



TRANSPORTS ROUTIERS: NORMES DE TRAFIC ET DE SÉCURITÉ

L'Union européenne s'est donné pour objectif la création d'un espace européen de la sécurité routière au cours de la décennie 2010-2020. La compétence en la matière est surtout nationale. L'Union européenne focalise donc ses mesures sur l'état technique des véhicules, le transport de marchandises dangereuses et la sécurité des voiries.

BASE JURIDIQUE ET OBJECTIFS

Le titre VI du traité de Lisbonne et, en particulier, l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (traité FUE) constituent la base juridique applicable à la création de cet espace européen de la sécurité routière, dont l'objectif est d'améliorer la sécurité routière et de contribuer à une mobilité durable. En 2010, l'Union européenne a renouvelé son engagement d'améliorer la sécurité routière en fixant un objectif de réduction des décès sur la route de 50 % d'ici à 2020, par rapport aux niveaux de 2010. Afin d'atteindre l'objectif de la stratégie Europe 2020, une réduction annuelle de 6,7 % sur toute la période 2010-2020 était nécessaire. Cependant, depuis 2010, le nombre de décès sur la route dans l'UE-28 a diminué de 19 %, soit une réduction annuelle moyenne de seulement 3,4 %. Par conséquent, si l'Union européenne veut garder l'espoir d'atteindre son objectif, le nombre de décès sur la route doit désormais diminuer de 11,4 % par an entre 2017 et 2020. Selon le [rapport 2018](#) du Conseil européen pour la sécurité des transports, l'année 2017 a vu 25 249 décès sur les routes européennes (soit 477 de moins qu'en 2016, ce qui représente une baisse de seulement 2 %).

RÉSULTATS

A. Généralités

En juin 2003, la Commission publiait le troisième programme d'action européen pour la sécurité routière, pour la période 2003-2010, visant à réduire de moitié le nombre de décès sur la route dans les États membres avant la fin 2010. Même si cet objectif n'a pas été atteint dans le délai prévu, l'exécutif a, en se fondant sur la baisse du nombre de victimes d'accidents de la route, dressé un bilan positif lors de la publication, le 20 juillet 2010, de sa communication intitulée «[Vers un espace européen de la sécurité routière: orientations politiques européennes pour la sécurité routière de 2011 à 2020](#)» [[COM\(2010\)0389](#)].



Dans son livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» [[COM\(2011\)0144](#)], publié le 28 mars 2011, la Commission a repoussé l'échéance pour la réduction de moitié du nombre de victimes de la route à 2020. Elle a également fixé à 2050 l'échéance pour se rapprocher de l'objectif «zéro décès». Dans ses orientations politiques, la Commission définit également sept objectifs au titre desquels elle envisage d'adopter des mesures nationales et européennes, dans le respect des principes de partage des responsabilités et de subsidiarité. Ces objectifs sont notamment les suivants: améliorer l'éducation et la formation des usagers de la route ainsi que le contrôle de l'application de la réglementation en matière de sécurité routière; améliorer la sécurité des infrastructures routières et des véhicules; promouvoir l'utilisation des systèmes de transport intelligents, par exemple grâce au système d'appel d'urgence à bord eCall; améliorer les services d'urgence et la prise en charge des blessés; protéger les usagers vulnérables tels que les piétons et les cyclistes.

B. État technique des véhicules

En 2014, l'Union européenne a adopté un nouveau train de mesures législatives, connu sous le nom de paquet «contrôle technique». Ce paquet se compose de trois directives, à savoir la [directive 2014/45/UE](#) relative au contrôle technique périodique des véhicules, la [directive 2014/47/UE](#) relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires et la [directive 2014/46/UE](#) relative aux documents d'immatriculation des véhicules.

En ce qui concerne l'obligation des ceintures de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes, la [directive 2003/20/CE](#) du 8 avril 2003 prévoit l'utilisation obligatoire de dispositifs de retenue pour enfants et de ceintures de sécurité pour tous les occupants assis dans les autobus et autocars qui en sont équipés (avec des exemptions pour le transport local en zone urbaine).

