



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Document de séance

A7-0264/2011

8.7.2011

RAPPORT

sur la sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020
(2010/2235(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Dieter-Lebrecht Koch

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	3
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	20
RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION	25

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020 (2010/2235(INI))

Le Parlement européen,

- vu la communication de la Commission intitulée "Un avenir durable pour les transports: vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie" (COM(2009)0279),
- vu le livre blanc de la Commission intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources" (COM(2011)0144),
- vu la communication de la Commission intitulée "Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020" (COM(2010)0389),
- vu les conclusions du Conseil des 2 et 3 décembre 2010 sur la communication de la Commission intitulée "Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020" (16951/10),
- vu l'étude de la Commission évaluant le troisième programme d'action européen pour la sécurité routière¹,
- vu l'avis du Comité des régions intitulé "Orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020" (CdR 296/2010),
- vu l'avis du Comité économique et social européen intitulé "Vers un espace européen de la sécurité routière" (CESE 539/2011),
- vu la résolution adoptée le 10 mai 2010 par l'Assemblée générale des Nations unies et intitulée "Amélioration de la sécurité routière mondiale" (64/255),
- vu sa résolution du 29 septembre 2005 sur le programme d'action européen pour la sécurité routière: réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: une responsabilité partagée²;
- vu sa résolution du 27 avril 2006 sur la sécurité routière: le système "eCall" pour tous³,
- vu sa résolution du 18 janvier 2007 sur le troisième programme d'action européen pour la sécurité routière - bilan à mi-parcours⁴,

¹ "La préparation du programme d'action européen pour la sécurité routière 2011-2020"

² JO C 227 E du 21.9.2006, p.609.

³ JO C 296 E du 6.12.2006, p. 268.

⁴ JO C 244 E du 18.10.2007, p. 220.

- vu sa résolution du 23 avril 2009 sur le plan d'action en faveur de systèmes de transport intelligents¹,
 - vu sa résolution du 23 avril 2009 sur un plan d'action sur la mobilité urbaine²,
 - vu sa résolution du 18 mai 2010 sur les sanctions applicables en cas d'infraction grave à la réglementation sociale dans le transport routier³,
 - vu sa résolution du 6 juillet 2010 sur un avenir durable pour les transports⁴,
 - vu l'article 48 du règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A7-0264/2011),
- A. considérant 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,
- B. considérant que les statistiques montrent que pour un accident mortel, il y a quatre autres accidents à l'origine de handicaps durables ainsi que 10 blessés graves et 40 blessés légers,
- C. considérant que les coûts sociaux induits par les accidents de la route sont évalués à 130 milliards d'euros par an,
- D. considérant que l'objectif fixé dans le 3e programme d'action, à savoir réduire de moitié le nombre de personnes tuées dans des accidents de la route d'ici fin 2010 dans l'Union européenne, n'a pas été réalisé, bien qu'on ait pu enregistrer une baisse considérable du nombre de tués sur les routes européennes,
- E. considérant qu'au sein de l'Union européenne, la tolérance de la société face aux accidents de la route est toujours relativement élevée et que chaque année, le nombre des victimes de la circulation routière correspond à 250 avions de ligne de taille moyenne qui s'écraseraient au sol avec leurs passagers à bord,
- F. considérant qu'il convient, d'une part, de continuer à s'efforcer de réduire le nombre de victimes sur les routes et que, d'autre part, la réduction de leur nombre total ne doit pas engendrer un sentiment d'indifférence,
- G. considérant que la sécurité routière est une mission qui incombe à la société dans son ensemble,
- H. considérant que seulement 27,5 % des mesures envisagées dans le 3e programme d'action ont été complètement mises en œuvre et que des objectifs et des mesures destinés à renforcer la sécurité routière sensiblement plus ambitieux que ceux imaginés par la Commission sont donc nécessaires,

¹ JO C 184 E du 8.7.2010, p. 43.

² JO C 184 E du 8.7.2010, p. 50.

³ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2010)0175.

⁴ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2010)0260.

- I. considérant que le cadre législatif et réglementaire fondé sur des données scientifiques n'est toujours pas totalement exploité et que la législation européenne peut, si elle est transposée, permettre de sauver des vies,
- J. considérant que de nombreuses mesures législatives visant à renforcer la sécurité routière ont, à l'instar de la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, d'ores et déjà été arrêtées et qu'elles entreront en vigueur dans les prochaines années,
- K. considérant que la Commission a omis de présenter une proposition de nouveau programme d'action avant l'expiration du 3e programme d'action européen pour la sécurité routière,
- L. considérant que la probabilité d'être tué sur la route, par kilomètre parcouru, est 9 fois plus élevée pour un piéton, 7 fois pour un cycliste et 18 fois pour un motocycliste que pour un automobiliste,
- M. considérant qu'environ 55 % des accidents mortels se produisent sur des routes rurales, 36 % en zone urbaine et 6 % sur autoroute,
- N. considérant que 60 % des accidents de travail mortels sont imputables à des accidents de la route (si on y inclut les trajets depuis et vers le lieu de travail),
- O. considérant que le nombre de victimes de la route ne cesse d'évoluer à la baisse alors que le nombre d'accidents mortels impliquant des motards stagne et que, dans de nombreux pays, il augmente,
- P. considérant que le transport public de passagers est beaucoup plus sûr que le transport par véhicule privé,
- R. considérant que l'angle mort des poids lourds constitue un danger mortel tant pour les cyclistes que pour les piétons,
- S. considérant que l'Union européenne est confrontée à un changement démographique et que les besoins, en termes de mobilité, des personnes âgées, doivent recevoir une attention particulière,
- T. considérant que les nouvelles évolutions techniques, entre autres eu égard aux véhicules hybrides et à l'électrification des moteurs, posent de nouveaux défis aux services de secours,
- U. considérant que les mesures européennes, nationales, régionales et locales doivent aller de pair,
- V. considérant que la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières impose la mise en œuvre d'audits de sécurité routière et d'inspections de la sécurité des routes dans le cadre d'un entretien régulier du réseau routier; et considérant que ladite directive ne s'applique qu'aux infrastructures routières

du réseau de transport transeuropéen (RTE-T), laissant bon nombre de routes nationales et locales non réglementées,

- W. considérant que des inspections régulières de toutes les routes européennes menées par les autorités compétentes constituent un élément essentiel de la prévention des dangers éventuels pesant sur les usagers de la route,
- X. considérant que les données disponibles sur les causes des accidents et des blessures sont primordiales pour l'amélioration de la sécurité routière comme le démontrent, notamment, les projets VERONICA;

