

Le programme PIN: un outil dans l'analyse des performances et politiques de sécurité routière



Paris, 29 avril 2015
Ilyas.daoud@etsc.eu

Le réseau ETSC



Automobile Club d'Italia

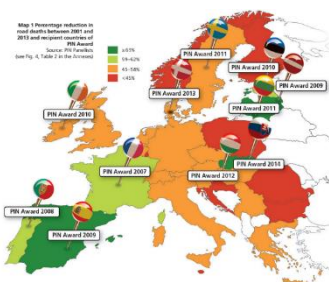




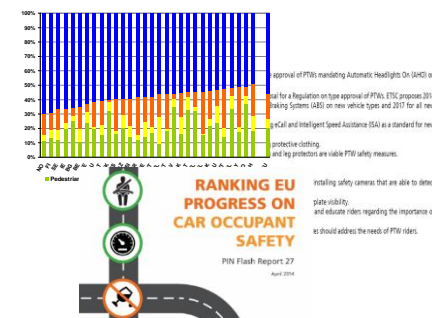
Veille législative Suivi des politiques de transport



Latvian Presidency
of the Council of the
European Union



Analyse des performances de plus de 32 pays européens en sécurité routière



Développement d'un réseau européen de recherche et de projets associés

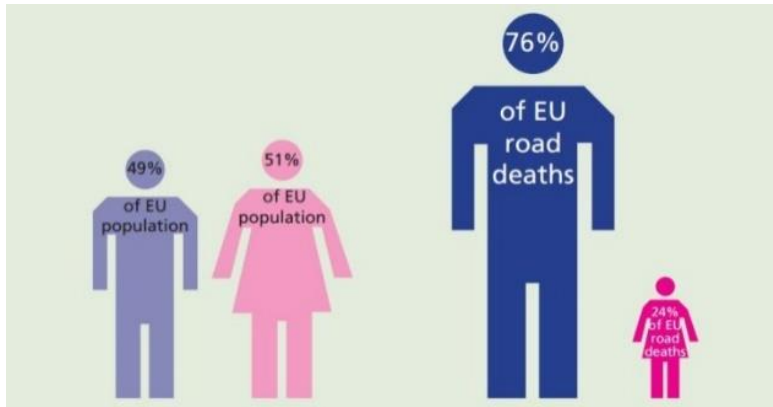


SAFE & SOBER



SMART
SOBER MOBILITY ACROSS ROAD TRANSPORT

25,700



Nombre de tués sur les routes européennes UE28 en 2014 (plus de 54,000 en 2001) 500 chaque semaine

Plus **358,000** hommes et **113,000** femmes ont perdu la vie sur les routes européennes au cours de la décennie passée UE27.

199,000

Nombre de blessés graves répertoriés par la Police UE28 en 2014

1 tué, 11 blessés graves, 40 blessés



Le Programme PIN

- Comparaison des performances de plus de 32 pays européens
- 1 Expert par pays fournissant les données + comité de pilotage



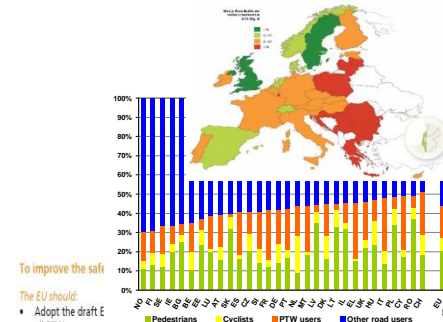
• Louise Lloyd (TRL)

• Pilar Zori (DGT)

• **Manuelle Salathé (ONISR)**



- **Flashes** – Panorama, analyses et bonnes pratiques sur certaines thématiques: **26**
- **Rapports annuels** – Performance globale (nombre de tués et de blessés graves)
- **Conférence annuelle** – Présentation du rapport annuel et remise du prix européen PIN: **10 pays**
- **PIN Talks** – Evenements nationaux pour accompagner les efforts et le travail mené au niveau national (**37 PIN Talks**)



To improve the safety

The EU should:

- Adopt the draft E all PTWs.
- Anticipate the dates set in the EC Proposal for a Regulation on type approval of PTWs. ETSC proposes 2014 as implementation date for Antilock Braking Systems (ABS) on new vehicle types and 2017 for all new vehicles.
- Evaluate the opportunity of introducing eCall and Intelligent Speed Assistance (ISA) as a standard for new machines.
- Develop minimum standards regarding protective clothing.
- Investigate the extent to which airbags and leg protectors are viable PTW safety measures.

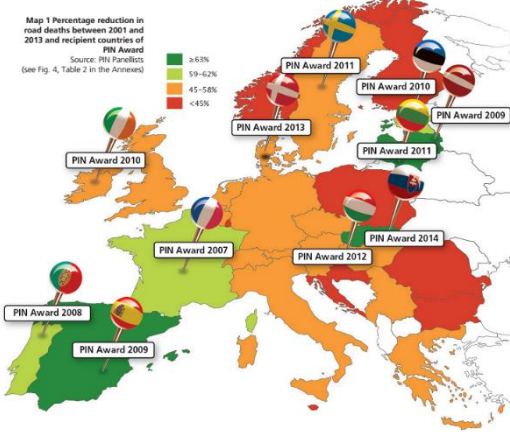
Member States should:

- Enforce motorcyclists' compliance with speed limits by installing safety cameras that are able to detect speeding riders.
- Enforce the compulsory wearing of helmets and numberplate visibility.
- Provide consumer information regarding helmet safety and educate riders regarding the importance of proper fastening.
- Road Safety Audits and








Le Programme PIN






- **8** Rapports annuels + **8** Conférences à Bruxelles
- 2013: inauguration Siim Kallas – Vice-Président de la Commission Européenne
- **8** Ministres ont reçu personnellement le prix PIN – présentation du travail mené à l'échelle nationale - **PIN Awards**