La [directive 92/6/CEE](#) du 10 février 1992 prévoit l'obligation d'installer des limiteurs de vitesse sur les véhicules à moteur de plus de 3,5 tonnes. La [directive 2002/85/CE](#) du 5 novembre 2002 étend l'obligation d'utiliser un limiteur de vitesse à tous les véhicules de plus de huit sièges (sans compter le conducteur) destinés au transport de passagers ou de marchandises et dont le poids est compris entre 3,5 et 12 tonnes.

En ce qui concerne les systèmes de sécurité active, le [règlement \(CE\) no 78/2009](#) du 14 janvier 2009 relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard de la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route prévoit certaines exigences pour la construction et le fonctionnement des systèmes de protection frontale en cas de collision par l'avant d'un véhicule. Il prévoit la possibilité que la technologie permettant d'éviter la collision avec les cyclistes et les piétons ne soit pas soumise à ces exigences. Il prévoit aussi l'installation d'un système d'assistance au freinage (BAS) réceptionné.

Enfin, la sécurité des usagers de la route a été améliorée en réduisant «l'angle mort». La [directive 2003/97/CE](#) du 10 novembre 2003 prescrit, pour les poids lourds neufs mis en circulation dans l'UE, des rétroviseurs supplémentaires «anti-angle mort» (rétroviseurs «grand angle», «d'accostage» et antéviseurs). La [directive 2007/38/CE](#) du 11 juillet 2007 prévoit que le parc existant soit également équipé de



tels dispositifs. Le [règlement \(CE\) no 661/2009](#) du 13 juillet 2009 abrogeant la [directive 2003/97/CE](#) a pris effet le 1^{er} novembre 2014, rendant obligatoire la présence de tels types de rétroviseurs dans les véhicules immatriculés en dehors de l'Union. En 2011, la Commission a fait réaliser une étude sur les accidents dus à l'angle mort et a présenté, en juin 2012, son rapport sur la mise en œuvre de la [directive 2007/38/CE](#), qui soulignait notamment que les accidents impliquant un poids lourd faisaient plus de 1 200 victimes par an et qu'il était donc nécessaire de poursuivre les efforts de prévention de ce type d'accidents.

C. Transport de marchandises dangereuses

La [directive 94/55/CE](#) du 21 novembre 1994 étendait les règles prévues par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) au champ du trafic intérieur. Elle a été abrogée par la [directive 2008/68/CE](#) du 24 septembre 2008, qui établit un régime commun pour tous les volets du transport intérieur de marchandises dangereuses au sein de l'Union (pas seulement par route, mais également par chemin de fer et par voie navigable). La [directive 2012/45/UE](#) de la Commission du 3 décembre 2012 en a actualisé le contenu, conformément à la dernière version de l'accord ADR (qui est mis à jour tous les deux ans). L'ADR a été récemment modifié par la [décision \(UE\) 2018/1485](#) du Conseil.

D. Systèmes de transport intelligents (STI) et initiative eSafety

La Commission a lancé, le 16 décembre 2008, un plan d'action pour le déploiement de STI dans le domaine du transport routier. Ce plan d'action se fonde sur une série d'initiatives (par exemple, l'initiative eSafety, lancée en 2006) et définit des actions prioritaires. Dans la même perspective, la [directive 2010/40/UE](#) du 7 juillet 2010 relative aux STI dans le transport routier vise à assurer le déploiement coordonné et cohérent de STI interopérables dans l'Union. Ces systèmes comprennent par exemple l'adaptation automatique de la vitesse, les équipements de tenue de route, les appareils avertisseurs de collision ou les systèmes automatiques d'appel d'urgence en cas d'accident. L'eSafety Forum, créé par la Commission en 2003 et renommé iMobility depuis 2011, est un pôle d'échanges pour toutes les parties concernées par la sécurité routière qui a pour objet de favoriser et de contrôler le respect des recommandations en matière d'eSafety et de soutenir le déploiement et l'utilisation des systèmes de sécurité automobile.

À la suite de la [décision no 585/2014/UE](#) du Parlement européen et du Conseil concernant le déploiement du service eCall interopérable dans toute l'Union européenne, les États membres doivent avoir mis en place l'infrastructure des centres de réception des appels d'urgence (PSAP) requise pour traiter les appels eCall au plus tard le 1^{er} octobre 2017.