Fondements

1. salue la communication de la Commission, mais lui demande d'élaborer d'ici fin 2011 un programme d'action à part entière sur la base des solutions proposées, comprenant un catalogue détaillé de mesures, accompagné de calendriers de mise en œuvre clairs et d'instruments de suivi pour un contrôle régulier de l'efficacité des mesures ainsi qu'une évaluation à mi-parcours;
2. souscrit au point de vue de la Commission selon lequel pour améliorer la sécurité routière, une approche cohérente, globale et intégrée est nécessaire, et demande que les exigences relatives à la sécurité routière soient intégrées dans tous les domaines d'action politique pertinents que sont l'éducation, la santé, l'environnement, les affaires sociales ainsi que la coopération policière et judiciaire;
3. invite la Commission à améliorer les conditions-cadres favorisant des modes de déplacement plus sûrs et plus respectueux de l'environnement, comme la marche, le vélo, l'autobus et le chemin de fer, de manière à encourager leur utilisation;
4. propose, à titre de priorité, 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 coordinateur devrait:
 - 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;
5. demande 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;
 6. souligne qu'une attention particulière est à accorder à la mise en œuvre en bonne et due forme et à un respect plus strict des lois et mesures déjà décidées; précise, dans le même temps, que la marge relative à de nouvelles mesures législatives à l'échelon de l'UE n'a pas encore été épuisée;
 7. regrette les coupes significatives opérées ces dernières années dans le budget de l'Union en matière de sécurité routière et invite instamment la Commission à contrecarrer cette évolution;
 8. soutient fermement 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 et demande en outre 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,
 - de 50% du nombre de piétons et de cyclistes tués dans des accidents de la route,
 - 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;

Aspects éthiques

9. souligne 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; considère que les pouvoirs publics et l'UE ont l'obligation éthique et politique d'adopter des mesures et des actions pour faire face à ce problème social;
10. réaffirme sa conviction qu'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"); conscient 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, demande à la Commission d'élaborer les éléments clés de cette stratégie et de la présenter au cours des trois années à venir;
11. affirme que le respect de la vie et de la personne humaine doit émaner d'un processus culturel et éthique partagé, dans lequel la route serait sciemment interprétée comme étant une communauté d'humains;

12. exhorte la Commission et les États membres à déclarer officiellement le troisième dimanche de novembre "Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route", comme l'ont déjà fait les Nations unies et l'Organisation mondiale de la santé, afin de sensibiliser davantage l'opinion publique à ce problème;

Bonnes pratiques et leur mise en œuvre dans des plans nationaux

13. demande à la Commission d'en faire plus pour encourager les échanges de connaissances et de bonnes pratiques parmi les États membres, afin qu'elles puissent davantage être prises en compte dans les plans nationaux, régionaux et locaux de sécurité routière, les activités étant ainsi en mesure de reposer sur une base méthodologique aussi solide que possible et de contribuer à la création d'un espace européen de sécurité routière;
14. demande à la Commission d'évaluer la charte européenne de la sécurité routière et d'encourager la création de chartes similaires à l'échelon régional et local;
15. souligne que des objectifs clairs et quantifiables constituent un encouragement supplémentaire pour améliorer la sécurité routière et représentent des éléments indispensables pour une évaluation comparative des performances nationales des États membres ainsi que pour le contrôle et l'évaluation des mesures prises; estime qu'il faut s'employer à quantifier les efforts déployés par chaque État membre pour atteindre ces objectifs à l'horizon 2020; considère que ces efforts devraient servir de base de réflexion pour fixer les grandes lignes des politiques nationales en matière de sécurité routière;
16. encourage la Commission à œuvrer à l'élaboration de plans nationaux pour la sécurité routière par les États membres; demande de rendre obligatoire l'élaboration et la publication de ces plans conformément à des lignes directrices communes harmonisées; souligne toutefois qu'il convient de laisser une grande marge aux États membres pour qu'ils puissent adapter les mesures, programmes et objectifs respectifs à leurs spécificités nationales;
17. invite instamment la Commission à prendre, sans délai, l'initiative d'une année de la sécurité renforcée dans le transport routier commercial;
18. demande à la Commission d'établir un manuel de bonnes pratiques en relation avec les soins de santé aux accidentés de la route à zéro heure en vue d'améliorer la rapidité et l'efficacité de leur prise en charge médicale, élément clé de la survie des accidentés les plus graves;
19. demande à la Commission d'élaborer, en collaboration avec les partenaires sociaux, une stratégie visant à réduire le nombre d'accidents des travailleurs sur le chemin du travail; demande aux États membres et à la Commission de développer et d'encourager l'élaboration de plans de sécurité routière dans les entreprises; demande à la Commission de mettre tout en œuvre pour faire en sorte que la charte européenne de la sécurité routière puisse être utilisée pour délivrer un certificat aux entreprises qui appliquent des plans de sécurité routière pour leurs travailleurs;

Amélioration des indicateurs et des données

20. estime que des données de qualité élevée et comparables sur tous les usagers de la route, y compris les cyclistes et les piétons, sont une condition indispensable d'une politique réussie en matière de sécurité routière;
21. invite instamment la Commission à commander une étude sur les incidences sociales et économiques de la mortalité routière et des accidentés de la route sur les sociétés des États membres;
22. demande à la Commission d'appliquer d'ici fin 2013 une série d'indicateurs supplémentaires harmonisés sur la base du projet SafetyNet, grâce auxquels un contrôle amélioré ainsi que des évaluations comparatives pertinentes des performances des États membres pourront être réalisés;
23. demande à la Commission d'élaborer d'ici 2012 une proposition visant à améliorer les données relatives aux causes des accidents et des blessures ainsi que les données anonymes sur la gravité des blessures subies et leur évolution ultérieure; demande également de promouvoir une recherche accidentologique exhaustive et pluridisciplinaire, soutenue par l'Union européenne, dans des espaces routiers représentatifs de l'ensemble des États membres;
24. demande à la Commission d'élaborer d'ici deux ans des définitions harmonisées des termes "personnes grièvement blessées dont le pronostic vital est engagé", "personnes gravement blessées" et "personnes légèrement blessées", afin de permettre de comparer les mesures et leurs résultats dans les États membres;
25. demande l'instauration d'un véritable observatoire européen de la sécurité routière qui serait chargé de dresser un bilan des initiatives déjà existantes en matière de collecte de données, de présenter une proposition visant à améliorer les échanges de données et de rassembler des ensembles de données de plusieurs banques de données existantes ainsi que des connaissances tirées de projets européens comme SafetyNet, VERONICA, ou DaCoTa et de les rendre accessibles à tout un chacun sous une forme aisément compréhensible et en les actualisant chaque année;
26. demande aux États membres de respecter les obligations existantes en matière de transmission des données et de faire des progrès tangibles dans les échanges de données concernant les infractions routières transfrontalières; invite les États membres à harmoniser les systèmes de collecte des données, grâce au recours à un logiciel de transmission en temps réel des données sensibles d'ici à 2014;

Domaines d'intervention

Améliorer la formation et le comportement des usagers de la route

27. souligne que la sécurité routière dépend dans une large mesure de la prudence, des égards et du respect mutuel des usagers de la route ainsi que du respect du code de la route, lesquels sont en rapport direct avec la nécessité d'une hausse systématique de la

- qualité de la formation des auto-écoles et de la qualité des modalités de délivrance du permis de conduire;
28. est d'avis que la notion d'apprentissage tout au long de la vie devrait avoir une importance plus élevée dans le domaine routier et soutient donc l'activité des centres de formation à une conduite sûre, qui sont l'une des modalités efficaces de formation systématique des conducteurs dans tous les secteurs professionnels et domaines d'intérêt; estime que l'éducation routière et les programmes de formation des usagers de la route devraient commencer dès le jeune âge dans la famille et à l'école et devraient inclure la circulation à vélo, la marche et l'utilisation des transports publics;
 29. appelle de ses vœux des mesures pour l'amélioration de la formation des nouveaux conducteurs, telles que la conduite accompagnée à partir de l'âge de 17 ans ou la mise en place d'un système de permis de conduire progressif pour la formation des conducteurs impliquant un enseignement pratique même après que le conducteur a réussi son examen; demande par ailleurs la mise en place de stages obligatoires de sécurité à l'attention des jeunes ou nouveaux usagers de la route pour tester en pratique les différentes situations à risque;
 30. demande que lors de la formation et de l'apprentissage, et en tant qu'aspect essentiel de la formation des conducteurs débutants, qui permettra d'atteindre et d'améliorer les objectifs de sécurité routière, l'accent soit mis d'urgence sur les causes de décès et de lésions graves les plus importantes sur la route comme les excès de vitesse, la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue ou la consommation de certains médicaments qui ont une influence sur la capacité de conduire, le non-port de la ceinture de sécurité ou d'autres protections comme le casque pour les conducteurs de deux-roues, ainsi que l'utilisation d'appareils de communication portables et la fatigue;
 31. se dit convaincu de la nécessité d'une meilleure formation des conducteurs débutants en ce qui concerne le rôle des pneus dans la sécurité routière et la nécessité de respecter les règles de base d'entretien et d'utilisation de ceux-ci; invite dès lors les États membres à mettre en œuvre correctement et rapidement la directive sur le permis de conduire et ses dispositions concernant l'inclusion obligatoire d'une section sur la connaissance des pneus et sur l'entretien de base d'une voiture en général lors des examens du permis de conduire;
 32. considère que, dans les cours de conduite pour automobilistes, une plus grande attention devrait être accordée au phénomène des véhicules deux-roues motorisés et à leur visibilité;
 33. demande que l'arrimage des charges transportées à titre privé soit mieux pris en compte dans la formation au permis de conduire et dans l'examen correspondant;
 34. appelle de ses vœux un stage obligatoire de remise à niveau sur les premiers secours, tous les dix ans, pour tous les titulaires d'un permis de conduire;
 35. encourage les États membres à introduire des systèmes spécifiques de points de pénalité pour les infractions les plus dangereuses, étant donné qu'il s'agit du complément le plus efficace aux amendes;

36. recommande l'utilisation des éthylotests anti-démarrage de véhicules ("alcolocks") comme mesure de réhabilitation pour les conducteurs qui ont déjà été condamnés à plusieurs reprises pour conduite en état d'ébriété;
37. appelle de ses vœux 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; invite les États membres à mettre en place un examen médical obligatoire pour les conducteurs d'un certain âge, à déterminer les aptitudes physiques, mentales et psychologiques requises pour la poursuite de la conduite sur la base des données statistiques d'accidents relatives aux groupes d'âge respectifs;
38. invite la Commission à élaborer, tous les trois ans, des campagnes de sécurité routière à l'échelle de l'Union sur un thème spécifique et à utiliser systématiquement les moyens de communication qui se sont développés du fait de la mise en œuvre de la Charte sur la sécurité routière dans le cadre de ces campagnes;
39. invite la Commission, dans le cadre de la sécurité routière, à œuvrer contre le nombre de décès enregistrés aux passages à niveau, où les accidents sont souvent causés par un comportement inapproprié de la part des usagers de la route, y compris la prise de risque excessive, le manque d'attention et la mauvaise compréhension des panneaux routiers;

Harmoniser et faire appliquer la législation routière

40. demande l'harmonisation cohérente des panneaux routiers et des règles de circulation routière d'ici 2013; observe qu'il faudra veiller à maintenir la signalisation suffisamment en bon état pour qu'elle garde toute sa clarté et sa précision, et à la remplacer en temps utile lorsque les circonstances l'exigent;
41. demande à la Commission d'adopter dans les meilleurs délais les dispositions de systèmes de transport intelligents (STI) pour les actions prioritaires concernant la sûreté et la sécurité routières, comme le prévoit l'article 3, lettres (b) à (f), de la directive 2010/40/UE relative aux systèmes de transport intelligents;
42. estime que faire respecter efficacement les règles en vigueur représente un pilier central de la politique de l'Union européenne en matière de sécurité routière; demande un meilleur échange entre les États membres en ce qui concerne les infractions au code de la route commises dans les différents pays ainsi que l'engagement de poursuites contre les contrevenants sur la base du droit national applicable; invite également les États membres, dans ce contexte, à fixer des objectifs nationaux annuels pour les contrôles en ce qui concerne les excès de vitesse, la conduite en état d'ébriété ou sous l'emprise de la drogue ainsi que le port de la ceinture de sécurité et du casque, et à agir avec détermination pour s'assurer que ces contrôles ont lieu;
43. renvoie au rôle important joué par l'organisation TISPOL dans l'échange de pratiques éprouvées visant à faire appliquer le code de la route;
44. insiste sur le fait qu'un modèle harmonisé et efficace de contrôle s'impose dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (règlement (CE) n° 561/2006 et règlement (CEE) n° 3821/85), qui présentent

une grande importance en termes de sécurité routière; invite donc une nouvelle fois la Commission à donner suite aux demandes formulées par le Parlement dans sa résolution du 18 mai 2010 sur les sanctions applicables en cas d'infraction grave à la réglementation sociale dans le transport routier;

