

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

2004/2162(INI) - 29/09/2005 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

En adoptant par 453 voix pour, 69 contre et 14 abstentions, le rapport d'initiative de M. Ari **VATANEN** (PPE-DE, FR), le Parlement européen souligne la responsabilité partagée de l'UE, des États membres, de l'industrie, des organisations et des particuliers pour améliorer la sécurité routière et réduire de moitié le nombre de morts sur la route d'ici 2010. En conséquence, il demande à la Commission la mise en place d'un cadre communautaire général et permanent de la sécurité routière exposant les objectifs et les mesures à réaliser au niveau de l'UE et des États membres dans cet objectif. Le Parlement demande en particulier l'élaboration d'un plan de sécurité routière à long terme, allant au-delà de 2010 et définissant des mesures pour parvenir à une "vision zéro" de la sécurité routière, soit plus aucune mort sur les routes européennes.

Le Parlement propose toute une batterie de mesures en vue de rencontrer l'objectif de réduction des morts et de blessés sur les routes parmi lesquelles :

- la promotion des transports publics et l'accès aux infrastructures routières par des véhicules non motorisés;
- la coordination des politiques nationales de promotion de la sécurité routière fondée sur la collecte et l'analyse des données et des indicateurs de performances ; l'harmonisation des statistiques sur les accidents (et leur intégration ultérieure dans une base de données de l'UE) ; l'engagement de campagnes de sécurité routière au niveau de l'UE ; la promotion de programmes de recherche spécialisés ; le développement des échanges transfrontaliers d'informations et des audits sur l'application de la législation communautaire,...
- la promotion d'actions de formation pour renforcer la qualité des conducteurs en créant des modules de formation dès l'école primaire mais aussi pour les seniors ;
- l'organisation de campagnes européenne d'information visant les contrevenants les plus fréquents et mettant l'accent sur les causes les plus graves de décès, comme les excès de vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool ou l'oubli de la ceinture de sécurité ;
- la création rapide d'un permis de conduire européen utilisé comme un instrument de contrôle permanent des capacités physiques et mentales des conducteurs et de leur aptitude à conduire;
- la promotion de la protection des usagers vulnérables de la route, tels que les piétons et les cyclistes ;
- la fixation d'un taux harmonisé maximal d'alcoolémie de 0,5 mg/ml dans tous les États membres ;
- la création d'une véritable politique axée sur la protection des vélomoteurs en créant notamment des feux de détresse pour les 2 roues ;
- la promotion de la sécurisation des enfants en voiture ;
- la rénovation permanente des réseaux routiers européens en demandant à la Commission de proposer une directive-cadre sur la gestion sûre de l'infrastructure routière.

Dans l'attente, le Parlement demande à la Commission de lui faire rapport dans 2 ans sur le cadre institutionnel qui serait le plus approprié pour stimuler le progrès dans le domaine des actions de sécurité routière et invite la Présidence du Conseil à organiser la troisième conférence de Vérone en 2005 en l'intégrant dans le cadre communautaire pour la sécurité routière et en créant une pression politique pour parvenir aux niveaux de sécurité visés.

Sur un autre plan, le Parlement se dit convaincu que la seule approche possible pour favoriser la sécurité routière est d'associer tous les usagers de la route pour obtenir des résultats probants et durables. En tout état de cause, le Parlement estime qu'en matière de sécurité routière il faut d'abord et avant tout **appliquer** la législation existante, puisque que la plupart des accidents sont le résultat du non-respect de ces règles :

en particulier, les règles portant sur les limites de vitesse et le taux d'alcool au volant, la limitation de la prise de médicaments et de drogue quand il s'agit de conduire, le port obligatoire de la ceinture de sécurité et du casque. En conséquence, le Parlement demande à la Commission la réalisation d'une approche communautaire des poursuites des infractions et du suivi des sanctions imposées.

Sur un plan technique, le Parlement demande des mesures rapides et peu coûteuses en vue de l'installation sur les camions de miroirs permettant d'éliminer les angles morts, de favoriser la pose de pare-brises à colonne centrale et la mise en place de "systèmes de miroirs offrant une vue sur l'avant". Rappelant, par ailleurs, que 20% des accidents sont dû à la fatigue du conducteur sur des longs parcours, le Parlement demande à la Commission de publier des statistiques sur la situation globale en Europe dans ce domaine.

Tout en accueillant favorablement les véhicules historiques, le rapport **VATANEN** appelle la Commission à proposer très rapidement une législation favorisant par toute une série de mesures des programmes de rénovation du parc automobile des États membres, contribuant ainsi à sécuriser les véhicules se trouvant sur les routes et à protéger l'environnement. Dans ce contexte, le Parlement recommande à la Commission de mieux coordonner le programme d'action européen pour la sécurité routière avec le programme d'action pour la protection de l'environnement en suggérant l'harmonisation de base des signaux routiers (en effet, une étude montre que 91% des automobilistes souhaitent une meilleure harmonisation de la signalisation routière à travers l'Europe) de manière à améliorer la sécurité sur la route.

Regrettant que le numéro **112**, numéro d'urgence commun, ne soit pas connu de tous les européens, le Parlement invite la Commission et les États membres à mieux faire connaître ce numéro d'urgence européen.

Le Parlement estime, en outre, que l'introduction de nombreuses technologies prometteuses comme la télématique permettra, à long terme, d'éliminer quasi totalement les accidents mortels. Il demande dès lors une recherche et une coopération intensives en vue de promouvoir l'introduction rapide de telles technologies sur les voitures. Pour permettre à tous de s'offrir ces technologies dans leur voiture particulière, le Parlement demande en outre que l'on définisse en concertation avec les États membres des incitations fiscales pour accélérer l'introduction de solutions efficaces par l'intermédiaire d'un EuroNCAP réformé et plus complet. Parmi les solutions technologiques à mettre en place le plus rapidement possible, le Parlement suggère :

- des systèmes de rappel de la ceinture de sécurité et des systèmes de retenue perfectionnés ;
- des systèmes de contrôle électronique de la stabilité (ESC) ;
- des systèmes de limitation de la vitesse incluant l'Intelligent Speed Adaptation (ISA), qui pourrait réduire le nombre des collisions d'environ 35%;
- des verrous anti-alcool ;
- des systèmes d'appel automatique d'urgence (eCall) dans toutes les nouvelles voitures et dans les autocars.