



Bruxelles, le 17.5.2018
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

ANNEXE

de la

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

**L'EUROPE EN MOUVEMENT
Une mobilité durable pour l'Europe: sûre, connectée et propre**

Annexe 1: Plan d'action stratégique sur la sécurité routière

La présente annexe décrit les actions spécifiques envisagées dans le cadre du mandat de l'actuelle Commission, c'est-à-dire jusqu'à la fin du 3^e trimestre de 2019 (T3 2019). **Ces actions sont assorties d'un calendrier cible spécifique.** Bien entendu, il ne peut préjuger de l'action de la prochaine Commission, mais propose plutôt des actions supplémentaires envisagées pour la période postérieure à 2019, à titre indicatif et **sans calendrier cible spécifique.**

1. Gouvernance améliorée de la sécurité routière

Pour contrer la tendance à la stagnation des chiffres de sécurité routière dans l'Union européenne et se rapprocher de l'objectif à long terme de «zéro accidents» de la route dans l'UE d'ici 2050 (la «Vision zéro»), il s'impose d'adopter une nouvelle façon de faire. Le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la période allant de 2021 à 2030, qui sera élaboré en détail d'ici 2019, est basé sur **la philosophie dite du «système sûr».** Elle comporte la fixation d'**objectifs** clairs et le suivi des progrès à l'aide d'un ensemble d'**indicateurs clés de performance** directement liés à la prévention des décès et des blessures graves pour tous les usagers de la route. Elle nécessite une **action coordonnée de tous les secteurs et pour tous les usagers de la route** dans le cadre d'une structure de gouvernance améliorée.

Principales mesures en matière de gouvernance

La Commission entend concrétiser les principes d'un cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie 2021-2030 figurant dans la présente communication [T2 2019], sous la forme notamment

- d'une liste des principaux indicateurs clés de performance à mettre en relation avec les résultats visés, établis en étroite coopération avec les États membres;
- d'un mandat renforcé du groupe de haut niveau sur la sécurité routière (composé de représentants de haut niveau des administrations nationales) pour y inscrire la possibilité de donner des conseils stratégiques et des retours d'information fréquents; et
- du nouveau rôle d'ambassadeur européen de la sécurité routière, qui sera une personnalité bien connue chargée de coordonner les efforts en matière de sécurité routière avec les États membres et de diffuser les bonnes pratiques tant à l'intérieur de l'Union européenne qu'à l'étranger.

Tout au long de la période-cadre, la Commission (dont les travaux seront pilotés par un groupe de coordination inter-DG) collaborera avec les États membres et 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 routière¹.

¹ La charte européenne de la sécurité routière est une plate-forme de la société civile en faveur de la sécurité routière créée par la Commission européenne et qui compte de 3 500 adhérents aujourd'hui.

2. Un soutien financier accru pour la sécurité routière

Un levier important à la disposition de l'UE pour accélérer l'obtention de résultats est l'octroi d'un soutien à des initiatives en faveur de la sécurité routière sous la forme de diverses solutions de financement. La mise à niveau d'infrastructures peut être financée par des fonds régionaux dans le cadre financier actuel. En outre, dans le cadre de l'appel lancé aujourd'hui pour le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, 200 000 000 EUR sont mis à disposition en faveur de la sécurité routière et de la transition vers le numérique. 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.

Actions clés sur le cadre de référence et le financement

La Commission entend:

- 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 encourager l'utilisation du mécanisme pour l'interconnexion en Europe [T2/2018];
- rationaliser et renforcer le soutien financier aux actions en faveur de la sécurité routière dans le prochain cadre financier pluriannuel, en tenant compte de la complémentarité des différents instruments de financement [T2/2018];
- étudier la façon d'assurer la stabilité du soutien financier aux actions en faveur de la sécurité routière au titre du prochain cadre financier pluriannuel, telles que les opérations conjointes transfrontières de contrôle du trafic routier organisées en coopération entre les forces de police [T3/2018] et
- étudier les possibilités de soutenir financièrement le renforcement des capacités à l'échelon des États membres, par exemple en ce qui concerne des stratégies d'application du «système sûr» (par exemple, les méthodes de mesure des indicateurs clés de performance) [T3/2019].

