

**RAPPORT DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT DES
ETATS GENERAUX DE LA SECURITE ROUTIERE
AU
COMITE DE PILOTAGE**

EGSR	Comité d'accompagnement	Date : 13/11/2001 Modifié le 29/1/02 Page 2 de 17
RAPPORT DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT AU COMITE DE PILOTAGE		

TABLE DES MATIERES

- I. INTRODUCTION
- II. UN OBJECTIF CHIFFRÉ
- III. STATISTIQUES EN MATIÈRE D'ACCIDENTS
- IV. ORGANISME D'INVESTIGATION DES CAUSES DE CERTAINS ACCIDENTS
- V. CONCLUSIONS
- VI. RECOMMANDATIONS EN MATIERE DE SUIVI ET D'EVALUATION DE L'OBJECTIF
- VII. DOSSIERS

- Dossier 1 : Vitesse excessive et inappropriée
- Dossier 2 : Conduite sous influence
- Dossier 3 : Fatigue au volant
- Dossier 4 : Apprentissage à la conduite
- Dossier 5 : Le trafic lourd est sur-représenté dans les accidents graves*
- Dossier 6 : Code de la Rue
- Dossier 7 : Port de la ceinture et utilisation des équipements de sécurité
- Dossier 8 : La sécurité active et passive des véhicules devrait être améliorée*
- Dossier 9 : Des infrastructures adaptées
- Dossier 10 : Aide aux victimes*

* Ces dossiers seront finalisés ultérieurement par le Comité d'Accompagnement

EGSR	Comité d'accompagnement	Date : 13/11/2001 Modifié le 29/1/02 Page 3 de 17
RAPPORT DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT AU COMITE DE PILOTAGE		

Liste des abréviations

ABS	Anti-lock Braking System
ADAS	Advanced Driver Aid System
AICC	Autonomus Intelligent Cruise Control
AIPCR-PIARC	Association mondiale de la Route-World Road Association
AWAKE	System for effective assessment of driver vigilance and warning according to estimated traffic risk
BASS	Belgian Association for the Study of Sleep
BeSEDiM	Belgian Society of Emergency and Disaster Medicine
BIVV-IBSR	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid-Institut Belge pour la Sécurité Routière
BLT	Toxicological Society of Belgium and Luxemburg
BPA-BFU	Bureau suisse de Prévention des Accidents-Schweizerischen Beratungstelle für Unfallverhütung
BTTS	Belgian Toxicology and Trauma Study
DAN	Description and Analysis of post-licensing measures for Novice drivers
DIV	Direction pour l'Immatriculation des Véhicules Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen
DWTC-SSTC	Federale Diensten voor Wetenschappelijk, Technische en Culturele aangelegenheden Services fédéraux des affaires Scientifiques, Techniques et Culturelles
ETSC	European Transport Safety Council
EU-UE	Europese Unie-Union Européenne
FAA	Fédération des Auto-écoles Agréées
FAB	Fédération des Auto-écoles Professionnelles de Belgique Federatie van Beroepsautorijsscholen van België
FEBETRA	Fédération royale Belge des Transporteurs Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs
FEBIAC	Fédération Belge des Industries de l'Automobile et du Cycle "réunies" Belgische Federatie der Auto-en Rijwielnijverheden "verenigd"
FEBIC-FEBIR	Fédération Belge des Instituts de Perfectionnement à la Conduite Federatie van Belgische Instituten voor Rijvaardigheid
GADGET	Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology
GBP-PRAS	Gewestelijk Bestemmingsplan-Plan Régional d'Affectation du Sol

EGSR	Comité d'accompagnement	Date : 13/11/2001 Modifié le 29/1/02 Page 4 de 17
RAPPORT DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT AU COMITE DE PILOTAGE		

