

REDUCING ROAD DEATHS: THE EU VISION, TARGET AND PLAN

François Lamoureux

Director-General
DG TREN European Commission

23rd January 2002

European Transport Safety Council
Rue du Cornet 34
B-1040 Brussels

Tel: +32 2 230 4106 / 4004
Fax: +32 2 230 4215
E-mail: info@etsc.be
www.etsc.be

INTRODUCTION

Professor Herman De Croo MP

Chairman – Board of Directors
European Transport Safety Council

Our aim in the European Transport Safety Lecture is to increase awareness of innovation and research-based solutions to important problems amongst senior levels of government, Parliament and the private sector. By mounting this annual Brussels event our objective is to stimulate a high level debate across the European Union, to exchange knowledge and experience and to help forge new commitment to efforts to reduce the risks and costs of transport crashes.

It continues to be a fact that road crashes are the leading cause of death and hospital admission for all EU citizens until we reach middle age. Road crashes cost about 2% of the GDP of the EU Member States – around twice the EU budget for all of its activity.

I think it would be difficult to find any more urgent subject for our attention tonight in the 4th European Transport Safety Lecture than how we can work to reduce this largely avoidable and largely premature loss of human life and injury.

The European Commission in its recently published White Paper has set an extremely ambitious target to reduce deaths by 50% by the year 2010. We need to understand that this is a target which demands higher levels of safety than have ever been achieved in any one Member State, let alone for the EU as a whole. This is certainly a challenging commitment and will require new effort at all levels.

While several strands of activity have been outlined in this new Common Transport Policy document, it is the forthcoming 3rd Action Programme on Road Safety, which is expected shortly, which will set how we are going to get there.

I am delighted that François Lamoureux has agreed tonight to give us further insight into the Commission's approach to this huge challenge in the 4th European Transport Safety Lecture: Reducing road deaths: the EU vision, target and plan.

THE 4TH EUROPEAN TRANSPORT SAFETY LECTURE

1. INTRODUCTION

I am happy to be taking part in this fourth lecture organised by the ETSC. This kind of discussion is always useful and the Commission has, moreover, taken on board some of the ideas which we debated together last year, namely independent investigation into accidents, which is one of the points stressed in the White Paper on transport policy. Provision for such investigations already exist for some modes (air and rail transport), but they must be generally extended to all modes of transport. The Commission is hoping to count on the expertise of an independent committee which would receive these analyses and whose role would be to elucidate European proposals. (This committee ought to be set up in 2003.)

Safety is a priority in Europe and has been the focus of many initiatives by the Commission in recent months, including:

- In the area of safety at sea, the Erika I package was adopted in record time and I must express my thanks to Mr Mark Watts MEP; a second Erika package has been proposed and has also made rapid progress (except on compensation). Next month, the Commission will adopt a series of measures aimed at stepping up safety on board passenger vessels.
- This very day the Commission has adopted a series of measures in the rail sector. They include a substantial safety component aimed at introducing not only a common regulatory framework but also at giving the Union the concrete means to apply and develop it thanks to the creation of a European Railway Agency for safety and interoperability.
- For the first time in the air transport sector - following the events of 11 September - the Commission has put forward ambitious Community measures in the area of aviation security and this proposal for a regulation will be definitively adopted next month.
- Finally, in the roads sector, we must welcome the agreement between the Council and the Parliament on the Directive relating to working time in the road transport sector. After four years of stalemate, this is a decisive step forward which should permit a real improvement of drivers' working conditions. The Commission also recently proposed an amendment to the Regulation on driving and rest periods. Knowing the danger which lorries with drivers who have accumulated too many driving hours can constitute, these texts ought to have a significant impact.

We have a specific topic to discuss here today, road safety. I should like firstly to evoke the political and institutional context in which we must operate, a context

which has always been difficult. Before tackling the objectives and initiatives that the Commission is pursuing in this area, I will be presenting the concrete measures already on the table and others which are in the process of being prepared. They are all intended to meet the objective which underlies the policy put forward in the White Paper, namely to halve the number of road deaths in Europe by 2010.

