Informations de base

2010/2235(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020 **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	KOCH Dieter-Lebrecht (PPE)	28/09/2010
	Rapporteur(e) fictif/fictive FAJON Tanja (S&D) GRIESBECK Nathalie (ALDE) TAYLOR Keith (Verts/ALE) BRADBOURN Philip (ECR) WILS Sabine (GUE/NGL)	

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

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Mobilité et transports	KALLAS Siim

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
20/07/2010	Publication du document de base non-législatif	COM(2010)0389	Résumé
21/10/2010	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
21/06/2011	Vote en commission		Résumé

08/07/2011	Dépôt du rapport de la commission	A7-0264/2011	
26/09/2011	Débat en plénière		
27/09/2011	Décision du Parlement	T7-0408/2011	Résumé
27/09/2011	Résultat du vote au parlement		
27/09/2011	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2010/2235(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/7/04276

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE456.969	08/02/2011	
Amendements déposés en commission		PE460.852	17/03/2011	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A7-0264/2011	08/07/2011	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T7-0408/2011	27/09/2011	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(2010)0389	20/07/2010	Résumé
Document de suivi	SWD(2015)0116	08/06/2015	Résumé

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	SE_PARLIAMENT	COM(2010)0389	30/01/2011	

Sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020

2010/2235(INI) - 20/07/2010 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présenter une série d'orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020.

CONTEXTE : en 2009, plus de 35.000 personnes ont trouvé la mort sur les routes de l'Union européenne, soit l'équivalent de la population d'une ville moyenne, et pas moins de 1.500.000 ont été blessées. Pour la société, cela représente un coût d'environ 130 milliards EUR en 2009.

En liaison avec la stratégie «Europe 2020», la Commission estime qu'il faut adopter une approche globale et intégrée cohérente, qui tienne compte des synergies avec d'autres objectifs politiques. Concrètement, il faudrait intégrer, dans les politiques en matière de sécurité routière aux niveaux local, national, européen ou international, des objectifs pertinents relevant d'autres politiques, et inversement.

Les orientations politiques proposées tiennent pleinement compte des résultats obtenus au cours du 3e programme d'action pour la sécurité routière 2001-2010, qui montrent qu'en dépit de progrès appréciables enregistrés dans ce domaine, les efforts doivent être poursuivis et même renforcés.

Pour parvenir à créer un espace commun de sécurité routière, la Commission propose de maintenir l'objectif consistant à **réduire de moitié, par rapport à 2010, le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 dans l'Union européenne**.

CONTENU : les orientations politiques européennes en matière de sécurité routière jusqu'en 2020 visent à proposer un cadre général de gouvernance et des objectifs ambitieux qui devraient orienter les stratégies nationales ou locales. Dans le respect du principe de subsidiarité, les actions décrites devraient être mises en œuvre au niveau le plus approprié et par les moyens les plus adaptés.

Dans le cadre de ces orientations politiques, la Commission considère que les **trois actions à entreprendre en priorité** sont les suivantes:

- l'établissement d'un **cadre de coopération structuré et cohérent**, s'inspirant des meilleures pratiques observées dans les États membres;
- l'élaboration d'une **stratégie pour les soins aux blessés et les premiers secours**, afin de répondre d'urgence au besoin grandissant de réduire le nombre de lésions dues aux accidents de la route;
- l'amélioration de la **sécurité des usagers vulnérables**, et notamment des motocyclistes, pour lesquels les statistiques d'accidents sont particulièrement préoccupantes.

Á cette fin, **7 objectifs stratégiques** ont été définis:

Objectif n° 1 - Améliorer l'éducation et la formation des usagers de la route : l'approche actuelle en matière de formation des conducteurs demeure trop fragmentée et trop spécialisée. La Commission propose d'adopter une approche plus large et d'envisager l'éducation et la formation comme un processus global, un «continuum pédagogique» tout au long de la vie. La Commission œuvrera à la mise au point d'une stratégie commune d' éducation et de formation dans le domaine de la sécurité routière, qui comprendra notamment l'intégration de l'apprentissage dans le processus qui précède l'obtention du permis de conduire, ainsi que des exigences minimales communes pour les moniteurs de conduite.

