



Statistiques de la sécurité routière pour 2016: que révèlent les chiffres?

La Valette, le 28 mars 2017

Les routes européennes demeurent les plus sûres du monde: en 2016, on comptait dans l'UE 50 victimes de la route par million d'habitants, contre 174 en moyenne dans le monde.

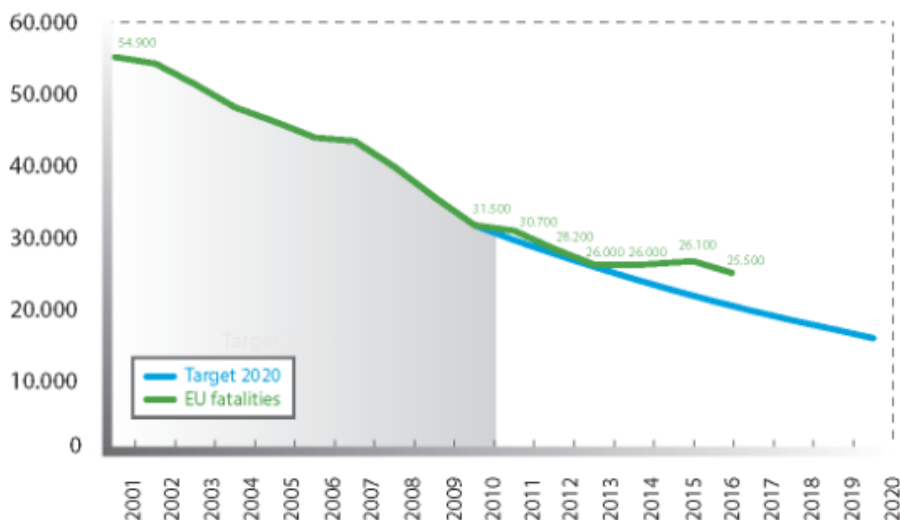
Les routes européennes demeurent les plus sûres du monde: en 2016, on comptait dans l'UE 50 victimes de la route par million d'habitants, contre 174 en moyenne dans le monde.

L'année dernière a marqué un tournant dans la réduction de la mortalité routière: après deux années de stagnation, le nombre de victimes de la route a reculé de 2 %. 25 500 personnes ont perdu la vie en 2016, soit 600 de moins qu'en 2015 et 6 000 de moins qu'en 2010. Cela représente une diminution de 19 % au cours des six dernières années.

Même s'il sera extrêmement difficile d'atteindre l'objectif stratégique consistant à réduire de moitié le nombre de victimes de la route entre 2010 et 2020, cela vaut la peine d'essayer, car chaque vie sauvée compte.

À titre de comparaison, les accidents mortels ont diminué de 43 % entre 2001 et 2010.

Graphique 1: Nombre de tués dans l'UE et objectifs de celle-ci pour 2001-2020



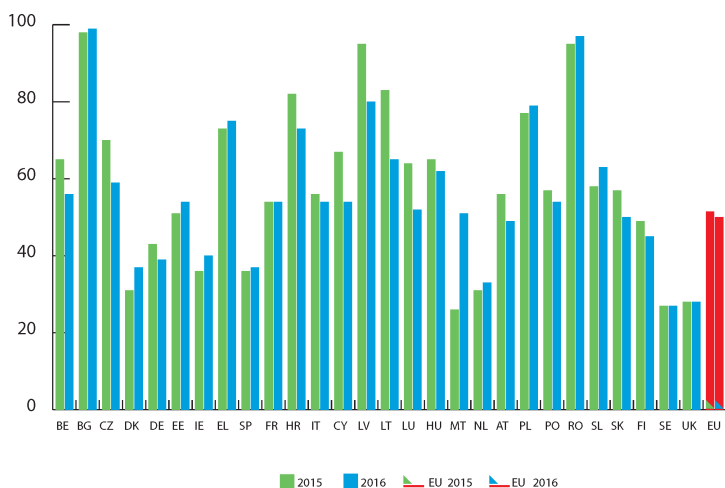
Source - CARE (EU road accidents database)

Réduction du nombre de tués sur les routes: quels sont les résultats obtenus par les différents États membres?

