## Informations de base

| | |
|---|---|
| **2000/2136(COS)**<br>COS - Procédure sur un document stratégique (historique) | Procédure terminée |
| Sécurité routière: priorités, rapport d'avancement des actions<br>**Subject**<br>3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis | |

## Acteurs principaux

**Parlement européen**

| Commission au fond | Rapporteur(e) | Date de nomination |
|---|---|---|
| RETT Politique régionale, transports et tourisme | HEDKVIST PETERSEN Ewa (PSE) | 19/04/2000 |

**Conseil de l'Union européenne**

| Formation du Conseil | Réunions | Date |
|---|---|---|
| Transports, télécommunications et énergie | 2252 | 2000-03-28 |
| Transports, télécommunications et énergie | 2279 | 2000-06-26 |

**Commission européenne**

| DG de la Commission | Commissaire |
|---|---|
| Energie et transports | |

## Evénements clés

| Date | Evénement | Référence | Résumé |
|---|---|---|---|
| 17/03/2000 | Publication du document de base non-législatif | COM(2000)0125 | Résumé |
| 28/03/2000 | Débat au Conseil | | |
| 13/06/2000 | Annonce en plénière de la saisine de la commission | | |
| 26/06/2000 | Adoption de résolution/conclusions par le Conseil | | Résumé |
| 05/12/2000 | Vote en commission | | Résumé |
| 05/12/2000 | Dépôt du rapport de la commission | A5-0381/2000 | |
| 17/01/2001 | Débat en plénière | | |
| 18/01/2001 | Décision du Parlement | T5-0031/2001 | Résumé |
| 18/01/2001 | Fin de la procédure au Parlement | | |
| 18/09/2001 | Publication de l'acte final au Journal officiel | | |

| Informations techniques | |
|---|---|
| **Référence de la procédure** | 2000/2136(COS) |
| **Type de procédure** | COS - Procédure sur un document stratégique (historique) |
| **Sous-type de procédure** | Document stratégique de la Commission |
| **Base juridique** | Règlement du Parlement EP 148 |
| **État de la procédure** | Procédure terminée |
| **Dossier de la commission** | RETT/5/12640 |

**Portail de documentation**

**Parlement Européen**

| Type de document | Commission | Référence | Date | Résumé |
|---|---|---|---|---|
| Rapport déposé de la commission, lecture unique | | A5-0381/2000<br>JO C 232 17.08.2001, p. 0009 | 05/12/2000 | |
| Texte adopté du Parlement, lecture unique | | T5-0031/2001<br>JO C 262 18.09.2001, p. 0178-0236 | 18/01/2001 | Résumé |

**Commission Européenne**

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|---|---|---|---|
| Document de base non législatif | COM(2000)0125 | 17/03/2000 | Résumé |

**Autres Institutions et organes**

| Institution/organe | Type de document | Référence | Date | Résumé |
|---|---|---|---|---|
| CofR | Comité des régions: avis | CDR0166/2000<br>JO C 022 24.01.2001, p. 0025 | 20/09/2000 | |
| EESC | Comité économique et social: avis, rapport | CES1207/2000<br>JO C 014 16.01.2001, p. 0030 | 19/10/2000 | |

# Sécurité routière: priorités, rapport d'avancement des actions

2000/2136(COS) - 18/01/2001 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

En adoptant à une large majorité (313 voix pour, 135 contre et 51 abstentions) le rapport de Mme Ewa HEDKVIST PETERSEN (PSE, S) sur les priorités de la sécurité routière dans l'Union, le Parlement européen s'est largement rallié à la position de sa commission au fond (se reporter au résumé précédent). En particulier, le Parlement européen a largement soutenu (264 voix pour, 215 contre et 14 abstentions) la demande de la commission visant à ce que, sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne le taux d'alcool maximum autorisé soit de 0,5 mg par litre. Un instrument juridique contraignant est donc attendu en la matière en lieu et place de la recommandation non contraignante actuelle du Conseil. La plénière a également insisté pour que la Commission examine les conditions de travail des conducteurs professionnels et prépare de nouveaux rapports sur la fatigue au volant (conduite de longue durée), le temps de travail, le rôle de l'alcool et l'impact de la prise de médicaments et de drogues sur les conducteurs professionnels. Pour le Parlement, la législation actuelle sur le temps de conduite et les périodes de repos n'est pas suffisante pour garantir aux conducteurs des horaires de travail acceptables. Il faut donc harmoniser le contrôle et l'application de la loi dans toute l'Union. D'autres amendements ont été adoptés par la plénière concernant la sécurité dans les tunnels routiers ainsi qu'en ce qui concerne les barrières de

sécurité pour les motocyclistes. Enfin, le Parlement a estimé en plénière que l'objectif à long terme doit être que plus aucun citoyen européen ne meure ou ne soit blessé sur la route.