En novembre 2016, la Commission a publié une communication intitulée «Une stratégie européenne relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs, jalon d'une mobilité coopérative, connectée et automatisée» [[COM\(2016\)0766](#)]. En réponse à cette communication, la commission des transports et du tourisme (TRAN) du Parlement a rédigé un [rapport d'initiative](#) sur le sujet, adopté en plénière le 13 mars 2018. En mars 2019, la Commission a présenté un règlement délégué complétant la directive 2010/40/UE [[C\(2019\)1789](#)]. Un mois plus tard, une résolution



du Parlement s'opposant au règlement a été rejetée. Le processus de décision est en cours [[2019/2651\(DEA\)](#)].

E. Sécurité des infrastructures routières

La [directive 2004/54/CE](#) du 29 avril 2004 fixe les normes de sécurité minimales pour les tunnels du réseau routier transeuropéen. Elle prévoit que tous les tunnels d'une longueur supérieure à 500 mètres, qu'ils soient en service, en construction ou à l'étude, soient soumis aux dispositions de sécurité harmonisées. En raison des accidents les plus fréquents, tels que les incendies, ces dispositions concernent les aspects organisationnels, structureaux, techniques et opérationnels des tunnels. La [directive 2008/96/CE](#) du 19 novembre 2008 sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières vise à garantir que la sécurité routière soit prise en compte, sous la forme d'une évaluation des incidences, à toutes les étapes de construction, d'exploitation ou de modification substantielle des routes. À cette fin, la directive prévoit des audits de sécurité systématiques d'un projet d'infrastructure routière. Elle établit également des dispositions pour les inspections de sécurité sur les routes en exploitation et le recensement des tronçons routiers à forte concentration d'accidents. En 2018, la Commission a présenté sa proposition [[COM\(2018\)0274](#)] visant à modifier la directive afin de réduire le nombre de tués et de blessés graves sur les réseaux routiers de l'UE en améliorant les performances en matière de sécurité des infrastructures routières. Le Parlement a arrêté sa position en première lecture en avril 2019 et le processus de codécision est en cours [[2018/0129\(COD\)](#)].

F. Statistiques et prévention des accidents dus à l'alcool au volant

La banque de données CARE sur les accidents corporels de la circulation routière a été créée à la suite de la [décision 93/704/CE du Conseil](#) et a pour fonction de regrouper les données des fichiers statistiques nationaux et d'en assurer la diffusion par l'intermédiaire de l'Observatoire européen de la sécurité routière (ERSO). Au titre de la politique de l'Union visant à améliorer le comportement au volant, la Commission prévoit que les États membres doivent adopter un système de dépistage aléatoire par analyse de l'air expiré et impose le respect de valeurs maximales d'alcool dans le sang. La conduite en état d'ivresse fait l'objet de contrôles aléatoires au moyen d'éthylomètres ([recommandations 2001/115](#) du 17 janvier 2001 et [2004/345/CE](#) du 17 avril 2004 de la Commission). En vue de renforcer la sécurité routière, la Commission a instauré un code harmonisé des dispositifs d'éthylotest antidémarrage, que plusieurs États membres ont adopté (voir [directive \(UE\) 2015/653](#) du 24 avril 2015 modifiant la [directive 2006/126/CE](#) relative au permis de conduire).

G. Répression transfrontalière des infractions à la sécurité routière

La [directive \(UE\) 2015/413](#) du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière a été adoptée sur la base de l'article 91, paragraphe 1, point c), du traité FUE (titre VI «Les transports»). Cette directive remplace la [directive 2011/82/UE](#) (annulée par la Cour de justice de l'Union européenne dans son arrêt du 6 mai 2014). L'objectif reste le même: mettre fin à l'anonymat des conducteurs non-résidents et poursuivre les infractions routières commises dans un État membre autre que celui où le véhicule en cause a été immatriculé. Les États membres pourraient accéder aux données



nationales d'immatriculation des véhicules de chacun d'entre eux grâce à une procédure d'échange d'informations entre points de contacts nationaux. En pratique, il reviendrait à l'État membre où l'infraction a été commise de décider d'engager ou non des poursuites. L'auteur présumé d'une infraction pourrait ainsi être informé, par une lettre-type, des détails de l'infraction, du montant de la pénalité financière dont il doit s'acquitter, des procédures de paiement ainsi que des voies de recours. Tout en assurant la protection des données à caractère personnel, la directive garantit l'application cohérente des sanctions à l'égard de conducteurs non-résidents pour les infractions majeures.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN

Le Parlement a insisté sur l'importance de la sécurité routière dans de nombreuses résolutions. En s'exprimant en faveur du troisième programme d'action de la Commission (2003-2010) en 2005, il avait déjà demandé l'élaboration d'un plan à long terme, au-delà de 2010, qui définisse des mesures visant à prévenir tous les accidents mortels («vision zéro») [[P6_TA\(2005\)0366](#)]. Dans sa résolution sur la sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020 [[P7_TA\(2011\)0408](#)], le Parlement a de nouveau demandé à la Commission de fixer comme objectif à long terme d'éviter toute victime de la route, mais il a relié cet objectif à l'utilisation systématique de la technologie dans les véhicules routiers et au développement de réseaux de STI de qualité. Dans sa résolution sur un avenir durable pour les transports [[P7_TA\(2010\)0260](#)], le Parlement a en outre invité la Commission à présenter une étude sur les meilleures pratiques des États membres en ce qui concerne les effets des limiteurs de vitesse et s'inquiétait de la sécurité des travailleurs du secteur des transports. Le Parlement préconisait également une définition uniforme des notions de sécurité routière pour améliorer la recherche sur les accidents en garantissant ainsi la comparabilité des résultats. Le document de travail sur les victimes de blessures graves sur les routes, publié par la Commission le 19 mars 2013, répond en partie à la demande du Parlement d'étendre la portée de la stratégie dans le domaine des accidents de la route. Ce document énonce, entre autres, l'objectif de réduire à l'échelon de l'Union le nombre de victimes de blessures graves (pour la période 2015-2020) et signale qu'un système de définition des blessures graves est opérationnel dans l'ensemble de l'Union depuis 2012. La commission des transports et du tourisme, en collaboration avec la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs, a soumis un rapport d'initiative intitulé «Sauver des vies: renforcer la sécurité des véhicules dans l'Union», adopté en tant que résolution du Parlement européen le 14 novembre 2017. Ce rapport s'appuyait sur le rapport de la Commission du même nom [[COM\(2016\)0787](#)].

Le 11 mars 2014, le Parlement a adopté une position en première lecture concernant l'ensemble de normes communes minimales pour les contrôles techniques périodiques des véhicules, les documents d'immatriculation et les contrôles routiers des véhicules utilitaires. Le texte final ([directive 2014/45/UE](#)) a contribué à améliorer la sécurité routière et la reconnaissance transfrontière du certificat de contrôle technique. Le 27 février 2017, la commission TRAN a examiné le travail de la Commission sur le contrôle technique des véhicules à moteur, et le 20 juin 2017, elle a examiné le



rapport de la Commission [[COM\(2017\)0099](#)] sur l'application de la [directive 2000/30/CE](#) relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté — période de rapport 2013-2014. Les discussions de la commission TRAN ont porté essentiellement sur la fraude au tachygraphe et la manipulation des relevés kilométriques, lesquels représentent un risque énorme pour la sécurité et nuisent gravement aux droits des consommateurs. La Commission a indiqué qu'elle étudiait les solutions possibles d'enregistrement des compteurs kilométriques, et qu'elle se penchait également sur la question du droit pénal et de l'échange transfrontière d'informations. Dans l'intervalle, le Parlement a adopté le 31 mai 2018 un rapport d'initiative législative intitulé «[Manipulation du compteur kilométrique dans les véhicules à moteur: révision du cadre juridique de l'UE](#)». Le département thématique correspondant du Parlement a également commandé une étude sur le sujet, intitulée «[Manipulation du compteur kilométrique: mesures de prévention](#)» et publiée en novembre 2017. Dans le cadre de son programme législatif «L'Europe en mouvement», la Commission entend modifier le [règlement no 165/2014](#) au moyen d'une proposition publiée le 31 mai 2017 intitulée «Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le [règlement \(CE\) no 561/2006](#) en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) n° 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes» [[COM\(2017\)0277](#)]. Le Parlement a arrêté sa position en première lecture en avril 2019 et le processus de codécision est en cours [[2017/0122\(COD\)](#)].

Esteban Coito
04/2019

