

Rapport spécial

Sécurité routière

L'UE doit mettre les bouchées doubles pour atteindre ses objectifs



COUR DES
COMPTES
EUROPÉENNE

Table des matières

	Points
Synthèse	I - VIII
Introduction	01 - 16
La sécurité routière est un problème de société majeur	01 - 09
Les accidents de la route sont une cause fréquente de décès prématurés dans l'UE	01 - 03
Les usagers vulnérables de la route sont plus exposés au risque d'accident mortel, et il existe de nettes différences entre les tranches d'âge et entre les États membres	04 - 06
L'approche pour un «système sûr» relève d'un concept holistique	07 - 09
Rôles et responsabilités dans l'UE	10 - 12
La politique et le cadre réglementaire de l'UE en matière de sécurité routière	13 - 14
Les fonds alloués par l'UE aux projets concourant à la sécurité routière	15 - 16
Étendue et approche de l'audit	17 - 23
Observations	24 - 102
L'approche de l'UE pour un «système sûr» est complète, mais la Commission arrive difficilement à suivre les progrès des États membres	24 - 41
L'approche de l'UE pour un «système sûr» est complète et comporte des objectifs ambitieux	26 - 27
La Commission n'a pas encore effectué d'évaluation de la contribution des stratégies nationales à la réalisation des objectifs de l'UE	28 - 31
Le suivi de la performance des États membres n'est pas encore efficace	32 - 34
Pour ce qui est du nombre de tués, les données des États membres sont comparables, mais elles ne le sont pas encore en ce qui concerne le nombre de blessés graves	35 - 37
L'UE progresse trop lentement pour atteindre les objectifs fixés à l'horizon 2030 et 2050	38 - 41

Les actions de l'UE relevant des piliers «utilisation de la route», «véhicules» et «infrastructures» ne couvrent pas tous les domaines à risque et ne sont pas suffisamment coordonnées	42 - 82
Les principales causes d'accidents ne sont pas toutes couvertes au niveau de l'UE, et la Commission exerce une surveillance limitée des stratégies des États membres en matière de contrôle du respect de la législation	44 - 56
L'UE dispose d'un cadre normalisé couvrant le pilier «véhicules», mais le vieillissement du parc automobile limite son incidence	57 - 64
Les approches nationales pour l'amélioration de la sécurité des infrastructures sont plus ou moins élaborées selon les pays, et les exigences de l'UE ne couvrent pas les infrastructures les plus meurtrières	65 - 75
Les nouveaux défis nécessiteront une coordination plus poussée des actions de la Commission en matière de sécurité routière	76 - 82
La réalisation des objectifs de l'UE en matière de sécurité routière n'a pas été un critère décisif pour la sélection des projets et pour les indicateurs de suivi	83 - 102
La sécurité routière n'a pas constitué un critère décisif lors de la sélection de projets d'infrastructures comportant des objectifs en la matière	85 - 91
Le cofinancement, par l'UE, des projets comportant des objectifs en matière de sécurité routière n'a pas été subordonné à la réalisation d'une estimation de leur contribution potentielle à la sécurité routière, ni à la définition d'indicateurs d'effets en la matière	92 - 98
Moins de fonds de cohésion seront probablement consacrés à la sécurité routière pendant la période 2021-2027, mais l'introduction d'une nouvelle conditionnalité a constitué un premier pas vers un meilleur ciblage	99 - 102
Conclusions et recommandations	103 - 113

Annexes

Annexe I – Exemples d’actions relevant des différents piliers de l’approche pour un «système sûr» des Nations unies

Annexe II – Évolution des objectifs de sécurité routière de la Commission depuis 2001

Annexe III – Cadre réglementaire de l’UE relatif aux piliers de l’approche pour un «système sûr» examinés

Annexe IV – Liste des projets cofinancés par l’UE sélectionnés aux fins de l’audit

Annexe V – Vue d’ensemble des objectifs nationaux en matière de sécurité routière

Annexe VI – Comparaison entre les vitesses maximales autorisées au niveau national et les vitesses recommandées dans une étude internationale

Annexe VII – Statut juridique des trottinettes électriques dans 15 États membres de l’UE

Sigles, acronymes et abréviations

Glossaire

Réponses de la Commission

Calendrier

Équipe d’audit

Synthèse

I La sécurité routière est un problème de société majeur. En 2022, 20 640 personnes ont trouvé la mort sur les routes européennes, où les piétons, cyclistes et motocyclistes sont particulièrement en danger. La sécurité routière relève de la compétence partagée de l'UE et de ses États membres, bien que la responsabilité de mettre pleinement en œuvre certaines actions de nature à l'améliorer directement incombe aux autorités nationales. Le rôle de la Commission consiste à coordonner les activités au niveau de l'UE, en particulier lorsqu'elles ont des effets transfrontaliers.

II En 2018, l'UE a adopté les objectifs actuels, à savoir diminuer de moitié le nombre de morts et de blessés graves sur les routes (par rapport au niveau de 2019) pour 2030, et le réduire à zéro ou presque à l'horizon 2050. Pour atteindre ces objectifs, la Commission a fondé sa politique de sécurité routière sur la philosophie du «système sûr» de l'UE, qui comprend plusieurs piliers, de manière à ce qu'en cas de défaillance d'un élément, un autre élément prenne le relais. Pour ce qui est de la période précédente (2014-2020), nous avons estimé à quelque 6,6 milliards d'euros le financement de l'UE consacré, par l'intermédiaire du Fonds européen de développement régional, du Fonds de cohésion et du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, à des projets concourant à la sécurité routière.

III Alors que le cadre d'action actuel de l'UE, qui couvre la période allant de 2021 à 2030, arrivera bientôt à mi-parcours, nous avons cherché à déterminer si la Commission avait efficacement mis en place l'approche de l'UE pour un «système sûr» et aidé les États membres à atteindre les objectifs en matière de sécurité routière pour 2030 et 2050. En ce qui concerne le pilier de l'approche pour un «système sûr» qui se rapporte à la gouvernance, nous avons examiné si cette approche était complète et si la Commission assurait avec efficacité le suivi de la contribution des États membres à la réalisation des objectifs de l'UE. Nous avons également vérifié si la Commission avait pris des mesures appropriées au titre des piliers «utilisation de la route», «véhicules» et «infrastructures». Enfin, pour ce qui a trait au pilier «soutien financier», nous avons examiné si la sélection des projets cofinancés par l'UE au cours de la période 2014-2020 et la conception des indicateurs avaient bien été centrées sur les objectifs en matière de sécurité routière. Nous avons réalisé notre audit dans quatre États membres et examiné un échantillon de 13 projets.

IV Dans l'ensemble, nous concluons que la Commission a mis en place une approche de l'UE pour un «système sûr» complète, avec des objectifs ambitieux pour 2030 et 2050. Nous avons toutefois relevé des insuffisances dans ses actions. En outre, au rythme actuel de progression, ces objectifs ne seront probablement pas atteints sans efforts supplémentaires de la part de l'UE et des États membres.

V Pour ce qui est du **pilier «gouvernance»**, nous avons constaté que la Commission n'avait pas encore évalué dans quelle mesure les actions prévues par les États membres contribuent à la réalisation des objectifs de l'UE en matière de sécurité routière. Certes, les États membres visent presque tous à diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves, mais les stratégies nationales ne sont pas toutes de même niveau. En outre, des mesures supplémentaires sont nécessaires pour rendre efficace le suivi de la performance des États membres. Nous avons également détecté des problèmes de comparabilité dans la manière dont les États membres recueillaient les données sur les blessés graves et les transmettaient à la Commission.

VI Par ailleurs, nous avons constaté que le **pilier «utilisation de la route»** couvrait diversement les différents domaines à risque cruciaux au niveau de l'UE, et que la Commission disposait d'un mandat restreint en ce qui concerne la surveillance des approches nationales en matière de contrôle du respect de la législation. Le **pilier «véhicules»** était couvert par un cadre normalisé au niveau de l'UE qui s'appliquait aux nouveaux véhicules, mais dont l'impact était limité par le vieillissement des parcs automobiles des États membres. Le degré d'élaboration des procédures des États membres relevant du **pilier «infrastructures»**, y compris celles visant à recenser les tronçons dangereux et à déterminer les causes des accidents, était inégal. La législation de l'UE dans ce domaine a établi des principes et des procédures communs, mais elle ne s'appliquait pas aux types d'infrastructures les plus meurtriers, comme les zones urbaines, les routes secondaires situées en dehors des agglomérations et les pistes cyclables. Enfin, nous avons constaté que les nouveaux défis en matière de sécurité routière (liés aux dispositifs de mobilité individuelle et aux véhicules autonomes) rendront nécessaire une intégration plus poussée des actions de la Commission relevant de ces trois piliers.

VII En ce qui concerne le **pilier relatif au soutien financier**, nous avons relevé qu'au cours de la période 2014-2020, la sécurité routière n'a pas constitué un critère décisif lors de la sélection de projets comportant des objectifs en la matière, du fait qu'elle se trouvait en concurrence avec d'autres priorités (telles que l'amélioration de l'accessibilité et l'écologisation des transports). Dans la plupart des projets audités, les critères de sélection ne ciblaient pas les tronçons du réseau où le nombre d'accidents en général ou d'accidents mortels en particulier était le plus élevé et aucun critère relatif à la conception de la sécurité routière n'était spécifié. En outre, le cofinancement par l'UE n'était subordonné ni à l'estimation de la contribution potentielle du projet à la sécurité routière ni à la définition d'indicateurs d'effets dans ce domaine. Pendant la période 2021-2027, les fonds relevant de la politique de cohésion à consacrer aux futurs projets destinés à améliorer la sécurité routière risquent de diminuer, sauf si des règles strictes de hiérarchisation des priorités visant à cibler cet objectif sont adoptées.

VIII Sur la base de nos conclusions, nous recommandons à la Commission:

- 1) d'améliorer la communication d'informations sur les blessés graves et d'établir des valeurs cibles en matière de performance;
- 2) de renforcer l'attention portée aux causes des accidents et de fournir des orientations supplémentaires couvrant tous les domaines à risque;
- 3) de réfléchir à la manière de définir plus clairement les priorités et de prévoir une évaluation ex post en ce qui concerne les projets cofinancés par l'UE comportant des objectifs en matière de sécurité routière.

Introduction

La sécurité routière est un problème de société majeur

Les accidents de la route sont une cause fréquente de décès prématurés dans l'UE

01 Dans l'Union européenne, les accidents de la route sont une cause fréquente de décès prématurés: ils ont causé la mort de 20 640 personnes en 2022¹. Des estimations indiquent en outre que, pour chaque personne tuée dans l'UE, cinq autres sont grièvement blessées, avec des séquelles invalidantes².

02 En chiffres absolus, le transport routier est le plus meurtrier de tous les modes de transport. De 2016 à 2020, dans l'Union européenne (à l'exclusion du Royaume-Uni), 22 240 personnes en moyenne ont trouvé la mort chaque année dans des accidents de la route, contre 19 voyageurs tués dans des accidents de chemin de fer. Le plus récent accident aérien mortel impliquant un transporteur européen est survenu en 2016 et a coûté la vie à deux personnes.

03 Au niveau mondial, d'après les plus récentes [données](#) de l'Organisation mondiale de la santé, l'Europe soutient avantageusement la comparaison avec les autres régions du monde: c'est en Europe que le taux de mortalité routière est le plus bas et, contrairement à ce qui se passe ailleurs, ce taux diminue. Cependant, s'il est vrai que le nombre de tués sur les routes de l'UE a considérablement reculé depuis l'an 2000, la tendance à la baisse marque le pas depuis quelques années.

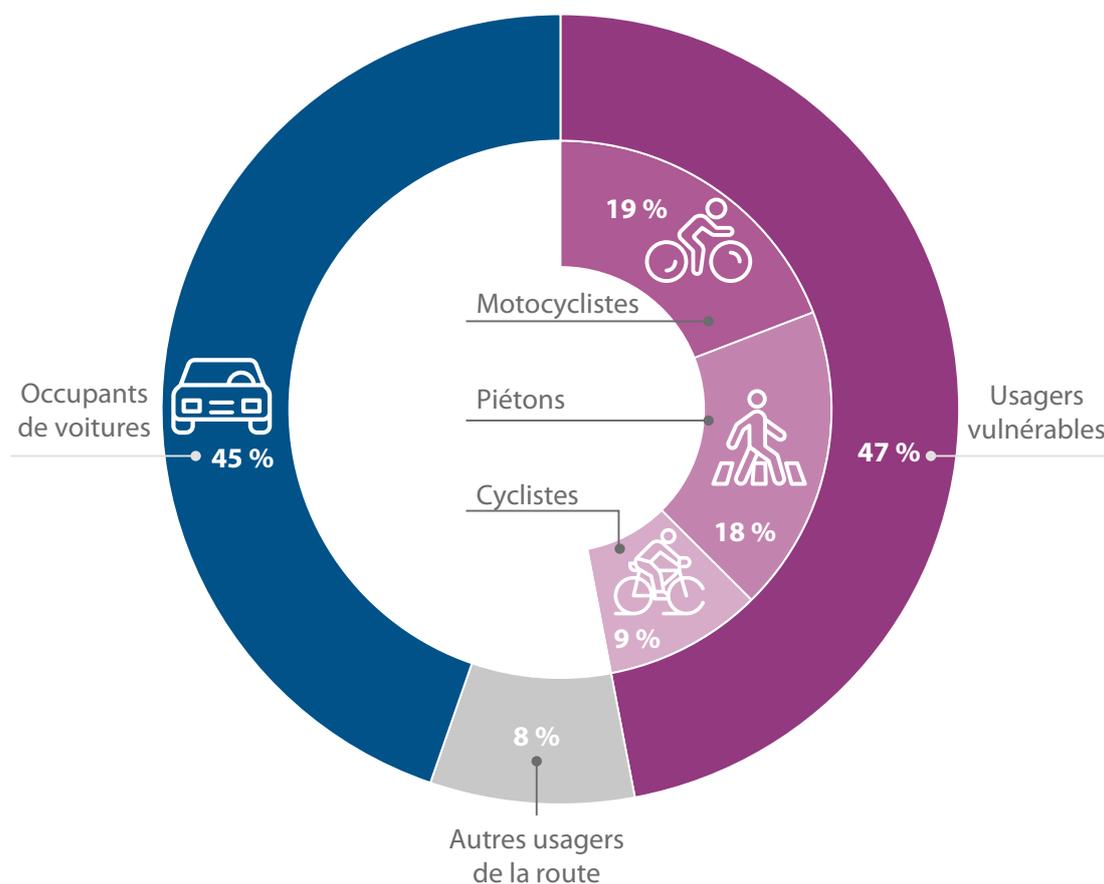
¹ *Road Safety in the EU*, Commission européenne, 2023.

² *Serious injuries*, Commission européenne, 2021.

Les usagers vulnérables de la route sont plus exposés au risque d'accident mortel, et il existe de nettes différences entre les tranches d'âge et entre les États membres

04 Tout usager de la route peut être impliqué dans une collision mortelle, mais les usagers vulnérables (c'est-à-dire les piétons, les cyclistes et les motocyclistes) sont particulièrement menacés. En 2021, les accidents de la route mortels survenus dans l'UE ont concerné principalement (47 %) des usagers vulnérables, puis des occupants de voitures (45 %) (voir [figure 1](#)). En outre, les usagers vulnérables représentent près de 70 % des victimes dans les zones urbaines.

Figure 1 – Répartition des personnes tuées dans un accident de la route dans l'UE par catégorie d'usagers (2021)



Remarque: En raison des arrondis, la somme des pourcentages n'est pas égale à 100 %.

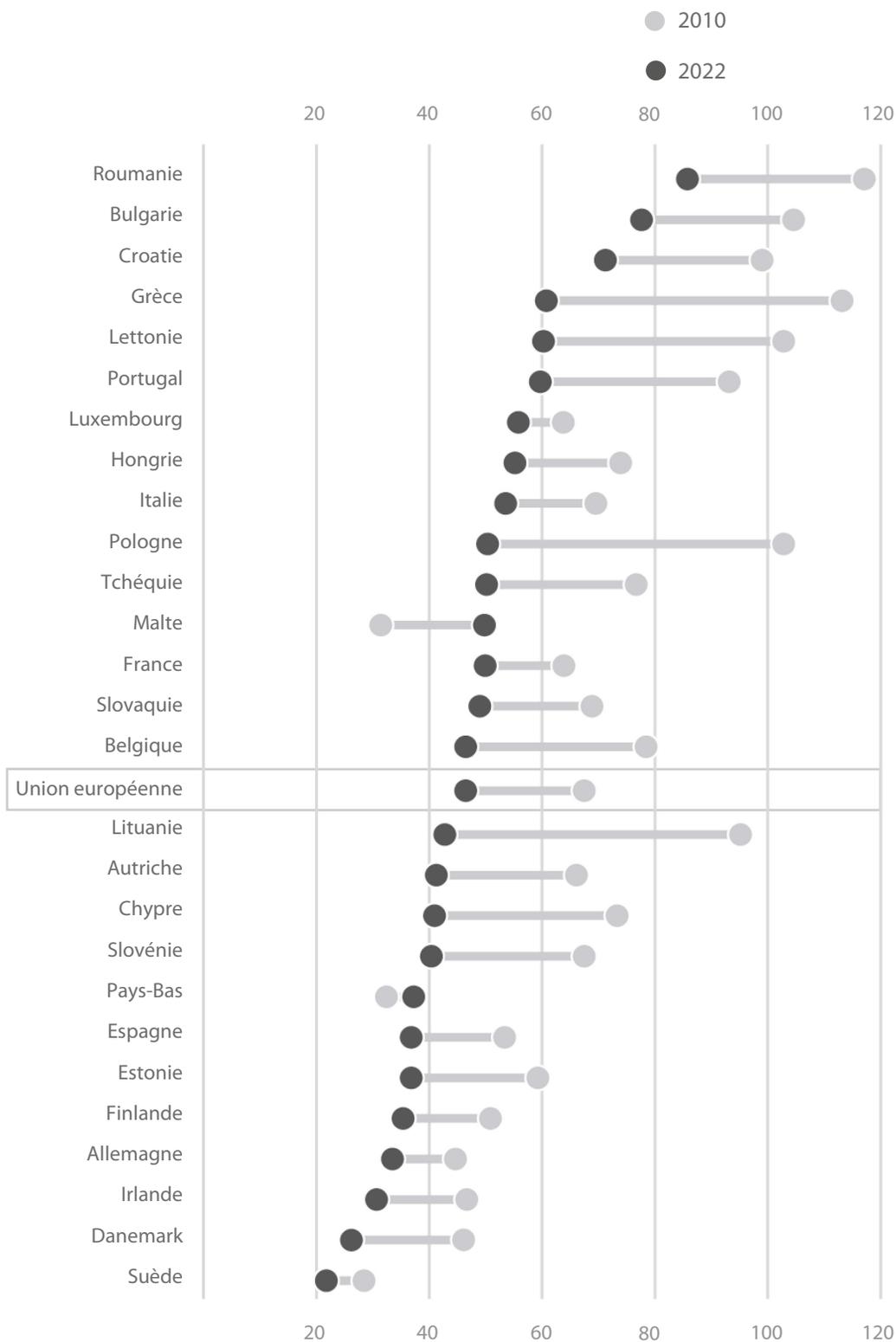
Source: Cour des comptes européenne, sur la base de la banque de données communautaire sur les accidents de la circulation routière (CARE).

05 La mortalité culmine chez les jeunes (18-24 ans), puis chez les personnes âgées de 65 ans et plus. Alors que les décès de jeunes usagers de la route concernent principalement des occupants de voitures (64 % en 2019), la moitié des tués âgés de 65 ans ou plus étaient des cyclistes ou des piétons³.

06 En 2022, le taux moyen de mortalité liée aux accidents de la route dans l'UE s'est élevé à 46 décès par million d'habitants, avec des différences considérables entre les États membres (voir [figure 2](#)). La Suède et le Danemark affichaient les taux de mortalité les plus bas, à savoir 22 et 26 décès par million d'habitants, respectivement. Le taux de mortalité routière le plus élevé, celui de la Roumanie, était de 86 tués par million d'habitants.

³ [Young people](#), Commission européenne, 2021, et [Seniors](#), Commission européenne, 2023.

Figure 2 – Nombre de tués sur les routes par million d’habitants dans les États membres de l’UE (comparaison entre les valeurs de 2022 et de 2010)



Remarque: Les chiffres pour l’Union européenne ne tiennent pas compte du Royaume-Uni.

Source: Cour des comptes européenne, sur la base de CARE.

