

# L'observatoire européen de sécurité routière comme outil de communication

*George Yannis et Katerina Folla*

Les pays disposant des réseaux routiers les plus sûrs au monde ont mis en place un système efficace de gestion de la sécurité routière. Des données de bonne qualité sont nécessaires pour mesurer et définir pleinement les problèmes, développer des contre-mesures ciblées et fixer des objectifs réalisables. La collecte systématique de données est également essentielle pour mesurer les résultats intermédiaires et finaux et, ainsi, évaluer l'efficacité des mesures et politiques mises en œuvre (Thomas *et al.*, 2009).

Au sein de l'Union européenne (UE), ce besoin de données sur la sécurité routière a été reconnu pour la première fois par le Livre blanc de la Commission européenne (CE) en 2001, tandis que le Plan d'action pour la sécurité routière en 2002 soulignait la nécessité de créer un Observatoire européen de la sécurité routière. C'est ainsi que l'ERSO (European road safety observatory)<sup>1</sup> a été créé en 2007 dans le cadre du projet de recherche

---

1. [www.erso.eu](http://www.erso.eu)

SafetyNet et élargi dans le cadre du projet de recherche DaCoTA (2010-2012). Cette contribution présente l'ERSO en tant que système ouvert d'informations, qui rassemble des données harmonisées sur les accidents et d'autres visant à soutenir un processus décisionnel fondé sur des données probantes en Europe, avec pour but de répondre aux besoins en données et en connaissances des décideurs, des acteurs concernés par la sécurité routière (police, ONG, médias, etc.), des chercheurs, ainsi que du grand public.

L'unité « Sécurité routière » de la direction générale de la mobilité et des transports (DG-Move) de la CE est responsable de la gestion de toutes les activités de l'ERSO. Les États membres de l'UE jouent un rôle clé en partageant les données et les informations, en soutenant et en facilitant la collecte de données sur les accidents. La DG-Move est également soutenue par le groupe d'experts gouvernementaux sur les statistiques des accidents de la route (CARE) de la CE. Ce groupe, opérationnel depuis 1987, est composé de représentants nationaux, qui fournissent un feedback important pour l'amélioration de l'ERSO et ses composantes.

### **Les données**

#### Collecte des données

Dans le cadre de l'élaboration de l'ERSO, des données relatives à la sécurité routière au niveau européen ont été collectées, harmonisées

et mises à disposition. Elles ont été recueillies auprès de diverses sources nationales et internationales (p. ex. : Eurostat, OECD/IRTAD, etc.) et par l'intermédiaire d'experts nationaux. Ce qui a donné lieu, dans le cadre du projet DaCoTA, à des tableaux de bord progressivement complétés sur trente pays européens.

Plus spécifiquement, pour la collecte de données comparables sur les accidents, un ensemble commun de données sur les accidents (CADaS) a été établi, consistant en un ensemble minimum d'éléments de données standardisés (c'est-à-dire soixante-treize variables et quatre cent soixante et onze valeurs). Ces chiffres ont été recueillis en fonction de la disponibilité des données les plus fiables dans tous les pays de l'UE ainsi que de leur utilité dans les analyses macroscopiques des accidents de la route. En outre, quatre-vingt-dix-sept éléments d'exposition (p. ex. : la population, le parc automobile, les véhicules-kilomètres, etc.) ont été recueillis, pour l'estimation d'exposition au risque (p. ex. le nombre de décès par véhicule-kilomètre, par population, etc.), plus utiles dans les comparaisons internationales que des comparaisons numériques.

En outre, des données sur certains indicateurs de performance en matière de sécurité (IPS), des mesures qui sont liées de manière causale aux accidents, ont également été collectées. Ces IPS concernaient la consommation d'alcool et de drogues, les excès de vitesse, le port de la ceinture de sécurité et du casque, les véhicules et le contrôle. Enfin, des données harmonisées concernant les

causes d'accidents ont été recueillies, ainsi que des données sur les accidents provenant du secteur de la santé, afin de fournir un meilleur aperçu de la gravité des accidents de la route.

L'analyse des données collectées a conduit à l'élaboration d'un ensemble complet de résultats statistiques, à savoir les rapports annuels d'accidents et les faits essentiels en matière de sécurité routière, à partir de la base de données EU CARE.

#### Rapport annuel d'accident

Le rapport annuel d'accident est un document composé d'un grand nombre de tableaux et de figures avec des données extraites de la base de données de CARE, qui ne sont pas analysées ou commentées plus avant. Les chapitres du rapport annuel d'accident ont été sélectionnés sur la base des principaux intérêts de plusieurs acteurs potentiels de la sécurité routière présentant des données sur les décès par type d'usagers, zone et type de routes, conditions météorologiques, mode de transport, etc., pour les pays européens inclus dans la base de données CARE.

#### Faits essentiels en matière de sécurité routière

Les *Faits fondamentaux de la sécurité routière* présentent des données sur les accidents de la route sur des thèmes choisis de sécurité routière d'une manière simple et complète. Un ensemble de dix-sept « faits fondamentaux » est maintenant disponible dans l'ERSO, avec leurs thèmes divisés par types d'usagers de la route, modes

de transport et types de routes. Les « faits fondamentaux » sont des documents courts et faciles à lire, qui ne comportent pas d'analyse approfondie, puisqu'ils s'adressent à un public plus large que les spécialistes de la sécurité routière. Les résultats de l'analyse par thème sont présentés sous forme de tableaux, figures et cartes et les résultats les plus intéressants étant présentés sous forme de commentaires dans les « encadrés des faits saillants ». Tous les faits de base examinent chaque question spécifique au cours de la dernière décennie et une analyse plus détaillée pour la dernière année disponible est effectuée.

### **Le savoir**

Collecte des connaissances  
en matière de sécurité routière

Dans le cadre du projet DaCoTA, des informations sur les programmes de base et la gestion de la sécurité routière dans trente pays européens ont été recueillies. En outre, des informations sur les mesures de sécurité routière dans les pays de l'UE ont été rassemblées, couvrant différents domaines et niveaux géographiques de sécurité routière, à partir de diverses sources, telles que des projets de recherche et des rapports/études. Des informations sur les règles de circulation dans les États membres de l'UE ont également été recueillies, réparties en quatre groupes : conducteurs, piétons, véhicules et soins après accident. Enfin, des informations sur les attitudes

et le comportement des usagers de la route ont été recueillies (à partir de projets SARTRE, ESRA) qui peuvent donner un aperçu supplémentaire du soutien du public à certaines mesures et expliquer davantage le comportement des usagers de la route.

L'analyse des informations recueillies a permis de développer la base de connaissances de l'ERSO, qui comprend deux produits principaux : les synthèses et les aperçus par pays.

### Synthèses sur la sécurité routière

Les synthèses ont été élaborées sur la base d'un examen approfondi de la littérature existante la plus récente sur des sujets spécifiques de sécurité routière. Les informations incluses dans la synthèse sont scientifiquement fondées, faciles à lire et prêtes à être utilisées, tandis que les sujets concernaient les usagers de la route, le comportement, les mesures, l'infrastructure, les questions politiques et la technologie avancée. Pour le développement de la base de connaissances de l'ERSO, un conseil éditorial a été créé, qui a défini les conditions limites pour l'élaboration d'une synthèse appropriée et a guidé les auteurs, des experts renommés en matière de sécurité routière. Les synthèses sont rédigées pour les professionnels de la sécurité routière à tous les niveaux. Elles doivent donc être compréhensibles par les professionnels de tous les niveaux, tout en respectant les principes scientifiques et en couvrant tous les aspects du sujet.

## Profil de pays

Pour faciliter les comparaisons entre les pays, des profils des pays ont été élaborés dans le cadre du projet DaCoTA. Les informations incluses dans les profils des pays sont organisées sur la base de la pyramide SUNflower, qui couvre tous les niveaux de la gestion de la sécurité routière liés à :

- la structure et la culture (caractéristiques du pays, organisation de la gestion de la sécurité routière, etc.) ;
- les programmes et les mesures (objectifs de sécurité routière, réglementation de la circulation, etc.) ;
- les IPS (vitesse, conduite en état d'ivresse, etc.) ;
- les résultats en matière de sécurité routière (nombre de tués sur la route) ;
- le coût social (coût par accident).

## Discussion

L'ERSO est le système d'information de la Commission européenne, constitué d'informations spécialisées et harmonisées sur les pratiques et les politiques de sécurité routière dans les pays européens. L'ERSO a acquis une notoriété mondiale avec un nombre d'utilisateurs en constante augmentation. Il met à la disposition de tous une quantité importante de données scientifiques détaillées et de qualité, mais aussi des connaissances scientifiques dans le domaine multidisciplinaire de la sécurité routière. Les données scientifiques fournies guident les décisions des autorités et des industriels en matière de sécurité

## Chocs de communication en sécurité routière

routière, y compris l'engagement politique au plus haut niveau.

En outre, l'ERSO contribue activement à la réalisation des objectifs des Nations-Unies en matière de développement durable, en aidant à la conception et à la mise en œuvre de politiques et mesures de sécurité routière efficaces et en contribuant de manière significative à la diminution importante du nombre d'accidents de la route et de victimes en Europe durant les deux dernières décennies. En outre, tous les efforts de l'ERSO s'inscrivent dans le cadre de la politique de sécurité routière de l'UE 2021-2030, récemment adoptée par la DG Mobilité et Transports (CE, 2018), qui contribue à une mobilité plus sûre et durable en Europe.

Toutefois, il est encore nécessaire de collecter davantage de données et de connaissances en Europe, qui devraient permettre de mieux comprendre la situation de la sécurité routière et contribuer à un meilleur suivi des performances en matière de sécurité routière aux niveaux européen et national. Le futur défi de l'ERSO est d'exploiter les nouvelles possibilités de données offertes par la numérisation et d'accorder une attention particulière aux développements de la numérisation des transports afin de relever les défis liés aux nouvelles technologies qui transforment les sources de données de sécurité routière.

## Références bibliographiques

European Commission, “EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps Towards ‘Vision Zero’”, Commission Staff Working Document, Brussels, European Commission, 2018.

PAPADIMITRIOU, E., YANNIS, G., BIJLEVELD, F. et CARDOSO, J., “Exposure data and risk indicators for safety performance assessment in Europe”, *Accident Analysis and Prevention*, vol. 60, 2013, p. 371-383.

THOMAS, P., MORRIS, A., YANNIS, G., LEJEUNE, P. et *al.*, “Designing the European Road Safety Observatory”, *International Journal of Injury Control And Safety Promotion*, vol. 12, n° 4, 2005, p. 251-253.

THOMAS P., CHAMBERS-SMITH D., MORRIS A., YANNIS G. et *al.*, “Building the European Road Safety Observatory”, 2009, *SafetyNet Final Project Activity Report* : <[https://erso.swov.nl/safetynet/fixed/SafetyNet%20Final%20Activity%20Report\\_V3\\_Final.pdf](https://erso.swov.nl/safetynet/fixed/SafetyNet%20Final%20Activity%20Report_V3_Final.pdf)>.

YANNIS, G., THOMAS, P., MUHLRAD, N., MARTENSEN, H., DUPONT, E. et *al.*, “Development of The European Road Safety Knowledge System”, *Proceedings of the Transport Research Arena Conference*, Paris, April 2014.