Cadre politique de l’Union en matière de sécurité routière pour la décennie d’action 2021-2030 – Recommandations pour les prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro»

2021/2014(INI) - 22/06/2021 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d’initiative d’Elena KOUNTOURA (GUE/NGL, EL) sur le cadre politique de l’UE en matière de sécurité routière pour la décennie d’action 2021-2030 -Recommandations pour les prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro».

Chaque année, on dénombre encore environ **22.700 morts et 120.000 blessés graves sur les routes de l’ Union**. Au cours des dix dernières années, l’Union européenne a enregistré plus de 11.800 décès d’enfants et de jeunes de moins de 17 ans dans des accidents de la circulation. Les progrès réalisés dans la réduction du taux de mortalité routière dans l’Union ont stagné ces dernières années. La vision à long terme de l’ Union doit donc tendre le plus près possible de «zéro mort» sur les routes d’ici à 2050 («Vision Zéro»).

Cadre politique de l’UE en matière de sécurité routière

Les députés accueillent favorablement le nouveau cadre politique de l’Union en matière de sécurité routière pour la décennie 20212030, les nouveaux objectifs fixés et l’adoption de l’approche pour un « **système sûr**» fondée sur un cadre de performance et des objectifs datés de réduction du nombre de décès et de blessures graves. Ils saluent la mise en place **d’indicateurs clés de performance** (ICP) et invitent l’ ensemble des États membres à s’entendre sur une méthodologie harmonisée pour les ICP qui permettra aux États membres de comparer les données. La Commission est invitée à fixer des objectifs de résultat d’ ici à 2023.

Les députés invitent la Commission à **accroître les investissements** de l’Union en matière de sécurité routière dans tous les programmes de financement de l’Union pertinents et les États membres à réserver une part suffisante de leur budget national qui, associée aux fonds de l’Union, devrait permettre la mise en œuvre de leurs programmes de sécurité routière nationaux et du nouveau cadre politique de l’Union.

Infrastructures sûres

Le rapport engage les États membres et la Commission à accorder la priorité aux investissements apportant un maximum de bénéfices en matière de sécurité routière, en accordant une attention particulière aux zones les plus accidentogènes lors de l’entretien ou de la construction de nouvelles infrastructures.

Les députés saluent **la cartographie des risques et la notation de sécurité des autoroutes et des routes principales** introduites lors de la révision récente des règles de l’UE sur la sécurité des infrastructures. Ils invitent les États membres à intégrer autant de routes principales que possible et à mettre en place, conformément à la directive, un système national de déclarations volontaires, qui soit accessible en ligne à tous les usagers de la route, afin de faciliter la collecte des données d’événements transmises par les usagers de la route et les véhicules.

Le rapport encourage la Commission et les États membres à :

- accélérer leurs travaux sur les spécifications de l'Union concernant la performance des **panneaux de signalisation et des marquages** afin de préparer le terrain à des niveaux plus élevés d'automatisation dans les véhicules;

- prévoir des exigences de qualité relatives aux infrastructures pour **les piétons et les cyclistes** et à prendre en compte les besoins des **usagers de la route à mobilité réduite** ou ayant d'autres handicaps dans la planification et la construction de nouvelles infrastructures routière.

Dans le cadre de la prochaine révision du règlement RTE-T, les députés recommandent de prévoir des mesures visant à renforcer encore la sécurité routière dans les nœuds urbains, les zones périurbaines et rurales, et à améliorer la sécurité opérationnelle tout au long du cycle de vie des infrastructures critiques telles que les tunnels et les ponts.

Véhicules sûrs

Les députés saluent la récente révision du règlement relatif à la sécurité générale, qui rendra obligatoires les dispositifs de sécurité avancés, tels que l'adaptation intelligente de la vitesse et le système d'aide au maintien de la trajectoire, dans l'Union à partir de 2022, ce qui pourrait permettre de sauver environ 7.300 vies et d'éviter 38.900 blessures graves d'ici à 2030. Ils demandent à la Commission d'adopter un droit dérivé ambitieux et en temps utile, qui devrait également exiger des **systèmes haute performance d' adaptation intelligente de la vitesse (AIV)** à installer sur tous les nouveaux véhicules.

La Commission est invitée, entre autres, à i) rendre obligatoire l'installation de systèmes antiblocage des roues (ABS) sur les motos; ii) continuer de développer les prescriptions relatives à la résistance aux chocs de la réception par type de véhicule; iii) instaurer un programme européen d'action européen relatif à l' assistance aux virages; iv) tenir compte des progrès techniques en ce qui concerne les dispositifs de sécurité avancés des véhicules prévus dans le nouveau règlement relatif à la sécurité générale et à intégrer des **systèmes de sécurité avancés** dans le cadre de la prochaine révision du paquet «contrôle technique».

Utilisation sûre de la route

L'alcool joue un rôle dans 25% de l'ensemble des accidents de la route mortels. Les députés proposent dès lors d'inclure dans les recommandations de l'Union un cadre relatif à la **tolérance zéro pour l'alcool au volant** et d'introduire une recommandation de tolérance zéro pour les substances psychoactives illégales ainsi que des normes en matière de contrôles routiers pour la conduite sous l'emprise de stupéfiants.

La Commission est invitée à formuler une recommandation pour l'application de **limitations de vitesse** garantissant la sécurité conformément à l'approche pour un «système sûr» sur tous les types de routes, telles que la limitation établie par défaut à 30 km/h dans les zones résidentielles et les zones où le nombre de cyclistes et de piétons est élevé.

Le rapport souligne que **10 millions d'infractions au code de la route** sont commises par des nonrésidents et met l'accent sur la nécessité de continuer de renforcer l'efficacité du cadre existant pour l' application transfrontalière de la législation concernant les infractions en matière de sécurité routière dans la perspective de la prochaine révision de la directive.

La Commission est également invitée à s'assurer que les conducteurs de camionnettes professionnels reçoivent une formation appropriée et à s'attaquer aux problèmes de la fatigue et de la vitesse de ces conducteurs, en particulier dans le contexte de l'augmentation importante du nombre de livraisons à domicile depuis la pandémie de COVID-19.

Un cadre adapté aux futurs enjeux

Les députés relèvent que l'Union devrait préparer la voie pour permettre un déploiement en temps opportun de **véhicules connectés et automatisés** et devrait évaluer les risques lorsque ces véhicules côtoient des véhicules traditionnels et des usagers vulnérables de la route. Ils invitent les États membres à mettre en œuvre des programmes de mise à la casse de véhicules dans le respect des exigences environnementales afin de stimuler l'achat et l'utilisation de véhicules plus sûrs.

À la lumière des évolutions futures, le rapport demande en outre la mise en place d'un cadre permettant d'accéder aux **données embarquées**, au-delà du marché de la réparation, dans le plein respect du règlement général sur la protection des données. L'accès aux données embarquées devrait être limité aux fins de recherche en accidentologie et de contrôle technique.

Enfin, les députés invitent la Commission à envisager la création d'une **agence européenne du transport routier** afin de soutenir le transport routier durable, sûr et intelligent ou, si cela n'est pas envisageable, de confier cette mission à une agence existante.