

Avis du Comité des régions sur la «Mise en œuvre des orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020»

(2011/C 166/06)

LE COMITÉ DES RÉGIONS

- se félicite des orientations politiques avancées par la Commission européenne en matière de sécurité routière et soutient les sept objectifs et les mesures associées qui sont proposés; demande à la Commission de préciser quelle sera la contribution attendue des différents objectifs/mesures à la réalisation de l'objectif visé d'une réduction de 50 % du nombre de morts sur les routes d'ici 2020;
- soutient l'idée d'harmoniser les différentes définitions du concept de blessure grave afin de mieux suivre et évaluer l'efficacité de la politique en matière de sécurité routière; considère que, sur la base d'une définition commune des concepts de blessure grave et de blessure moins grave, il conviendrait de formuler ensuite un objectif commun de réduction du nombre de blessures graves;
- appelle également tous les États membres à mettre pleinement en œuvre la directive concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières et souscrit à l'avis de la Commission selon lequel des mesures s'imposent en vue de faire appliquer à toutes les infrastructures routières financées par l'Union européenne les principes mis en avant par cette directive, sans pour autant mettre à mal le principe de proportionnalité afin que les petits projets ne soient pas entravés par des complications administratives inutiles ou des exigences techniques excessives;
- invite la Commission à élaborer, dans les limites de ses compétences, des initiatives en faveur de l'harmonisation des codes de la route, de la signalisation routière et des marquages routiers des États membres. Le CdR suggère que la Commission lance un débat public sur le sujet du présent avis en publiant un livre vert.

Rapporteur	M. Johan SAUWENS (BE/PPE), Bourgmestre de Bilzen
Texte de référence	Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 COM(2010) 389 final

I. RECOMMANDATIONS POLITIQUES

Introduction

1. Dans le futur Livre blanc sur la politique des transports 2010-2020, la Commission européenne accordera une place de choix à la sécurité routière. 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 et locales.

2. Dans le cadre de la préparation du présent avis, une consultation a été organisée auprès des partenaires du Réseau de monitoring de la subsidiarité. Elle a été lancée le 25 octobre et s'est clôturée le 10 décembre 2010.

Proposition de plan d'action et observations préliminaires

— Sécurité routière et collectivités locales et régionales

3. La sécurité routière revêt une importance capitale pour la société. Dans l'Union européenne, plus de 30 000 personnes meurent chaque année d'un accident de la route et le nombre de blessés, selon les estimations, s'élève à environ 1 500 000. Le coût pour la société est évalué à quelque 130 milliards d'euros en plus des énormes souffrances humaines occasionnées.

4. Les accidents de la route ont lieu pour la plupart sur le réseau urbain et les routes de campagne et, seulement pour 5 % d'entre eux, sur les autoroutes. Dans la majorité des États membres, la responsabilité de la gestion d'une grande partie du réseau routier incombe aux autorités locales et régionales. Celles-ci ont aussi très souvent la responsabilité de contrôler, au moyen de la police locale ou régionale, l'application du code de la route. En outre, c'est dans de nombreux cas aux collectivités territoriales qu'il revient d'organiser les transports en commun, de réglementer la circulation routière, de mettre sur pied des campagnes de prévention et d'assurer les premiers secours en cas d'accidents.

5. Il va de soi que les collectivités locales et régionales doivent être associées et contribuer aux initiatives prises aux niveaux national et européen mais également – si elles l'estiment souhaitable – qu'elles élaborent une stratégie propre en matière de sécurité routière, axée sur la résolution des problèmes qui se présentent à l'échelon local et adaptée aux circonstances de celui-ci.

6. La Commission reconnaît le rôle des collectivités locales et régionales dans la conception et l'application de la sécurité routière. Elle signale que, 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. La communication de la Commission insiste à juste titre sur la nécessité d'une approche intégrée: «La sécurité routière est étroitement liée aux politiques de l'énergie, de l'environnement, de l'emploi, de l'enseignement, de la jeunesse, de la santé publique, de la recherche, de l'innovation et de la technologie, de la justice, des assurances, du commerce et des affaires étrangères, notamment.»

— Objectif de la Commission européenne

7. Les chiffres avancés par la Commission indiquent qu'en 2001, le nombre de tués sur les routes s'élevait à 54 302 dans l'Union européenne. L'objectif du précédent plan d'action en matière de sécurité routière était de réduire ce chiffre de 50 % en le limitant à 27 000 tués en 2010. En 2009, l'Union européenne a enregistré 34 500 décès sur ses routes, à savoir une réduction de 36 %. La Commission s'attend à terme, pour l'année 2010, à une réduction de 41 % par rapport à 2001. Si l'objectif initial n'a pas été atteint, on peut toutefois parler d'un résultat encourageant.

8. Pour la période 2010-2020, la Commission ambitionne à nouveau de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes dans l'Union européenne. Compte tenu de la réduction enregistrée au cours de la décennie précédente et de la volonté d'améliorer encore la sécurité routière dans l'UE, ce nouvel objectif peut être qualifié de raisonnable mais ambitieux;

— Objectifs stratégiques

9. La Commission formule sept objectifs stratégiques:

- a) améliorer l'éducation et la formation des usagers de la route,
- b) améliorer le contrôle de l'application de la réglementation,
- c) rendre les infrastructures routières plus sûres,
- d) rendre les véhicules plus sûrs,
- e) promouvoir l'utilisation de la technologie moderne pour améliorer la sécurité routière,

f) améliorer les services d'urgence et la prise en charge ultérieure des blessés,

g) protéger les usagers vulnérables.

10. Ces objectifs peuvent être soutenus comme tels. Dans leur formulation actuelle, les orientations politiques proposées ne semblent pas poser problème quant au respect des principes de subsidiarité et de proportionnalité. En effet, les États membres ne pourront réaliser seuls les objectifs visés par les mesures proposées. Compte tenu de l'ampleur de ces derniers, ce serait plutôt au niveau de l'UE qu'il conviendrait d'agir; une réglementation européenne spécifique, des actions transfrontalières et une coopération à l'échelon européen pourront assurer la cohérence et l'efficacité de la politique aux niveaux national, régional et local. En outre, les mesures proposées auraient une valeur ajoutée certaine comparée à des mesures prises exclusivement par les autorités nationales, régionales ou locales. Enfin, l'approche proposée constitue la manière la plus simple d'atteindre les objectifs visés tout en laissant la plus grande marge de décision possible au niveau national;

11. Dans la mesure où les autorités locales et régionales jouent un rôle important dans l'élaboration et la mise en œuvre de la politique de sécurité routière, il serait néanmoins souhaitable que la Commission précise de manière chiffrée quelle est la contribution particulière attendue de chacun des sept objectifs à la réalisation de l'objectif global annoncé de 50 % de morts en moins au cours de la prochaine décennie. De cette manière, il sera possible de clarifier dans une certaine mesure les efforts qui, le cas échéant, sont attendus des collectivités territoriales;

— Mise en œuvre des orientations politiques européennes pour la sécurité routière de 2011 à 2020

12. La Commission formule deux principes en ce qui concerne la mise en œuvre de ses orientations politiques:

- affermir l'engagement de toutes les parties concernées grâce à une gouvernance renforcée,
- poursuivre l'élaboration d'outils communs pour le suivi et l'évaluation de l'efficacité des politiques en matière de sécurité routière.

13. Le CdR note que la Commission souhaite améliorer le suivi grâce à la collecte et à l'analyse de données. Il souscrit à ce principe. À cet égard, nous remarquons que le système actuel de collecte des données (base de données CARE) se fonde exclusivement sur des données agrégées au niveau des États membres. La dimension régionale fait totalement défaut, alors que ces informations sont en principe facilement disponibles dans les États membres. Il serait particulièrement instructif pour les régions européennes de pouvoir se comparer aux résultats des régions proches ou comparables à l'étranger, comme les États membres peuvent déjà le faire entre eux. L'intégration de ces informations dans la base de données CARE pourrait être dès lors une plus-value importante et un incitant positif pour les autorités locales et régionales;

— Harmonisation du code de la route, de la signalisation routière, des marquages routiers et des directives en matière de projets d'infrastructures

14. Le CdR observe que les normes en matière de code de la route, de signalisation routière, de marquages routiers et de directives pour les projets d'infrastructures sont en pratique très différentes d'un État membre à l'autre. Dans le même temps, le trafic transfrontalier entre pays membres augmente d'année en année, aussi bien pour le transport des marchandises que pour celui des personnes à des fins économiques ou de loisir. Le CdR considère qu'harmoniser autant que possible les principes et les règles régissant la construction et l'équipement des routes dans les différents États membres permettrait de rendre l'environnement routier clair et visuellement familier à tout usager de la route, même si celui-ci provient d'un autre État membre, et serait dès lors bénéfique tant pour la sécurité routière que pour la libre circulation dans l'Union. Il y a lieu de veiller à ce que les meilleures pratiques actuelles jouent un rôle moteur dans cette démarche et de laisser une marge de manœuvre suffisante pour permettre un ancrage et une adaptation à la situation locale;

Recommandations

LE COMITÉ DES RÉGIONS,

15. souligne l'importance qu'il convient d'accorder à la question de la sécurité routière et souscrit aux principes sur lesquels s'appuie la Commission pour formuler ses orientations politiques pour la période 2011-2020:

- favoriser l'adoption des normes de sécurité routière les plus strictes dans toute l'Europe,
- promouvoir une approche intégrée de la sécurité routière;
- partager la responsabilité, conformément aux principes de subsidiarité et de proportionnalité;

16. se réjouit des résultats positifs du plan d'action précédent en faveur de la sécurité routière qui ont été mis en avant par l'évaluation ex post. Il souligne toutefois que le coût humain de notre réseau routier, plus de **30 000 tués par an** dans l'Union européenne, demeure **excessivement élevé**;

17. note que la Commission propose pour la période 2011-2020 **une réduction de 50 % du nombre de tués sur les routes**; est d'avis que cet objectif est raisonnable mais aussi ambitieux au vu de la baisse moyenne de 36 % enregistrée dans les États membres au cours de la période précédente (2001-2009);

18. se félicite des orientations politiques avancées par la Commission européenne en matière de sécurité routière et **soutient les sept objectifs** et les mesures associées qui sont proposés;

19. demande à la Commission de préciser quelle sera **la contribution attendue des différents objectifs/mesures** à la réalisation de l'objectif visé d'une réduction de 50 % du nombre de morts sur les routes d'ici 2020;

20. soutient l'idée d'**harmoniser les différentes définitions du concept de blessure grave** afin de mieux suivre et évaluer l'efficacité de la politique en matière de sécurité routière;

21. considère que, sur la base d'une définition commune des concepts de blessure grave et de blessure moins grave, il conviendrait de formuler ensuite un **objectif commun de réduction du nombre de blessures graves** similaire à l'objectif de réduction du nombre de décès;

22. insiste sur la nécessité de parvenir à un accord sur la **directive facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière**. Les amendes et les autres sanctions applicables aux règles de circulation sont peu convaincantes quand elles ne peuvent être perçues à travers les frontières internes de l'UE. Cette situation est par ailleurs une source de traitement discriminatoire étant donné que la possibilité d'imposer une amende ou une autre sanction à une infraction au code de la route dépend de la nationalité du contrevenant;

23. appelle également tous les États membres à mettre pleinement en œuvre la **directive concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières** et souscrit à l'avis de la Commission selon lequel des mesures s'imposent en vue de faire appliquer à toutes les infrastructures routières financées par l'Union européenne les principes mis en avant par cette directive, sans pour autant mettre à mal le principe de proportionnalité afin que les petits projets ne soient pas entravés par des complications administratives inutiles ou des exigences techniques excessives;

24. considère que de façon plus générale et sur la base des principes de **subsidiarité et de gouvernance à plusieurs niveaux**, les collectivités locales et régionales devraient d'une part formuler leur propre politique en matière de sécurité routière dans leur sphère de compétence et d'autre part participer aux mécanismes de gestion des initiatives dans ce domaine mis en place aux niveaux européen ou national;

25. estime qu'il y a lieu de s'efforcer d'**intégrer** les objectifs définis dans les orientations politiques pour la période 2011-2020 **dans tous les plans stratégiques en matière de transports et les projets qui y sont liés** aux niveaux européen, national, régional et local;

26. invite la Commission et les États membres à déployer les efforts nécessaires pour améliorer **la collecte et l'analyse des données sur les accidents**. Une meilleure compréhension des accidents de la route est cruciale pour optimiser l'élaboration des politiques et l'évaluation des progrès réalisés, surtout à l'échelon local et régional. Il conviendrait d'harmoniser davan-

tage la manière dont les données sont collectées et notifiées par les États membres, comme recommandé dans le cadre du projet de recherche de l'UE SafetyNet;

27. recommande à la Commission et aux États membres de compléter les systèmes actuels d'**enregistrement des accidents** avec les informations relatives au degré de gravité des blessures des victimes qui sont disponibles auprès des **services d'urgence** et des **hôpitaux**;

28. demande instamment à la Commission de faire en sorte de rendre davantage de **données accessibles aux niveaux local et régional**, au moyen notamment de la base de données CARE, afin de permettre aux collectivités territoriales de s'inspirer de régions comparables à l'étranger;

29. étant donné que dans de nombreux pays, les accidents de la route sont la principale cause des **accidents du travail**, il propose que la Commission invite dans son plan d'action les **employeurs** des secteurs public et privé à mettre en œuvre une politique favorable aux déplacements sûrs en tant qu'élément d'une culture de sécurité globale. Les questions de sécurité routière devraient bénéficier d'une plus grande attention dans les plans de mobilité existants ou à venir des employeurs publics et privés;

30. souligne l'importance d'inclure **l'éducation à la sécurité routière** dans les programmes de l'enseignement obligatoire et ce durant toute la période couverte par l'obligation scolaire dans l'ensemble des États membres;

31. recommande à la Commission d'accorder, par le biais des programmes-cadres de recherche, une attention constante à la recherche scientifique dans le domaine de la sécurité routière à l'échelon européen, et notamment aux thèmes suivants:

- les retombées positives potentielles de l'internalisation des coûts des accidents sur la sécurité routière,
- le suivi de l'impact des mesures prises dans les domaines de l'éducation, des infrastructures, de la technologie des véhicules et des contrôles routiers,
- l'ampleur de l'insuffisance de l'enregistrement des accidents de la route et les stratégies en vue d'améliorer cet enregistrement,
- l'étude des facteurs expliquant le degré de gravité des blessures contractées lors de certains accidents;

32. invite la Commission à élaborer, dans les limites de ses compétences, des initiatives en faveur de **l'harmonisation des codes de la route, de la signalisation routière et des marquages routiers** des États membres. Le CdR suggère que la Commission lance un débat public sur le sujet du présent avis en publiant un livre vert;

33. incite la Commission à mettre en place, en s'appuyant sur les programmes de recherche existants ou à venir, des initiatives visant à élaborer des recommandations et des codes de bonnes pratiques pour la construction et l'équipement d'infrastructures routières fondamentalement sûres, susceptibles de contribuer à l'amélioration et à l'harmonisation accrue des pratiques en matière de **conception d'infrastructures routières** dans les différents États membres. Ces recommandations pourront notamment porter sur la création de carrefours giratoires, de routes pénétrantes urbaines, de routes secondaires hors agglomération, de pistes cyclables et de passages piétons;

34. recommande à la Commission de prévoir dans son fonctionnement interne une structure adéquate pour suivre la mise en œuvre du plan d'action en matière de sécurité routière. Dans

ce cadre, il serait peut-être indiqué de créer une **agence pour la sécurité routière** ou de renforcer des instances existantes comme l'**Observatoire européen de la sécurité routière**;

Engagement

LE COMITÉ DES RÉGIONS,

35. attire l'attention sur la Charte européenne de la sécurité routière publiée par la Commission (<http://www.erscharter.eu/fr/node>), et demande aux collectivités territoriales européennes de signer individuellement la Charte, et de prendre des engagements concrets pour améliorer la sécurité des routes dans leurs zones propres.

Bruxelles, le 31 mars 2011.

*La présidente
du Comité des régions*
Mercedes BRESSO
