Programme d'action européen pour la sécurité routière, 2003. Bilan à mi parcours

2006/2112(INI) - 22/02/2006 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présenter le bilan à mi-parcours du programme d'action européen pour la sécurité routière.

CONTENU : Le Livre Blanc sur les Transports adopté en 2001 avait proposé comme objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur la route à l'horizon 2010, Ultérieurement, cet objectif a été réitéré dans le Programme d'Action Européen pour la sécurité routière adopté en 2003. Au-delà de cet objectif, le message était clair : introduire le principe de la « responsabilité partagée ». L'amélioration de la sécurité routière est en effet le résultat d'interventions à différents niveaux. Certaines relèvent du seul niveau local (par exemple, la sécurisation de la voirie) ou du simple usager individuel (comportement responsable), d' autres impliquent plusieurs intervenants : les véhicules plus sûrs résultant d'une initiative de l'industrie automobile rencontrant la demande du consommateur.

L'intervention communautaire, quant à elle, doit respecter le concept de la compétence mixte voulue par le traité : certaines actions dont le caractère prioritaire est avéré relèvent des seuls États membres (ou d' autres intervenants). D'autres requièrent une initiative communautaire.

L'objectif mobilisateur de réduction des victimes a permis des avancées importantes. La présente communication constitue le bilan à mi parcours annoncé dans le programme adopté en 2003 qui peut se résumer comme suit :

Bilan global contrasté au niveau de l'UE : ensemble, les pays formant aujourd'hui l'UE ont connu 50.000 tués sur les routes en 2001, et l'objectif commun, proposé en 2001 et actualisé après l' élargissement de 2004, est de ne pas dépasser 25.000 tués par an à l'horizon 2010. Mais, on a encore recensé quelque 41.600 tués en 2005 soit une réduction, insuffisante, de 17,5% en 4 ans. Ainsi, au rythme actuel, l'Union pourrait encore compter **32.500 tués en 2010**, **et non** pas **25.000 au maximum comme prévu**. L'évolution des 10 dernières années a connu une inflexion en 2001 qui mérite d'être décrite :

- entre 1994 et 2000, le nombre des tués sur les routes n'a diminué en moyenne que de 2% par an, alors que le nombre des accidents a connu une très légère augmentation ; ceci suggère que les améliorations techniques apportées aux véhicules sont la raison principale de cette évolution ;
- entre 2001 et 2005 le nombre de tués sur les routes a diminué en moyenne de 5% par an, alors que le nombre des accidents a diminué en moyenne de 4% par an, et même de 5% par an entre 2003 et 2004 ; cette évolution parallèle correspond avec les dates d'entrée en vigueur de plans volontaristes en faveur de la sécurité routière dans la plupart des États membres.

Certains chiffres sont toutefois très alarmants : l'Italie, la Belgique, la Suède et le Royaume-Uni ont vu le nombre de motocyclistes tués sur leurs routes augmenter respectivement de 40%, 39%, 21% et 15%. La France a connu un renversement de tendance significatif : augmentation de 10% entre 2000 et 2002 suivie d'une diminution de 8% en 2003 par rapport à l'année précédente.

On note par ailleurs que les jeunes de 18 à 25 ans représentent une classe à risque (21% de tous les tués en 2003 dont quatre cinquièmes sont des hommes), que les piétons (5.400 tués) et les cyclistes (2.000 tués) demeurent particulièrement vulnérables, que les poids lourds sont impliqués dans 6% de tous les accidents (mais dans 16% des accidents mortels), que les accidents hors agglomération (mais hors autoroutes) sont

les plus graves (s'ils ne représentent que 28% de l'ensemble des accidents, ils concentrent 60% des tués) alors que les accidents en agglomération représentent 67% des accidents (et 31% de tués). Pour les autoroutes, les proportions sont respectivement de 5% des accidents et de 9% des tués.

Concernant les États membres du dernier élargissement, leur performance en matière de sécurité routière est moins bonne que la moyenne de l'Union d'avant 2004. Si certains de ces pays ont connu au début des années '90 une évolution dramatique, leur situation depuis 2001 n'est pas fondamentalement différente de celle de plusieurs États membres de l'Europe des Quinze. Finalement, il n'existe pas de spécificité liée aux pays de l'élargissement : les problèmes sont de nature analogue, et seulement décalées dans le temps.

Bilan de l'intervention communautaire : depuis 2001, l'intervention communautaire a pris plusieurs formes: législation, soutien à la recherche, études, subventions, analyse et diffusion des bonnes pratiques. Parmi les évolutions les plus significatives, on citera les chantiers suivants :

-des actions pour limiter les conséquences des accidents (sécurité passive), voire de les éviter (sécurité active).

