.1998).

Cette proposition complétera la législation en vigueur relative aux conseillers à la sécurité routière (directive 96/35/CE) en harmonisant les conditions d'examen les concernant.

Proposition de directive concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant des véhicules à moteur (COM(99) 32 final du 10.2.1999).

Cette proposition définit les normes techniques régissant la réception CE de type pour ces équipements afin de réduire le nombre de morts et de blessés graves dans les collisions entre les poids lourds et les véhicules plus légers.

Déchéance du droit de conduire

Le 18 juin 1998, les 15 États membres ont signé une convention dont les effets en matière de déchéance du droit de conduire s'étendront à l'ensemble du territoire

communautaire. Les décisions de déchéance du droit de conduire interviendront en cas d'infractions spécifiques aux règles de conduite telles que le délit de fuite, la conduite sous l'influence de l'alcool, ou la conduite d'un véhicule à une vitesse supérieure à la vitesse autorisée. La convention consacre le principe selon lequel l'État de l'infraction notifie sans tarder aux autorités centrales de l'État de résidence du conducteur toute décision de déchéance du droit de conduire prononcée à l'encontre de ce dernier et celles-ci agissent conformément à cette notification.

Alcool

Législation relative au taux maximal d'alcoolémie au volant

Depuis avril 1997, quatre autres États membres (le Danemark, l'Espagne, l'Autriche et l'Allemagne) se sont dotés d'une législation visant à ramener le taux d'alcoolémie maximal autorisé de 0,8 mg/ml à 0,5 mg/ml. Il ne reste donc plus aujourd'hui que 4 États membres (l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg et le Royaume-Uni) qui maintiennent la limite légale au-dessus de 0,5 mg/ml. La Commission estime que les écarts existant au sein de l'Union entament la crédibilité des limites les plus restrictives, pourtant justifiées par de récentes recherches. L'alcool reste l'une des premières causes d'accidents, comme l'a réitéré le Parlement européen lors du débat sur le programme 1997-2001 en faveur de la sécurité routière. La commission des transports du Parlement européen dans sa nouvelle composition n'a pas confirmé la proposition élaborée par l'ancienne Commission (COM(88)707 et 640 final) visant à instaurer un taux maximal d'alcoolémie de 0,5 mg/ml, et a demandé à la Commission de faire une nouvelle proposition qui reflète mieux les évolutions intervenues dans ce domaine au cours de la dernière décennie. La Commission, pour sa part, reconnaît que le principe de subsidiarité peut être appliqué dans ce domaine et constate que la majorité des États membres ont déjà abaissé leur limite à 0,5 mg/ml, voire moins. C'est pourquoi, au lieu de présenter une nouvelle proposition législative, la Commission entend soumettre aux États membres une recommandation insistant sur la nécessité d'un contrôle et d'une coopération internationale plus efficaces pour la poursuite des contrevenants aux règles concernant la conduite en état d'ébriété, et de l'adoption de taux d'alcoolémie inférieurs ou égaux à 0,5 mg/ml pour certaines catégories de conducteurs.

Drogues et médicaments

Compte tenu des préoccupations croissantes que suscitent les accidents provoqués par l'usage de médicaments et de substances illicites, et afin de faire le point sur une question aussi complexe, le groupe à haut niveau sur la sécurité routière a décidé, à la fin de 1997, de réactiver le groupe de travail "Alcool, drogues, médicaments et conduite". Le groupe a été chargé de recenser les meilleures pratiques et de formuler des recommandations sur les mesures qui devraient être envisagées au niveau communautaire. Les résultats obtenus par ce groupe de travail devraient être disponibles à la mi-2000.

Un projet de recherche (ROSITA) a été lancé au titre du quatrième programme-cadre en vue de la mise au point d'un test de dépistage des drogues en bord de route. Les résultats d'une étude concernant l'information des personnes consommant des médicaments dans plusieurs États membres mettent en lumière une carence d'informations sur les effets des médicaments au volant.

2.3. Sensibilisation du public

EuroNCAP

Dans la communication de 1997, la Commission annonçait son intention d'encourager la mise en place d'un programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (EuroNCAP) en vue de créer un marché de la sécurité, et ce en mettant à la disposition des consommateurs des informations utiles concernant la sécurité passive (secondaire) des voitures.

Le consortium EuroNCAP comprend aujourd'hui la Commission européenne, les ministères des transports britannique, allemand, français, suédois et néerlandais, la FIA/AIT et leurs touring clubs, et des organisations de consommateurs. D'autres États membres s'apprêtent à le rejoindre.

Le programme EuroNCAP comprend des essais de collisions frontales et latérales, ainsi que l'évaluation des nouvelles faces avant en ce qui concerne le danger pour les piétons et les cyclistes. Les résultats de programmes d'essai portant sur sept catégories de voitures différentes ont déjà été publiés.

Le financement d'EuroNCAP par la Commission a permis de mener un programme d'essais plus complet avec une panoplie de voitures plus large dans chaque catégorie, ce qui autrement n'aurait pas été possible. Le programme EuroNCAP a eu une incidence notable sur la conception des nouveaux modèles et sur l'installation de dispositifs de sécurité sur les modèles actuels au bénéfice de leurs occupants. La plupart des constructeurs sont en contact direct avec les coordinateurs du programme de manière à ne pas lancer leurs produits avant que le tout dernier (et le plus sûr) modèle de voiture n'ait subi des essais de collisions.

Le programme a permis de sensibiliser considérablement les consommateurs aux problèmes de sécurité, ce qui s'est ressenti dans les ventes de certaines des automobiles ayant obtenu des résultats les plus remarquables aux essais.

La campagne des dix secondes

La Commission européenne a été l'un des principaux commanditaires de plusieurs campagnes publicitaires, et notamment de la campagne "Dix secondes pour vous sauver la vie" organisée d'avril à octobre 1998. Cette campagne européenne était centrée sur 4 gestes simples - réalisés en moins de 10 secondes - susceptibles de sauver la vie d'une personne en cas d'accident: mettre sa ceinture de sécurité; adapter correctement le siège et l'appui-tête; ranger les bagages flottants dans le coffre; attacher les enfants dans des sièges/ harnais de sécurité.

Films vidéo contre l'alcool au volant

La Commission a financé la production d'un certain nombre de films vidéo, s'inspirant d'un concept danois, qui montraient aux jeunes les effets néfastes de l'alcool sur leur capacité à conduire. Ces films ont été largement diffusés, dans les clubs pour la jeunesse notamment.

Films vidéo sur la chaîne MTV

La Commission a collaboré avec la chaîne de télévision MTV, qui se consacre à la musique pop/rock, à la production de trois courts métrages vidéo s'adressant aux jeunes, sur les thèmes du port de la ceinture et de la conduite sous l'influence de l'alcool ou de la drogue. Les films ont été projetés sur 4 réseaux européens de MTV au cours du printemps et de l'été 1999.

2.4. Collecte et diffusion des informations

Base de données CARE

En application de la décision 93/704/CE du Conseil, une base de données a été créée pour regrouper l'ensemble des statistiques sur les accidents consignés par les forces nationales de police et ayant au moins provoqué des dommages corporels. Cette base de données a prouvé sa fiabilité en tant qu'outil d'analyse des accidents mortels; mais se pose encore le problème de la sous-estimation en ce qui concerne les personnes blessées, en raison des variations que l'on peut observer d'un pays à l'autre dans les modes de déclaration, la typologie des blessures et les exigences légales applicables à la déclaration des accidents ayant entraîné des blessures. Un rapport d'avancement a été soumis au Conseil et au Parlement européen en juin 1997. Le Conseil a inclus, dans sa résolution du 18 juin 1997, un paragraphe invitant la Commission à poursuivre le développement de cette base de données européenne sur les accidents.

On a récemment intégré dans le système CARE une première génération de règles transformationnelles permettant de créer davantage de variables communes à partir de données nationales disparates, ce qui a notablement augmenté les possibilités de production de statistiques comparables sur les accidents de la route. Au sein de la Commission, les données disponibles dans CARE ont déjà été utilisées en vue de la définition de politiques. On a exploité, par exemple:

- le profil d'âge des morts et des blessés appartenant à des catégories spécifiques d'usagers de la route, pour servir de support au débat sur les taux maximum d'alcoolémie;
- la répartition des décès, dans et hors des zones urbaines, en fonction de l'éclairage et du mois de l'année, à l'appui d'une évaluation des conséquences du passage à l'horaire d'été sur les accidents de la route;
- la circulation des poids lourds et des autres véhicules dans les tunnels (pour les trois États membres qui consignent ce type d'informations), à l'appui d'une évaluation du niveau actuel de sécurité des tunnels;
- la contribution des poids lourds et des autobus dans les accidents mortels, à l'appui d'une évaluation du rôle des grands véhicules dans les accidents, en rapport avec les taux maximum d'alcoolémie;
- l'incidence des accidents mortels impliquant la fatigue, sur la base des données recueillies par 7 États membres;

- la part des poids lourds dans les accidents mortels en fonction du jour de la semaine, à l'appui d'une évaluation des effets possibles sur la sécurité routière des interdictions de circuler en fin de semaine;
- le rôle des "pneus défectueux" dans les accidents mortels ou non, en réponse aux enquêtes de l'industrie des pneumatiques sur l'importance des défaillances à ce niveau dans les accidents de la route.

Feux de jour

Compte tenu de la diversité des opinions sur le sujet, l'institut néerlandais de la sécurité routière (SWOV) a été chargé de mener des recherches dans ce domaine. Son rapport plaide nettement en faveur de l'utilisation des feux de jour sur la base des résultats positifs d'une analyse coût-bénéfice.

La question étant complexe, il a été convenu avec les États membres de former un groupe d'experts pour l'examiner plus en détail. Ce groupe s'est réuni sous l'égide du groupe à haut niveau sur la sécurité routière. En dépit de quelques désaccords sur des points mineurs, le groupe à haut niveau a conclu que le temps était venu de promouvoir activement l'éclairage de jour.

3. Priorités du programme en faveur de la sécurité routière dans l'UE

3.1. Méthodologie

Dans son programme pour la période 1997-2001, la Commission a recensé un certain nombre d'actions susceptibles d'améliorer la sécurité routière. Ce programme d'action a été débattu au sein du Parlement européen et du Comité économique et social, et a fait l'objet de commentaires de la part d'experts gouvernementaux et non gouvernementaux. Les actions recensées ont généralement été bien accueillies, même si l'ensemble des interlocuteurs ont exprimé le besoin de définitions plus concrètes et d'une hiérarchisation des mesures.

Dans l'optique de cette hiérarchisation, les meilleurs experts considèrent l'analyse du rapport coût-efficacité comme l'une des clefs de voûte d'une approche "parvenue à maturité" de la sécurité routière, s'agissant d'une méthode de prise de décision rationnelle fondée sur les meilleurs éléments de preuve disponibles. L'analyse du rapport coût-efficacité a pour but de découvrir le moyen le plus économique d'atteindre un objectif politique déterminé. Le calcul du coût des mesures au regard de leur efficacité peut s'inscrire dans un contexte social plus général lorsque l'on compare le coût d'une mesure par vie sauvée aux bénéfices que représente une vie sauvée ("test du million d'euros"). Ce type de comparaison fait de l'analyse coût-efficacité un outil proche de l'analyse coût-bénéfice qui devrait aider les responsables politiques à définir des priorités afin d'utiliser les ressources publiques de la manière la plus efficace possible.

Outre le rapport coût-efficacité d'une mesure, un facteur de choix important est le nombre potentiel de vies que l'on estime pouvoir sauver grâce à cette mesure. Il est en effet préférable de se centrer sur des actions qui permettront de réduire considérablement le nombre de décès, plutôt que sur des mesures dont le rapport coût-efficacité est meilleur en termes de coûts par accident évité mais qui n'ont qu'un effet marginal sur la diminution du nombre de victimes.

Le programme d'action de 1997 contient également plusieurs mesures qui concernent la collecte et la diffusion des informations, ainsi que la recherche. Il ne s'agit pas de mesures propres à la sécurité routière, mais d'activités génératrices d'informations utiles tant pour superviser que pour orienter les politiques. Ces mesures ne peuvent être classées, de façon plutôt subjective, qu'en fonction du bénéfice en termes de sécurité routière que les responsables politiques leur attribuent, mais il est difficile de les évaluer suivant des critères de coût-efficacité et/ou de potentiel de réduction du nombre des victimes.

En outre, il existe un certain nombre de critères qualitatifs, tels que l'acceptation sociale, le contexte politique et l'incidence sur d'autres politiques, qui ne peuvent être intégrés dans une analyse économique mais qui jouent néanmoins un rôle important dans la hiérarchisation des actions. Ces critères ne peuvent être appliqués qu'à une évaluation plus subjective.

Une évaluation globale du rapport coût-efficacité est un processus complexe car, dans bien des cas, on ne dispose pas de données suffisantes et des études complémentaires doivent être menées. C'est pourquoi, compte tenu des critères subjectifs mentionnés ci-dessus, on a opté pour une approche plus pragmatique en procédant en deux étapes pour établir un premier ordre de priorités au sein du programme en faveur de la sécurité routière dans l'UE:

- Tout d'abord, une hiérarchisation *qualitative* des mesures a été réalisée. Afin d'en atténuer les aspects subjectifs, cette approche stratégique a été fondée sur une analyse multicritères systématique prenant en compte l'opinion des responsables de la politique de sécurité routière dans les États membres.
- Il a ensuite été procédé à une estimation des aspects *quantitatifs* des actions ayant obtenu un bon classement dans la première étape. Dans certains cas spécifiques, cette estimation a donné lieu à un chiffrage du potentiel de réduction du nombre des victimes et du rapport coût-efficacité des mesures.

3.2. Analyse multicritères

Afin d'obtenir un classement stratégique des priorités dans le programme d'action, on a demandé aux représentants des États membres au sein du groupe à haut niveau sur la sécurité routière, ainsi qu'à quelques uns des meilleurs experts européens en la matière, d'attribuer à chaque action proposée dans le programme et pour huit critères différents une note de 1 à 5.

Ces critères, énumérés ci-après, ont été sélectionnés sur la base d'exercices analogues effectués dans d'autres domaines d'action (l'environnement, par exemple) pour lesquels on avait également procédé à un classement stratégique des priorités avant qu'une analyse économique ne soit possible:

1. Valeur ajoutée européenne: l'application la mesure au niveau communautaire est-elle conforme à l'idée que l'Union européenne ne doit définir des politiques que lorsque cela ne peut pas être fait plus efficacement au niveau national ou international ?

2. Engagement institutionnel: dans quelle proportion la mesure s'appuie-t-elle sur des engagements de ressources passés ou présents, de la part d'organisations compétentes au niveau européen (par exemple, gouvernements des États membres, associations industrielles, promoteurs de programmes pilotes)?
3. Acceptation sociale: la mesure est-elle perçue comme étant justifiée par la majorité des citoyens de l'Union ?
4. Faisabilité politique: avec quelle facilité les décideurs politiques pourront-ils statuer sur cette mesure (aux niveaux communautaire, national, régional et local) compte tenu des pressions éventuelles que pourront exercer sur eux les divers groupes d'opinion ?
5. Facilité de mise en œuvre institutionnelle: la mesure sera-t-elle effectivement mise en œuvre par les organismes publics compétents eu égard à leurs stratégies et à leurs ressources actuelles (par exemple, ressources consacrées à la surveillance et à la mise en application des mesures) ?
6. Facilité de mise en œuvre par les groupes cibles: la mesure sera-t-elle effectivement mise en œuvre par les groupes cibles (par exemple, les conducteurs, les constructeurs automobiles, les écoles, les organismes responsables de l'attribution des permis de conduire, etc.) eu égard à leurs stratégies et à leurs contraintes financières actuelles ?
7. Absence d'effets externes négatifs sur les tiers (certains types de surveillance pourraient, par exemple, être perçus comme une atteinte à la vie privée).
8. Indépendance entre l'incidence d'une mesure et la mise en œuvre d'autres mesures complémentaires (sauf quand l'application de la première est une condition préalable au succès des secondes, auquel cas cette mesure doit être mise en œuvre d'abord pour que les autres puissent prendre effet).

Les réponses et les commentaires qui ont été reçus soulignaient la complexité de l'exercice et ont abouti à une définition plus explicite de certaines des actions énumérées dans le programmes en ce qui concerne:

- le niveau auquel l'action devait être lancée (communautaire, national, local);
- le type d'actions envisagées (législation, études, échanges d'information, campagnes).

Le calcul du classement des actions sur la base des réponses reçues a été effectué en utilisant différents facteurs de pondération pour chacun des critères ci-dessus, afin d'éprouver la sensibilité du modèle. Il semble que le résultat n'ait pas été notablement influencé par ces variations.

Pour distinguer les priorités au niveau communautaire des actions jugées plus utiles à l'échelle nationale ou locale, il a été décidé de procéder à deux calculs différents. Dans la première série de calculs, le critère "Valeur ajoutée européenne" est assorti d'une pondération de 50% du total, tandis que les 50% restants sont répartis également entre tous les autres critères. Dans la seconde série de calculs, la valeur ajoutée européenne n'est pas prise en compte.

Les résultats de cet exercice sont présentés, sous la forme d'actions regroupées, dans les tableaux ci-dessous.

Priorités absolues au niveau communautaire (évaluation réalisée avec une pondération de 50% pour le critère "Valeur ajoutée européenne")

- **Protection des occupants en cas de choc des véhicules²** (par exemple, EuroNCAP; conception "non agressive" des véhicules à moteur; faces avant moins dangereuses pour les piétons et les cyclistes et protection avant contre l'encastrement)
- **Port de la ceinture de sécurité et utilisation des dispositifs de retenue pour enfants;** port du casque pour les motocyclistes/cyclistes
- Système de surveillance de la sécurité routière dans l'UE; base de données CARE; CARE plus; système d'information de l'UE sur la mise en œuvre nationale des mesures pour la sécurité routière; système d'information sur la recherche: système intégré d'information.

Priorités au niveau communautaire (évaluation réalisée avec une pondération de 50% pour le critère "Valeur ajoutée européenne")

- Limiteurs de vitesse pour les poids lourds (évaluation), signaux à message variable concernant la vitesse; **Limiteurs de vitesse pour les véhicules plus légers**
- Information pendant le trajet par le canal RDS-TMC; système d'appel d'urgence; détection automatique des incidents et gestion des urgences
- **Alcool;** Drogues/médicaments
- Critères médicaux pour l'obtention du permis de conduire; Épreuves pour l'obtention du permis de conduire; Retrait du permis de conduire
- **Feux de jour**

²

Les actions auxquelles on a attribué une priorité absolue au sein du groupe et qui ont fait l'objet d'analyses plus approfondies du rapport coût-efficacité sont indiquées en gras.