2. THE POLITICAL AND INSTITUTIONAL CONTEXT

In the area of road safety, there is a paradox, an obvious political contradiction:

The European public have very strong expectations that an effective policy must be devised in this area. All governments have made it a priority. The Community has had the legal means to act in this area since the Maastricht Treaty and should therefore be able to make tangible progress.

At the same time, however, the Member States are almost always reticent when it comes to taking concrete decisions at Community level.

There is no shortage of examples of such blockages:

- You all know the sorry fate of the proposal to regulate blood alcohol levels, which has been discussed for 13 years and put on the Council's agenda 18 times without the slightest agreement being reached.
- I will also mention the proposal to introduce a digital tachograph making it possible to check precisely the hours driven by lorry drivers and which would prevent the countless instances of cheating which now occur. The Regulation establishing the new tachograph was adopted in 1998. When the Commission proposed the technical measures necessary for its introduction in 2003, a majority of Member States within the competent committee opposed the measures, the matter had to be referred back to the Council and the introduction of the digital tachograph is delayed as a result.
- Then there is the installation of speed limitation devices to limit the speed of small lorries to 100 km/h, while they often drive much faster at present. Such lorries constitute a real hazard and, what is more, one which is increasingly implicated in accidents. The Commission had to fight to prevent the Council from authorising several Member States to ask for unacceptable waivers. Since the Council and the Parliament have not been able to come to an agreement, the proposal will now have to go for a second reading.
- Road safety also depends on the existence and use of seat belts in coaches. These are essential to protect passengers in the case of an accident. The Commission put forward a proposal along these lines, therefore, but I note that

several Member States are trying to restrict its scope. Some of them, for example, are asking for permission to continue putting three children on a seat equipped with only two safety belts in school buses! It is, moreover, quite paradoxical that attention has been focused on the conditions for using seat belts before imposing their installation in coaches, which remains an option, and not a requirement, for manufacturers!

- One of the trends we observe is that more and more pedestrians and cyclists are involved in accidents. You know our position on the need to fit vehicles with front ends which would make it possible to reduce considerably the consequences of such accidents. Once again, the choice was made to go for subsidiarity towards undertakings by favouring a voluntary approach.

We really are faced with a political contradiction that must be resolved. There is no point the Commission coming up with fine proposals for legislation when it is constantly confronted with this hypocrisy and double talk. It is essential for the Member States to take their responsibilities in the area of road safety and to stop using the argument of subsidiarity in a fallacious manner. The Commission should no longer be treated as a scapegoat.

How can we solve this conflict once and for all and get clear answers? As was emphasised during the discussions and the first annual conference of the Directorate-General for Energy and Transport in Barcelona last October, the Commission is intending to propose a Road Safety Charter. The Community, the Member States and the professional sectors concerned should undertake to work together and collectively seek the greatest effectiveness by subscribing to this charter. The Charter will consist of a section containing common principles and annexes setting out the particular commitments of each signatory. This would be an elegant solution to overcome this absurd conflict about competence.

3 THE OBJECTIVES OF THE WHITE PAPER

Four months ago, the Commission adopted its White Paper entitled "European transport policy for 2010: time to decide".

The White Paper begins by noting the increasing demand for transport and the ever greater expectations of citizens, on the one hand and the numerous inefficiencies of the transport system, on the other: congestion, rigidity, prices which do not reflect real costs, too high energy consumption, environmental nuisances and, of course, insufficient safety.

The White Paper contains an action plan of approximately 80 measures for all transport modes combined, to meet three major objectives:

- *Objective No 1:* **Shifting the balance between modes of transport**
- *Objective No 2:* **Eliminating bottlenecks**
- *Objective No 3:* **Placing users at the heart of transport policy.**

In this context, one of the priority actions of the White Paper is to introduce a fairer price structure for using infrastructures because, for example, the roads do not pay enough compared with the railways.