- pour ce qui est de la sécurité passive des véhicules, des efforts notables ont été initiés par l'industrie et grâce à l'information dispensée au consommateur (par exemple via EuroNCAP, programme d' évaluation de la protection des occupants des nouveaux modèles de véhicules). On notera encore que le port de la ceinture de sécurité est désormais obligatoire dans tous les véhicules, y compris à l' arrière et que 2 propositions sont actuellement en chantier pour équiper tous les véhicules de ceintures de sécurité et rendre obligatoire la certification des poids lourds et bus ;
- des actions destinées à renforcer la sécurité active avec le programme « eSafety » qui vise à créer un concept de « Véhicule Intelligent » : il s'agit d'initiatives technologiques embarquées dans les voitures et destinées à renforcer la sécurité des véhicules (contrôle électronique de la stabilité, utilisation de feux de jour par tous les véhicules, marquage des contours des poids lourds par des bandes rétro réfléchissantes) et le programme « CARS-21 », dont l'objectif est de renforcer la compétitivité de l'industrie en axant les objectifs de respect de l'environnement avec ceux de la sécurité (ex. : mise en place de technique de généralisation des témoins de rappel du port de la ceinture, des feux du jour, des systèmes d'assistance en cas de freinage d'urgence et de contrôle électronique de la stabilité).

-des actions de renforcement de la sécurité des infrastructures avec l'adoption de la directive 2004/54/CE, qui fait suite notamment aux incendies graves des tunnels du Mont Blanc, du Tauern et du Saint Gothard en 1999 et 2001. Elle vise à réduire le risque d'accidents grâce à des mesures préventives et, en cas d' accident, à sauver le plus grand nombre possible de vies.

-des actions destinées à renforcer les normes d'aptitude à la conduite :

- Permis de conduire : une proposition de refonte et d'approfondissement de la législation existante sur le permis de conduire est actuellement en chantier (avec notamment le renforcement du contenu des épreuves de l'examen du permis de conduire),
- les normes d'aptitudes à la conduite : les normes médicales minimales, fixées par l'annexe III de la directive relative au permis de conduire sont vieilles d'environ 25 ans. Il faut donc les revoir pour toute ce qui touche à la vision, l'épilepsie et au diabète, tout particulièrement en ce qui concerne l' aptitude physique des conducteurs professionnels.

-des initiatives destinées à rouler pour les autres en toute sécurité : en particulier, adoption de directives techniques sur le respect des temps de repos et sur les tachygraphes numériques, la formation des conducteurs (directive 2003/59/CE sur la qualification initiale et la formation continue des conducteurs professionnels qui doit être transposée dans les législations nationales pour septembre 2006 au plus tard) ;

-l’adoption de la Charte européenne de la sécurité routière qui vise à inciter les acteurs de la sécurité routière autres que les administrations nationales, à prendre leurs responsabilités (celle-ci met en œuvre le concept de « responsabilité partagée » puisque ses signataires s’engagent fermement à entreprendre des actions concrètes et mesurables dans leur sphère de responsabilité respective, pour contribuer à l’objectif commun de sécurité) ;

-des actions spécifiques destinées aux usagers à risque ou vulnérables : pour les enfants et adolescents (directive 2003/20/CE visant améliorer la sécurité des enfants transportés dans des voitures, camions et autocars), les jeunes adultes (campagnes « EuroBob » et « Nuit européenne sans accident »), les seniors, les piétons et les cyclistes (directive 2003/102/CE relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur qui prévoit, pour de nouveaux types de véhicules, des faces avant moins dangereuses pour les piétons à partir du 1er octobre 2005 ou la directive 2003/97/CE qui prévoit qu’à partir de janvier 2007, tous les poids lourds soient équipés de rétroviseurs ou de systèmes supplémentaires de vision indirecte supprimant l’angle mort), les motocyclistes et cyclomotoristes (seule catégorie d’usagers où globalement la mortalité routière ne baisse pas) pour lesquels un programme d’action complet a été prévu, les usagers handicapés et les multirécidivistes (avec la généralisation dans les États membres, des mesures de retrait des permis de conduire pour les contrevenants les plus dangereux).

Conclusion : globalement, la sécurité routière progresse dans l’UE ; elle progresse même plus rapidement qu’auparavant, mais de manière contrastée. Surtout, ce progrès demeure insuffisant et des faiblesses graves persistent. Beaucoup de chantiers sont ouverts, et aucun domaine n’est négligé : infrastructure, comportement, véhicules. L’Union et ses États membres ainsi que les autres parties prenantes, dépositaires de la «responsabilité partagée», doivent faire plus et mieux pour atteindre l’objectif ambitieux approuvé collectivement. En conséquence, la Commission étudiera des mesures complémentaires dans le cadre de la révision à mi parcours du Livre Blanc sur les Transports.