 2013 - **Denmark** - Morten Bødskov, Minister of Justice

 2011 - **Sweden** - Ms. Catharina Elmsäter-Svärd, Minister for Infrastructure - joint winner with **Lithuania** - Eligijus Masiulis, Minister for Transport and Communications 

 2010 - **Estonia** - Juhan Parts, Minister of Economic Affairs and Communications - joint winner with **Ireland** - Noel Dempsey T.D., Minister for Transport 

 2008 - **Portugal** - Mário Lino, Minister of Public Works, Transport and Communications





Portuguese Transport Minister Mario Lino, Paulo Marques, President of the Portuguese National Road Safety Agency (ANSR) at the 2008 PIN Conference

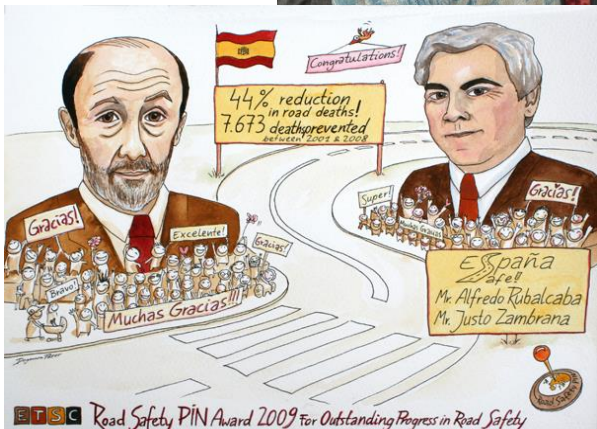


Irish Minister for Transport Noel Dempsey and Gay Byrne, Chairperson of the RSA at the 2010 PIN Conference