Most of the measures will have a positive impact on road safety. The measures recommended to restructure companies in the road sector, for instance, will have a positive impact on road safety. A large majority of these companies are in fact in a precarious situation, which can cause them to ignore certain basic safety rules. Similarly, our action in favour of freight transport by rail should free the roadways from some of the traffic of heavy goods vehicles.

The White Paper has set itself an ambitious objective in the area of road safety. Indeed, the White Paper proposes the target of a 50% reduction in the number of people killed on the roads in the European Union between 2000 and 2010. We are expecting from the Member States that they will take up this challenge. But is this innovatory goal shared by all the governments of the 15?

The idea is to bring down the number of annual deaths to a maximum of 20 000 between now and the year 2010. In other words, we aim to reach a safety level that is higher than or equal to that of the most successful Member States, namely Sweden and the United Kingdom, throughout the EU.

Some have doubted whether the European Union is capable of achieving this target. The simple generalisation of existing measures at the present time in certain Member States would, in theory, make it possible to achieve 80% of the target. Technical progress, with the arrival on the market of intelligent transport systems and sophisticated passenger restraint systems, in particular, should make it possible to attain the remaining 20% by 2010. The target is potentially achievable. But the responsibilities of every party concerned must be identified and they must each be ready to assume their responsibilities for it to actually be achieved.

4 CONCRETE MEASURES

Practically speaking, the first measure is to ensure that what is already on the table is adopted and applied. Let me remind you of our proposals on speed limitation devices in lorries, on safety belts, on the electronic tachograph, or to amend Regulation 3820 on driving and rest periods.

It is, of course, crucial that the Member States should effectively apply the

measures adopted. It is no use adopting a directive on working hours if there are no control mechanisms and suitable penalties.

To that end, the White Paper signals initiatives in the areas of harmonisation of controls and penalties between now and 2005. Controls and penalties vary to a considerable extent from one Member State to another. In some cases, the driving licence is withdrawn, in others financial, and even criminal, penalties are imposed. What is more, it is a known fact that a driver's behaviour may be different when he is abroad, since he knows that he will benefit from a certain immunity. The penalty should be the same for a particular infringement, regardless of the nationality of the driver and the place where the infringement occurred.

The trans-European road network must play the part of a forerunner. The White Paper accordingly announces specific proposals for this network. Between now and 2005 we will be harmonising the rules governing controls and penalties in the area of international road haulage, particularly as concerns speeding and drink-driving.

There are also plans for the introduction of harmonised signs and signals and the introduction of a European list and proper signposting of black spots (indicating the number of victims).

Finally, it is planned to carry out safety audits for roads which benefit from Community funding (quality guarantees).

The White Paper also heralds a series of other initiatives, including pursuing efforts to prevent accidents through better training for drivers and by combating the scourges of drink-driving and drugs, and measures to obtain better use of protection systems in vehicles through the installation of visual or acoustic reminders, for example.

I am keen to stress that we will once again this year make a proposal for the compulsory installation of safety belts in coaches and that we will also take initiatives for the introduction of black boxes in vehicles.

In addition, in 2003, the Commission ought to make proposals on driving licences in order to impose, in particular, their regular renewal and in order to eliminate fraud, which is very widespread.

Actions which will be the responsibility of the Member States will be coordinated and supported by Community action aimed at promoting the exchange of information and the identification and dissemination of best practices. Indeed, it will be possible to make many gains in the area of road safety by generalising, in all Member States, the use of tested methods that have proved their worth. The potential that could be exploited is revealed by the statistics on those killed in the Member States, which differ by a factor of seven between the most and the least safe Member State.

The European Union will also pursue its efforts to support research activities in this area through the Sixth Framework Programme (new technologies to withstand impact, anti-collision systems, etc.).

The European satellite navigation programme GALILEO will permit the more precise location of vehicles. Thanks to GALILEO, we may hope to save about 10% of human lives on the roads.

Finally, the White Paper heralds initiatives on safety in tunnels. Large road tunnels are vital links for the European transport system as long as sufficient rail alternatives do not exist, particularly in the Alpine and Pyrenean regions.

