



Document de séance

A9-0211/2021

22.6.2021

RAPPORT

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»
(2021/2014(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteure: Elena Kountoura

SOMMAIRE

	Page
PROPOSITION DE RÉOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN	3
EXPOSÉ DES MOTIFS	19
ANNEXE: LISTE DES ENTITÉS OU PERSONNES AYANT APPORTÉ LEUR CONTRIBUTION À LA RAPPORTEURE.....	24
INFORMATIONS SUR L'ADOPTION PAR LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND.....	25
VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND ..	26

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

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»
(2021/2014(INI))

Le Parlement européen,

- vu le document de travail des services de la Commission du 19 juin 2019 intitulé «Cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 – Prochaines étapes de la campagne “Vision Zéro”» (SWD(2019)0283),
- vu la communication de la Commission du 9 décembre 2020 intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» (COM(2020) 789),
- vu la directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière¹ (directive relative à l'application transfrontalière des sanctions),
- vu la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire²,
- vu le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route³ (règlement relatif à la sécurité générale),
- vu sa résolution du 27 avril 2021 sur le rapport d'exécution sur les aspects liés à la sécurité routière du paquet «contrôle technique»⁴,
- vu les conclusions du Conseil du 8 juin 2017 sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette de mars 2017,
- vu la déclaration de Stockholm des 19 et 20 février 2020 faite lors de la troisième conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière,
- vu la déclaration du 7 octobre 2015 sur le vélo comme moyen de transport respectueux du climat signée par les ministres des transports de l'Union lors d'une réunion informelle à Luxembourg,

¹ JO L 68 du 13.3.2015, p. 9.

² JO L 403 du 30.12.2006, p. 18.

³ JO L 325 du 16.12.2019, p. 1.

⁴ Textes adoptés de cette date, P9_TA(2021)0122.

- vu l'article 54 de son règlement intérieur,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A9-0211/2021),
- A. considérant que, chaque année, on dénombre encore environ 22 700 morts et 120 000 blessés graves sur les routes de l'Union; qu'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; que les progrès réalisés dans la réduction du taux de mortalité routière dans l'Union ont stagné ces dernières années et que, dès lors, l'objectif de réduire de moitié le nombre de décès dus à des accidents de la route entre 2010 et 2020 n'a pas été atteint; que ces statistiques matérialisent le prix humain et social inacceptable payé par les citoyens de l'Union et que le coût externe des accidents de la route dans l'Union représente environ 2 % de son PIB annuel;
- B. considérant que l'Union est confrontée à de nouvelles tendances et défis en matière d'automatisation qui pourraient avoir une incidence considérable sur la sécurité routière; qu'il convient de s'attaquer au phénomène croissant de la distraction due aux appareils mobiles; que, dans un avenir proche, la présence de véhicules équipés d'un large éventail d'appareils automatisés/connectés qui côtoient des véhicules traditionnels représentera un nouveau risque, notamment pour les usagers vulnérables de la route comme les motards, les cyclistes et les piétons;
- C. considérant que les avancées technologiques, la connectivité, l'automatisation et l'économie du partage ouvrent de nouvelles possibilités en matière de sécurité routière et de lutte contre les embouteillages, notamment dans les zones urbaines; que développer les synergies entre les mesures de sécurité et de durabilité et poursuivre le transfert modal en faveur de modes de transport public et une mobilité active pourraient se traduire par une diminution des émissions de CO₂, améliorer la qualité de l'air et contribuer à développer des modes de vie plus actifs et plus sains;
- D. considérant que, selon les derniers tests Euro NCAP, le risque de décès des passagers de véhicules ayant obtenu 5 étoiles diminuait de 68 % et leur risque de blessures graves de 23 % par rapport aux passagers de véhicules 2 étoiles;
- E. considérant que la part des décès dus aux accidents de la route des usagers vulnérables de la route est en hausse, étant donné que les automobilistes sont les principaux bénéficiaires de l'amélioration de la sécurité des véhicules et d'autres mesures en matière de sécurité routière; que le poids, la puissance et la vitesse de pointe des nouvelles voitures vendues dans l'Union augmentent, ce qui représente des risques accrus en matière de sécurité routière; qu'il est urgent de s'attaquer au problème de la sécurité des motards, des cyclistes et des piétons;
- F. considérant que les deux-roues à moteur, bien qu'ils ne représentent que 2 % du nombre total de kilomètres parcourus, sont responsables de 17 % du nombre total de décès sur la route; qu'il existe de grandes disparités d'un pays à l'autre; que l'Union devrait accorder la priorité à de nouvelles mesures pour améliorer la sécurité de ces véhicules au cours de la prochaine décennie;
- G. considérant que selon une étude de la Commission européenne, seuls 8 % des décès surviennent sur les autoroutes, 37 % dans les zones urbaines et 54 % sur les routes

rurales; que la réalisation de nouveaux investissements et un bon entretien des infrastructures tout au long de leur cycle de vie sont cruciaux pour la sécurité routière;

- H. considérant qu'une partie des victimes d'accidents n'est pas déclarée, ce qui fausse les statistiques disponibles; qu'il convient de mettre au point des méthodes d'essai efficaces en vue de déterminer le nombre réel de victimes d'accidents de la route;
- I. considérant que, pour prévenir et réduire les accidents mortels de la route, il est essentiel de garantir et de faire respecter un comportement prudent des usagers de la route, notamment rouler à la vitesse appropriée, porter des équipements de protection tels que la ceinture de sécurité et le casque, ne pas conduire sous l'emprise d'alcool ou de drogue, et conduire un véhicule ou un deux-roues et marcher sans se laisser distraire;
- J. considérant que la situation diffère selon le sexe, l'âge et le milieu social en matière de mobilité et de sécurité routière;
- K. considérant que la réalisation des nouveaux objectifs de sécurité routière de l'Union suppose des efforts de coopération accrue pour élaborer des politiques européennes fortes en matière de sécurité routière avec le soutien des parties prenantes, de la recherche et de l'innovation, afin d'élaborer des solutions politiques qui s'appuient sur des données et une analyse d'impact solides, ainsi que des mesures coercitives plus nombreuses et mieux ciblées au niveau national et une véritable coopération transfrontalière en matière d'application des sanctions;
- L. considérant que 40 à 60 % de l'ensemble des décès liés au travail sont attribuables à des accidents de la route qui surviennent pendant le travail ou pendant le trajet entre le domicile et le lieu de travail; que la fatigue des conducteurs est un problème courant sur les routes de l'Union;
- M. considérant que la mise en œuvre des plans de sécurité routière nationaux et du nouveau cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière suppose des ressources financières stables et suffisantes provenant des États membres et du budget de l'Union;

Cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 – Prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro»

1. salue le fait que l'Union, dans son cadre politique en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030, ait réaffirmé son objectif stratégique à long terme de se rapprocher de «zéro mort» et de «zéro blessure grave» sur les routes de l'Union d'ici à 2050 («Vision Zéro») et son objectif à moyen terme qui est de réduire de moitié le nombre de décès et de blessures graves d'ici à 2030 conformément à la déclaration de La Valette; fait valoir que ces objectifs de l'Union en matière de sécurité routière devraient s'appuyer sur une approche en matière de sécurité routière coordonnée, bien planifiée, systématique et convenablement financée à l'échelle de l'Union, nationale, régionale et locale;
2. se félicite à cet égard de l'adoption 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; salue 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; invite la Commission à fixer des objectifs de résultat d'ici à 2023; souligne l'importance de la coopération actuelle entre l'Union et les États membres à cet égard et invite instamment l'ensemble des États membres à s'engager pleinement à agir dans ce domaine et à s'entendre sur une méthodologie harmonisée pour les ICP qui permettra aux États membres de comparer les données; préconise d'établir une feuille de route détaillée concernant l'action de l'Union qui permette d'évaluer les performances et d'engager la responsabilité des organismes spécifiques en ce qui concerne les résultats obtenus;

