Sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020

2010/2235(INI) - 27/09/2011 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté une résolution faisant suite à la communication de la Commission intitulée « Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 ».

La résolution rappelle en premier lieu qu'en 2009, plus de 35.000 personnes ont été tuées et 1.500.000 blessées dans des accidents sur les routes de l'Union européenne. Les députés indiquent également que le coût social induit par les accidents de la route est évalué à quelque 130 milliards EUR par an.

Dans ce contexte, le Parlement soutient l'objectif visant à réduire de moitié d'ici à 2020 le nombre total de personnes tuées sur les routes de l'Union européenne par rapport à 2010, mais demande **d'autres objectifs clairs et mesurables** pour cette période, notamment:

- la réduction de 60% du nombre d'enfants âgés de moins de 14 ans tués sur les routes,
- la réduction de 50% du nombre de piétons et de cyclistes tués dans des accidents de la route,
- la réduction de 40% du nombre de personnes grièvement blessées (dont le pronostic vital est engagé), sur la base d'une définition uniforme dans toute l'Union européenne qu'il convient d'élaborer rapidement.

Un programme d'action à part entière : le Parlement salue la communication de la Commission, mais lui demande d'élaborer **d'ici fin 2011** un programme d'action à part entière comprenant un catalogue détaillé de mesures, accompagné de calendriers de mise en œuvre clairs et d'instruments de suivi.

Á titre de mesure prioritaire, les députés proposent qu'un **coordinateur de la sécurité routière de l'Union européenne soit désigné d'ici à 2014**, pour faire partie de la Commission européenne. Ce dernier serait chargé de :

- promouvoir les projets actuels de sécurité routière, et lancer de nouveaux projets novateurs, en exploitant son statut de personnalité reconnue dans le domaine de la sécurité routière ainsi que son expérience, son expertise et ses compétences;
- coordonner les mesures de sécurité routière au sein de la Commission et entre les États membres;
- faciliter, à un niveau politique élevé, la préparation, la mise en œuvre et l'application de politiques de sécurité routière efficaces et cohérentes, conformes aux objectifs de l'Union européenne;
- superviser des projets particuliers tels que l'harmonisation des indicateurs, des données et, dans la mesure du possible, des plans nationaux de sécurité routière;
- promouvoir l'échange des meilleures pratiques et la mise en œuvre de dispositions de sécurité routière en coopération avec les parties prenantes, avec les États membres et avec leurs autorités locales et régionales;
- faire la liaison entre le niveau politique et le monde universitaire pour permettre une approche pluridisciplinaire.

Le Parlement demande également à la Commission de créer un **forum de coopération** réunissant les contrôleurs, les autorités policières, les associations de victimes et les observatoires de la sécurité routière pour échanger les meilleures pratiques et resserrer la coopération sur l'amélioration de la mise en œuvre de la réglementation routière, tant au niveau national que transnational.

Au plan budgétaire et politique : les députés regrettent parallèlement les **coupes significatives** opérées ces dernières années dans le budget de l'Union en matière de sécurité routière et invitent la Commission à contrecarrer cette évolution. Ils soulignent que tout citoyen de l'Union européenne a non seulement vocation à être, à titre individuel, un usager de la route et qu'il a le droit de bénéficier d'un environnement routier sûr, mais qu'il a aussi et surtout l'obligation de contribuer à la sécurité routière par son comportement. Les pouvoirs publics et l'UE ont donc **l'obligation éthique et politique** d'adopter des mesures et des actions pour faire face à ce problème social.

Dans la foulée, les députés réaffirment leur conviction selon laquelle une stratégie complémentaire est nécessaire à long terme, allant plus loin dans le temps que la communication à l'examen et ayant pour objectif d'éviter toute victime de la circulation routière («**vision zéro mort**»). Ils sont conscients que cet objectif ne pourra être atteint sans l'utilisation systématique de la technologie dans les véhicules routiers et le développement de réseaux de STI de qualité. Ils demandent dès lors à la Commission d'élaborer les éléments clés de cette stratégie et de la présenter **au cours des 3 années à venir.**

Catalogue de propositions : les députés définissent un catalogue de **103 mesures** pour améliorer la sécurité routière. On relèvera en particulier des mesures pour : i) améliorer la formation et le comportement des usagers de la route : ii) améliorer l'application de la législation en vigueur ; iii) créer et renforcer les infrastructures routières ; iv) renforcer la sécurité des véhicules (y compris sur le plan technologique, par des moyens accessibles à tous) ; v) renforcer la sécurité des usagers vulnérables (motocyclistes, piétons, ouvriers chargés de l'entretien des routes, cyclistes, enfants, personnes âgées et handicapées).

Le Parlement demande en particulier aux États membres:

- de rendre obligatoire l'installation de **systèmes anti-démarrage en cas d'alcoolémie excessive**, avec une marge de tolérance faible et scientifiquement fondée, dans tous les nouveaux types de véhicules servant au transport commercial de personnes et de marchandises;
- d'interdire, au niveau européen, la fabrication, l'importation et la commercialisation de **systèmes prévenant les automobilistes d'un contrôle routier** (notamment détecteurs de radar et brouilleurs de laser ou systèmes de navigation embarquant un avertisseur de contrôle routier);
- de **limiter à 30 km/h la vitesse maximale dans les zones résidentielles** et sur toutes les routes à voie unique des zones urbaines qui ne présentent pas de piste distincte pour les cyclistes ;
- d'interdire à l'échelle de l'Union **l'envoi de SMS** et de courriers électroniques ou la navigation sur internet au volant d'un véhicule motorisé,
- de mettre en place un **examen médical obligatoire** pour les conducteurs d'un certain âge, et en particulier un examen ophtalmologique tous les dix ans pour tous les conducteurs des catégories A et B et tous les cinq ans pour les conducteurs âgés de plus de 65 ans;
- de rendre obligatoire le transport de **gilets de sécurité** pour chacun des occupants du véhicule;
- de concevoir leurs routes de façon à ce qu'elles ne présentent pas de danger pour les **véhicules deux-roues motorisés**;
- d'encourager les **cyclistes**, notamment la nuit, en dehors des agglomérations, à utiliser des casques de protection et à porter des gilets de sécurité, ou une tenue comparable, pour améliorer leur visibilité ;
- de mettre en place de systèmes de contrôle permettant de constater systématiquement les **excès de vitesse des motocyclistes** et de les sanctionner.

Le Parlement demande l'harmonisation cohérente des panneaux routiers et des règles de circulation routière d'ici 2013. Il appelle de ses vœux **un taux maximal d'alcoolémie harmonisé à l'échelle de l'Union**. Il recommande une marge de **tolérance de 0 ‰**, scientifiquement fondée, pendant les deux premières années pour les conducteurs débutants et de façon permanente pour les conducteurs professionnels.

La Commission est pour sa part invitée à :

- élaborer d'ici 2012 une proposition visant à améliorer les données relatives aux causes des accidents et des blessures ;
- préparer d'ici à 2013 une proposition de directive concernant l'installation de systèmes anti-démarrage en cas d'alcoolémie, assortie des spécifications utiles pour sa mise en œuvre technique ;
- présenter, d'ici à 2013, une proposition visant à s'assurer que tout nouveau véhicule embarque de série un système auditif et visuel perfectionné de rappel du port de la ceinture, tant sur les sièges avant que sur la banquette arrière;
- présenter une proposition législative, assortie d'un calendrier et d'une procédure d'approbation détaillée, avant la fin de 2012, prévoyant l'embarquement progressif d'un système intégré d'enregistrement des données sur les accidents ;
- évaluer l'utilité d'embarquer des avertisseurs de somnolence et, le cas échéant, de les rendre obligatoires ;
- définir d'ici deux ans des normes communes de contrôle technique des véhicules après de graves accidents.

Le Parlement demande enfin l'instauration d'un véritable **observatoire européen de la sécurité routière** et d'encourager les échanges de connaissances et de bonnes pratiques parmi les États membres.