45. demande à la Commission de revoir la législation sur les temps de conduite et de repos, pour permettre que les conducteurs routiers puissent effectuer des repos hebdomadaires à leur domicile, dans la mesure du possible, sans compromettre les objectifs de l'Union européenne en matière de sécurité routière; considère qu'il faut harmoniser les restrictions en matière de circulation au transport de marchandises dans toute l'Union européenne;
46. se félicite de l'adoption de la position du Conseil sur la directive relative à l'application transfrontalière des amendes pour infraction au code de la route qui représente une étape supplémentaire dans l'amélioration de la sécurité routière avec une valeur ajoutée européenne claire; prend acte des déclarations écrites formulées par la Commission et par plusieurs États membres lors de la réunion du Conseil du mois de décembre; regrette toutefois que, en raison de la modification de la base juridique, elle ne s'appliquera pas à l'ensemble des États membres et des citoyens de l'Union; craint que la position du Conseil ne réduise substantiellement le champ d'application de la directive et invite instamment celui-ci à dégager un accord satisfaisant en deuxième lecture, comprenant des dispositions facilitant l'application transfrontalière du code de la route, des orientations concernant la sécurité routière à l'échelle de l'Union et les informations nécessaires pour les conducteurs;
47. demande à la Commission de soutenir, dans un premier temps, le développement de techniques susceptibles d'appréhender les conducteurs sous l'emprise de drogues et de médicaments qui agissent sur leur aptitude à conduire et de proposer, dans un deuxième temps, une législation européenne pour interdire la conduite sous l'emprise de la drogue ou des médicaments mentionnés plus haut, assortie d'une mise en œuvre effective;
48. appelle de ses vœux un taux maximal d'alcoolémie harmonisé à l'échelle de l'Union; 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;
49. demande la mise en place de systèmes de contrôle permettant de constater systématiquement les excès de vitesse des motocyclistes et de les sanctionner;
50. exhorte à 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);
51. appelle de ses vœux la mise en place d'une interdiction à l'échelle de l'Union de l'envoi de SMS et de courriers électroniques ou de la navigation sur internet au volant d'un véhicule motorisé, qui devrait être mise en œuvre par les États membres en utilisant la meilleure technologie disponible;

52. invite la Commission à élaborer, d'ici deux ans, une proposition législative relative à une approche harmonisée sur les pneus d'hiver pour les voitures particulières, les bus et les camions dans les régions de l'Union, prenant en compte les conditions météorologiques de chaque État membre;
53. attend de la Commission une révision, d'ici à 2015, de la mise en œuvre de la troisième directive sur le permis de conduire ainsi qu'une adaptation aux conditions générales qui évoluent et exige notamment qu'elle tienne compte du fait que l'utilisation privée des véhicules de la catégorie M1 d'un poids supérieur à 3,5 t mis sur le marché – il s'agit surtout des autocaravanes – n'est, en fait, pas possible en l'état; demande que la formation au permis de conduire pour les autocaravanes ne dépassant que très légèrement la limite de 3,5 t soit ouverte non seulement aux titulaires du permis C à finalité commerciale mais aussi aux détenteurs du permis B qui reflète les besoins des particuliers;
54. recommande vivement aux autorités responsable 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, et ce afin de mieux protéger les usagers de la route vulnérables;

Créer des infrastructures routières sûres

55. soutient résolument l'approche de la Commission consistant à accorder un soutien financier de l'Union européenne pour les infrastructures conformes aux directives européennes sur la sécurité routière et la sécurité des tunnels, y compris en ce qui concerne la construction de routes de catégorie inférieure; en particulier, sur les tronçons frontaliers, demande que les efforts soient concentrés sur la réduction des tronçons les plus dangereux, les points noirs et les passages à niveau;
56. rappelle que des infrastructures routières bien entretenues contribuent à la réduction des décès et des blessures des usagers; demande aux États membres de préserver et de développer leurs infrastructures routières au moyen d'un entretien régulier et de méthodes innovantes comme une signalisation horizontale intelligente qui indique la distance de sécurité et le sens de la circulation, et des infrastructures routières à sécurité passive élevée; souligne que les normes de signalisation, en particulier en ce qui concerne les travaux routiers, doivent être respectées car elles sont cruciales pour un niveau élevé de sécurité routière;
57. invite la Commission et les États membres à accorder une plus grande attention à la conception des routes, à soutenir la mise en œuvre de mesures économiquement avantageuses déjà disponibles et à encourager la recherche qui permettra aux décideurs politiques de mieux comprendre les modalités selon lesquelles les infrastructures routières devraient être développées afin d'améliorer la sécurité routière et de répondre aux besoins spécifiques d'une population vieillissante et d'usagers de la route vulnérables;
58. se félicite que la Commission focalise son attention sur les groupes d'usagers les plus vulnérables (conducteurs de deux-roues, piétons, etc.) pour lesquels les chiffres des accidents de la route sont toujours trop élevés; demande aux États membres, à la

- Commission et à l'industrie, de tenir compte, lors de la conception des infrastructures et des équipements routiers, de ce type d'usagers afin de créer des routes sûres pour tous les usagers; demande que, s'agissant des infrastructures, les mesures visant à protéger les cyclistes et les piétons soient plus largement prises en considération dans la planification et la remise en état des routes, notamment en séparant les voies selon les utilisateurs, en développant les réseaux de pistes cyclables, en supprimant les obstacles et en multipliant les passages pour piétons;
59. invite la Commission à garantir que la sécurité sur les chantiers routiers sera améliorée par le biais d'orientations sur leur conception et leur équipement qu'il conviendrait de normaliser, dans la mesure du possible, à l'échelle de l'Union, de sorte que les conducteurs ne soient pas confrontés à des situations nouvelles et inhabituelles dans chaque pays; appelle de ses vœux des orientations qui porteraient sur la bonne signalisation, le retrait du marquage originel de la route, l'utilisation de glissières et de barrières de sécurité, le marquage des voies avec des balises d'avertissement ou des panneaux et un marquage indiquant les virages, tout en évitant les virages très serrés et en garantissant la sécurité pendant la nuit;
 60. souligne la nécessité de se doter de revêtements routiers appropriés qui améliorent l'adhérence de la chaussée, la performance climatique et météorologique et la visibilité et qui requièrent peu d'entretien, améliorant ainsi la sécurité des usagers des infrastructures;
 61. demande la généralisation de panneaux indiquant la vitesse des véhicules en temps réel, mais aussi une amélioration de la visibilité et de la lisibilité des panneaux en évitant la superposition de panneaux qui jette la confusion;
 62. souligne qu'il importe de garantir que les infrastructures routières nationales qui ne font pas partie du réseau RTE-T soient également améliorées du point de vue de la sécurité routière, notamment dans les régions de l'Union où les infrastructures sont de mauvaise qualité et où le niveau de sécurité routière est médiocre;
 63. demande à la Commission d'identifier, et aux États membres de mettre en œuvre, des mesures appropriées pour éviter les accidents sur les routes nationales, dans les zones rurales et dans les tunnels, et réduire la gravité des dommages;
 64. prie la Commission et les États membres de demander à leurs autorités nationales, régionales et locales de concevoir leurs routes de façon à ce qu'elles ne présentent pas de danger pour les véhicules deux-roues motorisés; fait observer que les glissières de sécurité que l'on trouve couramment au bord des routes européennes représentent un danger mortel pour les motocyclistes et demande aux États membres de commencer rapidement à équiper les tronçons critiques de nouvelles glissières avec une partie supérieure et une partie inférieure (y compris le remplacement des glissières existantes) ainsi que de tout autre type de système routier de retenue, conformément à la norme EN 1317, afin de réduire les conséquences des accidents pour tous les usagers de la route; attire l'attention sur le danger que représentent pour les motards le rapiéçage des routes à l'enrobé bitumineux dont l'adhérence est beaucoup plus faible que celle des revêtements traditionnels en asphalte;

65. invite la Commission à encourager des orientations pour la promotion des meilleures pratiques en matière de mesures de modération du trafic, sur la base d'innovations physiques et optiques, mettant en œuvre, en autres, des projets de recherche et de développement cofinancés par l'Union sur la modération du trafic en faveur de la réduction des accidents, de la pollution sonore et de la pollution atmosphérique;
66. demande aux États membres d'établir et d'actualiser régulièrement une carte des "points noirs" les plus dangereux de leur réseau routier, qui soit communiquée aux citoyens et accessible au moyen des systèmes de navigation embarqués;
67. estime que les concepts de route "auto-explicable" et de bordure de route "clémentine" sont les pierres angulaires d'une politique de sécurité routière et qu'ils doivent, dès lors, bénéficier de soutiens européens et faire l'objet d'un échange continu de pratiques éprouvées;
68. exhorte les États membres à prévoir des ralentisseurs sonores lors de la construction et de la remise en état des infrastructures routières;
69. attire l'attention sur le danger particulier que représentent les passages à niveau et invite instamment les États membres à prévoir, lors des constructions nouvelles ou des reconstructions, des passages à niveaux différenciés ou à installer des barrières complètes aux croisements des routes secondaires;
70. fait observer la nécessité d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres le long des autoroutes, conformément à la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières; souligne l'importance de respecter les temps de conduite et de repos et d'introduire un régime harmonisé de sanctions, et demande à la Commission et aux États membres de mettre à la disposition des conducteurs de poids lourds professionnels à la fois un nombre suffisant de parkings (critère quantitatif) et de parkings sûrs correspondant à des normes sociales minimales et bénéficiant de services de maintenance et d'assistance (critère qualitatif); souhaite que de tels parkings soient prévus au stade de la programmation ou de l'amélioration d'infrastructures routières et que leur coût de réalisation soit éligible au cofinancement dans le cadre de programmes communautaires (par exemple du programme RTE-T);
71. demande une interdiction de dépassement pour les poids lourds sur les tronçons autoroutiers accidentogènes;
72. appelle les États membres et les exploitants du réseau routier à mettre à disposition des infrastructures conçues de manière appropriée, qui améliorent la sécurité et qui sont bien équipées en panneaux routiers et suffisamment éclairées afin d'être plus sûres pour les usagers, notamment les motocyclistes et les cyclistes;

Mettre en circulation des véhicules sûrs

73. recommande que l'installation de systèmes anti-démarrage en cas d'alcoolémie excessive ("alcolocks") – 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 soit rendue obligatoire; invite la Commission à 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;

74. invite la Commission à continuer de se concentrer sur l'amélioration de la sécurité passive des véhicules, par exemple grâce à des systèmes de pointe pour la gestion des accidents, notamment afin d'améliorer la compatibilité entre les grandes et les petites voitures et entre les poids lourds et les voitures ou véhicules utilitaires légers; demande de poursuivre les efforts pour réduire la gravité des collisions avec les usagers vulnérables de la route; demande à la Commission de proposer une révision de la législation européenne sur les dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant pour définir la capacité d'absorption de l'énergie optimale et la hauteur des dispositifs de protection contre l'encastrement nécessaire pour assurer une protection efficace des automobilistes en cas de collision;
75. demande à la Commission de présenter d'ici deux ans un rapport sur la question de savoir dans quelle mesure une meilleure protection intérieure des occupants par un renforcement des piliers A, B et C des véhicules générerait une bonne visibilité des conducteurs sur 360° et si cela aurait des répercussions sur la sécurité des usagers vulnérables;
76. demande à la Commission de présenter d'ici deux ans un rapport sur les aspects pertinents pour la sécurité de l'électromobilité englobant également les "bicyclettes électriques" ou "vélos à assistance électrique";
77. demande à la Commission de 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;
78. invite instamment la Commission à évaluer l'utilité d'embarquer des avertisseurs de somnolence et, le cas échéant, à les rendre obligatoires;
79. demande aux constructeurs automobiles de veiller notamment, lors du développement de véhicules électriques et d'autres technologies nouvelles de propulsion, à faire en sorte qu'en cas d'accident, aussi bien les occupants du véhicule que les secours soient efficacement protégés contre de nouvelles sources de danger;
80. demande aux États membres de surveiller efficacement et concrètement les importations d'accessoires, de composants et de pièces de rechange de véhicules, de motocycles et de vélos pour voir si ceux-ci sont adaptés et respectent des normes européennes strictes de protection des consommateurs;
81. demande à la Commission d'étudier de manière approfondie l'existence éventuelle d'un lien entre l'amélioration des techniques consacrées à la sécurité et la perception réduite du risque par les conducteurs, et de présenter dans les deux ans un rapport sur le sujet au Parlement européen;
82. demande à la Commission de créer un espace européen unique pour les contrôles techniques réguliers de l'ensemble des véhicules routiers motorisés et des systèmes

- électroniques de sécurité qu'ils embarquent; s'attend à ce que ces contrôles reposent sur des normes uniques de très haut niveau; part du principe que des organismes indépendants, certifiés sur la base d'une norme harmonisée, prennent en charge les opérations de contrôle et l'établissement des certificats correspondants; appelle de ses vœux la reconnaissance mutuelle de ces certificats de contrôle;
83. demande à la Commission de définir d'ici deux ans des normes communes de contrôle technique des véhicules après de graves accidents;
84. invite la Commission à promouvoir le renforcement des normes relatives à la sécurité des véhicules, notamment par le biais de la technologie embarquée, afin de prévenir les collisions; souligne le rôle important joué par les systèmes de transport intelligents dans la diminution du nombre de victimes de la route; rappelle le potentiel écologique des voitures et des routes intelligentes, ainsi que des projets pilotes de recherche et de développement portant sur des dispositifs de communication entre véhicules et entre véhicules et infrastructures routières; et demande tant à la Commission qu'aux États membres de ne pas concentrer la mise en œuvre des systèmes de transport intelligents le long des seuls RTE;
85. demande à la Commission de définir des normes communes pour les pneumatiques automobiles, notamment en ce qui concerne la profondeur des sculptures et la pression, et de prévoir des contrôles dans ce sens; se félicite de l'élargissement du contrôle technique régulier aux pneumatiques; est favorable à une meilleure application des dispositions visant les pneumatiques dans le cadre de contrôles routiers renforcés; demande à la Commission de proposer les caractéristiques applicables aux systèmes de contrôle de pression des pneumatiques, afin de garantir une utilisation correcte des pneumatiques allant dans le sens de la sécurité routière et d'une démarche environnementale;

Utiliser les technologies modernes pour les véhicules, l'infrastructure et les services d'urgence

86. demande que des informations sur l'état des routes, sur les sections de routes extrêmement dangereuses ou présentant des caractéristiques inhabituelles et sur les règles du code de la route en vigueur dans les États membres respectifs (par exemple, concernant le régime des limitations de vitesse et le taux maximal d'alcoolémie autorisé) soient mises à la disposition des conducteurs avant et pendant le trajet, par exemple grâce à des systèmes de gestion du trafic intelligents; compte sur la pleine exploitation, en la matière, du potentiel du Système européen de navigation par satellite Galileo;
87. demande à la Commission de 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, associé à un lecteur normalisé, dans les véhicules de location, puis dans les véhicules à usage professionnel et dans les voitures particulières, afin de pouvoir mémoriser les données pertinentes avant, pendant et après l'accident ("système d'enregistrement des événements"); souligne ce faisant la nécessité de protéger les données à caractère personnel et de n'utiliser ces données que dans le cadre de la recherche accidentologique;

88. demande à la Commission d'élaborer une proposition sur l'équipement des véhicules en systèmes intelligents d'assistance à la vitesse, comprenant un calendrier, la procédure d'autorisation et l'infrastructure routière nécessaire à cet effet;
89. invite la Commission à soutenir toute mesure qui incite les consommateurs, lorsqu'ils achètent des véhicules, à acquérir des technologies innovantes assurant la sécurité des véhicules, dont beaucoup ne sont pas encore obligatoires mais ont démontré leurs avantages en matière de sécurité; demande aux compagnies d'assurances d'offrir des avantages plus importants quand les véhicules embarquent des systèmes de sécurité pour lesquels il a été prouvé qu'ils évitent des accidents ou en réduisent les conséquences;
90. demande à la Commission de mener une étude sur les nouvelles technologies contribuant à améliorer la sécurité routière à l'instar des systèmes d'éclairage innovants (notamment blocs optiques à anticipation);
91. demande instamment à la Commission d'accélérer son évaluation et sa révision de la directive 2007/38/CE; demande de tenir compte du progrès technique en équipant tous les camions de rétroviseurs spéciaux, de dispositifs caméra-moniteur ou d'autres instruments techniques qui éliminent les angles morts, de manière à éviter, en particulier, les accidents impliquant des cyclistes et des piétons qui se trouvent dans l'angle mort du conducteur;
92. se félicite de l'approche de la Commission visant à accorder une attention particulière à l'amélioration de la sécurité des motards;
93. estime que l'embarquement progressif et obligatoire de systèmes de freinage antiblocage sur tous les motocycles neufs est une mesure importante qui pourrait réduire sensiblement le nombre d'accidents graves dont sont victimes les motards;
94. demande aux États membres d'œuvrer pour relever les normes applicables aux véhicules à usage professionnel au fur et à mesure des évolutions techniques (par exemple: avertisseurs de fatigue ou d'inattention);
95. recommande l'installation de systèmes de climatisation sur tous les nouveaux types de camions longue distance et, en fonction des possibilités techniques, sur les types plus anciens; estime que ces systèmes devraient également fonctionner lorsque le moteur est à l'arrêt, de manière à garantir un repos approprié pour le conducteur dans le véhicule; invite la Commission européenne à préciser l'expression "matériel de couchage convenable" au sens de l'article 8, paragraphe 8, du règlement 561/2006;
96. accueille favorablement l'annonce de la Commission selon laquelle le déploiement du système "eCall" sera accéléré et demande à la Commission d'examiner au cours des deux années à venir s'il est possible d'étendre le système aux motocycles, aux poids lourds et aux bus, en tenant compte en particulier des besoins spécifiques des personnes handicapées, et le cas échéant, d'élaborer des propositions correspondantes;
97. invite la Commission à élaborer des mesures qui visent à soutenir et à protéger les membres des services de secours en cas d'accident, telles que la possibilité d'identifier

ou de récupérer des informations sur place à propos du type de moteur du véhicule, des équipements de sécurité passive, comme les airbags, ou de l'utilisation de matériaux donnés, ainsi que toutes les autres informations techniques pertinentes pour les opérations de sauvetage sur chaque modèle de voiture, et ce en vue d'accélérer les opérations de secours;

Protéger les usagers vulnérables

98. demande qu'il soit davantage tenu compte de la protection des usagers vulnérables, tels que les motocyclistes, les piétons, les ouvriers chargés de l'entretien des routes, les cyclistes, les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées, comme partie intégrante de la sécurité routière, notamment en intégrant des techniques innovantes dans les véhicules et dans les infrastructures; demande d'accorder une attention accrue aux besoins des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite en tant qu'usagers de la route; invite, dans ce contexte, les États membres à mettre au point des programmes destinés à prévenir les risques d'accident liés à l'âge avancé et à simplifier l'utilisation active de la route par les seniors; recommande l'utilisation de barrières de protection avec des surfaces lisses et la mise en place de voies spéciales pour les usagers vulnérables;
99. invite la Commission, les États membres et les autorités locales à promouvoir l'organisation d'"itinéraires sûrs pour se rendre à l'école" afin d'accroître la sécurité des enfants; indique que, outre l'instauration de limitations de vitesse et la création de services de régulation de la circulation à proximité des écoles, la conformité des véhicules utilisés pour le transport scolaire et les qualifications professionnelles de leurs conducteurs doivent également être assurées;
100. invite la Commission et les États membres à promouvoir le vélo et la marche en tant que modes de déplacement à part entière et en tant que partie intégrante de l'ensemble des systèmes de transport;
101. demande aux États membres:
 - 1) de rendre obligatoire le transport de gilets de sécurité pour chacun des occupants du véhicule;
 - 2) 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;
102. demande à la Commission de présenter une proposition fixant aux constructeurs de bicyclettes des critères minimaux obligatoires en termes d'éclairage et de catadioptrés;
103. recommande que les enfants soient installés jusqu'à l'âge de trois ans dans des sièges pour enfants orientés vers l'arrière;
104. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Contexte de la proposition

Ces dernières années, les routes européennes sont devenues beaucoup plus sûres. Entre 2001 et 2009, le nombre de personnes tuées dans des accidents de la route a baissé de 36 % au sein de l'Union européenne. Le 3^e programme d'action européen pour la sécurité routière 2001-2010 a contribué de façon décisive à ce résultat. Grâce aux progrès réalisés, environ 80 000 vies humaines ont pu être sauvées depuis 2001. Même si l'objectif de réduire de moitié le nombre de personnes tuées chaque année dans des accidents de la route n'a pas été atteint, les chiffres sont encourageants. Ils devraient surtout être un encouragement pour continuer sur cette voie. En 2009, 35 000 personnes ont encore été tuées sur les routes européennes, et 1,5 million de personnes ont été en partie grièvement blessées et en garderont souvent un handicap. Les coûts sociaux et économiques induits par ces accidents de la route sont colossaux (environ 130 milliards d'euros en 2009). Les pertes humaines, le deuil des proches, la douleur des blessés et les césures tragiques dans la vie des personnes concernées viennent s'y rajouter.

35 000 personnes tuées sur les routes, cela correspond dans le domaine des transports aériens à 250 avions de ligne de taille moyenne qui s'écraseraient au sol avec leurs passagers à bord. Un scénario inconcevable. Pourtant, le danger de mort sur les routes continue à être toléré ou refoulé par la société. Les tragédies quotidiennes sur les routes de l'Union européenne passent le plus souvent inaperçues.

2. La communication de la Commission

Un peu avant l'expiration du 3^e programme d'action, la Commission a présenté une communication dans laquelle elle expose ses objectifs stratégiques jusqu'en 2020.

L'objectif central de la Commission est à nouveau de réduire de moitié le nombre total de personnes tuées sur les routes de l'Union européenne d'ici 2020 (l'année de référence étant 2010).

Pour réaliser cet objectif global, la Commission se fixe sept objectifs stratégiques:

- Améliorer l'éducation en matière de sécurité routière et la qualité du système de formation des conducteurs et de délivrance du permis de conduire
- Améliorer le contrôle de l'application de la réglementation routière
- Rendre les infrastructures routières plus sûres
- Améliorer la sécurité des camions et des voitures
- Mettre au point des véhicules intelligents
- Améliorer les services d'urgence et les premiers secours
- Protéger les usagers vulnérables, notamment les motocyclistes

Par ces orientations, la Commission souhaite donner un cadre général et des objectifs sur lesquels pourraient s'orienter des stratégies nationales ou locales. Conformément au principe de subsidiarité, les différentes mesures doivent être réalisées à l'échelon le plus approprié selon le principe du partage des responsabilités.

3. Critiques et propositions d'amélioration

3.1. Amélioration de la coordination

Sur le principe, le rapporteur soutient les objectifs envisagés par la Commission ainsi que les mesures esquissées. La même chose est valable pour le point de vue de la Commission selon lequel pour améliorer la sécurité routière, une approche cohérente, globale et intégrée est nécessaire, englobant tous les usagers de la route et toutes les parties concernées et tenant compte des synergies avec d'autres objectifs politiques. Cela nécessite toutefois un maximum de coordination, tout comme l'intégration des exigences relatives à la sécurité routière dans tous les domaines d'action pertinents ainsi que la combinaison efficace des échelons local, régional, national et européen lors de la préparation et de la mise en œuvre des mesures. Le développement cohérent de cette approche intégrée semble peu probable dans le cadre des structures actuelles à l'échelon de l'Union européenne. Le rapporteur propose par conséquent la création de la fonction de coordinateur européen de la sécurité routière. Soutenu par la Commission, c'est vers lui que convergeraient les différentes approches et échelons. Le coordinateur pourrait essentiellement offrir ses bons offices pour la coopération entre les différents échelons.

3.2. "Vision zéro"

L'objectif visé de réduire de moitié le nombre de tués sur la route d'ici 2020 est expressément soutenu. Cela signifie toutefois qu'en 2020, on compterait toujours environ 15 000 victimes d'accidents de la route mortels. Le prix de la mobilité des citoyens européens serait donc particulièrement élevé. Toute personne tuée ou blessée dans un accident de la route est une victime de trop. Même s'il n'existe pas de sécurité absolue, l'objectif d'une simple réduction par deux du nombre des personnes tuées sur la route, aussi ambitieux soit-il pour la période mentionnée, est contestable d'un point de vue éthique. La Commission devrait par conséquent enfin accepter la demande du Parlement européen et avoir à long terme pour objectif d'éviter complètement les tués sur la route ("vision zéro"), comme plusieurs États le font déjà à l'échelon national. L'UE doit commencer à concrétiser cette vision et à élaborer une stratégie allant au-delà de cet horizon de 10 ans.

3.3. Objectifs plus ambitieux et mesures concrètes

Pour la période envisagée par la communication à l'examen, l'UE a par ailleurs besoin d'un paquet plus concret de mesures pour pouvoir réaliser l'objectif ambitieux de réduire de moitié le nombre de personnes tuées sur les routes. Il sera en effet de plus en plus difficile au fur et à mesure des succès remportés de faire diminuer encore davantage le nombre des tués sur les routes ainsi que le nombre des accidents. À la lumière de ce qui précède, de nombreuses mesures annoncées par la Commission restent trop vagues, trop peu ambitieuses et ne répondent pas correctement aux défis à relever.