3. estime toutefois qu'il y a matière à amélioration en ce qui concerne les ICP susmentionnées et invite instamment la Commission à envisager de les étendre et de les mettre à jour dans le plan d'action stratégique de l'UE sur la sécurité routière; estime que l'ICP pour le port d'équipements de protection devrait être complété par un ICP qui collecte des données d'exposition en fonction de la distance parcourue et du temps de trajet pour tous les usagers de la route, ventilées selon la part modale et par type de route, afin de mieux comprendre les différents taux de risque et dangers concernés; invite la Commission à continuer de travailler en étroite collaboration avec les États membres à la définition d'un ICP pour les infrastructures routières, qui indique la qualité de la sécurité d'un réseau routier indépendamment du comportement de l'usager de la route ou de la technologie automobile, basé sur une méthode d'évaluation commune convenue; déplore que les ICP pour la sécurité des véhicules n'incluent pas la sécurité des deux-roues à moteur; invite la Commission à élaborer un indicateur de sécurité des véhicules pour les véhicules de catégorie L et souligne la nécessité d'y intégrer tous les ICP pour les véhicules de catégorie L;
4. souligne que le soutien financier de l'Union est crucial pour investir dans des solutions durables et intelligentes en matière de sécurité routière et pour accélérer l'obtention de résultats dans ce domaine dans toute l'Union; invite la Commission à préserver et à accroître les investissements de l'Union en matière de sécurité routière dans tous les programmes de financement de l'Union pertinents, y compris en matière de recherche et d'innovation; invite en outre l'ensemble des 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 en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030; invite 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; invite la Commission à étendre à l'ensemble des États membres de l'Union le programme «Échanges en matière de sécurité routière», qui est conçu pour améliorer les performances en matière de sécurité routière, mais ne se concentre actuellement que sur six États membres;
5. encourage les États membres à créer un observatoire national de la sécurité routière pour recueillir, traiter et gérer une base de données nationale relative à la sécurité routière; demande aux États membres d'aligner leur stratégie nationale de sécurité routière sur les objectifs du cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 et de remédier aux insuffisances qui y sont liées dès que possible;

Infrastructures sûres

6. 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, y compris les investissements destinés, en priorité, à l'entretien des infrastructures existantes et, le cas échéant, à la construction de nouvelles infrastructures; se félicite que dans le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour la période 2021-2027 il est prévu de financer des projets d'infrastructure et de mobilité sûrs et fiables, y compris dans le domaine de la sécurité routière; invite la Commission à continuer de promouvoir les perspectives de financement de l'Union par l'intermédiaire du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, du Fonds régional et du Fonds de cohésion, du Fonds InvestEU et de la plateforme pour des transports plus sûrs lancée par la Banque européenne d'investissement (BEI), en particulier dans les États membres dont les performances en matière de sécurité routière laissent relativement à désirer; souligne qu'il importe de définir plus clairement les critères d'éligibilité applicables à ces instruments en ce qui concerne les mesures de sécurité routière; invite la Commission à aider et à encourager les États membres à investir dans un réseau de transport multimodal plus sûr, plus durable et plus résilient grâce à leur plan national pour la reprise et la résilience; invite la Commission à définir, dans le cadre de la révision du règlement relatif au réseau transeuropéen de transport (RTE-T)⁵, les bases des futures décisions d'investissement dans le domaine de la sécurité routière, y compris la mise en œuvre d'un plan de surveillance de l'entretien du réseau central au niveau de l'Union;
7. souligne que l'évaluation proactive du réseau routier européen sera un outil utile pour évaluer la sécurité inhérente des routes et cibler les investissements; salue, à cet égard, 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 infrastructures⁶ et invite les États membres à intégrer autant de routes principales que possible pour rehausser le potentiel d'amélioration de la sécurité routière qu'offre la nouvelle directive; invite les États membres, conformément à la directive, à mettre en place 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, ainsi que de toute autre information relative à la sécurité perçue par le déclarant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières, dans l'optique de garantir que les citoyens de l'Union européenne contribuent de manière transparente, immédiate et directe à la sécurité; invite la Commission et les États membres à s'accorder le plus rapidement possible sur une méthodologie pour procéder à des évaluations systématiques de l'ensemble du réseau routier selon les exigences de l'acte révisé susmentionné, y compris tous les aspects importants pour la sécurité des usagers actifs de la route;
8. engage 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

⁵JO L 348 du 20.12.2013, p. 1.

⁶ Directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (JO L 305 du 26.11.2019, p. 1).

dans les véhicules; rappelle l'importance de la performance des panneaux de signalisation et des marquages, y compris leur emplacement, leur visibilité et leur rétro réflexion, notamment pour garantir l'efficacité des systèmes d'aide à la conduite comme l'adaptation intelligente de la vitesse et l'assistance au maintien sur la voie; souligne l'importance d'utiliser l'infrastructure pour construire des routes lisibles, explicites et «qui pardonnent» pour la sécurité de l'ensemble des usagers de la route, en particulier dans les zones dangereuses ou dans des zones caractérisées par une forte présence d'usagers de la route vulnérables;

9. demande à la Commission et aux États membres de prévoir des exigences de qualité relatives aux infrastructures pour les piétons et les cyclistes afin d'améliorer le niveau de sécurité actuellement insuffisant des usagers actifs de la route; invite la Commission, dans le cadre de son nouveau forum des auditeurs de la sécurité routière en Europe, à élaborer à l'échelle de l'Union des programmes de formation communs pour les auditeurs et les inspecteurs des infrastructures routières, notamment une formation spécifique axée sur les besoins des usagers de la route vulnérables;
10. fait remarquer que les usagers de la route à mobilité réduite ou ayant d'autres handicaps ont des besoins spéciaux qui devraient être pris en compte dans la planification et la construction de nouvelles infrastructures routières; invite les États membres à soutenir les investissements dans des projets visant à rendre les infrastructures routières inclusives et accessibles à tous;
11. fait observer que, conformément à la dernière révision des règles de l'Union en matière de sécurité des infrastructures, la Commission est tenue d'envisager la révision de la directive 2004/54/CE concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels⁷ d'ici à 2021, et de considérer l'adoption d'une nouvelle proposition législative relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux ponts; invite la Commission à améliorer encore l'utilisation sûre des tunnels en organisant, entre autres, des campagnes de sensibilisation et en réalisant les études appropriées;
12. encourage la Commission et les États membres à créer un groupe d'experts chargé d'élaborer un cadre pour la classification des routes où les limitations de vitesse seraient plus en adéquation avec la conception et l'aménagement des routes, conformément à la philosophie du «système sûr»;
13. recommande, dans le cadre de la prochaine révision du règlement RTE-T, 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, tout en considérant l'utilisation de technologies de suivi pour les infrastructures vulnérables, et de définir des objectifs de sécurité et des exigences de qualité spécifiques;
14. invite les États membres à reconnaître l'importance d'un transfert modal vers des modes actifs de déplacement comme la marche et le vélo, et des modes de transport public durables comme outils essentiels pour réduire la dangerosité des routes, et à mobiliser des investissements suffisants à cet effet; salue, à cet égard, le lancement de la plateforme pour des transports plus sûrs, qui préconise explicitement de meilleurs

⁷ JO L 167 du 16.12.2019, p. 39.

équipements pour un transport durable, y compris en faveur des cyclistes et des piétons, et des projets pour la réduction des accidents; invite la Commission et la BEI à lancer des campagnes de sensibilisation et d'information afin de veiller à ce que toutes les parties concernées soient bien informées des conditions et envisagent d'y recourir;

15. recommande de renforcer les synergies entre le réseau des itinéraires cyclables européens «EuroVelo» et le RTE-T afin d'améliorer la sécurité et la connexion de l'infrastructure cycliste; souligne qu'il est important de garantir, lorsque cela est envisageable, la continuité des pistes pédestres et cyclables dans les projets du RTE-T; demande à la Commission d'encourager la reconversion de voies ferrées abandonnées et de soutenir activement les projets associant le vélo et le train, ainsi que l'intermodalité; remarque que les nouvelles formes d'infrastructures, comme les sas vélos, les boxes à vélos, les rues cyclables ou les véloroutes offrent de nouvelles possibilités en matière de mobilité active sûre; souligne qu'il est nécessaire de s'attacher à harmoniser et à faire appliquer la signalisation routière pour éviter la confusion et renforcer la sécurité et la facilité d'utilisation;
16. estime que la Commission devrait faire tout ce qui est en son pouvoir pour 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 afin de continuer à promouvoir des déplacements actifs sûrs;
17. invite la Commission et les États membres à travailler en étroite collaboration avec les régions et les villes pour compléter les infrastructures jusqu'au dernier kilomètre, de même que les connexions intermodales et transfrontalières sur tout le RTE-T, afin de garantir une utilisation plus homogène et plus efficace des infrastructures et des services ainsi que d'améliorer la sécurité routière;

Véhicules sûrs

18. se félicite de 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; demande 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; invite la Commission, à cet égard, à envisager l'application pratique de l'obligation d'équiper les motos de ces systèmes, ainsi que la faisabilité, l'acceptabilité et les conséquences possibles en matière de sécurité routière de l'adaptation intelligente de la vitesse de nouvelle génération pour les voitures, camionnettes, camions et autobus;
19. rappelle l'importance de l'innovation dans la technologie automobile, car elle peut à la fois contribuer à atténuer la gravité des accidents et à réduire leur survenance grâce à des dispositifs de sécurité actifs et passifs; invite la Commission à revoir les futures normes applicables aux voitures individuelles à la lumière des nouveaux développements technologiques et à prendre en compte les facteurs susceptibles d'influer sur la sécurité routière, tels que la masse, la puissance, la vitesse et la taille de la zone frontale;

20. invite la Commission, lors de la prochaine révision de la réception des véhicules de catégorie L, à rendre obligatoire l'installation de systèmes antiblocage des roues (ABS) sur les motos; demande à la Commission d'élargir les catégories de véhicules soumis à l'obligation d'installer un système eCall, en particulier pour les deux-roues à moteur;
21. invite la Commission à continuer de développer les prescriptions relatives à la résistance aux chocs de la réception par type de véhicule et à les inclure dans le cadre des prochaines révisions législatives, qui devraient également intégrer les derniers critères des tests de collision du programme Euro NCAP qui contrôlent l'impact d'une collision sur d'autres véhicules et des usagers de la route vulnérables, dans le but d'harmoniser les normes minimales et d'égaliser les niveaux de sécurité des passagers;
22. invite la Commission et les États membres à aider les villes à créer des bases de données sur les limitations de vitesse afin de promouvoir le déploiement de la technologie d'adaptation intelligente de la vitesse, une exigence imposée par le règlement relatif à la sécurité générale;
23. souligne qu'il serait possible de réduire notablement les risques et la fréquence des accidents entre camions et usagers de la route vulnérables grâce au recours généralisé à l'assistance aux virages; attire l'attention sur le fait que l'assistance aux virages deviendra obligatoire en 2022 pour les nouveaux types de camions et en 2024 pour l'ensemble des nouveaux camions; invite la Commission à instaurer un programme européen d'action européen relatif à l'assistance aux virages pour promouvoir les avantages que confère cette technologie et encourager les parties prenantes à équiper volontairement les véhicules existants et nouveaux dès que possible d'un système d'assistance aux virages; salue les initiatives visant à soutenir l'introduction volontaire d'un système d'assistance aux virages obligatoire; invite la Commission et les États membres à apporter un soutien financier à l'installation de ce système dans les véhicules neufs et déjà en circulation;
24. souligne que la manipulation et la fraude concernant les dispositifs de sécurité électroniques, tels que les systèmes sophistiqués d'aide à la conduite, présentent des risques élevés pour la sécurité et devraient donc faire l'objet d'une formation spécifique sur le contrôle de l'intégrité des logiciels destinée aux inspecteurs;
25. invite la Commission européenne à élaborer des normes pour les essais de choc avec mannequin qui prennent davantage en compte les différentes variables, telles que l'âge, le sexe, la taille et la stature des utilisateurs dans l'habitacle et à l'extérieur du véhicule;
26. demande aux États membres de prévoir des incitations fiscales et aux assureurs privés de proposer des assurances automobile avantageuses lorsque l'on achète et utilise un véhicule répondant aux normes de sécurité les plus élevées; demande à la Commission de réviser la législation sur l'étiquetage des émissions en vue d'inclure des informations supplémentaires au point de vente et sous forme numérique sur la notation de la sécurité des nouveaux véhicules;
27. se félicite de l'exigence de rendre obligatoires les rappels du port de la ceinture de sécurité pour tous les sièges en vertu du règlement révisé sur la sécurité générale et invite la Commission à élaborer des normes relatives aux exigences d'information sur les paramètres de sécurité des dispositifs de retenue pour enfants; invite les États

membres à lancer des campagnes de sensibilisation relatives à la sécurité des enfants sur la route à l'intention des parents et des personnes qui en ont la responsabilité, afin de poursuivre leurs actions de sensibilisation à l'obligation du port de la ceinture de sécurité, y compris pour les sièges arrière, étant donné les risques pour la sécurité des occupants dans les nombreux véhicules actuellement en circulation et qui le resteront encore pendant des années, qui ne sont pas équipés de cette technologie de rappel du port de la ceinture de sécurité;

28. invite instamment la Commission, conformément à la résolution du Parlement du 27 avril 2021 sur la mise en œuvre des aspects du paquet «contrôle technique» relatifs à la sécurité routière, à tenir dûment 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» pour veiller à ce qu'ils fassent l'objet de contrôles techniques périodiques; invite à cet égard les autorités compétentes à assurer une formation, un perfectionnement et une reconversion complémentaires pour les inspecteurs qui effectuent les inspections techniques périodiques; réclame des exigences plus élevées en matière d'auto-diagnostic du véhicule pour empêcher que le dysfonctionnement d'un système avancé d'aide à la conduite, censé renforcer la sécurité, ne devienne en fin de compte dangereux;
29. regrette le fait que les dispositions du paquet «contrôle technique» relatives au contrôle de l'arrimage du chargement ne soient pas obligatoires; invite la Commission à proposer un renforcement de ces dispositions lors de la prochaine révision de ce paquet législatif;
30. souligne qu'il est nécessaire de redoubler d'efforts pour lutter contre la fraude au compteur kilométrique et ainsi garantir la qualité et la sécurité des véhicules d'occasion; invite dès lors les États membres à tirer parti du mécanisme d'échange d'informations sur les relevés de kilométrage mis en place par la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission (DG MOVE), du portail Movehub de l'Union et de son module Odocar découlant du projet pilote proposé par le Parlement européen sur le système européen pour limiter la fraude au compteur kilométrique (OREL);
31. engage la Commission à proposer un nouveau cadre réglementaire harmonisé pour les véhicules automatisés pour s'assurer, grâce à des contrôles complets, y compris dans des conditions de conduite réelles, que les véhicules automatisés fonctionneront dans des conditions de sécurité maximales pour leurs conducteurs et les autres usagers de la route, notamment en ce qui concerne les interactions avec les véhicules traditionnels et les autres usagers de la route;
32. demande dans l'intervalle à la Commission d'évaluer les risques pour la sécurité routière des systèmes avancés d'aide à la conduite actuellement disponibles, tels que la confiance excessive et la distraction du conducteur; invite la Commission à envisager l'introduction d'une obligation d'équiper les appareils mobiles et électroniques des conducteurs d'un «mode de conduite sûr» et l'installation standard d'autres outils technologiques pour réduire la distraction au volant;
33. souligne le fait que, comme l'a fait remarquer la Commission dans son plan d'action

stratégique sur la sécurité routière, les marchés publics offrent également un cadre propice pour influencer positivement la sécurité routière; invite la Commission à prendre pleinement en considération le fait que l'offre la plus avantageuse d'un point de vue économique en matière de marchés publics relatifs aux services de transport public de passagers par la route devrait être évaluée en fonction du meilleur rapport qualité/prix, qui devrait également inclure la sécurité des véhicules, l'innovation, la qualité, la durabilité et les questions sociales; encourage vivement les États membres et les pouvoirs adjudicateurs à considérer les aspects liés à la sécurité parmi les principaux critères d'attribution des marchés publics relatifs aux services de transport routier;

34. relève que les nouveaux dispositifs de mobilité suscitent un certain nombre de préoccupations importantes quant à la sécurité des dispositifs eux-mêmes, mais aussi concernant leur utilisation sûre sur la route; déplore que seulement un petit nombre d'États membres aient légiféré en la matière et que l'absence d'harmonisation dans l'Union risque de créer une certaine confusion et de compliquer le respect des règles locales par les visiteurs; demande à la Commission d'examiner la possibilité d'introduire un cadre en matière de réception par type pour les nouveaux dispositifs de mobilité et de publier des lignes directrices à l'intention des États membres sur la maîtrise des aspects liés à la sécurité, y compris les règles de circulation applicables à l'utilisation de ces dispositifs; rappelle à la Commission et aux États membres qu'il est nécessaire de mettre en œuvre, tant au niveau de l'Union qu'au niveau national, des campagnes de sensibilisation et d'éducation portant sur l'utilisation sûre des dispositifs de micromobilité, en mettant l'accent sur les usagers vulnérables de la route comme les enfants, les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite; invite la Commission et les États membres à échanger les meilleures pratiques sur les moyens d'améliorer l'utilisation sûre des dispositifs de micromobilité;
35. invite la Commission à mettre à jour les exigences relatives à la base de données sur les accidents de la route dans l'UE (CARE) et à y intégrer l'identification des collisions des dispositifs de micromobilité comme les trottinettes électriques et autres vélos à assistance électrique; invite les États membres, à mettre en œuvre des mesures de sécurité préventives concrètes aux niveaux national, régional ou local en s'appuyant sur les informations figurant dans la base de données CARE;

Utilisation sûre de la route

36. constate que, selon l'étude de la Commission, on estime que l'alcool joue un rôle dans environ 25 % de l'ensemble des accidents mortels de la circulation, contre 15 % dans le cas des drogues⁸; observe que la recommandation de l'Union concernant le taux maximal d'alcool autorisé dans le sang date de 2001; invite la Commission à mettre les recommandations citées à jour et à inclure dans ces dernières 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; signale qu'une harmonisation du taux d'alcoolémie autorisé dans l'Union pour toutes les catégories de véhicules facilitera la comparabilité des ICP relatifs à la sobriété au volant; invite la Commission à élaborer des lignes directrices relatives aux informations concernant les

⁸ Étude de la Commission du 18 février 2014 sur la prévention de l'alcool au volant grâce à l'utilisation d'éthylotests antidémarrage.

médicaments ayant une incidence sur la capacité à conduire d'une personne et à soutenir les campagnes d'information qui visent à sensibiliser le personnel médical à ce problème; engage la Commission à introduire en outre dans ses recommandations révisées des orientations sur l'installation d'éthylomètres antidémarrage, en mettant l'accent sur les récidivistes, les primo-délinquants auteurs d'infractions graves et tous les conducteurs professionnels;

37. relève que la vitesse est un facteur déterminant dans environ 30 % des accidents de la circulation mortels et un facteur aggravant dans la plupart des accidents; engage la Commission 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, prévoyant en outre la possibilité de revoir à la hausse les limitations de vitesse pour les grandes artères couplée à une protection appropriée des usagers de la route vulnérables; invite les États membres à accorder la priorité aux investissements dans le contrôle des limitations de vitesse et dans une communication de qualité autour de l'importance centrale de la vitesse et de sa gestion; demande aux États membres d'appliquer des sanctions dissuasives contre les excès de vitesse, y compris des systèmes de points de pénalité, et d'envisager la mise en œuvre de formation de sensibilisation à la vitesse au volant pour réhabiliter les récidivistes;
38. relève que selon des estimations de la Commission⁹, dix millions d'infractions graves au code de la route dans l'Union liées à la vitesse, au non-respect des feux rouges et à l'alcool au volant sont commises chaque année par des non-résidents; prend acte des progrès accomplis dans la mise en place d'un cadre pour l'application transfrontalière des sanctions concernant des infractions routières depuis 2015, mais regrette que le cadre existant prévu dans la directive relative à l'application transfrontalière des sanctions ne permette pas d'enquêter de manière appropriée sur l'application des sanctions ou la reconnaissance des décisions de sanctions; est convaincu qu'une meilleure application transfrontalière des règles de circulation renforcerait le respect de ces règles et aurait un effet dissuasif, ce qui se traduirait par une diminution des comportements dangereux et une amélioration de la sécurité routière; invite à cet égard la Commission à traiter des problèmes susmentionnés lors de la prochaine révision de la directive, à évaluer la question de la reconnaissance mutuelle des déchéances du droit de conduire et des points de pénalité, et à en revoir le champ d'application en vue d'y inclure le respect du péage pour éviter la conduite dangereuse et de préserver la qualité des infrastructures;
39. rappelle que la directive relative au permis de conduire a établi un modèle de permis de conduire européen harmonisé et a introduit des exigences minimales pour l'obtention du permis de conduire; relève que cette directive ainsi que les programmes de formation, notamment à l'intention des conducteurs professionnels, doivent faire l'objet d'une mise à jour permanente eu égard aux développements technologiques concernant les véhicules et les infrastructures et l'automatisation des véhicules; invite la Commission à élaborer des normes minimales relatives à la formation du conducteur et à l'éducation

⁹ Analyse d'impact initiale de la Commission du 15 mars 2019 sur la révision de la directive relative à l'application transfrontalière des sanctions.

en matière de sécurité routière, tout en harmonisant progressivement la forme, le contenu et les résultats des cours de conduite dans l'ensemble de l'Union, et à envisager d'intégrer, dans le cadre de la prochaine révision de la directive relative au permis de conduire, la matrice des objectifs pour l'éducation des conducteurs (Goals for Driver Education matrix), qui s'articule en trois catégories: connaissances et aptitudes, facteurs de risque et autoévaluation; préconise en outre l'introduction d'un système de permis de conduire progressif qui incite les conducteurs débutants à acquérir plus d'expérience en matière de compétences avancées, telles que le trafic en vue, l'autoévaluation et la perception du risque, et à limiter certaines activités à haut risque, telles que la conduite de nuit et avec des passagers, tout en tenant compte des besoins en mobilité des personnes vivant dans des zones reculées et n'ayant qu'un accès limité à des transports publics; demande en outre à la Commission de renforcer l'harmonisation des normes minimales applicables aux moniteurs de conduite, y compris une formation continue, une formation à la perception du risque ainsi que des compétences minimales plus strictes en matière de pédagogie et de communication; relève avec inquiétude que des cas de délivrance irrégulière de permis de conduire ont été signalés dans plusieurs États membres et demande à la Commission d'assurer un suivi quant à ce problème;

40. invite la Commission à envisager de rendre la formation et les examens théoriques et pratiques obligatoires en vue de l'obtention d'un permis de conduire pour toutes les catégories de deux-roues à moteur;
41. demande à la Commission d'élaborer des ICP pour l'éducation en matière de sécurité routière et de mobilité dispensée au sein des États membres de l'Union, et de doter l'Union d'outils de conception, de mise en œuvre et d'évaluation de ladite éducation; encourage l'ensemble des États membres à garantir une éducation de qualité en matière de sécurité routière, qui devrait commencer à l'école et s'inscrire dans un processus d'apprentissage tout au long de la vie;
42. constate que depuis la pandémie de COVID-19 le secteur de la livraison à domicile s'est développé et, en particulier, l'utilisation de camionnettes, de deux-roues à moteur, tels que les cyclomoteurs et les vélos, ce qui a stimulé l'émergence de nouvelles formes de travail via une plateforme et de modèles d'entreprise; invite la Commission 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; demande en outre à la Commission d'envisager de renforcer le régime de contrôle technique et d'introduire l'obligation de procéder à des contrôles supplémentaires pour les camionnettes utilisées par les prestataires de services de livraison de colis lorsqu'un certain kilométrage est atteint, et d'envisager d'étendre cette obligation à d'autres véhicules de ces catégories utilisés à d'autres fins commerciales dans le cadre de la révision du paquet «contrôle technique»; demande à la Commission de présenter une recommandation sur la sécurité des livreurs, y compris des exigences applicables aux employeurs et aux entreprises visant à garantir la mise à disposition et l'utilisation d'équipements de sécurité et de véhicules sûrs, ainsi qu'une formation aux outils numériques qu'ils pourraient être amenés à utiliser, tels que les applications et les plateformes interactives;
43. fait part de sa profonde inquiétude quant à la fatigue des conducteurs dans le secteur du

fret commercial et du transport de passagers en tant que cause d'accidents de la route; demande à cet égard à la Commission de veiller à l'application correcte de la directive 89/391/CEE du Conseil relative à la santé et à la sécurité des travailleurs¹⁰ s'agissant des aspects relatifs à la sécurité routière; invite la Commission à introduire un ICP pour la fatigue des conducteurs dans le secteur du fret commercial et du transport de passagers; demande à la Commission et aux États membres d'accroître le nombre d'aires de stationnement sûres le long du RTE-T et de veiller à ce qu'elles soient adaptées aux besoins des conducteurs, et de fournir des informations concernant leur disponibilité au moyen d'un site web mis à jour et convivial; invite la Commission à déterminer si l'installation de climatiseurs ou de systèmes de climatisation analogues pour les cabines des poids lourds pourrait avoir une incidence positive sur la fatigue du conducteur et sur la sécurité routière, étant donné que ces systèmes peuvent fonctionner indépendamment du moteur principal;

44. met l'accent sur le fait qu'une réponse efficace et complète après une collision comporte, outre les soins médicaux et la rééducation, un soutien psychologique et social, la reconnaissance des victimes, et une enquête approfondie afin d'identifier les causes de l'accident et de recenser des mesures pour éviter qu'ils ne se reproduisent, ainsi que l'ouverture, le cas échéant, de procédures pénales et civiles; invite les États membres à instaurer une coopération plus étroite entre leurs autorités chargées de la sécurité routière et le secteur de la santé, afin de faire respecter l'utilisation des voies de secours pour accélérer les opérations de secours; invite en outre la Commission et les États membres à mobiliser des ressources suffisantes afin de disposer d'une infrastructure d'urgence efficace, y compris des services médicaux aériens, en particulier dans les régions reculées, montagneuses et insulaires; invite la Commission à rendre la formation aux premiers secours obligatoire dans le cadre de la prochaine révision de la directive relative au permis de conduire; invite les États membres à inscrire la notion de corridors d'urgence dans leurs codes nationaux de la route et à lancer de nouvelles campagnes de sensibilisation; rappelle l'importance d'un soutien de suivi efficace à l'intention des victimes;
45. demande aux États membres de développer leurs principaux réseaux en traumatologie et d'adopter des lignes directrices de coopération entre eux pour permettre aux services d'urgence de transporter rapidement les patients, y compris par-delà les frontières;
46. souligne que l'application limitée des règles de circulation compromet les efforts déployés pour atteindre la «Vision Zéro»; encourage les États membres à fixer des objectifs annuels pour l'application et le respect de leurs plans de sécurité routière, à veiller à ce qu'ils soient dotés de fonds suffisants, ainsi qu'à mener et à publier un suivi annuel faisant l'analyse des objectifs atteints et des résultats obtenus; souligne que seules des mesures coercitives cohérentes bien expliquées et portées à la connaissance du public ainsi qu'une éducation par la répression ont des chances d'avoir une incidence durable sur les comportements au volant; relève qu'il est possible de renforcer encore l'efficacité en automatisant largement le traitement des amendes pour les infractions détectées;
47. fait remarquer que l'utilisation d'un téléphone portable ou d'autres dispositifs

¹⁰ JO L 183 du 29.6.1989, p. 1.

électroniques par les conducteurs entrave considérablement l'aptitude à la conduite et joue un rôle dans 10 à 30 % des accidents de la route; invite les États membres à instaurer des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives en cas d'utilisation du téléphone portable, y compris des sanctions non pécuniaires, à sensibiliser aux risques concernés et à améliorer le contrôle de l'application;

Un cadre adapté aux futurs enjeux

48. met en exergue le fait que des facteurs extérieurs et des tendances émergentes au sein de la société posent des défis sans précédent à la sécurité routière dans le cadre de la stratégie de l'Union à l'horizon 2030 et au-delà; relève 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; invite la Commission à évaluer pleinement l'incidence de véhicules toujours plus automatisés sur la circulation en zone urbaine et l'environnement; souligne qu'une amélioration des infrastructures pourrait s'avérer nécessaire pour garantir la circulation en toute sécurité des véhicules automatisés et semi-automatisés, tout en renforçant la sécurité pour les véhicules conventionnels, ce qui serait dans l'intérêt de l'ensemble des usagers de la route;
49. invite 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, d'une part, l'achat et l'utilisation de véhicules plus sûrs, plus propres et plus économes en énergies et, d'autre part, le renouvellement du parc de véhicules publics et privés; invite la Commission et les États membres à collaborer avec la BEI afin d'examiner de nouveaux systèmes de financement pour faciliter l'investissement au profit de services de transport sûrs et durables et d'un parc de véhicules sûrs et durables;
50. fait observer que les données joueront un rôle essentiel dans l'amélioration de la sécurité routière; rappelle que les données embarquées sont extrêmement précieuses pour la gestion du trafic, les contrôles techniques et les analyses d'accidents; engage la Commission à élaborer un cadre pour l'accès aux données embarquées au-delà du marché de la réparation conformément au règlement général sur la protection des données¹¹, aux fins exclusives de recherche en accidentologie et de contrôle technique; souligne, à cet égard, l'importance que revêtent les données numériques contenues dans les enregistreurs de données d'événement afin de mener une analyse approfondie des accidents pour améliorer la sécurité routière; invite la Commission à veiller à ce que tous les éléments de données utiles à l'analyse approfondie des accidents et à la recherche en matière de sécurité routière (y compris le lieu, la date et l'heure) soient enregistrés et stockés par l'EDR;
51. rappelle que, même si la sécurité routière relève de la responsabilité de l'ensemble des acteurs et autorités concernés aux niveaux de l'Union, national et local, l'Union devrait jouer un rôle d'initiative pour garantir que la sécurité routière reste une priorité dans le domaine des transports routiers pour contribuer à combler le fossé entre les États membres en matière de sécurité routière et s'assurer que l'UE conserve sa position de chef de file dans ce domaine au niveau international; souligne qu'il incombe à l'Union de promouvoir la coopération et l'échange de bonnes pratiques avec des pays tiers, tels

¹¹ JO L 119 du 4.5.2016, p. 1.

que le Royaume-Uni, afin de mettre en œuvre la déclaration de Stockholm sur la sécurité routière; invite la Commission et les États membres à veiller à ce que les objectifs de la politique de l'Union en matière de sécurité routière s'appliquent à tous les programmes externes pertinents et à mettre en place un système efficace d'échange d'informations sur les infractions routières avec les pays tiers voisins afin d'améliorer le contrôle de l'application, tout en veillant à ce que tout partage d'informations fasse l'objet de garanties, d'audits et de conditions de surveillance strictes, dans le plein respect des règles applicables de l'Union;

52. demande à la Commission, dans la perspective de la prochaine révision du paquet «Mobilité urbaine», de favoriser les synergies entre les mesures en matière de sécurité et de durabilité dans les zones urbaines; préconise, à cet égard, de redéfinir les priorités des infrastructures de transport dans les zones urbaines, y compris la réaffectation d'espaces publics, et d'abandonner les moyens de transport individuels motorisés au profit de modes de déplacement durables, plus sûrs et plus sains comme les transports publics, la marche et le vélo, tout en tenant compte des besoins spéciaux des usagers vulnérables de la route, tels que les enfants, les personnes handicapées et les personnes âgées; encourage des investissements et des cofinancements plus importants par l'intermédiaire des instruments de financement de l'Union pour créer des parkings et d'autres zones de connectivité de la mobilité à l'entrée des zones urbaines, qui facilitent l'accès aux différents modes de transports publics, compte tenu de la nécessité de réduire les embouteillages dans les villes et les émissions de CO₂; salue l'intention de la banque européenne d'investissement (BEI) de soutenir des programmes d'investissement ambitieux dans l'optique d'aider les autorités publiques à favoriser la mobilité durable aux niveaux local et régional, tels que les plans de mobilité urbaine durable et les projets de transports publics; invite la Commission à mieux intégrer les objectifs et les actions de l'Union en matière de sécurité routière dans les lignes directrices pour les plans de mobilité urbaine durable grâce au suivi et à la valorisation des meilleures pratiques, y compris en établissant un indicateur sur l'utilisation des fonds de l'Union pour améliorer réellement la sécurité routière urbaine;
53. observe que les zones rurales représentent environ 83 % du territoire de l'Union et que 30,6 % de sa population y vit; met en avant le fait que les zones rurales et les zones à faible densité de population souffrent d'une pénurie d'infrastructures de transport de qualité et services de transport public collectif réguliers, ce qui a une incidence directe sur la sécurité routière; constate en outre que 54 % des décès dus à des accidents de la route surviennent sur des routes rurales; souligne que l'objectif d'améliorer l'accessibilité, la connectivité et la sécurité routière dans les zones rurales devrait faire partie intégrante de la stratégie de mobilité durable et intelligente; invite la Commission à tenir compte de ce qui précède dans sa prochaine communication sur la vision à long terme pour les zones rurales;
54. met en avant la nécessité de promouvoir une approche intégrée pour atteindre les objectifs fixés dans la «Vision Zéro» et renforcer la collaboration intersectorielle, y compris grâce au dialogue avec les organisations non gouvernementales (ONG), la société civile, ainsi que les entreprises et l'industrie aux niveaux régional, national et de l'Union; invite les entreprises ainsi que les PME, conformément à la déclaration de Stockholm, à s'efforcer d'atteindre les objectifs en matière de sécurité routière grâce à l'application des principes du «système sûr» dans leur chaîne de valeur, y compris dans

leurs pratiques internes en ce qui concerne la passation de marchés, la production et la distribution, et à inclure leurs performances en matière de sécurité dans leurs rapports sur la durabilité ainsi que sur leurs sites web officiels; engage également les entreprises et les PME à proposer à leurs conducteurs, le cas échéant, des formations spécifiques en matière de sécurité routière, et à envisager de créer la fonction de «responsable de la mobilité» en vue de coordonner et d'optimiser les besoins de mobilité de l'entreprise dans le cadre du transport des marchandises et des travailleurs tout au long de la chaîne logistique;

55. invite la Commission à coopérer avec les États membres, la société civile et d'autres acteurs clés afin d'instaurer une culture à l'échelle européenne en matière de sécurité routière ; se félicite du lancement du Prix européen de la sécurité routière urbaine dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité et la modernisation de la charte européenne de la sécurité routière, la plus grande plateforme de la société civile pour la sécurité routière; invite la Commission à organiser une Année européenne de la sécurité routière dans les années à venir, qui s'inscrive dans le cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030; est également favorable, dans le cadre de l'Année européenne pour des villes plus vertes 2022, à la création, au financement et au suivi du label «Ville Prudente», qui devrait s'appuyer sur les critères des normes les plus élevées en matière de sécurité routière pour l'ensemble des usagers de la route ainsi que sur des espaces publics plus agréables à vivre, y compris une meilleure qualité de l'air et une réduction des émissions de CO₂;
56. prend acte de la Journée mondiale du souvenir des victimes des accidents de la route, qui se tient le troisième dimanche du mois de novembre pour commémorer les millions de personnes tuées ou grièvement blessées lors d'accidents sur les routes du monde entier, rendre hommage aux services d'urgence pour leur travail et réfléchir au fardeau et au coût considérables que représentent ces tragédies quotidiennes et continues pour les familles, les communautés et les pays; reconnaît officiellement cette journée et engage le Conseil européen et la Commission européenne à en faire autant en organisant un événement annuel soutenu par les trois institutions;
57. est d'avis que pour une mise en œuvre appropriée de la politique de l'Union en matière de sécurité routière dans le cadre global de la stratégie pour une mobilité durable et intelligente, de nouvelles capacités seront nécessaires dans le domaine de la sécurité routière, notamment en ce qui concerne les fonctions de coordination, de suivi et d'évaluation et le soutien technique de la stratégie globale; invite à cet égard 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;

o

o o

58. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux gouvernements et aux parlements des États membres.

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Contexte et considérations générales

Chaque année, près d'un million d'accidents ont lieu dans l'Union. Rien qu'en 2019, le bilan est de 23 000 morts et de 120 000 blessures graves. Le nombre de décès par semaine dus à des accidents de la route dans l'Union équivaut au crash d'un avion géant transportant environ 500 personnes dans lequel personne n'aurait survécu. Bien que l'Union et les États membres aient réalisé des progrès notables en matière de sécurité routière au cours des dernières décennies, la rapporteure a conscience que ces statistiques sont choquantes et mettent en évidence, de la manière la plus tragique, que la sécurité routière doit être une priorité aux niveaux politique, social, et personnel. En outre, ces chiffres représentent des tragédies tangibles et entraînent des coûts énormes pour la société. Dès lors, la vision à long terme de l'Union doit tendre le plus près possible de «zéro mort» sur les routes d'ici à 2050 («Vision Zéro»).

La rapporteure est fermement convaincue que notre société ne devrait plus accepter ces décès et ces blessures graves sur les routes. Notre droit fondamental à la mobilité ne devrait pas aller de pair avec une mortalité routière et ce principe doit être intégré dans le processus décisionnel en matière de sécurité routière. À cet égard, la rapporteure regrette vivement la stagnation significative du nombre de morts et de blessures graves sur les routes dans l'Union, et ce, depuis 2013, et que l'objectif stratégique des «orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020» de réduire la mortalité routière de 50 % entre 2010 et 2020 n'a donc pas été atteint. Par ailleurs, les disparités de performance d'un État membre à l'autre en matière de sécurité routière restent notables et il est urgent de s'intéresser aux nouvelles tendances dans nos modes de vie et de mobilité et aux nouveaux défis qu'ils représentent, en s'appuyant également sur les avancées technologiques.

Ces constats mettent en évidence le chemin à parcourir et les efforts qu'il reste à déployer pour se rapprocher de la «Vision Zéro». Parallèlement, ils soulignent également qu'un changement de paradigme dans notre manière de concevoir la sécurité routière s'impose.

Le Conseil européen a déjà fait un pas dans la bonne direction en adoptant la déclaration de La Valette, une réaffirmation des engagements et objectifs dans le domaine de la sécurité routière. Dans le sillage des conclusions du Conseil, la Commission européenne a adopté une nouvelle stratégie de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie 2021-2030, réaffirmant sa vision ambitieuse à long terme et fixant des objectifs de réduction de 50 % du nombre de décès et, pour la première fois, du nombre de blessures graves d'ici à 2030. Cette politique a été introduite initialement en mai 2018 par la Commission dans le train de mesures «L'Europe en mouvement» et le plan d'action stratégique sur la sécurité routière qui l'accompagne. Près d'un an plus tard, la Commission définit avec l'adoption du «Cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 – Prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro»» les possibles modalités de mise en œuvre cette nouvelle politique.

Le caractère novateur de ce nouveau cadre politique réside dans l'adoption de l'approche pour un «système sûr», qui vise à redéfinir la politique en matière de sécurité routière; l'accent est mis sur la prévention des décès et des blessures graves en agissant sur quatre facteurs clés: des véhicules sûrs, des infrastructures sûres, une utilisation sûre de la route et une meilleure

administration des soins après une collision, et requiert une gouvernance renforcée au niveau de l'Union. Selon cette approche, les décès et les blessures graves sont dans une large mesure évitables, même si des accidents continueront de se produire.

Il est donc opportun que le Parlement européen adopte une résolution politique sur la sécurité routière. Le présent rapport permet au Parlement de se positionner formellement sur la nouvelle approche susmentionnée de la Commission et le cadre politique de l'UE qu'elle propose en matière de sécurité routière pour la décennie 2021-2030.

À cet égard, la rapporteure salue le nouveau cadre politique, les nouveaux objectifs fixés et l'adoption de l'approche pour un «système sûr». Selon elle, ce cadre politique allié à la volonté politique et des mesures coordonnées aux niveaux européen, national, régional et local, a toutes les chances de s'avérer un outil précieux pour inverser la tendance à la stagnation des statistiques et offrir des routes sûres à tous, et améliorer ainsi le bien-être social.

Le rapport analyse tous les aspects de cette nouvelle politique et évalue les modalités de mise en œuvre de l'Union des mesures proposées. Parallèlement, il définit les priorités politiques et recommande d'autres initiatives aux niveaux de l'Union et des États membres.

Compte tenu de certaines initiatives législatives futures de la Commission, la rapporteure préconise l'adoption de propositions spécifiques pour renforcer la sécurité routière dans le cadre du règlement RTE-T, de la révision du paquet sur la mobilité urbaine, de la directive relative au permis de conduire, de la directive relative à l'application transfrontalière des sanctions concernant les infractions en matière de sécurité routière et du paquet «contrôle technique».

En outre, puisque la sécurité routière est une compétence partagée, il est urgent que la Commission présente d'autres propositions en vue d'adopter des recommandations à l'intention des États membres. Il convient de relever que les recommandations de la Commission sur la sécurité routière se sont révélées très utiles pour opérer une réorientation stratégique dans les États membres.

2. Principales questions et position de votre rapporteure

2.1. Cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 – Prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro»

Comme évoqué plus haut, le rapport accueille favorablement le nouveau cadre politique de l'Union en matière de sécurité routière pour la décennie 2021-2030, les nouveaux objectifs fixés et l'adoption de l'approche pour un «système sûr».

L'introduction d'un premier ensemble de huit indicateurs clés de performance (ICP) permettra d'évaluer les performances des États membres de manière plus ciblée et de détecter les insuffisances. La rapporteure demande des objectifs de résultats fondés sur les ICP d'ici à 2023 et invite instamment les États membres et les autorités nationales compétentes à s'engager pleinement à collecter les données concernées.

La mise en œuvre de la politique de l'Union en matière de sécurité routière suppose impérativement un engagement politique approprié et l'attribution de ressources financières suffisantes. Dans ce contexte, la rapporteure demande aux États membres d'affecter une partie de leur budget national à la sécurité routière et d'y associer les fonds de l'Union afin d'obtenir de meilleurs résultats.

2.2 Infrastructures sûres

La qualité de l'ensemble des infrastructures liées à la route et leur niveau de sécurité inhérente constitue un facteur clé pour la protection des usagers de la route. La rapporteure est d'avis que les États membres et la Commission européenne doivent accorder la priorité aux investissements qui présentent le plus grand intérêt pour la sécurité routière lors de l'élaboration ou de la construction de nouvelles infrastructures.

Par ailleurs, les usagers de la route doivent être sensibilisés à la qualité et au niveau de sécurité. Une première étape importante a été franchie grâce à 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. La rapporteure souligne qu'une évaluation et une notation systématiques des routes européennes s'imposent au moyen de critères définis d'un commun accord.

En outre, dans le cadre de la prochaine révision du règlement RTE-T, il y a lieu de prévoir des mesures destinées à renforcer encore la sécurité routière dans les nœuds urbains et à améliorer la sécurité opérationnelle tout au long du cycle de vie des infrastructures critiques.

2.3 Véhicules sûrs

Disposer de véhicules sûrs sur la route constitue un autre élément essentiel de l'approche pour un «système sûr». Des dispositifs de sécurité avancés dans les véhicules, l'automatisation et la micromobilité figurent parmi les défis que la politique en matière de sécurité routière doit relever.

Dans le sillage de la récente révision du règlement relatif à la sécurité générale, les dispositifs de sécurité avancés, tels que l'adaptation intelligente de la vitesse et le système d'aide au maintien de la trajectoire, seront obligatoires à très court terme. La rapporteure se félicite de cette révision, plaide en faveur d'un droit dérivé ambitieux afin de tenir compte des développements techniques et soutient l'intégration de dispositifs de sécurité avancés dans le cadre de la révision du paquet «contrôle technique». En outre, elle souligne qu'il est indispensable de se doter d'un nouveau cadre réglementaire harmonisé pour les véhicules automatisés afin de garantir leur utilisation dans de bonnes conditions de sécurité.

Pour ce qui est des dispositifs de mobilité personnelle, il est demandé à la Commission de mettre en œuvre un cadre en matière de réception par type pour les nouveaux dispositifs de mobilité et de publier des lignes directrices sur les règles de circulation et leur utilisation à l'intention des États membres.

2.4 Utilisation sûre de la route et meilleure administration des soins après une collision,

L'alcool joue un rôle dans 25 % de l'ensemble des accidents de la route mortels. L'alcool et la vitesse sont les deux principales causes de décès sur la route. La rapporteure défend donc une position claire, à savoir une tolérance zéro pour l'alcool au volant applicable à l'ensemble des conducteurs. Ce principe doit également s'appliquer aux substances psychoactives illégales. Le rapport préconise par conséquent l'adoption de normes en matière de contrôles routiers pour la conduite sous l'emprise de stupéfiants.

En ce qui concerne la vitesse, selon la rapporteure, des limitations de vitesse qui garantissent la

sécurité en harmonie avec l'approche pour un «système sûr» doivent s'appliquer à tous les différents types de routes. À cet égard, un très bon exemple est celui de la limitation à 30 km/h dans les zones résidentielles et les zones où la présence de cyclistes et de piétons est élevée. De nombreuses villes européennes ont adopté cette bonne pratique, et l'amélioration de la sécurité routière et de la qualité de la vie est bien au rendez-vous.

La rapporteure souligne le nombre inquiétant d'infractions au code de la route commises par des non-résidents 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 rapporteure estime également qu'introduire des mesures pour encourager les conducteurs débutants à acquérir davantage d'expérience dans le cadre de la directive relative au permis de conduire, et sa mise à jour permanente au fil des évolutions technologiques concernant les véhicules et les infrastructures, sont autant d'éléments qui se traduiront par une utilisation de la route dans de meilleures conditions de sécurité.

Les véhicules de livraison, les deux-roues à moteur et les vélos circulent partout sur les routes urbaines, étant donné que le secteur de la livraison à domicile a connu une progression notable, également due à la pandémie de COVID-19. Il existe un lien direct entre la qualité des conditions de travail des conducteurs professionnels et le taux élevé d'accidents de la route. D'où la suggestion de la rapporteure d'adopter des mesures pour s'attaquer au problème de la fatigue des conducteurs et améliorer la sécurité des livreurs.

L'administration rapide et efficace de soins après une collision s'est révélée être, dans de nombreux cas, un facteur déterminant permettant de réduire la gravité des blessures. À cet égard, la rapporteure préconise une collaboration renforcée entre les autorités chargées de la sécurité routière et le secteur de la santé, et une formation aux premiers soins obligatoire pour tous les conducteurs dans le cadre de la directive relative au permis de conduire.

L'application des règles de circulation routière est un élément essentiel pour une utilisation de la route dans de meilleures conditions de sécurité. Selon la rapporteure, obtenir une évolution des comportements au volant durable suppose des fonds suffisants, des objectifs annuels et des mesures coercitives bien expliquées et portées à la connaissance du public.

2.5 Cadre adapté aux futurs enjeux

La capacité à suivre de près les nouvelles mutations de la société et les avancées technologiques permanentes et à s'y adapter doit faire partie intégrante de la politique de l'Union en matière de sécurité routière. À titre d'exemple, au cours des prochaines années, véhicules automatisés, véhicules traditionnels et usagers vulnérables se partageront la route. La rapporteure est parfaitement consciente des risques que peuvent engendrer les défis futurs pour la sécurité routière et demande donc à l'Union de préparer le terrain pour y répondre.

À la lumière des évolutions futures, la rapporteure, dans un souci de renforcer encore la sécurité routière, 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. Elle estime que l'accès aux données embarquées devrait être limité aux fins de recherche en accidentologie et de contrôle technique.

De plus, le rapport accorde une attention particulière aux usagers vulnérables de la route. Jusqu'à présent, les principaux bénéficiaires de l'amélioration de la sécurité des véhicules et d'autres mesures en matière de sécurité routière étaient les automobilistes. La rapporteure souligne qu'il convient de ne pas transiger sur la sécurité des piétons, des cyclistes et de certains autres groupes démographiques (par exemple, les usagers de la route âgés, les usagers à mobilité réduite). De surcroît, si les gens marchent, font du vélo et utilisent les transports publics davantage la sécurité routière s'en verra non seulement améliorée, mais cela contribuera également à atteindre les objectifs climatiques. La rapporteure souhaite par conséquent dégager des synergies entre les mesures de sécurité et les mesures en faveur de la durabilité et préconise une nouvelle définition des priorités des infrastructures de transport dans les zones urbaines denses.

La rapporteure met l'accent sur l'engagement actif de la société civile et des partenaires sociaux, une condition préalable à la réalisation de la «Vision Zéro». La politique de l'Union en matière de sécurité routière doit comporter un programme de sensibilisation exhaustif et des mesures d'incitation à l'intention des acteurs concernés pour améliorer la sécurité routière. Elle reconnaît l'importance dans ce contexte du Prix européen de la sécurité routière urbaine ainsi que du projet de la Commission de revitaliser la charte européenne de la sécurité routière et, va plus loin en préconisant l'organisation, en temps opportun, d'une Année européenne de la sécurité routière.

Enfin, la rapporteure est d'avis qu'une structure de gouvernance améliorée est capitale pour une mise en œuvre appropriée de la politique de l'Union en matière de sécurité routière dans le cadre global de la stratégie pour une mobilité durable et intelligente. S'inspirant de la contribution aux avancées en matière de sécurité que les agences européennes ont obtenues dans d'autres modes de transport, le rapport invite la Commission à soutenir davantage la sécurité du transport routier en étudiant la possibilité de créer une nouvelle agence.

ANNEXE: LISTE DES ENTITÉS OU PERSONNES AYANT APPORTÉ LEUR CONTRIBUTION À LA RAPPORTEURE

La liste suivante est établie sur une base purement volontaire, sous la responsabilité exclusive de la rapporteure. Dans le cadre de l'élaboration du projet de rapport intitulé «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 Zero”» (2021/2014(INI)) a reçu des contributions des entités ou personnes suivantes;

Entité et/ou ersonne
Commission européenne – DG MOVE
Conseil européen pour la sécurité des transports (ETSC)
Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)

**INFORMATIONS SUR L'ADOPTION
PAR LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND**

Date de l'adoption	17.6.2021
Résultat du vote final	+ : 44 - : 1 0 : 3
Membres présents au moment du vote final	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Roberts Zile, Kosma Złotowski
Suppléants présents au moment du vote final	Ignazio Corrao, Clare Daly

**VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL
EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND**

44	+
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, João Ferreira, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg

1	-
NI	Dorien Rookmaker

3	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Julie Lechanteux, Philippe Olivier

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention