

COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

3^{ème} CONFÉRENCE INTERPARLEMENTAIRE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Une politique européenne pour la sécurité routière

LISBONNE, 29 et 30 SEPTEMBRE 2008

Conclusions

Les deux grandes préoccupations manifestées par les parlementaires qui sont intervenus dans le débat sont les suivantes :

- 1) Le développement et le renforcement des politiques de sécurité routière et l'importance de leur harmonisation dans l'espace européen ;
- 2) La poursuite de l'objectif fixé par la Commission européenne en 2001, de réduire de moitié le nombre d'accidents mortels, à l'horizon 2010.

1^{er} PANEL -- CIRCULATION, FORMATION ET CERTIFICATION

Le débat autour du thème de ce panel a fait ressortir les principales causes du problème de la sinistralité :

- L'excès de vitesse ;
- Le défaut de port de ceinture de sécurité ;
- La conduite sous l'emprise de l'alcool, de drogues et de médicaments provoquant la somnolence ;
- La conduite des jeunes : mauvaise préparation et méconnaissance de leurs propres capacités de conduite, conduite dangereuse et/ou sportive, excès de vitesse, conduite sous l'emprise de l'alcool ;
- Le problème de la sécurité dans le transport collectif des enfants ;
- Les véhicules anciens et présentant des problèmes de sécurité ;
- La mauvaise qualité de la construction et de l'entretien des infrastructures ;
- La mauvaise signalisation : panneaux mal placés ou inexistants, marquages au sol inadaptés ;

COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

- L'absence d'audits de sécurité routière ;
- La saturation du parc automobile et l'augmentation du trafic dans les grandes villes.

Plusieurs solutions à ces causes ont été proposées :

- Mise en place d'un enseignement de la conduite plus rigoureux, plus exigeant et échelonné ;
- Introduction de l'enseignement des règles de la route et de la sécurité routière dans les programmes scolaires, aux niveaux élémentaire et secondaire ;
- Généralisation du permis à points ;
- Adoption de mesures plus sévères pour les cas de violation des règles du code de la route, surtout dans les cas de conduite sous l'emprise de l'alcool et de stupéfiants ;
- Augmentation de la sécurité des véhicules, par des incitations à l'achat de véhicules plus sûrs et la mise à la casse des vieilles voitures, afin de renouveler un parc automobile plus sûr qui tire parti des avancées technologiques ;
- Augmentation du contrôle de la sécurité des véhicules et de la violation du code de la route, en particulier de la conduite sous l'emprise de l'alcool et de stupéfiants ;
- Augmentation de la sécurité des véhicules de transport collectif des enfants ;
- Amélioration des infrastructures ;
- Harmonisation dans tous les pays de l'espace européen des panneaux de signalisation routière, des limites de vitesse, des taux d'alcoolémie et des systèmes d'enseignement de la conduite ;
- Promotion de campagnes de sensibilisation dans les médias et sur internet (sur les sites des ministères concernés) pour la réduction de la sinistralité le changement des comportements de conduite dangereuse ;
- Développement de l'utilisation de modes de transport alternatifs ;
- Consignation de l'obligation d'audits routiers, réalisés par des organismes indépendants et des experts dans différents domaines.

COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

L'impact économique et financier du manque de sécurité routière a également été abordé. Il entraîne non seulement des coûts élevés pour les systèmes de santé et de protection sociale, mais il impacte aussi le PIB de chaque pays.

2^{ème} PANEL – AUDITS, CONTRÔLE ET TRANSPORT DE MARCHANDISES

Ce second panel de la conférence a porté sur les questions suivantes :

- La consommation d'alcool par les conducteurs professionnels ;
- Le contrôle du chargement transporté, des itinéraires et des horaires de travail ;
- L'augmentation du trafic routier qui aggrave les problèmes de circulation, surtout sur les réseaux secondaires ;
- Les règles d'exercice de l'activité des conducteurs de véhicules de transport de marchandises.

Les propositions suivantes ont été avancées à propos de ces questions :

- Créer des mécanismes d'immobilisation sur les véhicules lorsque le conducteur est en état alcoolique ;
- Augmenter le contrôle des transports de marchandises ;
- Encourager la multimodalité, en développant le transport de marchandises par voies ferroviaire, maritime et fluviale ;
- Adopter un modèle de permis européen pour les conducteurs de transports routiers de marchandises, de manière à harmoniser des règles qui permettent la mobilité des marchandises en toute sécurité, mais sans fausser la concurrence.

Conclusion finale :

Tous les parlementaires présents partagent le même sentiment de nécessité urgente de poursuivre le travail politique visant à harmoniser les concepts, les règles et les procédures de contrôle, de manière à définir une politique européenne de sécurité routière, tout en rappelant l'importance d'atteindre l'objectif, à l'horizon 2010, de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes européennes, par rapport à 2001.

Palais de São Bento, Lisbonne, le 29 septembre 2008