

Sécurité routière: réduire de moitié les victimes de la route d'ici 2010

2004/2162(INI) - 09/12/2004

Au terme d'un échange de vues, le Conseil a adopté des conclusions sur la sécurité routière. Le Conseil déclare que les décès, les handicaps, les souffrances et les pertes économiques résultant des accidents de la route sont inacceptables, qu'il faut les placer en tête des priorités et qu'il convient d'y faire face à l'aide de politiques et d'investissements spécifiques visant à améliorer la sécurité routière. Tout en confirmant l'objectif consistant à réduire le nombre de victimes d'au moins 50% d'ici 2010, il souligne la nécessité d'élaborer des politiques multisectorielles en faveur de la sécurité fondées sur la coopération et le partenariat entre les secteurs public et privé ainsi que sur la volonté de mettre en place les outils et les structures nécessaires pour faciliter l'échange d'expériences entre les gouvernements nationaux et régionaux et les administrations locales des États membres de l'Union européenne et pour étendre l'utilisation des meilleures pratiques par ces instances.

Les politiques de sécurité routière doivent être axées sur les quatre domaines suivants :

1- Faire respecter les règles et généraliser les meilleures pratiques : ces deux éléments sont essentiels pour que la politique de sécurité routière soit suivie d'effets à l'échelon européen ainsi qu'aux niveaux national, régional et local. Dans ce contexte, les règles de circulation doivent véritablement contribuer à la sécurité routière, être applicables et crédibles pour les usagers de la route. Il convient notamment : de suivre de près les évolutions technologiques et d'échanger des expériences en ce qui concerne les dispositifs de commande automatique de vitesse, les avertisseurs de dépassement de vitesse ou les limiteurs de vitesse, le système anti-démarrage couplé à un éthylomètre et les dispositifs de rappel de port de la ceinture de sécurité, ainsi que d'encourager le perfectionnement de ces dispositifs et d'en promouvoir l'introduction ; de combiner l'imposition des règles et des campagnes d'information du public suivies d'une comparaison des résultats enregistrés par les pays participants ; d'améliorer la répression transfrontalière et de rendre les contrôles plus crédibles et plus efficaces, notamment par la mise en place d'un système européen de coopération permettant d'exécuter les sanctions infligées aux contrevenants étrangers et de vérifier la validité des permis de conduire ; de s'attacher en priorité aux routes présentant un risque d'accident élevé et aux comportements qui créent un risque d'accident élevé, comme la conduite à une vitesse excessive, la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues ou la non-utilisation de la ceinture de sécurité ; de continuer à développer les incitations et les programmes visant à favoriser la généralisation des techniques de surveillance, des systèmes de gestion de la circulation, des systèmes d'information automatique et des systèmes d'entretien automatique ; de promouvoir et de mettre en place des outils permettant aux gouvernements nationaux et régionaux ainsi qu'aux administrations locales d'échanger des informations sur les meilleures pratiques.

2- Sécurité des véhicules : le Conseil engage l'industrie à introduire aussi rapidement et largement que possible en fonction des impératifs économiques et des possibilités d'acceptation par les usagers, de nouveaux dispositifs de sécurité intelligents intégrant des systèmes de sécurité actifs et passifs ; les États membres, la Commission européenne et l'industrie devraient unir leurs efforts pour créer des occasions de collaboration renforcée ; un échange de vues et d'expériences en matière de respect de l'environnement et de sécurité des véhicules est souhaitable (ex : obligation d'indiquer la consommation de carburant, les résultats des essais réalisés dans le cadre du Programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures ou les démonstrations) ; les autorités ont un rôle à jouer pour promouvoir l'installation et l'utilisation de dispositifs de sécurité avancés, puisqu'elles peuvent en faire un critère de passation d'un marché destiné à l'acquisition de véhicules. Le Conseil demande par ailleurs instamment que la Communauté continue à participer à l'élaboration, au niveau international, de normes de sécurité des

véhicules par le biais des règlements de l'ECE, qui sont mis au point par le Forum mondial sur l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP 29).

3- Amélioration de la sécurité sur les routes européennes : faire l'inventaire des routes qui font le plus de victimes et analyser les conditions et facteurs de risque sur la base de principes communs ; élaborer à l'échelon approprié des plans à moyen et à long terme visant à améliorer progressivement les niveaux de sécurité sur les routes ; encourager les programmes d'entretien du réseau routier utilisant le SIG et d'autres techniques innovantes de surveillance ; élaborer des programmes destinés à améliorer la protection des usagers vulnérables, en particulier en réservant des parties de la chaussée existante aux piétons et aux cyclistes exclusivement et en traitant la question de la gestion de la vitesse; inclure un audit de sécurité routière et une analyse d'impact ainsi que des critères ayant trait à la sécurité routière dans des programmes d'investissement ou d'aide relatifs à la construction ou à l'entretien d'infrastructures ; concevoir des programmes nationaux et régionaux de formation destinés aux techniciens des secteurs public et privé afin de promouvoir le renforcement de toutes les compétences pertinentes pour la sécurité routière ; mettre en place des structures et des outils visant à promouvoir un échange d'informations entre les administrations publiques chargées de la sécurité routière; organiser des campagnes d'information en direction des citoyens ; encourager l'industrie, les exploitants, les organismes et les autorités locales et régionales à s'engager à prendre des mesures concrètes en matière de sécurité routière en signant la Charte européenne sur la sécurité routière.

4- Financement de la sécurité routière : la sécurité routière doit faire partie intégrante de la conception, de la construction, de l'amélioration et de l'entretien de toutes les routes et être pleinement prise en compte dans les mécanismes de financement des routes. A cet égard, le Conseil recommande les mesures suivantes : élaborer des programmes et des mesures afin d'encourager une augmentation des investissements dans la sécurité routière ainsi qu'une utilisation plus efficace des ressources existantes, tout en accordant la priorité aux routes les plus dangereuses ; promouvoir des projets de coopération élargie entre villes et régions afin de présenter, d'éprouver et de diffuser des solutions innovantes; encourager la collaboration avec des entreprises privées en envisageant notamment la possibilité de promouvoir la coopération entre le secteur public et le secteur privé et l'investissement de fonds privés dans la sécurité routière ; examiner la possibilité de consacrer un certain pourcentage des taxes sur les véhicules, des péages d'autoroute, des primes d'assurance etc.. à l'amélioration de la sécurité routière et, par exemple, à un fonds de la sécurité routière ; inciter les compagnies d'assurance à trouver des moyens de récompenser une conduite sûre et d'encourager l'utilisation de véhicules sûrs ; examiner la possibilité de consacrer une partie des amendes infligées pour infraction aux règles de circulation à l'amélioration de la sécurité routière.