Priorités additionnelles pour une action au niveau national/local (évaluation réalisée sans la pondération de 50% pour le critère "Valeur ajoutée européenne")

- Meilleure publicité
- Secours aux victimes des accidents
- **Conception “clémente“ des infrastructures routières; Gestion des "points noirs"** (y compris audits de sécurité des infrastructures et gestion de la vitesse)

3.3. Évaluation du rapport coût-efficacité

Portée

Aux fins de l'évaluation du rapport coût-efficacité des actions dans le domaine de la sécurité routière, les estimations financières doivent être mesurées en nombre de victimes épargnées.

Il convient tout d'abord de définir la portée d'une éventuelle mesure. Certaines actions menées au niveau communautaire peuvent être applicables dans toute l'Europe; c'est le cas des mesures de réception des véhicules. Mais il est également possible qu'une action ne s'applique qu'à certains États membres déterminés; c'est le cas des campagnes ciblées. A l'échelle locale, l'amélioration d'infrastructures spécifiques peut même être chiffrée mesure par mesure (par exemple, pour chaque kilomètre de route ou chaque rond point construit).

Potentiel de réduction des accidents

Une fois définie la portée de la mesure, on peut baser le calcul de son efficacité sur son potentiel de réduction du nombre des victimes. Le potentiel de réduction des accidents de la plupart des actions en faveur de la sécurité routière à l'échelle européenne doit s'appuyer sur une analyse statistique partant de l'hypothèse qu'un certain nombre d'accidents ne se seraient pas produits si un facteur déterminant (par exemple, l'alcool, le non-respect du port de la ceinture, des infrastructures déficientes) n'était pas intervenu. L'examen des tendances se dégageant des données sur les accidents de la route avant et après l'introduction d'une mesure de sécurité routière est généralement le point de départ de cette analyse.

Comme indiqué au point 3.1, le potentiel de réduction des accidents d'une mesure sert non seulement de base au calcul de l'efficacité d'une mesure, mais constitue également en lui-même un critère de hiérarchisation. Cependant, compte tenu de la sous-déclaration des personnes blessées dans les statistiques, le potentiel des mesures sera exprimé, dans les paragraphes suivants, en fonction du nombre de tués qui pourraient être évités. Aux fins de cette évaluation globale, on supposera un rapport relativement constant entre les décès, les blessures graves, les blessures légères et les dommages.

Efficacité

L'évaluation de l'efficacité en termes de vies sauvées s'avère parfois extrêmement difficile, en particulier lorsque les actions visent à induire un changement de mentalité des usagers de la route, qui peut se traduire ou non par un changement de comportement.

En vue de chiffrer l'incidence d'une mesure, il convient d'appliquer à son potentiel de réduction des accidents mortels un facteur de correction quantitatif et qualitatif. Le potentiel de réduction des accidents mortels d'une mesure serait le résultat de cette mesure si le groupe ciblé était couvert à 100% (facteur quantitatif) et si toutes les personnes visées respectaient la mesure à 100% (facteur qualitatif). Autrement dit, l'efficacité d'une mesure peut être calculée comme étant le produit de son potentiel de réduction des accidents mortels et des deux facteurs indiquant le degré de couverture et le respect de la mesure. Pour les différents types de mesures, ces deux facteurs devraient être estimés de façon aussi précise que possible, étant clair qu'ils divergeront considérablement. Ainsi, une série d'améliorations potentielles des infrastructures dans toute l'Europe aura, pour des raisons budgétaires, un faible pourcentage de couverture/mise en œuvre, mais son respect frôlera les 100% puisque les usagers de la route n'auront, en principe, pas le choix entre bénéficier ou non de ces améliorations. Le degré de couverture des améliorations apportées aux véhicules dépend du nombre de véhicules touchés par une mesure (par exemple, une législation en matière de réception peut ne s'imposer qu'à certains véhicules neufs), alors que son degré de respect sera très élevé. A l'inverse, une mesure législative visant à modifier un comportement peut être appliquée à 100% si elle s'adresse à l'ensemble des usagers de la route, mais son respect sera assez faible si elle n'est pas acceptée par le public ou si son application n'est pas suffisamment contrôlée. Dans ce contexte, pour chiffrer le rapport coût-efficacité d'un contrôle ou d'une campagne de sensibilisation, il faudrait considérer le facteur quantitatif de la couverture comme la proportion de personnes touchées, tandis que le respect serait représenté par la proportion de personnes touchées qui ont effectivement changé de comportement sous l'effet de cette action.

Coûts

Le calcul des coûts est dans bien des cas complexe car certains coûts sont difficiles à estimer, notamment lorsqu'une action particulière augmente ou réduit les coûts externes liés à l'environnement ou au trafic, mais aussi parce que cette action pourrait avoir une incidence sur d'autres politiques, générant ainsi des coûts ou des bénéfices. Un élément de complication supplémentaire dans une analyse du rapport coût-efficacité à l'échelle communautaire est la variation des coûts des mesures complémentaires d'un pays à l'autre en raison de la parité variable du pouvoir d'achat. Seules des estimations globales, établies sur la base de moyennes et en appliquant des facteurs de conversion, sont possibles. Enfin, les coûts attribués à chaque action devraient comprendre tous les coûts générés par les organismes publics et privés, puisque les bénéfices sont eux aussi calculés en tenant compte de l'ensemble des conséquences sociales d'un décès ou d'un dommage matériel évité.

Référence temporelle

Afin de pouvoir comparer les rapports coût-efficacité de différentes mesures de sécurité, il est nécessaire de ramener tant le nombre d'accidents et de dommages

matériels et corporels évités que le coût de mise en œuvre des mesures à un certain laps de temps. Cette référence temporelle est nécessaire car la relation entre les coûts et la durée des effets varie considérablement d'une mesure à l'autre. On trouvera à l'annexe 4 la durée des effets de différentes mesures, estimée dans le cadre du projet PROMISING.

Afin de comparer les coûts des mesures de sécurité, la méthode la plus simple est de les convertir en coûts annuels puisque les bénéfiques (les vies sauvées, par exemple) sont aussi normalement calculés sur une base annuelle. Il suffit de diviser les coûts d'investissement par le nombre d'années pendant lesquelles une mesure est opérante. Toutefois, afin de tenir compte des taux d'intérêt normaux applicables aux investissements, il est plus juste, en particulier pour des mesures dont les effets se prolongent pendant plusieurs années, de convertir les coûts d'investissement en coûts annuels constants dont la valeur réelle, si les coûts sont payés durant toute la période de référence, correspond au coût d'investissement initial.

Par exemple, si les effets d'une mesure se prolongent durant 15 ans et si le taux d'intérêt est de 5%, les coûts annuels équivaldront aux coûts d'investissement divisés par 10,4 (et non pas par 15).

On trouvera à l'annexe 4 un tableau complet des coefficients de conversion.

Présentation des résultats

La manière dont le rapport coût-efficacité de la mesure de sécurité routière est présenté peut varier en fonction du destinataire de cette évaluation.

Un consommateur qui fait l'achat d'un dispositif de sécurité ou qui dépense plus pour avoir une voiture plus sûre s'intéressera probablement davantage au pourcentage de réduction des risques correspondant à sa dépense. En revanche, les autorités locales qui investissent dans un programme d'amélioration des infrastructures routières ou dans une campagne ciblée voudront savoir combien de décès et quelle quantité de dommages corporels ou matériels seront évités grâce à cet investissement.

Lorsqu'il s'agit de prendre des décisions politiques, telles que la hiérarchisation des actions, au niveau national ou communautaire, le rapport coût-efficacité d'une mesure peut être exprimé en termes de coût par vie sauvée comme un rapport coût-efficacité "inversé", ce qui rend plus aisée la comparaison avec le seuil du million d'euros.

On obtient donc la formule de base suivante:

$\text{Rapport coût-efficacité} = \frac{\text{Coût de la mesure}}{\text{Potentiel de réduction des accidents} \times \text{Couverture} \times \text{Respect}}$
--

C'est en utilisant cette méthode que l'on a évalué le rapport coût-efficacité des actions spécifiques désignées comme prioritaires par l'analyse multicritères visée au paragraphe 3.2. Bien que la présente communication s'intéresse essentiellement à la hiérarchisation des actions au niveau communautaire, une estimation globale du rapport coût-efficacité a également été réalisée pour les mesures jugées prioritaires au niveau national ou local. Si les résultats de l'évaluation sont satisfaisants, ces

mesures devraient faire l'objet d'activités communautaires dans le domaine des échanges de meilleures pratiques et de la définition d'orientations.

3.4. Synthèse des résultats

– *Test de protection des occupants en cas de choc (EuroNCAP)*

- Type d'action: information des consommateurs au niveau communautaire (poursuite)
- Portée: occupants de voitures et (dans une moindre mesure) usagers de la route vulnérables
- Principales hypothèses:
 - Anticipation des bénéfices de la nouvelle législation de 5 ans et renforcement du niveau de protection des occupants de voitures.
 - Coûts des essais et des publications assumés par la Commission européenne, les clubs automobiles, les organisations de consommateurs et plusieurs États membres; coûts des améliorations apportées aux véhicules supportés en fin de compte par les consommateurs (ces coûts ne sont pas inclus car ils ne dépendent pas d'une législation mais des forces du marché).
- Potentiel de réduction des tués: 2000 par an
- Coût par vie sauvée: entre 2000 et 4000 euros

– *Faces avant moins dangereuses pour les piétons et les cyclistes*

- Type d'action: législation concernant la réception des véhicules (compétence communautaire exclusive)
- Portée: tous les véhicules neufs
- Principales hypothèses:
 - Estimation du nombre de piétons/cyclistes qui auraient survécu à un accident si le véhicule avait une face avant moins agressive (résultats controversés de différentes analyses)
 - coûts pour les constructeurs automobiles (et en fin de compte pour les consommateurs) des modifications apportées à la conception/production (ces chiffres doivent être inclus car ils seront fondés sur une législation d'application obligatoire et sont extrêmement controversés).
- Potentiel de réduction des tués: entre 650 et 2200 par an
- Coût par vie sauvée: entre 140 000 euros et 3 millions d'euros

– ***Port de la ceinture de sécurité et utilisation des dispositifs de retenue pour enfants***

- Type d'action: une campagne d'ampleur communautaire du type "Dix secondes pour sauver sa vie", combinée à une mise à jour de la législation communautaire; Mise à jour de la législation; Introduction de dispositifs sonores incitant au port de la ceinture.
- Portée: tous les citoyens de l'Union européenne
- Principale hypothèse: le respect de la mesure par le groupe cible (avec une variation de 2 à 10%) dépend de l'intensité de la campagne (active, passive, indirecte)
- Potentiel de réduction des tués: 8000 par an si le respect est total
- Potentiel de réduction des tués pour les campagnes et la législation mise à jour: 800
- Coût par vie sauvée: ≈ 50 000 euros

Note: aucune recherche n'a été menée sur l'incidence des campagnes d'information sur la sécurité routière.

– ***Limiteurs de vitesse pour les véhicules légers***

- Type d'action: réception des véhicules et (éventuellement) législation sur les véhicules en circulation
- Portée: tous les véhicules neufs entre 3,5 et 12 tonnes; également post équipement limité des véhicules en circulation
- Principale hypothèse: extrapolation d'une étude néerlandaise approfondie
- Potentiel de réduction des tués: entre 50 et 200 par an
- Coût par vie sauvée: entre 0 et 100 000 euros

Note: Les bénéfices additionnels pour l'environnement compensent largement les coûts pour les usagers et pour la société.

– *Alcool (législation et mesures de mise en œuvre)*

- Type d'action:
 - au niveau local/national: mise en œuvre de la législation
 - au niveau communautaire: recommandation concernant les taux d'alcoolémie, échanges d'informations sur les meilleures stratégies de mise en œuvre, campagnes
- Portée: tous les usagers de la route, mais en particulier les (jeunes) hommes au volant
- Principales hypothèses:
 - D'après les éléments d'appréciation disponibles, on pourrait parvenir à une réduction globale de 10% du nombre des accidents dus à l'alcool en mettant en œuvre un train de mesures fondées sur un abaissement et une plus grande uniformité des limites autorisées. Importantes variations entre les États membres.
 - Les coûts liés à l'intensification des mesures de mise en œuvre et des campagnes varieront considérablement en fonction de la pratique et des traditions des États membres.
- Potentiel de réduction des tués : 1000 (environ 10 000 personnes sont victimes chaque année de l'alcool au volant)
- Coût par vie sauvée: entre 100 000 euros et 1 million d'euros

– *Feux de jour*

- Type d'action: différentes options sont envisageables:
 - allumage automatique
 - réglementation applicables aux véhicules en circulation
 - obligation lors de la réception par type
- Portée: tous les véhicules à moteur
- Principales hypothèses:
 - Consommation supplémentaire de carburant 0,5 – 1,5%
 - aucune incidence sur les deux-roues (encore en débat)
 - extrapolation de l'évolution du nombre d'accidents enregistrés dans les pays où cette politique est appliquée
- Potentiel de réduction des tués: entre 900 et 2000 par an
- Coût par vie sauvée: entre 500 000 et 2 000 000 d'euros

Note: des estimations plus précises nécessitent des recherches supplémentaires.

– *Conception “clémente” des infrastructures routières*

- Type d'action: orientations au niveau communautaire et investissements en infrastructures au niveau local
- Portée: grande variété de mesures telles qu'élimination des obstacles inutiles, déplacement des obstacles présents sur les bords de route, glissières de sécurité mieux adaptées
- Principale hypothèse: une route "non clémente" est l'un des facteurs déterminants des accidents isolés dus à une vitesse inadaptée, à la consommation d'alcool ou à la fatigue.
- Potentiel de réduction des tués: entre 1000 et 2000 par an pour un train de mesures important
- Potentiel de réduction des tués pour des projets isolés dans la plupart des cas < 1
- Coût par vie sauvée: entre 100 000 et 300 000 euros (niveau national/local)

– *Gestion des "points noirs" (y compris audits de sécurité, conception d'infrastructures modérant la vitesse, gestion de la sécurité en zone urbaine)*

- Type d'action: orientations au niveau communautaire et investissements en infrastructures au niveau local
- Portée: grande variété de mesures - des clous rétro réfléchissants, panneaux d'avertissement et barrières de sécurité à l'amélioration du marquage et de la signalisation routière
- Principale hypothèse: extrapolation des mesures prises au Royaume-Uni et en Espagne dans ce domaine
- Potentiel de réduction des tués : élevé pour les groupes cibles (potentiel global dans l'UE: entre 2000 et 4000 par an)
- Coût par vie sauvée: entre 50 000 et 200 000 euros (niveau national/local)

Certaines mesures telles que les programmes de recherche ou les actions de soutien comme CARE n'ont pas fait l'objet d'évaluations du rapport coût-efficacité en raison du caractère indirect de leurs bénéfices pour la sécurité routière; d'autres (par exemple, les programmes de formation des conducteurs, le traitement des victimes d'accidents) n'ont pas pu être évaluées à ce stade par manque de données comparables et fiables.

4. CONCLUSION

4.1. Priorités à court et moyen terme au niveau de l'Union européenne

La synthèse des résultats présentée au point 3.4 ci-dessus fournit, pour chacune des huit mesures prioritaires de sécurité routière recensées par des experts au travers de l'analyse multicritères, une estimation des principales composantes de leur rapport coût/efficacité. Il a été convenu de ramener cette liste à six priorités à court et moyen terme à l'échelle communautaire, sur la base des critères suivants:

- l'appréciation donnée par les experts après l'analyse multicritères,
- l'incidence estimée de chaque mesure sur la réduction des tués,
- et le rapport coût-efficacité estimé de chaque mesure.

Le tableau ci-dessous présente un classement relatif des mesures prioritaires sélectionnées au regard de ces différents critères. A la lumière de l'analyse multicritères, les six mesures ont été classées sur deux niveaux selon qu'elles étaient considérées comme des priorités absolues (1) ou secondaires (2). En revanche, en termes de réduction des accidents mortels et d'efficacité par rapport au coût, les mesures ont été classées sur une échelle allant de (1) à (6).

Il ressort clairement du classement effectué sur cette base que le programme EURONCAP, aussi important qu'il a été pour réduire les conséquences des accidents au cours de ces dernières années, est encore considéré comme le principal instrument d'amélioration de la sécurité routière à l'avenir, toutes les autres mesures prioritaires créent la dynamique nécessaire à une amélioration significative de la sécurité routière à court et moyen terme dans l'Union.

		MC *	PR*	CE*
1) EuroNCAP	poursuite de la publication des classements	1	1	1
2) Port de la ceinture de sécurité et utilisation de dispositifs de retenue pour enfants	campagnes de sensibilisation et législation	1	3	3
3) Alcool	recommandation, campagnes et information sur le respect des limitations	2	2	5
4) Limiteurs de vitesse pour les véhicules légers	législation	2	6	2
5) Gestion des "points noirs" conception "clémentine" des infrastructures routières	définition d'orientations	2	5	4
6) Faces avant moins dangereuses pour les piétons et les cyclistes	réception des véhicules et (éventuellement) législation sur les véhicules en circulation	2	4	6

* MC: Analyse multicritères

* PR: Potentiel de réduction des accidents mortels

* CE: Rapport coût-efficacité

Les 5 mesures suivantes constituent également des priorités mais des recherches plus approfondies seraient nécessaires pour en évaluer le rapport coût-efficacité (leur classement se fonde uniquement sur l'analyse multicritères):

1) Critères médicaux pour l'obtention du permis de conduire
2) Épreuves pour l'obtention du permis de conduire
3) Feux de jour
4) Effets des médicaments sur le comportement des conducteurs
5) Secours aux victimes des accidents

Les 3 mesures suivantes sont des mesures de soutien qui ont également été placées au sommet de l'échelle des priorités à la suite de l'analyse multicritères mais dont le potentiel de réduction des tués est difficile à déterminer:

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1) Base de données CARE2) Système intégré d'information3) Travaux de recherche sur les normes et la télématique applicables aux véhicules. |
|--|

4.2. Recommandation de la Commission

L'utilisation des calculs du rapport coût-efficacité ou, à un stade ultérieur, du rapport coût-bénéfice à l'appui de la sécurité routière devrait être encouragée à tous les niveaux. Les tentatives de calculs effectuées au fin du présent rapport démontrent, dans bien des cas, que la sécurité routière est le meilleur investissement que l'on puisse faire en matière de prévoyance sociale et de bien-être. Le paradoxe est que les calculs effectués à un niveau supérieur (communautaire ou national) peuvent être à la fois plus aisés, parce que les coûts et les bénéfices sont alors assignés à une seule et même partie prenante (l'Union européenne, la société), et compliqués à l'extrême, parce que les effets des mesures doivent être estimés de façon globale. Des recherches doivent être menées en vue de faciliter l'application de l'analyse coût-efficacité à tous les niveaux.