Ministers Elmsater Svard (SE) and Masiulis (LT) at the 2011 PIN Conference,



President of the Slovak Police Tibor Gašpar, PIN Conference 2014

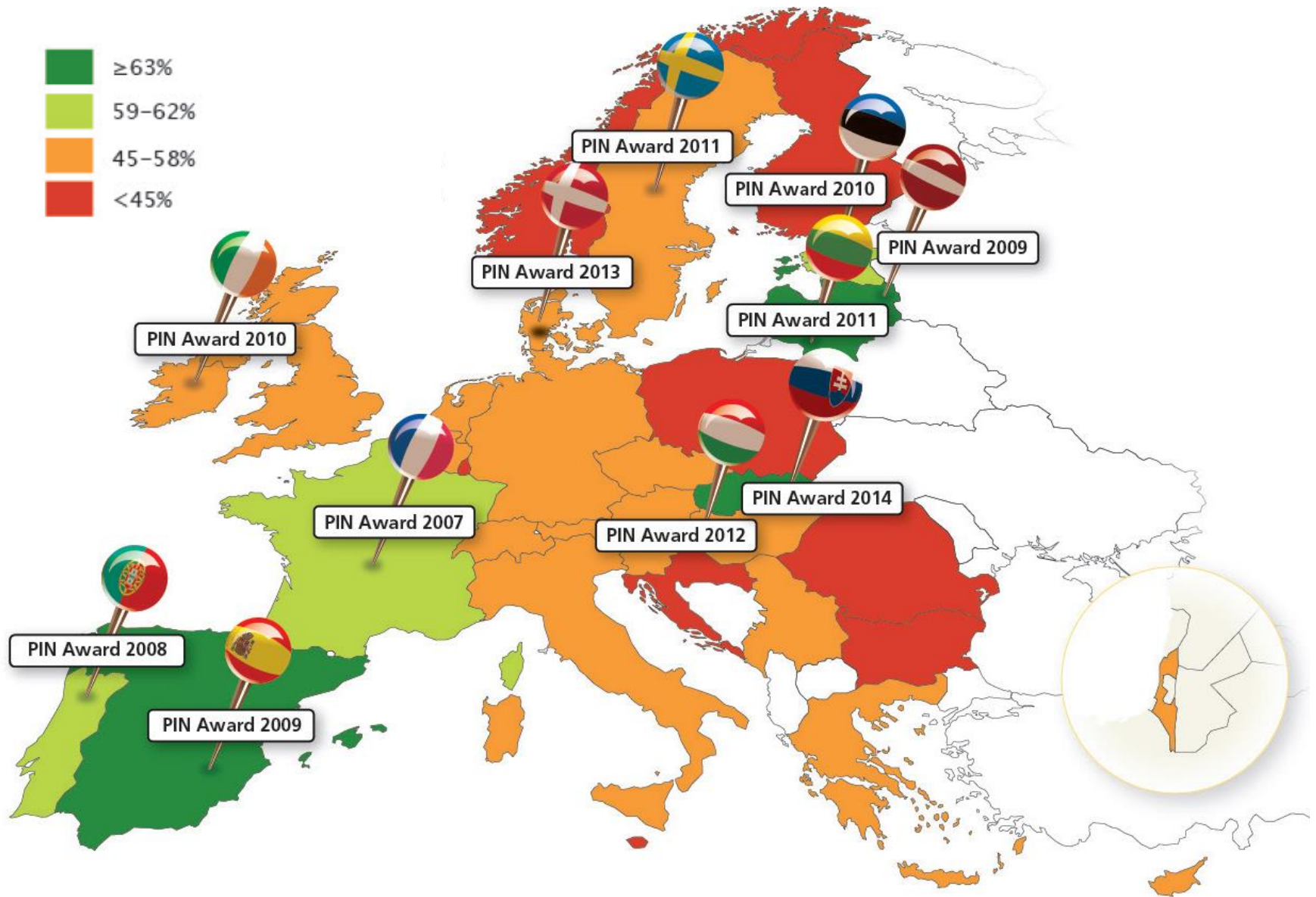


Ministers Rubalcaba (ES) and Zambrana (LV) – 2009 PIN Conference,

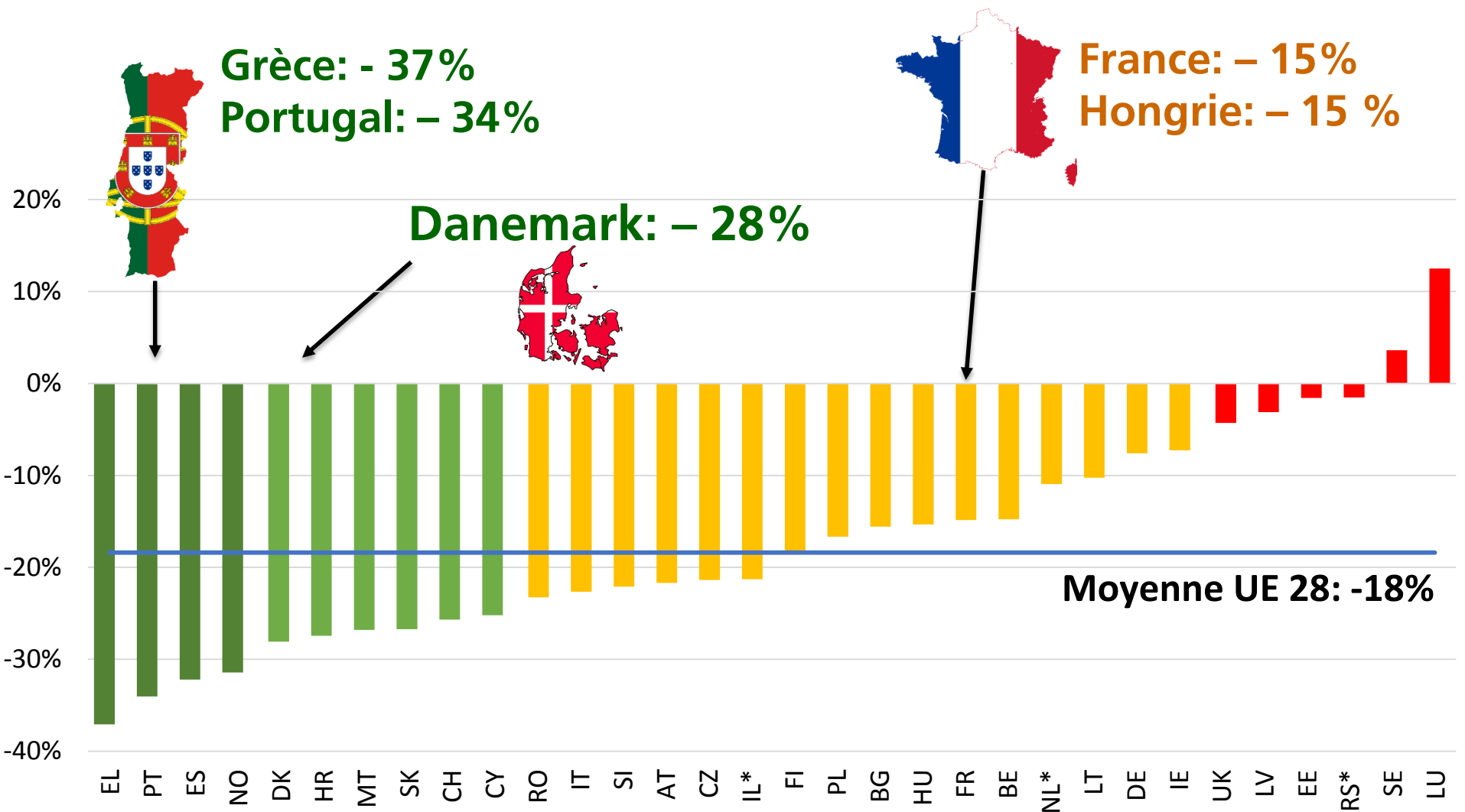


Ministers Zoltán Schwáb and Károly Konrád (HU) and Masiulis (LT) at the 2011 PIN Conference

Réduction des tués (en %) entre 2001-2013 et les pays qui ont reçu le 'PIN Award'



