Informations de base

2006/2112(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Programme d'action européen pour la sécurité routière, 2003. Bilan à mi parcours **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	HEDKVIST PETERSEN Ewa (PSE)	21/03/2006

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	2735	2006-06-08
Transports, télécommunications et énergie	2772	2006-12-11

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	BARROT Jacques

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
22/02/2006	Publication du document de base non-législatif	COM(2006)0074	Résumé
18/05/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission		

08/06/2006	Adoption de résolution/conclusions par le Conseil		Résumé
12/10/2006	Débat au Conseil		
22/11/2006	Vote en commission		Résumé
05/12/2006	Dépôt du rapport de la commission	A6-0449/2006	
11/12/2006	Débat au Conseil		
17/01/2007	Débat en plénière		
18/01/2007	Décision du Parlement	T6-0009/2007	Résumé
18/01/2007	Résultat du vote au parlement		
18/01/2007	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2006/2112(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/6/36466

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE374.277	21/09/2006	
Amendements déposés en commission		PE378.836	26/10/2006	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A6-0449/2006	05/12/2006	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T6-0009/2007	18/01/2007	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(2006)0074 	22/02/2006	Résumé

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

2006/2112(INI) - 18/01/2007 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

En adoptant le rapport d'initiative de Mme Ewa **HEDKVIST PETERSEN** (PSE, SE) sur le programme d'action européen en matière de sécurité routière, le Parlement européen se rallie largement à la position de sa commission des transports et exhorte les États membres et toutes les parties prenantes à faire preuve d'une détermination politique accrue en faveur de la sécurité routière dans l'Union européenne.

Il estime notamment que seule une approche intégrée **associant l'ensemble des usagers** de la route et de toutes les parties concernées, relayée par une réelle promotion des transports en commun et une application effective de la législation dans les États membres, appuyée par des contrôles routiers suffisants (vérification des permis de conduire, alcootests,…) peut induire une diminution significative des accidents de la route. Il faut donc **éduquer et sensibiliser** les populations et veiller à l'application pleine et entière de la législation en vigueur. La Commission est appelée à prévoir une stratégie de sécurité routière à long terme, allant au-delà de 2010 avec comme seul objectif, la « **vision zéro** » (à savoir, aucun décès ou dommage corporel grave imputable à la route).

Ce faisant, le Parlement se rallie à la plupart des recommandations de sa commission au fond (se reporter au résumé du 22/11/2006), en insistant également sur les points suivants :

- présentation de propositions sur la répression transfrontalière des infractions, sur l'obligation de rouler les feux allumés le jour, sur le marquage des contours des poids lourds par des bandes rétro réfléchissantes, sur l'utilisation de rétroviseurs éliminant les angles morts ;
- prévision d'une réglementation prévoyant un **taux d'alcoolémie nul pour les jeunes** conducteurs et les chauffeurs routiers professionnels transportant des personnes ou des marchandises dangereuses ;
- répression, de la même manière dans et en dehors du territoire national, du non-respect des limites de vitesse, du non-port de la ceinture, et de la présence d'alcool dans le sang en conduisant ainsi que de la conduite sous l'effet de produits stupéfiants ;
- harmonisation des règles applicables à la signalisation routière (ex. : sur les ronds-points, notamment), généralisation du port de la ceinture de sécurité dans les autocars, extension -dans la mesure du possible- des règles applicables au non-doublement des poids lourds sur les routes à une ou deux voies dans toute l'UE ou encore uniformisation des contrôles techniques de sécurité obligatoires de tous les véhicules à moteur circulant dans l'UE ;
- publication de lignes directrices relatives au respect des obligations liées à la sécurisation des zones de travaux routiers (source de nombreux accidents) ;
- reconnaissance des programmes paneuropéens en matière d'étalonnage des performances en matière de sécurité routière (EuroTAP ou EuroNCAP).

D'autres mesures incitatives sont prévues telles que : i) mise en place d'aires de repos adéquates ; ii) renforcement des crédits-bails pour l' amélioration des flottes de transport routier, plus respectueuses de l'environnement ; iii) des mesures favorisant l'utilisation de technologie avancée de conduite (systèmes de freinage d'urgence, régulateurs de vitesse,…) ou de systèmes d'alerte spécifiques (rappel du port de la ceinture, verrous anti-alcool, système d'appel automatique d'urgence –eCall,…).

Á la faveur d'un amendement adopté en Plénière, le Parlement a préféré que la Commission réfléchisse dans un premier temps aux effets de l' utilisation d'appareils de communication à bord des véhicules au lieu de recommander, comme l'avait fait la commission au fond, l'utilisation de kits mains libres pour les téléphones portables dans les voitures de tourisme et le transport routier professionnel.

Enfin, des mesures spécifiques d'information et de sensibilisation sont réclamées pour lutter contre les risques d'assoupissement au volant, pour favoriser la sécurité des conducteurs plus vulnérables (cyclistes, motocyclistes) ou personnes plus à risque (piétons, personnes handicapées), pour sensibiliser les enfants de 13 à 18 ans aux risques de la route dans toutes les écoles de l'UE et pour mieux faire connaître le numéro d'appel d' urgence européen : le **112**.

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.

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

2006/2112(INI) - 08/06/2006

À la lumière du bilan à mi-parcours du programme d'action pour la sécurité routière de la Commission , des résultats de la réunion informelle des ministres européens des transports consacrée à la sécurité routière transfrontière, qui s'est déroulée à Bregenz les 2 et 3 mars 2006, et du débat tenu lors du Conseil du 27 mars 2006, le Conseil a adopté les conclusions suivantes:

Le Conseil note que le nombre d'accidents mortels sur les routes européennes a baissé de 17,5% entre 2001 et 2005. Quant au nombre d'accidents, il a baissé en moyenne de 4% par an de 2001 à 2005 et de 5% entre 2003 et 2004, ce qui montre que les mesures supplémentaires commencent déjà à porter leurs fruits. Cette baisse, quoique sensible, n'est pas encore satisfaisante car elle ne permettra pas à la Communauté d'atteindre son objectif consistant à réduire le nombre des victimes d'accidents de la route de 50% pour 2010. Ces résultats confirment que les États membres sont sur la bonne voie mais progressent encore trop lentement.

Dans ce contexte, le Conseil convient de la nécessité de renforcer les mesures et les initiatives en matière de sécurité routière prises au niveau de la Communauté ou des États membres, notamment dans les domaines suivants:

- concevoir des mesures pratiques pour faire face aux situations d'accidents, fréquents notamment parmi les conducteurs dont l'âge et l'expérience sont en question;

- prêter une attention particulière aux motocyclistes et aux usagers de la route extrêmement vulnérables, en particulier les piétons et les cyclistes, et prévoir des mesures de protection en leur faveur;

- continuer à améliorer les mesures concernant la sécurité des infrastructures routières (recours à des dispositifs intelligents intégrés aux infrastructures, par exemple des signaux de limitation de vitesse variables reliés à des systèmes actifs de surveillance de la circulation routière);

- coopérer pour parvenir à des mesures concernant la répression transfrontalière des infractions commises par des conducteurs non résidents en vue d'améliorer la sécurité routière dans une Union européenne de plus en plus intégrée et élargie ;

- les mesures de lutte contre la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues ainsi que les excès de vitesse et la promotion du port de la ceinture de sécurité sont particulièrement utiles;

- accorder une attention particulière aux nouvelles initiatives en matière de sécurité des véhicules figurant dans le rapport "Cars 21" (ex : contrôle électronique de la stabilité ; dispositifs de rappel pour le port de la ceinture de sécurité ; assistance au freinage d'urgence ; systèmes à haut rendement assurant la vision et la visibilité arrière et l'éclairage de jour) ;

- poursuivre l'évaluation politique et scientifique des technologies avancées telles que les systèmes de prévention des collisions, l'installation de limiteurs de vitesse et de systèmes de gestion de la vitesse ainsi que d'éthylotests antidémarrage ("alcolocks") visant à lutter contre la conduite en état d'ivresse;

- organiser en commun une campagne européenne de sensibilisation aux risques d'accidents et de lutte contre ces risques, par exemple la fatigue des conducteurs ou la conduite en état d'ivresse ;

- encourager davantage, notamment par le biais de la Charte européenne de la sécurité routière, l'effet positif d'une participation des parties intéressées non gouvernementales à l'élaboration de nouvelles mesures en faveur de la sécurité routière ;

- sensibiliser davantage les usagers de la route aux risques éventuels par le biais de l'initiative de la Commission européenne en faveur d'une journée de la sécurité routière, de préférence en coopération avec les Nations unies dans le cadre d'autres initiatives de ce type.

La Commission européenne est invitée à prendre les mesures nécessaires, y compris des propositions législatives, un travail intensif restant indispensable dans le domaine de la sécurité routière.