Enfin, il convient de souligner que la distance entre le décideur, qui assume les coûts, et le bénéficiaire d'une sécurité renforcée est probablement l'une des principales raisons du lent progrès de la sécurité routière.

Dans les cas où le bénéfice revient au consommateur lui-même (pour les airbags, par exemple), il est moins nécessaire de légiférer mais seulement de l'informer sur les avantages de la mesure; mais dans le cas de mesures plus altruistes (comme l'interdiction des barres frontale sur les voitures), une législation semble inévitable.

Dans ces circonstances, il semblerait opportun de réfléchir à la mise en place de mesures d'incitations nouvelles, telles que les exonérations fiscales et l'allègement des régimes d'assurance, susceptibles d'accélérer les investissements en matière de sécurité à tous les niveaux.

Eu égard aux considérations qui précèdent, la Commission formule la recommandation suivante:

Recommandation de la Commission

La Commission,

vu le nombre inacceptable de décès, de blessures et de dommages causés par les accidents de la route,

vu la sous-estimation persistante des conséquences économiques de ces accidents dans l'établissement des priorités politiques générales,

encourage les gouvernements ainsi que les autorités régionales et locales des États membres à prendre l'habitude de chiffrer les coûts et les répercussions des mesures de sécurité routière et, le cas échéant, de comparer les sommes obtenues avec les coûts des accidents qui ont pu être évités,

invite les gouvernements ainsi que les autorités régionales et locales des États membres

- à accroître les investissements réalisés dans les projets de sécurité routière, sachant que ces investissements sont plus que justifiés du point de vue économique,
- à mettre en place des mécanismes permettant à ceux qui prennent les décisions et en supportent les coûts de percevoir plus directement les bénéfices des mesures prises en faveur de la sécurité routière.

ANNEXE 1

Commission européenne

Direction générale "Transports"

Unité "Sécurité, technologie, environnement"

•

CARE

*Community
Road Accident
Database*

Base de données communautaire sur les accidents de la route

Statistiques sur les accidents de la route

Tableau n° 1: nombre de décès*

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
B	1.873	1.671	1.660	1.692	1.449	1.356	1.364	<i>1.300</i>
DK	606	577	559	546	582	514	489	<i>489</i>
D	11.300	10.631	9.949	9.814	9.457	8.758	8.549	<i>7.792</i>
GR	2.112	2.158	2.159	2.253	2.411	2.058	2.199	<i>2.226</i>
E	8.836	7.818	6.376	5.614	5.750	5.481	5.605	<i>5.747</i>
F	10.483	9.900	9.867	9.019	8.891	8.541	8.444	<i>8.918</i>
IRL	445	415	431	404	437	453	472	<i>462</i>
I	8.104	8.051	7.178	7.089	7.012	6.676	6.712	<i>6.590</i>
L	83	69	78	65	70	71	60	<i>57</i>
NL	1.281	1.253	1.235	1.298	1.334	1.180	1.163	<i>1.066</i>
A	1.551	1.403	1.283	1.338	1.210	1.027	1.105	<i>963</i>
P	3.218	3.084	2.700	2.504	2.711	2.730	2.521	<i>2.425</i>
FIN	632	601	484	480	441	404	438	<i>397</i>
S	745	759	632	589	572	537	541	<i>540</i>
UK	4.753	4.379	3.957	3.807	3.765	3.740	3.743	<i>3.581</i>
EUR 15	56.022	52.769	48.549	46.512	46.092	43.526	43.404	42.553
1991: INDICE 100	100	94	87	83	82	78	77	76
Évolution par rapport à l'année précédente	-	-5,8%	-8,0%	-4,2%	-0,9%	-5,6%	-0,3%	-2,0%

Sources: CARE - Sources nationales

- * 1. Soit toutes les personnes décédées pendant les 30 jours suivant la date de l'accident. Des facteurs de correction ont été appliqués aux États membres qui n'utilisaient pas cette définition: GR: 1,18 jusqu'en 1995 - F: 1,09 jusqu'en 1993 et 1,057 après 1994 - I: 1,078 - P: 1,3.
2. Les chiffres en italiques sont basés sur des estimations de tendances.

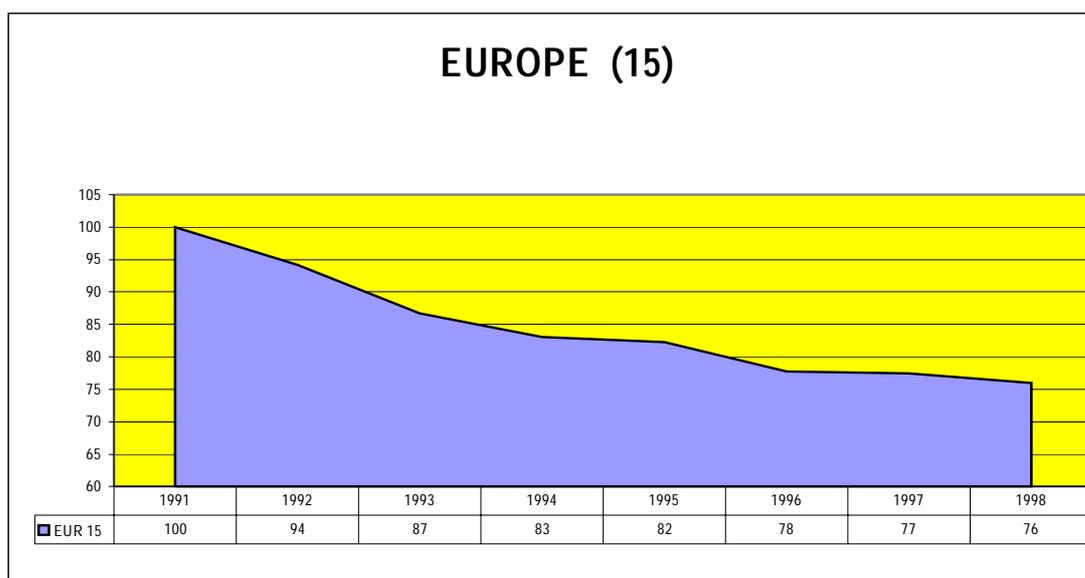
Statistiques sur les accidents de la route

Tableau n° 2: Évolution du nombre de décès*

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
B	100	89	89	90	77	72	73	<i>69</i>
DK	100	95	92	90	96	85	81	<i>81</i>
D	100	94	88	87	84	78	76	<i>69</i>
GR	100	102	102	107	114	97	104	105
E	100	88	72	64	65	62	63	65
F	100	94	94	86	85	81	81	85
IRL	100	93	97	91	98	102	106	<i>104</i>
I	100	99	89	87	87	82	83	<i>81</i>
L	100	83	94	78	84	86	72	<i>69</i>
NL	100	98	96	101	104	92	91	83
A	100	90	83	86	78	66	71	62
P	100	96	84	78	84	85	78	75
FIN	100	95	77	76	70	64	69	<i>63</i>
S	100	102	85	79	77	72	73	<i>72</i>
UK	100	92	83	80	79	79	79	75
EUR 15	100	94	87	83	82	78	77	76

- * 1. Soit toutes les personnes décédées pendant les 30 jours suivant la date de l'accident. Des facteurs de correction ont été appliqués aux États membres qui n'utilisaient pas cette définition: GR: 1,18 jusqu'en 1995 - F: 1,09 jusqu'en 1993 et 1,057 après 1994 - I: 1,078 - P: 1,3.
2. Les chiffres en italiques sont basés sur des estimations de tendances.