Progrès réalisés 2010/2014



UE 28: -18%

*2001-2013

Nombre de tués en 2014 – Base de données CARE

De fortes disparités

Nombre de tués par million d'habitants

Suède

29 en 2014
27 en 2013
28 en 2010

Roumanie

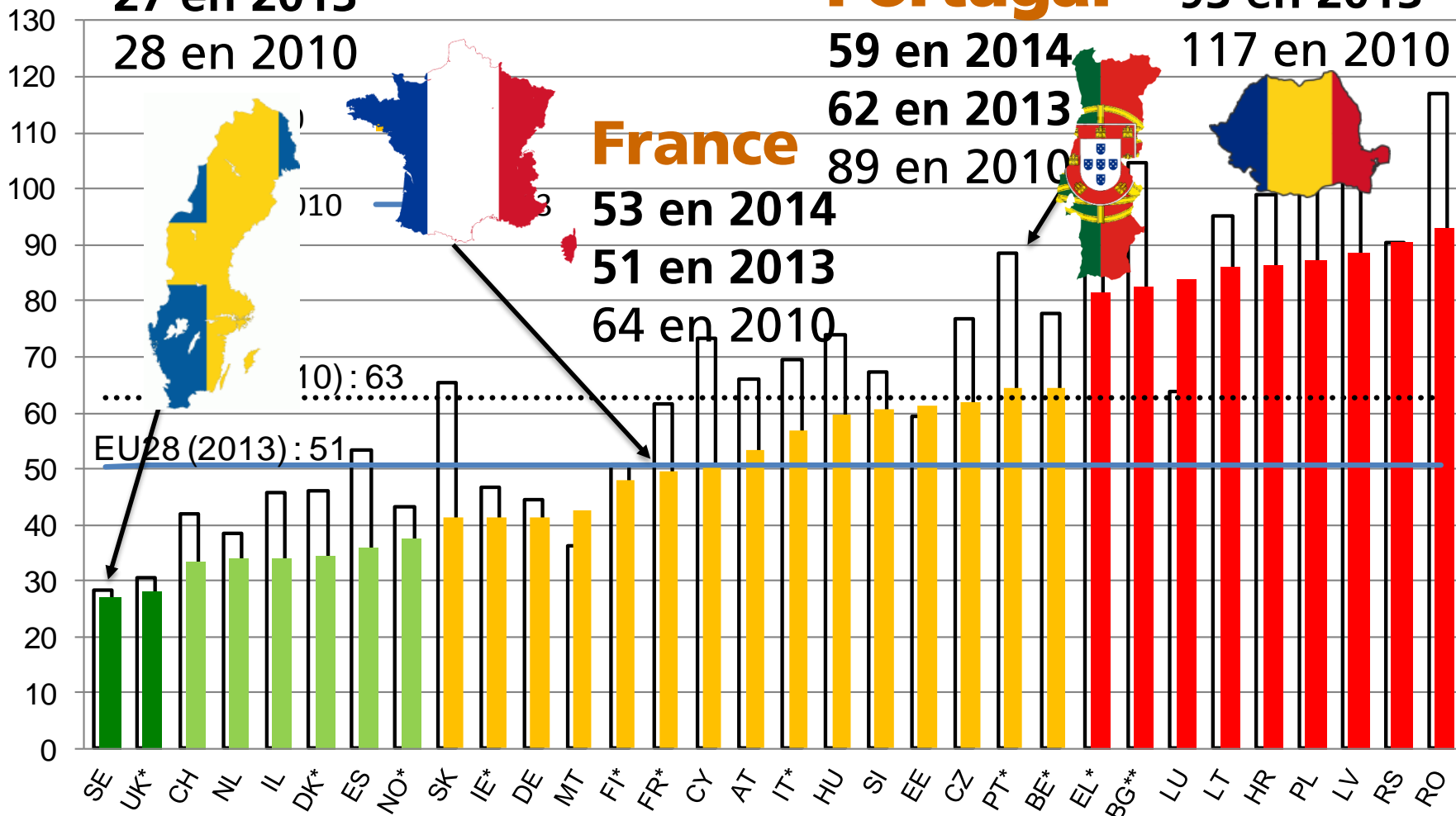
91 en 2014
93 en 2013
117 en 2010

Portugal

59 en 2014
62 en 2013
89 en 2010

France

53 en 2014
51 en 2013
64 en 2010



Les trois principaux risques sur la route

☠ **VITESSE** excessive /inadaptée

Plus de **1300** tués/an évités si les vitesses moyennes baissaient de 'seulement' **1km/h** sur toutes les routes de l'UE.

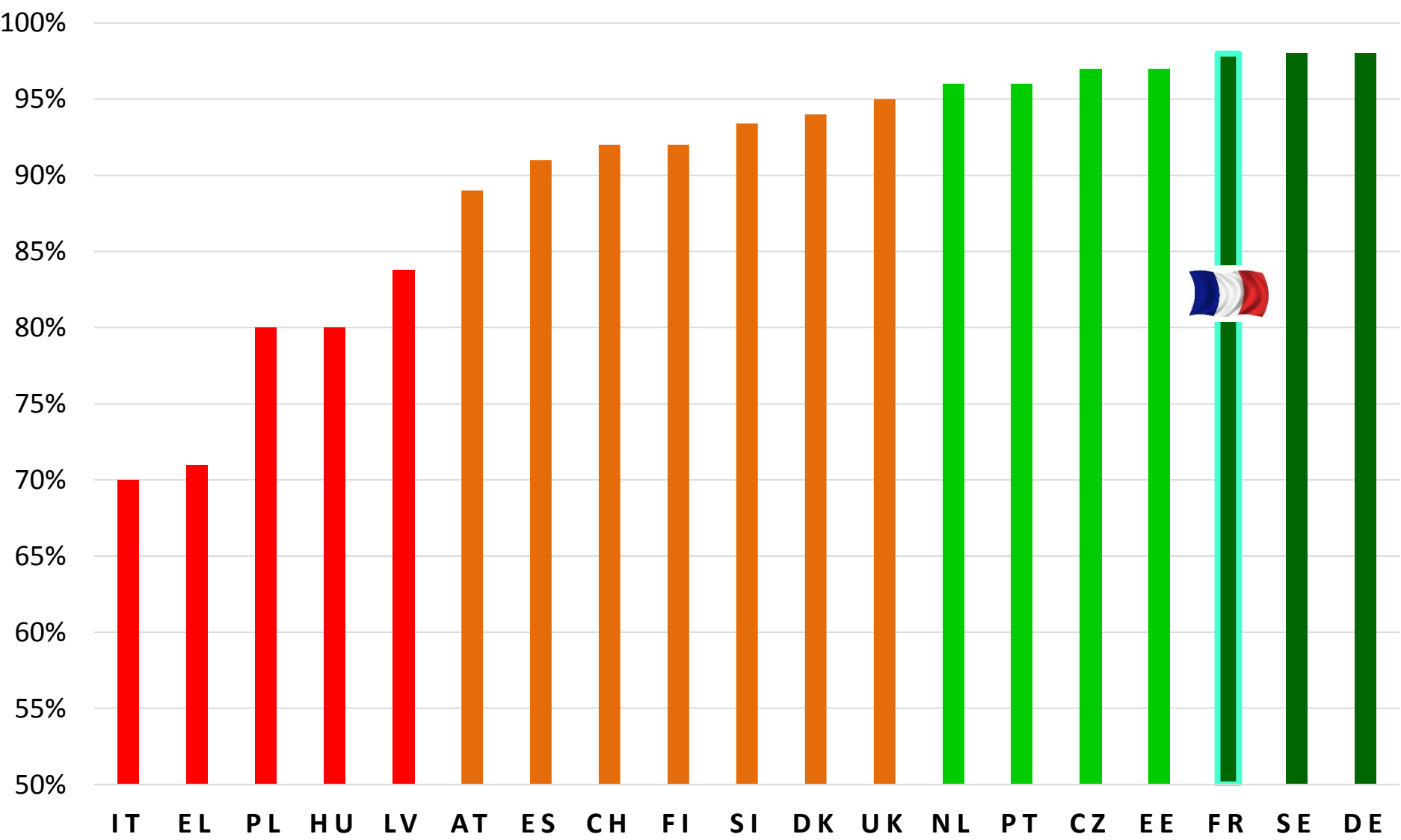
☠ **ALCOOL** au volant

Au moins **5600 (6500)** tués évités dans l'UE si tous les conducteurs impliqués dans un accident et testés positifs avaient été sobres.

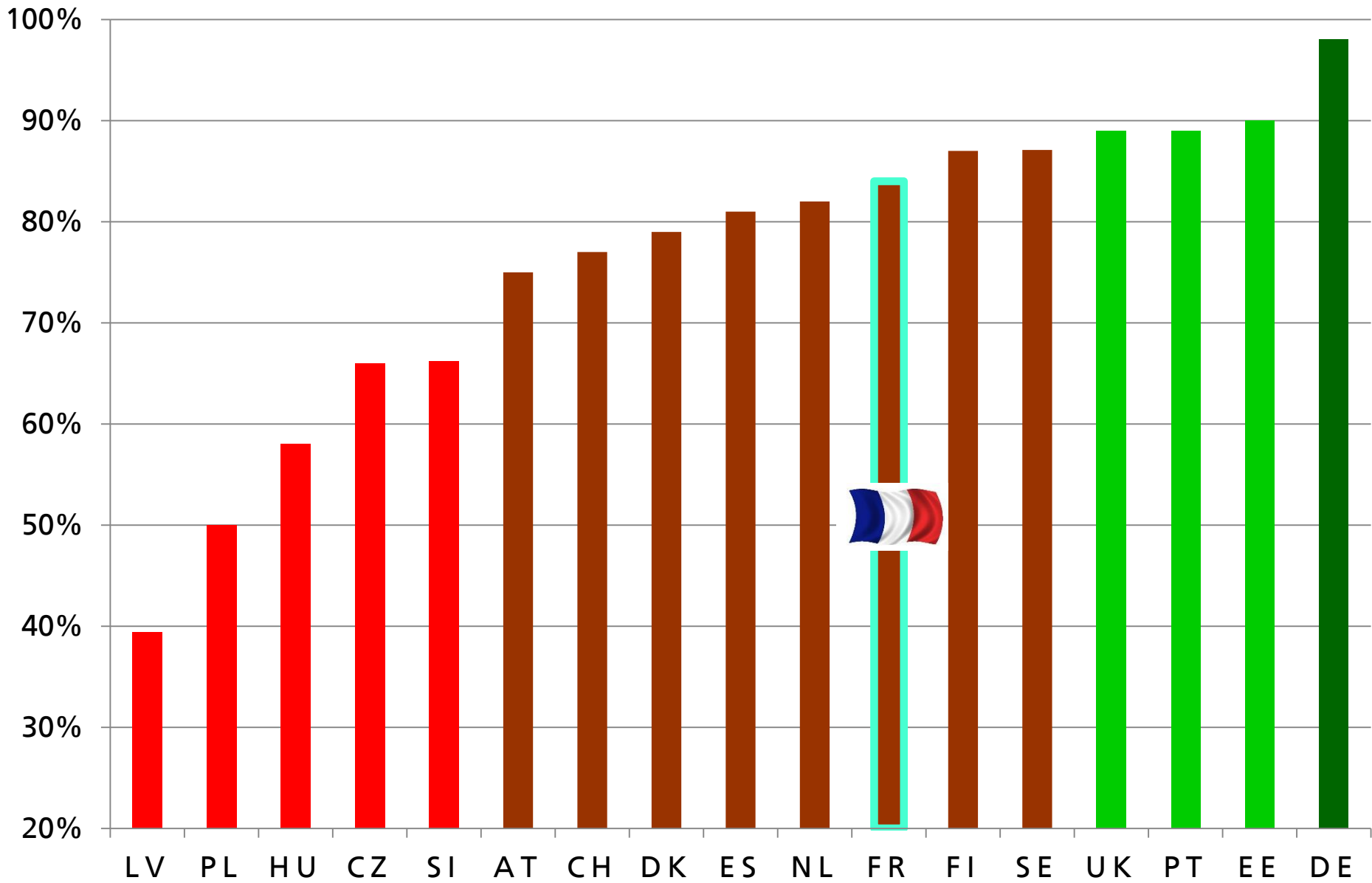
☠ **Non port de la CEINTURE**

Au moins **8600** conducteurs et passagers ont eu la vie sauve en 2012 dans l'UE parce qu'ils avaient mis leur ceinture.

Meilleur taux - port ceinture sièges AVANT

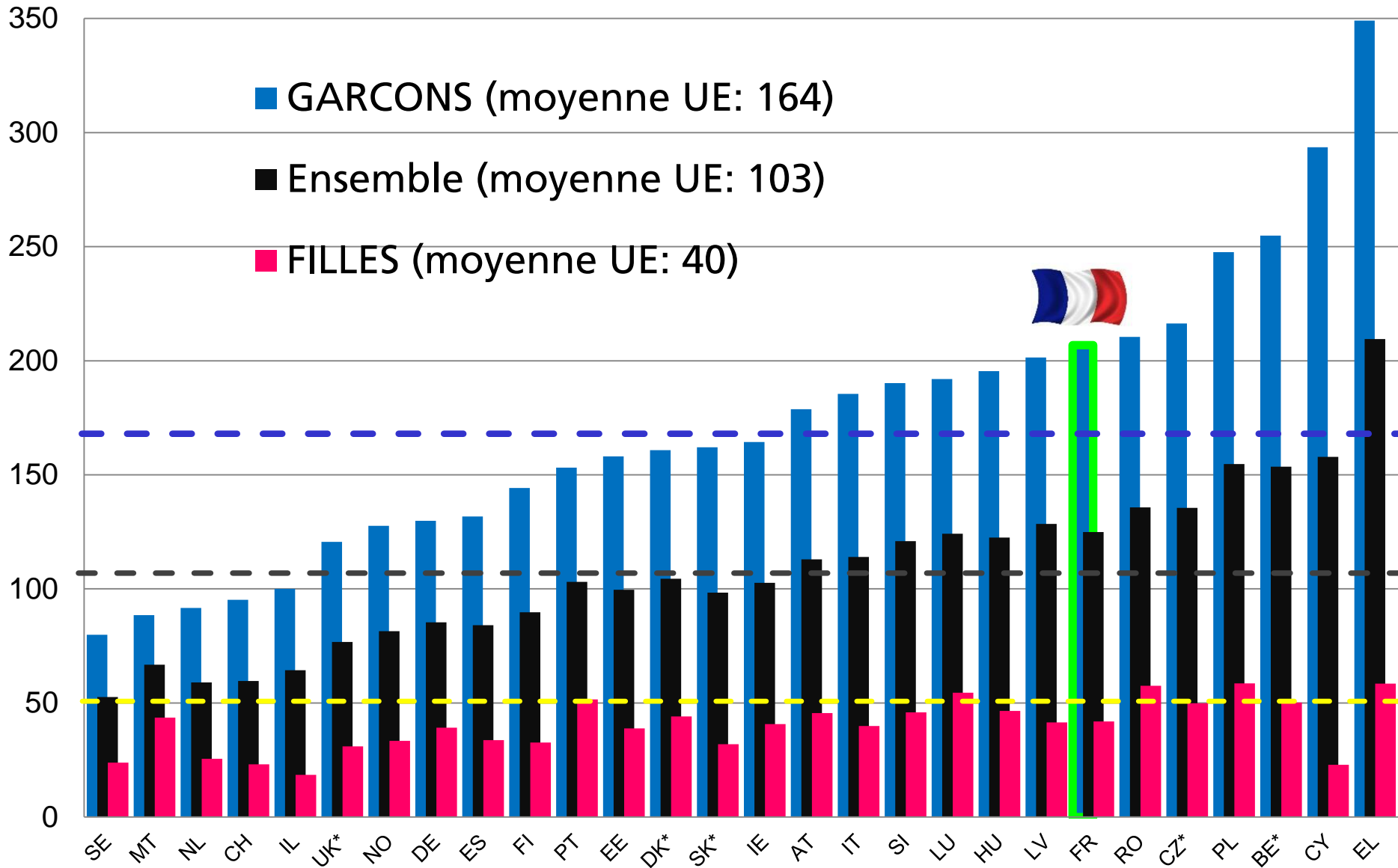


Mais marge de progrès à l'ARRIERE



SUR-RISQUE JEUNES HOMMES

18-30 ans



L'alcool au volant en Europe

- Environ 2% de conducteurs avec un taux d'alcoolémie au delà des normes autorisées
- Près de 6 500 décès annuel
- 30/35% des conducteurs tués
- Reste la cause principale des morts de jeunes âgés de 16/24 ans
- La France est un des rares pays où l'alcool est le premier facteur des accidents mortels – devant la vitesse.



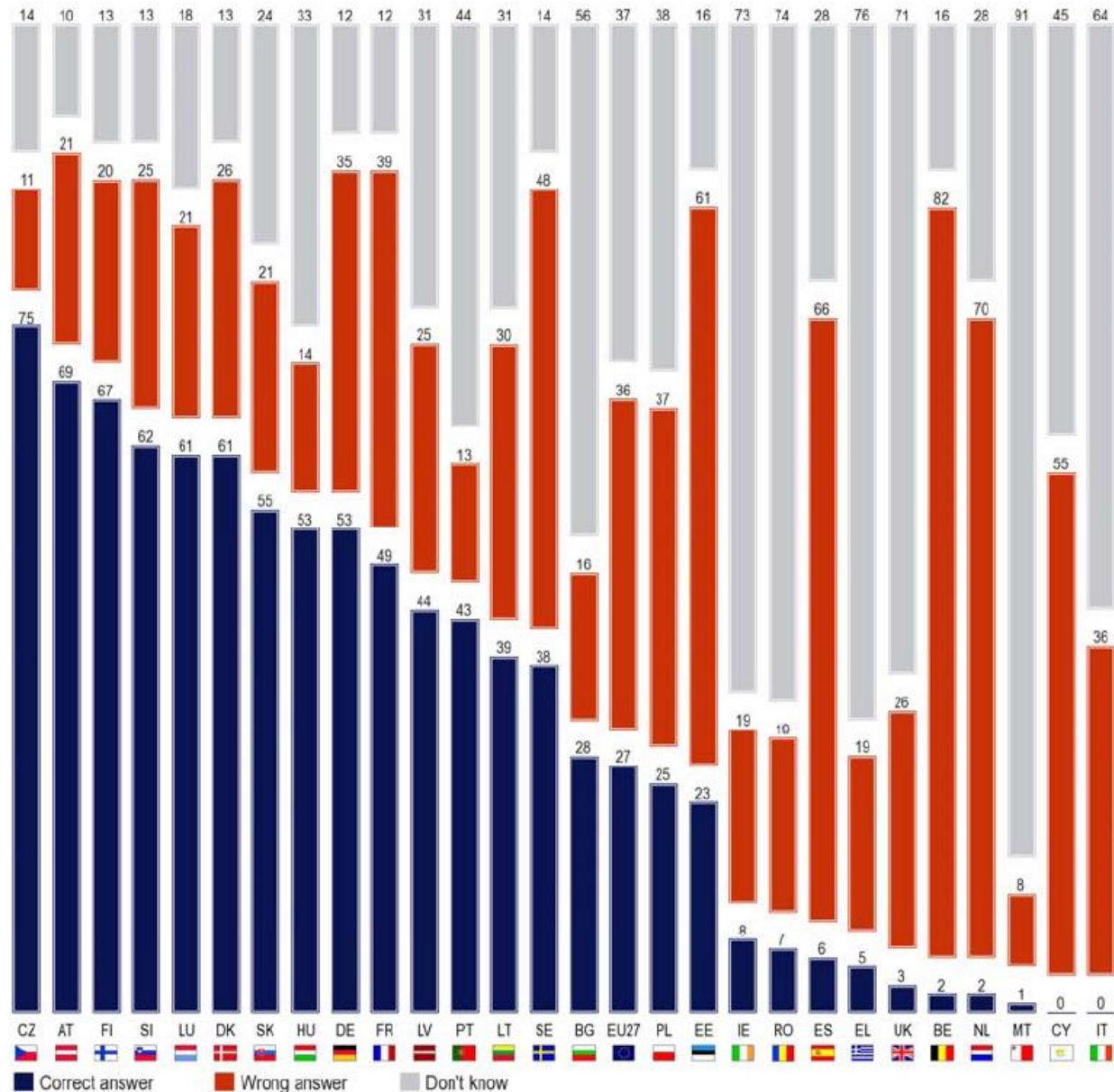
Taux d'alcoolémie

- Un nombre croissant de pays ont abaissé leurs limites d'alcoolémie pour être en conformité avec la recommandation de l'UE 2001 sur la limite légale maximale
- 18 pays de l'UE appliquent un taux spécifique inférieur pour les conducteurs novices (de 0,0 à 0,2)
- 18 pays de l'UE appliquent un taux spécifique pour les conducteurs professionnels (de 0,0 à 0,2 BAC)

	Standard BAC	BAC Commercial drivers	BAC Novice Drivers
Austria	0.5	0.1	0.1
Belgium	0.5	0.2	0.5
Bulgaria	0.5	0.5	0.5
Cyprus	0.22	0.22	0.22
Czech	0.0	0.0	0.0
Denmark	0.5	0.5	0.5
Estonia	0.2	0.2	0.2
Finland	0.22	0.22	0.22
France	0.5	0.5 (0.2 bus drivers)	0.5
Germany	0.5	0.0	0.0
Greece	0.5	0.2	0.2
Hungary	0.0	0.0	0.0
Ireland	0.5	0.5	0.2
Italy	0.5	0.0	0.0
Latvia	0.5	0.5	0.2
Lithuania	0.4	0.2	0.2
Luxembourg	0.5	0.2	0.2
Malta	0.8	0.8	0.8
Netherlands	0.5	0.5	0.2
Poland	0.2	0.2	0.2
Portugal	0.5	0.2	0.2
Romania	0.0	0.0	0.0
Slovakia	0.0	0.0	0.0
Slovenia	0.5	0.0	0.0
Spain	0.5	0.3	0.3
Sweden	0.2	0.2	0.2
UK	0.8	0.8	0.8

Des campagnes nécessaires

- En moyenne, seuls 27% des personnes connaissaient la limite légale
- 36% ont donné une mauvaise réponse
- 37% n'ont pas donné de réponse



Recommandations aux Etats Membres

- Adopter une tolérance zéro pour l'alcool au volant
- Intensifier les contrôles en fixant des objectifs minimaux pour les contrôles d'alcoolémie: par exemple, un conducteur sur 5 devrait être contrôlé chaque année)
- Contrôle systématique à la suite d'une collision
- Renforcer les sanctions pour lutter contre la récurrence et développer des programmes de réhabilitation
- Organisation de campagnes nationales en sensibilisant la population
- Développer l'utilisation des EADs



Drink Driving: Towards Zero Tolerance



Quelle utilisation?



Communément appelé programmes de réhabilitation comme alternative à la suspension du permis



Dans les véhicules commerciaux comme une garantie supplémentaire de sécurité: marchés publics etc. Flottes publiques, entreprises récompensées (Arriva Danemark)

Le monitoring: Clef du programme de rehabilitation



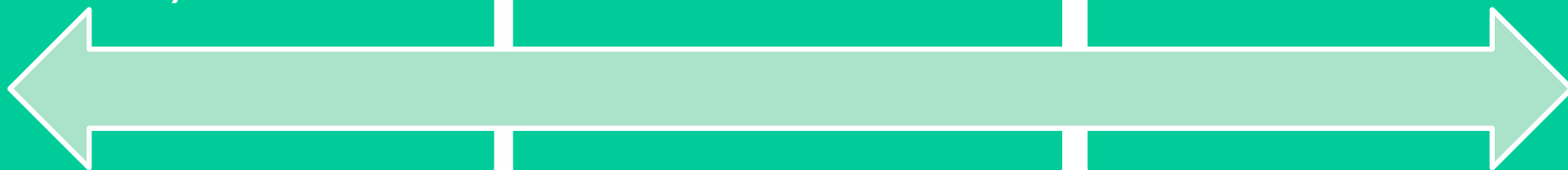
Norme Cenelec EN
50436-1
Installateur
homologué etc (cf NL:
gestion des
données)



Autorité assurant le
suivi



- Peine alternative
ou additionnelle?
Durée, régularité du
suivi, gestion des
coûts, interface de
suivi



Efficacité VS Monitoring

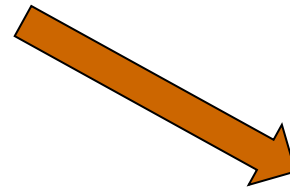
- Monitoring incluant une assistance technique, un reporting bimensuel (ex: Finlande)

Un système visible sur le permis de conduire indiquant que le conducteur doit équiper son véhicule d'un EAD.