GewOP-PRD	Gewestelijk Ontwikkelingsplan/Plan Régional de Développement
GIS	Geographic Information System
GMP-PCM	Gemeentelijk Mobiliteitsplan-Plan Communal de Mobilité
GOCA	Groupement des Organismes agréés de Contrôle Automobile
	Groepering van Erkende Instellingen voor Autokeuring
HRZ-ZHR	Hoge Risico Zone-Zone à Haut Risque
IBSR-BIVV	Institut Belge pour la Sécurité Routière-Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
INS-NIS	Institut National de Statistique-Nationaal Instituut voor de Statistiek
ISA	Intelligent Speed Adaptation
ISOFIX	International Standards Organisation FIX
ITS	Intelligent Transportation Systems
MET	Ministère wallon de L'Équipement et des Transports
MRZ-ZMR	Middelmatige Risico Zone-Zone à Moyen Risque
NIS-INS	Nationaal Instituut voor de Statistiek-Institut National de Statistique
NU/CEE-UN/ECE	Nations Unies/Commission Economique pour l'Europe
	United Nations/Economic Commission for Europe
OLAP	On-Line Analytical Processing
OPTIMA	Optimalisatie van verkeersongevallenstatistieken
	Optimalisation des statistiques d'accidents de roulage
PCM-GMP	Plan Communal de Mobilité-Gemeentelijk Mobiliteitsplan
PDA	Personnal Digital Assistent
PIARC-AIPCR	World Road Association-Association mondiale de la Route
PI-OI	Perception Immédiate-Onmiddelijk Inning
PIP/ISLP	Projet d'Informatisation des Polices- Politie Informatica Project/Integrated System
	for the Local Police
PODO II	Tweede Plan voor wetenschappelijke Ondersteuning van een beleid gericht op
	Duurzame Ontwikkeling
PRAS-GBP	Plan Régional d'Affectation du Sol-Gewestelijk Bestemmingsplan
PRD-GewOP	Plan Régional de Développement-Gewestelijk Ontwikkelingsplan
PV	Procès-verbal-Proces-verbaal
PVA-PVW	Procès-Verbal d'Avertissement-Proces-Verbaal van Waarschuwing
RESI	Réseau Interurbain

EGSR	Comité d'accompagnement	Date : 13/11/2001 Modifié le 29/1/02 Page 5 de 17
RAPPORT DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT AU COMITE DE PILOTAGE		

RGG	Réseau à Grand Gabarit
SAMOVAR	Safety Assessment Monitoring On Vehicle with Automatic Recording
SARTRE	Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe
SAV	Koninklijke Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederentransport Ondernemers en Logistieke Dienstverleners
SSTC-DWTC	Services fédéraux des affaires Scientifiques, Techniques et Culturelles Federale Diensten voor Wetenschappelijke, Technische en Culturele aangelegenheden
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
TRAINER	System for driver Training and Assessment using Interactive Evaluation tools and Reliable methodologies
TRL	Transport Research Laboratory
UE-EU	Union Européenne-Europese Unie
UN/ECE-NU/CEE	United Nations/ Economic Commission for Europe-Nations Unies/Commission Economique pour l'Europe
UPTR	Union Professionnelle du Transport par Route
ZHR-HRZ	Zone à Haut Risque-Hoge Risico Zone
ZMR-MRZ	Zone à Moyen Risque-Middelmatige Risico Zone

EGSR	Comité d'accompagnement	Date : 13/11/2001 Modifié le 29/1/02 Page 6 de 17
RAPPORT DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT AU COMITE DE PILOTAGE		

I. INTRODUCTION

Le Conseil des Ministres du 18 mai 2001 a décidé la mise en place des Etats Généraux de la Sécurité Routière, constitués d'un Comité de pilotage, et d'un Comité d'accompagnement. Il a en outre confié la mission au Comité d'accompagnement de rédiger les documents suivants :

- relevé des problèmes majeurs en terme de sécurité routière et leur évolution dans les années à venir
- relevé des mesures prises et/ou des objectifs fixés au niveau des Régions, en vue de réduire le nombre de morts et de blessés graves sur les routes
- proposition d'un objectif chiffré, en regard des problèmes majeurs soulevés, des initiatives prises au niveau des Régions et des statistiques des Etats membres de l'Union Européenne
- relevé des mesures à mettre en œuvre. Le Plan National de Sécurité ainsi que le Plan Fédéral de Sécurité Routière constituent des textes de base du travail.
- recommandations en matière d'aide aux victimes
- recommandations en matière de suivi et d'évaluation de l'objectif.

I. a) Les problèmes majeurs en terme de sécurité routière identifiés par le comité

Le Comité d'accompagnement souhaite rappeler que la problématique de la sécurité routière s'inscrit indiscutablement dans la problématique plus large de la mobilité et, qu'à ce titre, les choix en matière de mode de transport, la qualité et la disponibilité des transports en commun, l'extension du télé-travail, ont des impacts non négligeables sur la sécurité routière. Compte tenu du fait que les seuls problèmes se rapportant directement à la sécurité routière couvrent déjà de nombreux domaines et concernent de nombreux intervenants, le Comité d'accompagnement s'est limité à ces derniers.