Diagramme n°1



Statistiques sur les accidents de la route

Tableau n° 3: nombre de décès* par million d'habitants

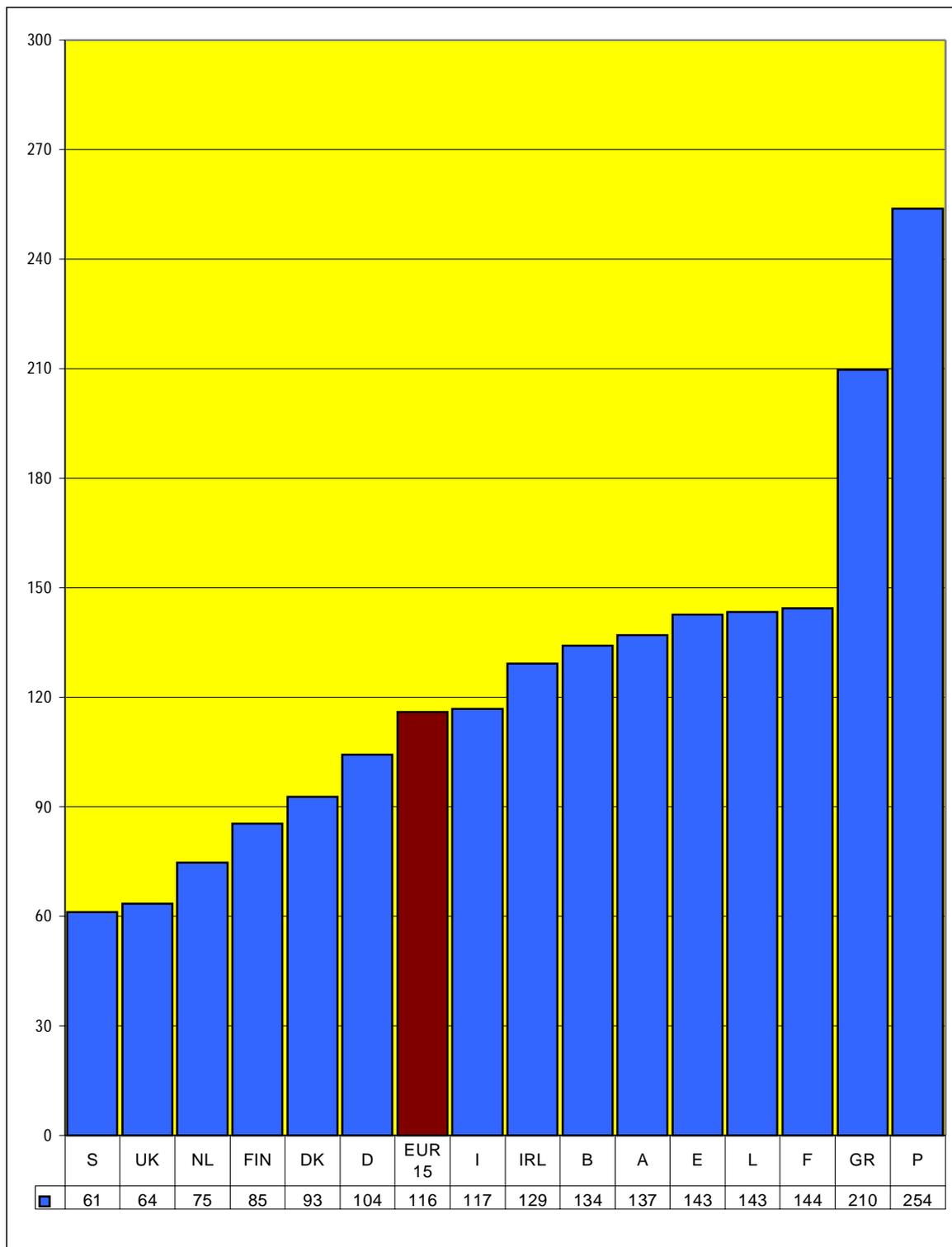
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
B	188	167	165	168	143	134	134
DK	118	112	108	105	112	98	93
D	142	132	123	121	116	107	104
GR	207	210	209	216	231	197	210
E	227	201	163	143	147	140	143
F	184	173	172	156	153	147	144
IRL	126	117	121	113	122	125	129
I	143	142	126	124	122	116	117
L	216	177	197	162	172	172	143
NL	85	83	81	85	86	76	75
A	200	178	161	167	151	128	137
P	326	313	274	253	273	275	254
FIN	126	120	96	95	86	79	85
S	87	88	73	67	65	61	61
UK	82	76	68	65	64	64	64
EUR 15	153	144	132	126	124	117	116

Sources: CARE - Sources nationales

- * 1. Soit toutes les personnes décédées pendant les 30 jours suivant la date de l'accident. Des facteurs de correction ont été appliqués aux États membres qui n'utilisaient pas cette définition: GR: 1,18 jusqu'en 1995 - F: 1,09 jusqu'en 1993 et 1,057 après 1994 - I: 1,078 - P: 1,3.
2. Les chiffres en italiques sont basés sur des estimations de tendances.

Statistiques sur les accidents de la route

Diagramme n° 2: nombre de décès* par million d'habitants



Sources: CARE - Sources nationales

* Soit toutes les personnes décédées pendant les 30 jours suivant la date de l'accident. Des facteurs de correction ont été appliqués aux États membres qui n'utilisaient pas cette définition: GR: 1,18 jusqu'en 1995 - F: 1,09 jusqu'en 1993 et 1,057 après 1994 - I: 1,078 - P: 1,3.

Statistiques sur les accidents de la route

Tableau n° 4: nombre d'enfants (de moins de 10 ans) décédés *

	B	DK	D	GR*	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	EUR 15
1996	26	15	216	37	102	243	12	91	2	22	29	78	17	11	109	1.010

Tableau n° 5: nombre de piétons décédés

	B	DK	D	GR*	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	EUR 15
1996	154	68	1.178	481	960	1.043	114	987	9	103	157	624	70	74	1.039	7.061

Tableau n° 6: nombre de cyclistes décédés

	B	DK	D	GR*	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	EUR 15
1996	120	88	594	34	102	317	21	414	1	233	73	75	46	49	208	2.375

Sources: CARE - Sources nationales

* Soit toutes les personnes décédées pendant les 30 jours suivant la date de l'accident. Des facteurs de correction ont été appliqués aux États membres qui n'utilisaient pas cette définition: GR: 1,18 jusqu'en 1995 - F: 1,09 jusqu'en 1993 et 1,057 après 1994 - I: 1,078 - P: 1,3.

2. GR: données disponibles pour 1995

ANNEXE 2

Coûts des accidents

L'introduction par la Commission de la "règle du million d'écus" dans le programme en faveur de la sécurité routière pour la période 1997-2001 a suscité de nombreux débats, ce qui nous pousse à souligner une fois encore que ce chiffre équivaut aux coûts économiques déclarés de tous les types d'accidents de la route (décès, blessures, dommages seuls) divisés par le nombre d'accidents mortels. Au moment de la publication du rapport de 1997, le total de ces coûts "visibles" était estimé à environ 45 milliards d'écus, alors que le nombre d'accidents mortels dans l'Union européenne était proche de 45 000 en 1995.

Les estimations les plus récentes et les plus précises des coûts socio-économiques des accidents de la route dans l'Union, prenant en compte la valeur de la vie humaine et des accidents non déclarés calculée sur la base des statistiques de 1995, ont été réalisées par l'ETSC et sont présentées dans le tableau n° 1. Si l'on applique la même formule de calcul que précédemment, on divise le total des coûts "économiques" déclarés - les 52 milliards d'euros indiqués dans la zone grise - par 45 000 et l'on obtient une valeur corrigée de 1,15 millions d'euros en 1999.

Tableau n° 1: coûts socio-économiques des accidents de la route dans l'UE (en milliards d'euros)

	Coûts économiques	Valeur d'une vie humaine	Total des coûts socio-économiques
Décès	21	29	50
Blessures graves			
- déclarés	16	23	39
- non déclarés	7	10	17
Blessures légères			
- déclarés	3		
- non déclarées	4		
Dommages seuls			
- déclarés	12		
- non déclarés	37		
Total accidents déclarés	52	52	104
Total accidents non déclarés	48	10	58
TOTAL	100	62	162

Ces chiffres constituent toutefois une sous-estimation manifeste des coûts réels, compte tenu de la sous-déclaration des accidents non mortels.

Le million d'euros doit être considéré comme une simple valeur indicative qui ne saurait être contestée comme étant trop élevée, ce qui explique que la "règle du million d'euros" soit conservée aux fins de la promotion de la sécurité routière dans l'UE.

ANNEXE 3

Bilan du programme de l'UE en faveur de la sécurité routière pour la période 1997-2001

Objet	Principales dispositions	État d'avancement/calendrier
Recommandation concernant l'application de la règle du million d'euros	L'exposé des motifs contiendra une évaluation des coûts et des bénéfices liés à l'application de cette règle dans l'ensemble de la Communauté	Objet de la présente communication

Domaine I: Collecte et diffusion des informations

A. Système intégré d'information pour l'UE (système de) surveillance de la sécurité routière dans l'UE	Publication à intervalles réguliers des données sur les accidents pour l'ensemble de l'UE, comparées à la tendance prévue	En cours
Base de données CARE	Base de données communautaire sur les accidents, reposant sur les données détaillées communiquées par les États membres	Évaluation des trois premières années (COM(97) 238 final du 26.5.1997); évaluation en cours
CARE plus	Homogénéisation des données sur les accidents reprises dans la base CARE	En cours
Données d'exposition	Intégration des données sur le trafic pour compléter les données sur les accidents en vue de permettre une meilleure analyse	Document préparé par l'ETSC. Printemps 1998. Travaux en cours
Données approfondies	Collecte de données spécifiques sur les lieux d'accidents en vue d'une information plus détaillée et d'une meilleure analyse	En cours STAIRS, Rapport final présenté Causalité des accidents, (EACS), rapport élaboré par l'ACEA Rapport MAIDS élaboré par l'ACEM
Études ad hoc	Études visant à améliorer l'évaluation quantitative et qualitative de certaines mesures	Reporté

Indicateur rapide	Tendances récentes des données provisoires sur les accidents mortels (publication restreinte)	En cours
Stratégies de communication	Échange d'expériences concernant les stratégies de communication les plus efficaces	Séminaire européen organisé à Luxembourg, 26-27 novembre 1997
Indicateurs de la sécurité routière au niveau de l'UE	Instruments de mesure pouvant être utilisés pour évaluer les résultats de différentes actions en faveur de la sécurité routière (par ex. efficacité des mesures de mise en œuvre)	Reporté
Système d'information européen avec orientations sur la signalisation	Fichier documentaire sur les meilleures pratiques en matière de mise en œuvre des politiques de signalisation et de conception des infrastructures	Reporté
Système intégré d'information pour l'UE	Une réelle efficacité de la sécurité routière passe avant tout par un accès à l'information à tous les niveaux. Un système d'information européen indépendant reposant sur la base de données CARE devrait en constituer la base.	Étude de faisabilité approfondie, septembre 1999
<p>B. Activités supplémentaires dans le domaine de l'information</p> <p>Étude Sartre II</p>	Vaste étude consistant à consigner les caractéristiques et le comportement des conducteurs dans 13 États membres de l'UE (tous les États membres sauf DK et L). L'analyse des résultats est suivie d'une étude approfondie de thèmes choisis.	Projet Sartre II achevé en janvier 1999 et étendu aux pays d'Europe centrale.

