

Bruxelles, le 18 juin 2024
(OR. en)

11367/24

TRANS 316
FIN 589
MI 631
IND 326

RÉSULTATS DES TRAVAUX

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	délégations
N° doc. préc.:	10842/24
Objet:	Conclusions du Conseil sur le rapport spécial 04/2024 de la Cour des comptes européenne concernant les efforts consentis par l'UE pour atteindre ses objectifs en matière de sécurité routière – Résultats des travaux

Lors de sa session du 18 juin 2024, le Conseil a approuvé des conclusions sur le rapport spécial de la Cour des comptes européenne concernant la sécurité routière, qui figurent en annexe.

**Conclusions du Conseil sur le rapport spécial 04/2024 de la Cour des comptes européenne
intitulé "Sécurité routière – L'UE doit mettre les bouchées doubles pour atteindre ses
objectifs"**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE:

1. ACCUEILLE AVEC SATISFACTION le rapport spécial 04/2024 de la Cour des comptes européenne publié le 14 mars 2024, intitulé "Sécurité routière – L'UE doit mettre les bouchées doubles pour atteindre ses objectifs", qui fournit un examen approfondi de la situation actuelle et des tendances en matière de sécurité routière dans l'UE, en particulier alors que nous nous trouvons maintenant à mi-parcours de la période de programmation 2021-2030;
2. PARTAGE l'avis de la Cour des comptes européenne selon lequel le moment est venu de procéder à une évaluation afin d'améliorer en permanence la sécurité routière, ce qui nécessite de prendre des mesures sur plusieurs fronts, conformément à une approche fondée sur les risques ou intégrée (telle que l'approche de "système sûr"), associant les autorités publiques à tous les niveaux, tous les usagers de la route, l'industrie et les acteurs de la société civile; le but est d'atteindre les objectifs ambitieux consistant à diminuer de moitié le nombre de morts et de blessés graves sur les routes d'ici 2030 (par rapport à 2019) et à réduire à zéro ou presque le nombre de victimes de la route d'ici 2050 au moyen de la campagne "Vision zéro" ou d'autres stratégies similaires efficaces;
3. SE FÉLICITE des progrès accomplis dans certains États membres en vue d'atteindre leurs objectifs consistant à diminuer de moitié le nombre de tués et de blessés graves sur les routes d'ici 2030, mais RECONNAÎT que l'ensemble des progrès accomplis est insuffisant pour atteindre cet objectif;
4. RAPPELLE l'analyse et les engagements figurant dans les conclusions du Conseil du 8 juin 2017 sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette¹, qui soulignaient les conséquences inacceptables sur les plans humain et sociétal du nombre de personnes tuées et d'accidents graves sur les routes;

¹ Voir doc. 9994/17.

5. Tout EN TENANT COMPTE des différentes situations de départ des États membres, FAIT OBSERVER que, en ce qui concerne les compétences partagées en matière de sécurité routière, les différences de méthodes, de pratiques et de caractéristiques nationales entre les États membres constituent une source précieuse d'apprentissage mutuel et d'échanges de bonnes pratiques auxquels prennent part les États membres;
6. SE DÉCLARE VIVEMENT PRÉOCCUPÉ par le nombre élevé d'usagers de la route actifs et vulnérables (piétons, cyclistes, usagers de deux-roues motorisés et de trottinettes électriques) figurant parmi les personnes tuées dans un accident de la route au sein de l'Union, tant dans les zones urbaines que rurales, qui sont également de plus en plus confrontés à des véhicules plus grands et plus lourds, et par le risque élevé que courent les usagers de la route jeunes et âgés d'être tués ou grièvement blessés sur la route, préconisant donc d'avoir une meilleure connaissance des données d'exposition et demandant instamment que des mesures appropriées soient prises;
7. FAIT RÉFÉRENCE aux engagements visant à faire en sorte que coexistent en toute sécurité différents moyens de transport, tels qu'ils ont été exprimés dans la déclaration européenne interinstitutionnelle sur le vélo récemment signée², et RENVOIE à la révision en cours de la directive relative au permis de conduire³, dans le cadre de laquelle sont actuellement examinés des systèmes réglementaires à l'échelle de l'UE concernant les conducteurs novices et la conduite accompagnée, ainsi que des questions relatives à l'aptitude à la conduite;
8. PREND NOTE de l'accord intervenu au niveau politique sur la révision du cadre réglementaire européen facilitant l'exécution transfrontière des sanctions pour infraction routière⁴ et du fait que les infractions routières constituent la cause directe de la plupart des décès sur les routes dans l'UE;
9. NOTE AVEC PRÉOCCUPATION que les comportements à haut risque sur la route continuent d'être une cause majeure d'accidents de la route, en particulier les excès de vitesse, la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, le fait d'être distrait ou fatigué au volant, la conduite sans ceinture de sécurité et la non-utilisation ou l'utilisation incorrecte des dispositifs de retenue pour enfants et des équipements de protection;