Bien que ne faisant pas partie des « problèmes majeurs de sécurité routière », l'amélioration de la sécurité routière implique que les intervenants puissent disposer dans des délais acceptables de statistiques complètes, fiables et suffisamment détaillées. Les statistiques actuellement disponibles ne correspondent pas suffisamment à ces besoins, et le Comité d'accompagnement a inclus des recommandations sur la production et le traitement des statistiques concernant la sécurité routière qui sont reprises dans le chapitre III du présent document.

En outre, le Comité d'accompagnement recommande la mise sur pied d'un organe d'investigation des accidents de la route. Ce point est abordé au chapitre IV.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date : 13/11/2001
RAPPORT DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT AU COMITE DE PILOTAGE		Modifié le 29/1/02 Page 7 de 17

Dans le cadre des Etats Généraux de la Sécurité Routière et de la mission confiée par le Comité de pilotage au Comité d'accompagnement, ce dernier propose, en première analyse, d'initier ses démarches sur base de la liste suivante des problèmes majeurs en matière de sécurité routière. Cette liste a été élaborée en se référant largement à la liste des problèmes majeurs de sécurité routière dans l'Union Européenne, établie au niveau du « High level group » de la Commission Européenne.

- 1) *La vitesse excessive ou inadaptée est largement répandue*
- 2) *Bon nombre d'accidents sont dus à la conduite sous influence de l'alcool ou des drogues.*
- 3) *De nombreux accidents sont dus à un excès de fatigue ou à l'endormissement au volant (ceci concerne particulièrement les chauffeurs professionnels).*
- 4) *Le processus d'obtention du permis de conduire devrait être réévalué afin de corriger le risque d'accident trop élevé des jeunes conducteurs, et d'assurer une évaluation de l'adéquation du comportement des usagers.*
- 5) *Le trafic lourd est sur-représenté dans les accidents graves.*
- 6) *Le risque d'accident des piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes est trop élevé. De plus il y a un manque de visibilité entre les différents types d'usagers de la route.*
- 7) *Les équipements de protection tels que la ceinture de sécurité et le casque ne sont pas suffisamment utilisés*
- 8) *La sécurité active et passive des véhicules devrait être améliorée.*
En particulier les véhicules devraient être adaptés afin de présenter moins de dangers en cas de chocs contre des usagers faibles, et résoudre la problématique de l'angle mort des camions.
- 9) *Les infrastructures routières devraient être améliorées. Trop d'endroits à haut risque subsistent aux carrefours, sur certains tronçons ou dans des quartiers résidentiels.*

Chacun de ces thèmes fait l'objet de commentaires détaillés dans le chapitre VII. Ces commentaires incluent un rappel succinct des principaux résultats des recherches menées dans les domaines concernés, un rappel des mesures déjà en place, et une liste des mesures recommandées par le Comité d'accompagnement.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date : 13/11/2001 Modifié le 29/1/02 Page 8 de 17
RAPPORT DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT AU COMITE DE PILOTAGE		

II. UN OBJECTIF CHIFFRE

La fixation d'objectifs chiffrés en matière de sécurité routière implique de définir un délai, un ou plusieurs indicateurs de référence, de quantifier la situation actuelle pour ces indicateurs et de fixer pour le délai considéré les objectifs au niveau des indicateurs et les moyens à mettre en œuvre

Délai

L'Union européenne dans son « Livre blanc » ayant pour titre : « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix » définit l'année 2010 comme référence pour l'introduction de l'objectif.

Des pays comme le Royaume Uni ou les Pays-Bas, qui au niveau européen réalisent les meilleurs scores au point de vue sécurité routière, avec la Suède, ont également fixé 2010 comme délai pour leur plan stratégique.

Objectifs

Dans le « Livre blanc », l'Union européenne s'est dotée d'un objectif ambitieux de réduction de 50 % du nombre de morts sur les routes d'ici 2010.

Le Royaume Uni, actuellement un des pays les plus sûrs en Europe et même dans le monde, affirme sa volonté de diminuer encore le nombre de victimes, principalement parmi les enfants. Pour cela il s'est fixé un triple objectif pour 2010 (par rapport à la moyenne 1994-1998) :

- diminuer de 40% le nombre de tués et blessés graves
- diminuer de 50% le nombre d'enfants tués ou blessés graves
- diminuer de 10% le taux de blessés légers (blessés légers/100 millions de véhicules-kilomètres)

Les objectifs des Pays-Bas sont également clairement définis : moins 30% de tués et moins 25% de blessés graves d'ici 2010, par rapport à 1998.

