

Manifeste pour les élections du Parlement Européen 2019

Bruxelles 15. Mai 2019

La Commission Européenne vient de publier les statistiques du nombre de tués et de blessés graves survenus sur les routes d'Europe. En 2018 il y avait environ 25 100 morts dans l'UE des 28. Avec en moyenne 49 morts par million d'habitants, ceci confirme que les routes en Europe sont de loin les plus sûres dans le monde. Mais on regrette cependant de ne pas avoir atteint le but fixé qui était de diviser par deux, le nombre de morts jusqu'en 2020.

Depuis 1991, la FEVR, en tant que voix des Victimes de la Route en Europe, demande et continuera de demander, aux députés du Parlement Européen (PE) d'inscrire en priorité sur leur agenda, de mettre en œuvre nos 10 suggestions, pour diminuer le nombre des victimes de la route.

1. Ce n'est pas un Accident

La sécurité routière est une responsabilité partagée. Réduire les risques en matière de circulation demande de l'engagement puis de l'information sur les décisions prises par les institutions européennes. Les collisions sur la route sont prévisibles et évitables. C'est pourquoi nous demandons d'utiliser le terme collision et non accident.

2. Piétons

Les piétons tués représentent presque 21% du nombre total des victimes. Des millions sont blessés et beaucoup souffriront des séquelles permanentes pendant tout le reste de leur vie. Les risques principaux pour les piétons sont bien connus et en relation avec bien d'autres facteurs: le comportement des conducteurs, une vitesse non adaptée, une conduite sous influences. L'infrastructure adaptée aux besoins des piétons joue aussi un rôle non négligeable: trottoirs plus larges, passages piétons surélevés, îlots médians. Un autre facteur de risque est le design des voitures avec des avants dangereux, tout particulièrement pour les enfants et les personnes âgées.

3. Cyclistes

Les cyclistes sont aussi des usagers de la route non protégés et vulnérables. Le manque de pistes cyclables dédiées, bien adaptées aux besoins des deux roues non motorisées, reste une source de blessures pour ces usagers non protégés par une carrosserie. L'infrastructure adaptée aux cyclistes doit aussi être intégrée dans un réseau cohérent et interconnecté, correspondant aux sites où habitent les gens, où ils travaillent, où ils passent leurs loisirs, de façon à constituer un bon relais aux transports publics. Encourager une mobilité active pour des raisons de santé et d'environnement et y inclure la sécurité, ne devrait pas non plus être oublié par les nouveaux députés.

4. Mobilité active

On constate que l'usage des bicyclettes électriques en Europe augmente très fortement ces derniers temps surtout quand il s'agit de parcourir de longs trajets ou encore quand les usagers sont des cyclistes plus âgés. Tous ces véhicules électriques, comme les quadricycles, e-trottinettes, monoroues, cargo-bikes, scooters plus puissants et pouvant circuler à des vitesses plus élevées doivent se partager l'espace public. Le PE devrait fournir des recommandations et développer des règles sur la façon d'utiliser ces nouveaux moyens de transports pour ne pas mettre en danger d'autres usagers plus vulnérables, comme les piétons et parmi eux, tout spécialement les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.

5. Multi modalité – future mobilité

L'Union Européenne doit viser le plus haut standard de sécurité pour les voitures autonomes. De même, elle doit aussi garantir à tous les usagers, une sécurité au moins équivalente à celle qui existe aujourd'hui. Fournir une réglementation harmonisée est un préalable essentiel avant le lancement des voitures autonomes.

Les Règles Générales de Sécurité pour les véhicules automobiles agréés récemment, comprennent déjà une procédure de test qui permet à la Commission de développer des méthodes spécifiques concernant les exigences techniques des futurs véhicules autonomes. La mobilité du futur est aussi celle qui inclut le changement multi-modal où toutes les formes de déplacement se compléteront mutuellement.

Marcher à pied, rouler en deux roues et utiliser les transports publics ne devrait plus être considéré comme un déplacement de seconde classe.

6. Des programmes pour réduire les dangers sur la route

L'UE a adopté un nouvel objectif en voulant réduire le nombre des tués et blessés graves de 50% jusqu'en 2030. Des mesures prioritaires pour arriver à réduire le nombre des blessés devront être prises en milieu urbain.

Celles-ci pourraient contenir des recommandations de l'UE concernant de meilleures pratiques pour apaiser le trafic, basées sur des mesures physiques tel qu'un meilleur partage de l'espace urbain : ronds-points, rétrécissement de la chaussée, chicanes, etc... Les nouveaux membres du PE devraient travailler sur des règles de sécurité routière cohérentes et compréhensibles. L'UE devrait aussi revoir et améliorer la qualité des examens du permis de conduire, de la formation et de l'entraînement, ciblés vers les conducteurs novices et les plus jeunes.

7. Répression et règles de sécurité

Encourager les États membres à introduire un permis de conduire à points harmonisé. Il inclurait au moins les huit causes principales d'infractions au code de la route qui sont énoncées dans la Directive 2015/413 sur les échanges transfrontaliers des infractions. Revoir aussi les accords mutuels d'assistance qui traitent des infractions. Revoir la décision 2005/214 pour inclure des infractions civiles/administratives qui entrainera un point fort final dans la chaîne de dissuasion. Zéro tolérance pour la conduite sous influence d'alcool et de drogues en adoptant un standard commun pour les contrôles d'imprégnation sous forme d'une recommandation de la Commission Européenne (CE).

8. La phase après collision

Soins médicaux, investigations et justice sont les trois mots-clés pour la réponse à l'après collision ! Tous les pays membres de l'UE devraient offrir des standards égaux de haut niveau pour la chaîne de secours, des soins médicaux et de la reconstruction à long terme après la collision. Le PE devra encourager les pays membres de l'UE à développer une notification effective des urgences, la collaboration entre les centres de secours, le transport immédiat vers le centre hospitalier le plus adapté pour la prise en charge du traumatisme en question.

9. Nous vivons la VISION ZÉRO

Le programme FEVR « **We Live VISION ZERO ! *** » est né lors de la cérémonie officielle pour la Journée Mondiale du Souvenir des Victimes de la Route à Ljubljana, Slovénie en novembre 2017. Le programme « **We Live VISION ZERO ! *** » appelle à une responsabilité individuelle de tout usager de la route partout et à tout moment.

Les principes du programme sont :

- éliminer les causes des collisions dans le trafic routier ;
- offrir de l'aide et du soutien aux victimes de la route (réponse après collision) ;
- encourager la contribution de chaque usager de la route en tant qu'individu, membre d'une famille, employé, résident et citoyen, etc...

10. Journée du Souvenir

La Journée Mondiale du Souvenir des Victimes de la Route (**#WDoR**), introduit par la FEVR il y a plus de 25 ans déjà, est commémorée chaque troisième dimanche de novembre pour se souvenir, tous ensemble, avec les familles et bien d'autres personnes concernées, des millions de victimes, des tués et des blessés sur les routes du monde. C'est aussi pour réfléchir, sur l'immense fardeau et les coûts élevés que ce désastre continue de provoquer au quotidien. La Commission Européenne soutient cet événement et la journée fut aussi introduite dans le programme « Sécurité Routière 2010-2020 » du PE (Sous un aspect éthique, l'article 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 !**) Nous vous demandons de continuer à soutenir cette initiative.

Les décisions du Parlement Européen sur des propositions législatives pour améliorer la sécurité routière et le soutien de l'introduction de nouvelles directives dans ce domaine sont à charge des nouveaux élus du PE pendant la période 2019-2024. L'Union Européenne a vraiment le pouvoir d'améliorer la vie de ses citoyens et d'améliorer la situation de tous les usagers de la route à travers l'Europe et ailleurs.

Les élus du PE en 2019 doivent montrer leur nouvelle capacité à orienter leurs actions avec cohérence et compréhension. Il leur faut s'engager dans une vision à long terme au bénéfice de tous les usagers de la route, transformant leurs droits en réalité et prévoyant des réformes pour développer de nouvelles approches innovantes et d'avant-garde en matière de sécurité routière, de soutien et de défense des victimes de la route.

*** Nous vivons la VISION ZÉRO !**