

FR

FR

FR



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 20.7.2010
COM(2010) 389 final

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

**Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité
routière de 2011 à 2020**

{SEC(2010) 903}

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

Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020

INTRODUCTION

La sécurité routière est un problème de société préoccupant. En 2009, plus de 35 000 personnes ont trouvé la mort sur les routes de l'Union européenne, soit l'équivalent de la population d'une ville moyenne, et pas moins de 1 500 000 ont été blessées. Pour la société, il s'agit d'un coût énorme, qui représentait environ 130 milliards d'euros en 2009¹.

Dans la communication intitulée «Europe 2020 – Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive»², la Commission a souligné à quel point la cohésion sociale, le passage à une économie plus verte, l'éducation et l'innovation sont importants pour l'Europe. Ces objectifs devraient être pris en considération dans les différents aspects de la politique européenne des transports, qui devrait viser à garantir une mobilité durable pour tous les citoyens, à «décarboner» les transports et à tirer le meilleur parti possible du progrès technologique. La sécurité routière occupera une place de choix dans le futur livre blanc sur la politique des transports 2010-2020, car la réduction du nombre de victimes chez les usagers de la route est essentielle à l'amélioration de la performance du système de transport et à la satisfaction des besoins et attentes des citoyens et des entreprises.

Par conséquent, il faut adopter une approche globale et intégrée cohérente, qui tienne compte des synergies avec d'autres objectifs politiques. Il faudrait intégrer, dans les politiques en matière de sécurité routière aux niveaux local, national, européen ou international, des objectifs pertinents relevant d'autres politiques, et inversement.

Les orientations politiques proposées tiennent pleinement compte des résultats obtenus au cours du 3^e programme d'action pour la sécurité routière 2001-2010, qui montrent qu'en dépit de progrès appréciables enregistrés dans ce domaine, les efforts doivent être poursuivis et même renforcés.

Les orientations politiques européennes en matière de sécurité routière jusqu'en 2020 visent à proposer un cadre général de gouvernance et des objectifs ambitieux qui devraient orienter les stratégies nationales ou locales. Dans le respect du principe de subsidiarité, les actions décrites devraient être mises en œuvre au niveau le plus approprié et par les moyens les plus adaptés.

Dans le cadre de ces orientations politiques, la Commission considère que les trois actions à entreprendre en priorité sont les suivantes:

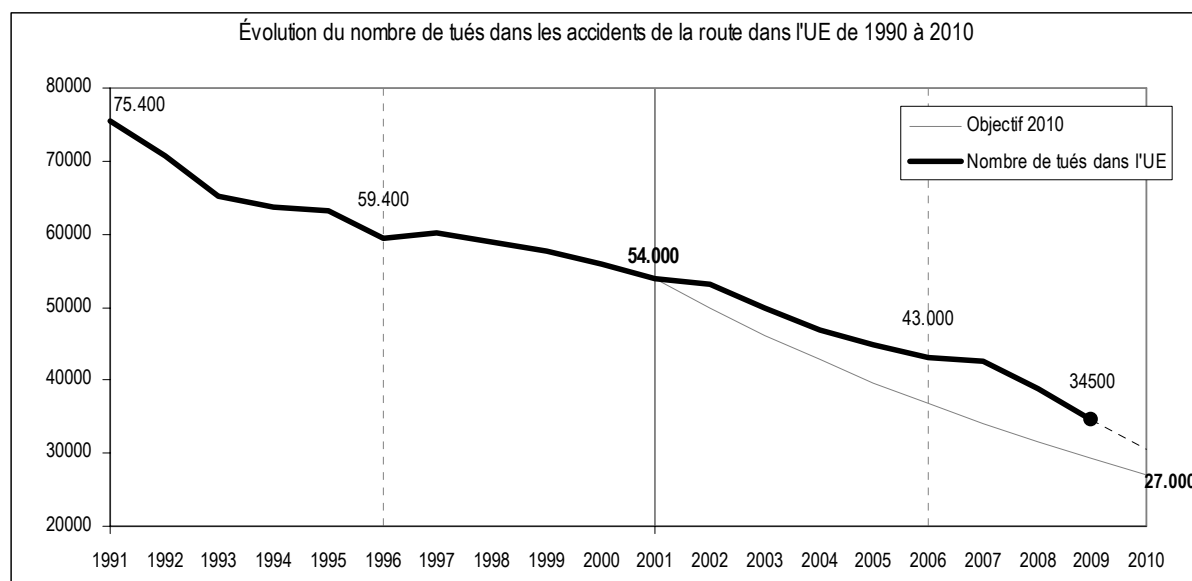
¹ Sur la base de la valeur statistique d'une vie calculée par l'étude HEATCO (6^e programme-cadre de recherche et développement technologique).

² COM(2010) 2020.

- l'établissement d'un cadre de coopération structuré et cohérent, s'inspirant des meilleures pratiques observées dans les États membres, condition indispensable à la mise en œuvre efficace des orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020;
- l'élaboration d'une stratégie pour les soins aux blessés et les premiers secours, afin de répondre d'urgence au besoin grandissant de réduire le nombre de lésions dues aux accidents de la route;
- l'amélioration de la sécurité des usagers vulnérables, et notamment des motocyclistes, pour lesquels les statistiques d'accidents sont particulièrement préoccupantes.