Quant à la Suède, elle a opté pour une sécurité routière fondée sur un objectif à long terme : la « Vision Zéro » c'est à dire, aucun mort ou blessé grave dans les accidents de la route sur l'ensemble de son territoire.

Le Projet de Plan de Mobilité de la Région Flamande parle également d'une vision zéro à long terme et, dans un premier temps, se fixe pour objectif d'ici 2010 (sur base de l'année 1999) :

- une réduction du nombre de décédés 30 jours, de plus de 50%
- une réduction du nombre de blessés graves, de plus de 50%
- une réduction du nombre de décédés 30 jours par 1.000.000 de jeunes de moins de 26 ans, de plus de 60%
- une réduction du nombre de blessés légers par 100 millions de véhicules-kilomètres, de près de 30%.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date : 13/11/2001 Modifié le 29/1/02 Page 9 de 17
RAPPORT DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT AU COMITE DE PILOTAGE		

Un élément important dont il faut tenir compte pour fixer un objectif chiffré pour 2010 est l'augmentation du trafic que l'on peut prévoir d'ici cette date. Le volume de trafic dans l'Union européenne a augmenté de 50% entre 1980 et 1995. Si aucune mesure n'est prise dans le domaine de la répartition des modes de transport, on prévoit que d'ici 2010 l'augmentation du trafic atteindrait près de 33% par rapport à son niveau de 1998.

Il ne faut pas non plus perdre de vue que le nombre d'accidents et de blessés actuellement enregistré par l'INS est vraisemblablement inférieur à la réalité. Ce sont essentiellement les accidents impliquant un seul usager, les accidents ayant une gravité moindre et les accidents impliquant un usager faible, qui sont probablement moins bien enregistrés. En Allemagne par exemple, seuls 25% des accidents avec cyclistes seraient signalés, alors qu'aux Pays-Bas, on enregistrerait seulement 60% des accidents avec des blessés hospitalisés et 25% des accidents où les victimes ont nécessité uniquement des premiers soins. On constate également aux Pays-Bas une sous-estimation de 6% du nombre de morts.

Compte tenu de tous ces éléments, il semble qu'un objectif ambitieux, mais indispensable si nous voulons participer efficacement au combat mené contre l'insécurité routière dans notre pays et au niveau européen, serait de viser une réduction de 50% du nombre de morts sur nos routes.

Indicateurs

Le nombre de tués est l'indicateur que l'on retrouve dans l'objectif général fixé par la Commission européenne pour l'ensemble de l'Union européenne. La définition de blessé grave diffère effectivement d'un pays à l'autre et peut donc difficilement être utilisée comme indicateur au niveau européen.

Comme nous l'avons déjà vu, certains pays comme le Royaume Uni ou les Pays-Bas ont fixé leurs objectifs individuels non seulement en terme de nombre de morts mais également en terme de nombre de blessés graves.

Si l'on veut comparer les différents pays entre eux, d'autres indicateurs sont nécessaires, comme le nombre de tués par 100.000 habitants (en 1999, la Belgique en comptait 137 alors que la moyenne des pays de l'Union européenne se situait à 111) ou encore le nombre de tués par milliard de véhicules – kilomètres (15,7 pour la Belgique pour une moyenne de 12,3 en Europe).

Point de départ

En Belgique voici les éléments qui pourraient être utilisés comme indicateurs et servir de base pour mesurer l'évolution de la sécurité routière et fixer les objectifs au niveau national ou, pour certains d'entre eux, établir une comparaison au niveau européen :

	1998	1999	2000	Moyenne
Nombre de décédés 30 jours	1.500	1.397	1.470	1.456
Nombre de décédés 30 jours + blessés graves	12.409	11.818	11.317	11.848
Nombre de décédés 30 jours par 100.000 habitants	14,7	13,7	14,4	14,3
Nombre de décédés 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres	17,4	15,7	16,3	16,5

EGSR	Comité d'accompagnement	Date : 13/11/2001 Modifié le 29/1/02 Page 10 de 17
RAPPORT DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT AU COMITE DE PILOTAGE		

Conclusions

Le comité d'accompagnement recommande de fixer pour la Belgique un objectif de réduction de 50% du nombre de décédés 30 jours d'ici 2010 par rapport à la moyenne des chiffres des années 1998,1999, et 2000, soit maximum 750 décédés (30 jours) pour l'année 2010.