Si la plupart des États membres de l'Union sont parvenus depuis 2010 à des améliorations dans le domaine de la sécurité routière, ils affichent néanmoins des résultats très disparates. En 2016, les plus faibles taux de mortalité par million d'habitants ont été enregistrés en Suède (27), au Royaume-Uni (28), aux Pays-Bas (33), en Espagne (37), au Danemark (37), en Allemagne (39) et en Irlande (40). Les pires résultats en matière de sécurité routière ont quant à eux été enregistrés en Bulgarie (99), en Roumanie (97), en Lettonie (80) et en Pologne (79). Parmi les pays qui ont enregistré la plus forte diminution du nombre de tués sur les routes entre 2015 et 2016, on trouve la Lituanie (22 %), la Lettonie (16 %) et la République tchèque (16%).

En 2016, pour la deuxième année consécutive, aucun État membre n'a enregistré un taux de mortalité supérieur à 100 tués par million d'habitants et la plupart des pays de l'UE ont enregistré un taux de mortalité inférieur à 80 victimes par million d'habitants. En outre, les résultats de près de la moitié des États membres étaient les meilleurs jamais obtenus dans le domaine de la sécurité routière.

Graphique 2: Nombre de tués par million d'habitants et par pays - 2015 et 2016*



* Chiffre 2015 pour le Danemark corrigé le 6 avril 2017 à 10.50

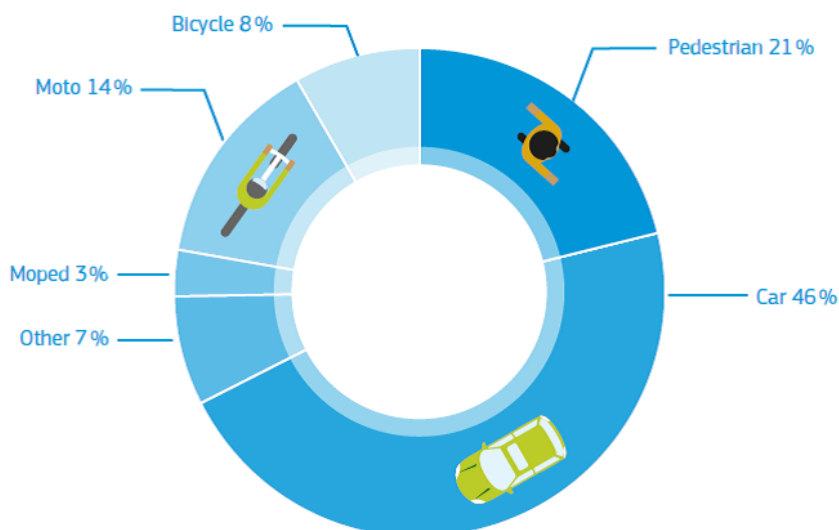
Quels sont les types de routes et les usagers les plus touchés?

Graphique 3: Accidents mortels dans l'UE par type de route



En 2016, en moyenne, environ 8 % seulement des accidents mortels sont survenus sur les autoroutes; 37 % se sont produits dans les zones urbaines; la plupart (55 %) ont eu lieu sur les routes rurales.

Graphique 4: Accidents mortels dans l'UE par type de transport



Les occupants de voitures représentent la part la plus importante des victimes (46 %). Ensemble, les usagers vulnérables, notamment les piétons, les cyclistes et les motocyclistes, représentent la même proportion et sont particulièrement exposés dans les zones urbaines.

21 % des victimes de la route étaient des piétons. Le nombre de piétons tués a reculé plus lentement que les autres catégories de victimes (de 11 % depuis 2010, contre une baisse de 19 % du nombre total de morts sur les routes). Les cyclistes représentaient 8 % des victimes de la route dans l'UE. Les motocyclistes, qui sont moins protégés lors d'une collision, représentaient 14 % des accidents mortels. De manière générale, le nombre d'usagers vulnérables victimes de la route a beaucoup moins baissé que le nombre total de tués sur les routes.

Que révèlent les nouvelles statistiques sur les blessés graves?

Pour chaque personne qui décède dans un accident de la circulation, bien d'autres sont victimes de

blessures graves et voient leur vie basculer après l'accident. Les blessures graves sont non seulement plus fréquentes, mais elles coûtent en outre souvent plus cher à la société, à cause des besoins de soins médicaux et de rééducation qu'elles entraînent sur le long terme. Les usagers vulnérables, tels que les piétons, cyclistes, motocyclistes ou personnes âgées, sont particulièrement touchés.

En 2015, les États membres ont commencé à communiquer des statistiques sur les blessés graves en s'appuyant sur une nouvelle définition arrêtée d'un commun accord et répondant à des critères médicaux. Depuis, la définition européenne des blessures graves causées par un accident de la route se fonde sur l'échelle de classification lésionnelle internationale MAIS (Maximum Abbreviated Injury Score). Lorsque son score est de 3 ou plus (MAIS3+), un blessé est considéré comme blessé grave.