For years, however, every time safety in tunnels was evoked, particularly in order to stress the increase in serious accident risks, the Member States were of the opinion that they alone were competent for such safety.

The result is that the measures which were taken, essentially at the level of the individual States, have proved inadequate.

The repeated disasters in the Mont Blanc and Tauern tunnels in 1999 and in the Gotthard tunnel in 2001 reveal the urgent need for European decisions to promote high standards in tunnels.

Accordingly, before the end of March, the Commission should be submitting a proposal for a Directive prescribing minimum safety rules in road tunnels which are part of the trans-European network.

The planned proposal will cover all safety aspects, including technical equipment (accident detection systems, ventilation and extraction of smoke and fumes, refuge areas, evacuation tunnels, etc.), traffic regulations (namely restrictions for vehicles at risk, the imposing of a minimum distance between vehicles, etc.), and also on preparing the staff that operate such tunnels with how to cope with a major accident and on the intervention of the emergency services. This is a complex exercise which has to integrate a very large number of parameters while taking account of the major differences between tunnels as concerns, in particular, the density of their traffic and their design.

If the overall progress in road safety reported mid-stream, in 2005, is not sufficient, the Commission reserves the right to propose more far-reaching regulatory measures.

But the proposals to be made between now and 2005 are not negligible either, and include, notably:

- the obligation to install safety belts in all vehicles;
- the Regulation on speed limitation devices and the rules governing the use of the digital tachograph;

- rules on inspections and penalties, particularly in the area of speeding and drink-driving on trans-European networks;
- the Directive on the renewal of driving licences;
- standards for harmonised signposting and for black spots;
- finally, the establishment of minimal safety standards in tunnels.

5. CONCLUSIONS

To conclude, I should like to repeat that our OBJECTIVE to cut by 50% the number of people killed is highly ambitious by design. Our aim is not to provide the parameters for a management tool but to mobilise all those concerned.

We must all face up to our responsibilities and not hide behind a misplaced notion of subsidiarity.

We must cooperate and seek greater efficiency collectively. To bring this ideological debate to an end, would the solution perhaps be to settle this question on the occasion of the Convention and to clearly fix in the Treaties the Commission's true competence for road safety?

1. INTRODUCTION

C'est un plaisir pour moi de participer à cette quatrième conférence organisée par l'ETSC. Ce type de débat est toujours profitable et la Commission a d'ailleurs pris en compte certaines idées comme celle que nous avons débattues ensemble l'année dernière à savoir les enquêtes indépendantes sur les accidents, qui est un des points soulignés dans le Livre Blanc sur la politique des transports. Déjà prévues pour certains modes (aérien, ferroviaire), il faut que ces enquêtes puissent se généraliser à l'ensemble des modes. La Commission souhaite pouvoir s'appuyer sur l'expertise d'un comité indépendant qui recevrait ces analyses et dont le rôle serait d'éclairer les propositions européennes. (Ce comité devrait être créé en 2003).

La sécurité est une priorité européenne qui a été au centre de nombreuses initiatives de la Commission au cours des derniers mois:

- En matière de sécurité maritime, le paquet ERIKA I a pu être adopté en temps record, et je dois remercier M. Watts qui est là aujourd'hui; un second paquet ERIKA a été proposé et a pu également progresser rapidement (sauf sur l'indemnisation). La Commission adoptera également le mois prochain une série de mesures visant à renforcer la sécurité à bord des navires à passagers.
- Aujourd'hui même, la Commission a adopté une série de mesures dans le secteur ferroviaire. Elle comporte un volet sécurité important qui vise à mettre en place non seulement un cadre réglementaire commun mais aussi à donner à l'Union les moyens concrets de son application et de son évolution grâce à la création d'une Agence européenne ferroviaire pour la sécurité et l'intéropérabilité.
- Dans le secteur aérien, pour la première fois, suite aux événements du 11 septembre, la Commission a proposé des mesures communautaires ambitieuses en matière de sûreté et cette proposition de règlement sera définitivement adoptée le mois prochain.
- Enfin, dans le domaine routier, il faut saluer l'accord intervenu entre le Conseil et le Parlement sur la directive en matière de temps de travail dans le secteur routier. C'est une avancée décisive après 4 ans de blocage, et qui devrait permettre une réelle amélioration des conditions de travail des conducteurs. Par ailleurs, la Commission a également récemment proposé une modification du règlement relatif au temps de conduite et de repos. Ces textes devraient avoir un impact important lorsque l'on connaît le danger que peuvent représenter les poids lourds sur les routes avec des conducteurs ayant accumulé des heures de conduite.

Aujourd'hui, nous avons à débattre d'un thème précis, la sécurité routière. Je voudrais

1. rappeler le contexte politique et institutionnel dans lequel nous avons à agir, un contexte qui a toujours été difficile;
2. avant d'aborder les objectifs et les initiatives que la Commission poursuit en la matière. Il s'agira de présenter des mesures concrètes déjà sur la table ou pour d'autres, des mesures en cours de préparation. Toutes concourent à atteindre l'objectif qui sous-tend la politique présentée dans le Livre Blanc, à savoir une réduction de moitié du nombre de tués sur les routes européennes à l'horizon 2010.

2 LE CONTEXTE POLITIQUE ET INSTITUTIONNEL

Il y a un paradoxe, une contradiction politique évidente en matière de sécurité routière:

On constate une attente très forte de la part des citoyens de développer un politique efficace en la matière. Il n'y a pas un gouvernement qui n'en fasse pas une priorité. Dans ce domaine, depuis le Traité de Maastricht, la Communauté dispose désormais des moyens juridiques d'agir et devrait donc pouvoir réaliser des avancées tangibles.

Mais, dans le même temps, on constate des réticences quasi-constantes de la part des Etats-membres dès qu'il s'agit de prendre des décisions concrètes au niveau communautaire.

Les exemples pour illustrer ces blocages ne manquent pas:

- Vous connaissez tous le destin malheureux de la proposition réglementaire sur le taux d'alcoolémie, qui est restée 13 ans en discussion et qui a été inscrite 18 fois à l'ordre du jour du Conseil sans parvenir au moindre accord.
- Je citerai également la proposition d'introduction d'un tachygraphe digital qui permettra un contrôle précis des temps de conduite des conducteurs de poids lourds et évitera les nombreuses fraudes actuelles. Le règlement établissant le nouveau tachygraphe a été adopté en 1998. Lorsque la Commission a proposé les mesures techniques nécessaires pour son introduction en 2003, une majorité d'Etats membres au sein du comité compétent s'y est opposée et l'affaire est repartie au Conseil et l'entrée en vigueur du tachygraphe digital est retardée d'autant.
- Je mentionnerai également l'installation de limiteurs de vitesse qui limiteront la vitesse des petits camions à 100 km/h alors que ceux-ci

roulent souvent à des vitesses bien supérieures. Ces camions représentent un réel danger, et de plus, croissant dans les accidents. La Commission a dû se battre afin que le Conseil n'autorise pas plusieurs Etats membres à demander des dérogations inacceptables. Le Conseil et le Parlement n'ayant pas pu se mettre d'accord, la proposition devra à présent faire l'objet d'une deuxième lecture.

- La sécurité dépend aussi de la présence et de l'utilisation de ceintures de sécurité dans les autocars. C'est un élément essentiel de protection des passagers en cas d'accident. La Commission a donc fait une proposition en ce sens mais je constate que plusieurs Etats membres essaient d'en affaiblir la portée. Ils demandent par exemple de pouvoir continuer à installer dans les autocars scolaires trois enfants sur une banquette munis de seulement deux ceintures ! Il est d'ailleurs tout à fait paradoxal que l'on se soit préoccupé des conditions d'utilisation de la ceinture avant d'imposer l'installation de ces ceintures à bord des autocars, qui reste optionnelle pour les constructeurs!
- Une des tendances qui est constatée est que les accidents touchent de manière croissante piétons et cyclistes. Vous connaissez notre position sur la nécessité d'équiper les véhicules de faces avant qui permettraient de réduire considérablement les conséquences de ces accidents. Là encore, le choix a été fait de la subsidiarité versus entreprises en privilégiant l'approche par accord volontaire. Là encore le choix a été de préférer à une action réglementaire communautaire une conception subsidiaire de la régulation en privilégiant l'approche par accord volontaire avec les entreprises.

Nous sommes bien face à une contradiction politique qui doit être résolue. Il ne sert à rien que la Commission fasse de belles propositions législatives alors qu'elle est constamment confrontée à cette hypocrisie et à ce double-langage. Il est fondamental que les Etats membres prennent leurs responsabilités en matière de sécurité routière et qu'ils cessent d'utiliser abusivement l'argument de la subsidiarité. La Commission ne doit plus servir de bouc-émissaire.

Comment régler ce conflit une fois pour toutes, y trouver des réponses claires ? Comme souligné lors des débats durant la première Conférence annuelle de la Direction générale de l'énergie et des transports à Barcelone en octobre dernier, la Commission entend proposer une Charte sur la sécurité routière. La Communauté, les Etats membres et les secteurs professionnels concernés devraient s'engager à coopérer et rechercher collectivement la meilleure efficacité en souscrivant à cette charte. Cette Charte comportera une partie contenant les principes communs et des annexes traduisant les engagements particuliers de chaque signataire. Ce serait une solution élégante de dépasser ce conflit absurde sur la compétence.

3 LES OBJECTIFS DU LIVRE BLANC

La Commission a adopté il y a quatre mois son Livre Blanc sur la "La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix".

Le point de départ du Livre Blanc est le constat d'une part de la demande croissante de transport et des attentes toujours plus grandes des citoyens, d'autres part des nombreuses inefficacités du système de transport: congestion, rigidité, prix ne reflétant pas les coûts réels, consommation énergétique trop élevée, nuisances environnementales et bien sûr sécurité insuffisante.

Le Livre Blanc comporte un plan d'action d'environ 80 mesures, tous modes de transports confondus, répondant à trois objectifs principaux:

- *Objectif n° 1* : Rééquilibrer les modes de transport
- *Objectif n° 2* : Supprimer les goulets d'étranglement
- *Objectif n° 3*: Placer les usagers au cœur de la politique des transports

Dans ce cadre, l'une des actions prioritaires du Livre Blanc est d'introduire une tarification plus juste de l'usage des infrastructures, car par exemple la route ne paie pas assez cher par rapport au rail.

La plupart des mesures auront un effet positif sur la sécurité routière. Par exemple les mesures préconisées pour la restructuration des entreprises du secteur routier auront un impact positif sur la sécurité routière. En effet, une grande majorité de ces entreprises est en situation précaire, ce qui peut les pousser à ignorer certaines règles élémentaires de sécurité. De même notre action en faveur du transport de fret par voie ferrée devrait décharger la route d'une partie du trafic de poids lourds.

En matière de sécurité routière, le Livre Blanc se fixe un objectif ambitieux. Le Livre Blanc propose en effet un objectif de réduction de 50% du nombre des tués dans l'Union Européenne entre 2000 et 2010. Nous attendons de la part des Etats-membres qu'ils se l'approprient. En effet, cet objectif novateur est-il partagé par l'ensemble des gouvernements des 15?

Il consiste à ramener, d'ici à l'an 2010, le nombre de décès annuels à un maximum de 20 000. En d'autres termes, il s'agit d'atteindre dans l'ensemble de l'UE un niveau de sécurité supérieur ou égal à celui des États membres les plus performants, à savoir la Suède et le Royaume-Uni.

Certains ont mis en doute la capacité de l'Union européenne d'atteindre cet objectif. La simple généralisation des mesures existantes, à l'heure actuelle, dans certains Etats membres, permettraient de réaliser, en théorie, 80% de l'objectif. Le progrès technique, notamment l'arrivée sur le marché de systèmes de transport intelligents et de systèmes de retenue sophistiqués peut apporter, d'ici 2010, les 20% restants. L'objectif est potentiellement réalisable. Pour qu'il

soit réalisé réellement, il convient que les responsabilités de chacun soient identifiées et que chacun soit prêt à les assumer.

4 LES MESURES CONCRÈTES

- Concrètement, la première mesure est de faire adopter et d'appliquer ce qui est déjà sur la table. Je rappellerai notre proposition sur les limiteurs de vitesse pour les camions, celle sur les ceintures de sécurité, celle sur le tachygraphe électronique, ou celle modifiant le règlement 3820 sur les temps de conduite et de repos.
- Une application effective dans les Etats membres des mesures adoptées est évidemment crucial. Il ne sert à rien d'adopter une directive sur le temps de travail s'il n'y a pas de mécanismes de contrôles et de sanctions adaptés.
- A cet égard, le Livre Blanc annonce des initiatives dans le domaines de l'harmonisation des contrôles et sanctions d'ici 2005. Les contrôles et sanctions varient de façon considérable d'un Etat membre à l'autre. Retrait de permis dans un cas, sanction financière voire pénale dans un autre. De plus, il est un fait acquis que les comportements d'un conducteur peut varier lorsqu'il se trouve à l'étranger sachant qu'il bénéficiera d'une certaine immunité. Pour une infraction donnée, la sanction devrait être la même quels que soient la nationalité du conducteur et le lieu de l'infraction.
- Le réseau transeuropéen routier doit jouer un rôle de précurseur. Aussi, le Livre Blanc annonce-t-il des propositions spécifiques pour ce réseau. Il s'agira d'harmoniser d'ici 2005 pour le transport commercial international les règles présidant aux contrôles et sanctions, notamment en matière d'excès de vitesse et d'alcool au volant.
- Il est prévu également l'installation de panneaux et signaux harmonisés ainsi que la mise en place d'une liste européenne et d'une signalisation appropriée des points noirs (indiquant le nombre de victimes).
- Il est enfin prévu la réalisation d'audits de sécurité pour les routes qui bénéficient d'un financement communautaire (garanties de qualité).
- Le Livre blanc annonce également une série d'autres initiatives : la poursuite des efforts pour prévenir les accidents par une meilleure formation des conducteurs et la lutte contre les fléaux de l'usage de l'alcool et des drogues, des mesures pour obtenir une meilleure utilisation des systèmes de protection qui existent dans les véhicules, via, notamment l'installation de systèmes de rappel visuels ou acoustiques.
- Je tiens à souligner que nous ferons encore cette année une proposition pour l'installation obligatoire de ceintures de sécurité dans les autocars et que nous prendrons également des initiatives pour la mise en place de boîtes noires dans les véhicules.
- En outre, en 2003, la Commission devrait faire des propositions relative au permis de conduire afin d'imposer notamment un renouvellement réguliers et d'éliminer la fraude largement répandue.
- Les actions relevant de la responsabilité des Etats membres quant à elles,

seront coordonnées et soutenues par une action communautaire, visant à favoriser l'échange d'informations, l'identification et la diffusion des meilleures pratiques. En effet beaucoup de gains à réaliser, en matière de sécurité routière, se feront en généralisant l'utilisation par tous les Etats membres, des méthodes rôdées qui ont fait leurs preuves. L'écart de un à sept entre les statistiques de tués des Etats membres les plus performants et ceux qui ont les moins résultats montrent le potentiel exploitable.

- L'Union européenne poursuivra également son effort de soutien aux activités de recherche dans ce domaine, via le sixième programme cadre (nouvelles technologies pour la résistance aux chocs, systèmes anti-collisions, etc.).
- Le programme européen de navigation par satellite GALILEO permettra de bénéficier d'un positionnement plus précis, notamment des véhicules. Sur la route, on pourrait espérer une économie en vies humaines de l'ordre de 10% grâce à GALILEO.
- Enfin, le Livre Blanc annonce des initiatives sur la sécurité des tunnels. Les tunnels routiers de grande dimension sont des axes vitaux pour le système de transport européen à défaut d'alternatives ferroviaires suffisantes, notamment dans les régions alpine et pyrénéenne.
- Toutefois, pendant des années, chaque fois que la sécurité des tunnels était évoquée, notamment pour souligner l'augmentation des risques d'accident graves, les Etats membres étaient d'avis que cette sécurité relevait de leur seule compétence.
- Le résultat est que les mesures qui ont été prises, essentiellement au niveau des Etats, se sont avérées insuffisantes.
- Les catastrophes à répétition dans les tunnels du Mont-Blanc et des Tauern en 1999 et du Gothard en 2001 démontrent l'urgence de décisions européennes pour promouvoir des normes élevées dans les tunnels.
- La Commission devrait ainsi faire d'ici le mois de mars une proposition de directive prescrivant des règles de sécurité minimales dans les tunnels routiers situés sur le réseau transeuropéen.
- La proposition envisagée couvrira tous les aspects de la sécurité : les équipements techniques (systèmes de détection des accidents, ventilation et extraction des fumées, refuges, galeries d'évacuation,...), les règles de circulation (à savoir les restrictions pour les véhicules à risque, l'imposition d'une distance minimale entre les véhicules, etc.), mais aussi des règles en matière de préparation du personnel d'exploitation à faire face à un accident majeur et d'intervention des services de secours. C'est un exercice complexe qui doit intégrer un nombre très important de paramètres tout en tenant compte des grandes différences entre les tunnels notamment leur densité de trafic et leur géométrie.
- Si les progrès globaux en matière de sécurité routière constatés à mi-parcours, en 2005, ne sont pas suffisants, la Commission se réserve le droit de proposer des mesures réglementaires plus importantes.
- Mais ce qui va être proposé d'ici 2005 est non négligeable notamment avec :
 - l'obligation d'installation des ceintures de sécurité sur tous les véhicules ;
 - le règlement sur les limiteurs de vitesse et les normes d'application pour le

tachygraphe digital;

- les règles relatives aux contrôles et sanctions, notamment en matière d'excès de vitesse et d'alcool au volant sur les réseaux transeuropéens ;
- la directive sur le renouvellement du permis de conduire ;
- les normes pour une signalisation harmonisée et pour les points noirs ;
- et enfin l'établissement de normes minimales en matière de sécurité dans les tunnels .

5 CONCLUSIONS

En conclusion, je voudrais rappeler que notre OBJECTIF de réduction de 50% du nombre des tués est très ambitieux à dessein. Le but n'est pas de paramétrer un outil de gestion, mais de mobiliser tous les intervenants.

Chacun doit être mis devant ses responsabilités et nous ne devons pas nous cacher derrière une prétendue subsidiarité.

Nous devons coopérer et rechercher collectivement la meilleure efficacité. Peut-être que pour mettre fin au débat idéologique, la solution serait-elle de régler cette question à l'occasion de la Convention et fixer clairement dans les Traités une véritable compétence en matière de sécurité routière à la Commission ?

FRANCOIS LAMOUREUX

Mr Lamoureux has, since 1999, been the Director General of the Commission's Transport Directorate which became the Directorate of Energy and Transport in the year 2000.

He began his career as a Doctor of Law as a University Lecturer. He joined the European Commission in 1978 and after time in the Legal Service became Deputy Chef du Cabinet to Jacques Delors, the President of the Commission.

After serving as Deputy Director of the Cabinet of the then French Prime Minister Edith Cresson he returned to the Commission's Legal Service as Principal Legal Adviser in 1992. He went on to become Director of Industrial Policy, at the Directorate General for Industry and then became Head of Cabinet for Edith Cresson's in her role as Commissioner for Research, Education and Training.

Before his current post, he was Deputy Director-General in charge of relations with Europe and New Independent States, Directorate-General for External Relations.