Afin de pouvoir établir une comparaison au niveau européen, nous proposons de prendre comme 2e indicateur le nombre de décédés 30 jours par 100.000 habitants et de fixer comme objectif pour cet indicateur une valeur de maximum 7 à l'échéance 2010.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date : 13/11/2001 Modifié le 29/1/02 Page 11 de 17
RAPPORT DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT AU COMITE DE PILOTAGE		

III. STATISTIQUES EN MATIERE D'ACCIDENTS

Le processus qui conduit à un accident est souvent un processus complexe, qui implique de nombreux paramètres, et pour lequel il suffirait que l'un ou l'autre de ces paramètres ait pu être modifié pour que l'accident puisse être évité, ou que ses conséquences puissent être substantiellement réduites. Cette façon d'aborder la problématique de la sécurité routière correspond au concept de la « responsabilité partagée en matière de sécurité routière ».

La problématique de l'insécurité routière implique des montants considérables. En effet, sur base de la valeur estimée de 1 million d'euros par décès, généralement appliqué au niveau européen, les seuls accidents mortels impliquent un coût pour la Belgique de plus de 1,5 milliards d'euros.

Le domaine de la sécurité routière est un domaine très émotionnel ce qui rend difficile les communications et les échanges entre personnes de sensibilités différentes.

Il est dès lors indispensable de fonder tout plan d'action en matière de sécurité routière sur une analyse rationnelle des processus ayant conduit à l'accident. Pour pouvoir mener ces analyses, il est indispensable de pouvoir disposer de façon rapide de données complètes (exhaustives), exactes, et détaillées sur les accidents de la route.

Nous devons cependant constater que les données actuellement disponibles ne correspondent pas à ces critères. De nombreuses faiblesses affectent en effet les statistiques d'accidents actuellement disponibles. Les plus importantes d'entre elles sont :

- Les données ne sont disponibles que plus de 6 mois après l'année concernée.
- Diverses analyses permettent de supposer une sous-évaluation significative des statistiques d'accidents.
- Les données de localisation souffrent souvent d'un manque d'exactitude.
- Les données sur les accidents ne reprennent pas toutes les informations utiles pour une analyse détaillée des causes des accidents.
- La procédure actuelle de récolte des données implique une charge administrative lourde.
- ...

En ce qui concerne les informations nécessaires et utiles pour mener les études et recherches préparatoires à la politique de gestion de l'insécurité routière (beleidsvoorbereidende onderzoek) les données actuellement disponibles devraient être entre autre complétées par les données suivantes :

- Date d'obtention du permis de conduire (afin d'analyser la sur-représentation des jeunes conducteurs dans les accidents de la route).
- Modèle suivi pour l'obtention du permis de conduire (adéquation des différents types de formation à la conduite).
- Age du véhicule
- Equipement du véhicule en matière de sécurité active et passive
- Rapport poids puissance du véhicule (analyse du coefficient de corrélation entre ce rapport et le nombre d'accidents)
- ...

EGSR	Comité d'accompagnement	Date : 13/11/2001 Modifié le 29/1/02 Page 12 de 17
RAPPORT DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT AU COMITE DE PILOTAGE		

Le comité d'accompagnement recommande dès lors que les démarches soient entreprises en vue de mettre sur pied à courte échéance un système de statistiques performant en matière de sécurité routière.

Un tel système devrait être basé sur les éléments suivants :

- Enregistrement des données minimales d'identification, et les circonstances de l'accident par les forces de police sur les lieux de l'accident, si possible par encodage immédiat sur PC ou sur PDA.
 - i. Lien immédiat avec le registre national afin de compléter immédiatement les données individuelles d'identification (et vérification de ces dernières).
 - ii. Lien immédiat avec le fichier DIV pour l'identification du véhicule.
- Transfert périodique de ces données sur une base de données de type « data warehouse ».
- Compléter les données de l'accident par des données complémentaires reprises sur d'autres fichiers. Bien que le lien entre les fichiers doive se faire sur base de données individualisables, les données individuelles peuvent ensuite être anonymisées, les données nécessaires aux analyses n'étant que des données statistiques.
- Permettre l'interrogation de la base de données par des logiciels OLAP de quatrième génération permettant l'analyse multidimensionnelle « on-line » par les utilisateurs.
- Permettre une consultation via l'Internet des statistiques par les divers intervenants en matière de Sécurité Routière.

