Informations de base

2004/2162(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Sécurité routière: réduire de moitié les victimes de la route d'ici 2010 **Subject** 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	VATANEN Ari (PPE-DE)	01/09/2004

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2629	2004-12-09
Transports, télécommunications et énergie	2671	2005-06-27

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
02/06/2003	Publication du document de base non-législatif	COM(2003)0311	Résumé
28/10/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
09/12/2004	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		Résumé
15/06/2005	Vote en commission		Résumé
27/06/2005	Débat au Conseil		Résumé
04/07/2005	Dépôt du rapport de la commission	A6-0225/2005	

28/09/2005	Débat en plénière		
29/09/2005	Décision du Parlement	T6-0366/2005	Résumé
29/09/2005	Résultat du vote au parlement		
29/09/2005	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2004/2162(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/23554

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A6-0225/2005	04/07/2005	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T6-0366/2005 JO C 227 21.09.2006, p. 0525-0609 E	29/09/2005	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(2003)0311	02/06/2003	Résumé

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

2004/2162(INI) - 02/06/2003 - Document de base non législatif

OBJECTIF : contribuer à réaliser l'objectif de réduire de moitié le nombre de tués par an sur la route d'ici à 2010 en présentant un Programme d'action européen pour la sécurité routière.

CONTENU : la sécurité routière concerne directement la totalité du territoire de l'Union européenne et de ses habitants : dans l'Europe des Quinze, 375 millions d'usagers de la route, dont 200 millions sont détenteurs de permis de conduire, utilisent 200 millions de véhicules sur 4 millions de kilomètres de routes. Cette mobilité toujours plus grande se paie au prix fort, puisque, chaque année, 1.300.000 accidents corporels causent plus de 40.000 morts et 1.700.000 blessés. Le coût, direct ou indirect, de cette hécatombe a été évalué à 160 milliards EUR, soit 2% du PNB de l'UE. En dépit d'une amélioration lente et régulière du niveau de sécurité au cours des 30 dernières années, la situation reste socialement inacceptable et difficilement justifiable pour le citoyen.

La Commission s'est donc fixé comme objectif ambitieux de réduire de moitié le nombre de tués à l'horizon 2010. Dans cette perspective, la présente communication décrit un certain nombre de mesures directes et de mesures d'accompagnement que la Commission entend mettre en oeuvre pour valoriser les activités entreprises par l'Union européenne, notamment le développement de technologies nouvelles de sécurité dans le cadre des programmes cadres de recherche afin d'apporter une valeur ajoutée aux efforts déployés dans les États membres.

Le programme d'action envisagé vise à :

- inciter les usagers à un meilleur comportement, notamment par un meilleur respect de la législation existante, par la formation initiale et continue des conducteurs privés et professionnels et par la poursuite des efforts pour lutter contre les pratiques dangereuses. A ce titre, la Commission encouragera les meilleures pratiques observées dans différents pays (par exemple, campagne pour le conducteur désigné, mise en pratique de la recommandation relative au taux d'alcoolémie, établir une classification et un étiquetage appropriés pour les médicaments qui ont un effet sur l'aptitude des conducteurs…) ;

- rendre les véhicules plus sûrs, notamment par l'harmonisation de mesures de sécurité passive (équipement en ceintures et obligation de port, notamment dans les cars, généralisation des systèmes de fixation universels pour les dispositifs de retenue pour enfants, évolution des formes des véhicules pour réduire l'impact des accidents, etc…) et le soutien au progrès technique. Les aspects concernant les technologies électroniques (« eSafety ») seront détaillés dans une prochaine communication de la Commission relative aux « technologies d'information et de communication pour les véhicules intelligents » ;

- améliorer les infrastructures routières, notamment par l'identification et la diffusion au niveau local des meilleures pratiques et par l'élimination des points noirs. En outre, la Commission proposera une directive cadre sur la sécurité des infrastructures routières afin d'instaurer un système de gestion harmonisé des points noirs et d'audit de sécurité routière pour les routes figurant sur le réseau transeuropéen (RTE).

Le document de la Commission énumère notamment des mesures concrètes pour fixer un cadre méthodologique pour l'identification des meilleures pratiques et leur diffusion, via la rédaction de guides techniques, améliorer la collecte et l'analyse des données relatives aux accidents et aux dommages corporels, et poursuivre la recherche et le développement pour trouver des solutions d'avenir. En vue de dynamiser et rendre cohérente l'action politique et de stimuler l'émergence de nouveaux projets, la Commission compte mobiliser l'ensemble des parties concernées (entreprises de transport, constructeurs de véhicules, équipementiers, sociétés d'assurances, exploitants d'infrastructures, collectivités locales et régionales) en les invitant à souscrire à une Charte européenne de la sécurité routière (voir annexe). Chaque signataire devra prendre des engagements spécifiques qui seront rendus publics.

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.

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.

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

2004/2162(INI) - 27/06/2005

À l'initiative de la Présidence luxembourgeoise, le Conseil a eu un échange de vues approfondi et structuré par un questionnaire sur le programme d'action européen pour la sécurité routière, en présence de M. Jacques BARROT, Vice-Président de la Commission chargé des transports.

La Commission européenne a présenté en juin 2003 son Programme d’action européen pour la sécurité routière. Ce programme contient des mesures ciblées à mettre en oeuvre d'ici 2010 afin de réduire de moitié le nombre des victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010. En juin 2003, le Conseil a adopté des Conclusions comme réponse politique à ce Programme d'action.

La Commission européenne annonce, dans ce Programme d'actions qu'elle dressera un bilan à mi-parcours en 2005. Ceci lui permettra notamment d'évaluer les implications de l'élargissement de l'Union européenne en terme de sécurité. Sur base de ce bilan, la Commission se réserve de proposer des mesures réglementaires.