L'approche pour un «système sûr» relève d'un concept holistique

07 La sécurité routière est en concurrence avec d'autres objectifs tels que la mobilité et est également soumise à l'influence d'un grand nombre de facteurs et d'acteurs. D'après un rapport, les quatre principales causes de décès sur la route sont: 1) les excès de vitesse, 2) la conduite sous l'influence de l'alcool, 3) le défaut de port de la ceinture de sécurité et 4) la distraction du conducteur⁴. Les autorités publiques, l'industrie et la société civile peuvent toutes s'attaquer aux causes des accidents en mettant en œuvre différentes actions.

08 L'approche pour un «système sûr» a initialement été développée en Suède et aux Pays-Bas dans les années 90⁵. Fondée sur la reconnaissance que l'erreur est humaine, elle propose des moyens d'empêcher que les erreurs n'occasionnent des décès ou des blessures graves. Cette stratégie préventive consiste à créer plusieurs niveaux de protection afin de faire en sorte qu'en cas de défaillance d'un élément, un autre élément prenne le relais.

09 En 2011, les Nations unies (ONU) ont intégré pour la première fois cette démarche dans leur [stratégie en matière de sécurité routière](#). En août 2020, elles ont lancé une [deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière](#), en adoptant un objectif de réduction d'au moins 50 % du nombre de morts et de blessés sur les routes entre 2021 et 2030. L'[annexe I](#) fournit des exemples d'actions qui concourent à la sécurité routière dans le cadre de cette [approche](#). Les initiatives en faveur de la sécurité routière contribuent à la réalisation des objectifs de développement durable des Nations unies n° 3 «Bonne santé et bien-être» et n° 11 «Villes et communautés durables».

Rôles et responsabilités dans l'UE

10 Les **États membres** fixent leurs politiques nationales en matière de transports et statuent sur de multiples aspects des dispositions relatives à la circulation et à la sécurité routières. Il leur appartient également de transposer les directives de l'UE et de faire appliquer les règlements adoptés par celle-ci, y compris ceux qui ont trait à la sécurité routière. En outre, ils sont pleinement responsables de la mise en œuvre de certaines actions qui ont un effet direct sur la réduction du nombre de morts et de

⁴ Conseil européen pour la sécurité des transports, [Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe](#), 2022.

⁵ Forum International des Transports – OCDE, [The Safe System Approach in Action](#), 2022.

blessés graves sur les routes. Enfin, ce sont eux qui décident quels projets d'infrastructures sont prioritaires, projets qu'ils financent principalement sur les budgets nationaux et régionaux.

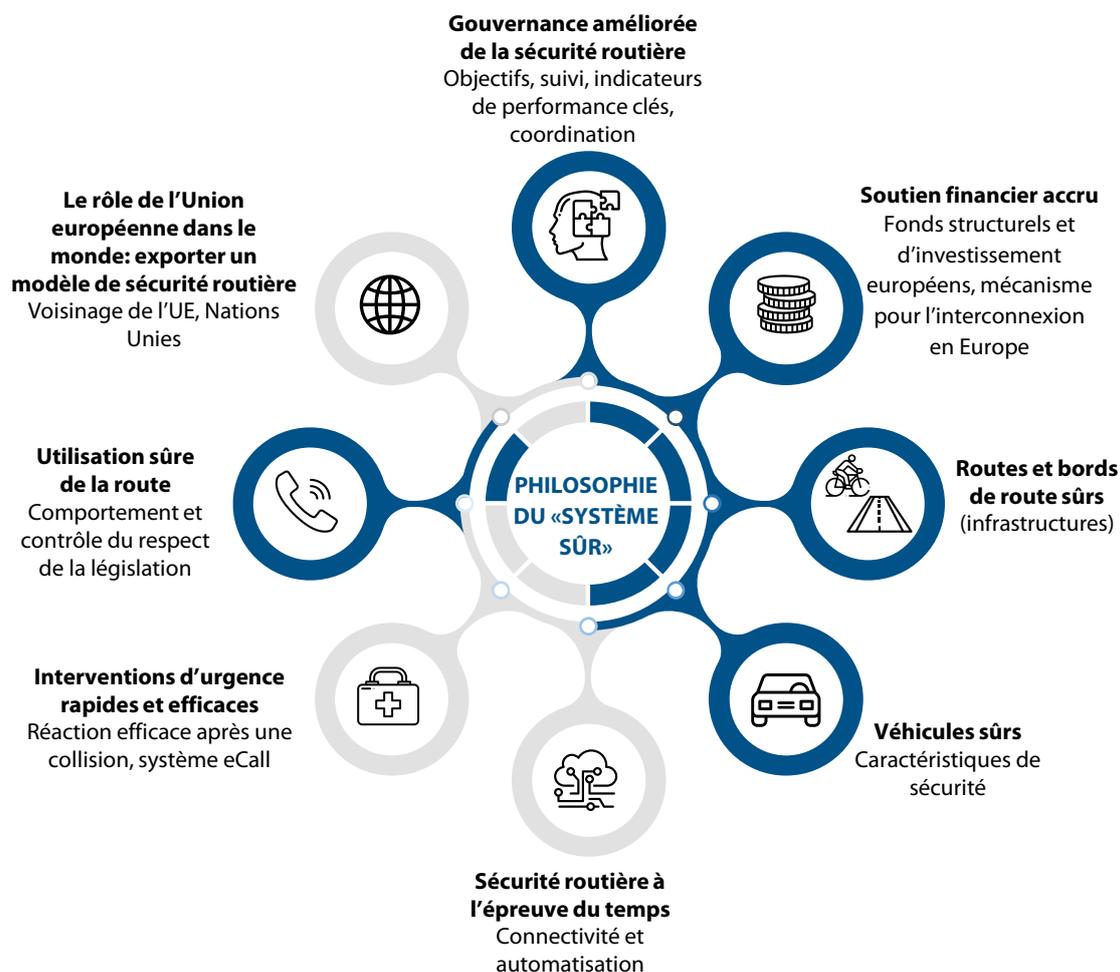
11 En 1992, les États membres **se sont accordés** pour mettre en place un réseau d'infrastructures de transport à l'échelle de l'Union européenne. Ils ont également attribué à cette dernière une compétence partagée en ce qui concerne l'établissement des mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports. La **Commission**, et en particulier sa direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE), est chargée d'élaborer, de mettre en œuvre et de faire respecter la politique des transports au niveau de l'UE. D'autres directions générales de la Commission – par exemple la direction générale du marché intérieur, de l'industrie, de l'entrepreneuriat et des PME (DG GROW) – et l'Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement (CINEA) sont également responsables d'actions clés qui contribuent à la politique de l'UE en matière de sécurité routière.

12 Le **comportement des personnes et des entreprises** est un facteur déterminant dans la mise en place d'un environnement de transport routier sûr: ce sont elles qui choisissent leur mode de mobilité ainsi que les caractéristiques de sécurité des véhicules, et elles sont responsables de leur propre comportement sur la route. Le **secteur des assurances** joue un rôle de premier plan, car il conçoit ses produits et services en tenant compte de considérations de sécurité (par exemple polices d'assurance à la conduite), préconise le recours aux nouvelles technologies, incite les conducteurs à la prudence et recueille des données afin de mieux comprendre les causes des accidents de la circulation.

La politique et le cadre réglementaire de l'UE en matière de sécurité routière

13 En 2018, la Commission a fondé sa politique de sécurité routière pour la période 2021-2030 sur la **philosophie du «système sûr» de l'UE**, qui comprend huit piliers (voir **figure 3**). Elle a également adopté les objectifs actuels consistant à diminuer le nombre de morts et de blessés graves de moitié entre 2020 et 2030, et à le réduire à zéro ou presque à l'horizon 2050. Le **Parlement européen** et le **Conseil** ont tous les deux approuvé ces objectifs. Cette politique s'inscrit dans le prolongement d'initiatives précédentes de la Commission (voir **annexe II**).

Figure 3 – La philosophie du «système sûr» de l’UE



Source: Cour des comptes européenne, sur la base de la communication de la Commission intitulée «L’Europe en mouvement». Les éléments en bleu sont ceux qui entrent dans l’étendue de l’audit.

14 Le cadre réglementaire de l’UE relatif à l’approche pour un «système sûr» comprend à la fois des actes juridiquement contraignants et des recommandations adressées aux États membres (voir [annexe III](#)).

Les fonds alloués par l'UE aux projets concourant à la sécurité routière

15 Pour financer les projets nationaux et régionaux d'infrastructures de transport contribuant à la sécurité routière durant la période 2014-2020, l'UE a principalement eu recours à trois instruments:

- d'une part, le **Fonds européen de développement régional (FEDER)** et le **Fonds de cohésion (FC)**, qui font l'objet d'une gestion partagée entre la Commission et les États membres. La direction générale de la politique régionale et urbaine de la Commission (DG REGIO) approuve les programmes pluriannuels conçus par les États membres, y compris les priorités de financement, et assure le suivi de leur mise en œuvre. La sélection et la réalisation des projets spécifiques cofinancés par le FEDER et le Fonds de cohésion relèvent quant à elles des autorités de gestion nationales ou régionales;
- d'autre part, le **mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)**, qui est géré directement par la Commission (DG MOVE). Celle-ci a délégué la responsabilité de l'octroi des subventions et du suivi de leur utilisation à la CINEA.

Ces trois instruments constituent toujours une source de financement pour la période 2021-2027. Pendant la période actuelle, la facilité pour la reprise et la résilience peut en outre servir à financer des projets contribuant à la sécurité routière.

16 Au cours de la période 2014-2020, les promoteurs de projets et les autorités nationales n'étaient pas tenus de spécifier qu'un projet cofinancé par l'UE concourait à la sécurité routière, ce qui ne permet pas de connaître le montant total des financements contribuant à la sécurité routière au niveau de l'UE. Aux fins de cet audit, nous avons donc procédé à une estimation du montant des fonds que l'UE a alloués aux projets concourant à la sécurité routière durant cette période par l'intermédiaire du FEDER, du Fonds de cohésion et du MIE. En février 2023, le montant engagé s'élevait à 6 663 millions d'euros (1 477 millions d'euros au titre du MIE et 5 186 millions d'euros au titre du FEDER et du Fonds de cohésion).

Étendue et approche de l'audit

17 Dans le présent rapport, nous vérifions si la Commission a efficacement mis en place l'approche de l'UE pour un «système sûr» (voir *figure 3*) et aidé les États membres à atteindre les objectifs consistant à diminuer le nombre de morts et de blessés graves de moitié entre 2020 et 2030, et à le réduire à zéro ou presque à l'horizon 2050. À cette fin, nous avons examiné:

- o si la Commission a élaboré une approche pour un «système sûr» complète et si elle a efficacement vérifié si les mesures de sécurité routière des États membres contribuaient à la réalisation des objectifs de la politique de l'UE;
- o si elle a pris des mesures structurelles appropriées en ce qui concerne les piliers «utilisation de la route», «véhicules» et «infrastructures» de l'approche de l'UE pour un «système sûr»;
- o si la sélection des projets d'infrastructures cofinancés par l'UE au cours de la période de programmation 2014-2020 et la conception des indicateurs ont bien été centrées sur les objectifs de l'UE en matière de sécurité routière.

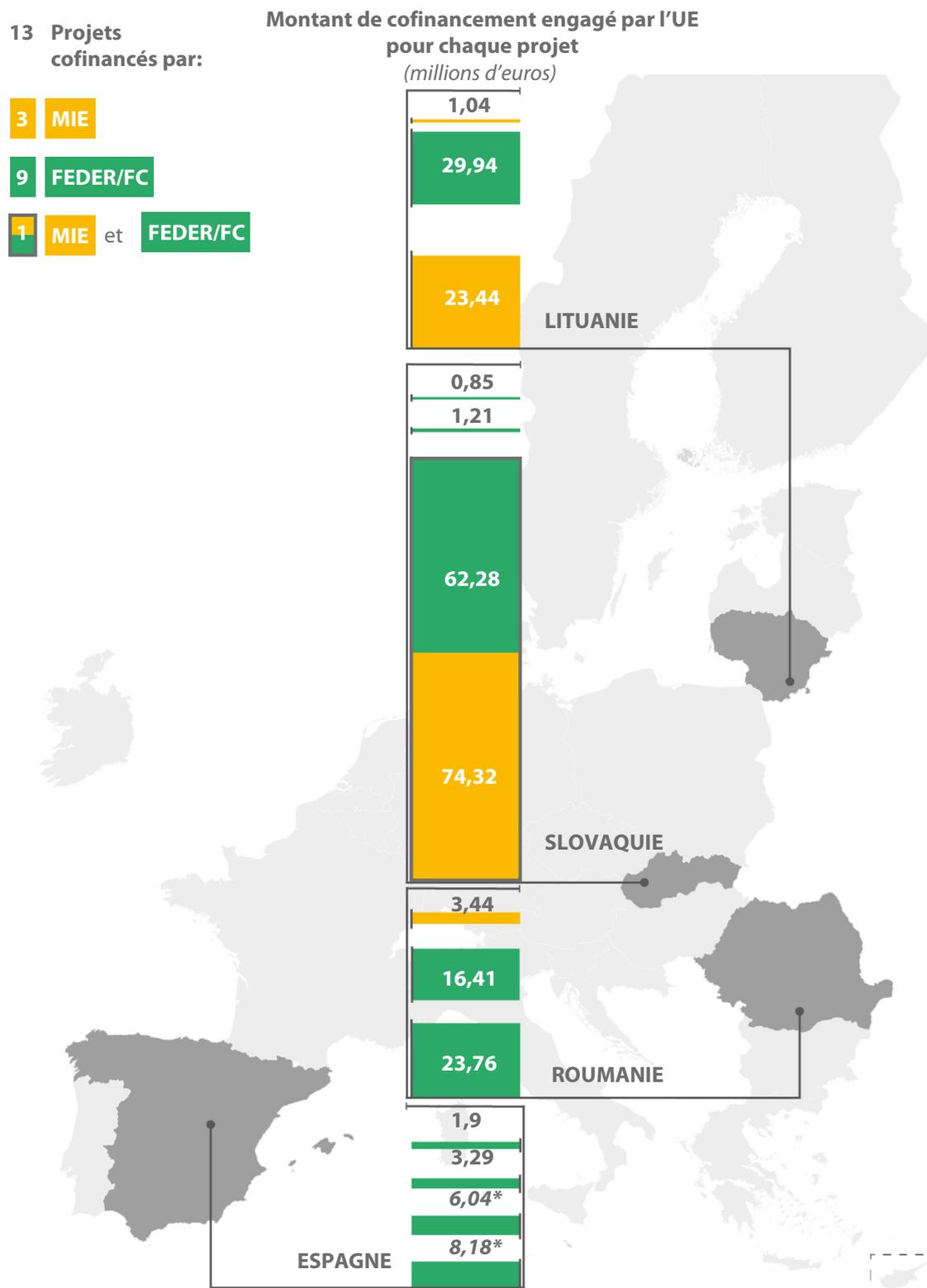
18 Nous avons examiné des éléments probants tirés de diverses sources:

- o nous avons analysé les documents relatifs à la stratégie en matière de sécurité routière de l'UE, les documents législatifs et documents d'orientation y afférents, ainsi que des rapports publiés par des organismes de recherche, des associations industrielles et des universités;
- o nous nous sommes entretenus avec des agents de la CINEA et des directions générales concernées de la Commission, et avec des représentants d'organismes nationaux;
- o nous avons rencontré des associations de parties prenantes aux niveaux européen et national, ainsi que des agents de la commission économique des Nations unies pour l'Europe et du Fonds des Nations unies pour la sécurité routière;

- o nous avons sélectionné quatre États membres (l'Espagne, la Lituanie, la Roumanie et la Slovaquie), dont nous avons analysé les stratégies nationales en matière de sécurité routière et les documents législatifs et stratégiques y afférents;
- o dans ces quatre États membres, nous avons organisé des visites sur place qui nous ont permis d'examiner un échantillon de 13 projets d'infrastructures de sécurité routière financés sur le budget de l'UE au cours de la période 2014-2020 (voir [annexe IV](#)). La sécurité routière était citée comme objectif de tous les projets sélectionnés.

19 La [figure 4](#) donne une vue d'ensemble des États membres et des projets couverts par l'audit.

Figure 4 – États membres et projets sélectionnés aux fins de l'audit



Remarque: * Projet annulé après la sélection.

Source: Cour des comptes européenne.

20 Nous avons constitué notre échantillon d'États membres en fonction du montant des fonds du FEDER, du Fonds de cohésion et du MIE alloués aux projets concourant à la sécurité routière. Nous avons également veillé à y inclure des États membres affichant des niveaux de performance et des tendances divers sur le plan du nombre de personnes tuées dans des accidents de la route.

21 Notre échantillon de projets se compose de projets d'infrastructures concourant de différentes manières à la sécurité routière (par exemple la construction ou le réaménagement d'autoroutes et les infrastructures destinées aux cyclistes ou aux piétons). Nous avons sélectionné neuf projets cofinancés par le FEDER ou le Fonds de cohésion, trois projets relevant du MIE et un projet bénéficiant à la fois du soutien financier du MIE et du Fonds de cohésion. Le montant total des crédits engagés par l'UE pour l'ensemble de ces projets s'élève à 242 millions d'euros.

22 Notre audit a porté sur le cadre en matière de sécurité routière existant depuis que la Commission a adopté sa «feuille de route pour un espace européen unique des transports», en 2011, et est centré sur les investissements ayant bénéficié d'un soutien de l'UE au cours de la période 2014-2020. Nous avons achevé nos travaux d'audit sur le terrain en septembre 2023.

23 Nous avons décidé de réaliser cet audit non seulement parce que la sécurité routière est un problème de société majeur, mais aussi parce que les progrès dans la réduction du nombre de tués sur les routes européennes sont au point mort depuis quelques années. Le présent rapport vise à éclairer les discussions sur les futures propositions d'initiatives stratégiques et d'actes législatifs, alors que nous approchons de la mi-parcours du cadre d'action actuel de l'UE en matière de sécurité routière, qui couvre la décennie 2021-2030.

Observations

L'approche de l'UE pour un «système sûr» est complète, mais la Commission arrive difficilement à suivre les progrès des États membres

24 Pour que la stratégie de sécurité routière de l'Union européenne soit efficace, elle devrait comporter des objectifs réalistes et correspondant à ceux des politiques connexes, au niveau international et européen⁶. Elle devrait englober des actions dans tous les domaines d'intervention concernés et comprendre une estimation des ressources nécessaires⁷. En outre, il conviendrait que les stratégies nationales en matière de sécurité routière soient alignées sur les objectifs généraux de l'UE. Enfin, il devrait exister un système de suivi fiable, qui soit fondé sur des indicateurs pertinents et qui permette de surveiller les progrès dans la réalisation des objectifs de l'UE en matière de sécurité routière⁸.

25 À la lumière de ce qui précède, nous avons analysé l'approche de l'UE pour un «système sûr» et les objectifs de celle-ci en matière de sécurité routière. Nous avons également examiné si la Commission disposait d'une vue d'ensemble de la contribution des États membres à la réalisation de ces objectifs et de leurs progrès à cet égard. Enfin, nous nous sommes penchés sur le rythme actuel de progression par rapport aux objectifs fixés.

L'approche de l'UE pour un «système sûr» est complète et comporte des objectifs ambitieux

26 En 2018, la Commission a **adopté** l'approche de l'UE pour un «système sûr» en matière de sécurité routière. Cette approche est similaire, par sa philosophie et sa structure, à celle développée par les Nations unies (voir point **09**). Elle en diffère toutefois par certains aspects. Nous avons notamment constaté que l'approche de l'UE insistait beaucoup sur les innovations technologiques telles que les systèmes de transport intelligents et les véhicules autonomes, mais ne couvrait pas directement les

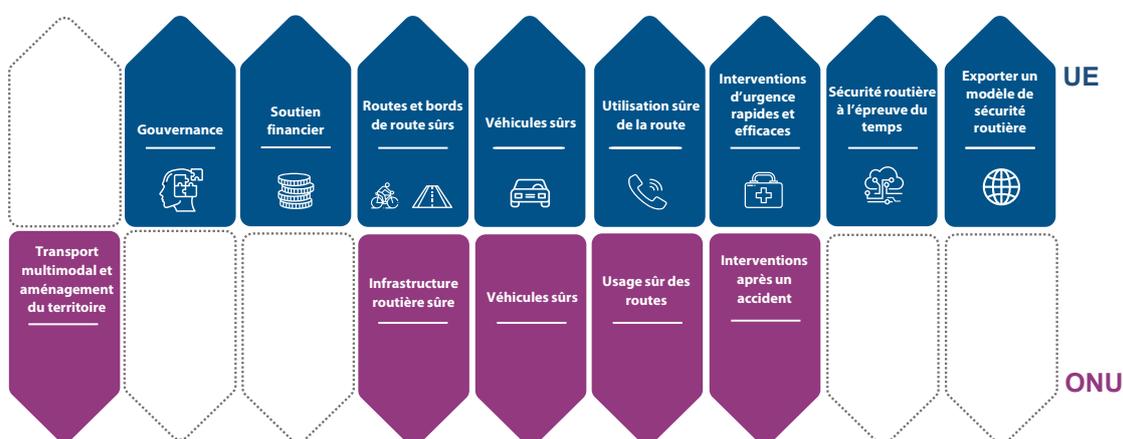
⁶ Outils n^{os} 15, 18 et 19 de la **boîte à outils** pour une meilleure réglementation, Commission européenne, 2021.