103

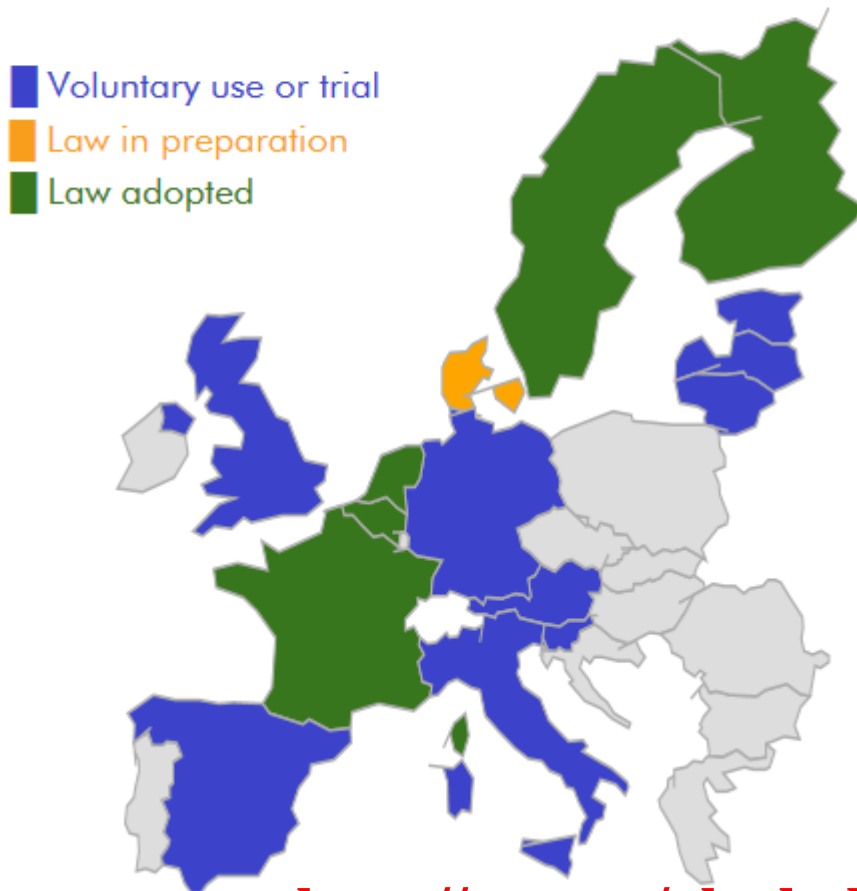
69



Baromètre ETSC EADs

Interlocks in the EU

December 2014



- Projets pilotes
- Législations
- Législations mises en place
- Bonnes pratiques
- Plus de 15 pays



<http://etsc.eu/alcohol-interlock-barometer>

2014 European Commission study

- Une des priorités de l'UE est la prévention de la conduite sous influence de l'alcool. La Commission examine la possibilité de rendre obligatoire les EADs pour certaines catégories de conducteurs ou de véhicules.



Quelles mesures envisagées:

Installation obligatoire dans tous les véhicules ou certains types de véhicules, par exemple, poids lourds

...en fonction de leur utilisation, par exemple autobus scolaires, les camions de marchandises dangereuses, les taxis

L'utilisation obligatoire par des groupes d'utilisateurs spécifiques, par exemple délinquants multi récidivistes, alcooliques



Plus d'info?

www.etsc.eu



@etsc_eu



Drink Driving:

Young Drivers and
Recidivist Offenders



Drink Driving Monitor

ETSC's Newsletter on Drink Driving Policy Development

Editorial

This 10th Drink Driving Monitor brings news from across Europe to help improve drink driving legislation and enforcement. It features news on changing or lowering the BAC limit in Ireland, Belgium and the UK, and existing enforcement practices in the Czech Republic, including carrying out a breath test every time a driver is checked. Results from a survey on young drivers are also presented from Austria. A new section on drink driving enforcement legislation and a legislation barometer is included.



Drink Driving: Towards Zero Tolerance



Drink driving in commercial transport



Survey Poll on Attitudes to

The 10th Drink Driving Monitor was published polling EU citizens on alcohol and drink driving. Key findings show that most EU citizens cannot give a correct answer to what the legal blood alcohol limit is in their country. Only a little over a quarter (28%) were able to give a correct answer. More than one third (35%) think that not drinking at all if you intend to drive is the safest option. There is a wide variation in attitudes across the Member States. The UK, with a Zero limit, tops the list with

75% of respondents able to answer correctly. Another question was on perceptions of risk. The majority of Europeans consider driving under the influence of alcohol to be risky but 14% would drive after more than two drinks in two hours. Such an amount would result in a blood alcohol concentration above the legal limit in most EU countries. More than half (62%) consider that one should not drive after two drinks in two hours. A considerable proportion (15%) thinks that not drinking at all if you intend to drive is the safest option. http://ec.europa.eu/health/alcohol/docs/ebs_331_en.pdf

p.1 ETSC News p.4

p.2 Alcohol Legislation Barometre p.5