Coopération policière internationale	Mise en place d'un réseau entre les forces de police routière et les autorités répressives, par ex. dans le domaine des permis de conduire et des tachymètres	Trois réunions de coordination organisées et coopération sur les mesures d'exécution prises contre l'alcool au volant (TISPOL) Projet ESCAPE: "Enhanced Safety coming from Appropriate Police Enforcement". Résultats à la mi-2000
Enquêtes indépendantes sur les accidents	Lancement d'un débat sur l'opportunité de créer des organismes d'enquête indépendants pour les accidents de la route (analogues à ceux créés pour les accidents du trafic aérien)	N'est pas encore une priorité pour le secteur routier. Centré sur les secteurs maritime et aérien
Analyse coût-bénéfice des mesures de sécurité liées à la circulation routière	Prévision systématique et analyse des coûts et des bénéfices de diverses mesures de sécurité routière	Rapport PROMISING (4 PC) publié mi-1999, actions relevant du 5 PC envisagées

Domaine II: Prévention des accidents

Objet	Principales dispositions	État d'avancement/calendrier
A. Influence directe sur les usagers		
<i>1 Permis de conduire (aptitudes et comportement)</i> Application de la directive 91/439/CEE, art. 12.3 Art. 10	Création d'un réseau entre les États membres pour la gestion internationale des permis de conduire Décision sur les équivalences de catégories	Reporté Février 2000
– Introduction de permis de conduire à puce	Rapport concernant le contenu possible des puces dont les permis de conduire seraient munis	Étude de faisabilité, novembre 1999
– Épreuves pour l'obtention du permis de conduire	Évaluation des différences actuelles dans l'application de l'annexe II par les États membres	Propositions en 2000

– Annexe III (exigences médicales)	Adaptation par un comité aux progrès de la science médicale et de la technique	Études en cours concernant les critères de vision oculaire
– Art. 11 de la directive 91/439/CEE	Harmonisation des sous-catégories facultatives	Proposition fin 1999 Adoption en février 2000
– Octroi du permis de conduire aux nouveaux conducteurs	Amélioration des méthodes/politiques concernant la sécurité des nouveaux conducteurs (suivi au sein du GT2 du groupe à haut niveau)	Études relatives à des mesures s'adressant aux conducteurs ayant récemment obtenu leur permis, novembre 1999
– Déchéance du droit de conduire	Reconnaissance mutuelle de la décision par un État membre autre que celui où se trouve le lieu de résidence normal du conducteur	Convention adoptée fin 1998
– Périodicité des examens médicaux pour les chauffeurs professionnels et les conducteurs âgés	Harmonisation nécessaire dans le cadre de la reconnaissance mutuelle et pour des raisons de sécurité routière	Résultats des études, juillet 1999 Proposition fin 1999, adoption février 2000
2. Condition physique		
– Alcool	Taux d'alcoolémie maximum harmonisé à 0,5‰ pour les usagers Promotion du recours à l'analyse de l'air expiré en tant que mesure de l'intoxication Réintégration des conducteurs déchus du droit de conduire en raison d'un taux d'alcoolémie était trop élevé	Le document COM(88)707 final (toujours sur la table du Conseil) sera remplacé par une recommandation aux États membres Réactivation du groupe d'experts. Rapport novembre 1999 Réactivation du groupe d'experts. Rapport en novembre 1999
– Drogues/médicaments	Mise au point de méthodes pour des contrôles en bord de route Inscriptions de mise en garde sur les médicaments	Études ROSITA et CERTIFIED lancées Réactivation du groupe à haut niveau

<p>– Fatigue</p>	<p>Contrôle efficace du temps de conduite pour les chauffeurs professionnels</p>	<p>Règlement (CE) n° 2135/98 sur la seconde génération de tachymètres, adopté le 24.9.1998; spécifications techniques complémentaires reportées au mois de mars 2000. Mise à jour de la directive 88/599/CEE envisagée</p>
<p>– Systèmes automatiques permettant de surveiller l'état des conducteurs</p>	<p>Systèmes intégrés dans les voitures permettant d'évaluer la condition physique du conducteur (fatigue, influence de l'alcool ou de la drogue), ainsi que son respect des règles de circulation, et de déclencher des systèmes ou dispositifs d'alarme interdisant la conduite</p>	<p>Recherches en cours</p> <p>1^{er} et 2^e appels au titre du 5^{PC}</p>
<p>3. Sensibilisation</p>		
<p>Sensibiliser davantage le public aux risques</p>	<p>Organisation de campagnes d'information s'adressant aux groupes à risque dans l'ensemble de l'UE</p>	<p>Conférence internationale "Traffic Safety on Two Continents" Lisbonne, 22 septembre 1997</p> <p>1997: campagne "Jeune conducteur européen"</p> <p>1997: diverses conférences YES pour informer les meneurs d'opinion au sein de la jeunesse</p> <p>1998: campagne des "dix secondes"</p> <p>1998: festival international de films sur la sécurité routière, 1-3 avril, Lille</p> <p>1999: campagne "Jeune motard européen"</p> <p>Durant tout l'été 1999: trois vidéo clips sur la sécurité routière diffusés sur MTV.</p>

Renforcer l'attrait des modes de transport plus sûrs	Promotion d'un transfert modal en faveur des transports publics et/ou du vélo ou de la marche à pied, qui améliorerait considérablement la sécurité routière	Communication "Développer le réseau des citoyens" publiée le 10.7.1998, COM (1998)431 final. "Benchmarking" permettant aux autorités locales de comparer les performances de leurs systèmes de transport. Projet pilote en 1998-1999, initiative à grande échelle en 2000. Création du site Web www.eltis.org
Modifier les philosophies publicitaires	Adoption d'un code de conduite qui favorise les messages publicitaires promouvant la sécurité routière	Étude sur la faisabilité d'une récompense en faveur des publicités promouvant la sécurité routière. Rapport final publié à la mi-99
Installation de "boîtes noires" dans les véhicules à moteur	Les boîtes noires enregistrent les principales informations relatives aux accidents et facilitent considérablement l'analyse a posteriori (rendue plus difficile avec l'introduction des systèmes ABS). La présence de boîtes noires réduit sensiblement la fréquence des accidents en incitant les conducteurs à plus de prudence.	Projet expérimental en Autriche et en Allemagne visant les jeunes conducteurs
Imputation du coût réel de l'assurance au prorata du risque	Dans le livre vert sur une tarification équitable et efficace, il est reconnu que : - les primes d'assurance ne couvrent pas le coût total des accidents et de leurs conséquences - les primes individuelles ne sont pas proportionnelles au risque potentiel encouru par les usagers de la route	Livre vert de 1996 Livre blanc de 1998 Rapport sur des "mesures d'imputation directe des coûts d'infrastructure de transport aux usagers", septembre 1999 Travaux en cours

Modèle de sécurité du trafic (4e programme-cadre)	Développement d'un modèle de déclaration relative à la sécurité de la voiture; d'un modèle d'information sur la sécurité de la voiture pour les consommateurs; et d'un modèle suivant lequel les taxes sur les véhicules seraient fonction des coûts économiques des accidents et des émissions toxiques	Modèle détaillé en cours d'élaboration
B. Environnement de l'utilisateur		
Limiteurs de vitesse pour les poids lourds	Installation et utilisation obligatoires du limiteur de vitesse	Évaluation de l'impact des directives 92/6 et 92/24. Rapport retardé afin de tenir compte des dernières expériences menées dans les États membres
Limiteurs de vitesse pour les autres catégories de véhicules	Extension à tous les véhicules d'une masse supérieure à 3,5 t Limiteurs de vitesse variable pour tous les véhicules	Question abordée dans la présente communication MASTER "Managing Speeds on European Roads". Achevé
Information pendant le trajet (Radio Data Systems, Traffic Message Channel (RDS-TMC))	Installation de systèmes d'information; ces systèmes devraient être introduits dans toute l'UE.	Largement mis en œuvre
Gestion du trafic en fonction du temps	Installation de systèmes locaux de surveillance et d'information des conducteurs	En cours d'application en Allemagne et en France. Projets pilotes d'échange d'informations
Signaux à message variable concernant la vitesse sur les autoroutes et les tableaux de bord des voitures	Information du conducteur destinée à lui faire adapter sa vitesse aux conditions ambiantes	Échange d'informations, projet pilote TROPIC mené à terme. Printemps 1999
Pédale d'accélérateur intelligente	Dispositif augmentant la résistance de la pédale d'accélérateur si la vitesse doit être réduite	En phase pilote. Possibilité d'introduction en série par le biais d'une législation. Devrait être évalué. Essais en cours au niveau national