Objectif n° 2 - Améliorer le contrôle de l'application de la réglementation : la Commission travaillera, en collaboration avec le Parlement européen et le Conseil, à l'établissement d'un mécanisme d'échange transfrontalier d'informations dans le domaine de la sécurité routière. Elle s'emploiera à développer une stratégie commune de respect de la réglementation en matière de sécurité routière qui comprendra notamment: i) la possibilité d' équiper les véhicules utilitaires légers d'un limiteur de vitesse et de rendre obligatoire, dans certains cas particuliers, l'utilisation d'éthylotests anti-démarrage ; ii) l'établissement de plans nationaux de mise en œuvre.

Objectif n° 3 - Rendre les infrastructures routières plus sûres : c'est sur les routes du réseau secondaire rural et urbain qu'on dénombre le plus de décès (avec respectivement 56% et 44% en 2008, alors qu'on ne dénombrait que 6% des décès sur autoroute). Il faut, par conséquent, trouver des moyens d'étendre progressivement les principes pertinents de la sécurité de la gestion des infrastructures au réseau routier secondaire des États membres, tout en tenant compte du principe de subsidiarité. La Commission veillera à ce que les demandes de financement par les fonds de l'UE qui concernent les infrastructures routières dans les États membres prennent en considération les exigences de sécurité.

Objectif n° 4 - Rendre les véhicules plus sûrs : la Commission présentera des propositions visant à : i) encourager les progrès dans le domaine de la sécurité active et passive des véhicules, notamment les motocyclettes et les véhicules électriques; ii) harmoniser et à renforcer les mesures relatives au contrôle technique et au contrôle technique routier.

En ce qui concerne les véhicules de demain, le développement de systèmes dits «coopératifs», qui permettent aux véhicules d'échanger des données et d'interagir avec les infrastructures et d'autres véhicules se trouvant à proximité, devrait contribuer de manière significative à l'amélioration de la sécurité routière. La Commission poursuivra l'évaluation de l'incidence et des avantages des systèmes coopératifs pour recenser les applications les plus avantageuses et recommander de nouvelles mesures relatives à leur déploiement synchronisé.

Objectif n° 5 - Promouvoir l'utilisation de la technologie moderne pour améliorer la sécurité routière : dans le cadre de la mise en œuvre du plan d' action pour le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) en Europe et de la proposition de directive établissant le cadre pour le déploiement de STI, la Commission s'emploiera, en coopération avec les États membres, à: i) évaluer la possibilité d'installer a posteriori des systèmes avancés d'aide à la conduite sur des véhicules utilitaires ou des voitures particulières; ii) accélérer le déploiement du système paneuropéen d'appel d'urgence embarqué «eCall ».

Objectif n° 6 - Améliorer les services d'urgence et la prise en charge ultérieure des blessés : si le nombre de morts sur les routes a diminué entre 2001 et 2010, en revanche le nombre de blessés reste toujours très élevé. La réduction du nombre de blessés sur les routes devrait être une des principales priorités en Europe pour la prochaine décennie. Par conséquent, la Commission développera les éléments d'une stratégie d'action globale pour les lésions dues aux accidents de la route et les premiers secours, avec l'aide d'une task force qui réunira les acteurs concernés.

Objectif n° 7 - Protéger les usagers vulnérables : la Commission présentera des propositions en vue: i) d'assurer la surveillance et l'approfondissement de normes techniques relatives à la protection des usagers de la route vulnérables ; ii) d'étendre le contrôle technique aux deux-roues motorisés ; iii) d' améliorer la sécurité des cyclistes et des autres usagers vulnérables (personnes âgées et handicapées), par exemple en encourageant la création d' infrastructures appropriées.