⁷ **Recommandations pour la campagne «Vision zéro»**, Parlement européen, 2021.

⁸ **Conclusions du Conseil sur la sécurité routière**, 2017.

aspects liés au transport multimodal et à l'aménagement du territoire. La [figure 5](#) présente une comparaison entre les deux approches pour un «système sûr».

Figure 5 – Comparaison entre les approches pour un «système sûr» de l'UE et des Nations unies



Source: Cour des comptes européenne.

27 Au fil du temps, la Commission a revu à la hausse ses ambitions en matière de sécurité routière (voir [annexe II](#)). Lorsqu'elle a adopté son approche pour un «système sûr», en 2018, elle a ajouté la réduction du nombre de blessés graves à ses objectifs précédents. Elle a également adopté les objectifs actuels consistant à diminuer le nombre de morts et de blessés graves de moitié entre 2020 et 2030, et à le réduire à zéro ou presque à l'horizon 2050 (voir point [13](#)).

La Commission n'a pas encore effectué d'évaluation de la contribution des stratégies nationales à la réalisation des objectifs de l'UE

28 Pour que les objectifs de l'UE en matière de sécurité routière puissent être atteints, les États membres doivent mettre en place des politiques et des programmes d'investissement qui y concourent. Les stratégies nationales de la grande majorité des 27 États membres (y compris celles des quatre pays où nous nous sommes rendus) visaient à diviser par deux le nombre de morts et de blessés graves. Cependant, les États membres ont utilisé des années de référence différentes pour évaluer les progrès au niveau national (voir [annexe V](#)).

29 La Commission n’a pas encore évalué dans quelle mesure les stratégies nationales en matière de sécurité routière contribuent à la réalisation des objectifs de l’UE. Nous avons constaté que les stratégies nationales des quatre États membres visités ne possédaient pas de structure commune et étaient inégalement détaillées, si bien qu’il est difficile non seulement de les comparer, mais encore de déterminer si elles sont appropriées au regard des objectifs de l’UE. De plus, bien que les quatre États membres où nous nous sommes rendus aient élaboré un plan d’action de suivi, ils ne disposent pas tous d’une estimation du montant total des fonds nécessaires pour réaliser leurs objectifs nationaux; cela fera obstacle aux efforts de la Commission pour obtenir une vue d’ensemble au niveau de l’UE (voir [tableau 1](#)).

Tableau 1 – Analyse des stratégies nationales des États membres où nous nous sommes rendus

État membre	Fixation d’autres objectifs que ceux relatifs aux tués et aux blessés graves	Détermination des besoins globaux de financement	Plan d’action de suivi
Espagne	Oui (par moyen de transport, par âge et pour les usagers vulnérables)	Non	Oui
Lituanie	Oui (réduction des points noirs, véhicules sûrs et taux de mise en œuvre des recommandations de l’agence)	Oui	Oui
Roumanie	Oui (réduction des points noirs)	Non	Oui
Slovaquie	Non	Non	Oui

Source: Cour des comptes européenne, 2023.

30 En outre, nous avons constaté qu’aucune recommandation par pays émise dans le cadre du [Semestre européen](#) n’avait trait à la sécurité routière. Dans quelques cas, la Commission a formulé des commentaires sur des questions relevant de ce domaine dans les rapports par pays établis au cours du processus. Ces commentaires ont porté, par exemple, sur la nécessité de prendre des mesures de sécurité routière supplémentaires concernant les cyclistes en Belgique (2023) ou d’investir dans des infrastructures plus sûres en Lituanie (2019) et en Roumanie (2020). Nous n’avons toutefois trouvé aucun élément attestant un suivi systématique de l’action des États membres en matière de sécurité routière.

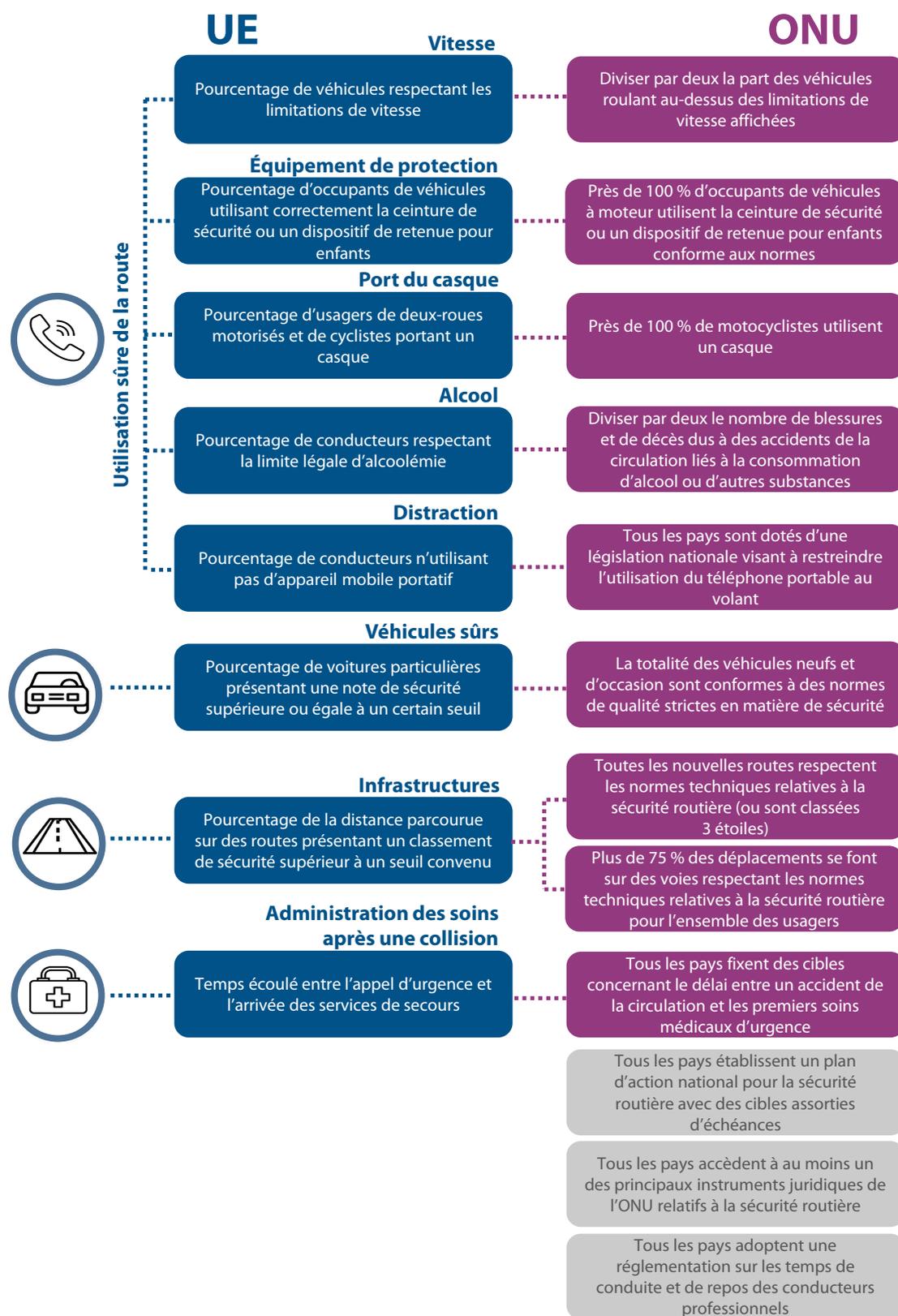
31 Dans l'intervalle, afin d'aider les États membres à contribuer davantage à la réalisation des objectifs de l'UE, la Commission a lancé des initiatives visant à diffuser les bonnes pratiques.

- Depuis 2019, le programme «Échanges en matière de sécurité routière dans l'Union européenne» permet de jumeler des États membres rencontrant plus de difficultés en matière de sécurité routière avec des États membres plus performants à cet égard. Il a comporté des visites d'étude ainsi que des ateliers thématiques et a débouché sur des recommandations de ligne de conduite à suivre. Le projet pilote initial d'une durée de trois ans a ciblé six États membres rencontrant davantage de difficultés, tandis que la deuxième édition du programme concerne 19 États membres.
- L'[Observatoire européen de la sécurité routière](#) (ERSO) fournit des données sur les accidents de la circulation et publie des rapports par pays ainsi que des rapports thématiques sur les pratiques et politiques en matière de sécurité routière dans l'UE. La Commission lui a récemment assigné une nouvelle mission consistant à suivre la mise en œuvre des stratégies nationales et de l'UE en matière de sécurité routière. Les résultats de ce suivi alimenteront un rapport sur la mise en œuvre de la stratégie de sécurité routière de l'UE qui doit être présenté en 2025.

Le suivi de la performance des États membres n'est pas encore efficace

32 En 2019, la Commission a [défini](#) un ensemble de huit indicateurs de performance clés (IPC) relatifs à la sécurité routière (voir [figure 6](#)). Ces IPC sont axés sur les facteurs qui contribuent à la réalisation des objectifs de sécurité routière de l'UE, à savoir le comportement des usagers, la sécurité des véhicules, la qualité des infrastructures routières et les soins dispensés lors des interventions d'urgence. Ils présentent plusieurs points communs avec un ensemble d'objectifs mondiaux de performance en matière de sécurité à adopter à titre volontaire, que les Nations unies ont établi en 2017 afin d'aider les États membres à orienter leurs actions en matière de sécurité routière. La Commission a fait état de la nécessité de disposer de meilleures données afin de fixer des valeurs cibles pour les IPC mentionnés dans sa communication de 2018. Certains États membres ont défini des valeurs cibles pour un ensemble d'IPC, mais des valeurs de ce type n'ont pas encore été fixées au niveau de l'UE.

Figure 6 – Comparaison entre les indicateurs de performance clés de l'UE et les objectifs de performance facultatifs des Nations unies



Source: Cour des comptes européenne, sur la base de documents de la Commission et des Nations unies.

33 En 2020, la Commission a lancé le projet «Baseline», dans le cadre duquel elle a versé des fonds aux États membres afin qu'ils recueillent des données pour ces IPC. Dix-huit États membres ont participé au projet, qui a duré jusqu'en 2022. S'il est vrai que ce projet représente une avancée significative, nous estimons qu'il n'a pas permis de rendre la situation dans les différents États membres suffisamment comparable et de préparer le terrain pour des valeurs cibles potentielles. De fait, la participation au projet était facultative et les États membres n'ont pas tous collecté les mêmes données pour les IPC. En outre, ils se sont écartés de la méthode standard pour calculer les indicateurs, ce qui a nui à la comparabilité⁹.

34 Pour donner suite au projet «Baseline», la Commission a lancé, en 2022, le projet «Trendline», qui est en cours et qui vise à fixer des valeurs cibles nationales pour tous les IPC pour lesquels des données ont été recueillies (voir point 32). Dans le cadre de ce projet, 10 indicateurs expérimentaux supplémentaires ont été définis, qui feront l'objet de tests d'une ampleur limitée. Quoique la participation soit bien plus élevée que par le passé (25 États membres collecteront des données pour les IPC et deux participeront en tant qu'observateurs), le projet est organisé de telle manière que les États membres peuvent toujours utiliser des ensembles d'indicateurs différents et s'écarter de la méthodologie standard. Dans ces conditions et parce que les données ne sont pas encore suffisamment comparables, il sera peut-être difficile de fixer des valeurs cibles agrégées au niveau de l'UE pour les indicateurs de performance et de vérifier si elles sont atteintes.

Pour ce qui est du nombre de tués, les données des États membres sont comparables, mais elles ne le sont pas encore en ce qui concerne le nombre de blessés graves

35 Depuis 1993, les États membres sont tenus de collecter des statistiques de sécurité routière sur les tués et les blessés, ainsi que de transmettre ces données à la Commission (voir *encadré 1*).

⁹ *Baseline project, Conclusions and recommendations*, 2023.

Encadré 1

La base de données CARE de la Commission

En 1993, le Conseil a **créé** la base de données CARE relative aux accidents de la circulation routière, en obligeant les États membres à fournir annuellement des informations. Étant donné que la décision n'indique pas exactement quelles données doivent être communiquées, un groupe d'experts composé de représentants des États membres et de la Commission (DG MOVE et Eurostat) se réunit régulièrement pour examiner quelles variables il convient de recueillir et de diffuser, et sous quel format. La base de données contient des informations sur chaque accident ayant fait des morts ou des blessés, par exemple le type d'accident, la localisation, ainsi que des détails sur les infrastructures routières, les véhicules impliqués et les usagers de la route touchés.

Chaque automne, la Commission publie des statistiques au niveau de l'UE et des États membres. Les différentes données ne sont pas publiques, mais elles sont mises à la disposition des chercheurs sur demande, à des fins d'analyse.

36 Bien que l'obligation légale existe de longue date, des problèmes de comparabilité des données persistent. Cela se vérifie en particulier pour les données sur les blessés: chaque État membre adopte sa propre batterie de critères nationaux pour déterminer la gravité des blessures. Dans la plupart des États membres, il incombe aux forces de l'ordre qui interviennent lors d'un accident d'indiquer si une personne est «gravement» blessée; dans d'autres, la classification est faite par les hôpitaux. Le **tableau 2** présente les différents critères en vigueur, au moment de l'audit, pour déterminer si une victime est gravement blessée dans les quatre États membres de notre échantillon.

Tableau 2 – Critères utilisés pour classer un accidenté comme «blessé grave» dans les quatre États membres visités

État membre	Critères utilisés pour classer un accidenté comme «blessé grave»
Espagne	Blessé hospitalisé pendant au moins 24 heures ou classification attribuée par l'hôpital
Lituanie	Le blessé a dû être hospitalisé et l'hôpital a déclaré la blessure comme une «atteinte grave à la santé»
Roumanie	Classification attribuée par l'hôpital
Slovaquie	Type de blessure figurant sur une liste établie par voie légale

Source: Cour des comptes européenne.

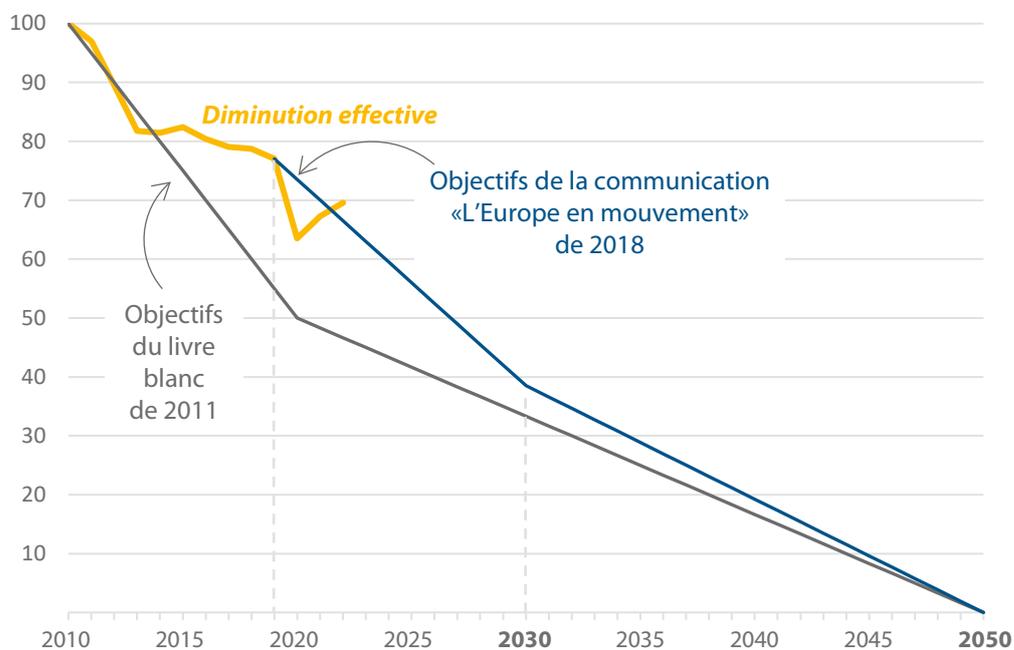
37 Pour rendre les données plus comparables, les ministres des transports de l'UE [sont convenus](#), en 2017, de continuer de travailler à une définition commune des blessés fondée sur l'échelle des traumatismes MAIS3+, un système international de classification reposant sur les dossiers hospitaliers. En 2023, seuls 19 États membres utilisaient la classification MAIS3+ pour collecter des données. De plus, les méthodes employées pour estimer le nombre de blessés à juger «graves» selon les critères MAIS3+ n'étaient pas normalisées dans l'ensemble des États membres. La Commission a examiné les tendances dans les États membres qui recueillaient les données suivant une double méthodologie et a constaté que les méthodes nationales conduisaient soit à une sous-évaluation, soit à une surévaluation du nombre de blessés graves par rapport à celui estimé avec la méthodologie harmonisée¹⁰. En d'autres termes, la Commission n'est pas en mesure de savoir exactement combien il y a de blessés graves au niveau de l'UE et de concevoir des actions bien ciblées pour en réduire le nombre.

L'UE progresse trop lentement pour atteindre les objectifs fixés à l'horizon 2030 et 2050

38 Entre 2010 et 2020, le nombre de décès liés aux accidents de la route dans l'UE a baissé de 36 %, une valeur nettement inférieure à l'objectif de 50 % fixé par la Commission dans son [livre blanc de 2011](#). En 2022, le nombre de tués sur les routes a même augmenté de 4 % par rapport à l'année précédente (voir [figure 7](#)).

¹⁰ [Serious injuries](#), Commission européenne, 2023.

Figure 7 – Diminution, en pourcentage, du nombre de personnes tuées sur les routes européennes depuis 2010, par rapport aux objectifs adoptés pour 2020, 2030 et 2050



Remarque: La baisse du nombre de tués sur les routes en 2020 s'explique principalement par les effets de la crise de la COVID-19 sur la circulation routière.

Source: Cour des comptes européenne, sur la base des données de la Commission.

39 Au rythme actuel, et sans efforts supplémentaires de leur part, l'UE et les États membres ont peu de chances de réaliser l'objectif intermédiaire fixé pour 2030, ce qui jette le doute sur leur capacité d'atteindre l'objectif adopté pour 2050. La baisse du nombre de décès à l'horizon 2030 ne serait que d'un quart et non de la moitié (par rapport aux valeurs de 2019, références choisies par la Commission pour mesurer les progrès). Pour atteindre l'objectif intermédiaire, il faudrait réduire chaque année la mortalité de 4,6 % en moyenne à l'échelle de l'UE. Or, au cours des cinq dernières années, le taux annuel moyen de réduction n'a été que de 2,5 %.

40 Pour ce qui est des blessés graves, l'objectif semble également difficile à atteindre. Une étude¹¹ menée aux Pays-Bas a débouché sur la conclusion qu'une combinaison précise de mesures axées sur les limitations de vitesse des véhicules dans les zones urbaines et sur la sécurité des infrastructures cyclables permettrait de réaliser l'objectif de réduction du nombre de tués sur la route fixé pour 2030. La valeur cible concernant les blessés graves resterait toutefois inaccessible, même dans le meilleur des cas de figure.

41 Ces objectifs pourraient devenir plus difficiles à atteindre, car il est de plus en plus ardu d'accomplir des progrès notables quand le niveau de performance est déjà bon. Ainsi, l'État membre qui a obtenu les meilleurs résultats pour ce qui est de la réduction du nombre de personnes tuées entre 2010 et 2022 est la Lituanie (- 60 %), pays qui affichait le septième taux de mortalité le plus élevé en 2010, alors que le nombre de décès aux Pays-Bas, qui se classaient au troisième rang des taux les plus faibles en 2010, a augmenté de 22 % au cours de la même période.

Les actions de l'UE relevant des piliers «utilisation de la route», «véhicules» et «infrastructures» ne couvrent pas tous les domaines à risque et ne sont pas suffisamment coordonnées

42 Dans l'approche pour un «système sûr», chaque pilier doit comprendre des mesures couvrant tous les domaines à risque pertinents (par exemple la législation ou les recommandations concernant les infractions routières et le contrôle de son/leur respect, les dispositifs de sécurité des véhicules et les exigences de qualité applicables aux infrastructures, y compris à celles destinées aux piétons et aux cyclistes). En outre, afin de concourir efficacement à la sécurité routière, les mesures relevant des différents piliers devraient être coordonnées et complémentaires.