Régulateur d'allure adaptatif	Adaptation automatique de la vitesse en fonction de la distance par rapport au véhicule suivant	En phase d'essai pour les autobus. La mise en œuvre de cette technologie dans les autres véhicules devrait être examinée à partir de 1999.
Amélioration de la vision	Installation de projecteurs UV, de détecteurs à infrarouge ou de systèmes radar sur les véhicules	Essais sur prototypes en cours Action à lancer en fonction des résultats d'une analyse plus approfondie concernant l'incidence des projecteurs UV sur la sécurité.
Systèmes de détection des obstacles	Systèmes d'aide à la conduite avertissant le conducteur de la présence d'obstacles (par ex. d'usagers vulnérables)	Projet GADGET: "Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology". Résultats définitifs présentés à la mi-1999
Amélioration de la visibilité des usagers vulnérables	Mise en œuvre d'un code de pratique relatif à l'utilisation de vêtements lumineux ou réfléchissants dans le trafic	Moyens et connaissances disponibles. La possibilité d'élaborer des normes doit être examinée.
Éclairage de jour	Utilisation des projecteurs pendant la journée pour accroître la visibilité : . des motocyclettes . des autres véhicules	Rapport rédigé par le SWOV concernant la réduction des accidents mortels, et revue des travaux de recherche déjà menés, printemps 1999. Rapport sur les incidences de la consommation de carburants, novembre 1999. Les membres du groupe à haut niveau dans leur majorité sont convenus que l'éclairage de jour devait être activement encouragé. Il convient donc d'en envisager la mise en œuvre
Contrôle technique des véhicules à moteur	Inspection régulière des véhicules à moteurs en ce qui concerne les exigences de sécurité applicables par ex. aux freins, aux pneumatiques et aux projecteurs	Propositions de directive sur les contrôles aléatoires en bord de route (COM (98)117 final du 11.3.1998)

Harmonisation des examens auxquels les conseillers de sécurité pour le transport des marchandises dangereuses sont soumis	Désignation, dans les entreprises, de responsables de toutes les activités liées aux transports de marchandises dangereuses	Directive (COM (98)174 final du 19.3.1998) Position commune, 29.3.1999 Adoption, printemps 2000
Gestion du trafic	Établir une hiérarchie des réseaux routiers; accorder un traitement particulier aux usagers de la route vulnérables lorsque cela est nécessaire	Projet ARROWS: "Advanced Research on Road Workzone Safety Standards in Europe", achevé INTERSAFE. Présentation d'un guide technique de la sécurité routière sur les voies interurbaines Madrid mars 1998
Évaluation de l'impact sur la sécurité	Comme l'impact sur l'environnement, l'impact sur la sécurité routière devrait être évalué systématiquement au stade de la décision pour les infrastructures. Sécurité des tunnels	Pas encore mis en œuvre A la suite de plusieurs accidents majeurs, la Commission, secondée par des groupes d'experts, a décidé de préparer des recommandations.
DUMAS (4e programme-cadre)	Élaboration et évaluation de stratégies de gestion de la sécurité urbaine; validation dans le cadre d'études de terrain dans toute l'UE	Le projet a débuté en janvier 1997. Rapport final prévu pour 2000

Domaine III: Réduction des conséquences des accidents

Objet	Principales dispositions	État d'avancement/calendrier
<p>Port de la ceinture de la sécurité et utilisation de dispositifs de retenue pour enfants</p> <p>Le rapport de la Commission COM(96)244 indique que la mise en œuvre de la directive 91/671/CEE relative à la ceinture de sécurité est achevée. Le port de la ceinture doit être renforcé par des actions d'application /d'éducation.</p>	<p>L'utilisation à 95% des dispositifs de retenue réduirait de 7 000 par an le nombre de tués dans l'UE.</p>	<p>1998: campagne des "dix secondes" Films vidéo pour la chaîne MTV</p> <p>Les directives 96/36/CE, 96/37/CE et 96/38/CE rendent obligatoire l'installation de ceinture de sécurité sur tous les sièges des minibus et des autocars neufs construits après octobre 1999. Mise à jour de la directive 91/671/CEE envisagée. La directive 2000/3/CE introduit, entre autres, l'obligation de montage de ceintures de sécurité à 3 points pour la place central arrière des véhicules M1, et les prescriptions concernant les systèmes de retenue (sièges) pour enfants, telles que prévues par le Règlement n°44 UN-ECE de Genève.</p>
<p>Port du casque pour les cycles et motocycles</p>	<p>Le port du casque réduit de 50% les blessures à la tête subies par ce groupe d'usagers.</p>	<p>La promotion du port du casque est l'un des effets de la campagne "Jeunes motards européens"</p>

<p>Résistance à l'écrasement des véhicules</p> <p>Voitures</p> <p>Bus</p>	<p>Des prescriptions minimales de résistance à l'écrasement pour les voitures neuves sont introduites pour la première fois dans l'UE à partir de 1998 par les directives concernant les collisions frontales et les collisions latérales. Il existe cependant encore des différences considérables entre les voitures d'une même catégorie en ce qui concerne la résistance à l'écrasement.</p> <p>La communication relative à la réception des bus (COM(97) 276) comprend des normes relatives au retournement et des procédures d'évacuation.</p>	<p>Travaux de recherche réalisés par EEVC, préalables à la modification des directives 96/27/CE ("choc latéral") et 96/79/CE ("choc frontal") pour, entre autres, évaluer la possibilité d'en élargir le champ d'application, de modifier certains critères d'évaluation et de relever la vitesse de collision.</p> <p>Rapport final : février 2000</p> <p>EuroNCAP (en cours)</p> <p>La communication est en cours d'examen par le Conseil et le Parlement</p> <p>Dans le cadre du 5 PC, le projet ECBOS s'intéressera aux tests d'écrasement et autres questions de sécurité.</p>
<p>ADRIA (4e programme-cadre)</p>	<p>Mise au point d'un mannequin anthropomorphe avancé pour l'évaluation des dommages corporels lors des essais de collision frontale.</p>	<p>Projet lancé en février 1997. Rapport final, juin 1999</p>
<p>Compatibilité (4e programme-cadre)</p>	<p>Projet de recherche visant à améliorer les prescriptions de conception de manière à améliorer la compatibilité des voitures particulières en cas de choc</p>	<p>Projet lancé en avril 1997. Rapports finals, été 1999</p>

<p>Conception “non agressive“ des véhicules à moteur</p>	<p>Les voitures et les poids lourds devraient être conçus de manière que, en cas d'accident, les dommages causés à l'autre partie (plus vulnérable) soient réduits au minimum.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Élaboration de normes de compatibilité et de procédures d'essai (études en cours) - Proposition de directive concernant la réception de faces avant moins dangereuses pour les piétons et les cyclistes (2000) - Protection avant contre l'encastrement avec absorption d'énergie pour les camions - les recherches entreprises en 1995 devraient déboucher sur la définition de paramètres de conception en 2000.
		<ul style="list-style-type: none"> - Protection latérale fermée pour les camions (proposition modifiant la directive 89/297/CEE de manière notamment à rendre l'installation obligatoire et non plus facultative) (reporté) - Proposition de directive relative à la protection avant contre l'encastrement pour les poids lourds (COM(99) 32)
<p>Conception “clémente“ des infrastructures routières</p>	<p>Les supports des glissières de sécurité sont extrêmement dangereuses pour les motocyclistes</p> <p>Les “points noirs“ devraient être répertoriés et éliminés</p>	<p>Une conférence a été organisée par l'ETSC et une étude sur les glissières de sécurité et les motocyclistes a été lancée</p> <p>SAFESTAR Normes de sécurité pour la conception et la réorganisation des infrastructures routières Achévé</p>

Détection automatique des incidents (Aid - Automatic Incident Detection) et gestion des urgences	Installation de systèmes intelligents de surveillance du trafic	La technologie est suffisamment au point pour être mise en œuvre. Échange d'informations
--	---	---

Système d'appel d'urgence	Systèmes mondial de localisation par satellites mondiale (GPS) en combinaison avec le système global de communications mobiles (GSM)	Essais sur place effectués dans les États membres. Résultats à diffuser en vue de nouvelles applications
Traitement des victimes des accidents	<ul style="list-style-type: none"> – premiers secours – soins d'urgence sur place – services de traumatologie <p>Mise au points de systèmes d'alerte embarqués</p>	<p>Soutien de la Commission pour le lancement:</p> <ul style="list-style-type: none"> – de recommandations sur les meilleures pratiques – d'échange d'informations – de recherches

ANNEXE 4

Durée des effets en faveur de la sécurité routière

Catégorie de mesures	Durée ordinaire des effets sur la sécurité(longévité)
Aménagement du territoire; nouvelles zones résidentielles	25-40 ans
Tarifcation des transports routiers; régimes fiscaux associés au carburant ou au véhicule	1-3 ans pour les véhicules à moteur en circulation, 10-15 ans par le biais des décisions d'achat
Modification de la répartition modale dans les déplacements	Effet immédiat uniquement
Projets d'investissement routiers majeurs (construction)	25-40 ans
Projets d'investissement routiers mineurs	15-25 ans
Contrôle du trafic par la signalisation routière	10-15 ans
Contrôle du trafic par le marquage routier	1-10 ans
Moderniser l'entretien des routes	1 an
Réglementation concernant la sécurité des véhicules (pour les véhicules neufs)	10-15 ans
Éducation et formation des (nouveaux) conducteurs	1-3 ans
Formation des enfants	1-3 ans
Campagnes d'information publique	L'effet disparaît avec la campagne, ou peu de temps après
Contrôles de police conventionnels	L'effet n'est visible qu'au moment de l'opération, ou peu de temps après
Contrôles de police automatisés	L'effet n'est visible qu'au moment de l'opération, ou peu de temps après

Conversion des coûts d'investissement en coûts annuels (coefficients de division des coûts d'investissement)

Durée	Taux d'intérêt 5%	Taux d'intérêt 4%	Taux d'intérêt 3%
40 ans	17,2	19,8	23,1
25 ans	14,1	15,6	17,4
15 ans	10,4	11,1	11,9
10 ans	7,7	8,1	8,5
5 ans	4,3	4,5	4,6
3 ans	2,7	2,8	2,8