Les orientations politiques proposées constituent un cadre général dans lequel pourraient s'inscrire des initiatives concrètes prises à différents niveaux européens, nationaux, régionaux ou locaux concernés. Les différentes mesures feraient l'objet d'une analyse d'impact. Le rôle de la Commission sera de faire des propositions dans les domaines pour lesquels l'UE est compétente et, dans tous les autres cas, de soutenir les initiatives prises à différents niveaux.

Sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020

2010/2235(INI) - 27/09/2011 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté une résolution faisant suite à la communication de la Commission intitulée « Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 ».

La résolution rappelle en premier lieu qu'en 2009, plus de 35.000 personnes ont été tuées et 1.500.000 blessées dans des accidents sur les routes de l'Union européenne. Les députés indiquent également que le coût social induit par les accidents de la route est évalué à quelque 130 milliards EUR par an.

Dans ce contexte, le Parlement soutient l'objectif visant à réduire de moitié d'ici à 2020 le nombre total de personnes tuées sur les routes de l'Union européenne par rapport à 2010, mais demande **d'autres objectifs clairs et mesurables** pour cette période, notamment:

- la réduction de 60% du nombre d'enfants âgés de moins de 14 ans tués sur les routes,
- la réduction de 50% du nombre de piétons et de cyclistes tués dans des accidents de la route,
- la réduction de 40% du nombre de personnes grièvement blessées (dont le pronostic vital est engagé), sur la base d'une définition uniforme dans toute l'Union européenne qu'il convient d'élaborer rapidement.

Un programme d'action à part entière : le Parlement salue la communication de la Commission, mais lui demande d'élaborer **d'ici fin 2011** un programme d'action à part entière comprenant un catalogue détaillé de mesures, accompagné de calendriers de mise en œuvre clairs et d'instruments de suivi.

Á titre de mesure prioritaire, les députés proposent qu'un **coordinateur de la sécurité routière de l'Union européenne soit désigné d'ici à 2014**, pour faire partie de la Commission européenne. Ce dernier serait chargé de :

- promouvoir les projets actuels de sécurité routière, et lancer de nouveaux projets novateurs, en exploitant son statut de personnalité reconnue dans le domaine de la sécurité routière ainsi que son expérience, son expertise et ses compétences;
- coordonner les mesures de sécurité routière au sein de la Commission et entre les États membres;
- faciliter, à un niveau politique élevé, la préparation, la mise en œuvre et l'application de politiques de sécurité routière efficaces et cohérentes, conformes aux objectifs de l'Union européenne;
- superviser des projets particuliers tels que l'harmonisation des indicateurs, des données et, dans la mesure du possible, des plans nationaux de sécurité routière;
- promouvoir l'échange des meilleures pratiques et la mise en œuvre de dispositions de sécurité routière en coopération avec les parties prenantes, avec les États membres et avec leurs autorités locales et régionales;
- faire la liaison entre le niveau politique et le monde universitaire pour permettre une approche pluridisciplinaire.

Le Parlement demande également à la Commission de créer un **forum de coopération** réunissant les contrôleurs, les autorités policières, les associations de victimes et les observatoires de la sécurité routière pour échanger les meilleures pratiques et resserrer la coopération sur l'amélioration de la mise en œuvre de la réglementation routière, tant au niveau national que transnational.

Au plan budgétaire et politique : les députés regrettent parallèlement les **coupes significatives** opérées ces dernières années dans le budget de l'Union en matière de sécurité routière et invitent la Commission à contrecarrer cette évolution. Ils soulignent que tout citoyen de l'Union européenne a non seulement vocation à être, à titre individuel, un usager de la route et qu'il a le droit de bénéficier d'un environnement routier sûr, mais qu'il a aussi et surtout l'obligation de contribuer à la sécurité routière par son comportement. Les pouvoirs publics et l'UE ont donc **l'obligation éthique et politique** d'adopter des mesures et des actions pour faire face à ce problème social.