43 Partant de ce constat, nous avons examiné les piliers «utilisation de la route», «véhicules» et «infrastructures» de l'approche pour un «système sûr» de la Commission afin d'évaluer deux aspects déterminants pour la réalisation des objectifs en matière de sécurité routière fixés pour 2030 et 2050: le caractère approprié des actions relevant des différents piliers et le degré de coordination entre ceux-ci.

¹¹ D' S. de Craen *et al*, *Halve road casualties in 2030? Calculation of additional measures*, Ministère des infrastructures et de la gestion de l'eau, 2022.

Les principales causes d'accidents ne sont pas toutes couvertes au niveau de l'UE, et la Commission exerce une surveillance limitée des stratégies des États membres en matière de contrôle du respect de la législation

44 Le comportement des usagers est un élément central de la sécurité routière. Il est influencé, entre autres, par les dispositions de la réglementation routière et par le degré d'application des sanctions à l'encontre des contrevenants dans les États membres, lesquels sont pleinement responsables de la conception et de la mise en œuvre dans ces deux domaines.

45 Nous avons analysé la législation en vigueur et les stratégies de contrôle de son respect pour deux des quatre principales causes d'accidents mortels de la route, à savoir la consommation d'alcool et les excès de vitesse (les deux autres étant le défaut de port de la ceinture de sécurité et la distraction des conducteurs; voir point **07**).

46 D'une manière générale, le risque d'accident augmente considérablement lorsque le conducteur est sous l'emprise de l'alcool. D'après une étude réalisée pour la Commission, le nombre de personnes tuées dans des accidents liés à l'alcool pourrait représenter 20 % à 28 % de l'ensemble des victimes de la route dans l'UE. Cependant, il n'existe pas de méthodologie harmonisée de l'UE pour classer un décès comme lié à l'alcool, et les États membres qui transmettent des données sur ces décès le font sur la base de leurs méthodologies nationales¹².

47 D'après une étude, une réduction du taux maximal d'alcoolémie autorisé s'accompagne d'une diminution du nombre d'accidents de la route liés à l'alcool¹³. En 2001, la Commission a recommandé aux États membres d'adopter un seuil maximal légal d'alcoolémie égal à 0,5 mg/ml pour les conducteurs en général et une valeur limite plus basse, en l'occurrence 0,2 mg/ml, pour des catégories spécifiques d'usagers de la route (tels que les conducteurs inexpérimentés et les conducteurs de gros véhicules). En octobre 2023, elle n'avait cependant publié aucune recommandation concernant les seuils légaux applicables aux autres substances.

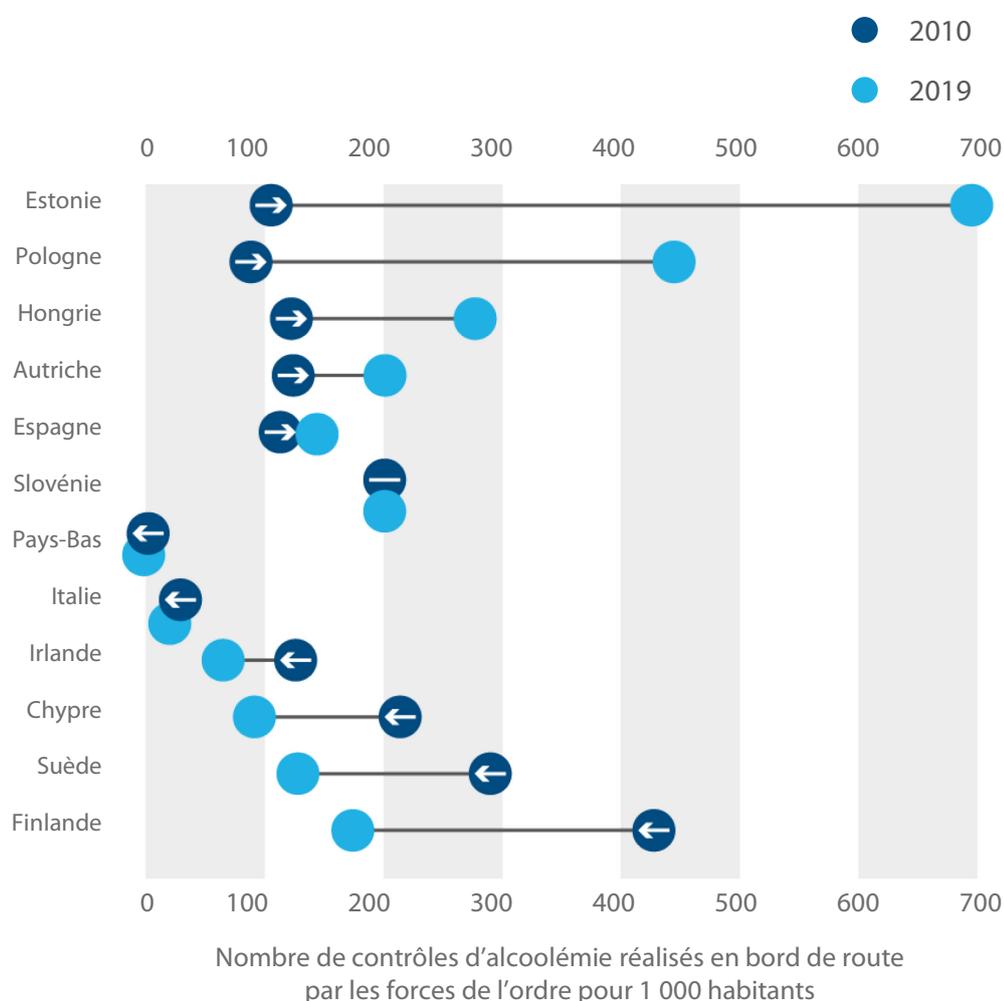
¹² Ecorys, *Prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*, 2014.

¹³ Ecorys et ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

48 Excepté Malte, tous les États membres ont adopté une législation fixant des limites maximales d'alcoolémie conformes à la recommandation de la Commission. Quatre d'entre eux ont même instauré une tolérance zéro pour l'ensemble des conducteurs¹⁴.

49 D'après l'étude la plus récente¹⁵, seuls 12 États membres ont fourni des statistiques sur leurs activités de contrôle du respect de la législation en 2019. Le nombre de tests de sobriété (par millier d'habitants) réalisés par les forces de l'ordre variait fortement d'un pays à l'autre (voir *figure 8*).

Figure 8 – Nombre de tests de sobriété effectués en bord de route par les forces de l'ordre en 2019 par rapport à 2010



Source: Cour des comptes européenne, sur la base d'une étude d'Ecorys.

¹⁴ Commission européenne, *Statistical pocketbook 2022*.

¹⁵ Ecorys et ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

50 La vitesse est un autre facteur qui joue un rôle important dans les accidents de la circulation; elle influe à la fois sur le risque qu'ils se produisent et sur leur gravité. Des travaux de recherche ont permis d'estimer que 30 % des accidents mortels ont pour cause directe une vitesse excessive ou inadaptée¹⁶. D'après une étude, une réduction de 1 km/h de la vitesse moyenne sur toutes les routes européennes permettrait de sauver plus de 2 000 vies par an¹⁷.

51 En outre, le rôle de la vitesse dans les accidents mortels est particulièrement manifeste lorsque des usagers vulnérables sont concernés. La probabilité qu'un piéton soit tué dans un accident impliquant un véhicule roulant à moins de 30 km/h est inférieure à 10 %; par contre, lorsque la vitesse dépasse 55 km/h, le décès est presque inévitable¹⁸.

52 En 2022, la Commission a publié une communication – dont le principal objet consistait en fait à économiser l'énergie – incitant les États membres à réduire les vitesses de circulation. Elle n'a toutefois encore adressé à ceux-ci aucune recommandation en matière de limitations de vitesse garantissant la sécurité, bien que le Parlement européen l'y ait [engagée](#) en 2021.

53 Les États membres fixent les limitations de vitesse pour chaque tronçon de leur réseau routier. La plupart des vitesses maximales autorisées au niveau national sont plus élevées que celles que recommande une étude internationale¹⁹. Cela se vérifie en particulier dans les agglomérations où les usagers vulnérables de la route cohabitent avec la circulation automobile, pour lesquelles la limite de vitesse recommandée est de 30 à 40 km/h (voir [annexe VI](#)).

54 Malgré les limitations de vitesse, dans les États membres qui en surveillent le respect, une forte proportion de véhicules roulant trop vite a été observée sur tous les types de routes (35 % à 75 % des véhicules sur les routes urbaines, 9 % à 63 % sur les routes rurales et 23 % à 59 % sur les autoroutes). À cela s'ajoute le fait que les méthodes et les niveaux de contrôle de la vitesse varient fortement entre les États

¹⁶ *Road safety thematic report – Speeding*, Commission européenne, 2021.

¹⁷ Conseil européen pour la sécurité des transports, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019.

¹⁸ Centre de recherche en accidentologie de l'université Monash, *Older vulnerable road users*, 2004.

¹⁹ International Traffic Safety Data and Analysis Group (Forum International des Transports – OCDE), *Speed and crash risk*, 2018.

membres. Par exemple, d'après la dernière étude disponible²⁰, la proportion d'infractions détectées par des radars automatiques, que la Commission a recommandé d'utiliser pour contrôler le respect des limitations de vitesse, s'échelonnait de 0 % en Roumanie à 99,9 % à Malte en 2017.

55 Le mandat de la Commission est limité pour ce qui est de surveiller les approches des États membres en matière de contrôle du respect de la législation, car il repose sur une directive visant uniquement certaines infractions transfrontalières et sur une recommandation non contraignante de 2004. Comme le requiert la directive relative à l'exécution transfrontière des sanctions, la Commission diffuse des informations au sujet des règles nationales de circulation sur un site internet accessible au public qui résume les principales obligations des conducteurs et des autres usagers de la route. Pour ce qui est de la recommandation de 2004, la Commission n'a pas été en mesure d'en surveiller régulièrement la mise en œuvre, contrairement à ce qu'elle avait prévu au départ. Cela s'explique essentiellement par le fait que les États membres n'étaient pas tenus de communiquer des informations. En 2012, la Commission a lancé une analyse spécifiquement consacrée aux plans nationaux de contrôle du respect de la législation adoptés par les États membres. Cette analyse ayant montré que ceux-ci n'avaient pas tous intégré un plan concret de contrôle du respect de la législation dans leur stratégie en matière de sécurité routière, la Commission n'a établi aucun rapport.

56 En mars 2023, la Commission a proposé un nouveau paquet sur la sécurité routière qui comprenait plusieurs initiatives visant à durcir la législation routière et à renforcer le contrôle de son respect. Ce paquet, en cours d'examen par les colégislateurs, comprend trois actes juridiques:

- o une **directive** révisée relative au permis de conduire, qui vise à introduire une période probatoire d'au moins deux ans pour les conducteurs novices et une règle de tolérance zéro à l'égard de la conduite en état d'ivresse;
- o une nouvelle **directive** rendant possible une déchéance du droit de conduire à l'échelle de l'UE en cas d'infraction routière grave;
- o une **directive** révisée sur l'exécution transfrontière des sanctions, pour mieux sanctionner les infractions en matière de sécurité routière commises à l'étranger.

²⁰ Conseil européen pour la sécurité des transports, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019.

L'UE dispose d'un cadre normalisé couvrant le pilier «véhicules», mais le vieillissement du parc automobile limite son incidence

57 Le principal acte juridique fixant les prescriptions minimales en matière de sécurité applicables aux nouveaux véhicules dans l'UE est le [règlement sur la sécurité générale des véhicules](#) (RSG), dont la dernière révision remonte à 2019. Puisqu'il s'agit d'un règlement, il est directement applicable dans tous les États membres, sans que des dispositions nationales de mise en œuvre doivent être adoptées. Cette approche aboutit à un haut degré d'harmonisation.

58 Le RSG classe les prescriptions en fonction du type de véhicules et fixe différents délais pour leur application, selon que le véhicule est d'un nouveau modèle ou résulte du restylage d'un modèle existant (la [figure 9](#) présente des exemples de prescriptions applicables aux nouveaux véhicules). Il comporte aussi des dispositions autorisant la Commission à adopter des actes de droit dérivé et à modifier la liste des prescriptions pour tenir compte des évolutions techniques et réglementaires.

Figure 9 – Exemples de futures prescriptions du RSG obligatoires pour les nouveaux véhicules

Symbole sur le tableau de bord	Type de caractéristique	Obligatoire sur les nouveaux véhicules à partir du...
	Assistance au maintien de la trajectoire	7 juillet 2024
	Freinage d'urgence autonome pour prévenir les collisions avec des véhicules	7 juillet 2024
	Freinage d'urgence autonome pour prévenir les collisions avec des piétons ou des cyclistes	7 janvier 2026

Source: Cour des comptes européenne.

59 La Commission a choisi ces prescriptions sur la base de leur efficacité escomptée pour réduire le nombre de tués et de blessés graves. Selon une étude établie en son nom²¹, si toutes les mesures de sécurité des véhicules envisagées devenaient obligatoires au plus tard en septembre 2025, cela permettrait d'éviter près de 25 000 décès (si l'on tient compte de toutes les catégories de véhicules) sur la période 2022-2037. La majeure partie des prescriptions ont été intégrées dans le RSG tel qu'il a été adopté, avec des dates de mise en œuvre échelonnées sur la période 2022-2026.

60 Les prescriptions énoncées dans le règlement relatif à la sécurité générale constituent des normes minimales de sécurité que doivent respecter tous les nouveaux véhicules vendus dans l'UE. Cela concerne tout particulièrement les modèles bas de gamme, car les véhicules plus perfectionnés dépassent les normes du RSG, comme l'indiquent les résultats des tests de sécurité effectués par Euro NCAP²².

61 Cependant, s'il est vrai que la plupart des nouveaux véhicules relèvent du RSG, certains d'entre eux peuvent également être homologués moyennant une [procédure de réception individuelle de véhicules](#), qui comporte moins de prescriptions en matière de sécurité. Des parties prenantes ont récemment exprimé des préoccupations²³ au sujet du nombre croissant de pick-up tout-terrain importés qui bénéficient de cette disposition, ces véhicules étant particulièrement dangereux pour les usagers vulnérables de la route.

²¹ TRL Ltd., *Cost-effectiveness analysis of policy options for the mandatory implementation of different sets of vehicle safety measures*, 2018.

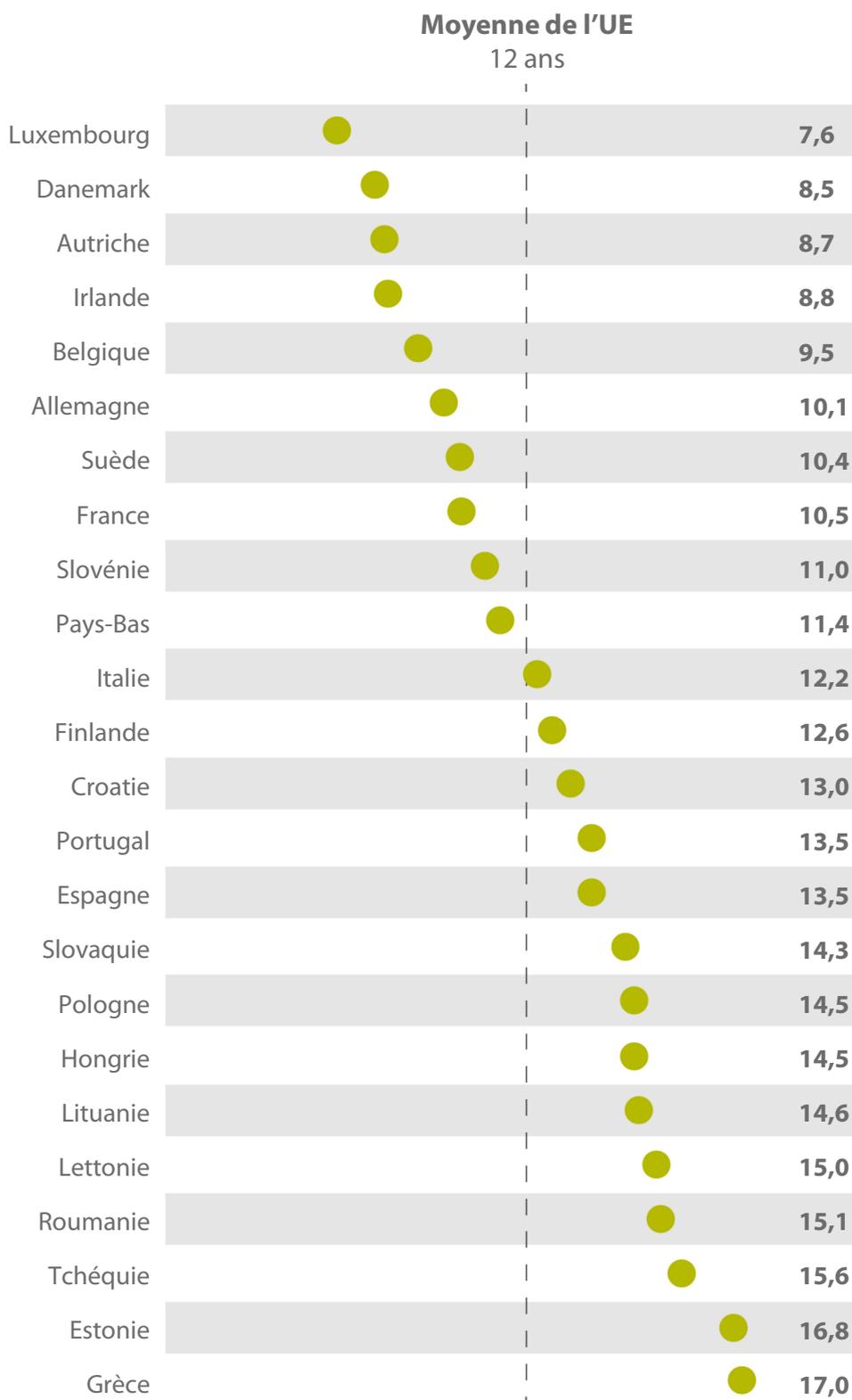
²² Euro NCAP, *Year in Numbers*, 2022.

²³ BEUC, ECF, Conseil européen pour la sécurité des transports, Eurocities, Fédération Internationale des piétons, Polis, Transport & Environment, [Lettre à Thierry Breton, Commissaire au marché intérieur](#), 2023.

62 En outre, les prescriptions du RSG s'appliquent uniquement aux voitures neuves. Les parcs automobiles des États membres vieillissent: la moyenne d'âge dans l'UE s'élève à 12 ans (voir [figure 10](#)). Cela représente une augmentation de plus de 40 % de l'âge moyen des voitures par rapport à 2010²⁴. Il faudra donc du temps pour que les effets du RSG et des nouvelles caractéristiques de sécurité des véhicules se fassent sentir. Qui plus est, bien qu'en 2018 la Commission ait envisagé d'inciter les États membres à encourager le renouvellement des véhicules dans une optique de performance en matière de sécurité routière, nous n'avons constaté l'existence d'aucun régime de soutien de ce type dans les États membres où nous nous sommes rendus. Cela étant, des régimes d'aide mis en place à d'autres fins (telles que l'amélioration de la performance environnementale des véhicules) peuvent favoriser indirectement la sécurité routière par l'intermédiaire du renouvellement du parc automobile.

²⁴ Voir document [SWD\(2012\) 206](#).

Figure 10 – Âge moyen des parcs automobiles des États membres, en années



Remarque: Pour la Bulgarie, Chypre et Malte, aucune donnée n'est disponible.

Source: Cour des comptes européenne, sur la base des données de 2021 de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA).

63 Il est par ailleurs indispensable que, même des années après leur première immatriculation, les véhicules continuent de respecter des normes minimales de sécurité, en particulier eu égard au vieillissement du parc automobile européen. Pour cela, les États membres doivent veiller à ce que les véhicules immatriculés sur leur territoire soient contrôlés périodiquement.

64 Une [directive](#) de l'UE fixe une fréquence minimale pour le contrôle technique, en fonction du type du véhicule et de son utilisation (par exemple quatre ans après la première immatriculation, puis tous les deux ans pour les voitures qui ne sont utilisées ni comme taxis ni comme ambulances). Dans ces limites, les États membres ont toute latitude pour définir leur propre calendrier de contrôle selon leurs préférences. Si certains ont opté pour la fréquence minimale, d'autres ont imposé des contrôles supplémentaires. Par conséquent, les [intervalles](#) auxquels est évaluée la performance d'un véhicule en matière de sécurité varient considérablement d'un État membre à l'autre. Par exemple, un contrôle doit être effectué la première année, puis tous les ans en Croatie, tandis qu'en Italie, un contrôle est exigé avant la fin de la quatrième année, puis tous les deux ans.

Les approches nationales pour l'amélioration de la sécurité des infrastructures sont plus ou moins élaborées selon les pays, et les exigences de l'UE ne couvrent pas les infrastructures les plus meurtrières

65 Pour réduire le nombre de morts et de blessés graves, les États membres peuvent aussi prendre des mesures concernant la conception et l'entretien de leurs réseaux routiers. Les investissements devraient cibler les tronçons routiers qui présentent la plus forte concentration d'accidents et le potentiel de réduction des accidents le plus élevé²⁵ (c'est-à-dire les points noirs). Cependant, lorsqu'il s'agit de s'attaquer au problème des points noirs, les États membres utilisent des définitions et des procédures différentes (voir [encadré 2](#)).

²⁵ Considérant 16 de la [directive \(UE\) 2019/1936](#).

Encadré 2

Différentes approches pour lutter contre les points noirs en matière de sécurité routière dans les États membres

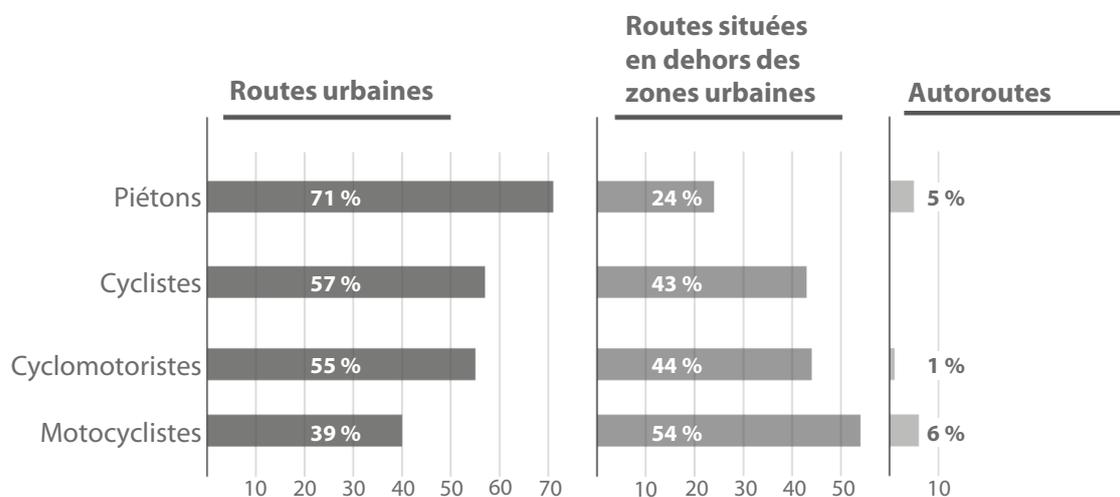
- Outre les procédures policières standard, la législation lituanienne exige une enquête approfondie pour comprendre la cause de chaque accident mortel. Les tronçons du réseau routier où au moins quatre accidents de la circulation sont survenus au cours des quatre dernières années sont classifiés comme des «points noirs» et sont signalés sur une carte accessible au public, avec des recommandations à l'intention des conducteurs. Chacun de ces points noirs est également soumis à une analyse visant à déterminer quelles mesures sont nécessaires pour améliorer sa performance en matière de sécurité routière. L'exploitant du réseau routier dispose alors d'une année pour mettre en œuvre ces mesures. L'objectif de la stratégie lituanienne de sécurité routière consiste à éliminer tous les points noirs d'ici 2030.
- En Espagne, deux critères sont utilisés pour reconnaître les tronçons routiers où le risque d'accident est comparativement plus élevé. Le premier critère est le degré de dangerosité de la portion de route (en fonction de sa longueur, du nombre d'accidents survenus dans le passé et du volume moyen de circulation à divers moments). Le deuxième est le nombre absolu d'accidents. Les deux paramètres sont évalués par rapport à différents seuils qui dépendent de la catégorie de route et du volume de circulation.
- En Slovaquie, les points noirs sont définis comme des tronçons d'un kilomètre sur lesquels ont été enregistrés au moins cinq accidents de la route au cours de l'année écoulée.
- En 2008, la Roumanie a défini les points noirs comme des tronçons du réseau routier présentant un taux d'accidents supérieur à la moyenne. Cette définition a été abrogée en 2018 et, au moment de l'audit, aucune autre définition n'avait encore été proposée. Depuis lors, la Roumanie a lancé un projet financé par la facilité pour la reprise et la résilience pour s'attaquer au problème des points noirs, en utilisant une définition ad hoc pour les identifier.

66 En 2008, l'UE a adopté une **directive** concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (GSIR) qui prescrivait l'instauration d'une série commune de procédures que les États membres devaient utiliser pour améliorer la sécurité de leurs réseaux routiers. Cette directive, **révisée** en 2019, oblige à présent les États membres à réaliser des évaluations et des audits ex ante de la conception de leurs infrastructures, et des inspections ex post de toute caractéristique ou de tout défaut qui a nécessité des travaux d'entretien. D'après la directive GSIR, ces procédures sont obligatoires pour les projets situés sur des routes appartenant au réseau transeuropéen de transport (RTE-T), sur des autoroutes nationales ou sur des routes principales désignées comme telles par l'État membre, ainsi que pour les infrastructures routières cofinancées par l'UE.

67 Par contre, les exigences de la directive GSIR ne s'appliquent pas i) aux voies urbaines et aux pistes cyclables ni ii) aux routes secondaires qui n'ont pas reçu de financement de l'UE. Cela limite l'impact de la directive, car 93 % des décès survenus en 2020 sont liés à ces deux types d'infrastructures routières, qui sont donc primordiales pour la réalisation des objectifs de l'UE en matière de sécurité routière.

68 De fait, c'est dans les **zones urbaines** que se sont produits 40 % de l'ensemble des accidents mortels et le plus fort pourcentage d'accidents ayant provoqué le décès d'usagers vulnérables de toutes les catégories, à l'exception des motocyclistes (qui sont le plus souvent victimes d'accidents sur des routes situées en dehors des agglomérations; voir **figure 11**).

Figure 11 – Répartition des accidents ayant coûté la vie à des utilisateurs vulnérables par type de routes dans l’UE en 2020



Remarque: En raison des arrondis, la somme des pourcentages n'est pas égale à 100 %.

Source: Cour des comptes européenne, sur la base des données de la Commission.

69 Depuis 2013, la Commission incite les villes à élaborer des plans de mobilité urbaine durable (PMUD), dans les priorités desquels devrait figurer la sécurité routière. Cependant, les villes ne sont pas encore tenues d'inclure des considérations de sécurité routière dans leurs PMUD, ni même d'établir ces plans.

70 La [proposition](#) de révision du règlement relatif au RTE-T présentée en 2021 par la Commission et actuellement examinée par les colégislateurs vise notamment à imposer aux États membres une nouvelle obligation consistant à veiller à l'adoption d'un PMUD par la plupart des principales villes de l'UE d'ici à 2025, ainsi qu'à collecter des données sur les accidents et les blessures graves dans chaque nœud urbain et à les transmettre à la Commission. Les PMUD devront comprendre des mesures destinées à améliorer la sécurité routière, notamment en faveur des usagers vulnérables, ainsi que des objectifs, des valeurs cibles et des indicateurs relatifs aux accidents et aux blessures.

71 En chiffres absolus, ce sont les accidents ayant eu lieu sur les **routes situées en dehors des zones urbaines** qui ont entraîné le plus de décès en 2020 (9 931 tués, soit 53 %). Certes, ces routes peuvent relever de la directive GSIR si les États membres les classent comme routes principales ou si elles bénéficient d'un financement de l'UE, mais la Commission ne connaît pas exactement l'étendue des réseaux routiers nationaux couverts par la directive GSIR. Bien que celle-ci ait imposé aux États membres de déclarer à la Commission, en 2021 au plus tard, les tronçons du réseau qu'ils classaient comme «principaux», moins de la moitié d'entre eux l'ont réellement fait.

72 En outre, la directive GSIR ne fixe pas d'exigences de sécurité minimales pour chaque type d'infrastructure. Certes, la conception des autoroutes est presque totalement uniformisée dans l'ensemble de l'UE, mais les normes relatives aux autres routes et aux zones urbaines varient fortement. La Commission a lancé une initiative visant à fournir des conseils d'experts sur les aspects de sécurité des normes de conception des infrastructures routières.

73 Par ailleurs, les États membres sont tenus d'évaluer le niveau de sécurité de l'ensemble du réseau routier dans les zones couvertes par la directive. La première évaluation de ce type doit être achevée pour la fin 2024 et les suivantes, être effectuées au moins une fois tous les cinq ans. Afin de fixer des priorités en matière d'interventions, les États membres devraient ensuite classer les tronçons de leurs réseaux routiers en fonction de leur niveau de sécurité, après quoi la Commission publiera une carte en ligne mettant en évidence les différentes catégories.

74 Comme l'exige la directive, et après une série d'études pilotes, la Commission a présenté, en 2023, une **méthode** que les États membres peuvent décider de suivre pour évaluer la sécurité de leurs réseaux routiers. Cette méthode comprend deux parties, l'une réactive (en fonction des statistiques relatives aux accidents passés), l'autre proactive (selon la conception du tronçon de route).

75 Cependant, la méthode de la Commission repose sur l'utilisation de différents seuils nationaux. Elle vise à l'établissement d'un outil conçu à des fins d'analyse comparative au niveau national, qui permettrait aux États membres d'axer principalement leur action sur les tronçons routiers les plus dangereux. Or, au cours de l'audit, nous avons relevé que trois des quatre États membres où nous nous sommes rendus s'écarteront de la méthode standard de la Commission.

Les nouveaux défis nécessiteront une coordination plus poussée des actions de la Commission en matière de sécurité routière

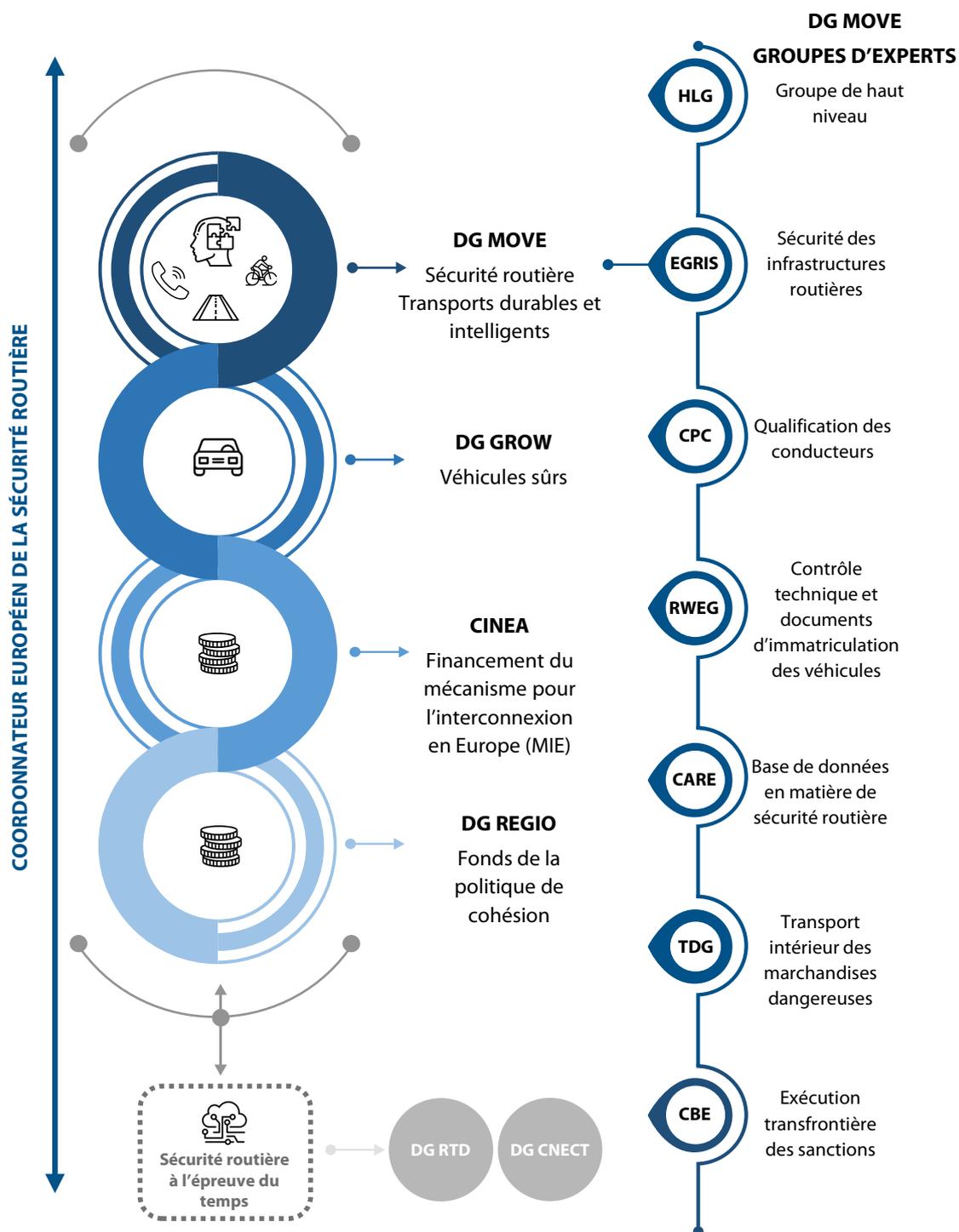
76 L'approche pour un «système sûr» ne peut être efficace que si les actions relevant de ses divers éléments sont étroitement liées²⁶. Par exemple, les dispositifs de sécurité avancés des véhicules nécessitent un marquage et une signalisation routiers appropriés pour bien fonctionner, ainsi que des règles de circulation claires en ce qui concerne le comportement à adopter à l'égard des usagers vulnérables.

77 La DG MOVE est chargée de la plupart des activités de la Commission dans le domaine de la sécurité routière, mais la responsabilité des actions relevant de l'approche pour un «système sûr» est partagée entre plusieurs directions générales. D'autres groupes d'experts et organismes aident également la Commission à faire progresser la politique de l'UE en matière de sécurité routière (voir *figure 12*), par exemple:

- un groupe de haut niveau, composé de représentants des États membres, au sein duquel sont examinées des questions de sécurité routière à l'échelon national et européen. En 2018, la Commission a étendu le mandat de ce groupe à la fourniture de conseils stratégiques et aux échanges avec les parties prenantes;
- un coordonnateur européen de la sécurité routière, qui est un haut fonctionnaire de la Commission chargé d'assurer la liaison avec les États membres et de partager les bonnes pratiques.

²⁶ Forum International des Transports – OCDE, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

Figure 12 – Organes de la Commission actifs dans le domaine de la sécurité routière



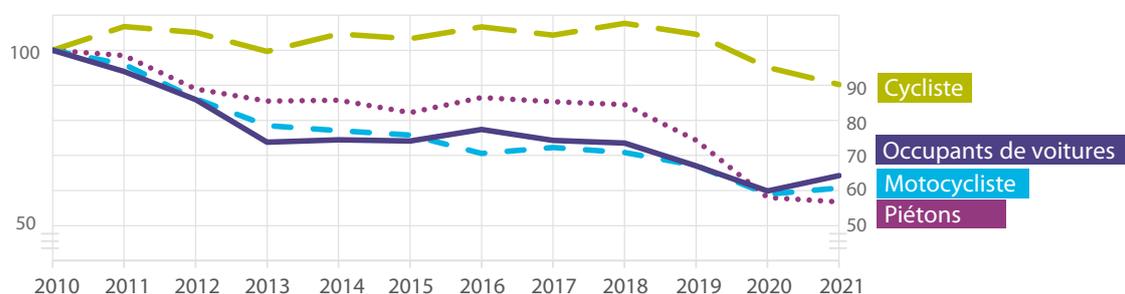
Source: Cour des comptes européenne.

78 En 2021, le Parlement européen a **invité** la Commission à envisager la création d'une agence centralisée responsable de la sécurité routière, à l'image de ce qui existe déjà pour le transport ferroviaire, maritime et aérien. En 2023, la Commission a lancé une étude de faisabilité qui vise à analyser les scénarios possibles et qui devrait être publiée début 2024. Parmi les parties prenantes avec lesquelles nous nous sommes entretenus, plusieurs étaient aussi d'avis que les activités de la Commission au titre des différents piliers de l'approche pour un «système sûr» n'étaient pas suffisamment coordonnées et que la sécurité routière n'était pas encore intégrée dans l'ensemble des politiques de l'institution.

79 Les prochains défis en matière de sécurité routière, telles les nouvelles formes de mobilité dans les zones urbaines et la présence de véhicules autonomes, rendront probablement nécessaires une mise en cohérence et une coordination plus poussées des différentes actions de la Commission. En 2020, près de la moitié des décès – et une part encore plus importante des décès d'usagers vulnérables – ont résulté d'accidents ayant eu lieu en zone urbaine (voir point **68**). Cependant, la sécurité routière dans ces zones n'est pas du ressort de l'unité «Sécurité routière» de la DG MOVE, mais d'une unité distincte qui est chargée de la mobilité dans les zones urbaines et dont la sphère d'activité ne se limite pas à la sécurité routière. En outre, les questions de sécurité routière relatives aux véhicules autonomes relèvent de la compétence de plusieurs directions générales de la Commission.

80 L'UE demande que l'accent soit davantage mis sur la **mobilité active**, comme la marche ou le vélo, en particulier **dans les zones urbaines**. S'il est vrai que, entre 2010 et 2021, le nombre de décès a diminué au même rythme chez les piétons que chez les occupants de voitures, la baisse chez les cyclistes a été nettement moindre (voir **figure 13**). Qui plus est, le nombre de cyclistes tués dans des zones urbaines a augmenté entre 2010 et 2021 dans certains États membres. En Autriche, par exemple, le nombre d'accidents mortels impliquant des cyclistes survenus dans des zones urbaines a augmenté de 68 % au cours de cette période.

Figure 13 – Évolution du nombre de décès consécutifs à des accidents de la route survenus en zone urbaine, par type d’usagers (de 2010 à 2021)



Source: Cour des comptes européenne, sur la base des données de la Commission.

81 Les dispositifs de mobilité individuelle tels que les trottinettes électriques accroissent également les défis en matière de sécurité routière dans les zones urbaines. Dans ce domaine, la Commission n’a pas encore publié d’orientations et les approches des États membres diffèrent en ce qui concerne la réglementation (voir [annexe VII](#)).

82 Les **véhicules automatisés et autonomes** sont susceptibles de concourir positivement à la sécurité routière: d’après des études, l’introduction de systèmes de conduite automatisée permettrait d’éviter jusqu’à 22 % des accidents entraînant des décès et des blessures graves²⁷. La première [stratégie](#) de la Commission dans ce domaine remonte à 2018, mais les règles nationales d’utilisation de véhicules autonomes sur la voie publique varient toujours fortement. Ainsi, la conduite entièrement automatisée sans conducteur est autorisée en Allemagne depuis 2022, alors qu’aucun cadre réglementaire n’a encore été élaboré dans d’autres États membres.

²⁷ Transport Research Foundation, *Automated Driving Systems*, 2017.

La réalisation des objectifs de l'UE en matière de sécurité routière n'a pas été un critère décisif pour la sélection des projets et pour les indicateurs de suivi

83 Les fonds de l'UE devraient être affectés aux projets qui contribuent le plus à ses priorités et à ses objectifs. Le Parlement européen a également engagé les États membres et la Commission à donner la priorité aux investissements apportant un maximum de bénéfices en matière de sécurité routière, en accordant une attention particulière aux tronçons les plus accidentogènes²⁸.

84 Pour les projets de notre échantillon, nous avons vérifié si la sécurité routière avait été efficacement utilisée comme critère de sélection et examiné si une estimation de leur contribution à la sécurité routière et un suivi de leurs effets avaient été exigés.

La sécurité routière n'a pas constitué un critère décisif lors de la sélection de projets d'infrastructures comportant des objectifs en la matière

85 Durant la période 2014-2020, le soutien en faveur de la sécurité routière apporté au moyen du FEDER/Fonds de cohésion et du MIE a principalement consisté à financer des projets d'infrastructures tels que le réaménagement de routes existantes ou la construction de nouvelles routes, de pistes cyclables et d'aires de stationnement sûres et sécurisées. Les porteurs de projets ont présenté leurs demandes de cofinancement de l'UE en réponse à des appels à propositions établis et publiés soit par les autorités de gestion (pour les projets en gestion partagée), soit par la CINEA (pour le MIE). Ces appels devaient être conformes aux priorités et aux exigences définies au préalable, soit dans les programmes opérationnels de cohésion correspondants, soit dans les programmes de travail du MIE.

²⁸ Recommandations pour les prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro», Parlement européen, 2021.

86 Nous avons analysé les programmes opérationnels ainsi que les appels à propositions y afférents qui ont permis de cofinancer les projets audités. Ces projets avaient tous un objectif de sécurité routière, mais tous n'ont pas été financés dans le cadre de priorités relevant de ce domaine. Sur neuf projets cofinancés par le FEDER ou le Fonds de cohésion, deux seulement ont reçu un soutien au titre d'une priorité spécifiquement liée à la sécurité routière; les autres ont été sélectionnés parce qu'ils concernaient des priorités visant à l'amélioration de l'accessibilité (quatre projets), à l'écologisation des transports (deux projets) et à l'amélioration des services numériques pour les citoyens (un projet). Sur les trois projets relevant du MIE, deux seulement ont été financés au titre d'une priorité spécifiquement liée à la sécurité routière (infrastructures sûres et sécurisées); le dernier était par contre centré sur l'achèvement du RTE-T. De même, le principal objectif des travaux autoroutiers financés conjointement par le Fonds de cohésion et par le MIE consistait à éliminer des goulets d'étranglement sur le RTE-T.

87 Pour la plupart des projets, les critères de sélection adoptés par la Commission et les autorités de gestion ne ciblaient pas les tronçons du réseau routier où le nombre d'accidents en général ou d'accidents mortels en particulier était le plus élevé, même si la sécurité routière faisait partie des avantages escomptés. Seules deux demandes relatives à des projets relevant du FEDER (en Espagne) étaient accompagnées d'une analyse détaillée du nombre d'accidents survenus les années précédentes; l'une d'entre elles comportait également des informations sur le degré de dangerosité du tronçon de route concerné. Ces informations n'étaient pas disponibles pour tous les projets dès lors qu'elles ne devaient pas obligatoirement figurer dans les demandes. Si cet aspect avait dû être pris en considération pour sélectionner les projets, les autorités de gestion et la Commission auraient été en mesure d'octroyer le cofinancement en priorité aux projets les plus prometteurs sur le plan de la réduction du nombre de personnes tuées.

88 En outre, aucun critère spécifique relatif à la manière de concevoir la sécurité des routes n'a été énoncé. Chaque promoteur de projet avait toute latitude pour tracer et aménager les routes selon ses préférences, à condition de respecter la législation et les normes nationales en vigueur et, le cas échéant, les exigences de la [directive concernant la sécurité des tunnels](#). Étant donné la grande diversité des normes routières (voir point [72](#)) et faute de critères spécifiques concernant la sécurité des routes lors de la phase de sélection des projets, celle-ci n'était donc pas subordonnée à l'obtention d'un certain niveau de performance en matière de sécurité pour ces routes ainsi que pour les pistes cyclables.

89 Pour ce qui est des projets cofinancés par le FEDER et par le Fonds de cohésion, il appartient aux autorités de gestion de définir des priorités de financement pour chaque programme opérationnel et chaque appel à propositions. La Commission peut toutefois fournir des informations en retour aussi bien lors de la phase d'élaboration de l'accord de partenariat et des programmes opérationnels, avant de les approuver, que lors de la mise en œuvre du programme. Nous avons constaté qu'elle avait formulé des commentaires sur la sécurité routière pour les accords de partenariat et les programmes opérationnels dont relevaient les projets que nous avons examinés. Elle a par exemple demandé que les projets axés sur la sécurité routière dans une région d'Espagne soient mis en œuvre dans le cadre d'un programme concernant cette problématique, afin d'éviter la dispersion des ressources. La version définitive du programme opérationnel régional espagnol tenait compte de cette suggestion.

90 En 2021 et pour la première fois, deux thématiques concernant plus spécialement la sécurité routière et permettant le financement d'études et de travaux ont été lancées dans le cadre du MIE. Elles ne concernaient toutefois que les États membres pouvant prétendre au soutien du Fonds de cohésion. Parmi les actions susceptibles d'être financées au titre de ces thématiques figurent, par exemple, le réaménagement des tronçons routiers accidentogènes et/ou d'autres mesures recensées dans les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier correspondantes (voir point **73**). Au total, 15 projets liés à ces thématiques ont été cofinancés par l'UE à hauteur de 142,5 millions d'euros au total.

91 Enfin, la qualité de la réalisation et l'entretien de l'infrastructure cofinancée peuvent avoir un impact considérable sur le plan de la sécurité (voir **encadré 3**). Or le financement de l'UE ne permet de soutenir que la construction ou la modernisation des infrastructures routières, et les promoteurs de projets ne sont pas tenus d'entretenir les routes afin d'y garantir un certain niveau de sécurité. Nous avons constaté qu'au cours de la période 2014-2020, la Commission a souligné la nécessité que l'Espagne s'engage formellement à utiliser des fonds nationaux pour entretenir les infrastructures routières cofinancées.

Encadré 3

Exemple de l'incidence du mauvais entretien d'une route dans le cadre d'un projet sur la sécurité routière

En Espagne, un projet cofinancé par le FEDER a consisté à moderniser une route locale et à y adjoindre une piste cyclable. La route que longe la piste cyclable croisant d'autres routes, le projet comprenait la pose des panneaux de priorité nécessaires ainsi que le marquage au sol des passages pour piétons et cyclistes, à une distance appropriée de la route principale. Au cours de notre visite, nous avons remarqué qu'en raison du manque d'entretien, les marquages initialement réalisés avaient presque disparu. Par conséquent, la plupart des cyclistes et des piétons traversaient à un autre endroit, où les automobilistes pouvaient plus difficilement les voir. Cela va à l'encontre des objectifs initiaux du projet relatifs à la sécurité routière.



Remarque: Les lignes bleues ajoutées sur la photo montrent l'emplacement initial du marquage du passage pour cyclistes.

Source: Cour des comptes européenne.

Le cofinancement, par l'UE, des projets comportant des objectifs en matière de sécurité routière n'a pas été subordonné à la réalisation d'une estimation de leur contribution potentielle à la sécurité routière, ni à la définition d'indicateurs d'effets en la matière

92 Les promoteurs de projets devraient utiliser une évaluation ex ante des résultats potentiels pour concevoir leurs projets, puis assurer le suivi ex post des effets de ces derniers afin de déterminer si les impacts souhaités ont été produits. Cela garantirait que le cofinancement de l'UE contribue efficacement à la réalisation des objectifs de celle-ci en matière de sécurité routière. Nous avons analysé les demandes de financement des projets, y compris les documents présentés à l'appui (par exemple les analyses coûts/avantages), afin d'évaluer le degré de planification et de suivi des résultats.

93 Nous avons constaté que, sur les 13 projets examinés, seules six demandes contenaient soit une analyse coûts/avantages complète, soit une estimation des avantages économiques potentiels du projet, y compris en matière de sécurité routière. En effet, au cours de la période 2014-2020, une analyse coûts/avantages n'était exigée que dans les demandes de soutien au titre du MIE. Pour obtenir l'aide du FEDER ou du Fonds de cohésion, elle n'était nécessaire que lorsque le coût éligible total du projet était supérieur à 75 millions d'euros.

94 Dans les demandes, la sécurité routière était citée comme un objectif des projets, mais pour trois de ces six projets, les avantages escomptés à cet égard ne représentaient qu'une petite partie des avantages potentiels dans leur ensemble. L'*encadré 4* en fournit un exemple.

Encadré 4

Une aire de stationnement sûre et sécurisée ayant peu d'incidence sur la sécurité routière

Au cours de notre audit, nous nous sommes rendus sur une aire de stationnement sûre et sécurisée aménagée dans le cadre d'un projet cofinancé par le MIE. Ces aires de service et de repos, dont l'utilisation est payante, devraient offrir aux chauffeurs routiers une plus grande sécurité et une plus grande sûreté que d'autres aires de stationnement situées à proximité des autoroutes ou des plateformes logistiques et contribuer à faire reculer les pratiques de stationnement dangereux.



Source: Cour des comptes européenne.

La demande de financement du projet présentait les avantages sur le plan de la sécurité routière, qui devaient résulter d'une baisse du nombre d'accidents. Cependant, selon les prévisions, ces avantages devaient compter pour moins de 1 % de ceux que le projet était censé procurer. Le principal avantage dont la demande faisait état était le temps gagné et le coût évité lors de la recherche d'une place de stationnement appropriée. En outre, vu le faible taux d'utilisation de l'aire de stationnement, le projet ne contribue pas réellement à la sécurité routière.

95 Dans les processus de sélection des 13 projets que nous avons examinés, ni la demande ni l'analyse coûts/avantages ne devaient obligatoirement préciser les effets potentiels sur le nombre de décès ou de blessures graves évités. Un des dossiers de projet comportait toutefois clairement une estimation du nombre de vies qui pourraient être sauvées. Dans quatre autres cas, les nombres de tués et de blessés graves évités n'étaient pas présentés en tant que tels, mais étaient compris dans la valeur totale des avantages sociaux du projet. Dans un dernier projet, une estimation de la réduction du nombre d'accidents était fournie, mais aucune information n'était donnée concernant l'impact, pris isolément, sur le nombre de morts ou de blessés graves ou légers.

96 La variabilité, dans une mesure pouvant aller du simple au quadruple selon les États membres, de la valeur attribuée à la vie humaine et la diversité des hypothèses utilisées dans les calculs influent sur l'estimation des avantages économiques d'un projet. Par exemple, nous avons constaté que, pour un même projet en Slovaquie, deux analyses coûts/avantages avaient été réalisées en l'espace de deux ans. La conception du projet – et donc son potentiel de réduction du nombre de morts et de blessés graves – n'avait pas changé. Par contre, les méthodes d'analyse coûts/avantages appliquées aux demandes de soutien au titre du MIE et du Fonds de cohésion ayant évolué au fil du temps, les hypothèses méthodologiques n'étaient pas les mêmes dans les deux analyses. Le nouveau calcul faisait état d'un nombre d'accidents évités grâce au projet plus élevé de 10 % et d'avantages économiques multipliés par 1,5 pour chaque accident évité.

97 Les estimations fournies dans les demandes de financement n'étant pas harmonisées, les évaluateurs et les comités de sélection pouvaient très difficilement procéder à une comparaison à l'échelle de l'UE entre les solutions portées par les différents projets dont le financement était envisagé, en tenant compte de leur rapport coût/efficacité pour ce qui est de sauver des vies. En outre, les objectifs de l'UE en matière de sécurité routière n'ont pas été exprimés en valeur monétaire, mais plutôt en nombre de morts et de blessés graves évités (voir [annexe II](#)).

98 La CINEA n'a pas réalisé de suivi des effets des projets cofinancés par le MIE après leur mise en œuvre et l'expiration de la convention de subvention, à défaut d'exigences en la matière. Parmi les projets audités qui avaient bénéficié d'un soutien des Fonds de la politique de cohésion, nous n'avons relevé qu'un cas où un indicateur de projet permettait de suivre les effets de ce dernier sur la sécurité routière (c'est-à-dire la baisse du nombre de personnes tuées). L'[encadré 5](#) fournit des exemples d'autres types d'indicateurs définis pour les projets examinés, qui n'étaient par contre pas axés sur les effets sur la sécurité routière.

Encadré 5

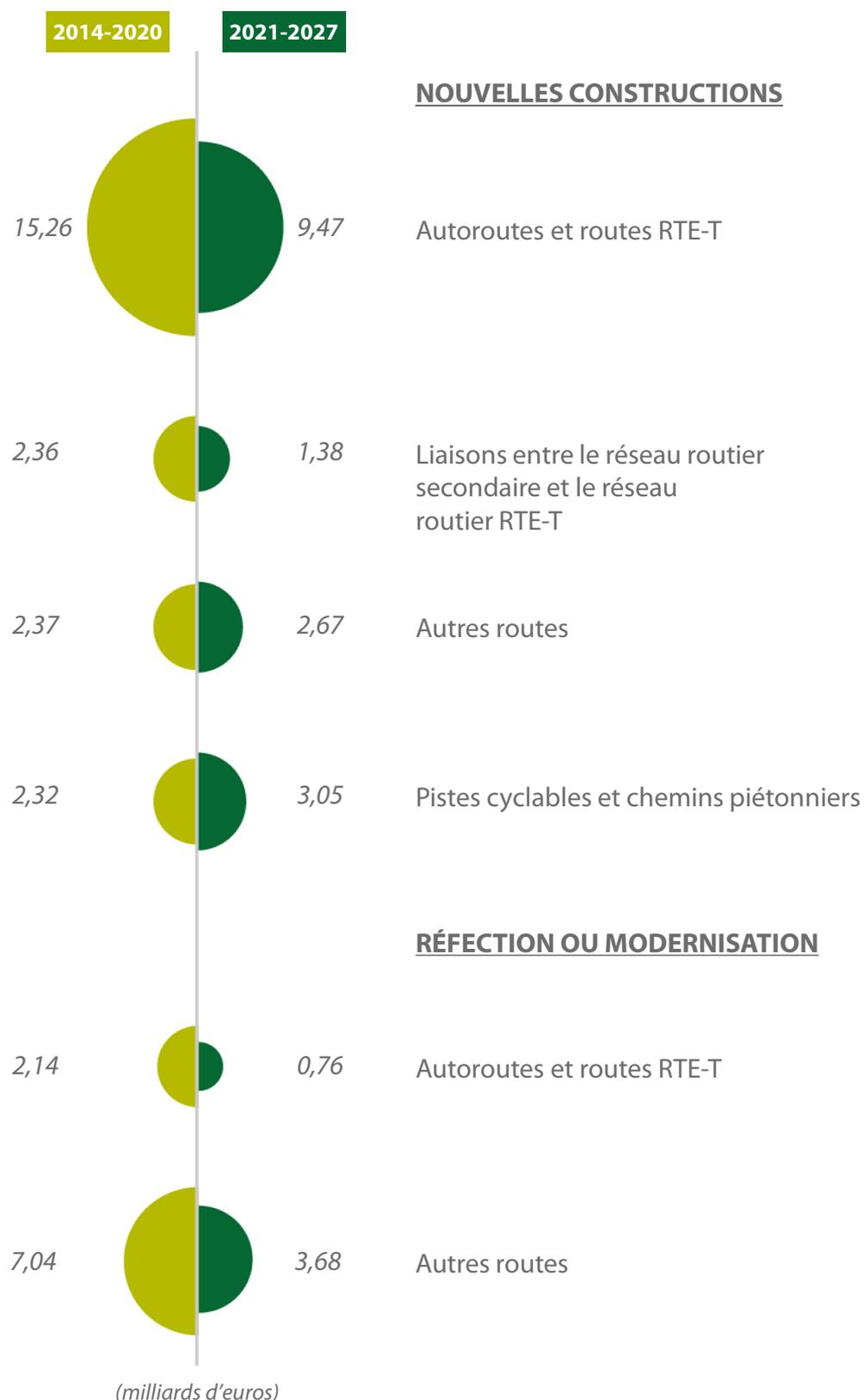
Exemples d'indicateurs utilisés au niveau des projets et qui n'étaient pas axés sur les effets sur la sécurité routière

- En Lituanie, un projet visait à réaménager un tronçon de route existant et à fixer des objectifs clairs en matière de sécurité routière. Cependant, l'impact potentiel du projet sur la sécurité routière n'était pas quantifié dans la demande. Le seul indicateur de suivi défini était l'achèvement de la mise en œuvre des mesures de sécurité prévues (par exemple le nombre de kilomètres de barrière de sécurité). En outre, le promoteur du projet était tenu de faire rapport sur la réduction du temps moyen de trajet sur cette route, qui n'est pas un indicateur de sécurité routière.
- Les trois projets consistant à construire des pistes cyclables présentaient d'énormes différences dans la manière de les aménager (par exemple présence ou non d'une barrière entre la piste cyclable et la route) qui pouvaient influencer sur leur performance en matière de sécurité routière. Du point de vue du suivi, toutefois, ils ont tous été évalués sur la base du nombre de kilomètres d'infrastructure construits; il n'a donc pas été tenu compte des différences entre leurs incidences potentielles sur la réduction du nombre de morts et de blessés graves.

Moins de fonds de cohésion seront probablement consacrés à la sécurité routière pendant la période 2021-2027, mais l'introduction d'une nouvelle conditionnalité a constitué un premier pas vers un meilleur ciblage

99 La dotation destinée aux infrastructures routières (y compris les pistes cyclables) dans le budget de la politique de cohésion pour la période 2021-2027 est d'environ 33 % inférieure à celle de la période précédente (voir [figure 14](#)). Cette réduction du financement disponible risque d'entraîner la baisse, au moins dans les mêmes proportions, du montant des fonds qui pourront être alloués aux futurs projets visant spécifiquement à renforcer la sécurité routière, sauf si des règles strictes de hiérarchisation des priorités en faveur de ces projets sont adoptées.

Figure 14 – Cofinancement, par les Fonds de la politique de cohésion de l'UE, d'infrastructures routières: comparaison entre les périodes 2014-2020 et 2021-2027



Source: Cour des comptes européenne, sur la base des données sur la cohésion.

100 Nous avons également observé que, pour la période 2021-2027, une nouvelle condition préalable à remplir pour bénéficier de fonds de cohésion a été introduite sous la forme d'une condition favorisante. Les États membres sont tenus d'inclure, dans leurs plans de transport multimodal, une évaluation des risques en matière de sécurité routière présentée conformément à leurs stratégies dans ce domaine. Ils doivent également y faire figurer une cartographie des routes et tronçons concernés, avec une hiérarchisation des investissements correspondants²⁹.

101 Toutefois, la Commission se fie à l'autoévaluation, par les États membres, de la mesure dans laquelle ils se conforment à cette exigence. Nous avons constaté que les autoévaluations ne sont pas homogènes et ne comportent pas toujours de conclusions spécifiques pour chacun des critères requis. La Commission s'est néanmoins servie de ces autoévaluations pour formuler des commentaires sur les accords de partenariat et a demandé aux États membres de mieux cibler leurs mesures de sécurité routière. Elle a ainsi demandé à l'Espagne de limiter les actions en la matière aux tronçons recensés dans l'évaluation de la sécurité routière, ce qui constituait une condition préalable à l'octroi du financement. De même, le programme roumain en matière de transports contient des indicateurs spécifiques d'effets et de résultat, comme l'avait suggéré la Commission.

102 Cette obligation imposée aux États membres constitue un premier pas dans la bonne direction pour garantir que le cofinancement de l'UE destiné à la sécurité routière soit affecté aux actions qui permettent d'en maximiser l'efficacité, à condition que cette obligation soit également prise en considération de façon appropriée lors de la sélection des projets.

²⁹ Condition favorisante n° 3.1.8, annexe IV du [règlement \(EU\) 2021/1060](#).

Conclusions et recommandations

103 La sécurité routière relève de la compétence partagée de l'UE et des États membres, mais les autorités nationales sont pleinement responsables de la mise en œuvre de certaines actions qui ont un effet direct sur la réduction du nombre de morts et de blessés graves. Le rôle de la Commission consiste à coordonner les activités au niveau de l'UE, en particulier lorsqu'elles ont des effets transfrontaliers.

104 Dans l'ensemble, nous concluons que la Commission a mis en place un cadre complet pour prendre des mesures en matière de sécurité routière (l'approche de l'UE pour un «système sûr»), avec des objectifs ambitieux pour 2030 et 2050. Sur la base des progrès réalisés jusqu'ici, nous estimons que ces objectifs stratégiques consistant à diminuer le nombre de morts et de blessés graves de moitié entre 2020 et 2030, et à le réduire à zéro ou presque à l'horizon 2050, ne seront probablement pas atteints sans efforts supplémentaires de la part de l'UE et des États membres.

105 Nous concluons également que la Commission ne parvient toujours que difficilement à suivre les progrès des États membres. En outre, les actions de l'UE n'ont pas couvert tous les domaines à risque et n'ont pas été suffisamment coordonnées. Enfin, la réalisation des objectifs de l'UE en matière de sécurité routière n'a pas constitué un critère décisif pour sélectionner et suivre les projets cofinancés par l'UE comportant des objectifs en matière de sécurité routière durant la période de dépenses 2014-2020, et il risque d'en aller de même pendant la période 2021-2027.

106 Pour ce qui est du pilier «gouvernance», la Commission n'avait pas encore évalué dans quelle mesure les actions prévues par les États membres contribuent à la réalisation des objectifs de l'UE en matière de sécurité routière. Nous avons constaté que, si presque tous les États membres visent à diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves, les stratégies nationales des quatre pays où nous nous sommes rendus étaient inégalement détaillées du point de vue des activités prévues, des besoins de financement et des autres objectifs que ceux liés aux décès et aux blessures graves (voir points [28](#) à [31](#)).

107 La Commission n'est pas encore parvenue à faire en sorte que les données soient suffisamment comparables pour pouvoir définir des valeurs cibles agrégées au niveau de l'UE pour les indicateurs de performance servant à suivre les progrès résultant des mesures de sécurité routière des États membres. Nous avons également détecté des problèmes de comparabilité dans la manière dont les États membres recueillent les données sur les blessés graves et les transmettent à la Commission. Ces deux aspects, en particulier le second, créent des difficultés considérables pour le suivi, par la Commission, de la contribution des États membres à la réalisation des objectifs en matière de sécurité routière (voir points [32](#) à [37](#)).

Recommandation n° 1 – Améliorer la communication d'informations sur les blessés graves et fixer des valeurs cibles en matière de performance

La Commission et les États membres devraient:

- a) collaborer afin qu'une définition commune, fondée sur l'échelle des traumatismes MAIS3+, soit utilisée pour recueillir et transmettre les données sur les blessés graves;
- b) œuvrer à une application systématique de la méthodologie standard, ainsi qu'à la quantification des valeurs cibles intermédiaires et finales à assigner aux indicateurs de performance clés au niveau national – et, le cas échéant, au niveau de l'UE – en vue de suivre les progrès dans la réalisation des objectifs pour 2030 et 2050.

Quand? D'ici 2026.

108 Pour les autres piliers de l'approche pour un «système sûr» que nous avons examinés, nous avons relevé les problèmes ci-après.

- o Le pilier «*utilisation de la route*» ne couvrait pas tous les domaines à risque cruciaux tels que la vitesse. Le degré d'application des sanctions à l'encontre des contrevenants varie selon les États membres, et le mandat de la Commission est restreint pour ce qui est de surveiller les approches des États membres en matière de contrôle du respect de la législation. Ces facteurs ont compromis la contribution de ce pilier à la réalisation des objectifs de sécurité routière de l'UE (voir points [44](#) à [56](#)).
- o Le pilier «*véhicules*» couvrait les aspects de sécurité routière au moyen d'un cadre normalisé au niveau de l'UE, qui s'appliquait aux nouveaux véhicules. Cependant, il n'a eu que peu d'impact en raison du vieillissement des parcs automobiles des États membres. Les États membres où nous nous sommes rendus n'avaient pas prévu d'incitations financières pour amener les personnes à renouveler leurs véhicules dans une optique de performance en matière de sécurité routière, bien que des régimes soutenant le changement de véhicule à d'autres fins, comme une meilleure performance environnementale, puissent favoriser indirectement la sécurité routière (voir points [57](#) à [64](#)).
- o Concernant le pilier «*infrastructures*», les approches adoptées par les États membres pour améliorer la sécurité de leurs réseaux nationaux d'infrastructures routières – par exemple pour recenser les tronçons dangereux et analyser les causes des accidents – divergeaient tant par leur degré d'élaboration que par les critères utilisés. La législation de l'UE dans ce domaine a permis d'introduire des principes et des procédures communs, mais son champ d'application n'englobe pas les types d'infrastructures les plus meurtriers – et donc cruciaux pour la réalisation des objectifs de l'UE – comme les zones urbaines, les routes secondaires situées en dehors des agglomérations et les pistes cyclables, où les normes de sécurité varient considérablement (voir points [65](#) à [75](#)).

109 Enfin, nous avons constaté que les nouveaux défis en matière de sécurité routière (qui tirent leur origine des nouvelles formes de mobilité dans les zones urbaines et des véhicules autonomes) rendront nécessaires une mise en cohérence et une coordination plus poussées des actions de la Commission relevant des piliers «*utilisation de la route*», «*véhicules*» et «*infrastructures*». À la suite d'une demande du Parlement européen, la Commission examine l'idée de créer une agence de l'UE qui serait chargée, entre autres, de la sécurité routière, afin d'encourager de nouvelles initiatives et d'améliorer la coordination (voir points [76](#) à [82](#)).

Recommandation n° 2 – Renforcer l’attention portée aux causes des accidents et fournir des orientations supplémentaires couvrant tous les domaines à risque

La Commission devrait:

- a) inciter les États membres à réaliser des enquêtes approfondies sur les causes des accidents, en particulier au niveau des points noirs, et à communiquer les informations correspondantes de manière harmonisée;
- b) fournir des orientations supplémentaires aux États membres afin de lutter plus efficacement contre les principaux facteurs de risque (y compris la vitesse et les normes de construction des infrastructures pour ce qui est des routes sur lesquelles se sont produits le plus grand nombre d’accidents mortels), en insistant plus particulièrement sur les usagers vulnérables.

Quand? D’ici 2026.

110 Outre les actions au niveau politique et législatif, l’approche de l’UE pour un «système sûr» comprend un pilier «soutien financier accru». Nous avons relevé qu’avant son lancement, au cours de la période 2014-2020, la sécurité routière ne constituait pas un critère décisif lors de la sélection de projets d’infrastructures comportant des objectifs en la matière, car elle se trouvait en concurrence avec d’autres priorités (telles que l’amélioration de l’accessibilité et l’écologisation des transports). Pour la plupart des projets que nous avons examinés, les critères de sélection ne ciblaient pas les tronçons du réseau où le nombre d’accidents en général ou d’accidents mortels en particulier était le plus élevé. En outre, ni la Commission ni les autorités de gestion n’ont fixé de critère relatif à la manière de concevoir la sécurité des routes. Étant donné les grandes différences entre les normes routières, l’obtention d’un certain niveau de performance en matière de sécurité pour les routes rurales et les zones urbaines n’a donc pas été intégrée dans le processus de sélection des projets (voir points [85](#) à [91](#)).

111 En ce qui concerne les projets de notre échantillon qui couvraient la période 2014-2020, nous avons constaté qu'une estimation de leur contribution potentielle à la sécurité routière n'était pas exigée. Bien que certaines demandes aient été accompagnées d'une telle estimation, d'importantes divergences au niveau des hypothèses et le fait que la valeur attribuée à la vie humaine varie (dans une mesure pouvant aller du simple au quadruple) d'un État membre à l'autre ont influé sur les calculs. De plus, les estimations fournies dans les demandes de financement de projets n'étant pas harmonisées, il n'a pas été possible de comparer les projets sur la base de leur rapport coût/efficacité pour ce qui est de sauver des vies (voir points [92](#) à [97](#)).

112 Enfin, nous n'avons relevé qu'un cas où, lors de la phase de conception du projet, des indicateurs visant à suivre les effets de celui-ci du point de vue de la sécurité routière avaient été définis. Nous avons également constaté que la CINEA n'a pas assuré le suivi des effets des projets après leur achèvement. Aucune évaluation cohérente de l'efficacité avec laquelle les projets cofinancés ont contribué à la réalisation des objectifs nationaux et de l'UE en matière de sécurité routière n'est donc disponible (voir point [98](#)).

113 Pour ce qui est de la période en cours, à savoir 2021-2027, l'enveloppe budgétaire de l'UE relevant des Fonds de la politique de cohésion réservée aux infrastructures routières en général est moins élevée. Par conséquent, les fonds qui seront alloués à l'avenir aux projets visant à améliorer la sécurité routière risquent de baisser, sauf si des règles strictes de hiérarchisation des priorités en faveur de ces projets sont adoptées. Une nouvelle condition favorisant la mise en place pour cette période comprend des exigences en matière de sécurité routière. Elle constitue un premier pas sur la voie d'une meilleure affectation du cofinancement de l'UE pour en maximiser l'efficacité sur le plan de la sécurité routière (voir points [99](#) à [102](#)).

Recommandation n° 3 – Réfléchir à la manière de définir plus clairement les priorités et prévoir une évaluation ex post pour les projets cofinancés par l'UE comportant des objectifs en matière de sécurité routière

La Commission devrait:

- a) lors de la sélection des projets comportant des objectifs en matière de sécurité routière et faisant l'objet de demandes de financement au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (gestion directe), donner la priorité à ceux dont les résultats escomptés sont explicitement quantifiés pour ce qui est du nombre de morts et de blessés graves évités;
- b) recommander aux comités de suivi des programmes de définir des critères de sélection incluant des objectifs en matière de sécurité routière pour les projets routiers en gestion partagée, par exemple en s'appuyant sur les résultats de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier;
- c) pour ce qui est des projets en gestion partagée présentant des objectifs en matière de sécurité routière, promouvoir les concepts visés au point a) auprès des autorités de gestion (en particulier lors de la conception des programmes) et des comités de suivi des programmes;
- d) élaborer des indicateurs d'effets permettant d'évaluer la performance des projets du point de vue de la sécurité routière, pour les besoins des évaluations ex post.

Quand? D'ici 2025.

Le présent rapport a été adopté par la Chambre II, présidée par Annemie Turtelboom, Membre de la Cour des comptes, à Luxembourg en sa réunion du 7 février 2024.

Par la Cour des comptes

Tony Murphy
Président

Annexes

Annexe I – Exemples d’actions relevant des différents piliers de l’approche pour un «système sûr» des Nations unies

Pilier de l’approche pour un «système sûr» des Nations unies	Exemples d’actions
Transport multimodal et aménagement du territoire	<ul style="list-style-type: none"> — Appliquer des politiques de promotion de plans compacts d’urbanisme — Dissuader les usagers d’utiliser leurs propres véhicules dans les zones urbaines à forte densité de population
Infrastructure routière sûre	<ul style="list-style-type: none"> — Entreprendre la réalisation d’une cartographie des risques d’accident et procéder à des évaluations de la sécurité par anticipation — Spécifier une norme technique et un niveau d’appréciation visé, par l’attribution d’étoiles, pour tous les critères de conception applicables à chaque type d’usager de la route
Véhicules sûrs	<ul style="list-style-type: none"> — Exiger des normes de sécurité harmonisées de haute qualité pour les véhicules motorisés nouveaux ou d’occasion et applicables à l’utilisation des dispositifs de retenue pour enfants et des casques — S’assurer que de telles normes s’appliquent pendant toute la durée de vie du véhicule
Usage sûr des routes	<ul style="list-style-type: none"> — Adopter et faire appliquer une législation sur la sécurité routière (y compris fixer des limites de vitesse à ne pas dépasser et restreindre l’utilisation de dispositifs électroniques tenus à la main lors de la conduite) — Instaurer l’obligation de détenir un permis pour conduire pour les conducteurs professionnels

Pilier de l'approche pour un «système sûr» des Nations unies	Exemples d'actions
Interventions après un accident	<ul style="list-style-type: none">— Mettre un système en place pour déclencher l'intervention après un accident— Renforcer les moyens d'action parmi les intervenants non-médecins

Source: Cour des comptes européenne, sur la base du *Plan mondial* des Nations unies, 2021.

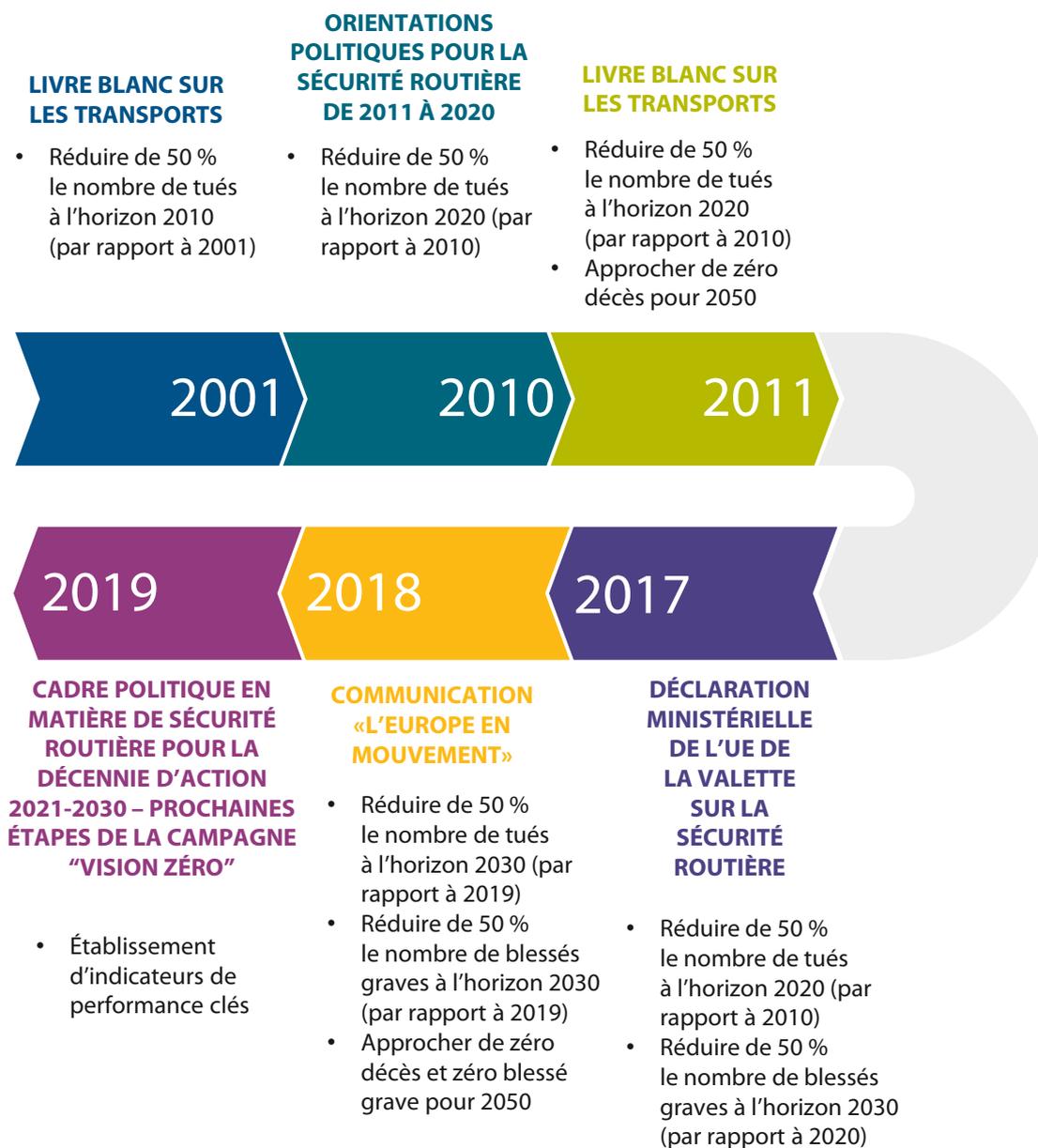
Annexe II – Évolution des objectifs de sécurité routière de la Commission depuis 2001

Le premier objectif en matière de sécurité routière à l'échelle de l'UE fixé par la Commission l'a été dans le [livre blanc](#) de 2001, qui visait, à l'époque, à diminuer de moitié le nombre de tués sur les routes entre 2000 et 2010. En 2003, le [Parlement européen](#) et le [Conseil](#) ont également approuvé cet objectif. Dans son [livre blanc de 2011](#), la Commission a fixé un nouvel objectif consistant à réduire à zéro ou presque le nombre de décès routiers à l'horizon 2050, avec pour objectif intermédiaire de le diviser par deux (par rapport à 2010) pour 2020.

Les documents préparatoires au livre blanc indiquaient déjà que l'objectif intermédiaire ne pourrait pas être atteint, même dans l'hypothèse la plus optimiste; cependant, les États membres ont souscrit à ces objectifs dans la [déclaration de la Valette](#) de 2017. Dans cette déclaration, ils ont également proposé un nouvel objectif consistant à diviser par deux le nombre de blessés graves dans l'UE à l'horizon 2030.

Avec la communication «L'Europe en mouvement» de 2018, l'UE a adopté les objectifs actuels, à savoir diminuer le nombre de morts et de blessés graves sur les routes de moitié à l'horizon 2030 et le réduire à zéro ou presque pour 2050. Enfin, dans le document de la Commission intitulé «*Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards "Vision Zero"*», un ensemble d'indicateurs de performance clés permettant de suivre les progrès des États membres dans la réalisation des objectifs a été mis en place.

Les objectifs de l'UE en matière de sécurité routière depuis 2001



Source: Cour des comptes européenne.

Annexe III – Cadre réglementaire de l’UE relatif aux piliers de l’approche pour un «système sûr» examinés

Pilier de l’approche pour un «système sûr»	Acte juridique	Objet
Utilisation sûre de la route	Directive (UE) 2015/413	Échange transfrontalier d’informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (CBE)
	Directive d’exécution 2014/37/UE de la Commission	Utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules
	Directive (UE) 2022/2561	Qualification initiale et formation continue des conducteurs de véhicules affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs
	Directive 2014/85/UE	Permis de conduire
	Recommandation de la Commission du 17 janvier 2001	Taux maximal d’alcool dans le sang autorisé (TA) pour les conducteurs de véhicules à moteur
	Recommandation 2004/345/CE de la Commission	Application de la réglementation dans le domaine de la sécurité routière
Véhicules sûrs	Règlement (UE) 2019/2144	Prescriptions en matière de sécurité pour la réception par type des nouveaux modèles de véhicules
	Directive 2014/45/UE	Contrôle technique périodique des véhicules à moteur
	Directive 2007/38/CE	Montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds
	Directive 92/6/CEE du Conseil	Limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur

Pilier de l'approche pour un «système sûr»	Acte juridique	Objet
	Directive 91/671/CEE du Conseil	Ceintures de sécurité et autres systèmes de retenue pour les utilisateurs vulnérables
Routes et bords de route sûrs (infrastructures)	Directive (UE) 2019/1936	Procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières

Source: Cour des comptes européenne.

Annexe IV – Liste des projets cofinancés par l’UE sélectionnés aux fins de l’audit

A – Liste des projets cofinancés par le MIE ayant fait l’objet d’un contrôle sur place au cours de l’audit

État membre	N°	Description du projet	Type de soutien en faveur de la sécurité routière	Date de début	Date d’achèvement (prévue/réelle)	Coût total éligible (en euros): prévision/dernière estimation	Taux de cofinancement de l’UE	Montant de cofinancement engagé par l’UE (en euros): prévision/dernière estimation
Lituanie	1	Réaménagement de la rocade de Panevezys sur la E67	Réaménagement d’une route	21.12.2015	31.12.2018 30.6.2021	60 510 312 38 817 338	60,38 %	36 536 126 23 437 909
	2	Aire de stationnement de 38 places	Stationnement sûr et sécurisé	1.3.2020	28.2.2022 31.5.2022	1 247 652 1 247 652	83 %	1 039 294 1 039 294
Roumanie	3	Aire de stationnement de 70 places	Stationnement sûr et sécurisé	2.3.2020	31.3.2023 30.9.2023	4 175 990 4 175 990	82,3 %	3 436 840 3 436 840
Slovaquie	4 ¹	Construction de l’autoroute D3	Nouvelle autoroute	15.11.2016	31.12.2020 31.12.2021	114 106 329 114 106 329	65,13 %	74 317 452 74 317 452

¹ Ce projet figure également dans la liste des projets financés par le Fonds de cohésion (n° 12).

