



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Document de séance

26.6.2013

B7-0318/2013

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

déposée à la suite de la question avec demande de réponse orale B7-0211/2013

conformément à l'article 115, paragraphe 5, du règlement

sur la sécurité routière 2011-2020 – premiers jalons d'une stratégie relative aux
blessés de la route
(2013/2670(RSP))

Brian Simpson

au nom de la commission des transports et du tourisme

RE\941505FR.doc

PE509.964v01-00

FR

Unie dans la diversité

FR

B7-0318/2013

Résolution du Parlement européen sur la sécurité routière 2011-2020 – premiers jalons d'une stratégie relative aux blessés de la route (2013/2670(RSP))

Le Parlement européen,

- vu sa résolution du 27 septembre 2011 sur la sécurité routière au niveau européen pour la période 2011-2020¹,
 - vu sa résolution du 15 décembre 2011 sur la feuille de route pour un espace européen unique des transports – vers un système de transport compétitif et économe en ressources²,
 - 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 le document de travail des services de la Commission relatif à la mise en œuvre de l'objectif 6 des orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 de la Commission – premiers jalons d'une stratégie relative aux blessés de la route (SWD(2013)0094),
 - vu l'avis du Comité des régions intitulé "Orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020" (CdR 296/2010),
 - vu le rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, publié en 2004 conjointement par la Banque mondiale et l'OMS,
 - vu son rapport du 22 juin 2012 relatif au système eCall: un nouveau service "112" pour les citoyens³,
 - vu la question à la Commission intitulée "Sécurité routière 2011-2020 – Premiers jalons d'une stratégie relative aux blessés de la route" (O-000061/2013 – B7 0211/2013),
 - vu l'article 115, paragraphe 5, et l'article 110, paragraphe 2, de son règlement,
- A. considérant qu'en 2011, les accidents de la route ont fait plus de 30 000 morts et près de 1 500 000 blessés (dont plus de 250 000 blessés graves) dans l'Union européenne;
- B. considérant que pour un accident mortel, il y a quatre autres accidents menant à un état d'invalidité permanente, 40 entraînant des blessés légers et 10 des blessés graves;

¹ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2011)0408.

² Textes adoptés de cette date, P7_TA(2011)0584.

³ Textes adoptés de cette date, P7_TA(2012)0274.

- C. considérant que plus de la moitié des dommages corporels graves sont dus à des accidents dans les zones urbaines, et concernent en particulier les piétons, les motocyclistes, les cyclistes (notamment les utilisateurs de Pedelecs) et autres usagers de la route vulnérables;
- D. considérant que les équipements défectueux, la configuration des voies de circulation, le mauvais entretien des routes et le comportement des automobilistes, notamment la vitesse, constituent les principales causes des accidents de la route et des dommages corporels graves; considérant qu'il existe une corrélation directe entre la vitesse et la gravité des blessures, et que certains États membres envisagent de relever leurs limitations de vitesse sur autoroute;
- E. considérant que les accidents de la route sont l'une des principales causes d'hospitalisation des citoyens européens de moins de 45 ans, et que nombre de ces lésions graves conduisent à des souffrances tout au long de la vie ou à un état d'invalidité permanente;
- F. considérant que le temps de réaction des services d'urgence (principe de "l'heure d'or"), notamment la fourniture des premiers secours, et la qualité des soins jouent un rôle important dans les chances de survie à un accident;
- G. considérant que le coût socioéconomique des traumatismes dus aux accidents de la circulation est estimé à 2 % du PIB, soit environ 250 milliards d'euros pour 2012¹;
- H. considérant que les initiatives européennes à cet égard démontrent des résultats positifs;
1. soutient l'initiative de la Commission visant à accorder une attention toute particulière aux blessés graves dans les travaux ayant trait à la sécurité routière;
 2. se félicite de l'adoption par la Commission d'une définition commune au niveau européen des traumatismes graves, fondée sur la classification internationalement reconnue que constitue l'échelle abrégée des traumatismes "AIS Maximum";
 3. demande aux États membres d'appliquer rapidement la définition européenne commune des traumatismes graves dus aux accidents de la circulation et, sur cette base, de recueillir et de communiquer les statistiques pour 2014 par mode de transport, en incluant les usagers de la route vulnérables, ainsi que par type d'infrastructures routières;
 4. demande instamment à la Commission, sur la base des données recueillies, de définir un objectif ambitieux de réduction de 40 % des dommages corporels dus aux accidents de la route pour la période 2014-2020, et de conserver la notion générale de "sécurité totale" comme objectif à long terme;
 5. estime que la mise au point d'un mécanisme commun de collecte et de communication de données ne doit pas empêcher de prendre des mesures urgentes au niveau européen en vue de réduire le nombre de blessés graves sur les routes;

¹ Document de travail des services de la Commission relatif à la mise en œuvre de l'objectif 6 des orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 de la Commission – premiers jalons d'une stratégie relative aux blessés de la route.

