



Bruxelles, le 19.6.2019
SWD(2019) 283 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

**Cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-
2030 –
Prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro»**

Document de travail des services de la Commission

Cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 – Prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro»

1. Introduction

Dans le **paquet «L'Europe en mouvement»** de mai 2018, la Commission européenne a proposé une nouvelle approche de la politique de l'UE en matière de sécurité routière¹ et un **plan d'action stratégique**² à moyen terme. L'objet de ce document de travail des services de la Commission est d'établir la façon dont la nouvelle politique est traduite en actions.

Le nombre de personnes tuées dans des accidents de la route dans le monde ne cesse d'augmenter. Selon le «Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde»³ de l'Organisation mondiale de la santé, il a atteint 1,35 million pour la seule année 2016. Cela signifie que dans le monde, les décès dus à des accidents de la circulation font désormais plus de victimes que le VIH/sida, la tuberculose ou les maladies diarrhéiques. Les accidents de la route sont désormais la **cause de décès la plus commune chez les enfants et les jeunes adultes** de 5 à 29 ans dans le monde.

Par rapport à la situation mondiale, l'Europe affiche des résultats relativement encourageants grâce à une action résolue à l'échelle de l'UE et au niveau national, régional et local. Le nombre de personnes tuées dans des accidents de la route dans l'UE a diminué de 43% entre 2001 et 2010, puis de 21 % supplémentaires entre 2010 et 2018. Cependant, **25 100 personnes ont encore perdu la vie sur les routes de l'UE** en 2018 et **environ 135 000 ont été grièvement blessées**⁴. Le prix humain et social de la mobilité est inacceptable et inutile. En termes monétaires uniquement, le coût annuel des accidents de la route dans l'UE a été estimé à 280 milliards d'EUR dans une nouvelle étude, ce qui correspond à environ 2 % du PIB⁵.

De plus, les progrès réalisés dans la réduction du taux de mortalité routière dans l'UE ont **stagné ces dernières années**. Il semble très peu probable que l'UE atteigne son objectif actuel à moyen terme qui est de réduire de moitié le nombre de décès dus à des accidents de la route entre 2010 et 2020⁶. Les progrès réalisés en matière de prévention des blessures graves sont encore plus faibles⁷.

Dans certains pays affichant de bons résultats, les chiffres relatifs à la mortalité ont même de nouveau augmenté ces dernières années. Bien que certaines fluctuations soient attendues, notamment si les chiffres absolus et la taille des échantillons sont faibles, ces cas doivent faire l'objet d'une analyse supplémentaire à l'échelle nationale et de l'UE. Les évolutions dans les

1 Commission européenne (2018), Communication intitulée «L'Europe en mouvement —Une mobilité durable pour l'Europe: sûre, connectée et propre», COM(2018) 293 final.

2 Annexe I de la Communication (<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2018/FR/COM-2018-293-F1-FR-ANNEX-1-PART-1.PDF>).

3 Organisation mondiale de la santé (2018), «Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde»: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

4 Commission européenne (4 avril 2019), Publication des statistiques préliminaires de la sécurité routière pour 2018: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-1951_en.htm

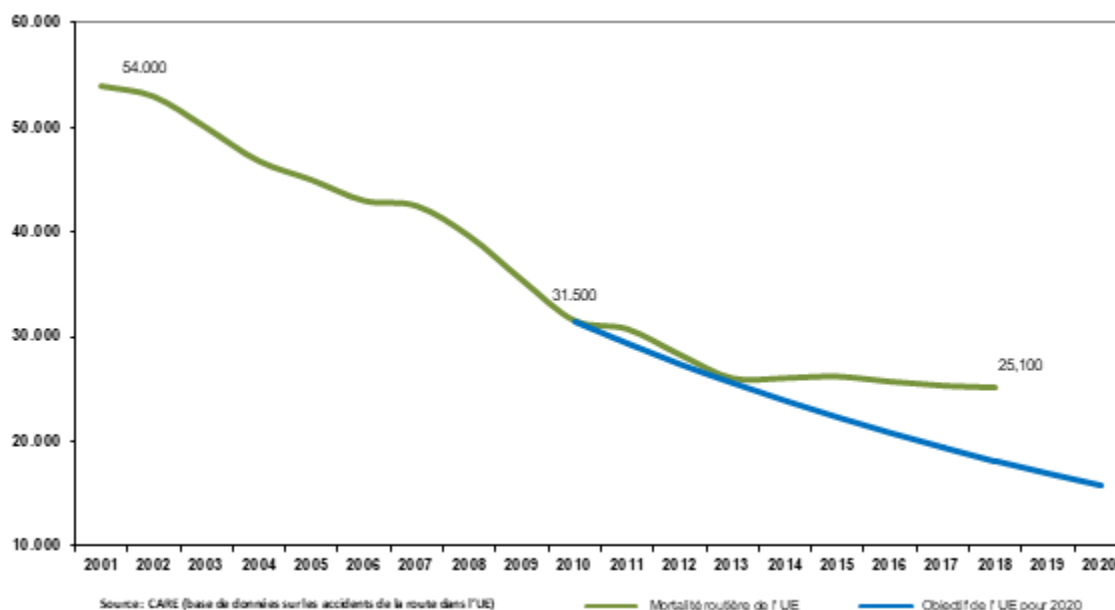
5 Commission européenne (2019) *Handbook on the External Costs of Transport* (https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_fr).

6 Commission européenne (2010), Communication intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020», COM(2010) 389 final.

7 Tandis que le nombre de personnes ayant perdu la vie dans des accidents de la route a diminué de 20 % entre 2010 et 2017, les blessures graves n'ont quant à elle reculé que de 5 % durant cette même période (selon les rapports de police).

types d'accidents et les groupes d'utilisateurs impliqués doivent également être analysés afin de pouvoir apporter une réponse politique efficace et en temps utile.

Graphique 1 — Évolution de la mortalité routière dans l'UE et des objectifs de l'UE pour la période 2001-2020



L'UE a réaffirmé son objectif ambitieux et à long terme de se rapprocher de zéro décès d'ici à 2050 («Vision zéro»). En approuvant la **déclaration de La Valette sur la sécurité routière**⁹ de mars 2017 dans les conclusions du Conseil, les ministres européens du Transport ont également fixé pour la première fois un **objectif de réduction du nombre de blessés graves**, à savoir diviser leur nombre par deux dans l'UE d'ici à 2030 par rapport à l'année de référence 2020.

Pour se rapprocher de ces objectifs, une **nouvelle approche** est exposée dans la Communication intitulée «L'Europe en mouvement».

Tout d'abord, l'**état d'esprit** de la «Vision zéro» doit davantage s'imposer que par le passé, tant parmi les décideurs politiques que dans la société au sens large. Les accidents de la route sont des «tueurs silencieux» dans le sens où ils passent pratiquement inaperçus dans la sphère publique alors que pris ensemble, le nombre de personnes qu'ils tuent chaque semaine – environ 500 – pourrait remplir un avion gros-porteur, rien qu'en Europe. Nous n'acceptons pas les décès dans les airs et nous ne devrions plus les accepter sur les routes – le principe selon lequel aucun décès n'est acceptable doit éclairer toutes les décisions prises en matière de sécurité routière.

8 Commission européenne (2011), Livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources», COM(2011) 144 final.

9 Conseil de l'Union européenne (2017) Conclusions du Conseil sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette (La Valette, 28 et 29 mars 2017), 9994/17, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/fr/pdf>.

Deuxièmement, le «**système sûr**» doit être mis en œuvre au niveau de l'UE. Ce système est décrit de façon plus détaillée au chapitre 3 ci-dessous. Les éléments essentiels sont la garantie de véhicules sûrs, d'infrastructures sûres, d'une utilisation sûre de la route (la vitesse, la sobriété au volant, le port de la ceinture de sécurité et du casque) et d'une meilleure administration des soins après une collision. Ils sont connus depuis longtemps et jouent un rôle important dans l'approche pour un «système sûr».

Troisièmement, nous devons être prêts à faire face à de **nouvelles tendances**, comme le phénomène croissant de la distraction par des appareils mobiles. Certains progrès technologiques, en premier lieu dans le domaine de **la connectivité et de l'automatisation**, ouvriront de nouvelles possibilités en matière de sécurité routière en réduisant le rôle des erreurs humaines. Les meilleures machines sont toutefois loin d'être aussi bonnes que leurs contreparties humaines et, dans la phase de transition au moins, de nouveaux risques apparaissent. Ils sont par exemple liés à la présence de véhicules équipés d'un large éventail d'appareils automatisés/connectés qui côtoient des véhicules «traditionnels» et des usagers vulnérables de la route comme les motards, les cyclistes et les piétons.

L'automatisation et l'**économie du partage** (par exemple, les systèmes de voitures ou de vélos partagés) et l'évolution constante des nouvelles formes de mobilité personnelle (par exemple – au moins en 2019 – les trottinettes électriques) offrent également de nouvelles possibilités de lutte contre les embouteillages, notamment dans les zones urbaines. Bien qu'il s'agisse de modes de transports attrayants et plus écologiques, nous devons nous assurer qu'ils sont sûrs. Les villes, en particulier, sont bien placées pour développer les **synergies entre les mesures de sécurité et de durabilité**: par exemple, l'utilisation moins importante de la voiture dans les villes combinée à des environnements plus sûrs pour les piétons et les cyclistes diminuera les émissions de CO₂, améliorera la qualité de l'air, réduira les embouteillages et contribuera au développement d'une population plus active et plus saine. Des synergies similaires peuvent être trouvées pour faciliter un accès sûr et abordable à la mobilité à **tous les membres de la société**, notamment les personnes handicapées et les personnes âgées, ces dernières étant en nombre croissant. Dernier point, mais non des moindres, davantage d'attention doit être accordée aux aspects liés à la question du **genre** dans la sécurité routière (par exemple, un nouvel essai de choc axé sur les systèmes de retenue qui sera mis en œuvre en 2022 utilise également un mannequin de sexe féminin).

La Commission continuera de légiférer si nécessaire, comme par le passé. Nous compléterons ces efforts par des efforts plus intensifs et **coopératifs** en vue de développer des politiques européennes fortes en matière de sécurité routière avec toutes les parties prenantes et nous appuierons sur la recherche et l'innovation pour soutenir, préparer et tester les nouvelles solutions fondées sur des politiques.

Enfin, ces réflexions au niveau de l'UE ont également pour objet de contribuer au **débat mondial sur la sécurité routière** à un moment crucial de la «Décennie d'action pour la sécurité routière» 2010-2020 des Nations-unies, avec les préparatifs pour la troisième conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière à Stockholm (19 et 20 février 2020) qui battent leur plein. Il ne s'agit pas simplement d'établir un nouveau cadre et des objectifs pour la prévention des décès et des blessures sur les routes du monde pour la prochaine décennie, mais d'intégrer davantage la sécurité routière aux objectifs de développement durable.

2. Évolution des orientations politiques de l'UE pour la sécurité routière de 2011 à 2020

Les «orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020»¹⁰ formaient le **cadre de l'action à l'échelle de l'UE** sur la sécurité routière au cours de cette décennie, en gardant à l'esprit que la **compétence de la politique pour la sécurité routière est partagée** entre l'UE et les États membres. Les orientations politiques qui ont défini l'objectif stratégique de réduction de la mortalité routière de 50 % entre 2010 et 2020 comprennent des actions dans **sept domaines clés** (l'éducation et la formation des conducteurs, le contrôle de l'application des règles de circulation, des infrastructures routières plus sûres, des véhicules plus sûrs, les technologies modernes, les services d'urgence et de prise en charge des blessés, les usagers vulnérables).