En première analyse des liens pourraient être utilement mis en place avec les fichiers suivants :

- Fichier des permis de conduire ; adéquation des formations à la conduite,
- Fichiers des caractéristiques techniques de véhicules ; impacts des équipements de sécurité active et passive, du rapport poids/puissance,...
- Fichier des hôpitaux ; impacts des accidents de la route sur la sécurité sociale, types de traumatismes,

La première démarche à réaliser dans ce cadre est la réalisation d'une étude de faisabilité qui devra tenir compte par ailleurs des études SSTC-DWTC :

- OPTIMA I, organisée dans le cadre du programme PODO II, et
- l'étude sur les statistiques des forces de police, organisée dans le cadre du programme AGORA.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date : 13/11/2001 Modifié le 29/1/02 Page 13 de 17
RAPPORT DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT AU COMITE DE PILOTAGE		

IV. ORGANISME D'INVESTIGATION DES CAUSES DE CERTAINS ACCIDENTS

Les conclusions principales du groupe de travail de l'ETSC sur l'investigation des accidents en général, et des accidents de la route sont synthétisées ci-après :

- a. *"Une recherche efficace en matière d'accidents et d'incidents permet de contribuer de manière positive et durable à l'amélioration de la sécurité routière*
- b. *...Les organismes chargés d'étudier les accidents en matière de transport devraient être totalement indépendants de l'organe législatif et du régime judiciaire et opérationnel.*
- c. *Tous les rapports d'accidents devraient être publiés et rendus publics sans aucune limite.*
- d. *...*
- e. *Il faudrait mettre les moyens adéquats à la disposition des experts agréés, chargés d'étudier les accidents, de façon à ce qu'ils puissent accomplir leur travail de manière efficace.*
- f. *Les leçons que l'on retire de l'étude des accidents et les recommandations en matière de sécurité qui en découlent devraient pouvoir circuler librement entre les Etats membres via des banques de données européennes centralisées.*
- g. *L'UE et les Etats membres doivent établir des procédures pour pouvoir répondre à temps aux recommandations en matière de sécurité, surveiller de près les progrès concernant l'application de ces recommandations et avoir un aperçu des actions entreprises et de leur efficacité.*
- h. *Vu le nombre élevé de personnes qui décèdent dans un accident de la circulation en UE, l'application de techniques de recherche autonomes en matière d'accidents s'avère indispensable. Il faudrait arriver à développer, au niveau européen, une stratégie commune indépendante en matière d'étude des accidents de la circulation avec de nouveaux systèmes de données permettant une analyse approfondie des causes d'accidents et des lésions.*
- i. *Le soutien de l'UE destiné à financer la recherche concernant les causes d'accidents ne devrait être attribué qu'à ceux qui mènent et supervisent cette recherche et non à ceux qui retirent un profit financier de ces études.*
- j. *Tous les véhicules affectés au transport de passagers et de marchandises seront progressivement équipés d'une boîte noire. Des procédures seront établies en la matière pour permettre l'accès aux données.*
- k. *En cas de création de nouveaux organismes européens chargés de réglementer la sécurité des moyens de transport, quels qu'ils soient, il faudrait prévoir des mesures séparées pour la création et la gestion des banques de données UE et le contrôle des prestations en matière de sécurité.*
- l. *La collaboration entre les Etats membres concernant l'étude des accidents doit être encouragée."*

Le Comité d'accompagnement recommande la mise sur pied d'un organe indépendant d'investigation des accidents de la route – éventuellement à organiser dans le cadre d'une institution existante – qui aurait pour mission d'analyser certains accidents afin d'identifier comment l'accident s'est passé, pourquoi l'accident s'est-il passé ?, et quelles sont les mesures à mettre en œuvre pour éviter qu'un accident similaire ne se reproduise, ou pour limiter les conséquences d'un tel accident.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date : 13/11/2001 Modifié le 29/1/02 Page 14 de 17
RAPPORT DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT AU COMITE DE PILOTAGE		

L'analyse des causes des accidents sous revue devra bien entendu être réalisée dans le cadre large du concept de « responsabilité partagée en matière de sécurité routière » et devra donc sortir largement du cadre étroit de la responsabilité pénale.

Afin de faciliter les travaux d'investigation le comité d'accompagnement recommande que les résultats des investigations soient anonymisés et ne puissent dès lors être utilisés en matière pénale.