# 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.

# Sécurité routière: priorités, rapport d'avancement des actions

2000/2136(COS) - 26/06/2000

Ayant procédé à un débat général sur la communication présentée par la Commission, le Conseil a approuvé une résolution dans laquelle il affirme que le renforcement de la sécurité routière doit être une des principales priorités de la politique des transports, compte tenu du nombre inacceptable de morts et de blessés dus à des accidents de la route en Europe. À cette fin, il préconise certaines mesures à prendre à l'avenir au niveau communautaire: 1) Mesures à caractère législatif: - modifier la directive 91/671/CEE en vue d'étendre le port obligatoire de la ceinture de sécurité à tous les véhicules déjà équipés en série de ce dispositif et d'imposer l'utilisation de systèmes de retenue homologués pour les enfants, - étendre le champ d'application de la directive 92/6/CEE relative aux limiteurs de vitesse, aux véhicules de plus de 3,5 tonnes destinés au transport de marchandises ou de passagers, - adopter une directive relative à l'homologation de véhicules présentant un profil avant moins agressif en cas de choc pour les usagers de la route les plus vulnérables, notamment les enfants, les piétons et les cyclistes, - adopter une directive relative au port obligatoire du casque pour les utilisateurs des motocycles et cyclomoteurs, - modifier la directive 91/439/CEE relative au permis de conduire, afin d'harmoniser les sous-catégories de permis en fonction des différents types de véhicules et de mieux cibler l'application des critères médicaux relatifs au permis de conduire, - modifier la directive 71/127/CEE de manière à augmenter la zone de visibilité latérale et arrière, en réduisant les "angles morts", - mesures relatives au problème de l'alcool au volant : adopter une recommandation relative à la conduite sous l'influence de l'alcool, qui encourage les États membres à envisager notamment l'adoption d'un taux maximal d'alcoolémie de 0,5 mg/ml pour les conducteurs, sans préjudice de la fixation de limites inférieures générales ou pour certaines catégories de conducteurs. 2) Mesures en matière de recherche: Le Conseil préconise de poursuivre et d'approfondir les travaux dans les domaines suivants: - problèmes de sécurité routière causés par le comportement des personnes conduisant sous l'influence de drogues et de certains médicaments, en étudiant notamment les meilleures pratiques en matière de contrôle existant dans les États membres et en élaborant des moyens de détection par dépistage qui permettent un contrôle plus efficace, - établissement de normes relatives à l'application de systèmes télématiques sur les véhicules, - utilisation des technologies avancées d'aide à la conduite, pour les véhicules et l'infrastructure, - évaluation de technologies ayant une incidence sur les dispositifs de gestion de la vitesse, - protection des occupants des véhicules en cas de choc arrière ("coup du lapin" - "whiplash"), - possibilité d'utiliser des dispositifs empêchant le démarrage des véhicules en cas de dépassement des taux d'alcoolémie autorisés au niveau national, - installation dans les véhicules de dispositifs de rappel du port de la ceinture dans le but de développer des spécifications, - effets secondaires négatifs de l'obligation du port du casque pour les cyclistes sur l'utilisation du vélo, - examen de l'intérêt de l'allumage permanent soit des feux de croisement soit des feux spéciaux des véhicules pendant la journée, - effets secondaires éventuels du déclenchement de l' "air bag", notamment en cas de chocs multiples, - effets et moyens de l'installation obligatoire éventuelle, sur les

véhicules légers, d'avertisseurs limiteurs de vitesse, modulables et actionnés par les conducteurs. 3) Mesures d'information: - renforcement de l'échange d'informations dans le domaine de la sécurité routière, - campagnes de sensibilisation sur les conséquences de la conduite sous l'influence de l'alcool et de la conduite à une vitesse excessive, - campagnes de sensibilisation sur l'importance du port de la ceinture par les utilisateurs des véhicules et du port du casque par les utilisateurs de véhicules à deux roues, - créer un système d'information intégré apte à recueillir, comparer, interpréter et diffuser des statistiques relatives à tous les aspects de la sécurité routière dans l'Union européenne, - favoriser l'échange d'informations au niveau européen, dans le domaine des secours apportés aux victimes des accidents, - lignes directrices relatives à la diffusion d'informations sur les meilleures pratiques pour la mise au point d'infrastructures. En conclusion, le Conseil: - appuie la recommandation de la Commission visant à encourager les autorités nationales, régionales et locales des États membres à chiffrer les dépenses relatives aux mesures de sécurité routière et à en suivre les effets, de manière à comparer les dépenses aux bénéfices qu'ont permis de réaliser les accidents qui ont pu être évités, - invite les autorités précitées à accroître les investissements dans des projets concernant la sécurité routière et à prévoir de nouvelles incitations, notamment économiques, susceptibles d'accélérer les investissements à tous les niveaux, - invite les États membres à mettre en oeuvre la Convention, signée le 17 juin 1998, relative aux décisions de déchéance du droit de conduire, - invite les Etats membres à conclure les travaux déjà entamés dans le cadre de l'accord de Schengen visant à établir un accord de coopération pour la poursuite des infractions au code de la route et pour l'exécution des sanctions pécuniaires. En outre, le Conseil invite la Commission: - à présenter le plus rapidement possible les propositions à caractère législatif susmentionnées, - à poursuivre les travaux concernant les mesures de recherche et les mesures d'information; - à tenir compte dans l'élaboration de son prochain programme d'action : des mesures éventuelles permettant de réduire les effets néfastes de la vitesse inadaptée sur la sécurité routière; de l'opportunité d'établir un objectif quantifié de réduction du nombre total des victimes sur les routes de la Communauté.