Dans la foulée, les députés réaffirment leur conviction selon laquelle une stratégie complémentaire est nécessaire à long terme, allant plus loin dans le temps que la communication à l'examen et ayant pour objectif d'éviter toute victime de la circulation routière («**vision zéro mort**»). Ils sont conscients que cet objectif ne pourra être atteint sans l'utilisation systématique de la technologie dans les véhicules routiers et le développement de réseaux de STI de qualité. Ils demandent dès lors à la Commission d'élaborer les éléments clés de cette stratégie et de la présenter **au cours des 3 années à venir.**

Catalogue de propositions : les députés définissent un catalogue de **103 mesures** pour améliorer la sécurité routière. On relèvera en particulier des mesures pour : i) améliorer la formation et le comportement des usagers de la route : ii) améliorer l'application de la législation en vigueur ; iii) créer et renforcer les infrastructures routières ; iv) renforcer la sécurité des véhicules (y compris sur le plan technologique, par des moyens accessibles à tous) ; v) renforcer la sécurité des usagers vulnérables (motocyclistes, piétons, ouvriers chargés de l'entretien des routes, cyclistes, enfants, personnes âgées et handicapées).

Le Parlement demande en particulier aux États membres:

- de rendre obligatoire l'installation de **systèmes anti-démarrage en cas d'alcoolémie excessive**, avec une marge de tolérance faible et scientifiquement fondée, dans tous les nouveaux types de véhicules servant au transport commercial de personnes et de marchandises;
- d'interdire, au niveau européen, la fabrication, l'importation et la commercialisation de **systèmes prévenant les automobilistes d'un contrôle routier** (notamment détecteurs de radar et brouilleurs de laser ou systèmes de navigation embarquant un avertisseur de contrôle routier);
- de **limiter à 30 km/h la vitesse maximale dans les zones résidentielles** et sur toutes les routes à voie unique des zones urbaines qui ne présentent pas de piste distincte pour les cyclistes ;
- d'interdire à l'échelle de l'Union **l'envoi de SMS** et de courriers électroniques ou la navigation sur internet au volant d'un véhicule motorisé,
- de mettre en place un **examen médical obligatoire** pour les conducteurs d'un certain âge, et en particulier un examen ophtalmologique tous les dix ans pour tous les conducteurs des catégories A et B et tous les cinq ans pour les conducteurs âgés de plus de 65 ans;
- de rendre obligatoire le transport de **gilets de sécurité** pour chacun des occupants du véhicule;
- de concevoir leurs routes de façon à ce qu'elles ne présentent pas de danger pour les **véhicules deux-roues motorisés**;
- d'encourager les **cyclistes**, notamment la nuit, en dehors des agglomérations, à utiliser des casques de protection et à porter des gilets de sécurité, ou une tenue comparable, pour améliorer leur visibilité ;
- de mettre en place de systèmes de contrôle permettant de constater systématiquement les **excès de vitesse des motocyclistes** et de les sanctionner.

Le Parlement demande l'harmonisation cohérente des panneaux routiers et des règles de circulation routière d'ici 2013. Il appelle de ses vœux **un taux maximal d'alcoolémie harmonisé à l'échelle de l'Union**. Il recommande une marge de **tolérance de 0 ‰**, scientifiquement fondée, pendant les deux premières années pour les conducteurs débutants et de façon permanente pour les conducteurs professionnels.

La Commission est pour sa part invitée à :

- élaborer d'ici 2012 une proposition visant à améliorer les données relatives aux causes des accidents et des blessures ;
- préparer d'ici à 2013 une proposition de directive concernant l'installation de systèmes anti-démarrage en cas d'alcoolémie, assortie des spécifications utiles pour sa mise en œuvre technique ;
- présenter, d'ici à 2013, une proposition visant à s'assurer que tout nouveau véhicule embarque de série un système auditif et visuel perfectionné de rappel du port de la ceinture, tant sur les sièges avant que sur la banquette arrière;
- présenter une proposition législative, assortie d'un calendrier et d'une procédure d'approbation détaillée, avant la fin de 2012, prévoyant l'embarquement progressif d'un système intégré d'enregistrement des données sur les accidents ;
- évaluer l'utilité d'embarquer des avertisseurs de somnolence et, le cas échéant, de les rendre obligatoires ;
- définir d'ici deux ans des normes communes de contrôle technique des véhicules après de graves accidents.

Le Parlement demande enfin l'instauration d'un véritable **observatoire européen de la sécurité routière** et d'encourager les échanges de connaissances et de bonnes pratiques parmi les États membres.

Sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020

2010/2235(INI) - 08/06/2015 - Document de suivi

La Commission a présenté un document de travail relatif à l'analyse d'impact sur la proposition législative de la Commission en vue de la révision de la directive 2000/9/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux installations à câbles transportant des personnes.

Pour rappel, l'objectif de la directive est de garantir la libre circulation dans le marché intérieur des composants et sous-systèmes de sécurité des installations à câbles, tout en maintenant un niveau uniforme et élevé de sécurité. Les installations couvertes par la directive sont les funiculaires, téléphériques, télécabines, télésièges et téléskis.

En ligne avec l'engagement politique du législateur de l'UE, la directive sera alignée sur le «nouveau cadre législatif» (décision n° 768/2008/CE). Cet exercice fournit l'occasion d'aborder certaines **difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de la directive**:

- **difficulté d'identifier clairement certaines installations comme des installations à câbles** : il existe des interprétations différentes parmi les fabricants, les organismes notifiés et les autorités compétentes dans l'UE sur la question de savoir si les ascenseurs inclinés, les petits funiculaires et les installations qui sont utilisées à la fois à des fins de transport et de loisirs relèvent du champ d'application de la directive et doivent donc être fabriqués et certifiés en conformité avec les exigences de cette dernière;
- **difficulté de faire la distinction entre les installations, les sous-systèmes et composants de sécurité et de déterminer la procédure d'évaluation de la conformité pour les sous-systèmes** : les parties prenantes ont exprimé des points de vue différents sur la question de savoir si certains équipements devraient être considérés comme des installations, des composants ou des sous-systèmes de sécurité. En outre, la directive ne fournit pas d'indication claire sur la procédure d'évaluation de la conformité spécifique pour les sous-systèmes.

L'ensemble de ces problèmes ne met pas en péril les objectifs généraux de la directive. Toutefois, le fait de les traiter au niveau de l'UE devrait permettre **d'éviter des approches divergentes** prises par les autorités ou les organismes notifiés, susceptibles de conduire à une inégalité de traitement des opérateurs économiques.

Les objectifs généraux de cette initiative sont les suivants: i) apporter davantage de sécurité juridique et faciliter la mise en œuvre de la directive sur les installations à câbles; ii) assurer des conditions de concurrence équitables pour les opérateurs économiques et iii) simplifier l'environnement réglementaire européen dans le domaine des installations à câbles.

Options politiques: les options politiques pour la révision de la directive 2000/9/CE ont été envisagées pour chacun des problèmes identifiés:

- champ d'application de la directive: difficultés concernant le champ d'application de la directive, en particulier en ce qui concerne les nouveaux types d'installations;
- distinction entre installations, composants et sous-systèmes de sécurité,
- procédure d'évaluation des sous-systèmes.

Trois options ont été examinées, à savoir:

- **le maintien du statu quo**, pris comme scénario de base;
- **l'instauration de mesures non contraignantes**, solution non législative consistant à modifier les sections correspondantes du guide d' application de la directive relative aux installations à câbles et
- **l'instauration de mesures législatives**, consistant à modifier certaines parties du texte.

Option privilégiée: **l'option 3 combinée avec l'option 2** s'est révélée être l'option privilégiée pour répondre de manière appropriée aux problèmes identifiés. Les incertitudes actuelles concernant les installations poursuivant un double objectif (transport et de loisirs) et les procédures d'évaluation de la conformité applicables pour les sous-systèmes seront clarifiées par des modifications introduites dans la législation. La délimitation avec la directive sur les ascenseurs et la distinction entre les composants et sous-systèmes de sécurité sera clarifiée par de nouvelles orientations.