Il est regrettable que la Commission n'ait pas présenté avant l'expiration du 3^e programme d'action européen pour la sécurité routière un projet de nouveau, de 4^e programme d'action. À la place, elle a seulement présenté une communication stratégique, dont l'effet est beaucoup plus faible. Cette communication est insuffisante comme cadre de référence. La Commission devrait donc élaborer d'ici fin 2011 un programme d'action à part entière sur la base des solutions proposées, comprenant un catalogue détaillé de mesures, accompagné d'un calendrier et d'instruments de surveillance clairs pour un contrôle régulier de la réussite des mesures appliquées ainsi qu'une évaluation à mi-parcours.

Par ailleurs, il convient d'envisager d'ici 2020, à l'échelon de l'Union européenne, deux autres objectifs, clairs et mesurables: La diminution du nombre

- d'enfants âgés de moins de 14 ans tués sur les routes de 60 %, ainsi que
- du nombre de personnes grièvement blessées (dont le pronostic vital est engagé) de 40 %.

Pour réaliser ce dernier objectif, il est nécessaire d'élaborer une définition harmonisée à l'échelon européen. Il serait par exemple possible de former une catégorie à partir du groupe des personnes grièvement blessées devant recevoir des soins intensifs après un accident. Il convient de fixer un délai concret pour l'élaboration de cette définition.

3.4. Amélioration des indicateurs et des données sur la sécurité routière

Des comparaisons entre pays et l'évaluation des progrès ou de l'efficacité des différentes mesures prises dans le domaine de la sécurité routière sont indispensables.

Elles ne pourront être effectuées qu'avec des données et indicateurs de qualité élevée et comparables de tous les États membres, ainsi qu'avec des instruments d'évaluation appropriés. En dépit de progrès considérables, des améliorations doivent être apportées. De nombreux projets de recherche financés par l'Union européenne se sont déjà penchés sur le développement de meilleurs indicateurs (par exemple SafetyNet). Les résultats de ces projets de recherche devraient être utilisés pour obtenir des connaissances plus poussées sur les effets et le fonctionnement des mesures grâce à des ensembles de données plus importants et de meilleure qualité.

Il existe notamment un besoin considérable en données comparables surtout dans le domaine de l'analyse des causes des blessures et des accidents. L'UE devrait le plus rapidement possible donner le coup d'envoi pour des statistiques harmonisées à l'échelon européen sur les causes des accidents. Cela comprendrait la mise au point d'une analyse harmonisée des données relatives aux accidents à l'aide d'un formulaire normalisé, ainsi qu'une recherche détaillée des causes des accidents dans des zones représentatives de tous les États membres pour obtenir des résultats encore meilleurs. À cet effet, on pourrait se servir des expériences recueillies dans les différents États membres.

Par ailleurs, les données recueillies dans tous les États membres devraient être présentées sous une forme aisément compréhensible et être rendus accessibles au public tout en respectant un niveau élevé de protection des données à caractère personnel.

3.5. Objectifs nationaux et européens

Des objectifs clairs et quantifiables peuvent également constituer un encouragement supplémentaire pour améliorer la sécurité routière dans les États membres, surtout si des données harmonisées permettent de comparer régulièrement les performances ainsi que d'évaluer les politiques nationales et de publier les résultats. L'UE pourrait à ce sujet mettre en place l'obligation pour les États membres d'élaborer et de publier leurs plans nationaux de sécurité routière conformément à des lignes directrices communes harmonisées.

Conformément au principe de subsidiarité, la configuration de ces plans sous forme d'objectifs et de mesures nationaux devrait toutefois rester du ressort des États membres.

3.6. Comportement des usagers de la route

Les citoyens de l'Union européenne ont le droit d'avoir des normes élevées en matière de sécurité routière. La politique doit y contribuer, notamment pour ce qui est de faire respecter le code de la route.

Parallèlement, chaque usager de la route a l'obligation de contribuer personnellement à la sécurité routière. Chacun peut y participer. Les mesures visant à améliorer le comportement sur la route sont par conséquent d'une importance particulière.

En font notamment partie des mesures visant à améliorer la formation des jeunes conducteurs débutants, comme la conduite accompagnée à partir de 17 ans, actuellement appliquée avec succès en Allemagne, ou la mise en place d'un modèle d'acquisition du permis de conduire en plusieurs étapes, prévoyant également des éléments de formation pratique après l'obtention du permis de conduire. La notion d'apprentissage tout au long de la vie devrait davantage s'imposer dans le domaine routier. Ce n'est que si les usagers de la route continuent à se former qu'ils pourront s'adapter aux nouvelles fonctions des véhicules et à des situations de conduite plus complexes. Les connaissances acquises en matière de premiers secours lors du passage du permis de conduire devraient également être mises à jour régulièrement.

Mais il s'agit aussi de mettre en œuvre des mesures en matière de psychologie routière pour modifier durablement le comportement d'usagers de la route ayant déjà attiré l'attention, comme par la mise en place générale dans toute l'Union européenne d'un système de points harmonisé.

Par ailleurs, l'Union européenne s'est doté d'une charte européenne de la sécurité routière qui mérite des éloges et à laquelle participent déjà de nombreux acteurs sur la base d'engagements volontaires. Les structures de communication entre les parties prenantes qui ont vu le jour avec cette charte devraient être développées et utilisées de façon accrue pour des campagnes de sécurité routière dans l'ensemble de l'Union européenne.

3.7. Mesures individuelles concrètes

Outre les demandes répétées du Parlement européen, le rapporteur propose une série de mesures complémentaires, pour faire progresser la sécurité routière dans l'Union européenne. Elles se concentrent, entre autres, sur:

- la pression des pneus / l'obligation relative aux pneus d'hiver,
- la mise à la disposition des secouristes bénévoles et des services de secours professionnels d'informations pertinentes pour le sauvetage,
- les mesures de formation initiale et continue des usagers de la route,
- les campagnes de sécurité routière,
- les mesures de protection des usagers vulnérables,
- les mesures techniques pour les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires,
- le dispositif antiblocage des roues pour les motocyclettes,
- l'alerte de vigilance du conducteur en cas de fatigue,
- le port de gilets de sécurité la nuit en dehors des zones urbaines,
- un taux d'alcoolémie maximal uniforme,
- les cycles à pédalage assisté.

RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION

Date de l'adoption	21.6.2011
Résultat du vote final	+ : 31 - : 6 0 : 3
Membres présents au moment du vote final	Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Jim Higgins, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Philip Bradbourn, Frieda Brepoels, Spyros Danellis, Tanja Fajon, Markus Ferber, Jelko Kacin, Dominique Riquet, Laurence J.A.J. Stassen