6. accueille favorablement les priorités fixées par la Commission pour l'élaboration de sa stratégie générale, à savoir des mesures à l'égard des effets des collisions, de la stratégie de gestion des accidents, des services de premier secours et des services d'urgence et des processus de réadaptation à long terme, et demande la mise en œuvre rapide de ces priorités;

Diminuer sans attendre le nombre de blessés graves sur les routes européennes

7. souligne qu'il importe de mieux appliquer sans retard tout un ensemble de lois et de mesures en vigueur de manière à réduire les effets des collisions, à améliorer la sécurité des usagers de la route et à réduire le nombre de blessés graves;
8. demande à la Commission de réexaminer sa législation sur la sécurité passive et active des véhicules de manière à l'adapter aux derniers progrès techniques, et de promouvoir l'équipement des véhicules en technologies embarquées incitant au respect du code de la route;
9. demande à la Commission de soutenir le développement d'infrastructures routières sûres et intelligentes;
10. invite la Commission à fournir des informations détaillées sur la façon dont les États membres transposent la directive 2011/82/UE facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière;
11. prie instamment les États membres de poursuivre leurs efforts en matière de lutte contre la conduite en état d'ébriété ou sous influence de la drogue et d'échange des bonnes pratiques pour l'évaluation et la réadaptation des auteurs d'infractions routières;

Protéger les usagers vulnérables

12. note que les piétons et les cyclistes représentent à eux seuls 50 % de tous les décès dus aux accidents de la circulation en zone urbaine, ainsi qu'une large partie des blessés graves;
13. se déclare en faveur du suivi et du développement des normes techniques et des politiques visant à la protection des usagers de la route les plus vulnérables – les personnes âgées, les jeunes enfants, les personnes handicapées et les cyclistes;
14. invite la Commission à fournir un aperçu des zones urbaines dotées d'une limitation de vitesse à 30 km/h et des effets de cette limitation sur la réduction des tués et des blessés graves;
15. invite les États membres à réfléchir sur des méthodes efficaces et novatrices pour faire respecter les règles de circulation par les piétons et les cyclistes, qui mettent parfois leur vie en danger sans s'en rendre compte; souligne l'importance des campagnes d'information relatives à des comportements sans risque et à l'autoprotection ainsi que des politiques visant à la promotion des déplacements à vélo, compte tenu de la corrélation étroite entre la sécurité des cyclistes dans les zones urbaines et la prédominance du vélo comme mode de transport;

16. invite la Commission à élaborer des lignes directrices en matière de sécurité routière en milieu urbain qui pourraient être incluses dans les plans de mobilité urbaine durable, et à envisager de lier le cofinancement par l'Union européenne de projets de transports urbains à des plans de mobilité urbaine durable englobant les objectifs européens de réduction du nombre des tués et des blessés graves dus aux accidents de la route;

Améliorer les services de premiers secours et les services d'urgence

17. prie instamment les États membres de promouvoir le numéro d'appel d'urgence européen (le "112") et de respecter leur engagement à rendre les centres de réception des appels d'urgence pleinement opérationnels d'ici 2015 et à réaliser, le plus rapidement possible, une campagne de sensibilisation pour leur mise en place;
18. accueille avec satisfaction la proposition de la Commission visant à assurer la mise en place obligatoire d'ici 2015, dans tous les États membres, d'un système public eCall fondé sur le "112" dans tous les nouveaux véhicules homologués, tout en respectant les règles en matière de protection des données;
19. demande à la Commission, grâce à l'examen des bonnes pratiques dans les États membres, d'envisager l'introduction de la "conduite accompagnée" pour les mineurs plus âgés;
20. invite les États membres à promouvoir systématiquement une formation en secourisme de manière à augmenter la réactivité des personnes qui assistent à un accident pour venir en aide aux victimes avant l'arrivée des services d'urgence;
21. invite les États membres à encourager la collaboration entre les services d'urgence et les concepteurs et les constructeurs automobiles pour assurer l'efficacité et la sécurité de l'intervention aussi bien pour le sauveteur que pour la victime;
22. invite les États membres à encourager la mise en place de systèmes de santé en ligne, et notamment l'utilisation de systèmes de communication des transports intelligents par les équipes d'urgence, y compris dans les véhicules d'urgence;

Prise en charge médicale après un accident et réadaptation à long terme

23. encourage les États membres à mettre l'accent dans leurs politiques de santé sur l'importance de la prise en charge médicale après un accident et à améliorer davantage les soins hospitaliers à plus long terme, les soins post-hospitaliers et la réadaptation, y compris les soins en traumatologie et les soins psychologiques pour les rescapés et les témoins d'un accident de la route en mettant en place, par exemple, des services d'assistance pour les aider à améliorer leur qualité de vie;
24. invite les États membres à améliorer la prise de conscience concernant les répercussions des dommages corporels graves, en resserrant les liens avec d'autres mesures ayant un impact social, tels que les niveaux de déficience, de handicap ou d'incapacité fonctionnelle, et à élaborer des programmes éducatifs en matière de sécurité routière;
25. charge son Président de transmettre la présente résolution à la Commission ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.