

Mardi 27 septembre 2011

77. insiste sur la nécessité d'une politique de concurrence active pour surveiller la tendance à la concentration dans ce secteur et les abus de position dominante;

78. demande à la Commission de présenter, d'ici à 2012, une stratégie intégrée sur le tourisme, dans la droite ligne et en complément de la stratégie actuelle et de son plan de mise en œuvre;

79. estime opportun de constituer au Parlement européen un groupe de travail technique consacré expressément au tourisme afin de suivre de près la mise en œuvre des actions proposées par la Commission et des suggestions du Parlement européen;

*

* *

80. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

Sécurité routière au niveau européen

P7_TA(2011)0408

Résolution du Parlement européen du 27 septembre 2011 sur la sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020 (2010/2235(INI))

(2013/C 56 E/06)

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 routière ⁽¹⁾,
- 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 partagée ⁽²⁾;

⁽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.

Mardi 27 septembre 2011

- vu sa résolution du 27 avril 2006 sur la sécurité routière: le système "eCall" pour tous ⁽¹⁾,
 - vu sa résolution du 18 janvier 2007 sur le troisième programme d'action européen pour la sécurité routière - bilan à mi-parcours ⁽²⁾,
 - vu sa résolution du 23 avril 2009 sur le plan d'action en faveur de systèmes de transport intelligents ⁽³⁾,
 - vu sa résolution du 23 avril 2009 sur un plan d'action sur la mobilité urbaine ⁽⁴⁾,
 - vu sa résolution du 18 mai 2010 sur les sanctions applicables en cas d'infraction grave à la réglementation sociale dans le transport routier ⁽⁵⁾,
 - vu sa résolution du 6 juillet 2010 sur un avenir durable pour les transports ⁽⁶⁾,
 - 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 296 E du 6.12.2006, p. 268.

⁽²⁾ JO C 244 E du 18.10.2007, p. 220.

⁽³⁾ JO C 184 E du 8.7.2010, p. 50.

⁽⁴⁾ JO C 184 E du 8.7.2010, p. 43.

⁽⁵⁾ JO C 161 E du 31.5.2011, p. 58.

⁽⁶⁾ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2010)0260.

Mardi 27 septembre 2011

- 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,
- Q. considérant que l'angle mort des poids lourds constitue un danger mortel tant pour les cyclistes que pour les piétons,
- R. 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,
- S. 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,
- T. considérant que les mesures européennes, nationales, régionales et locales doivent aller de pair,
- U. 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,
- V. 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,
- W. 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;

Mardi 27 septembre 2011

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;

Mardi 27 septembre 2011

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;

Mardi 27 septembre 2011

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;

Mardi 27 septembre 2011

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;

Mardi 27 septembre 2011

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 en deuxième lecture de la directive facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, qui représente une étape supplémentaire dans l'amélioration de la sécurité routière avec une valeur ajoutée européenne claire; attend avec intérêt le rapport de la Commission sur l'application de cette directive et de nouvelles propositions législatives en vue d'une application transfrontalière améliorée, incluant tous les États membres;

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 limite de 0 ‰, assortie d'une marge de tolérance réduite, 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;

Mardi 27 septembre 2011

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;

Mardi 27 septembre 2011

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;

Mardi 27 septembre 2011

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;

Mardi 27 septembre 2011

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;

Mardi 27 septembre 2011

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 (CE) n° 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;

Mardi 27 septembre 2011

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:

- de rendre obligatoire le transport de gilets de sécurité pour chacun des occupants du véhicule;
- 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.

Infrastructures de barrage dans les pays en développement

P7_TA(2011)0409

Résolution du Parlement européen du 27 septembre 2011 sur le financement du renforcement des infrastructures de barrage dans les pays en développement (2010/2270(INI))

(2013/C 56 E/07)

Le Parlement européen,

- vu sa résolution du 17 février 2011 sur la stratégie énergétique de la Banque mondiale pour les pays en développement ⁽¹⁾,
- vu le "rapport sur le développement dans le monde 2010: développement et changement climatique",
- vu le rapport 2011 du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE) et de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) intitulé "Integrated Assessment of Black Carbon and Tropospheric Ozone. Summary for Decision makers" (Évaluation intégrée du carbone noir et de l'ozone troposphérique: résumé pour les décideurs),
- vu le troisième rapport mondial des Nations unies sur la mise en valeur des ressources en eau, de 2009,
- vu le rapport 2008 du Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) et de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) intitulé "L'accès à l'énergie dans les pays en développement",

⁽¹⁾ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2011)0067.