Le comité d'accompagnement recommande une mise sur pied rapide de telles investigations éventuellement en limitant dans un premier temps le nombre d'accidents faisant l'objet d'investigations et/ou en fixant des catégories d'accidents faisant l'objet de priorité :

- accidents impliquant des enfants
- accidents impliquant des usagers faibles
- accidents impliquant plusieurs tués
-

EGSR	Comité d'accompagnement	Date : 13/11/2001 Modifié le 29/1/02 Page 15 de 17
RAPPORT DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT AU COMITE DE PILOTAGE		

V. CONCLUSIONS

Le Comité de pilotage doit se prononcer sur la proposition d'objectif chiffré faite par le comité d'accompagnement, ainsi que, de façon cohérente par rapport à l'ampleur de l'objectif, sur les recommandations du présent rapport, et le cas échéant libérer les moyens nécessaires pour mettre les mesures en œuvre. Les présentes mesures impliquent en particulier un renforcement substantiel du triptyque Sensibilisation – répression – communication de la répression. Le renforcement de la répression tant pour le volet constatations que pour le volet poursuites impliquera vraisemblablement soit une modification des priorités, soit une augmentation des moyens humains et techniques, soit une combinaison des deux. L'objectif étant de modifier le comportement, et non d'augmenter le nombre des amendes, il est probable que l'augmentation de la charge pour les tribunaux devrait se résorber après un certain délai.

Compte tenu du nombre et de l'importance des mesures proposées, il est souhaitable de prévoir une répartition dans le temps des mesures proposées.

Une réduction substantielle et rapide de l'insécurité routière, du nombre de tués et de blessés graves sur les routes implique indiscutablement de renforcer concomitamment la sensibilisation, la répression, et la communication de la répression pour trois des problèmes majeurs, à savoir la vitesse excessive et inappropriée, la conduite sous influence de l'alcool ou des drogues, et le port de la ceinture de sécurité. Au niveau de l'attitude des usagers de la route, on constate une attitude très largement négative envers la conduite sous influence, une prédisposition moyenne envers le port de la ceinture, et une attitude en général trop positive envers la vitesse au volant. Il apparaît dès lors que les actions de sensibilisation peuvent être limitées à de la sensibilisation permanente pour la conduite sous influence, doivent être plus importantes pour le port de la ceinture, et qu'en ce qui concerne la vitesse excessive, une stratégie conséquente de sensibilisation sur l'impact de la vitesse au volant doit être mise en œuvre pour inverser le caractère « socialement accepté » de la vitesse excessive.

Une stratégie efficace de mise en œuvre pourrait donc être la suivante :

- 2002 :
- Maintien de la sensibilisation permanente "conduite sous influence de l'alcool" (campagne BOB).
 - Renforcement important du volet répressif – constatations et poursuites- en ce qui concerne la conduite sous influence de l'alcool.
 - Elaboration d'une stratégie de sensibilisation sur le thème de la vitesse et début de mise en œuvre
 - Maintien des actions « sensibilisation – répression – communication de la répression » sur le port de la ceinture de sécurité.
- 2003
- Maintien de la sensibilisation permanente "conduite sous influence de l'alcool" (campagne BOB).
 - Poursuite du renforcement important du volet répressif -constatations et poursuites- en ce qui concerne la conduite sous influence de l'alcool.
 - Mise en œuvre « lourde » de la campagne de sensibilisation en matière de vitesse excessive.
 - Poursuite des actions « sensibilisation – répression – communication de la répression » sur le port de la ceinture de sécurité.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date : 13/11/2001
RAPPORT DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT AU COMITE DE PILOTAGE		Modifié le 29/1/02 Page 16 de 17

- 2004
- Maintien de la sensibilisation permanente "conduite sous influence de l'alcool" (campagne BOB).
 - Maintien à un haut niveau du volet répressif – constatations et poursuites- en ce qui concerne la conduite sous influence de l'alcool.
 - Renforcement important des contrôles en matière de respect des limitations de vitesse, tant par le déploiement des caméras que par le renforcement des contrôles par les forces de police.
 - Maintien des actions « sensibilisation – répression – communication de la répression » sur le port de la ceinture de sécurité.

Une telle stratégie permettrait de mieux répartir dans le temps les efforts à fournir par les forces de polices, et d'intégrer progressivement les préoccupations en matière de sécurité routière dans les diverses zones de police locales résultant de la très récente réforme des polices. Cette stratégie devrait en outre permettre de mieux répartir l'impact de l'augmentation des contrôles sur les tribunaux. Les délais nécessaires à la mise en œuvre de la sensibilisation (2002 et 2003) devraient être utilisés pour adapter les législations, permettre la généralisation des perceptions immédiates, et l'envoi des formulaires de paiement avec les PV. Ce délai devrait en outre être mis en œuvre pour assurer une meilleure cohésion, une meilleure logique, dans les limitations de vitesses.

Les actions de sensibilisation en matière de fatigue au volant seront menées en parallèle mais concernent des publics plus ciblés.

Enfin, la législation sur l'apprentissage à la conduite devrait être adaptée en fonction des recommandations émises. L'impact de ces mesures ne sera cependant perceptible qu'à plus longue échéance.

Les différents aspects techniques tel l'intelligent speed adaptation (ISA), les systèmes de détection de l'endormissement au volant, , devront faire l'objet d'études, et de recherche afin d'en évaluer l'apport en matière de sécurité routière, d'améliorer leurs fonctionnalités, d'en cerner les éventuelles modalités de mise en œuvre, et d'agir le cas échéant pour permettre leur agrégation ou l'imposition légale au travers de la réglementation. Compte tenu de ces préalables il est peu probable que ces aspects puissent avoir un impact significatif sur l'amélioration de la sécurité routière d'ici 2010. Il est cependant indispensable de mener ces travaux préparatoires afin de permettre à ces aspects techniques de participer à l'amélioration de la sécurité routière lors du prochain plan.

Particulièrement en ce qui concerne la vitesse, les actions de sensibilisation, et de répression à mener dans le cadre du présent plan seront certainement un préalable incontournable à la mise en œuvre – selon des modalités à définir – de systèmes tels ISA.

Par ailleurs, compte tenu des délais de mise en œuvre, nous proposons que le comité de pilotage se prenne rapidement une décision de principe concernant trois recommandations importantes du Comité d'accompagnement :

- la mise en place de l'étude sur les statistiques (voir § III)
- la mise en place de l'investigation de certains accidents de la route (voir § IV)
- la mise en place d'un organe d'audit des infrastructures.(voir dossier 9 infrastructures)

Dans le cas d'une décision de principe positive, le comité d'accompagnement proposera les modalités pratiques de mise en œuvre de tels organes.

EGSR	Comité d'accompagnement	Date : 13/11/2001
RAPPORT DU COMITE D'ACCOMPAGNEMENT AU COMITE DE PILOTAGE		Modifié le 29/1/02 Page 17 de 17

VI RECOMMANDATIONS EN MATIERE DE SUIVI ET D'EVALUATION DE L'OBJECTIF

La fixation d'un objectif chiffré en matière de réduction de l'insécurité routière est extrêmement importante, essentiellement grâce à la mise en place des procédures de suivi, et d'évaluation que la fixation d'un objectif chiffré implique.

Le Comité d'accompagnement attend du comité de pilotage que ce dernier se prononce sur les recommandations faites et communique au comité d'accompagnement les mesures qui seront effectivement mises en œuvre.

Les mesures approuvées par le Comité de pilotage devront ensuite être détaillées, et faire l'objet d'une planification. Certaines des mesures impliquent la mise en place d'indicateurs dont les modalités de mise en œuvre devront être définies.

La mise en place, et le suivi de ces indicateurs, sera en effet le point clef permettant au comité d'accompagnement, et au comité de pilotage, de suivre la mise en œuvre effective des mesures, et leur impact – global – sur l'insécurité routière, et donc sur la réalisation de l'objectif fixé.

Le Comité d'accompagnement fait les recommandations suivantes :

- Chacun des dossiers (problème majeur de sécurité routière) sera confié à un membre du personnel de l'IBSR, qui jouera le rôle de rapporteur vis à vis du Comité d'accompagnement.
- Le Comité d'accompagnement se réunira au minimum trois fois par an pour analyser l'évolution de la mise en œuvre des mesures approuvées par le Comité de Pilotage. L'évolution des différents dossiers sera présentée par les rapporteurs désignés.
- Le Comité d'accompagnement suivra en outre, au cours de la même réunion, l'évolution des différents indicateurs mis en place.
- Les mesures en matière de statistiques d'accidents seront prises en compte rapidement afin de permettre l'édition mensuelle de statistiques sur les accidents de la route, et leur suivi par le Comité d'accompagnement au moins tous les 4 mois (en juin pour les 4 premiers mois, en octobre pour les 8 premiers mois, et en février ou mars pour les statistiques annuelles).