² 4 avril 2024 (doc. 6215/24).

³ Voir l'orientation générale du Conseil sur une proposition de nouvelle directive relative au permis de conduire, adoptée le 4 décembre 2023 (doc. 16345/23).

⁴ Accord politique provisoire intervenu le 12 mars 2024 sur la proposition modifiant la directive (UE) 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

10. MESURE l'importance croissante des modes de transport actifs pour la mobilité de demain, compte tenu, entre autres, des économies d'énergie, de la nécessité de lutter contre le changement climatique et du fait que les politiques publiques doivent encourager cette transition dans l'intérêt de tous, notamment en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité routière et de l'accessibilité;
11. RENVOIE à la déclaration de Stockholm des 19 et 20 février 2020⁵, notamment à la résolution n° 11, qui encourage les autorités publiques à imposer une limitation de la vitesse à 30 km/h maximum dans les zones empruntées régulièrement et de manière planifiée par les usagers de la route vulnérables et les véhicules conjointement, sauf si de solides données factuelles démontrent que des vitesses supérieures sont sûres. INDIQUE que l'espace public est par définition limité et que les vitesses doivent donc être ajustées, ainsi qu'il convient, de manière à en garantir une utilisation partagée en toute sécurité; SE FÉLICITE des mesures qui ont été prises à cet égard dans l'ensemble de l'UE;
12. REMERCIE la Commission de soutenir les projets Baseline et Trendline, qui permettent de suivre l'évolution vers l'objectif de zéro tué et blessé grave dans toute l'Europe et de mesurer l'efficacité des investissements dans la sécurité routière; CONSTATE AVEC SATISFACTION que tous les États membres participent au projet de suivi Trendline;
13. RECONNAÎT les avantages de la comparabilité des données sur la sécurité routière dans les différents États membres, y compris les données concernant les accidents de la route; ESTIME qu'il est possible de mener des actions bien ciblées au niveau de l'UE, même si les méthodes employées par les États membres ne sont pas complètement harmonisées, étant donné qu'une demande d'harmonisation complète pourrait conduire à une diminution du nombre d'États membres disposés à participer à des projets de l'UE, compromet la comparabilité dans le temps et pourrait créer une charge administrative disproportionnée;
14. ATTACHE UNE GRANDE IMPORTANCE aux enquêtes indépendantes pour identifier les causes des accidents de la route entraînant des blessures graves et des décès, afin de les éviter à l'avenir.

⁵ Voir la déclaration de Stockholm signée lors de la troisième conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière, tenue les 19 et 20 février 2020, dont le thème était la réalisation des objectifs internationaux d'ici 2030.

15. INSISTE SUR les travaux en cours au sein du groupe d'experts sur CARE visant à recueillir et à communiquer des données sur les blessés graves de la route, en encourageant l'utilisation d'une définition commune fondée sur l'échelle des traumatismes MAIS3+, ainsi que le partage, dans la mesure du possible, des connaissances et des bonnes pratiques disponibles; EST CONSCIENT de la charge administrative et SOULIGNE l'importance de la protection des données, mais INSISTE à cet égard sur le fait qu'il importe de remédier au faible taux de déclaration des victimes des accidents de la route, y compris des usagers vulnérables de la route, et de disposer de données comparables sur les blessés graves dans l'UE;
16. MET L'ACCENT SUR les initiatives en matière de gestion de la sécurité routière soutenues par la Commission et encouragées par le Parlement européen, telles que l'outil de suivi de la sécurité routière de l'Observatoire européen de la sécurité routière (ERSO) et le projet "Échanges en matière de sécurité routière dans l'Union européenne" (EURSE) permettant de favoriser, au moyen de visites d'étude et d'ateliers nationaux, des échanges concrets de connaissances et de bonnes pratiques entre les autorités des États membres de l'UE et les parties prenantes sur différents sujets liés à la sécurité routière; EST CONSCIENT DE l'importance d'un soutien financier à cet égard, sans préjudice des modalités de financement à convenir pour le prochain cadre financier pluriannuel; ATTIRE L'ATTENTION sur le groupe à haut niveau sur la sécurité routière, au sein duquel les États membres tirent constamment des enseignements de leurs mesures de sécurité, de leur législation et de leurs bonnes pratiques respectives;
17. SE FÉLICITE des progrès accomplis dans la mise en œuvre de normes minimales de sécurité applicables aux véhicules neufs dans le cadre du règlement sur la sécurité générale⁶ et des efforts déployés par les États membres pour assurer les contrôles techniques d'un parc vieillissant dans le cadre du contrôle des véhicules, qu'il s'agisse de contrôles techniques périodiques ou de contrôles routiers; à cet égard, RENVOIE à la proposition à venir du paquet "contrôle technique" révisé. Étant donné que le parc se régénère progressivement et que de plus en plus de véhicules sur les routes de l'UE sont équipés de systèmes avancés d'aides à la conduite, une incidence positive sur la réduction du nombre de décès et de blessures graves pourrait être observée;
18. GARDE À L'ESPRIT que la sécurité des véhicules dépend également de leurs caractéristiques techniques essentielles et du comportement du conducteur, et que les systèmes de sécurité active et passive ne constituent que des contre-mesures pour limiter les risques qui sont liés à ces facteurs;

⁶ Règlement (UE) 2019/2144, JO L 325 du 16.12.2019, p. 1.

19. EST CONSCIENT des investissements réalisés dans des infrastructures routières de qualité, résilientes et durables;
20. INSISTE SUR l'importance de l'interconnectivité et de l'interopérabilité des données relatives à la circulation, au transport et aux véhicules, dans le respect de la réglementation en matière de protection des données, afin d'améliorer la gestion de la circulation et de la sécurité routière;
21. RECONNAÎT le potentiel des technologies innovantes pour renforcer la sécurité routière; NOTE que, pour exploiter pleinement ce potentiel, ces technologies doivent être faciles à utiliser, leur conception doit être sûre et les conducteurs devraient savoir comment en faire un usage correct et sûr; RECONNAÎT toutefois également le risque de distraction pendant la conduite associé à ces technologies, auquel il est essentiel de sensibiliser les conducteurs au moyen de formations à leur intention et de campagnes de sensibilisation ainsi que par l'application de la législation et l'amélioration des technologies;
22. RENVOIE aux récents règlements ayant une incidence sur les véhicules automatisés⁷ et INVITE la Commission à poursuivre ses travaux tout en incluant également des règlements techniques sur les véhicules entièrement automatisés produits en séries illimitées, dans lesquels une attention particulière est accordée à l'introduction de ces véhicules sur les routes de l'UE de manière sûre et intégrée; INVITE par ailleurs la Commission à travailler en étroite collaboration avec les États membres et les parties prenantes concernées pour faire de la mobilité automatisée une réalité sûre dans l'ensemble du système de transport et réfléchir aux défis connexes liés à l'intelligence artificielle, en prêtant une attention particulière à la coexistence des véhicules automatisés et des usagers vulnérables de la route, des deux-roues motorisés et des autres véhicules contrôlés par l'être humain;
23. PRÉCONISE un transfert modal en persuadant les usagers de la route de recourir de plus en plus à des modes de transport actifs et collectifs, afin d'améliorer la qualité de vie, la santé, la situation climatique, l'inclusivité et surtout la sécurité routière, tout en mettant l'accent sur des politiques de sécurité solides pour ces modes de transport;

⁷ Règlement d'exécution (UE) 2022/1426 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les procédures uniformes et les spécifications techniques pour la réception par type des systèmes de conduite automatisée (ADS) des véhicules entièrement automatisés et règlement délégué (UE) 2022/2236 en ce qui concerne les prescriptions techniques applicables aux véhicules produits en séries illimitées, aux véhicules produits en petites séries, aux véhicules entièrement automatisés produits en petites séries et aux véhicules à usage spécial, et en ce qui concerne la mise à jour des éléments logiciels.

24. SALUE les efforts déployés par la Commission pour élaborer des exigences techniques pour les dispositifs de mobilité individuelle électriques (dispositifs de micromobilité), utilisés par un groupe d'usagers de la route de plus en plus important, ce qui entraîne une augmentation du nombre de tués et de blessés; RECONNAÎT qu'il existe de nombreuses différences en matière d'approche et de réglementation entre les États membres en ce qui concerne ces dispositifs, leur but étant de mieux protéger les usagers de la route actifs et vulnérables; RENVOIE, à cet égard, au guide thématique de la Commission⁸, qui comprend les bonnes pratiques et les recommandations clés concernant l'intégration de la micromobilité dans la planification de la mobilité urbaine, et SOUTIENT la Commission dans la poursuite de ses travaux visant à fournir des orientations pour l'utilisation sûre des dispositifs de mobilité individuelle, sans préjudice des compétences des États membres;
25. CONSTATE que des progrès notables ont été accomplis en ce qui concerne les procédures de sécurité pour la conception de grandes infrastructures routières, à la suite de la révision de la directive concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières en 2019; SOULIGNE que certains États membres appliquent ces procédures de sécurité de manière encore plus large que ne l'exige le champ d'application de cette directive, notamment en dehors des routes principales, qu'elles aient ou non été financées par des fonds européens; SOULIGNE que l'adoption de plans de mobilité urbaine durable (PMUD) deviendra obligatoire pour chaque nœud urbain dans le cadre du règlement RTE-T révisé⁹, en tenant compte des considérations de sécurité routière énoncées dans les orientations de l'Union; et FAIT OBSERVER que la sécurité routière est une condition favorisant la thématique pour le recensement des projets au titre du Fonds européen de développement régional, du Fonds social européen plus et du Fonds de cohésion¹⁰;
26. APPRÉCIE le fait que la Commission accepte, en tout ou en partie, les recommandations de la Cour des comptes européenne et INVITE les États membres à poursuivre leurs efforts et leur coopération avec la Commission en vue de continuer à mener les actions pertinentes dans le cadre de ces recommandations; ACCORDE une grande importance à une coopération étroite et continue entre les États membres et entre les États membres et la Commission, tant individuellement que dans le cadre de projets de grande envergure, y compris un échange de bonnes pratiques.

⁸ Guide thématique PMUD concernant l'utilisation sûre des dispositifs de micromobilité dans les zones urbaines, publié en décembre 2021 dans le cadre d'un recueil de documents d'orientation de l'UE.

⁹ PE-CONS 56/24 + ADD 1 to 29.

¹⁰ Annexe IV, point 3, du règlement (UE) 2021/1060, JO L 231 du 30.6.2021, p. 159.