En 2015, une **évaluation intermédiaire**¹¹ a conclu que le travail de l'UE sur la sécurité routière était dans l'ensemble en bonne voie. L'action à l'échelle de l'UE avait démontré sa valeur ajoutée et était susceptible d'avoir accéléré le changement, notamment dans les États membres dont les niveaux de sécurité routière étaient relativement faibles. Des efforts continus étaient nécessaires pour atteindre l'objectif stratégique, car plusieurs actions devaient encore être réalisées et suivies. Cependant, des actions à l'échelle des États membres présentaient les possibilités d'améliorations rapides les plus élevées, par exemple une meilleure application des règles de sécurité routière, notamment en ciblant les infractions pour excès de vitesse. En constatant que les blessures graves ne diminuaient pas aussi rapidement que les décès (en partie parce que certains décès évités, par exemple grâce à des véhicules plus sûrs et une meilleure administration des soins après collision, augmentent les statistiques sur les blessures graves), l'évaluation a suggéré de compléter l'objectif sur la mortalité par un objectif de réduction spécifique relatif aux blessures graves. Il est également recommandé d'accorder une attention particulière aux mesures pour les usagers de la route vulnérables et de garantir la cohérence avec d'autres objectifs politiques, notamment en ce qui concerne les questions environnementales, économiques, sanitaires et sociales.

Une **étude technique** achevée début 2018¹² a mis à jour cette évaluation intermédiaire et a analysé l'éventail d'activités réalisées tout le long de la période stratégique. Elle a mis en évidence les répercussions attendues des initiatives de l'UE sur les systèmes de freinage avancé et antiblocage des roues pour les motos, sur l'application transfrontalière de la législation concernant les infractions routières et sur le système d'appel d'urgence automatisé eCall. Cependant, elle a également noté que de nombreuses actions étaient encore en cours et peu susceptibles d'avoir des effets importants avant 2020 et que l'application à l'échelle des États membres était variable. En conclusion, l'étude a constaté des «perspectives considérables pour le développement ultérieur des objectifs de sécurité routière de l'UE et de la stratégie fondée sur les objectifs et les preuves» dans le cadre de l'approche globale pour un «système sûr». Elle a recommandé une **focalisation accrue** sur «la prévention et la réduction du nombre de personnes mortellement ou gravement blessées, un cadre d'exécution inclusif et un élargissement de la portée pour se conformer aux autres objectifs sociétaux en vue de développer les capacités et l'investissement dans la sécurité routière». Elle a également recommandé la fixation de nouveaux objectifs intermédiaires sur la voie de «Vision zéro» et l'établissement d'une panoplie d'**indicateurs clés de performance** pour la sécurité routière (**ICP**) au niveau européen directement liés à la prévention des décès et des blessures graves en vue de cibler la stratégie d'intervention et l'exécution.

10 Commission européenne (2010), Communication intitulée «Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020», COM(2010) 389 final.

11 Commission européenne (2015), *Interim evaluation of the Policy orientations on road safety 2011-2020*, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/interim_eval_2011_2020/interim_eval.pdf.

12 Jeanne Breen Consulting (2018), Étude intitulée «Preparatory work for an EU road safety strategy 2020-2030», <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/bd17c6de-6549-11e8-ab9c-01aa75ed71a1>.

3. L'approche pour un «système sûr» à l'échelle de l'UE

Compte tenu de ce qui précède, la Commission a décidé de fonder son **cadre politique en matière de sécurité routière pour la décennie 2021-2030** sur l'approche pour un «système sûr». Cette approche, dérivée des meilleures pratiques européennes et désormais recommandée au niveau mondial par l'Organisation mondiale de la santé, redéfinit la politique en matière de sécurité routière en l'axant sur la prévention des décès et des blessures graves.

3.1 Le «système sûr»

Selon l'approche pour un «système sûr», les décès et blessures graves dus à des collisions routières ne sont pas le prix inévitable de la mobilité. Certes, il y aura toujours des collisions, mais les **décès et blessures graves sont largement évitables**. L'approche pour un «système sûr» aspire à un réseau routier plus clément. Elle accepte que les personnes commettent des erreurs et plaide pour une combinaison hiérarchisée de mesures visant à éviter que ces personnes meurent à la suite de ces erreurs en tenant compte des caractéristiques de la vulnérabilité humaine. Des améliorations dans la construction des véhicules, la modernisation des infrastructures routières et la réduction des vitesses sont trois éléments parmi ceux susceptibles de réduire l'impact des collisions. Conjugués, ils devraient former des couches de protection permettant de garantir que si l'un des éléments est défaillant, un autre le compensera pour éviter le pire. Cette approche implique des actions multisectorielles et multidisciplinaires et la gestion par objectifs, y compris les objectifs situés dans le temps et le suivi des performances.

3.2 Objectifs et suivi des performances

L'ensemble du travail accompli selon l'approche pour un «système sûr» est fondé sur un cadre de performance doté d'une hiérarchie des objectifs. La communication intitulée «L'Europe en mouvement - Une mobilité durable pour l'Europe: sûre, connectée et propre»¹³ de mai 2018 a **confirmé l'objectif à long terme de l'UE** de se rapprocher de zéro décès dans le transport routier d'ici à 2050 et ajouté qu'il doit en être de même pour les blessures graves. Elle a également proposé de **nouveaux objectifs intermédiaires** de réduction de 50% du nombre de décès dus à des accidents de la route entre 2020 et 2030 et de réduction de 50 % du nombre de blessures graves dans la même période, comme recommandé par la déclaration de La Valette.

Afin de mesurer les progrès, les indicateurs les plus fondamentaux – et les plus importants – sont évidemment les indicateurs de résultats sur les décès et les blessures graves, qui continuent d'être surveillés de près. Cependant, comme l'approche pour un «système sûr» s'appuie sur une bien meilleure compréhension des différentes questions qui influencent la performance globale en matière de sécurité, la Commission a élaboré, en étroite coopération avec les experts des États membres, une **première série d'indicateurs clés de performance** (voir le chapitre 4 et l'annexe 1) qui sera complétée et affinée au fil du temps.

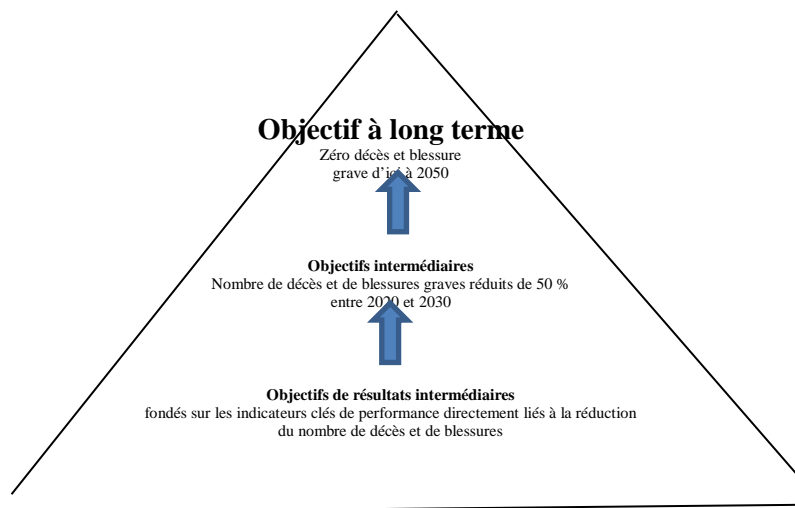
Les États membres communiquent les données nécessaires à la Commission sur la base du volontariat. Le succès de cet exercice reposera ainsi sur la participation sans réserve des États membres, en accord avec le niveau d'ambition exprimé par les ministres des transports de l'UE dans la déclaration de La Valette. En effet, un certain nombre d'États membres utilisent déjà une partie de ces indicateurs, voire tous, dans leurs politiques nationales. Dans tous les cas, différentes options sont proposées pour certains indicateurs en vue de faciliter leur mise en œuvre. Lorsque de grandes disparités existent dans

¹³ Commission européenne (2018), Communication intitulée «L'Europe en mouvement — Une mobilité durable pour l'Europe: sûre, connectée et propre», COM(2018) 293 final.

les approches nationales, nous souhaitons préserver les meilleures pratiques nationales. Nous laissons alors autant que possible aux États membres le soin de préciser la méthodologie, en gardant toutefois à l'esprit que l'objectif est de recueillir des données comparables. En outre, la **Commission fournit un soutien financier aux États membres** pour faciliter leur travail sur la méthodologie et les mesures.¹⁴

La liste initiale d'ICP ne constitue qu'un point de départ. Il s'agira d'un exercice continu – les travaux se poursuivront en vue de développer davantage certains des indicateurs et d'ajouter de nouveaux indicateurs au fil du temps.

Graphique 2 — Hiérarchie des résultats de l'approche pour un «système sûr» au niveau de l'UE



3.3 Responsabilité partagée

Pour que l'approche pour un «système sûr» fonctionne, l'expérience montre qu'il est nécessaire que **tous les acteurs jouent leur rôle** de manière coordonnée. Les autorités publiques de tous les secteurs pertinents pour les objectifs de sécurité routière, y compris le transport et les infrastructures, l'environnement, l'éducation, la police, la santé publique, la justice et le tourisme doivent travailler en étroite collaboration à tous les niveaux. En outre, toutes les parties prenantes jouent des rôles déterminants: l'industrie (y compris les compagnies d'assurance), les associations d'utilisateurs, les ONG, les écoles, les chercheurs et tant d'autres.

Cela vaut également en ce qui concerne une approche pour un «système sûr» au niveau de l'UE. La mise en œuvre du cadre est supervisée par le **groupe à haut niveau pour la sécurité routière**, un groupe constitué de hauts représentants de chacune des administrations nationales, dont le rôle a été renforcé pour inclure des **conseils stratégiques** et des commentaires fréquents fondés sur des méthodes de travail révisées et transparentes. Une réunion du groupe par an est désormais ouverte aux parties prenantes et la Commission prévoit en outre de tenir des conférences sur les résultats tous les deux ans (voir le chapitre 6).

La Commission coordonne également de manière plus systématique au niveau de la direction en impliquant toutes ses directions générales dans les politiques pertinentes pour les objectifs de sécurité routière afin d'orienter le fonctionnement du cadre du cadre et toute initiative politique supplémentaire ultérieure qui en découle.

Afin de réunir les différents axes de travail et d'améliorer la sécurité routière tant au sein de l'UE que dans le monde, la Commissaire européenne chargée des transports a nommé un **Coordinateur européen pour la sécurité routière et les aspects liés de la mobilité durable**.

¹⁴ Le Comité du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) a convenu d'allouer à cette tâche des mesures de soutien au programme d'un montant de 5 millions d'EUR maximum.

Dans sa communication intitulée «L'Europe en mouvement», la Commission a également fait appel aux **engagements volontaires de tous les secteurs** pour être à la hauteur du niveau d'ambition de l'UE. À titre d'exemple, elle a suggéré des contributions que pourraient apporter les fabricants (par exemple, dans le développement et la commercialisation de leurs nouveaux modèles de véhicules), les assureurs (par exemple, adapter la structure des primes), le secteur de l'éducation (par exemple, en intégrant la sécurité routière dans les programmes d'études réguliers), les écoles de conduite (par exemple, en formant les conducteurs et motocyclistes, déjà titulaires d'un permis ou non, aux nouvelles caractéristiques de sécurité des véhicules), les transporteurs, les chauffeurs professionnels, les entreprises de location de voitures et autres entreprises (par exemple, en créant une culture d'entreprise de la sécurité au travail) et les villes (par exemple, par le biais des marchés publics).

En réaction à cet appel, une **coalition de fabricants de véhicules, de fournisseurs automobiles et de clubs automobiles a déjà signé un engagement**¹⁵ en faveur d'une contribution à «Vision zéro» d'ici à 2050, assorti de mesures qui comprennent des campagnes de sensibilisation ciblées et des efforts en matière de recherche visant à apporter les technologies sur le marché et à informer les conducteurs sur l'utilisation efficace des technologies relatives à la sécurité des véhicules.

La Commission donnera de la visibilité à ces engagements dans le cadre de la **charte européenne de la sécurité routière**¹⁶, la plus grande plateforme de la société civile pour la sécurité routière au monde, actuellement en cours de révision.

La Commission a également lancé, en coopération avec le Conseil européen pour la sécurité des transports, le programme d'«**Échange européen en matière de sécurité routière**» (*EU Road Safety Exchange*), un programme de renforcement des capacités et de jumelage qui se concentrerait initialement sur les six États membres de l'UE17 les plus à même d'améliorer leur performance en

La Commission

- a, en étroite coopération avec les États membres, établi une liste d'ICP à mettre en relation avec les résultats visés ;
- a renforcé le mandat du groupe à haut niveau pour la sécurité routière en vue d'inclure des conseils stratégiques et des commentaires fréquents;
- a nommé un Coordinateur européen pour la sécurité routière et les aspects liés de la mobilité durable; et
- met en place un prix «Ville sûre».

Tout au long de la période-cadre, la Commission collaborera de manière proactive avec les États membres et toutes les parties prenantes pour suivre et accélérer les progrès, par exemple en organisant des conférences bisannuelles sur les résultats et en promouvant des engagements volontaires, en particulier dans le contexte d'un renforcement de la charte européenne de la sécurité routière.

matière de sécurité routière, rendu possible par un projet pilote du Parlement européen.

3.4 Fonds accordés par l'UE

¹⁵<https://www.acea.be/press-releases/article/broad-road-safety-coalition-commits-to-work-towards-zero-traffic-fatalities>

¹⁶http://erscharter.eu/node_fr

¹⁷Les États membres participants sont la Roumanie, la Bulgarie, le Portugal, la Grèce, la Pologne et la Lituanie.

Les fonds accordés par l'UE sont un **levier important pour préparer les futures solutions en matière de sécurité routière et accélérer la production de résultats sur la sécurité routière** dans l'UE et notamment dans les pays dont les performances en termes de sécurité routière accusent un retard. Les programmes-cadres européens de recherche et d'innovation répondent aux défis en matière de sécurité routière et les projets de recherche ont sensiblement contribué à l'élaboration de nouvelles solutions¹⁸. Des investissements relativement faibles dans le déploiement de mesures peuvent avoir une incidence considérable, comme l'a montré récemment l'entreprise slovaque chargée des autoroutes qui a amélioré 327 km d'autoroute avec un programme de mesures à faible coût d'une valeur de 40 millions d'EUR. Il est estimé qu'environ 355 décès et blessures graves pourront être évités au cours d'une période de 20 ans grâce à ce programme¹⁹.

Diverses solutions de financement existent déjà, comme les **fonds régionaux** [Fonds européen de développement régional (FEDER) et Fonds de cohésion] et le **mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)**. Ces possibilités n'ont cependant été utilisées que dans une mesure limitée jusqu'à présent. La sensibilisation à ces différents instruments est faible, une situation qui est exacerbée par la complexité des conditions de financement. À plus long terme, il sera important d'assurer la stabilité et la cohérence dans les solutions de financement en vue de la mise à niveau d'infrastructures, d'autres actions de sécurité routière ainsi que du renforcement des capacités.

En mars 2019, en tant que première initiative concrète, la Commission et la Banque européenne d'investissement (BEI) ont lancé la «**Plateforme pour des transports plus sûrs**», un guichet unique pour l'investissement en matière de sécurité routière sous les auspices de la Plateforme européenne de conseil en investissement (EIAH)²⁰. L'information des potentiels bénéficiaires concernant les fonds et les instruments de financement existants, des conseils et une assistance techniques sur mesure en matière de propositions d'investissement, les programmes de suivi et l'identification des besoins d'investissement supplémentaire dans le domaine de la sécurité routière constituent des tâches spécifiques de la plateforme.

En outre, les colégislateurs de l'UE ont convenu de préciser plus clairement dans les futurs instruments l'éligibilité des actions de sécurité routière (**InvestEU21 et le règlement MIE 2**). La Commission a également proposé que la sécurité routière soit incluse en tant que condition préalable dans les règles communes pour les **fonds régionaux** (en cours de négociation au moment de la rédaction du présent document).

¹⁸Entre 2002 et 2017, environ 172 milliards d'EUR ont été dépensés pour la recherche et l'innovation dans le domaine de la sécurité routière. Une liste exhaustive de projets et leurs résultats est disponible dans le rapport TRIMIS sur la sécurité des transports: <https://trimis.ec.europa.eu/content/trip-research-theme-analysis-report-transport-safety>.

¹⁹<https://www.eurorap.org/portfolio-items/before-and-after-study-of-motorway-upgrading-in-slovakia-2016/>

²⁰<https://www.eib.org/fr/press/all/2019-088-safer-transport-platform-eib-and-european-commission-join-forces-to-support-investments-in-transport-safety-with-special-focus-on-roads>

²¹ https://ec.europa.eu/commission/publications/investeu-programme_en

Les financements seront également mis à disposition pour les **recherches supplémentaires** au titre du nouveau programme-cadre européen de recherche et d'innovation «Horizon Europe» (par exemple, des recherches supplémentaires sur la transition sûre vers la mobilité automatisée, sur la sécurité des véhicules et des infrastructures ou sur les nouvelles technologies de dépistage des drogues).

En ce qui concerne **l'habilitation et le financement**, la Commission

- a élaboré de nouvelles mesures pour soutenir le renforcement des capacités à l'échelle des États membres, relatives notamment aux stratégies pour un «système sûr» (méthodologie de mesure des ICP) et un programme de jumelage (Échange européen en matière de sécurité routière);
- continue d'encourager l'utilisation du soutien financier de l'UE à travers les Fonds structurels et d'investissement européens pour mettre à niveau les infrastructures à des fins de sécurité routière, en particulier dans les États membres présentant des résultats en matière de sécurité routière comparativement moins bons, et encourage l'utilisation du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE);
- a établi, en coopération avec la Banque européenne d'investissement, la «Plateforme pour des transports plus sûrs»;
- rationalise et renforce le soutien au financement pour les actions de sécurité routière (y compris, par exemple, les opérations de contrôle transfrontières conjointes dans le domaine de la circulation routière organisées en coopération avec les services de police et la coopération internationale) dans le prochain cadre financier pluriannuel, en gardant à l'esprit la complémentarité des différents instruments de financement; et
- renforce la Recherche et l'innovation nécessaires au développement et à l'application des stratégies pour un «système sûr», notamment dans le contexte du nouveau programme-cadre européen de recherche et d'innovation «Horizon Europe».

4. Principaux domaines d'intervention et mesure

Le principe de la **gestion par objectifs** permet de bien cibler les actions. La Commission facilitera la diffusion des connaissances et des meilleures pratiques et, le cas échéant, contribuera à l'aide de recommandations et/ou d'une législation.

Selon les conseils des experts reconnus et à la suite de la consultation extensive des parties prenantes, la communication intitulée «L'Europe en mouvement» et le plan d'action stratégique proposent une **série de thèmes** pour relever les défis les plus importants en matière de sécurité routière, notamment: (1) la sécurité des infrastructures, (2) la sécurité des véhicules, (3) l'utilisation sûre de la route, y compris la vitesse, l'alcool et les drogues, la distraction au volant et le port d'équipements de protection, (4) les interventions d'urgence. Les questions horizontales essentielles qui jouent un rôle au sein de tous ces thèmes sont le contrôle du respect de la législation et la formation.

4.1 Infrastructures - des routes et bords de route sûrs

On estime que les infrastructures routières et l'environnement des routes sont un élément contribuant dans plus de 30 % des accidents.²² Des routes bien conçues et bien entretenues peuvent réduire la probabilité d'accidents de la route, tandis que les **routes «clémentes»** (routes conçues en fonction des principes relatifs au «système sûr», par exemple avec des barrières de sécurité centrales pour s'assurer que les erreurs de conduite n'aient pas nécessairement des conséquences graves) peuvent atténuer la gravité des accidents qui se produisent.

La **cartographie des risques et la notation de sécurité** systématiques, c'est-à-dire des évaluations *proactives* en plus de l'analyse *réactive* plus traditionnelle des sites présentant une concentration élevée d'accidents («points noirs des accidents»), offrent des outils utiles pour évaluer la qualité de la sécurité du réseau routier et cibler les investissements. Le Programme européen d'évaluation des routes (**EuroRAP**), une organisation internationale à but non lucratif de clubs automobiles, d'autorités routières et de chercheurs, a réalisé des programmes d'évaluation des routes dans plusieurs États membres de l'UE. Ces programmes attribuent des notes de sécurité entre 1 et 5 étoiles aux routes et aux tronçons. Certains États membres ont développé leur propre méthodologie d'évaluation.

Dans une révision récemment adoptée des règles de l'UE sur la sécurité des infrastructures²³, l'UE a exigé la cartographie des risques et la notation de sécurité des routes du réseau transeuropéen stratégique de transport (RTE-T), des autoroutes et des routes principales, sans imposer une méthodologie spécifique. La Commission travaillera toutefois en étroite collaboration avec les experts des États membres en vue de développer une méthodologie commune.

En outre, les règles révisées préparent le terrain à des niveaux plus élevés d'automatisation dans les véhicules en lançant des travaux relatifs à l'élaboration de spécifications pour la **performance des panneaux de signalisation et des marquages**, y compris leur emplacement, leur visibilité et leur caractère rétro réfléchissant. Ce point est déjà important aujourd'hui pour le fonctionnement des systèmes d'aide à la conduite comme l'adaptation intelligente de la vitesse (en cas de panneaux de limitation de vitesse) et l'aide au maintien de la trajectoire (en cas de marquage routier) et prendra plus d'importance au fur et à mesure de l'augmentation du niveau d'automatisation. Selon l'évaluation des répercussions de la Commission, ces nouvelles règles pourraient sauver jusqu'à 3 200 vies et éviter 20 700 blessures graves d'ici à 2030.

En ce qui concerne la **sécurité des infrastructures**, la Commission

- établit un groupe d'experts en vue d'élaborer un cadre pour la classification des routes où la limite de vitesse correspond mieux à la conception et au tracé des routes, conformément à l'approche pour un «système sûr»;
- facilitera l'échange des expériences sur les méthodologies du «système sûr» entre les praticiens (par exemple, dans un Forum d'auditeurs de la sécurité routière européenne);
- publiera les résultats de l'évaluation de la sécurité à l'échelle du réseau (notation de sécurité) que les États membres doivent effectuer d'ici la fin de l'année 2024 conformément à la directive européenne révisée concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières; et
- analysera les besoins supplémentaires de recherche et d'innovation sur la sécurité des infrastructures, par exemple sur les nouvelles technologies pour le suivi de l'état des infrastructures.

