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) - 06/10/2021 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 615 voix pour, 24 contre et 48 abstentions, une résolution 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. L’objectif stratégique à long terme de l’Union de se rapprocher de «**zéro mort**» et de «zéro blessure grave» sur les routes de l’Union d’ici à 2050 doit donc être réaffirmé.

Cadre politique de l’UE en matière de sécurité routière

Les députés se sont félicités de l’approche pour un «**système sûr**» au niveau de l’Union, fondée sur un cadre de performance et des objectifs datés de réduction du nombre de décès et de blessures graves. Ils ont salué la mise en place **d’indicateurs clés de performance** (ICP) établis en coopération avec les États membres permettant d’analyser leurs performances de manière plus précise et plus ciblée et de détecter les insuffisances. La Commission est invitée à fixer des objectifs de résultat d’ici à 2023.

Les députés ont invité 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 créer des **fonds nationaux pour la sécurité routière** comme mécanismes de perception des amendes en vertu de leurs codes de la route et de redistribution des fonds levés aux fins de la sécurité routière.

Infrastructures sûres

Le Parlement a demandé d’accorder la priorité aux investissements apportant un maximum de bénéfices en matière de sécurité routière, en se concentrant sur les zones où le nombre d’accidents est le plus élevé lors de l’entretien ou de la construction de nouvelles infrastructures.

Les députés ont salué 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 ont invité 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.

La Commission et les États membres sont encouragés 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;

- prévoir, dans le cadre de la prochaine révision du règlement RTE-T, des mesures visant à renforcer 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;

- améliorer la sécurité et la connexion de l'infrastructure cycliste et à garantir que les infrastructures pour la marche et le vélo créées par les États membres en réponse à la pandémie de COVID-19 restent en place et soient étendues.

Véhicules sûrs

Les députés ont salué la récente révision du règlement relatif à la sécurité générale, qui rendra obligatoires les dispositifs de sécurité avancés 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 ont demandé à la Commission d' adopter un droit dérivé ambitieux 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 à :

- élaborer des normes relatives aux exigences d'information sur les paramètres de sécurité des dispositifs de retenue pour enfants;

- intégrer des systèmes de sécurité avancés dans le cadre de la prochaine révision du paquet «contrôle technique» pour veiller à ce qu'ils fassent l'objet de contrôles techniques périodiques;

- proposer un nouveau cadre réglementaire harmonisé pour les véhicules automatisés pour s'assurer que ces véhicules fonctionneront dans des conditions de sécurité maximales;

- envisager l'introduction d'une obligation d'équiper les appareils mobiles et électroniques des conducteurs d'un «**mode de conduite sûr**» pour réduire la distraction au volant.

Utilisation sûre de la route

L'alcool joue un rôle dans 25% de l'ensemble des accidents de la route mortels. Les députés ont dès lors proposé de mettre en place une **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 vitesse étant un facteur déterminant dans environ 30% des accidents de la circulation mortels, la Commission est invitée à faire une recommandation pour l'application de limitations de vitesse garantissant la sécurité, 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.

Étant donné que 10 millions d'infractions au code de la route sont commises par des **nonrésidents**, les députés ont mis l'accent sur la nécessité de renforcer l'efficacité du cadre existant pour l'application transfrontalière de la législation concernant les infractions.

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 ont affirmé 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 ont invité 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.**

Enfin, le Parlement a invité la Commission à envisager la création d'une **agence européenne du transport routier** afin de soutenir le transport routier durable, sûr et intelligent.