# Sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020

2010/2235(INI) - 20/07/2010 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présenter une série d'orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020.

CONTEXTE : en 2009, plus de 35.000 personnes ont trouvé la mort sur les routes de l'Union européenne, soit l'équivalent de la population d'une ville moyenne, et pas moins de 1.500.000 ont été blessées. Pour la société, cela représente un coût d'environ 130 milliards EUR en 2009.

En liaison avec la stratégie «Europe 2020», la Commission estime qu'il faut adopter une approche globale et intégrée cohérente, qui tienne compte des synergies avec d'autres objectifs politiques. Concrètement, il faudrait intégrer, dans les politiques en matière de sécurité routière aux niveaux local, national, européen ou international, des objectifs pertinents relevant d'autres politiques, et inversement.

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

Pour parvenir à créer un espace commun de sécurité routière, la Commission propose de maintenir l' objectif consistant à **réduire de moitié, par rapport à 2010, le nombre de tués sur les routes à l' horizon 2020 dans l'Union européenne**.

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

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

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

Á cette fin, **7 objectifs stratégiques** ont été définis:

**Objectif n° 1 - Améliorer l'éducation et la formation des usagers de la route** : l'approche actuelle en matière de formation des conducteurs demeure trop fragmentée et trop spécialisée. La Commission propose d'adopter une approche plus large et d'envisager l'éducation et la formation comme un processus global, un «continuum pédagogique» tout au long de la vie. La Commission œuvrera à la mise au point d' une stratégie commune d'éducation et de formation dans le domaine de la sécurité routière, qui comprendra notamment l'intégration de l'apprentissage dans le processus qui précède l'obtention du permis de conduire, ainsi que des exigences minimales communes pour les moniteurs de conduite.

**Objectif n° 2 - Améliorer le contrôle de l'application de la réglementation** : la Commission travaillera, en collaboration avec le Parlement européen et le Conseil, à l'établissement d'un mécanisme d'échange transfrontalier d'informations dans le domaine de la sécurité routière. Elle s'emploiera à développer une stratégie commune de respect de la réglementation en matière de sécurité routière qui comprendra notamment: i) la possibilité d'équiper les véhicules utilitaires légers d'un limiteur de vitesse et de rendre obligatoire, dans certains cas particuliers, l'utilisation d'éthylotests anti-démarrage ; ii) l'établissement de plans nationaux de mise en œuvre.

**Objectif n° 3 - Rendre les infrastructures routières plus sûres** : c'est sur les routes du réseau secondaire rural et urbain qu'on dénombre le plus de décès (avec respectivement 56% et 44% en 2008, alors qu'on ne dénombrait que 6% des décès sur autoroute). Il faut, par conséquent, trouver des moyens d' étendre progressivement les principes pertinents de la sécurité de la gestion des infrastructures au réseau routier secondaire des États membres, tout en tenant compte du principe de subsidiarité. La Commission veillera à ce que les demandes de financement par les fonds de l'UE qui concernent les infrastructures routières dans les États membres prennent en considération les exigences de sécurité.

**Objectif n° 4 - Rendre les véhicules plus sûrs** : la Commission présentera des propositions visant à : i) encourager les progrès dans le domaine de la sécurité active et passive des véhicules, notamment les motocyclettes et les véhicules électriques; ii) harmoniser et à renforcer les mesures relatives au contrôle technique et au contrôle technique routier.

En ce qui concerne les véhicules de demain, le développement de systèmes dits «coopératifs», qui permettent aux véhicules d'échanger des données et d'interagir avec les infrastructures et d'autres véhicules se trouvant à proximité, devrait contribuer de manière significative à l'amélioration de la sécurité routière. La Commission poursuivra l'évaluation de l'incidence et des avantages des systèmes coopératifs pour recenser les applications les plus avantageuses et recommander de nouvelles mesures relatives à leur déploiement synchronisé.

**Objectif n° 5 - Promouvoir l'utilisation de la technologie moderne pour améliorer la sécurité routière** : dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action pour le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) en Europe et de la proposition de directive établissant le cadre pour le déploiement de STI, la Commission s'emploiera, en coopération avec les États membres, à: i) évaluer la possibilité d'installer a posteriori des systèmes avancés d'aide à la conduite sur des véhicules utilitaires ou des voitures particulières; ii) accélérer le déploiement du système paneuropéen d'appel d'urgence embarqué «eCall ».

**Objectif n° 6 - Améliorer les services d'urgence et la prise en charge ultérieure des blessés** : si le nombre de morts sur les routes a diminué entre 2001 et 2010, en revanche le nombre de blessés reste toujours très élevé. La réduction du nombre de blessés sur les routes devrait être une des principales priorités en Europe pour la prochaine décennie. Par conséquent, la Commission développera les éléments d'une stratégie d'action globale pour les lésions dues aux accidents de la route et les premiers secours, avec l'aide d'une task force qui réunira les acteurs concernés.

**Objectif n° 7 - Protéger les usagers vulnérables** : la Commission présentera des propositions en vue: i) d'assurer la surveillance et l'approfondissement de normes techniques relatives à la protection des usagers de la route vulnérables ; ii) d'étendre le contrôle technique aux deux-roues motorisés ; iii) d'améliorer la sécurité des cyclistes et des autres usagers vulnérables (personnes âgées et handicapées), par exemple en encourageant la création d'infrastructures appropriées.

Les orientations politiques proposées constituent un cadre général dans lequel pourraient s'inscrire des initiatives concrètes prises à différents niveaux européens, nationaux, régionaux ou locaux concernés. Les différentes mesures feraient l'objet d'une analyse d'impact. Le rôle de la Commission sera de faire des

propositions dans les domaines pour lesquels l’UE est compétente et, dans tous les autres cas, de soutenir les initiatives prises à différents niveaux.