B – Liste des projets cofinancés par le FEDER/le Fonds de cohésion ayant fait l’objet d’un contrôle sur place au cours de l’audit

État membre	N°	Description du projet	Type de soutien en faveur de la sécurité routière	Date de début	Date d’achèvement (prévue/réelle)	Coût total éligible (<i>en euros</i>): prévision/ dernière estimation	Taux de cofinancement de l’UE	Montant de cofinancement engagé par l’UE (<i>en euros</i>): prévision/dernière estimation
Espagne	5	Construction d’une piste cyclable séparée dans l’aire urbaine de Madrid	Piste cyclable	4.5.2021	2.11.2021	6 578 854	50 %	3 289 427
					3.5.2022	6 578 854		3 289 427
	6	Actions en faveur de la sécurité routière le long de la route A-2003 et construction d’une piste cyclable séparée	Réaménagement d’une route et construction d’une piste cyclable	9.1.2018	28.12.2018 28.12.2018	3 136 159 2 375 982	80 %	2 508 928 1 900 785
7	Amélioration du tronçon existant de la route A-492	Réaménagement d’une route	12.7.2018	31.12.2023 Projet annulé	10 221 468 Projet annulé	80 %	8 177 175 Projet annulé	

État membre	N°	Description du projet	Type de soutien en faveur de la sécurité routière	Date de début	Date d'achèvement (prévue/réelle)	Coût total éligible (<i>en euros</i>): prévision/ dernière estimation	Taux de cofinancement de l'UE	Montant de cofinancement engagé par l'UE (<i>en euros</i>): prévision/dernière estimation
	8	Amélioration du tronçon existant de la route A-483	Réaménagement d'une route	1.3.2021	31.12.2023 Projet annulé	7 551 651 Projet annulé	80 %	6 041 321 Projet annulé
Lituanie	9	Reconstruction de la E85 (route du RTE-T) entre Vilnius et Kaunas, et mise en place d'infrastructures de sécurité routière	Réaménagement d'une route	8.8.2019	31.1.2022	42 710 939	43 %	18 353 691
					31.7.2022	42 710 939	70 %	29 935 624

État membre	N°	Description du projet	Type de soutien en faveur de la sécurité routière	Date de début	Date d'achèvement (prévue/réelle)	Coût total éligible (<i>en euros</i>): prévision/ dernière estimation	Taux de cofinancement de l'UE	Montant de cofinancement engagé par l'UE (<i>en euros</i>): prévision/dernière estimation
Roumanie	10	Modernisation du <i>Transylvania North Regional Trail</i> (DJ 172A, DJ 161G et DJ 161)	Réaménagement d'une route	4.12.2015	31.7.2020 Projet en cours	27 955 042 27 955 042	85 %	23 761 786 23 761 786
	11	Mise au point d'un système mobile mixte de surveillance de la circulation routière visant à détecter les infractions	Système de surveillance de la circulation routière	1.7.2021	31.12.2023 Projet en cours	19 300 740 19 300 740	85 %	16 405 629 16 405 629

État membre	N°	Description du projet	Type de soutien en faveur de la sécurité routière	Date de début	Date d'achèvement (prévue/réelle)	Coût total éligible (<i>en euros</i>): prévision/ dernière estimation	Taux de cofinancement de l'UE	Montant de cofinancement engagé par l'UE (<i>en euros</i>): prévision/dernière estimation
Slovaquie	12 ¹	Construction de l'autoroute D3	Nouvelle autoroute	12/2016	05/2021 06/2022	110 007 346 73 265 886	65,13 % 85 %	71 644 484 62 276 003
	13	Carte intelligente de la ville de Senica	Solutions intelligentes pour les villes (y compris la gestion de la circulation)	04/2022	09/2023 Projet en cours	999 882 999 882	85 %	849 900 849 900
	14	Itinéraires cyclables dans la ville de Senica	Piste cyclable	05/2019	09/2020 06/2022	1 480 601 1 419 076	85 %	1 258 511 1 206 215

¹ Ce projet figure également dans la liste des projets financés par le MIE (n° 4).

Annexe V – Vue d’ensemble des objectifs nationaux en matière de sécurité routière

État membre	Objectif de réduction du nombre de tués	Objectif de réduction du nombre de blessés graves
Belgique	- 50 % ¹ , avec une valeur maximale de 320 tués	- 50 % ¹ , avec une valeur maximale de 1 800 blessés graves
Bulgarie	- 50 % par rapport à 2019	- 50 % par rapport à 2019
Tchéquie	- 50 % par rapport à la moyenne de la période 2017-2019	- 50 % par rapport à la moyenne de la période 2017-2019
Danemark	90 au maximum	900 au maximum
Allemagne	- 40 % par rapport à 2021	Pas d’objectif
Estonie	- 52 % par rapport à 2016	- 31 % par rapport à 2016
Irlande	- 50 % par rapport à la moyenne de la période 2017-2019	- 50 % par rapport à la moyenne de la période 2017-2019
Grèce	- 50 % par rapport à 2019	- 50 % par rapport à 2019
Espagne	- 50 % par rapport à 2019	- 50 % par rapport à 2019
France	- 50 % par rapport à 2019	- 50 % par rapport à 2019
Croatie	- 50 % par rapport à 2019	- 50 % par rapport à 2019
Italie	- 50 % par rapport à 2019	- 50 % par rapport à 2019
Chypre	- 50 % par rapport à 2019	- 50 % par rapport à 2019
Lettonie	- 50 % par rapport à 2020	- 50 % par rapport à 2020
Lituanie	- 50 % par rapport à 2019	- 50 % par rapport à 2020
Luxembourg	Pas d’objectif	Pas d’objectif
Hongrie	- 50 % par rapport à 2020	- 50 % par rapport à 2020
Malte	Pas d’objectif	Pas d’objectif
Pays-Bas	Pas d’objectif	Pas d’objectif

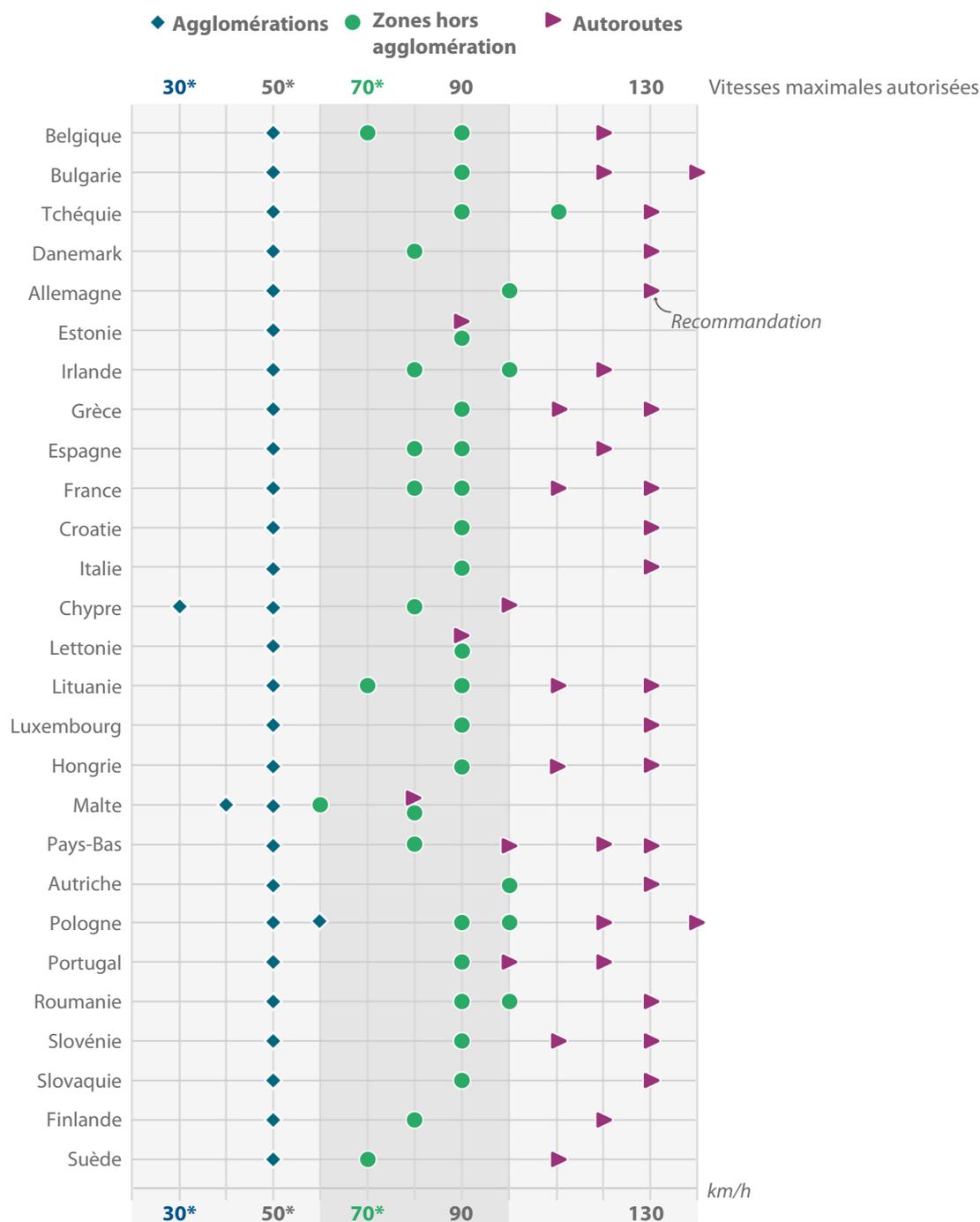
État membre	Objectif de réduction du nombre de tués	Objectif de réduction du nombre de blessés graves
Autriche	- 50 % par rapport à la moyenne de la période 2017-2019	- 50 % par rapport à la moyenne de la période 2017-2019
Pologne	- 50 % par rapport à 2019	- 50 % par rapport à 2019
Portugal	- 50 % par rapport à 2019	- 50 % par rapport à 2019
Roumanie	- 50 % par rapport à 2019	- 50 % par rapport à 2019
Slovénie	Objectifs en cours d'élaboration	Objectifs en cours d'élaboration
Slovaquie	- 50 % par rapport à 2020	- 50 % par rapport à 2020
Finlande	- 50 % par rapport à 2020	- 50 % par rapport à 2020
Suède	- 50 % par rapport à la moyenne de la période 2017-2019	- 50 % par rapport à la moyenne de la période 2017-2019

¹ L'étude du Conseil européen pour la sécurité des transports ne précisait pas par rapport à quel point de référence il convenait de calculer la réduction.

Remarque: Les dates auxquelles ces objectifs doivent être atteints varient d'un État membre à l'autre.

Source: Cour des comptes européenne, sur la base de l'étude du Conseil européen pour la sécurité des transports et des travaux d'audit.

Annexe VI – Comparaison entre les vitesses maximales autorisées au niveau national et les vitesses recommandées dans une étude internationale



Remarque: * Vitesse recommandée par type de zones. Recommandations de l'étude: 30 à 40 km/h dans les agglomérations où les usagers vulnérables de la route cohabitent avec la circulation automobile; 50 km/h dans les zones avec des croisements où le risque de collision latérale est élevé; 70 à 80 km/h sur les routes rurales sans barrière médiane, sur lesquelles existe un risque de collision frontale.

Source: Cour des comptes européenne, sur la base de l'ouvrage *Statistical pocketbook* 2022 de la Commission et du rapport *Speed and crash risk*, de l'International Traffic Safety Data and Analysis Group (Forum International des Transports – OCDE), 2018.

Annexe VII – Statut juridique des trottinettes électriques dans 15 États membres de l'UE

	Belgique	Tchéquie	Danemark	Allemagne	Grèce	Espagne	France	Italie	Hongrie	Pays-Bas	Autriche	Pologne	Portugal	Finlande	Suède
Considérées comme une catégorie spécifique	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Assurance responsabilité civile obligatoire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Port du casque obligatoire	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utilisation dans les espaces publics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>				
Autorisées sur les trottoirs	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Autorisées sur les pistes cyclables	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>				
Restriction de puissance	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Âge minimal requis	16	<input type="checkbox"/>	15	14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vitesse maximale (km/h)	25	25	20	20	<input type="checkbox"/>	25	25	20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25	25	<input type="checkbox"/>	20	25

Oui Non Difficile à déterminer

Remarque: Les États membres figurant dans le graphique sont les pays appartenant au forum européen des instituts de recherche en sécurité routière (FERSI) qui ont répondu à une enquête sur les trottinettes électriques en 2020.

Source: Cour des comptes européenne, sur la base d'une [étude du FERSI](#).

Sigles, acronymes et abréviations

CINEA: Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement

DG MOVE: direction générale de la mobilité et des transports

FC: Fonds de cohésion

FEDER: Fonds européen de développement régional

GSIR: gestion de la sécurité des infrastructures routières

IPC: indicateur de performance clé

MAIS3+: score supérieur ou égal à 3 sur l'échelle abrégée des traumatismes les plus graves

MIE: mécanisme pour l'interconnexion en Europe

PMUD: plan de mobilité urbaine durable

RSG: règlement sur la sécurité générale des véhicules

RTE-T: réseau transeuropéen de transport

Glossaire

Accord de partenariat: accord conclu entre la Commission et un État membre ou un/des pays tiers, dans le cadre d'un programme de dépenses de l'UE, et établissant par exemple des plans stratégiques, des priorités d'investissement, ou encore les modalités régissant les échanges commerciaux ou l'octroi d'une aide au développement.

Agence exécutive: organisme institué et géré par la Commission, pour une période limitée, afin d'exécuter, pour le compte et sous la responsabilité de celle-ci, des missions spécifiques en lien avec des programmes ou des projets de l'UE.

Analyse coûts/avantages: comparaison entre les coûts estimés des mesures proposées et les avantages escomptés.

Approche pour un «système sûr»: philosophie de la sécurité routière visant à mieux tenir compte de l'erreur humaine et à réduire le risque d'accidents occasionnant des blessures graves ou des décès.

Autorité de gestion: autorité (publique ou privée) nationale, régionale ou locale désignée par un État membre pour gérer un programme financé par l'UE.

Comité de suivi: organisme composé de représentants des autorités des États membres et de la Commission (celle-ci ayant le rôle d'observateur), qui supervise la mise en œuvre d'un programme opérationnel.

Condition favorisante: condition préalable, liée à la réalisation et à l'évaluation d'objectifs spécifiques, qu'un État membre doit remplir afin de pouvoir recevoir des paiements des Fonds structurels et d'investissement européens.

Facilité pour la reprise et la résilience: mécanisme de soutien financier de l'UE visant à atténuer les conséquences socio-économiques de la pandémie de COVID-19 et à stimuler la reprise, tout en répondant aux défis d'un avenir plus écologique et plus numérique.

Fonds de cohésion: Fonds de l'UE destiné à réduire les disparités économiques et sociales au sein de l'Union en finançant des investissements dans les États membres dont le revenu national brut par habitant est inférieur à 90 % de la moyenne de l'UE.

Fonds européen de développement régional: Fonds de l'UE destiné à renforcer la cohésion économique et sociale au sein de l'Union en finançant des investissements visant à réduire les déséquilibres entre les régions.

Gestion directe: gestion d'un Fonds ou d'un programme de l'UE assurée par la seule Commission, par opposition à la gestion partagée ou à la gestion indirecte.

Gestion partagée: méthode d'exécution du budget de l'UE selon laquelle, contrairement à ce qui se passe dans la gestion directe, la Commission délègue les tâches d'exécution à un État membre, tout en restant responsable en dernier ressort.

Indicateur de performance clé: mesure quantifiable destinée à rendre compte de la performance au regard d'objectifs stratégiques.

Mécanisme pour l'interconnexion en Europe: instrument d'aide financière de l'UE pour la création d'infrastructures interconnectées et durables dans les secteurs de l'énergie, des transports ainsi que des technologies de l'information et de la communication.

Mobilité active: mode de déplacement reposant uniquement sur l'activité physique, comme la marche ou le vélo.

Planification du transport multimodal: fait de combiner plusieurs modes de transport de manière interconnectée et complémentaire afin de former un réseau de transport intégré.

Réseaux transeuropéens de transport: ensemble de projets de développement d'infrastructures routières, ferroviaires, aériennes, maritimes et fluviales, s'inscrivant dans le cadre de la mise en œuvre de la politique du réseau transeuropéen de transport et comprenant notamment un réseau ferroviaire à grande vitesse, un système de navigation par satellite et des systèmes intelligents de gestion des transports.

Semestre européen: cycle annuel établissant un cadre pour coordonner les politiques macroéconomiques des États membres de l'UE et suivre les progrès réalisés dans ce domaine.

Usagers vulnérables de la route: les usagers de la route non motorisés, tels que les piétons et les cyclistes, les motocyclistes, ainsi que les personnes handicapées, à mobilité réduite ou ayant des capacités d'orientation réduites.

Réponses de la Commission

<https://www.eca.europa.eu/fr/publications/sr-2024-04>

Calendrier

<https://www.eca.europa.eu/fr/publications/sr-2024-04>

Équipe d'audit

Les rapports spéciaux de la Cour présentent les résultats de ses audits relatifs aux politiques et programmes de l'UE ou à des questions de gestion concernant des domaines budgétaires spécifiques. La Cour sélectionne et conçoit ces activités d'audit de manière à maximiser leur impact en tenant compte des risques pour la performance ou la conformité, du niveau des recettes ou des dépenses concernées, des évolutions escomptées ainsi que de l'importance politique et de l'intérêt du public.

L'audit de la performance objet du présent rapport a été réalisé par la Chambre II (Investissements en faveur de la cohésion, de la croissance et de l'inclusion), présidée par Annemie Turtelboom, Membre de la Cour. L'audit a été effectué sous la responsabilité d'Eva Lindström, Membre de la Cour, assistée de: Kristina Maksinen, cheffe de cabinet, Johan Stalhammar, attaché de cabinet, et Elena Graziuso, assistante en matière de politiques; Gediminas Mačys, manager principal; Guido Fara, chef de mission; Paloma Muñoz Mula, cheffe de mission adjointe; Agnese Balode, Alfredo Ladeira, Karel Meixner, Amelia Padurariu et Vaidas Šulcas, auditeurs. L'assistance linguistique a été fournie par Lidija Aubin, Laura McMillan et Iulia-Mihaela Vladoianu.



De gauche à droite: Johan Stalhammar, Elena Graziuso, Iulia-Mihaela Vladoianu, Agnese Balode, Gediminas Mačys, Alfredo Ladeira, Eva Lindström, Karel Meixner, Guido Fara, Kristina Maksinen, Laura McMillan, Paloma Muñoz Mula, Vaidas Šulcas et Amelia Padurariu.

DROITS D’AUTEUR

© Union européenne, 2024

La politique de réutilisation de la Cour des comptes européenne est définie dans la [décision n°6-2019 de la Cour des comptes européenne](#) sur la politique d’ouverture des données et la réutilisation des documents.

Sauf indication contraire (par exemple dans une déclaration distincte concernant les droits d’auteur), le contenu des documents de la Cour, qui appartient à l’UE, fait l’objet d’une [licence Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Ainsi, en règle générale, vous pouvez en réutiliser le contenu à condition de mentionner la source et d’indiquer les modifications éventuelles que vous avez apportées. Si vous réutilisez du contenu de la Cour des comptes européenne, vous avez l’obligation de ne pas altérer le sens ou le message initial des documents. La Cour des comptes européenne ne répond pas des conséquences de la réutilisation.

Vous êtes tenu(e) d’obtenir une autorisation supplémentaire si un contenu spécifique représente des personnes physiques identifiables (par exemple sur des photos des agents de la Cour) ou comprend des travaux de tiers.

Lorsqu’une telle autorisation a été obtenue, elle annule et remplace l’autorisation générale susmentionnée et doit clairement indiquer toute restriction d’utilisation.

Pour utiliser ou reproduire des contenus qui n’appartiennent pas à l’UE, il peut être nécessaire de demander l’autorisation directement aux titulaires des droits d’auteur.

Figures 1, 3, 5, 6, 9 (icônes du milieu et du bas) et 12 – Icônes: ces figures ont été conçues à l’aide de ressources provenant du site [Flaticon.com](#). © Freepik Company S.L. Tous droits réservés.

Les logiciels ou documents couverts par les droits de propriété industrielle tels que les brevets, les marques, les modèles déposés, les logos et les noms, sont exclus de la politique de réutilisation de la Cour des comptes européenne.

La famille de sites internet institutionnels de l’Union européenne relevant du domaine [europa.eu](#) fournit des liens vers des sites tiers. Étant donné que la Cour n’a aucun contrôle sur leur contenu, vous êtes invité(e) à prendre connaissance de leurs politiques respectives en matière de droits d’auteur et de protection des données.

Utilisation du logo de la Cour des comptes européenne

Le logo de la Cour des comptes européenne ne peut être utilisé sans l’accord préalable de celle-ci.

HTML	ISBN 978-92-849-1759-4	ISSN 1977-5695	doi:10.2865/269415	QJ-AB-24-004-FR-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1750-1	ISSN 1977-5695	doi:10.2865/398610	QJ-AB-24-004-FR-N

En 2022, 20 640 personnes ont perdu la vie sur les routes européennes, où les piétons, cyclistes et motocyclistes sont particulièrement en danger. L'UE vise à diminuer de moitié le nombre de morts et de blessés graves sur les routes pour 2030, et à le réduire à zéro ou presque à l'horizon 2050. Nous avons vérifié si la Commission avait efficacement mis en place l'approche de l'UE pour un «système sûr» et aidé les États membres à atteindre ces objectifs. Notre conclusion est que la Commission a établi une approche complète. Nous avons toutefois relevé des insuffisances dans ses actions. Au rythme actuel de progression, les objectifs ambitieux de l'UE ne seront probablement pas atteints sans efforts supplémentaires de la part de celle-ci et des États membres. Nous formulons des recommandations qui doivent permettre à la Commission de rendre ses initiatives dans le domaine de la sécurité routière plus efficaces.

Rapport spécial de la Cour des comptes européenne présenté en vertu de l'article 287, paragraphe 4, deuxième alinéa, du TFUE.



COUR DES
COMPTES
EUROPÉENNE



Office des publications
de l'Union européenne

COUR DES COMPTES EUROPÉENNE
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tél. +352 4398-1

Contact: eca.europa.eu/fr/contact

Site web: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors