

**Avis du Comité économique et social européen sur la «Communication de la Commission  
“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”»**

(COM(2003) 311 final)

(2004/C 80/21)

Le 2 juin 2003, la Commission européenne, conformément à l'article 262 du traité instituant la Communauté européenne, a décidé de consulter le Comité économique et social européen sur la communication susmentionnée.

La section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 24 novembre 2003 (rapporteur: M. Simons).

Le Comité économique et social européen, lors de sa 404<sup>e</sup> session plénière des 10 et 11 décembre 2003 (séance du 10 décembre), a adopté l'avis suivant par 112 voix pour et 2 abstentions.

## 1. Introduction

1.1. La communication de la Commission à l'examen donne un contenu à l'objectif fixé dans le livre blanc sur la sécurité routière en Europe visant à réduire de moitié le nombre de tués à l'horizon 2010.

1.2. Les objectifs du programme d'action de la Commission sont les suivants:

- inciter les usagers à un meilleur comportement;
- rendre les véhicules plus sûrs;
- améliorer les infrastructures routières.

1.3. Dans son programme, la Commission donne un aperçu des mesures concrètes envisagées, allant de l'élaboration de guides techniques à la collecte et à l'analyse des données relatives aux accidents. Le Comité ne citera ici à titre d'exemple que les mesures pour lesquelles il a été saisi d'une demande d'avis ou le sera prochainement:

- rapprochement des législations des États membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes <sup>(1)</sup>,
- formation des conducteurs professionnels de marchandises ou de voyageurs par route <sup>(2)</sup>,
- exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen <sup>(3)</sup>,

- technologies de l'information et des communications pour les véhicules sûrs et intelligents <sup>(4)</sup> (TEN/164) (travaux en cours),
- contrôles routiers <sup>(5)</sup> (TEN/166) (travaux en cours),
- permis de conduire <sup>(6)</sup> (TEN/167) (travaux en cours),
- les sièges, leurs ancrages et les appuis-tête des véhicules à moteur <sup>(7)</sup> (INT/198) (travaux en cours),
- ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur <sup>(8)</sup> (INT/199) (travaux en cours),
- ceintures de sécurité et systèmes de retenue des véhicules à moteur <sup>(9)</sup> (INT/200) (travaux en cours).

1.4. Enfin, la Commission propose à tous ceux qui sont détenteurs d'une parcelle d'autorité, d'un pouvoir de décision, d'un pouvoir économique ou social ou d'un mandat de représentation d'adhérer à une charte européenne sur la sécurité routière. Outre le respect de principes universels, chaque signataire s'engagerait à mettre en œuvre des actions spécifiques. Les engagements ainsi pris seraient rendus publics et leur respect ferait l'objet d'un suivi.

## 2. Observations générales

2.1. Le Comité considère qu'il ne peut rendre à ce stade qu'un avis succinct esquissant le cadre dans lequel doivent se dérouler les actions concrètes. Dès que la Commission présentera des propositions plus détaillées pour la réalisation des objectifs fixés, le Comité fera bien sûr part de son opinion à leur sujet.

<sup>(1)</sup> COM(2000) 815 final — 2000/0315 (COD) — JO C 260 du 17.9.2001, p. 30.

<sup>(2)</sup> COM(2001) 56 final — 2001/0033 (COD) — JO C 260 du 17.9.2001, p. 90.

<sup>(3)</sup> COM(2002) 769 final — 2002/0309 (COD) — JO C 260 du 17.9.2003, p. 26.

<sup>(4)</sup> COM(2003) 542 final.

<sup>(5)</sup> COM(2003) 628 final.

<sup>(6)</sup> COM(2003) 621 final.

<sup>(7)</sup> COM(2003) 361 final — 2003/0128 (COD).

<sup>(8)</sup> COM(2003) 362 final — 2003/0136 (COD).

<sup>(9)</sup> COM(2003) 363 final — 2003/0130 (COD).

2.2. De l'avis du Comité, le programme d'action de la Commission constitue un signal politique fort aux États membres destiné à les inciter à faire des efforts afin de réaliser les objectifs du programme, en dépit des éventuelles imperfections de ce dernier. La résolution du Conseil du 5 juin dernier montre que ce signal a été compris. Il ne reste plus dès lors qu'à passer aux actes.

2.3. Le Comité, tout en souscrivant pleinement à l'objectif affiché par la Commission consistant à réduire le nombre de tués sur les routes, souhaite formuler un certain nombre d'observations afin que le programme d'action soit encore plus praticable.

2.4. C'est ainsi que le Comité, par exemple, aurait souhaité que la Commission fasse référence à ses avis de 1997 <sup>(1)</sup> et 2000 <sup>(2)</sup> et surtout qu'elle procède à une évaluation du deuxième programme communautaire en matière de sécurité routière. Le Comité estime important de tirer les leçons du passé.

2.5. Le Comité juge plutôt ambitieux l'objectif de la Commission consistant à réduire de moitié, par rapport à 2000, le nombre de décès dus aux accidents de la route à l'horizon 2010. Il estime d'ailleurs que ce but, en soi, est réalisable, mais qu'il serait préférable de recourir à un objectif concret, tel que «20 000 morts de moins en 2010», plutôt qu'à un terme vague et sans contexte, en l'occurrence «la moitié».

2.6. Le Comité soutient l'approche de la Commission — à savoir un plan d'action ciblé appliquant de façon rigoureuse le principe de subsidiarité, de sorte que tous les intéressés aux différents niveaux de responsabilité disposent d'un cadre d'action clairement défini — laquelle a pour but d'éviter que les États membres n'invoquent le principe de subsidiarité pour ne pas mettre en œuvre certaines des mesures proposées ou ne le faire que de manière insuffisante.

2.7. Toutefois, l'objectif mentionné au paragraphe 2.4 a été formulé en 2001, c'est-à-dire avant que les décisions concernant l'élargissement de l'Union européenne n'aient été prises. Le Comité estime par conséquent que la Commission doit, d'ici 2005, prévoir un bilan à mi-parcours et formuler de nouvelles propositions; en effet, dans les pays en voie d'adhésion, le nombre de tués sur les routes chaque année atteint les 12 000 et de plus amples efforts conjoints permettraient de réduire sensiblement ce chiffre.

2.8. Selon la Commission, un certain nombre de mesures sont nécessaires à la réalisation de l'objectif fixé. Ces mesures vont de l'incitation des usagers à un meilleur comportement à une amélioration des infrastructures routières, notamment par la suppression des «points noirs», en passant par la nécessité de rendre les véhicules plus sûrs. Compte tenu du fait que la grosse majorité des accidents sont dus à des erreurs humaines, le Comité estime qu'il convient d'accorder une attention toute particulière au respect des dispositions existantes concernant directement l'utilisateur.

2.9. Le Comité est d'avis que la proposition de la Commission relative à la signature d'une charte européenne introduisant des actions spécifiques aura davantage de poids si l'UE apporte l'une ou l'autre forme de soutien à ces actions spécifiques.

### 3. Observations particulières

3.1. Le Comité estime avec la Commission que les États membres sont beaucoup trop réticents quant aux mesures à prendre au niveau communautaire en matière de sécurité routière. Cela est certainement regrettable eu égard à la gravité du problème et à la trop grande dispersion des responsabilités concernant les différents aspects de la sécurité routière. La Commission prend comme exemple le dossier de l'harmonisation de l'alcoolémie maximale, un sujet qui est en discussion depuis 12 ans déjà. Et cela alors qu'une enquête effectuée par la Commission montre que l'alcool joue un rôle dans 25 % des accidents mortels. En outre, on constate une augmentation du nombre d'accidents liés à la consommation de drogue.

3.2. Dans son avis de 2001 <sup>(2)</sup>, le Comité plaidait en faveur d'une harmonisation des contrôles d'alcoolémie et de drogue dans l'UE afin d'améliorer la sécurité routière. Le Comité invite à nouveau la Commission à ne pas ménager ses efforts à cet égard, notamment en insistant auprès du Conseil afin que les décisions qui s'imposent soient prises.

3.3. Comme le Comité, au paragraphe 3.9, attire l'attention sur les quatre causes de 37,5 % des accidents mortels, pour lesquelles des mesures ciblées pourraient donc donner de bons résultats, la Commission devrait également indiquer des priorités. En outre, le Comité estime que la rentabilité est un principe important et que toutes les mesures à mettre en œuvre, reprises dans la communication de la Commission, devraient faire l'objet d'une analyse coûts-bénéfices.