Un ICP pour les infrastructures routières devrait prouver la **qualité de la sécurité d'un réseau routier**, indépendamment du comportement de l'utilisateur de la route ou de la technologie du véhicule.

²²Service d'enquête danois sur les accidents de la route (2014), «Why do road traffic accidents happen?»; Elvik, Hove et al. (2012), «The Handbook of Road Safety Measures».

²³Révision de la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (pas encore publiée): https://europa.eu/rapid/press-release_MEX-19-1377_fr.htm

En amont de la notation de sécurité à l'échelle du réseau requise au titre des nouvelles règles de l'UE (avec une première évaluation terminée attendue à la fin de l'année 2024) et en l'absence d'une méthode de notation commune convenue, un tel indicateur s'est avéré difficile à établir et des efforts supplémentaires sont nécessaires pour le définir.

Les services de la Commission collaboreront avec les États membres en vue de définir un indicateur pour les infrastructures sur la base suivante:

ICP pour les infrastructures:

Pourcentage de la distance parcourue sur des routes dont la note de sécurité est supérieure à un seuil convenu.

L'indicateur sera fondé sur un classement des réseaux ou une méthodologie d'évaluation et tiendra compte de la distance parcourue²⁴ ou d'une autre indication pour l'exposition. Il sera révisé à l'occasion d'un travail continu au niveau des experts et finalement remplacé par la notation de sécurité à l'échelle du réseau au titre des nouvelles règles de l'UE sur la sécurité des infrastructures.

4.2 Des véhicules sûrs

L'UE a eu une influence importante en matière d'amélioration de la sécurité des véhicules ces dernières décennies grâce aux modifications successives du règlement général sur la sécurité des véhicules²⁵ et du règlement relatif à la sécurité des piétons²⁶ qui comprennent des exigences obligatoires et essentielles en matière de sécurité pour les véhicules vendus dans l'UE. Les innovations dans le domaine de la **technologie des véhicules** peuvent permettre d'atténuer la gravité des accidents et de réduire leur probabilité à l'aide, d'une part, des caractéristiques de sécurité passive, comme les ceintures de sécurité, les airbags et la résistance générale aux chocs des véhicules, qui protègent les occupants lorsqu'une collision est inévitable et, d'autre part, des caractéristiques de sécurité active, comme le freinage d'urgence, l'adaptation intelligente de la vitesse, le contrôle de la stabilité et l'avertissement de franchissement de ligne, qui peuvent empêcher que les accidents se produisent.

Il convient cependant d'observer qu'outre une législation de l'UE exigeante en matière de sécurité des véhicules, les fabricants de véhicules ont été davantage encouragés à rendre les véhicules encore plus sûrs et à les doter des technologies de sécurité les plus avancées à l'aide de programmes d'évaluation et de notation des nouveaux modèles de voitures particulières, en particulier le programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (Euro NCAP). **Euro NCAP**, géré par des clubs automobiles, des instituts de recherche et des administrations chargées du transport, propose un outil appréciable pour évaluer la qualité globale de la sécurité d'une voiture et une bonne corrélation existe entre les résultats des essais d'Euro NCAP et les résultats en matière d'accidents. D'après la recherche, les voitures qui ont reçu une note de cinq étoiles selon Euro NCAP ont un risque de blessures mortelles 68 % plus faible et un risque de blessures graves 23 % plus faible que les voitures qui ont reçu deux étoiles²⁷.

²⁴De nombreux États membres n'ont pas encore de données sur la «distance parcourue». L'Office européen des statistiques Eurostat travaille à la collecte de ces données.

²⁵Règlement (CE) n° 661/2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés.

²⁶Règlement (CE) n° 78/2009 relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard de la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route.

²⁷Kullgren, Lie, Tingvall (2010), *Comparison between Euro NCAP test results and real-world crash data*, *Traffic Injury Prevention*, 2010 Déc. 11(6):587-93; cité dans Jeanne Breen Consulting (2018), Étude intitulée «Preparatory work for an EU road safety strategy 2020-2030», <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/bd17c6de-6549-11e8-ab9c-01aa75ed71a1>. Les résultats de l'étude restent pertinents même si les notations d'Euro NCAP ont changé entre temps.

Selon des estimations prudentes, le **règlement général sur la sécurité** des véhicules, dans sa version révisée adoptée début 2019²⁸, qui préconise une variété de nouvelles caractéristiques de sécurité avancées (y compris l'adaptation intelligente de la vitesse, le système d'aide au maintien de la trajectoire, les exigences relatives à la vision directe pour les bus et camions), permettra de sauver au moins 7 300 vies et évitera 38 900 blessures graves d'ici à 2030. D'ici à 2037, le nombre de vies sauvées serait de 25 000 et le nombre de blessures graves évitées de 140 000. Ce règlement sera également utile pour l'analyse des accidents puisque tous les nouveaux véhicules devront être munis d'enregistreurs de données d'événements.

Il est également important de souligner que l'industrie doit s'acquitter de son obligation de fournir des produits sûrs aux consommateurs et doit prendre les mesures correctives appropriées lorsqu'un problème lié à la sécurité survient.²⁹ Comme les problèmes liés à la sécurité surviennent souvent après la mise sur le marché, des contrôles techniques réguliers sont importants pour garantir que les consommateurs sont protégés pendant la durée de vie des véhicules.

L'achat de véhicules présente également une opportunité intéressante pour influencer la sécurité routière de manière positive. Cette opportunité est valable pour les propriétaires privés d'importantes flottes de véhicules et les entreprises qui nécessitent des services logistiques, mais également pour les marchés publics. L'UE examine la façon dont elle peut aider financièrement les initiatives de mise à niveau de la sécurité des flottes dans le cadre de la «Plateforme pour des transports plus sûrs» (voir le chapitre 3.4 ci-dessus).

En ce qui concerne la **sécurité des véhicules**, la Commission

- évalue la faisabilité technique et économique d'une modernisation de la flotte existante (en particulier les autobus et les camions) en l'équipant de systèmes avancés d'aide à la conduite;
- collabore avec les États membres, les parties prenantes et la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) sur la mise en œuvre des règles pour le nouveau règlement général sur la sécurité des véhicules;
- collabore avec les États membres pour favoriser les conditions nécessaires au fonctionnement correct de l'adaptation intelligente de la vitesse désactivable, comme prescrit par le règlement général révisé sur la sécurité des véhicules, y compris en ce qui concerne la disponibilité des limites de vitesse au format numérique, et peut envisager pour l'avenir la faisabilité et l'acceptabilité de l'adaptation intelligente de la vitesse non désactivable; et
- encourage les États membres à envisager, tout en préservant la concurrence dans le marché intérieur, des mesures d'incitation nationales pour accélérer l'adoption de technologies éprouvées par divers moyens, y compris les marchés publics, les actions en faveur de déplacements en toute sécurité et les incitations fiscales et d'assurance.

La Commission évaluera la nécessité de nouvelles actions, notamment une éventuelle modification de la réglementation relative aux pneumatiques, pour instaurer des essais d'adhérence des pneumatiques en fin de vie, ou du cadre juridique régissant le contrôle technique des véhicules, en particulier par des actions visant à prévenir toute manipulation frauduleuse des véhicules par les propriétaires/détenteurs, ou encore une meilleure prise en compte des considérations de sécurité dans la législation européenne sur les marchés publics.

²⁸https://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-1793_fr.htm

²⁹Au cours des trois dernières années, le système d'alerte rapide RAPEX a reçu plus de 400 notifications pertinentes par an: http://81.247.254.96/QvAJAXZfc/pendoc.htm?document=Rapid_Alert_System_statistics.qvw&host=QVS@vsrv1463&anonymous=true

Des investissements importants sont désormais consacrés au développement des véhicules connectés et automatisés et à leur interaction avec les autres usagers de la route et les infrastructures routières numériques et physiques. Une **stratégie spécifique de l'UE sur la mobilité connectée et automatisée** a été adoptée dans le cadre du «troisième train de mesures sur la mobilité»³⁰. Ces développements offrent un formidable potentiel de réduction puis d'élimination des erreurs des conducteurs, mais créent également de nouveaux défis comme la cybersécurité et les interactions avec les véhicules «traditionnels» et les autres usagers de la route.

Le nouveau **règlement général sur la sécurité des véhicules** offre désormais un cadre juridique clair pour l'homologation des véhicules automatisés/connectés, le premier au monde. Comme le nouveau règlement ne s'appliquera aux véhicules automatisés qu'à partir de 2022, les services de la Commission ont développé avec les États membres des lignes directrices pour l'homologation de ces véhicules entre-temps³¹.

La Commission met également en place une plateforme européenne pour la coordination des tests à large échelle et des activités préalables au déploiement de la mobilité automatisée/connectée pouvant être utilisée pour les sujets relatifs à la sécurité routière. Les résultats de ce travail seront pris en compte dans le Partenariat européen pour un transport routier sûr et automatisé, défini comme prioritaire dans le processus de planification stratégique du futur programme de recherche et d'innovation «Horizon Europe».

En tenant compte de la complexité des fonctions de conduite automatisées, les autorités des États membres nécessiteront l'accès aux données embarquées pour déterminer la responsabilité en cas d'accident. Par ailleurs, il convient d'envisager si et comment la collecte de données anonymisées sur la performance en matière de sécurité des technologies d'automatisation doit être réglementée afin de permettre la recherche et le développement dans le domaine de la sécurité routière. Cela implique l'accès à des données importantes et des questions de protection. La complexification des **interfaces homme-machine** (IHM) est un autre facteur. Il sera important de garantir que les formations et les qualifications sont mises à jour pour permettre aux conducteurs de conduire les véhicules automatisés qui arriveront sur le marché dans les années à venir.

30Commission européenne (2018), Communication intitulée «En route vers la mobilité automatisée: une stratégie de l'UE pour la mobilité du futur»,

COM(2018) 283 final.

31https://ec.europa.eu/growth/content/guidelines-exemption-procedure-eu-approval-automated-vehicles_fr

En ce qui concerne la **préparation à la mobilité connectée et automatisée**, la Commission

- met en œuvre la stratégie de l'UE sur la mobilité automatisée/connectée.
- a adopté des spécifications sur les systèmes de transport intelligents coopératifs (acte délégué en application de la directive sur les systèmes de transport intelligents), y compris la communication véhicule-à-véhicule et véhicule-à-infrastructure (https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2019-03-13-c-its_fr); et
- travaillera en étroite collaboration avec les différents intervenants pour engager un processus d'élaboration d'un code de conduite pour la transition en toute sécurité aux niveaux supérieurs de l'automatisation, dans lequel les exigences et procédures tiendront dûment compte de considérations de sécurité routière (circulation mixte, interaction avec les autres usagers de la route, transition du contrôle, dégradation des compétences, conduite en convoi, navettes), en particulier en vue d'assurer la cohérence entre les codes de la route nationaux et d'éviter toute non-conformité à la réglementation de l'UE applicable aux véhicules.

Tout au long de la période-cadre, la Commission évaluera la nécessité d'une nouvelle action complémentaire, par exemple pour favoriser l'harmonisation des interfaces homme-machine montées sur les véhicules afin de garantir l'interaction de tous les conducteurs et usagers avec les véhicules sans mise en péril de la sécurité ou pour aborder la question de l'accès aux données embarquées. La Commission évaluera s'il convient de revoir la législation relative au permis de conduire, au contrôle technique, à la formation des chauffeurs professionnels et au temps de conduite afin de prendre en compte l'évolution de la mobilité coopérative, connectée et autonome.

De plus, la Commission encouragera et soutiendra la recherche et l'innovation au sein du nouveau programme-cadre européen de recherche et d'innovation «Horizon Europe» en ce qui concerne l'interaction entre les hommes et la technologie, notamment les interfaces homme-machine et la transition sûre vers l'automatisation. La Commission tiendra compte du contrôle du respect de la réglementation, de la sécurité et du développement ultérieur de la sécurité passive pour les véhicules automatisés et de la sécurité intrinsèque des composants essentiels des véhicules.

À la suite de la discussion avec les experts des États membres, les services de la Commission recueilleront des données pour un ICP relatif à la sécurité des véhicules basé sur la notation

ICP pour la sécurité des véhicules:

Pourcentage de nouvelles voitures particulières dont la note de sécurité Euro NCAP est supérieure ou égale à un seuil prédéfini (par exemple 4 étoiles) – à préciser.

Euro NCAP.

Comme il a été discuté avec les experts des États membres, un indicateur basé sur l'âge de la flotte serait un indicateur supplémentaire utile, notamment pendant la période transitoire. Les services de la Commission continueront de travailler avec les experts des États membres afin d'envisager également

que l'utilisation des données d'essai sur le contrôle technique serve de base à un autre indicateur complémentaire.

4.3 Utilisation sûre de la route

L'utilisation sûre de la route (vitesse, consommation d'alcool ou de drogues, distraction au volant, port de la ceinture de sécurité et utilisation du dispositif de retenue pour enfant, port du casque) est le troisième pilier pour la prévention et la réduction du nombre de morts et de blessés graves dus aux collisions. En relation avec toutes ces questions, le facteur humain joue un rôle crucial en matière de sécurité routière et la Commission collaborera étroitement avec les États membres, car ces questions sont traditionnellement traitées à l'échelle nationale. Il a été prouvé que l'accent mis sur l'éducation générale et la sensibilisation est moins efficace et a moins d'importance dans les approches modernes pour un «système sûr», mais que la délivrance du permis de conduire, l'éducation ciblée et la sensibilisation, soutenues par des régimes forts et durables de mise en conformité et de contrôle du respect de la réglementation, sont autant d'éléments qui jouent un rôle important quand il s'agit de donner aux usagers de la route la **capacité et la volonté d'utiliser les routes et les véhicules en toute sécurité**.

La directive de l'UE relative au permis de conduire³², qui a établi un modèle de permis de conduire européen harmonisé et introduit des exigences minimales pour l'obtention du permis de conduire, est l'un des instruments les plus tangibles et les mieux connus de la politique de l'UE en matière de sécurité routière. Conjointement avec la directive récemment modernisée sur la formation des conducteurs professionnels³³, elles forment un cadre relatif à la délivrance des permis et à la formation qui doit être actualisé en fonction des développements de la technologie des véhicules et des infrastructures.

Les règles comme les limites de vitesse et celles relatives au taux d'alcoolémie, ainsi que le contrôle du respect de la réglementation, relèvent de la compétence des États membres, même si la responsabilité de la détermination des limites de vitesse sur les routes autres que les autoroutes ou les routes urbaines est souvent laissée aux régions ou aux autorités municipales. Cependant, il peut exister une dimension européenne importante - l'UE a développé une législation pour faciliter la poursuite des auteurs d'infractions routières d'un autre État membre dans celui où ils ont commis l'infraction. Les conducteurs qui ne résident pas dans l'UE représentent environ 5 % du trafic, mais environ 15 % des infractions. La réglementation actuelle sur l'**application transfrontalière de la législation**³⁴, qui lutte contre les infractions les plus importantes, y compris les excès de vitesse, le non-respect des feux rouges, le non-port de la ceinture de sécurité et l'alcool au volant, est limitée à l'échange d'informations entre les autorités sur les infractions commises à l'étranger. Les services de la Commission évaluent actuellement la façon dont cette application peut être améliorée. Il convient également d'examiner si la reconnaissance mutuelle des déchéances du droit de conduire et des points de pénalité (lorsqu'un système de points de pénalité existe) est faisable et ajoute de la valeur.

4.3.1 Vitesse de sécurité

Environ un tiers des accidents mortels sont (partiellement) causés par une **vitesse excessive ou inappropriée**³⁵. Selon des travaux de recherche, le risque d'être impliqué dans un accident est 12,8 fois plus important en cas d'excès de vitesse que lorsque la limitation de vitesse est respectée³⁶, et les accidents sont bien plus graves à vitesse élevée qu'à vitesse modérée. Selon les résultats de la

³²Directive 2006/126/CE relative au permis de conduire.

³³Directive 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil (JO L 226 du 10.9.2003, p. 4).

³⁴Directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

³⁵OCDE/CEMT (2006): Speed management.

³⁶Dingus et al (2016): Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data.

recherche³⁷, le Conseil européen pour la sécurité des transports a calculé que si la vitesse moyenne baissait de seulement 1 km/h sur toutes les routes de l'UE, plus de 2 200 décès dus à des accidents de la route pourraient être évités chaque année.

Le taux de respect des limites de vitesse ne peut pas être facilement comparé entre les différents États membres, mais étant donné son importance et selon les résultats du travail avec les experts des États membres, les services de la Commission recueilleront des données pour un ICP relatif à la vitesse basé sur des observations objectives.

ICP pour la vitesse:

Pourcentage de véhicules circulant dans le respect des limites de vitesse.

4.3.2 Sobriété au volant (alcool et drogues)

Le problème de l'**alcool au volant** est difficile à quantifier (les méthodes de collecte de données varient considérablement), mais il est réaliste d'estimer que l'alcool est impliqué dans environ 25 % de tous les décès dus à des accidents de la route³⁸.

L'ampleur de l'**influence des drogues** est encore plus difficile à déterminer, car il n'existe aucune méthode de test harmonisée et les données ne sont pas encore systématiquement recueillies. Cependant, il a été prouvé que la conduite sous l'influence de certains médicaments sous prescription et de drogues illégales peut multiplier le risque d'accident d'un facteur 2 à un facteur 739.

La Commission recommande actuellement un **taux maximal d'alcool (TA) dans le sang autorisé** de 0,5 % pour les conducteurs⁴⁰. Certains États membres et organisations de sécurité ont demandé la révision de ce taux pour permettre une harmonisation plus importante et éventuellement pour tenir compte des principaux groupes à risque comme les conducteurs professionnels ou les jeunes conducteurs.

Il est convenu qu'un ICP sur la conduite sous l'influence de drogues est très important, mais pas encore faisable. Il reste encore beaucoup de travail à réaliser sur les procédures de dépistage des drogues en raison du nombre de substances psychoactives (légal et illégal) à détecter. Il existe également des questions de coûts et de grandes divergences de pratiques entre les États membres. Le travail doit continuer, mais la Commission n'a pas encore établi d'ICP à ce stade.

Un ICP pour la conduite sous l'influence de l'alcool semble plus envisageable, mais il existe tout de même des divergences importantes quant à la méthodologie. Un ICP basé sur des contrôles aléatoires du taux d'alcool dans le sang est l'option privilégiée, car il est généralement admis qu'ils fournissent une image précise de la situation. Cependant, les contrôles aléatoires étant onéreux et interdits dans certains États membres, les résultats des éthylotests effectués en vertu de mesures coercitives sont considérés comme la seconde meilleure option. Si aucune de ces deux options n'est réalisable pour des

³⁷Elvik et al. (2019): Elvik R, Vadeby A, Hels T et van Schagen I (2019) Updated estimates of the relationship between speed and road safety at the aggregate and individual levels. (Estimations à jour de la relation entre la vitesse et la sécurité routière aux niveaux global et individuel).

³⁸À la suite d'accidents où au moins l'une des parties impliquées était sous l'influence de l'alcool; Commission européenne (2014) Étude sur la prévention de l'alcool au volant par l'utilisation d'éthylotests antidémarrage, rapport final.

³⁹Rapport final du projet DRUID (2012) (http://www.emcdda.europa.eu/publications/thematic-papers/druid_fr).

⁴⁰Recommandation de la Commission du 17 janvier 2001 concernant le taux maximal d'alcool (TA) dans le sang autorisé pour les conducteurs de véhicules à moteur.

raisons objectives, les données sur les comportements autodéclarés basées sur des enquêtes anonymes peuvent également être acceptées.

ICP pour la sobriété au volant:

Pourcentage de conducteurs dont le taux d'alcool dans le sang (TA) est inférieur à la limite légale.

4.3.3 Prévention de la distraction au volant

Un nombre croissant de preuves indique que la **distraction** au volant, notamment par des appareils mobiles comme les smartphones, mais également les systèmes électroniques intégrés aux véhicules, est une cause importante d'accident. D'après la recherche, le risque d'être impliqué dans un accident est multiplié par 12,2 lorsque le conducteur passe un appel et de 6,1 lorsqu'il envoie un message⁴¹. Il a été constaté que la distraction est un facteur dans 10 à 30 % des accidents de la route et les autorités espagnoles ont indiqué qu'elle a dépassé la vitesse et l'alcool, les facteurs de risque les plus importants, en 2017⁴². Davantage de recherche est cependant nécessaire pour connaître l'ampleur du problème (et la façon de le régler). En revanche, les premières étapes sont en cours. D'un point de vue technique, le règlement général révisé sur la sécurité des véhicules introduira des systèmes d'alerte en cas de somnolence et de distraction du conducteur, qui évaluent sa vigilance et l'avertissent si nécessaire, à installer obligatoirement dans les véhicules.

Comme l'utilisation accrue des **appareils mobiles**, principalement des smartphones et notamment l'utilisation d'applications de messageries, a conduit à une forte augmentation de l'importance de la distraction en tant que facteur d'accidents, l'utilisation d'un appareil portable au volant a été choisie en tant qu'indicateur simple et mesurable pour évaluer le problème de la distraction des conducteurs aux fins de la définition d'un ICP⁴³.

ICP pour la distraction du conducteur:

Pourcentage de conducteurs qui n'utilisent pas d'appareil portable.

4.3.4 Utilisation de ceintures de sécurité, de systèmes de retenue pour enfants et d'équipements de protection

Une estimation fondée sur les données de la base de données européenne CARE⁴⁴ a révélé qu'environ 5 700 vies sont déjà sauvées tous les ans dans l'UE par les ceintures de sécurité et les retenues pour enfants et qu'environ 2 800 vies supplémentaires pourraient être sauvées si tous les occupants du véhicule portaient des ceintures de sécurité. Comme établi par la législation de l'UE⁴⁵, le port de la

⁴¹Dingus et al (2016): Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data.

⁴²<http://www.dgt.es/Galerias/prensa/2018/09/NP-campana-de-distracciones.pdf>.

⁴³Une formulation négative (pourcentage de conducteurs qui n'utilisent PAS d'appareil portable) a été choisie pour éviter toute confusion avec les autres indicateurs dans les résultats.

⁴⁴https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics_fr.

⁴⁵Directive 2003/20/CE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes.

ceinture de sécurité dans les autocars est obligatoire; cependant, certaines études⁴⁶ prouvent que cette règle est très peu respectée.

Le port de **casques** par les motocyclistes et cyclomotoristes peut très largement réduire les blessures mortelles. Il est estimé que si tous les conducteurs de deux-roues à moteur portaient un casque, 206 vies pourraient être sauvées par an⁴⁷.

Les avis relatifs au caractère obligatoire ou facultatif du **port du casque pour les cyclistes** divergent, y compris entre les États membres. Dans certains États membres, les casques sont obligatoires pour les enfants. Des preuves solides attestent toutefois de son efficacité: la recherche a prouvé que les casques peuvent réduire les blessures graves et mortelles à la tête d'environ deux tiers (les décès sont réduits de 65 % et les blessures graves à la tête de 69 %) ⁴⁸.

Les deux ICP suivants seront utilisés dans ce domaine:

ICP pour l'utilisation de ceintures de sécurité et de systèmes de retenue pour enfants:

Pourcentage d'occupants d'un véhicule qui utilisent correctement la ceinture de sécurité ou le système de retenue pour enfants.

ICP pour les équipements de protection:

Pourcentage de conducteurs de deux-roues à moteur et de cyclistes qui portent un casque de protection.

4.3.5 Nouveaux modèles de mobilité et changements démographiques

Les **modèles de mobilité** vivent actuellement un changement profond. Un nombre croissant de personnes décident de **faire du vélo** (y compris avec un vélo électrique) et de **marcher**, que ce soit pour des considérations d'ordre environnemental ou des raisons de santé ou de maintien en forme. Les usagers vulnérables et non protégés sont alors plus nombreux sur les routes. Des politiques plus solides et actives sur la mobilité, notamment dans les zones urbaines, peuvent réellement changer la donne en ce qui concerne la diminution des émissions de CO₂, l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des embouteillages. Cependant, des mesures qui encouragent ces choix en matière de mobilité doivent également systématiquement tenir compte des considérations de sécurité.

Les formes partagées de transport individuel (les systèmes de voitures ou de vélos partagés) augmentent les choix en matière de mobilité et – notamment parce que le partage de voiture se concentre de plus en plus sur les véhicules électriques – auront des effets bénéfiques sur l'environnement. Il existe cependant des défis: les voitures partagées peuvent être équipées de caractéristiques de sécurité avec lesquelles les conducteurs ne sont pas familiers, leur effet sur la sécurité doit encore être déterminé. Leur utilisation par certains groupes d'utilisateurs (notamment les familles) est entravée si les voitures ne sont pas équipées de systèmes de retenue pour enfants. En revanche, les flottes de voitures partagées, plus récentes et mieux entretenues que les voitures privées ordinaires, soutiennent les objectifs en matière de sécurité routière.

Un nouveau défi, notamment dans les environnements urbains, est la prolifération des **systèmes de partage «en libre-service sans station»** pour les vélos (électriques et conventionnels) et les trottinettes électriques – permettant aux usagers de laisser les vélos et les trottinettes à l'endroit qui

⁴⁶Fundación MAPFRE (2017), Rapport sur le port de la ceinture de sécurité dans les bus (seulement en espagnol), <https://www.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/consulta/registro.cmd?id=159788>.

⁴⁷Jeanne Breen Consulting (2018).

⁴⁸Olivier, Creighton (2016), *Bicycle helmets and helmet use: a systematic review and meta-analysis*, International Journal of Epidemiology.

leur convient. S'ils enrichissent le mélange en matière de mobilité dans les villes, les États membres et les autorités ont actuellement du mal à trouver la bonne base pour leur utilisation d'une façon qui promeut des formes innovantes de mobilité urbaine tout en garantissant la sécurité. Il n'existe actuellement aucune initiative concrète de l'UE dans ce domaine, mais la Commission facilite l'échange d'expérience entre les autorités des États membres et envisage la façon de garantir un cadre sûr pour leur utilisation.

En raison des changements démographiques, un nombre croissant de **personnes âgées** ont besoin de formes sûres de mobilité. La mobilité sûre doit également être inclusive pour répondre aux besoins des personnes handicapées.

Enfin et surtout, la **sécurité au travail** est un aspect particulièrement important pour les transporteurs et les autres entreprises liées au transport.

En ce qui concerne l'**utilisation sûre de la route**, la Commission

- a lancé la mise à jour du règlement CEE-ONU en rendant obligatoire le rappel du port de la ceinture de sécurité pour tous les sièges avant et arrière dans les voitures particulières et les camionnettes et pour tous les sièges arrière dans les camions et les bus;
- évalue les options permettant d'améliorer l'efficacité de la directive sur l'application transfrontalière de la législation concernant les infractions en matière de sécurité routière, sur la base d'une évaluation réalisée en 2016;
- évalue une possible révision de la directive européenne sur les permis de conduire et une possible initiative législative sur la reconnaissance mutuelle des déchéances du droit de conduire;
- évalue les modalités du renforcement de la recommandation de l'UE sur le taux maximal d'alcool dans le sang autorisé, en vue par exemple de recommander des limites plus strictes pour les conducteurs professionnels et/ou les conducteurs débutants et de donner des orientations sur l'utilisation des éthylotests antidémarrage.

La Commission encouragera et soutiendra la recherche dans le contexte du futur programme-cadre européen de recherche et d'innovation «Horizon Europe» sur la mise au point de méthodes d'essai et d'outils moins onéreux de détection des drogues, ainsi que sur l'évaluation automatique de l'aptitude à conduire et la prévention de l'inattention, y compris la distraction par des systèmes électroniques intégrés dans des véhicules. Elle évaluera la nécessité d'imposer les rappels de port de la ceinture de sécurité électroniques individuels dans les autocars et d'élaborer un code de bonne pratique avec les acteurs du secteur pour faire en sorte que les téléphones et systèmes d'information embarqués dans les voitures soient conçus de façon à permettre une utilisation sûre. La Commission examinera la nécessité d'actions supplémentaires, par exemple en ce qui concerne la définition de la notion de «vitesse de sécurité» et son application, les vêtements de protection pour les conducteurs de deux-roues, y compris le port du casque par les cyclistes et de vêtements de protection par les motocyclistes et/ou la délivrance de permis progressifs pour les conducteurs novices.

En outre, elle examinera les aspects de la sécurité routière liés à la planification de la mobilité urbaine, à la sécurité au travail, à l'aptitude à conduire et à rouler à vélo ainsi que de nouveaux modèles commerciaux dans le domaine du transport personnel. La Commission encouragera et soutiendra également la recherche et l'innovation dans le contexte du prochain programme-cadre européen de recherche et d'innovation «Horizon Europe» afin d'éclairer l'action publique en matière de sécurité routière, y compris en ce qui concerne les nouveaux modèles de mobilité et les changements sociétaux.

4.4 Des interventions d'urgence rapides et efficaces

Environ 50 % des décès dus à des accidents de la route surviennent en quelques minutes sur les lieux ou pendant le trajet et avant l'arrivée à l'hôpital. Pour les patients conduits à l'hôpital, 15 % des décès surviennent dans les quatre heures qui suivent l'accident et 35 % plus de quatre heures après⁴⁹. L'administration de soins après une collision (traumatisme), ou la gestion des traumatismes, fait référence au traitement médical initial fourni après une collision, qu'il soit administré sur les lieux, pendant le transport vers un centre médical ou par la suite. **L'administration de soins efficaces après une collision**, qui suppose un transport rapide vers l'installation correcte par du personnel qualifié, réduit les conséquences des lésions corporelles. La recherche indique que la réduction du temps entre l'accident et l'arrivée des services médicaux d'urgence de 25 à 15 minutes pourrait réduire le nombre de décès d'un tiers⁵⁰ et que la formation systématique des équipes de secours et d'ambulanciers pourrait réduire le temps d'extraction des victimes d'accident coincées dans une voiture ou un camion de 40 à 50 %⁵¹.

Dans ce contexte, la Commission surveille étroitement les effets du déploiement du système **eCall**⁵², l'appel d'urgence automatisé qui s'active en cas d'accident.

En ce qui concerne **l'administration de soins après une collision**, la Commission

- évalue les effets du système eCall et évaluera l'éventuelle extension de son application à d'autres catégories de véhicules (poids lourds, autobus et autocars, motos et tracteurs agricoles);
- facilite des contacts plus étroits entre les autorités de sécurité routière et le secteur de la santé pour continuer d'évaluer les pratiques et les besoins de recherche (par exemple sur la façon d'améliorer le diagnostic sur les lieux et les systèmes et normes de communication pour les services d'urgence, la poursuite du développement des procédures de secours, la façon de garantir le traitement des blessures par un personnel qualifié dans des installations médicales appropriées, la façon de transporter plus rapidement les blessés dans les services d'urgence ou les soins médicaux sur les lieux de l'accident, par exemple à l'aide de drones).

À la suite du travail technique des services de la Commission réalisé avec les experts des États membres, l'ICP suivant sera utilisé:

ICP pour l'administration de soins après une collision:

Temps écoulé en minutes et en secondes après l'appel d'urgence qui suit une collision entraînant des lésions corporelles et l'arrivée des services d'urgence sur les lieux.

⁴⁹Commission européenne (2018), *ERSO Synthesis on post-impact care*.

⁵⁰Sánchez-Mangas, García-Ferrer, de Juan, Arroyo (2010), *The probability of death in road traffic accidents*. How important is a quick medical response? *Accident Analysis and Prevention* 42 (2010) 1048.

⁵¹Commission européenne (2018), *ERSO Synthesis on post-impact care*.

⁵²https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_fr.

5. Le tableau global plus large et le rôle de l'UE

L'UE est dotée des routes les plus sûres au monde avec seulement 2 % des 1,35 millions de décès totaux estimés. Bien que de nombreux efforts restent encore à fournir, il est important de réfléchir aux endroits où les initiatives à tous les niveaux ont eu les impacts les plus importants ces dernières décennies et aux endroits où l'expérience européenne pourrait être la plus utile dans les autres régions du monde. L'approche de la gestion choisie pour le cadre de l'UE en matière de sécurité routière, le choix des ICP et les indicateurs sous-jacents sont compris.

La Commission a eu tendance à se concentrer sur les **voisins immédiats** de l'Union, en particulier les pays des Balkans occidentaux et du Partenariat oriental. Les deux régions ont déjà signé les déclarations en matière de sécurité routière en 2018 et l'UE soutient leur application. Nous sommes désormais de plus en plus conscients de notre rôle mondial. La sécurité routière est l'un des domaines choisis pour la **coopération accrue avec le continent africain** dans le cadre d'un groupe de travail «transport» UE-Afrique⁵³, organisé conjointement par la Commission européenne et la Commission de l'Union africaine. Trois réunions du groupe sur la sécurité routière sont tenues en 2019 qui devraient aboutir à des recommandations concrètes pour la coopération ultérieure. Conformément la stratégie visant à relier l'Europe à l'Asie, la Commission promeut la sécurité routière en partageant les meilleures pratiques et les solutions les plus appropriées pour réduire les décès et les blessures dus aux accidents de la route dans son engagement avec les pays d'Asie⁵⁴. La collaboration avec les **pays de l'ASEAN** a été étroite en 2019 à l'aide du projet E-READI⁵⁵.

L'UE contribue au **Fonds d'affectation spéciale des Nations unies pour la sécurité routière** créé récemment et occupe un siège dans son Conseil d'orientation.

En outre, les réflexions sur le rôle de l'UE en matière de sécurité routière signifient également l'évaluation de son rôle vis-à-vis des Nations unies et en particulier de la **Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU)**. L'UE parle déjà d'une seule voix en ce qui concerne les règlements sur les véhicules (forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules, groupe de travail 29), est une partie contractante à deux règlements concernant les véhicules⁵⁶ et a activement participé à la mise en place d'un groupe de travail dédié aux véhicules automatisés et connectés (Groupe de travail sur les véhicules automatisés/autonomes et connectés, GRVA). La façon dont le rôle de l'UE peut être renforcé doit être évaluée étant donné, notamment, qu'un amendement éventuel des Conventions de Vienne et de Genève sur la circulation routière en relation avec le déploiement de l'automatisation est actuellement en cours de discussion dans le Forum mondial de la sécurité routière (GT1) de la CEE-ONU.

La **conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière** à Stockholm en février 2020 offre une opportunité importante pour faire le point sur la «Décennie d'action pour la sécurité routière des Nations unies» actuelle et développer des orientations pour la prochaine décennie, y compris les objectifs mondiaux. Dans le cadre des Objectifs de développement durable (ODD), l'objectif 3.6 des ODD vise à diminuer de moitié le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route d'ici à 2020 et l'objectif 11.2 des ODD met l'accent sur la fourniture de systèmes de transports sûrs et viables pour tous dans le milieu urbain et l'amélioration de la sécurité routière et accorde une attention particulière aux groupes essentiels comme les enfants et les personnes en situation vulnérable.

En raison de l'ampleur du problème lié à la sécurité routière dans le monde, un nouvel objectif ambitieux, mondial et à moyen terme sera nécessaire. La façon de lier les objectifs en matière de

⁵³https://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/2019-01-24-africa-europe-alliance_fr.

⁵⁴<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018JC0031&from=fr>.

⁵⁵https://ec.europa.eu/europeaid/enhanced-regional-eu-asean-dialogue-instrument-e-readi-action-document_en.

⁵⁶Voir les décisions du Conseil 97/836/CE et 2000/125/EC.

sécurité routière avec les autres objectifs de développement est une autre question essentielle, notamment en ce qui concerne la durabilité et la santé humaine, pour ne citer que deux exemples.

En ce qui concerne les **activités relatives à la sécurité routière hors de l'UE**, la Commission

contribue au Fonds d'affectation spéciale des Nations unies pour la sécurité routière créé récemment et occupe un siège dans son Conseil d'orientation;

- coorganise, avec la Commission de l'Union africaine, le groupe sur la sécurité routière du groupe de travail «transport» UE-Afrique;
- développera davantage la coopération en matière de sécurité routière avec les voisins de l'UE, en particulier les pays des Balkans occidentaux et du partenariat oriental, en s'appuyant sur les déclarations en la matière adoptées en 2018, notamment en partageant la bonne pratique et en soutenant le renforcement des capacités;
- continuera de faire progresser les règlements sur les véhicules dans la CEE-ONU, comme l'exige le nouveau règlement général sur la sécurité des véhicules;
- évalue les modalités d'une coordination renforcée des règles de circulation (Conventions des Nations unies de Genève et de Vienne), y compris à l'échelon de l'UE, de sorte que les règles de circulation puissent être adaptées de façon harmonisée à la mobilité coopérative, connectée et autonome; et
- analysera les recherches et les innovations au sein du prochain programme-cadre européen de recherche et d'innovation «Horizon Europe» qui pourront contribuer à améliorer radicalement la sécurité routière en dehors de l'UE, notamment dans les pays en développement.

6. Suivi et réexamen

Les huit ICP initiaux décrits ci-dessus, conjointement avec les indicateurs de résultats sur les décès et les blessures graves, formeront une **base pour suivre les progrès accomplis** dans le travail commun sur la sécurité routière à l'échelle de l'UE, des États membres, régionale et locale. Les États membres pourront commencer à recueillir des données en 2020, année qui sera considérée comme l'année de référence pour la valeur des indicateurs. À partir de 2020, la Commission analysera les données avec les experts des États membres et les communiquera à partir de 2021. Le travail se poursuivra pour **renforcer les ICP existants** et en développer de nouveaux.

En guise de prochaine étape, la Commission travaillera avec les États membres sur les **objectifs de résultats** fondés sur les indicateurs, dans la mesure du possible. Ce travail doit tenir compte du fait que les résultats ne seront pas comparables entre les États membres dont la législation nationale diffère (par exemple, des limites différentes quant au taux d'alcool dans le sang, le caractère obligatoire ou facultatif du port du casque pour les cyclistes).

Les progrès seront en premier lieu suivis par le **groupe à haut niveau pour la sécurité routière**. La Commission a commencé à ouvrir une réunion par an du groupe aux **parties prenantes** en vue de garantir la transparence et le caractère inclusif du travail du groupe et de bénéficier de la meilleure contribution possible lors de la prise de décision.

En outre, la Commission organisera tous les deux ans des **conférences de résultats** ouvertes aux parties prenantes publiques et privées qui donneront l'occasion de faire le point sur les progrès accomplis et qui offriront aux participants un forum d'analyse et d'échange.

ANNEXE: Liste des ICP et méthodologie de base

Indicateur		Définition
1	Vitesse	Pourcentage de véhicules circulant dans le respect des limites de vitesse
2	Ceinture de sécurité	Pourcentage d'occupants d'un véhicule qui utilisent correctement la ceinture de sécurité ou le système de retenue pour enfants
3	Équipements de protection	Pourcentage de conducteurs de deux-roues à moteur et de cyclistes qui portent un casque de protection
4	Alcool	Pourcentage de conducteurs dont le taux d'alcool dans le sang (TA) est inférieur à la limite légale
5	Distraction	Pourcentage de conducteurs qui n'utilisent PAS d'appareil portable
6	Sécurité des véhicules	Pourcentage de nouvelles voitures particulières dont la note de sécurité Euro NCAP est supérieure ou égale à un seuil prédéfini*
7	Infrastructure	Pourcentage de la distance parcourue sur des routes dont la note de sécurité est supérieure à un seuil convenu*
8	Administration de soins après une collision	Temps écoulé en minutes et en secondes après l'appel d'urgence qui suit une collision entraînant des lésions corporelles et l'arrivée des services d'urgence sur les lieux de la collision

* Des définitions complémentaires sont prévues pour cet ICP.

Considérations générales

Un certain nombre des considérations méthodologiques détaillées ci-dessous s'appliquent à tous les indicateurs:

- Couverture géographique: L'indicateur doit en principe être représentatif de l'ensemble du territoire de l'État membre. S'il existe des exceptions (par exemple pour les îles), elles doivent être précisément définies et communiquées à la Commission par les États membres concernés.
- Prise d'échantillons: lorsque la prise d'échantillons est utilisée pour calculer la valeur de l'indicateur, les États membres peuvent définir leur propre méthode d'échantillonnage. De toute évidence, au fil du temps, il sera utile pour les États membres de collaborer avec la Commission pour mettre au point des bases communes pour la prise d'échantillons. Entre-temps, elle doit être basée sur des techniques statistiques bien établies visant à obtenir un résultat réellement représentatif - par exemple:
 - La prise d'échantillons doit être aussi aléatoire que possible (il appartiendrait aux États membres de décider la méthodologie précise)
 - Taille de l'échantillon: Les États membres décident de la taille nécessaire.
 - Si des méthodes d'agrégation sont utilisées, elles doivent aspirer à pondérer les résultats en fonction des distances parcourues.
- Relation entre les indicateurs et les règles de circulation:

Il convient de souligner que certains indicateurs font référence à un comportement réglementé par les règles de la circulation alors que dans un certain nombre de cas, les lois divergent entre les États membres. Par exemple, les limites quant au taux d'alcool dans le sang (TA) sont différentes, ce qui doit être pris en compte lors de la consultation des résultats. Le port d'un casque par les cyclistes est un exemple analogue, car il ne s'agit généralement pas d'une obligation, sauf dans certains cas pour les enfants. D'autres domaines, comme la note de sécurité des véhicules supérieure à un minimum en matière de réception par type, ne sont pas liés à des obligations légales.

Dans tous les cas, une note méthodologique sera jointe aux indicateurs de résultats pour clarifier cette situation.

ICP 1. Indicateur clé de performance pour la vitesse

Raisonnement

La vitesse est très régulièrement citée comme l'un des facteurs de collision les plus communs et est liée tant à la survenance qu'à la gravité de la collision.

Définition

- **Pourcentage de véhicules circulant dans le respect des limites de vitesse.**

Méthodologie

Aspects méthodologiques	
Aspect	Exigences méthodologiques minimales
Couverture du type de route	L'indicateur doit couvrir les autoroutes, les routes rurales autres que les autoroutes et les routes urbaines. Les résultats doivent être présentés séparément pour les trois différents types de routes.
Type de véhicule	L'indicateur doit au moins comprendre les véhicules particuliers (voitures). Les bus et les véhicules utilitaires [légers (moins de 3,5 t) et lourds (plus de 3,5 t)] et les deux-roues à moteur sont facultatifs dans un premier temps (les résultats doivent être présentés séparément pour chaque type de véhicule dans la mesure du possible).
Lieux	Les États membres décident des lieux où sont effectuées les mesures, mais celles-ci ne doivent pas être faites près de caméras de sécurité, que celles-ci soient fixes ou mobiles. Le choix des lieux doit, dans la mesure du possible, être basé sur un échantillonnage aléatoire et doit dans tous les cas garantir que les échantillons sont représentatifs.
Moment de la journée	Tous les États membres doivent élaborer l'indicateur pour les heures de la journée où le trafic est fluide; l'indicateur de nuit doit être facultatif en raison de son coût plus élevé. Les résultats doivent être présentés séparément pour le jour et la nuit.
Jour de la semaine	Les mesures doivent être réalisées les mardis, mercredis ou les jeudis. Les mesures prises le weekend sont également possibles, mais facultatives, et doivent être présentées séparément le cas échéant.
Mois	Il est préférable de réaliser les mesures à la fin du printemps et/ou au début de l'automne.
Météorologie	Les mesures ne doivent pas être prises lorsque les conditions climatiques sont mauvaises (fortes précipitations, neige, verglas, vents forts ou brouillard). Les États membres définiront les critères d'exclusion et les communiqueront avec les données.

Aspects méthodologiques	
Aspect	Exigences méthodologiques minimales
Tolérance	Aucune tolérance (au-delà de la marge d'erreur de l'appareil de mesure), c'est-à-dire que les valeurs enregistrées doivent correspondre aux valeurs mesurées par le dispositif.

ICP 2. Indicateur clé de performance pour l'utilisation de ceintures de sécurité et de systèmes de retenue pour enfants

Raisonnement

L'utilisation de la ceinture de sécurité et des systèmes de retenue pour enfants est un élément essentiel de la sécurité passive. Une part importante des occupants mortellement ou grièvement blessés des véhicules n'a pas correctement utilisé la ceinture de sécurité ou le système de retenue pour enfants.

Définition de l'ICP pour les systèmes de sécurité et de retenue pour enfants

- **Pourcentage d'occupants d'un véhicule qui utilisent correctement la ceinture de sécurité ou le système de retenue pour enfants.**

Méthodologie

Aspects méthodologiques	
Aspect	Exigences méthodologiques minimales
Méthodes de collecte des données	Observation directe (à l'aide de caméras lorsque cela est approprié).
Couverture du type de route	L'indicateur doit couvrir les autoroutes, les routes non urbaines et urbaines. Les résultats peuvent être présentés séparément pour les trois différents types de routes le cas échéant.
Type de véhicule	L'indicateur doit au moins comprendre les voitures particulières et, dans la mesure du possible, les véhicules utilitaires (les résultats doivent être présentés séparément).
Sièges avant et arrière	Pour les voitures particulières, les résultats doivent être présentés séparément pour les sièges avant et arrière.
Ceintures de sécurité vs systèmes de retenue pour enfants	La ceinture de sécurité et les systèmes de retenue pour enfants doivent être distingués dans la collecte de données.
Lieu	Prise d'échantillons aléatoire (les États membres décident de la méthodologie).
Moment de la journée	Les observations doivent se dérouler à la lumière du jour.
Jour de la semaine	Des observations distinctes pour les jours de la semaine et le weekend, les données doivent être présentées séparément.
Mois	Fin du printemps, début de l'automne.

ICP 3. Indicateur clé de performance pour le port d'équipements de protection

Raisonnement

Le port d'un casque de protection est souvent cité comme une mesure de sécurité passive essentielle pour les conducteurs de deux-roues à moteur (pour lesquels il est obligatoire) et pour les cyclistes.

Définition de l'ICP des équipements de protection

- **Pourcentage de conducteurs de deux-roues à moteur et de cyclistes qui portent un casque de protection.**

Méthodologie

Aspects méthodologiques	
Aspect	Exigences méthodologiques minimales
Méthodes de collecte des données	Observation directe, à l'aide de caméras lorsque cela est approprié.
Couverture du type de route	L'indicateur doit couvrir les autoroutes, les routes rurales autres que les autoroutes et les zones urbaines. Les résultats peuvent être présentés séparément pour les trois différents types de routes.
Type de véhicule	L'indicateur doit comprendre les conducteurs (et les passagers) des deux-roues à moteur (motos et cyclomoteurs) et les cyclistes (y compris ceux qui utilisent des vélos à assistance électrique). Les résultats doivent être ventilés pour le conducteur et les passagers. Les résultats pour les vélos doivent être présentés séparément. Lorsqu'elles sont disponibles, les données pour les enfants doivent être présentées séparément en tenant compte des exigences légales.
Lieu	Prise d'échantillons aléatoire (les États membres décident de la méthodologie).
Moment de la journée	Les observations doivent se dérouler à la lumière du jour.
Jour de la semaine	Des observations distinctes pour les jours de la semaine et le weekend, présentées séparément.
Mois	Fin du printemps, début de l'automne.

NB: Une note doit accompagner les résultats pour les cyclistes et préciser l'état actuel des exigences légales (ou leur absence) en ce qui concerne le port du casque.

ICP 4. Indicateur clé de performance pour la conduite sous l'influence de l'alcool

Raisonnement

La conduite sous l'influence de l'alcool est fréquemment citée comme une cause majeure de collision.

Définition de l'ICP pour l'alcool

- **Pourcentage de conducteurs dont le taux d'alcool dans le sang (TA) est inférieur à la limite légale.**

Méthodologie

Aspects méthodologiques	
Aspect	Exigences méthodologiques minimales
Méthodes de collecte des données	Contrôle aléatoire du taux d'alcoolémie par analyse de l'air expiré. Si le contrôle aléatoire n'est pas possible: les résultats des contrôles du taux d'alcoolémie par analyse de l'air expiré en vertu de mesures coercitives (même s'ils ne sont pas aléatoires) et/ou les comportements autodéclarés basés sur des enquêtes anonymes.
Couverture du type de route	Les autoroutes, les routes rurales autres que les autoroutes et les routes urbaines doivent être couvertes.
Type de véhicule	Au moins les voitures particulières; les véhicules utilitaires, les bus et les motos dans la mesure du possible (résultats ventilés par type de véhicule).
Emplacement	Prise d'échantillons aléatoire (les États membres décident de la méthodologie).
Moment de la journée	Les tests peuvent être réalisés à tout moment (non pertinents pour les autodéclarations).
Jour de la semaine	Résultats distincts pour les jours de la semaine et les weekends.
Mois	Fin du printemps, début de l'automne.
Tolérance	Erreur de l'appareil de mesure.
Méthodes d'échantillonnage	Aléatoire (les États membres décident de la méthodologie).
Taille de l'échantillon	Aux États membres de décider.

NB: Une note doit accompagner les résultats et préciser les dispositions légales applicables, par exemple un TA maximal autorisé.

ICP 5. Indicateur clé de performance pour la distraction du conducteur due à des appareils portables

Raisonnement

La distraction du conducteur est considérée comme un facteur de collision d'importance croissante en raison de l'utilisation accrue des appareils mobiles, principalement des smartphones - ces dernières années, l'utilisation répandue des applications de messagerie a aggravé le problème existant des appels téléphoniques. C'est la raison pour laquelle l'utilisation d'un appareil portable au volant est proposée comme un indicateur pour évaluer le problème de la distraction du conducteur.

Définition de l'ICP pour la distraction du conducteur

- **Pourcentage de conducteurs qui n'utilisent PAS d'appareil portable.**

Méthodologie

Aspects méthodologiques	
Aspect	Exigences méthodologiques minimales
Méthodes de collecte des données	Observation directe par des observateurs formés sur le bord de la route ou dans des véhicules en mouvement. D'autres alternatives peuvent être utilisées lorsqu'elles sont disponibles, par exemple la détection automatique. À décider par les États membres.
Couverture du type de route	L'indicateur doit couvrir les autoroutes, les routes rurales autres que les autoroutes et les zones urbaines. Les résultats peuvent être présentés séparément pour ces trois différents types de routes.
Type de véhicule/d'utilisateur	Les voitures, les véhicules utilitaires légers et les bus/autocars, au minimum. D'autres types d'utilisateurs dans la mesure du possible (ventilés par type d'utilisateur).
Lieu	Prise d'échantillons aléatoire (les États membres décident de la méthodologie).
Moment de la journée	Les observations doivent se dérouler à la lumière du jour.

ICP 6: Indicateur clé de performance pour la sécurité des véhicules

Raisonnement

La performance de la sécurité active et passive des véhicules est un élément essentiel de la sécurité routière. La technologie des véhicules peut aider à réduire la probabilité des accidents et atténuer leur gravité grâce aux:

- caractéristiques de sécurité passives comme les ceintures de sécurité, les airbags et la résistance générale aux chocs des véhicules et aux
- caractéristiques de sécurité actives comme l'ABS, l'ESC, le freinage d'urgence, l'adaptation intelligente de la vitesse ou l'avertissement de franchissement de ligne.

Définition de l'ICP pour la sécurité des véhicules:

- **Pourcentage de nouvelles voitures particulières avec une note de sécurité Euro NCAP supérieure ou égale à un seuil prédéfini** (par exemple 4 étoiles).

En vue de faciliter la notation, les services de la Commission ont demandé la collaboration d'Euro NCAP qui a convenu d'apporter des orientations sur le processus d'attribution d'une note aux nouveaux véhicules. Le travail technique supplémentaire nécessaire sera réalisé au cours d'autres réunions du groupe CARE.

Méthodologie

Aspects méthodologiques	
Aspect	Suggestions de commentaires
Type de véhicule	Voitures particulières pour l'indicateur basé sur la notation de sécurité Euro NCAP.

ICP complémentaires pour les flottes de véhicules

Certains États membres ont fait valoir que la notation n'est pas disponible pour tous les véhicules, pas même pour les véhicules récemment immatriculés, et que les autorités ne pouvaient pas attribuer une note Euro NCAP à chaque véhicule en fonction de leurs données d'immatriculation.

Pour prévenir ces difficultés, deux ICP complémentaires sont proposés en fonction de l'âge de la flotte et des données sur le contrôle technique. Les détails de ces ICP seront définis conjointement avec les experts du groupe CARE.

ICP 7: Indicateur clé de performance pour la sécurité des infrastructures

Raisonnement

Le tracé, la conception (y compris la signalisation) et l'entretien sont des aspects de l'infrastructure qui déterminent la qualité de la «sécurité routière».

Un indicateur de la performance de la qualité pour les infrastructures routières est conçu pour fournir une représentation quantifiée de la qualité de la sécurité d'un réseau routier, indépendamment du comportement de l'usager de la route ou de la technologie du véhicule. Des efforts supplémentaires sont cependant nécessaires pour définir l'indicateur.

Définition de l'ICP pour les infrastructures

Les services de la Commission collaboreront avec les États membres en vue de définir un indicateur pour les infrastructures sur la base suivante:

- **Pourcentage de la distance parcourue sur des routes dont la note de sécurité est supérieure à un seuil convenu (encore à définir)**

en laissant aux États membres le choix de la méthode de notation jusqu'à la conclusion d'un accord sur le seuil.

Cependant, cet indicateur est difficile à établir d'un point de vue technique. De nombreux États membres n'ont pas encore de données disponibles relatives à la distance parcourue. Comme première (et nécessaire) étape, il est alors proposé de rassembler les données pour le pourcentage de la longueur du réseau qui est supérieur au seuil de la notation de sécurité convenu.

Une version simplifiée de l'ICP peut être temporairement utilisée lorsqu'aucune méthode de notation, définie ci-dessous, n'est disponible:

- Le pourcentage de la distance parcourue sur des routes avec soit une séparation des sens de circulation (à l'aide d'une barrière ou d'un terreplein), soit une limite de vitesse inférieure ou égale à xx km/h (limite laissée à l'appréciation des États membres) en relation avec la distance totale parcourue.

Le travail avec les experts sera poursuivi dans le groupe d'experts CARE ou dans un autre cadre approprié pour définir les procédures de collecte des données et la méthode de notation.

Au cours de la première phase, les zones urbaines pourraient être exclues par les États membres pour réduire la complexité globale de cet ICP, mais nous ne devons pas exclure la question des infrastructures pour les zones urbaines à l'avenir.

ICP 8: Indicateur clé de performance pour l'administration de soins après une collision

Raisonnement

L'administration de soins après une collision (traumatisme), ou la gestion des traumatismes, fait référence au traitement médical initial fourni après une collision, qu'il soit administré sur les lieux, pendant le transport vers un centre médical ou par la suite. Il est souvent mentionné que le temps écoulé entre l'accident et l'assistance médicale initiale ainsi que la qualité de ce traitement initial jouent un rôle essentiel dans la minimisation des conséquences de l'accident.

Définition de l'ICP pour l'administration de soins après une collision:

- **Temps écoulé en minutes et en secondes après l'appel d'urgence qui suit une collision entraînant des lésions corporelles et l'arrivée des services d'urgence sur les lieux de la collision (à la valeur du 95^e centile).**

Méthodologie

Aspects méthodologiques	
Aspect	Exigences méthodologiques minimales
Méthodes de collecte des données	L'échantillon du taux de réponse aux appels d'urgence qui aboutissent à une intervention des services d'urgence sur les lieux de l'accident de la route qui entraîne des lésions corporelles.
Couverture du type de route	Toutes les routes – les données doivent toutefois être présentées séparément pour les autoroutes, les routes rurales autres que les autoroutes et les routes urbaines, si elles sont disponibles.
Type d'accident	Impliquant tout véhicule et entraînant des lésions corporelles.
Lieu	Prise d'échantillons aléatoire (les États membres décident de la méthodologie).