En novembre 2016, la Commission a publié des données sur les blessures provenant de seize États membres: la Belgique, la République tchèque, l'Allemagne, l'Espagne, la France, l'Irlande, l'Italie, Chypre, les Pays-Bas, l'Autriche, la Pologne, le Portugal, la Slovaquie, la Finlande, la Suède et le Royaume-Uni. Il s'agit d'un grand progrès dans l'enregistrement des accidents corporels graves de la circulation. Les pays pour lesquels des données sont disponibles représentent environ 80 % de la population de l'UE et 80 % de l'ensemble des accidents mortels.

Sur la base des données fournies, on estime que le nombre de blessés graves s'élève à 135 000 pour l'ensemble des routes européennes, soit en moyenne plus de cinq blessés graves pour un décès. La plupart des personnes grièvement blessées sont des usagers vulnérables, tels que les piétons, les cyclistes et les motocyclistes, et la plupart d'entre eux sont des personnes âgées, une tranche de la population dont le nombre ne cesse d'augmenter. Leur proportion est encore plus élevée dans les villes.

Une étude récente^[1] réalisée avec le soutien de la Commission européenne analyse les caractéristiques les plus courantes des accidents de la route ayant causé des blessures de gravité MAIS3+. L'étude permet de comprendre les facteurs les plus courants qui contribuent aux accidents corporels graves des piétons, cyclistes, motocyclistes et occupants de voitures dans l'UE. Elle recueille des connaissances qui permettront, à l'avenir, de prendre des mesures efficaces de prévention des accidents corporels graves.

Que fait l'Union européenne pour rendre les routes plus sûres?

La sécurité routière est une responsabilité partagée. Dans le respect du principe de subsidiarité, les autorités nationales et locales sont responsables de la plupart des actions au quotidien, telles que la sensibilisation et le contrôle de l'application des règles.

En légiférant et en formulant des recommandations, l'UE a pour sa part créé un cadre général permettant d'améliorer la sécurité routière, par exemple en faisant adopter des exigences minimales pour la gestion de la sécurité des réseaux transeuropéens de transport et des exigences techniques pour la sécurité du transport de marchandises dangereuses. On peut en outre citer la [directive relative à l'application transfrontalière de la législation](#), entrée en vigueur le 6 mai 2015, qui vise à lutter contre les infractions au code de la route commises à l'étranger, ainsi que de nouvelles dispositions législatives sur le contrôle technique, adoptées en avril 2014, qui visent à réduire le nombre d'accidents de la route dus à des défaillances techniques.

En 2015, une nouvelle étape importante pour la sécurité routière a été franchie avec l'accord sur le déploiement de technologies innovantes capables de sauver des vies. À partir de mars 2018, tous les nouveaux types de véhicules devront être équipés du [système eCall](#). Ce système compose automatiquement le 112, le numéro d'appel d'urgence unique européen, en cas d'accident grave et communique aux services d'urgence la position du véhicule. Dans les meilleurs cas, il permet de réduire le délai d'intervention des services d'urgence de 50 % en zone rurale et de 40 % en zone urbaine. On estime que grâce à eCall, le nombre de tués pourrait reculer d'au moins 4 % et celui de blessés graves, de 6 %.

Initiatives en cours:

- Réexamen et suivi de la législation en vigueur:

a) Une nouvelle proposition sur les [exigences en matière de formation des conducteurs professionnels](#) a été adoptée au début de cette année. L'objectif de cette proposition est de contribuer à relever les normes de sécurité routière et de faciliter la mobilité des conducteurs professionnels. Les principales nouveautés concernent la modernisation de la formation, par exemple en mettant l'accent sur la protection des usagers vulnérables et sur l'optimisation de la consommation de carburant, ainsi que sur une meilleure reconnaissance des formations suivies dans un autre État membre. La proposition va maintenant être examinée par le Parlement européen et les 28 États membres conformément à la procédure législative ordinaire de l'Union européenne.

b) Un réexamen de la [directive sur la sécurité des infrastructures](#) est en cours pour chercher à étendre les avantages de la directive, comme par exemple protéger davantage les usagers vulnérables; déceler

de manière proactive les tronçons dangereux; soutenir le bon fonctionnement des systèmes avancés d'aide à la conduite, tels que l'assistance au maintien sur la voie; et évaluer les moyens d'encourager l'extension des principes de sécurité applicables aux routes du RTE-T à d'autres parties plus dangereuses du réseau routier.

c) La législation en vigueur fait l'objet d'un suivi régulier au moyen de mesures appropriées, telles que des contrôles de transposition, des évaluations et des rapports de mise en œuvre, ainsi qu'à travers un dialogue avec les États membres, principalement dans le cadre de groupes d'experts et de comités.

- Octroi d'une place centrale à la sécurité routière dans les discussions sur les technologies innovantes qui recèlent un fort potentiel en la matière.

a) Le règlement sur la sécurité générale détermine les systèmes et dispositifs de sécurité qui doivent équiper les véhicules vendus sur le marché de l'Union. Le 12 décembre, la Commission a [publié](#) une liste de 19 technologies de sécurité permettant de sauver des vies qui pourraient être rendues obligatoires sur les véhicules neufs dans la prochaine mise à jour des règles de l'UE en matière de sécurité des véhicules. Les technologies figurant sur cette liste qui présentent un fort potentiel pour sauver des vies comprennent, entre autres, le freinage d'urgence automatisé, l'adaptation intelligente de la vitesse et les systèmes de rappel de bouclage des ceintures de sécurité pour tous les sièges passagers.

- Pour ouvrir la voie aux systèmes de transport intelligents coopératifs et à une meilleure gestion du trafic, la Commission européenne a adopté une [stratégie européenne relative aux STI coopératifs](#), jalon d'une mobilité coopérative, connectée et automatisée. Cette stratégie permettra de déployer, dès 2019, des véhicules pouvant «parler» entre eux et avec les infrastructures routières de l'Union.

b) Cela concerne aussi les travaux en cours sur la conduite automatisée, par exemple dans le cadre de l'initiative [GEAR 2030](#) de la Commission, qui comporte également un important aspect de sécurité routière.

- Études et projets consacrés à l'approfondissement des connaissances sur les accidents corporels graves de la circulation:

a) Le [projet de recherche SafetyCube](#) financé dans le cadre du programme Horizon 2020 vise à soutenir la sélection et la mise en œuvre de stratégies et de mesures destinées à réduire le nombre d'accidentés de la route en Europe et dans le monde. Ce projet comprend une analyse complète des risques d'accidents et il fournira des lignes directrices pour l'enregistrement et le suivi des accidents de la route ayant fait des blessés graves.

La Commission encourage et soutient les États membres dans leurs actions visant à améliorer la sécurité routière au moyen de diverses plateformes et activités de partage des connaissances, telles que le groupe à haut niveau sur la sécurité routière, des évaluations par les pairs ou la Journée européenne sans mort sur les routes, une initiative lancée conjointement avec le Réseau européen de la police de la circulation (TISPOL). Ces initiatives rassemblent des décideurs, des experts, des ONG et l'industrie. La Commission a en outre créé, et gère, la [charte européenne de la sécurité routière](#), une vaste plateforme aujourd'hui forte de plus de 3 200 membres, qui encourage les organismes publics et privés ainsi que la société civile dans les 28 pays de l'UE à s'engager volontairement en faveur de la sécurité routière.

Dans le cadre de ses efforts, la Commission organise avec la présidence maltaise une conférence des parties prenantes et des ministres à Malte, les 28 et 29 mars 2017, réunissant des experts de la sécurité routière, des parties prenantes et des décideurs. L'objectif de cette conférence est de lancer un débat politique et de définir les futures orientations politiques. Une déclaration sur la sécurité routière sera approuvée au cours de la conférence ministérielle.

Pour de plus amples informations:

L'ensemble des études et des rapports de projet de la Commission, ainsi que de nombreuses informations, statistiques et meilleures pratiques/lignes directrices peuvent être consultés sur le site web de la Commission consacré à la [sécurité routière](#).

Communiqué de presse: [Sécurité routière: les résultats encourageants de 2016 appellent à poursuivre les efforts pour sauver des vies sur les routes de l'UE](#)

[1] Étude sur les accidents corporels graves de la circulation dans l'UE (SUSTAIN).

MEMO/17/675

Personnes de contact pour la presse:

[Anna-Kaisa ITKONEN](#) (+32 2 29 56186)

[Alexis PERIER](#) (+32 2 296 91 43)

Renseignements au public: [Europe Direct](#) par téléphone au [00 800 67 89 10 11](#) ou par [courriel](#)