3.4. Le Comité estime que l'analyse détaillée des accidents est importante afin de déterminer les mesures à prendre. Il préconise à cet égard de dresser une liste des causes des accidents, ce qui permettrait de mieux comprendre la situation. En outre, le Comité souhaite souligner que l'effet de certaines mesures ou du contrôle de certaines mesures pourrait être amélioré si l'on parvenait à harmoniser dans l'ensemble des États membres des dispositions telles que les limites de vitesse, l'alcoolémie maximale, les politiques de sanctions, etc.

<sup>(1)</sup> JO C 73 du 9.3.1998, p. 66.

<sup>(2)</sup> JO C 14 du 16.1.2001, p. 30.

<sup>(3)</sup> JO C 14 du 16.1.2001, p. 30.

3.5. Le Comité se félicite des mesures proposées par la Commission en ce qui concerne le plan d'action, mesures qui vont de l'harmonisation des contrôles à un effort permanent en matière d'éducation et d'information des usagers, en passant par la mise en place d'un permis à points. En particulier, le Comité souhaite souligner l'importance, d'une part, d'une bonne formation initiale des conducteurs et, d'autre part, de cours complémentaires pour tous les conducteurs, quel que soit leur âge, dans le cadre d'une «formation continue». En outre, le Comité attire l'attention sur un aspect qu'il estime laissé dans l'ombre, à savoir les conducteurs agressifs. Il conviendra de prêter davantage d'attention à ce groupe d'usagers dans le cadre d'un programme de sécurité routière. Il va de soi qu'il y a lieu de tirer parti, autant que faire se peut, du progrès technique dans la conception des véhicules et de l'information des consommateurs par le biais du programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures (EuroNCAP).

3.6. Du point de vue technique, il serait souhaitable d'installer des signaux d'avertissements sur tous les véhicules qui n'en sont pas encore équipés. Sans vouloir être exhaustif, il pourrait s'agir, dans le cas des voitures particulières, de signaux visuels ou sonores lorsque le conducteur ou les passagers, y compris ceux assis à l'arrière, n'ont pas attaché leur ceinture de sécurité, ou encore en cas de dépassement de la vitesse autorisée ou de pression insuffisante des pneus. En ce qui concerne les poids lourds, le Comité suggère l'utilisation de bandes réfléchissantes pour leur balisage latéral et arrière.

3.7. Outre les aspects liés au comportement et les aspects proprement liés aux véhicules mentionnés ci-dessus, le Comité estime qu'il y a lieu d'accorder une plus grande attention à la sécurité routière (à titre d'exemple: prévention et dépistage des «points noirs», harmonisation de la signalisation routière) lors de la mise en place et de l'amélioration des infrastructures matérielles dans les États membres. L'on pourrait établir, toujours dans la perspective d'une meilleure compréhension du phénomène, des cartes des accidents mortels sur lesquelles seraient indiqués notamment les «points noirs», assorties d'une analyse des causes des accidents survenus. L'on pourrait ensuite comparer cette carte avec la charte européenne sur la sécurité routière afin de prendre les mesures nécessaires. À titre complémentaire, l'on pourrait diffuser des informations concernant les initiatives couronnées de succès, comme par exemple les campagnes «Bob» en Belgique («Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas»). Le Comité souhaite en outre attirer l'attention sur l'excellent travail fourni par l'organisation «Euro-Rap»<sup>(1)</sup> pour réduire le nombre de victimes. Cette organisation publie une carte routière de différents pays européens, indiquant le niveau de risque encouru sur les différentes routes. Cette carte est basée sur le nombre d'accidents.

3.8. La Commission insiste fortement sur les mesures prises — ou en cours d'élaboration — dans le domaine du transport professionnel de marchandises et de passagers. En soi, il s'agit de mesures qui vont dans le sens d'une amélioration de la sécurité de l'usager; en effet, les chauffeurs routiers, par définition, prennent plus souvent le volant et ont dès lors davantage de probabilités d'être impliqués dans des accidents. Les enquêtes sur les causes des accidents sont — et c'est

regrettable — encore insuffisantes. Le Comité se réjouit dès lors que l'analyse des données relatives aux accidents de la route sera l'une des tâches principales du futur Observatoire européen de la sécurité routière.

3.9. Le Comité souhaite faire remarquer que sur les 40 000 accidents mortels, environ 15 000 sont dus à la consommation d'alcool, à des excès de vitesse ou au non-port de la ceinture de sécurité, voire à une combinaison de ces différents facteurs. Sur le plan de l'efficacité, des mesures ciblées, accompagnées de campagnes d'information complémentaires sur les «points noirs» devraient, de l'avis du Comité, permettre une amélioration de la situation.

3.10. De plus, le Comité attire l'attention sur le fait qu'en ce qui concerne l'objectif de la Commission — réduire de moitié de nombre de tués d'ici 2010 — les «gains» devront être enregistrés dans des pays où il reste fort à faire en matière de sécurité routière. C'est dans les pays qui ont déjà obtenu de bons résultats qu'il sera le plus difficile d'améliorer sensiblement la situation, ce qui n'implique nullement, bien entendu, qu'il ne faille plus y rien faire.

3.11. La Commission propose la création en son sein d'un Observatoire européen de la sécurité routière. Le Comité accueille favorablement cette proposition, mais à la condition expresse que cet observatoire soit indépendant de la Commission et soit doté d'un budget suffisant.

3.12. Le Comité entend souligner que l'utilisation du téléphone mobile en voiture constitue toujours un danger pour la sécurité routière si elle s'effectue sans un dispositif «mains libres». Aussi souhaite-t-il insister sur la nécessité de contrôles adéquats en la matière.

3.13. Le Comité préconise l'ajout, dans la version néerlandaise du titre de la communication de la Commission, des mots «in het wegverkeer» après les mots «verkeersslachtoffers», afin de bien spécifier qu'il s'agit de «victimes de la route» et non de victimes du trafic aérien, maritime ou fluvial (concerne uniquement la version néerlandaise).

#### 4. Résumé et conclusions

4.1. Le Comité accueille très favorablement le programme d'action européen pour la sécurité routière. Il formule cependant un certain nombre d'observations critiques destinées à rendre le programme d'action encore plus praticable.

4.2. Le Comité déplore que la Commission n'ait pas cru bon de procéder à une évaluation du deuxième programme en matière de sécurité routière, afin de pouvoir tirer les enseignements des expériences acquises au moment de l'élaboration du troisième programme. Le Comité regrette à cet égard l'absence d'objectifs et de priorités concrets.

(1) European Road Assessment Programme (Programme européen d'évaluation des routes).

4.3. L'adhésion de dix nouveaux pays à l'Union européenne en 2004 conduit le Comité à penser qu'il y aura lieu d'effectuer un bilan intermédiaire en 2006, assorti de propositions de mesures complémentaires.

4.4. De l'avis du Comité, la charte européenne sur la sécurité routière proposée par la Commission aura davantage de chances de réussite si les mesures qu'elle comporte vont de pair avec une forme ou une autre d'aide communautaire.

4.5. Le Comité souligne que les «gains» devront être enregistrés surtout dans les pays où l'effet des mesures mises en œuvre jusqu'ici est encore insuffisant. Il estime que dans les pays où des progrès réels ont été enregistrés ces dernières années, les

«gains» pourraient être limités, ce qui ne veut bien sûr pas dire qu'il ne faut rien faire.

4.6. En ce qui concerne les mesures concrètes, la Commission préconise d'élaborer des cartes des «accidents mortels» et d'analyser les «points noirs» et le nombre d'accidents qui se sont produits à ces endroits. Le tout dans le but de prendre des mesures ciblées.

4.7. Le Comité accueille favorablement la proposition de la Commission concernant la création d'un Observatoire européen de la sécurité routière, sous réserve que ce dernier soit indépendant et qu'il soit doté d'un budget suffisant. À cet égard, il part du principe que l'observatoire utilisera les connaissances des organisations existantes, telles qu'Euro-Rap.

Bruxelles, le 10 décembre 2003.

*Le Président*

*du Comité économique et social européen*

Roger BRIESCH

---