En outre, la Commission étudiera, en étroite collaboration avec la Banque européenne d'investissement, les moyens de faciliter l'accès des autorités publiques à un soutien financier approprié pour l'acquisition de flottes plus sûres. Un exemple pourrait être l'éventuelle mise en place d'un mécanisme financier pour des transports plus sûrs ou une extension de l'actuel mécanisme pour des transports plus propres². La Commission examinera également les modalités de financement des travaux de recherche et l'innovation nécessaires à l'élaboration et à l'exécution de stratégies d'application du «système sûr».

3. Des routes et bords de route sûrs

L'application de la philosophie du «système sûr» au génie routier suppose l'adaptation des fonctions, de la conception et de l'aménagement des routes ainsi que des limites de vitesse pour tenir compte de l'erreur humaine de façon à ce que les accidents n'entraînent pas de décès ou de blessures graves. La Commission propose aujourd'hui de réviser la directive sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières afin d'exiger une **plus grande**

² <http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>

transparence et une cartographie des risques à l'échelle du réseau et d'étendre sa portée, au-delà des seuls réseaux transeuropéens, à **toutes les routes principales**.

Actions clés en faveur de routes et bords de route sûrs

La Commission entend:

- mener des travaux préparatoires et créer un groupe d'experts dont la mission sera d'élaborer un cadre de classification routière qui fasse mieux correspondre les limitations de vitesse et la conception et l'aménagement des routes conformément à la philosophie du «système sûr» [T3/2019] et
- faciliter l'échange d'expérience concernant les méthodes du «système sûr» entre praticiens (par exemple dans un «Forum des auditeurs de la sécurité routière en Europe») [sur l'adoption de la révision de la directive sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières].

Tout au long de la période-cadre, la Commission cherchera à mettre en évidence d'autres pistes d'action de l'UE, telles que la définition d'objectifs de sécurité spécifiques pour les routes relevant des réseaux transeuropéens dans la prochaine révision des lignes directrices sur les réseaux transeuropéens.

4. Des véhicules sûrs

L'UE a réussi à réduire les décès et blessures graves grâce à l'amélioration de la sécurité des véhicules obtenue à la suite de modifications successives du règlement général sur la sécurité des véhicules et du règlement sur la sécurité des piétons. La Commission propose de réviser ces règlements pour rendre **obligatoires certaines caractéristiques de sécurité importantes**, telles que l'adaptation intelligente de la vitesse, le freinage d'urgence autonome (y compris au bénéfice des piétons et des cyclistes) ou l'amélioration de la vision directe des chauffeurs de camions. Il importera ensuite de hiérarchiser les priorités dans les travaux menés à l'échelon de l'UE et aux Nations Unies en vue d'élaborer de nouvelles réglementations en matière de sécurité des véhicules (par exemple le freinage d'urgence autonome pour les camions, y compris la détection des piétons et des cyclistes et l'instauration de normes en matière de vision directe). **Les marchés publics** offrent également une opportunité intéressante d'influencer positivement le rythme d'adoption des technologies en faveur de la sécurité.

En outre, la Commission propose de réviser le règlement sur l'étiquetage des pneumatiques afin d'améliorer l'information des consommateurs, en particulier sur la **performance des pneus en matière de sécurité**.

Actions clés en faveur de véhicules sûrs

La Commission entend:

- commencer à évaluer la faisabilité technique et économique d'une mise à niveau de la flotte existante en seconde monte (en particulier les autobus et les camions) avec des systèmes avancés d'aide à la conduite [T4/2018] et
- encourager 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 [T2/2018].

La Commission cherchera à obtenir des engagements volontaires, par exemple de la part

- d'employeurs/associations de transporteurs routiers (par exemple en vue de privilégier l'utilisation de véhicules dotés des dernières caractéristiques de sécurité avant que celle-ci ne soit imposée par la loi),
- de pouvoirs publics (les villes, par exemple, en vue de favoriser, lors du lancement de marchés publics, l'achat pour les flottes des voitures les plus sûres, et pas seulement les plus propres),
- de fabricants (par exemple, en vue de déployer des dispositifs de sécurité au-delà des exigences minimales sur les véhicules de tous les segments de prix),
- d'assureurs (par exemple, en vue d'adapter la structure des primes en faveur de véhicules plus sûrs),
- d'acteurs des secteurs de la location et du partage de voitures (par exemple, en vue de favoriser les voitures sûres dans les contrats de location ou de location-financement de voitures, l'entretien régulier, etc.) et
- d'écoles de conduite (par exemple, en vue de former les conducteurs, déjà titulaires d'un permis ou non, à l'utilisation des nouvelles caractéristiques de sécurité des véhicules).

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 de 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.

5. Utilisation sûre de la route

Le **comportement** des usagers de la route au regard de la sécurité (vitesse, utilisation d'équipements de protection comme les ceintures de sécurité et les casques, consommation d'alcool ou d'autres drogues, distraction au volant, à vélo ou en tant que piéton) et le **contrôle du respect de la législation** y afférente sont également des éléments clés dans la prévention des accidents graves et l'atténuation de leurs conséquences. La proposition de révision du règlement général sur la sécurité des véhicules et du règlement sur la sécurité des piétons aborde certaines caractéristiques qui promettent des gains élevés en matière de sécurité (adaptation intelligente de la vitesse, technologie de reconnaissance de la somnolence, interfaces normalisées pour les éthylotests antidémarrage).

Actions clés pour une utilisation sûre de la route

La Commission entend:

- commencer à évaluer 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 [T4/2018];
- lancer une étude sur la faisabilité d'une éventuelle initiative législative sur la reconnaissance mutuelle des interdictions de conduire [T1/2019];

- transposer le règlement de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) rendant obligatoire le rappel du port de la ceinture de sécurité pour tous les sièges [T4/2018];
- s'atteler, avec les États membres, à mettre en place les conditions nécessaires au fonctionnement de l'adaptation intelligente désactivable de la vitesse, y compris en ce qui concerne la mise à disposition des limitations de vitesse dans un format numérique, et envisager la faisabilité et l'acceptabilité de l'adaptation intelligente non désactivable de la vitesse à l'avenir [T3/2019] et
- commencer à évaluer 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 [T3/2018].

La Commission cherchera à obtenir des engagements volontaires, par exemple de la part

- d'employeurs/associations de transporteurs routiers (par exemple en vue d'intensifier la formation et les actions de sensibilisation destinées aux conducteurs professionnels, au-delà des exigences légales en matière de formation des conducteurs professionnels),
- du secteur de l'éducation (par exemple en vue d'intégrer la sécurité routière dans les programmes d'études réguliers) et des organisations d'utilisateurs (par exemple en vue de promouvoir un comportement sûr, en prenant en compte les facteurs d'âge et de sexe),
- de pouvoirs publics (par exemple en vue d'exiger dans les marchés publics l'installation d'éthylotests antidémarrage),
- d'opérateurs de voyages en autocar (par exemple en vue de la réalisation de campagnes de sensibilisation sur le port de la ceinture de sécurité) et
- de compagnies de taxis et de covoiturage (par exemple en vue de doter leur flotte de sièges pour enfants).

La Commission encouragera et soutiendra la recherche dans le cadre du futur programme de recherche et d'innovation 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, 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.

6. Des interventions d'urgence rapides et efficaces

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. Dans ce contexte, les effets du déploiement du système **eCall** d'appel d'urgence automatisé en cas d'accident, doivent être surveillés de près.

Actions clés en matière d'intervention d'urgence

La Commission entend:

- commencer à évaluer les effets du système eCall et évaluer l'éventuelle extension de son application à d'autres catégories de véhicules (poids lourds, autobus et autocars, motos et tracteurs agricoles) [T3/2019] et
- faciliter des contacts plus étroits entre les autorités de sécurité routière et le secteur de la santé pour évaluer les pratiques et les besoins de recherche (par exemple sur la façon de garantir le traitement des blessures par du personnel qualifié dans des installations médicales appropriées) [T3/2018].

La Commission cherchera à obtenir des engagements volontaires, par exemple de la part

- d'opérateurs de transport commercial et public (par exemple en vue de dispenser une formation de premiers secours aux chauffeurs),
- de fabricants (par exemple en vue d'installer le système eCall dans les nouvelles voitures de types existants ou en deuxième monte),
- d'assureurs (par exemple en vue de réduire les primes d'assurance pour les voitures dotées du système eCall).

7. Une sécurité routière à l'épreuve du temps

À long terme, la **connectivité et l'automatisation** présentent un énorme potentiel pour la sécurité routière, mais leurs risques, liés par exemple à la **cybersécurité** et au fonctionnement de véhicules hautement automatisés dans un **trafic mixte**, doivent être pris en compte. Dans le cadre du train de mesures en matière de mobilité, la Commission propose donc une stratégie globale sur la mobilité connectée et automatisée.

L'**économie collaborative** (par exemple les systèmes de partage de voiture et de vélo) et certaines **mesures de protection de l'environnement** offrent des avantages mutuels lorsqu'elles sont associées à des mesures en faveur de la sécurité routière (par exemple des environnements plus sûrs et plus attirants pour la marche et le vélo), mais elles s'accompagnent aussi de risques tels que l'accroissement du nombre d'utilisateurs non protégés sur les routes.

Toute initiative future devra prendre en compte les besoins spécifiques des **usagers de la route vulnérables** et des différents **groupes d'usagers** (âge, sexe, handicaps). En outre, le domaine de la **sécurité au travail** pourrait nécessiter une action renforcée.

Actions clés sur les nouveaux défis

La Commission entend:

- adopter 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-infrastructure³ [T4/2018];
- travailler 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, conduite en convoi), en particulier en vue d'assurer la

³ Voir COM(2018) 283 – Communication: «En route vers la mobilité automatisée: une stratégie de l'UE pour la mobilité du futur».

cohérence entre les codes de la route nationaux et d'éviter toute non-conformité à la réglementation de l'UE applicable aux véhicules [T3/2019] et

- mettre en place un défi ou une récompense «Ville sûre» [T3/2019].

La Commission cherchera à obtenir des engagements volontaires, par exemple de la part

- d'opérateurs, gestionnaires de flotte et transporteurs (par exemple en vue d'adopter une politique d'entreprise en matière de sécurité routière);
- d'associations professionnelles (par exemple en vue de prodiguer des conseils en matière de sécurité routière aux PME, en particulier en ce qui concerne la sécurité des camionnettes de livraison dans les zones urbaines) et
- d'autorités nationales (par exemple en vue de suivre des exemples de bonne pratique en matière de lutte contre la manipulation frauduleuse des véhicules et d'organisation de campagnes à ce sujet).

Tout au long de la période-cadre, la Commission évaluera la nécessité d'une nouvelle action de l'UE, 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. 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 la recherche et l'innovation dans le contexte du prochain programme-cadre afin d'éclairer l'action publique en matière de sécurité routière, notamment en ce qui concerne les nouveaux modèles de mobilité et les changements sociétaux, l'interaction entre l'homme et la technologie, en particulier les interfaces homme-machine et la transition en toute sécurité vers l'automatisation, le contrôle de l'application de la législation et la sécurité.

8. Le rôle de l'Union européenne dans le monde: exporter un modèle de sécurité routière

Pour ce qui est d'exporter la vision de l'UE en matière de sécurité routière au-delà de ses frontières, la Commission entend concentrer son action sur les voisins immédiats de l'Union, en particulier les pays des **Balkans occidentaux** et du **partenariat oriental**, qui se préparent à signer des déclarations en matière de sécurité routière dans le courant de 2018, ainsi que sur la Turquie.

En outre, le rôle de l'UE en matière de sécurité routière vis-à-vis des **Nations Unies** et en particulier de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, devrait être évalué.

Principales mesures pour améliorer la sécurité routière à l'extérieur de l'Union européenne

La Commission entend:

- développer 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 qui devraient être adoptées en 2018, notamment en partageant la bonne pratique et en soutenant le renforcement des capacités [T3/2018].

La Commission évaluera également 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. La Commission étudiera également les modalités d'une coopération avec les instances internationales porteuses d'initiatives de financement telles que le Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière.