Sécurité routière: priorités, rapport d'avancement des actions

2000/2136(COS) - 17/03/2000 - Document de base non législatif

OBJECTIF : établir des priorités sur la sécurité routière dans l'Union. CONTENU : Bien que la tendance soit à la baisse des accidents mortels, plus de 40.000 personnes par an trouvent encore une mort prématurée sur les routes de l'Union européenne. Face à ce constat alarmant, la Commission propose un document qui vise à aller au-delà du programme d'action communautaire en matière de sécurité routière pour la période 1997-2001 (voir COS/1997/2058) en établissant à partir d'un processus d'analyse affiné des résultats de ce programme, un ordre de priorité dans les mesures à mettre en oeuvre à l'avenir au niveau communautaire dans ce domaine. Plus concrètement, ce rapport met en évidence les bienfaits du programme d'action communautaire 1997-2001. Pour rappel, ce programme, toujours en cours, introduisait une dimension socio-économique dans le traitement de la sécurité routière et valorisait pour la première fois le coût économique des décès ("principe d'un million d'euros" par victime), dommages corporels et matériels associés causés par les accidents de la route chaque année. Beaucoup a été fait dans les domaines stratégiques du respect de la réglementation routière, de la sensibilisation du public à la sécurité routière, et de la collecte et de la diffusion d'informations sur la sécurité. Toutefois, ces résultats encourageants ne doivent pas faire oublier le nombre de victimes toujours élevés de la route et les conséquences dramatiques individuelles et collectives que cette situation engendrent. Au vu d'une analyse multicritères détaillée des résultats accomplis dans l'application du programme 1997-2001, la Commission a pu mettre en évidence une série de priorités à court et moyen terme pour atténuer les effets néfastes de la route sur la vie. Ainsi 6 priorités, considérées comme "absolues" ont pu être identifiées : 1) la poursuite et l'approfondissement des travaux dans le cadre du programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (EuroNCAP) en accordant une attention toute particulière au test de protection des occupants en cas de choc; 2) des campagnes d'information d'ampleur communautaire (sur le thème notamment des "10 secondes pour sauver sa vie") et une mise à jour de la législation concernant le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des dispositifs de retenue pour les enfants; 3) une recommandation aux États membres concernant les taux maximum d'alcoolémie autorisés au volant avec à terme un taux harmonisé au niveau européen (à 0,5 mg/ml); 4) une nouvelle législation concernant les limiteurs de vitesse pour les véhicules commerciaux légers (tous les véhicules neufs entre 3,5 et 12 tonnes); 5) la définition d'orientations pour la gestion des "points noirs" (lieux où se concentrent les accidents) et la conception d'infrastructures routières "clémentes" (sur lesquelles les risques de dommages corporels en cas d'accident seraient moins grands); 6) une législation concernant des faces avant de voitures moins dangereuses pour les piétons et les cyclistes et devant concerner tous les véhicules neufs. Outre ces priorités absolues, la communication établit une liste de cinq autres mesures dont le rapport coût-efficacité devrait faire l'objet de recherches supplémentaires: il s'agit de la fixation de critères médicaux pour l'attribution des permis de conduire ; des critères pour les épreuves de conduite ; de la mise en oeuvre d'une nouvelle règlementation pour le maintien des feux le jour (éventuellement, système d'allumage automatique) ; de l'étude des effets des médicaments sur le comportement au volant ; d'un meilleur traitement des victimes des accidents. Trois mesures de soutien figurent également parmi les premières priorités : il s'agit de la base de données CARE de statistiques sur les accidents de la route ; d'un système intégré d'information ; et des travaux de recherche sur les normes et la télématique applicables aux véhicules. Enfin, la communication comporte une recommandation de la Commission encourageant les gouvernements, ainsi que les autorités locales et régionales des États membres à prendre l'habitude de chiffrer les coûts et les répercussions des mesures prises en matière de sécurité routière. Elle encourage également ces dernières à accroître les investissements consacrés à ces mesures et à mettre en place des mécanismes permettant aux autorités qui prennent les décisions et qui en supportent les coûts, de percevoir plus directement les bénéfices des mesures de sécurité routière.