2. ÉVALUATION EX POST DU TROISIEME PROGRAMME D'ACTION EUROPEEN POUR LA SECURITE ROUTIERE

Le 2 juin 2003, la Commission adoptait son 3^e programme d'action européen pour la sécurité routière, qui comportait l'ambitieux objectif de réduire de moitié le nombre de tués à l'horizon 2010, ainsi que 62 propositions d'actions concrètes dans le domaine de la sécurité des véhicules, des infrastructures et des usagers. Une évaluation ex post a été réalisée afin d'analyser l'incidence, le niveau de mise en œuvre et l'efficacité du programme d'action européen pour la sécurité routière (document disponible sur le site http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_fr.htm). Même s'il est improbable que l'objectif initial soit atteint avant la fin de l'année 2010, le programme d'action aura permis de dynamiser les efforts accomplis par les États membres pour accroître la sécurité routière.



3. PRINCIPES ET OBJECTIF

3.1. Principes

Favoriser l'adoption des normes de sécurité routière les plus strictes dans toute l'Europe

La politique en matière de sécurité routière doit placer les citoyens au cœur de son action, en les encourageant à prendre la responsabilité première de leur propre sécurité et de celle des autres. La politique de l'UE en matière de sécurité routière vise à élever le niveau de la

sécurité routière, permettant à tous les Européens de se déplacer en toute sécurité et en respectant l'environnement partout en Europe. Elle devrait favoriser l'équité entre les usagers de la route, grâce à des efforts ciblés destinés à améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables.

Approche intégrée de la sécurité routière

Les autres politiques de l'UE devraient tenir compte de la future politique en matière de sécurité routière et cette dernière devrait prendre en considération les objectifs pertinents de ces autres politiques. La sécurité routière est étroitement liée aux politiques de l'énergie, de l'environnement, de l'emploi, de l'enseignement, de la jeunesse, de la santé publique, de la recherche, de l'innovation et de la technologie, de la justice, des assurances³, du commerce et des affaires étrangères, notamment.

Subsidiarité, proportionnalité et responsabilité partagée

La question de la gouvernance est essentielle: conformément aux principes de subsidiarité et de proportionnalité qui, en ce qui concerne la sécurité routière, sont intégrés au concept de responsabilité partagée, il faudra que les autorités européennes, les États membres, les organismes locaux et régionaux et les acteurs de la société civile, chacun dans leur domaine de compétence, fassent preuve d'engagement et adoptent des actions concrètes. La Charte européenne sur la sécurité routière constitue un bon exemple d'engagements pris par les acteurs concernés.

3.2. Objectif

Pour parvenir à créer un espace commun de sécurité routière, la Commission propose de maintenir l'objectif consistant à **réduire de moitié, par rapport à 2010, le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 dans l'Union européenne**⁴. Cet objectif commun, qui élève considérablement le niveau d'ambition par rapport à l'objectif non atteint de l'actuel programme pour la sécurité routière, compte tenu des progrès déjà accomplis par plusieurs États membres au cours de la dernière décennie, témoignera de l'engagement sans ambiguïté de l'Europe en faveur de la sécurité routière.

Les États membres sont encouragés à contribuer, par l'intermédiaire de leurs stratégies nationales pour la sécurité routière, à la réalisation de l'objectif commun, en tenant compte de leur situation de départ, ainsi que des besoins et particularités qui leur sont propres. Ils devraient axer leurs efforts sur les domaines dans lesquels leurs résultats sont les moins satisfaisants, en utilisant comme référence les meilleurs résultats obtenus dans les domaines en question. Ainsi, il serait envisageable d'établir des objectifs nationaux spécifiques, par exemple en fixant un objectif consistant à ne pas dépasser un certain nombre de tués par million d'habitants. Cette approche permettrait d'atténuer les disparités entre États membres et d'offrir aux citoyens un niveau de sécurité routière plus uniforme dans l'UE.

³ Le secteur des assurances peut contribuer à la sécurité routière grâce à des actions de formation et à des politiques en matière d'assurance. Par exemple, les formules dont la prime varie en fonction du nombre de kilomètres parcourus pourraient entraîner des économies substantielles sur les coûts des accidents ainsi qu'une réduction des émissions de CO₂ dues aux véhicules.

⁴ Étant donné que les résultats pour 2010 ne sont pas encore connus, cette référence sera fondée sur des projections des chiffres disponibles en 2009.

En ce qui concerne la fixation d'un objectif de réduction du nombre de blessés graves dans les accidents de la route, qui a été proposé pendant la consultation publique⁵, la Commission y voit une suggestion intéressante. Au stade actuel, il n'est pas possible de fixer un objectif européen car il n'existe pas de définition commune des notions de «blessé grave» et de «blessé léger». Dès que des progrès suffisants auront été réalisés dans ce domaine, la Commission proposera d'ajouter un objectif commun de «réduction du nombre de blessés» aux orientations politiques européennes en matière de sécurité routière jusqu'en 2020.

4. OBJECTIFS STRATEGIQUES

L'utilisateur de la route est le premier maillon de la chaîne de la sécurité routière. En effet, quelles que soient les mesures techniques mises en place, l'efficacité d'une politique de sécurité routière dépend, en dernier ressort, du comportement de l'utilisateur. **Éducation, formation, contrôles et sanctions** ont donc une importance capitale. Toutefois, la politique de sécurité routière doit aussi tenir compte de l'erreur humaine et des comportements inappropriés et les corriger, dans la mesure du possible, étant entendu que le risque zéro n'existe pas. Il faut donc que tous les composants du système, et notamment les **véhicules** et les **infrastructures**, soient «clés», de manière à prévenir et à limiter les conséquences de ces défaillances pour les usagers, en particulier les plus vulnérables d'entre eux.

Sept objectifs ont donc été recensés pour la prochaine décennie. Pour chacun de ces objectifs, des actions au niveau national et au niveau de l'UE seront proposées. La Commission assurera la continuité avec le 3^e programme d'action pour la sécurité routière, notamment dans les domaines où l'évaluation ex post aura recensé des actions à poursuivre.

Objectif n° 1: Améliorer l'éducation et la formation des usagers de la route

Pendant la durée du 3^e programme d'action européen pour la sécurité routière, des mesures législatives importantes ont été adoptées en ce qui concerne le permis de conduire et la formation des conducteurs professionnels. Les effets de ces mesures récentes seront mesurés dans les années à venir. Toutefois, la nécessité d'améliorer la qualité du système de formation et de délivrance du permis de conduire, en accordant une attention particulière aux jeunes conducteurs débutants, a été soulignée pendant la consultation publique et la consultation d'experts.

L'approche actuelle en matière de formation des conducteurs demeure trop fragmentée et trop spécialisée. La Commission propose d'adopter une approche plus large et d'envisager l'éducation et la formation comme un processus global, un «continuum pédagogique» tout au long de la vie. Il convient d'encourager les méthodes interactives et l'acquisition de l'autonomie tout en tenant dûment compte de la nécessité de maintenir le coût du permis à un niveau raisonnable.

- **Apprentissage préalable à l'examen**

⁵ Entre juillet et décembre 2009, une consultation publique comprenant une série d'ateliers thématiques, une consultation via l'internet et une conférence des parties intéressées a été organisée afin de préparer l'élaboration des nouvelles orientations politiques pour la sécurité routière. Quelque 550 réponses ont été reçues via l'internet ou sous forme de contributions écrites.

L'objectif est d'encourager la pratique avant l'examen dans des conditions de sécurité optimales. La Commission va envisager plusieurs options, notamment l'intégration de la conduite accompagnée au processus conduisant à la délivrance du permis. Elle se penchera aussi sur l'introduction d'exigences minimales harmonisées pour les personnes participant au processus d'apprentissage, telles que les accompagnants et les moniteurs.

- **L'examen du permis de conduire**

L'examen du permis de conduire ne doit pas uniquement consister à tester les connaissances du candidat en ce qui concerne le code de la route, ou sa capacité à effectuer des manœuvres. La Commission envisagera des possibilités d'y inclure des compétences de conduite élargies, ou même une évaluation des valeurs et des comportements liés à la sécurité routière (conscience des risques) et à la conduite défensive et sobre en énergie (renforcement des éléments essentiels de l'éco-conduite dans les programmes des examens théorique et pratique).

- **Formation postérieure à l'obtention du permis**

La formation continue postérieure à l'obtention du permis pour les conducteurs non professionnels mérite d'être examinée compte tenu, notamment, du vieillissement de la population européenne, qui va faire du maintien de l'aptitude à la conduite des personnes âgées un enjeu de plus en plus significatif. Les actions éventuellement entreprises dans ce domaine devront tenir compte du droit à la mobilité des personnes atteintes d'un handicap et des personnes âgées, ainsi que de l'adoption de solutions alternatives.

Action:

La Commission œuvrera, le cas échéant en coopération avec les États membres, à la mise au point d'une stratégie commune d'éducation et de formation dans le domaine de la sécurité routière, qui comprendra notamment l'intégration de l'apprentissage dans le processus qui précède l'obtention du permis de conduire, ainsi que des exigences minimales communes pour les moniteurs de conduite.

Objectif n° 2: Améliorer le contrôle de l'application de la réglementation

Selon les conclusions de l'évaluation ex post du 3^e programme d'action européen pour la sécurité routière, le contrôle du respect de la réglementation conserve une importance essentielle pour la création de conditions propices à une réduction considérable du nombre de tués et de blessés sur les routes, en particulier quand il fait l'objet d'une application intensive et d'une large publicité. La consultation publique a également confirmé que le contrôle du respect de la réglementation devait être une des composantes essentielles des nouvelles orientations politiques pour la sécurité routière. Or, pendant la durée du programme précédent, le potentiel d'une stratégie européenne de contrôle du respect de la réglementation n'a pas pu être pleinement exploité, notamment en raison de l'absence de progrès sur la proposition de la Commission relative à un mécanisme de contrôle transfrontière.

Cette stratégie devrait s'articuler autour des axes suivants:

- **Échanges transfrontaliers d'informations dans le domaine de la sécurité routière**

Les travaux entrepris en 2008 sur la proposition de directive facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière devraient être poursuivis. Le texte proposé⁶, qui vise à faciliter l'échange d'information sur les infractions routières, constitue une étape vers l'égalité de traitement des contrevenants.

- **Campagnes pour l'application de la réglementation**

Un renforcement de la coordination et un partage plus intensif des meilleures pratiques contribuent à rendre les contrôles et la politique d'application des règles sensiblement plus efficaces. Le principe des campagnes de contrôles ciblées, déjà mis en application dans et entre plusieurs États membres, devrait être encouragé et généralisé. En outre, l'expérience a prouvé que les meilleurs résultats sont obtenus en combinant une politique de contrôle et l'information des usagers. La Commission continuera, par conséquent, à soutenir les actions d'information et la sensibilisation, notamment auprès des jeunes.

- **La technologie embarquée au service du respect de la réglementation**

Les progrès technologiques tels que les systèmes embarqués qui donnent des informations en temps réel sur les limitations de vitesse à respecter pourraient contribuer à améliorer le respect des limitations de vitesse. Étant donné que le nombre de véhicules utilitaires légers en circulation s'accroît, ce qui augmente le risque qu'ils soient impliqués dans un accident, il convient aussi de réfléchir à l'opportunité d'équiper ces véhicules d'un limiteur de vitesse, selon les principes déjà définis par la Commission⁷, en tenant également compte des avantages connexes sur les plans environnemental et climatique. En ce qui concerne la conduite en état d'ébriété, les sanctions devraient être accompagnées de mesures préventives. Ainsi la Commission examinera-t-elle le bien-fondé d'éventuelles mesures visant à rendre obligatoire la présence d'éthylotests anti-démarrage sur certains véhicules, par exemple en cas de transport professionnel (autobus scolaire, par exemple).

- **Objectifs nationaux en matière de respect de la réglementation**

L'efficacité des politiques de sécurité routière dépend, dans une large mesure, de l'intensité des contrôles du respect des exigences de sécurité. La Commission encourage la fixation d'objectifs nationaux en matière de contrôle, qui seront intégrés dans des plans nationaux de contrôles et sanctions⁸.

Actions:

- ***La Commission travaillera, en collaboration avec le Parlement européen et le Conseil, à l'établissement d'un mécanisme d'échange transfrontalier d'informations dans le domaine de la sécurité routière.***
- ***La Commission s'emploiera à développer une stratégie commune de respect de la réglementation en matière de sécurité routière qui comprendra notamment:***

⁶ Le texte tient compte de la législation de l'UE dans le domaine de la protection des données personnelles.

⁷ COM(2009) 593 final.

⁸ Recommandation 2004/345/CE de la Commission relative à l'application de la réglementation dans le domaine de la sécurité routière, JO L 111 du 17.4.2004, p. 75.

1. *la possibilité d'équiper les véhicules utilitaires légers d'un limiteur de vitesse et de rendre obligatoire, dans certains cas particuliers, l'utilisation d'éthylotests anti-démarrage.*
2. *l'établissement de plans nationaux de mise en œuvre.*

Objectif n° 3: Rendre les infrastructures routières plus sûres

C'est sur les routes du réseau secondaire rural et urbain qu'on dénombre le plus de décès (avec respectivement 56 % et 44 % en 2008, alors qu'on ne dénombrait que 6 % des décès sur autoroute). Il faut, par conséquent, trouver des moyens d'étendre progressivement les principes pertinents de la sécurité de la gestion des infrastructures au réseau routier secondaire des États membres, tout en tenant compte du principe de subsidiarité.

La Commission veillera à ce que les demandes de financement par les fonds de l'UE qui concernent les infrastructures routières dans les États membres prennent en considération les exigences de sécurité. La possibilité d'étendre ce principe à l'aide extérieure sera également examinée.

Actions:

La Commission engagera les actions suivantes:

1. *garantir que seules les infrastructures conformes aux exigences des directives relatives à la sécurité routière et à la sécurité des tunnels peuvent bénéficier du soutien des fonds européens;*
2. *promouvoir l'application des principes pertinents de gestion de la sécurité des infrastructures au réseau secondaire des États membres, notamment par l'échange des meilleures pratiques.*

Objectif n° 4: Rendre les véhicules plus sûrs

Pendant la période couverte par le 3^e programme d'action européen pour la sécurité routière, des progrès considérables ont été accomplis en ce qui concerne la sécurité des véhicules. Cependant, si les voitures sont devenues beaucoup plus sûres, notamment grâce à la généralisation de dispositifs de sécurité passive tels que les ceintures de sécurité et les coussins gonflables de sécurité, et à la mise en œuvre de systèmes de sécurité électroniques, d'autres types de véhicules, et en particulier les motocyclettes, n'ont pas bénéficié d'autant d'attention. En outre, il faudra, à l'avenir, résoudre de nouveaux problèmes de sécurité en tenant compte de la proportion croissante de véhicules utilisant une chaîne de traction de type alternatif.

- **Véhicules d'aujourd'hui**

Au cours des dernières années, de nombreuses normes et exigences techniques relatives à la sécurité des véhicules ont été adoptées ou sont en préparation⁹. Les effets de ces mesures ne seront réellement visibles que dans la décennie à venir.

Une fois mis sur le marché, les véhicules devraient continuer à être conformes aux normes de sécurité pendant tout leur cycle de vie. La Commission procédera à une évaluation et proposera le cas échéant, après une analyse d'impact, des actions dans le domaine de l'harmonisation et du renforcement progressif de la législation de l'UE en ce qui concerne le contrôle technique¹⁰ et le contrôle technique routier¹¹. L'objectif ultime pourrait être de parvenir à une reconnaissance mutuelle des contrôles techniques entre États membres.

Actuellement, les informations concernant les véhicules (réception par type, immatriculation, résultats des contrôles, etc.) existent sous des formes disparates dans les différents États membres. La Commission va étudier la possibilité de mettre en place une plateforme électronique européenne en vue de faciliter l'échange de ces informations.

• Véhicules de demain

Comme l'indique la communication de la Commission intitulée «Une stratégie européenne pour des véhicules propres et économes en énergie»¹², le développement et le déploiement de véhicules équipés de systèmes de propulsion alternatifs constitueront une priorité absolue de la décennie à venir afin de réduire l'incidence des transports routiers sur l'environnement. Toutefois, certains de ces véhicules possèdent des caractéristiques qui les différencient radicalement des véhicules classiques et qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité. Il est par conséquent essentiel d'adopter une approche intégrée et coordonnée afin d'avoir une idée précise de cette incidence sur tous les éléments concernés (tels que l'infrastructure et les utilisateurs vulnérables) et des solutions à apporter (recherche, normalisation, etc.)

Le développement de systèmes dits «coopératifs», qui permettent aux véhicules d'échanger des données et d'interagir avec les infrastructures et d'autres véhicules se trouvant à proximité, garantissant ainsi aux conducteurs une information optimale, devrait contribuer de manière significative à l'amélioration de la sécurité routière en réduisant les risques d'accidents et en fluidifiant globalement les flux de trafic.

Actions:

La Commission engagera les actions suivantes:

- 1. présenter des propositions visant à encourager les progrès dans le domaine de la sécurité active et passive des véhicules, notamment les motocyclettes et les véhicules électriques;*
- 2. présenter des propositions visant à harmoniser et à renforcer progressivement les mesures relatives au contrôle technique et au contrôle technique routier;*

⁹ Par exemple, la sécurité des motocyclettes sera abordée dans le cadre d'une proposition de règlement relatif aux exigences pour la réception par type des véhicules à deux et trois roues et des quadricycles.

¹⁰ JO L 141 du 6.6.2009, p. 12.

¹¹ JO L 203 du 10.8.2000, p. 1.

¹² COM(2010) 186.

3. *poursuivre l'évaluation de l'incidence et des avantages des systèmes coopératifs pour recenser les applications les plus avantageuses et recommander de nouvelles mesures relatives à leur déploiement synchronisé.*

Objectif n° 5: Promouvoir l'utilisation de la technologie moderne pour améliorer la sécurité routière

Un certain nombre d'études et de travaux de recherche sur les systèmes de transport intelligents (STI) ont été réalisés pendant la période couverte par le 3^e programme d'action européen pour la sécurité routière. Les STI peuvent jouer un rôle non négligeable dans l'amélioration de la sécurité du trafic, par exemple grâce à l'adoption de systèmes de détection des incidents et de surveillance du trafic capables de fournir aux usagers des informations en temps réel.

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action pour le déploiement de systèmes de transport intelligents en Europe¹³ et de la proposition de directive établissant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport¹⁴, la Commission proposera notamment les spécifications nécessaires à l'échange de données et d'informations entre véhicules (V2V), entre véhicules et infrastructures (V2I) et entre infrastructures (I2I). La possibilité d'étendre la mise en œuvre des systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS), tels que les systèmes de détection de dérive de la trajectoire, d'alerte en cas de risque de collision ou de reconnaissance des piétons, en les installant a posteriori sur des véhicules utilitaires ou des voitures particulières existants devrait aussi être étudiée de manière plus approfondie. Pour que le potentiel de ces applications propres à améliorer la sécurité puisse être pleinement exploité, il faudra prendre des mesures destinées à soutenir leur déploiement accéléré et à généraliser leur adoption par le marché.

Dans les sept années à venir, les STI pourraient apporter une contribution décisive à l'amélioration de l'efficacité et de la rapidité des secours, notamment grâce à l'adoption du système paneuropéen d'appel d'urgence embarqué «eCall»¹⁵. Il conviendra d'examiner l'incidence d'eCall et les possibilités d'étendre son utilisation, notamment pour améliorer les opérations de secours concernant les motocyclistes, les poids lourds et les autobus.

Enfin, bien que les STI apportent une contribution positive à la sécurité routière, leur développement, et notamment celui des systèmes embarqués et des dispositifs nomades, n'est pas sans poser un certain nombre de problèmes sur le plan de la sécurité (distraction, incidence sur la formation, etc.) qui demandent à être examinés plus avant.

Actions:

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action pour le déploiement de systèmes de transport intelligents en Europe et de la proposition de directive établissant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents, la Commission s'emploiera, en coopération avec les États membres, à:

¹³ COM(2008) 886.

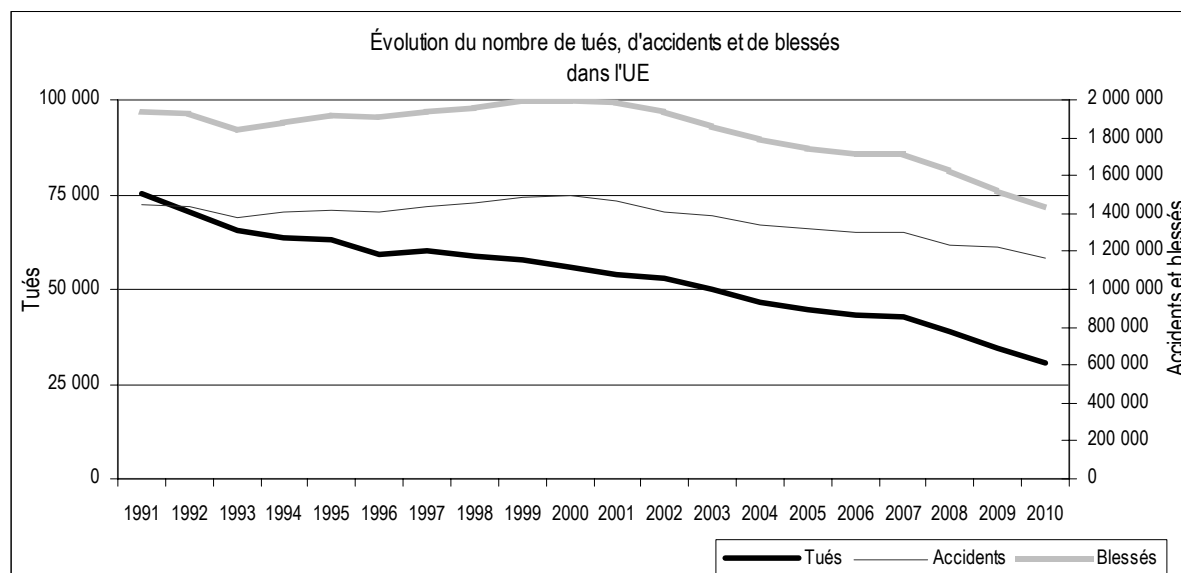
¹⁴ COM(2008) 887.

¹⁵ Voir COM(2009) 434.

1. *évaluer la possibilité d'installer a posteriori des systèmes avancés d'aide à la conduite sur des véhicules utilitaires ou des voitures particulières;*
2. *accélérer le déploiement du système eCall et d'étudier les possibilités d'étendre son utilisation à d'autres véhicules.*

Objectif n° 6: Améliorer les services d'urgence et la prise en charge ultérieure des blessés

Si le nombre de morts sur les routes a diminué entre 2001 et 2010, en revanche le nombre de blessés reste toujours très élevé, comme le montre le tableau ci-dessous. Comme l'ont répété les parties intéressées au cours de la consultation publique, la réduction du nombre de blessés sur les routes devrait être une des principales priorités en Europe pour la prochaine décennie. Les traumatismes dus aux accidents de la route ont été reconnus comme un problème de santé publique au niveau international, notamment par l'Organisation mondiale de la santé¹⁶ et dans le cadre de la «Décennie d'action pour la sécurité routière» de l'ONU.



Pour réduire la gravité des lésions dues aux accidents de la route, il faut introduire une série d'actions diversifiées, ayant trait, par exemple, à la sécurité des véhicules et des infrastructures, aux STI, à la disponibilité de services d'urgence, à la rapidité et à la coordination des interventions, à l'efficacité des premiers secours et de la rééducation, etc.

Par conséquent, la Commission développera les éléments d'une stratégie d'action globale pour les lésions dues aux accidents de la route et les premiers secours, avec l'aide d'une task force qui réunira les acteurs concernés, des représentants d'organisations internationales et non gouvernementales, des experts de l'administration et la Commission.

Sa tâche consistera d'abord à essayer de trouver un consensus sur les définitions et les concepts liés aux accidents mortels et à dégager des lignes de conduite pour l'amélioration de la prévention et de l'intervention, et notamment de leur incidence socio-économique. Sur cette base, il sera ensuite possible de définir des actions précises, telles que l'échange de bonnes

¹⁶ Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, OMS, 2004.

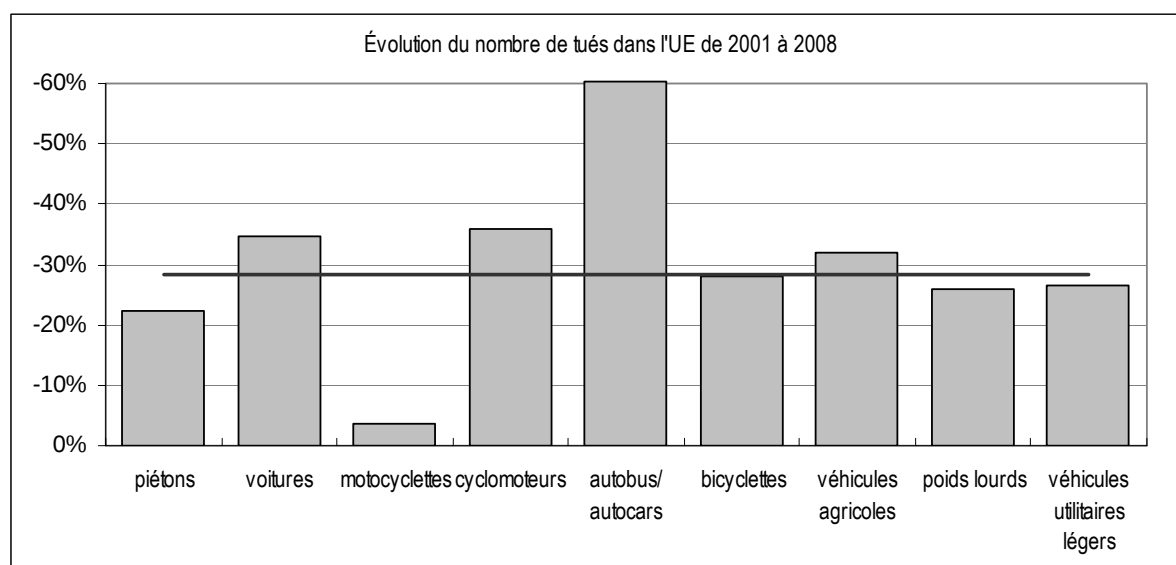
pratiques, l'élaboration de guides d'intervention, une approche commune de la définition de «blessé grave» et «blessé léger», la promotion de la création d'unités d'intervention mixtes entre États membres, etc.

Action

En collaboration avec les États membres et d'autres acteurs concernés, la Commission proposera la mise en place d'une stratégie d'action globale pour les lésions dues aux accidents de la route et les premiers secours.

Objectif n° 7: Protéger les usagers vulnérables

Le nombre de morts et de blessés graves chez les usagers vulnérables, tels que les piétons, cyclistes, cyclomoteuristes et motocyclistes est particulièrement élevé et, dans certains États membres, il est toujours en augmentation. En 2008, ils représentaient 45 % du nombre total de tués sur les routes (voir graphique ci-dessous) et les statistiques montrent que le problème n'a pas fait l'objet d'une attention suffisante jusqu'à présent.



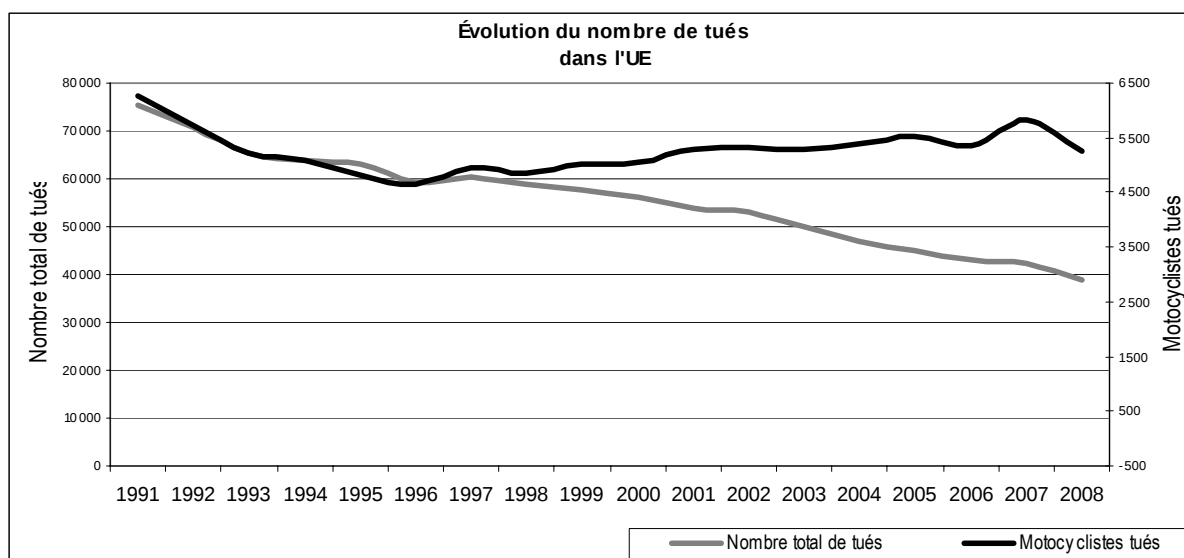
En outre, d'autres usagers présentent une «fragilité» intrinsèque (par exemple, les personnes âgées, les jeunes enfants, les handicapés) quel que soit le rôle qu'ils jouent dans le trafic (piéton, conducteur, passager). Leur vulnérabilité est particulièrement élevée dans les zones urbaines¹⁷.

• Deux-roues motorisés

Ce groupe d'usagers, dont la taille ne cesse d'augmenter, est celui dans lequel il est le plus difficile de parvenir à une réduction sensible du nombre d'accidents et de décès. En particulier, comme le montre le graphique ci-dessous, la diminution du nombre de tués chez les motocyclistes est moindre que pour d'autres catégories d'usagers¹⁸.

¹⁷ En 2008, les personnes âgées de plus de 65 ans représentaient 28 % des accidents de la route mortels en zone urbaine en 2008.

¹⁸ Par exemple, entre 2001 et 2008, le nombre de décès pour les deux-roues motorisés n'a diminué que de 4 %, contre 35 % pour les occupants et conducteurs de voitures.



Il faudrait prendre une série de mesures pour garantir la sécurité des motocyclistes, en vue de:

1. faire en sorte que les autres usagers de la route soient plus attentifs aux conducteurs de deux-roues motorisés;
2. encourager les travaux de recherche et les progrès techniques visant à améliorer la sécurité des deux-roues motorisés et à atténuer les conséquences des accidents, notamment en ce qui concerne les normes relatives aux équipements de protection individuels, les coussins gonflables de sécurité, l'utilisation des applications STI appropriées (telles que le système eCall) et l'installation progressive de systèmes de freinage avancés, de dispositifs anti-manipulation appropriés, etc. La Commission va proposer d'étendre aux deux-roues motorisés la législation de l'UE existante concernant le contrôle technique. Enfin, il convient de poursuivre les efforts visant à mieux adapter l'infrastructure routière aux deux-roues motorisés (glissières de sécurité plus sûres, par exemple);
3. encourager les États membres à axer les contrôles sur la vitesse, la conduite en état d'ébriété, le port du casque, la modification illégale du véhicule et la conduite sans permis pour deux-roues motorisés.

• Piétons et cyclistes

En 2008, les cyclistes et les piétons représentaient 27 % du nombre de tués sur les routes (47 % en zone urbaine). Les risques liés à la sécurité routière, réels ou perçus, restent un obstacle décisif pour de nombreux cyclistes potentiels. Les autorités nationales et locales s'emploient de plus en plus activement à promouvoir les déplacements à vélo et à pied, et il faudra donc accorder une attention croissante aux questions de sécurité routière.

Depuis 2003, des mesures législatives destinées à réduire les risques de blessures ont été introduites au niveau de l'UE (systèmes de protection frontale à absorbeurs d'énergie, systèmes de freinage avancés, rétroviseurs anti-angle mort, etc.). Il faudra étudier d'autres mesures (par exemple, l'amélioration de la visibilité, la gestion de la vitesse, l'adaptation d'infrastructures au transport non motorisé, la séparation des flux de trafic si le trafic mixte est dangereux, etc.) Étant donné que le problème est essentiellement lié à la gestion urbaine, la plupart des actions devront être exécutées au niveau local conformément au plan d'action

de la Commission pour la mobilité urbaine¹⁹. Étant donné les effets bénéfiques considérables de l'utilisation de la bicyclette pour l'environnement, le climat, la réduction de la congestion et la santé publique, il convient de réfléchir aux possibilités de renforcer l'action dans ce domaine.

- **Personnes âgées et personnes handicapées**

En 2008, les personnes âgées représentaient 20 % du nombre de tués dans des accidents de la route (dont 40 % étaient impliqués en tant que piétons). Le vieillissement de la population rend de plus en plus criante la nécessité d'évaluer la vulnérabilité des personnes âgées dans la circulation routière. Quant aux personnes handicapées, elles sont également exposées à des risques élevés. Les connaissances dans ce domaine restent encore très limitées et il faut procéder à des travaux de recherche ciblés, notamment en ce qui concerne les critères médicaux relatifs à l'évaluation de l'aptitude à la conduite.

Actions

- *La Commission présentera des propositions appropriées en vue:*
 1. *d'assurer la surveillance et l'approfondissement de normes techniques relatives à la protection des usagers de la route vulnérables,*
 2. *d'étendre le contrôle technique aux deux-roues motorisés.*
 3. *d'améliorer la sécurité des cyclistes et des autres usagers vulnérables, par exemple en encourageant la création d'infrastructures appropriées.*
- *Les États membres devraient développer les informations, la communication et le dialogue entre les usagers de la route et avec les autorités compétentes. La Commission contribuera à cet effort.*

5. MISE EN ŒUVRE DES ORIENTATIONS POLITIQUES POUR LA SECURITE ROUTIERE DE 2011 A 2020

5.1 Affermir l'engagement de toutes les parties concernées grâce à une gouvernance renforcée

- **Priorité à la mise en œuvre de l'acquis législatif de l'UE dans le domaine de la sécurité routière**

L'acquis de l'UE dans le domaine de la sécurité routière est constitué par plus d'une douzaine d'instruments législatifs. La Commission compte accorder la priorité aux actions visant à contrôler que l'acquis législatif de l'UE dans le domaine de la sécurité routière est totalement et correctement mis en œuvre par les États membres.

- **Mise en place d'un cadre de coopération ouvert entre les États membres et la Commission**

¹⁹ COM(2009) 490.

Il faudrait mettre en place un cadre structuré de coopération ouverte entre les États membres et la Commission pour mettre en œuvre la politique de l'UE en matière de sécurité routière et suivre les progrès accomplis. Entreraient dans ce cadre:

- le développement de plans nationaux pour la sécurité routière par les États membres. Ces plans, dont les détails seraient publiés, décriraient les moyens envisagés pour parvenir à l'objectif commun et établiraient un calendrier à cet effet. Ils pourraient aussi contenir des objectifs nationaux spécifiques en fonction de la situation considérée.
- une coopération étroite entre la Commission et les États membres afin de suivre les progrès accomplis en direction de l'objectif commun et d'améliorer la collecte de données, de partager les expériences, de créer des jumelages et d'échanger les meilleures pratiques.

5.2 Outils communs pour le suivi et l'évaluation de l'efficacité des politiques en matière de sécurité routière

• Améliorer le suivi grâce à la collecte et à l'analyse de données

En vertu d'une décision du Conseil de 1993²⁰, les États membres sont tenus de communiquer à la Commission les données sur les accidents de la route survenus sur leur territoire et ayant provoqué une blessure ou un décès, afin de mettre en place une base de données européenne baptisée CARE.

La qualité et la comparabilité des données CARE sont globalement satisfaisantes, sauf en ce qui concerne les données relatives aux blessés. En outre, il reste encore beaucoup à faire pour ce qui est de l'exposition au risque et des indicateurs de performance.

Les connaissances et les données disponibles dans le domaine de la sécurité routière en Europe ont été intégrées et publiées sur l'internet par l'Observatoire européen de la sécurité routière (ERSO). Cet outil intégré est essentiel au suivi de l'application des politiques de sécurité routière, à l'évaluation de leur incidence et à la conception de nouvelles initiatives. Par conséquent, la Commission continuera à développer l'ERSO, notamment en lui confiant des actions de communication et d'information des citoyens sur des problèmes de sécurité routière.

• Mieux comprendre les collisions et les risques

Les résultats des enquêtes techniques réalisées après un accident peuvent fournir un apport précieux pour améliorer, à l'avenir, la sécurité des transports routiers. Pour les transports aérien, ferroviaire, et maritime, les États membres sont tenus, en vertu du cadre législatif de l'UE de créer des organes d'enquête techniques indépendants.

La Commission étudiera dans quelle mesure les principes et méthodes appliqués aux enquêtes techniques réalisées après un accident dans les autres modes de transport pourraient être transposés au secteur du transport routier, compte tenu des particularités de ce dernier.

Les avantages que présenteraient la mise au point et l'installation, notamment à bord de véhicules professionnels, d'enregistreurs d'événements communément appelés «boîtes

²⁰ JO L 329 du 30.12.1993, p. 63

noires», déjà évoqués dans le 3^e programme d'action pour la sécurité routière, feront l'objet d'un examen qui tiendra compte de leur incidence socio-économique.

Actions:

- *La Commission s'emploiera, en coopération avec les États membres, à:*
 1. *promouvoir les jumelages et autres modes de coopération pour améliorer le niveau de sécurité dans les États membres,*
 2. *améliorer la collecte et l'analyse des données relatives aux accidents de la route et développer le rôle de l'Observatoire européen de la sécurité routière.*
- *La Commission engagera les actions suivantes:*
 3. *suivre avec attention la mise en œuvre correcte de l'acquis législatif de l'UE dans le domaine de la sécurité routière;*
 4. *examiner la nécessité d'adopter des principes communs pour les enquêtes techniques sur les accidents de la route.*

6. CONCLUSION

Les orientations politiques proposées esquissent le plan d'éventuelles actions envisagées pour la prochaine décennie. Les acteurs concernés ont souligné, notamment durant la consultation des parties intéressées, à quel point l'Europe, en fournissant un cadre d'action et des objectifs ambitieux, a stimulé les efforts à tous les niveaux et permis d'obtenir des résultats significatifs.

Les orientations politiques proposées constituent un cadre général dans lequel pourraient s'inscrire des initiatives concrètes prises à différents niveaux européens, nationaux, régionaux ou locaux concernés. Les différentes mesures feraient l'objet d'une analyse d'impact en bonne et due forme conformément aux principes établis du «mieux légiférer» mis en œuvre par l'UE. Le rôle de la Commission sera de faire des propositions dans les domaines pour lesquels l'UE est compétente et, dans tous les autres cas, de soutenir les initiatives prises à différents niveaux, afin d'encourager l'échange d'informations, de recenser et de promouvoir les meilleurs résultats obtenus et de suivre attentivement les progrès accomplis.