



**Bruxelles, le 8 juin 2017
(OR. en)**

9994/17

TRANS 252

RÉSULTATS DES TRAVAUX

Origine: Secrétariat général du Conseil

Destinataire: délégations

N° doc. préc.: 8666/1/17 REV 1 TRANS 158

Objet: Conclusions du Conseil sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette de mars 2017

– Conclusions du Conseil (8 juin 2017)

Les délégations trouveront en annexe les conclusions du Conseil sur la sécurité routière approuvant la déclaration de La Valette (La Valette, 28 et 29 mars 2017), adoptées par le Conseil lors de sa 3545^e session qui s'est tenue le 8 juin 2017.

CONCLUSIONS DU CONSEIL
sur la sécurité routière
approuvant la déclaration de La Valette de mars 2017

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

1. FAISANT LE POINT sur l'action continue menée, dans le cadre de différentes politiques, pour renforcer la sécurité routière;
2. PRENANT NOTE de la publication, par la Commission, de statistiques sur la mortalité routière dans l'Union pour l'année 2016;¹
3. SE FÉLICITANT de la conférence ministérielle sur la sécurité routière organisée par la présidence maltaise à La Valette, le 29 mars 2017;
4. SOUSCRIT au contenu de la déclaration de La Valette sur la sécurité routière, qui figure à l'annexe des présentes conclusions;
5. INVITE les États membres à poursuivre leurs efforts et à continuer de coopérer pour mettre en œuvre les engagements pris dans cette déclaration;
6. INVITE la Commission à s'associer à ces efforts et à tenir compte de la déclaration lorsqu'elle élaborera la prochaine stratégie de l'Union sur la sécurité routière.

¹ Commission européenne, communiqué de presse IP/17/674 du 28 mars 2017.

1. Les ministres des transports des États membres de l'Union européenne, réunis à La Valette le 29 mars 2017 sous la présidence maltaise du Conseil de l'Union européenne, réaffirment leur détermination à améliorer la sécurité routière. Le nombre toujours élevé de personnes tuées sur les routes (26 100 décès dans l'UE en 2015) et de blessés graves à la suite d'accidents de la circulation constitue un problème de société majeur qui entraîne des souffrances humaines et des coûts économiques inacceptables, estimés à quelque 50 milliards d'euros par an pour les seuls accidents mortels² et à plus de 100 milliards d'euros si l'on tient compte des accidents graves.³
2. On a observé une évolution continue et prometteuse dans le sens de la réalisation de l'objectif commun consistant à réduire de moitié le nombre de tués sur les routes entre 2010 et 2020, approuvé par le Conseil de l'Union européenne en 2010,⁴ mais le rythme de réduction du nombre de décès s'est stabilisé au cours des dernières années. Le nombre de tués et de blessés graves parmi les piétons et les cyclistes est particulièrement préoccupant. L'objectif susvisé est donc devenu extrêmement difficile à atteindre et, sans efforts supplémentaires, il pourrait ne pas être atteint.
3. L'action menée pour améliorer la sécurité routière ne devrait pas se mesurer uniquement en termes de nombre de tués sur les routes; le nombre de blessés graves est tout aussi inquiétant, étant cinq fois plus élevé que le nombre de décès.² Il convient de viser un objectif global ambitieux, conforme à l'esprit de la résolution de l'Assemblée générale des Nations unies sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale⁵, afin de promouvoir les mesures de réduction appropriées. Cet objectif doit faire l'objet d'un suivi, au moyen de données comparables et fiables, transmises sur la base d'une définition commune. Les données en question doivent être minutieusement analysées dans le cadre d'un travail de collaboration entre les États membres et la Commission européenne afin que, sur cette base fiable, des mesures supplémentaires appropriées puissent être prises pour réduire le nombre de blessés sur les routes au cours de la décennie à venir.

² Commission européenne, étude sur la sécurité routière en vue de l'évaluation intermédiaire des orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020, 2015, p. 19.

³ Commission européenne, communiqué de presse IP/16/863 du 31 mars 2016.

⁴ Conclusions du Conseil sur la sécurité routière, 2 décembre 2010, doc. ST 16951/10, point 21.

⁵ Résolution A/70/260 d'avril 2016.

4. La situation en matière de sécurité routière varie considérablement d'un État membre à l'autre. Il convient de consentir des efforts particuliers dans les cas où les chiffres de la sécurité routière se situent en dessous de la moyenne de l'Union européenne, en s'appuyant sur une coopération étroite et un échange de connaissances entre les États membres.
5. Les excès de vitesse, la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants et la distraction ou la fatigue au volant continuent de figurer parmi les principales causes des accidents de la circulation. L'absence de port d'équipement de protection augmente la gravité des blessures. Il convient donc d'accorder une attention particulière à l'amélioration du comportement des usagers de la route.
6. Il existe déjà un vaste éventail d'instruments liés, en particulier, à une meilleure application des règles de la circulation routière dans les États membres et au niveau transnational, à une meilleure éducation des usagers de la route et à une sensibilisation accrue de ces derniers, ainsi qu'à l'amélioration de la sécurité des infrastructures et des véhicules, compte tenu de leur âge et de leur état technique. Il convient d'appliquer ces instruments rapidement.
7. Sur la base du principe de subsidiarité, la sécurité routière est une responsabilité partagée, qui nécessite une action concrète et conjointe de la part des institutions de l'Union européenne, des États membres, des autorités régionales et locales, de l'industrie et de la société civile.
8. Les États membres s'engageront:
 - a) à maintenir et à renforcer les mesures nécessaires pour réduire de moitié le nombre de tués sur les routes dans l'UE d'ici 2020 par rapport au niveau de référence de 2010;
 - b) à renforcer la coopération entre les États membres, y compris les autorités compétentes, ainsi qu'avec la société civile, les instituts de recherche et le secteur privé, en particulier en ce qui concerne les plans et les stratégies de sécurité routière, conformément à une approche fondée sur les risques ou intégrée (par exemple, une approche de "système sûr");
 - c) à prendre en compte les cyclistes⁶ et les piétons dans les plans de mobilité et les politiques et mesures de sécurité et, lorsque c'est possible, à envisager l'inclusion d'infrastructures spécifiques;

⁶ L'action en faveur du vélo est spécifiquement abordée dans la déclaration du Luxembourg en faveur du vélo comme mode de transport respectueux du climat d'octobre 2015.

- d) à améliorer la sécurité des usagers de la route en mettant en place des infrastructures routières plus sûres, en gardant à l'esprit la possibilité d'étendre l'application des principes de la gestion de la sécurité des infrastructures au-delà des routes du réseau transeuropéen de transport (RTE-T);
- e) à engager un dialogue avec les parties prenantes concernées, dans le cadre de la planification de la mobilité urbaine, sur la possibilité d'étendre et d'appliquer l'abaissement des limitations de vitesse (à 30 km/h par exemple) aux zones à haut risque, en particulier les zones où les gens travaillent, font du vélo et jouent;
- f) à veiller au déploiement effectif du système eCall et à réduire les délais d'intervention des secours;
- g) à encourager l'ouverture d'enquêtes approfondies sur la base d'exemples représentatifs d'accidents graves de la circulation et à analyser les données afin de déterminer les domaines d'intervention prioritaires;
- h) à poursuivre, parallèlement à leurs efforts pour atteindre l'objectif consistant à réduire le nombre de victimes de la route à l'horizon 2020, leurs travaux visant: i) à réduire le nombre de blessés graves lors d'accidents de la route et ii) à transmettre des données fiables et comparables en utilisant une définition commune fondée sur l'échelle des traumatismes MAIS⁷+ d'ici 2018;
- i) à fixer un objectif consistant à réduire de moitié le nombre de blessés graves dans l'UE d'ici 2030 par rapport au niveau de référence de 2020 en se fondant sur la définition commune susvisée et dans le cadre d'une stratégie globale en matière de sécurité routière pour cette période;
- j) à continuer d'élaborer des mesures pour s'assurer que les victimes d'accidents de la route bénéficient de soins à la suite de leur accident, ainsi que d'une rééducation et d'une réinsertion sociale rapides, en coopération avec les acteurs publics compétents, en particulier ceux qui représentent les victimes des accidents de la route;

⁷ Pour *Maximum Abbreviated Injury Scale* (échelle maximale abrégée des traumatismes), une échelle allant de 1 à 6.

- k) à faire appliquer effectivement les règles de sécurité routière et à apporter un soutien aux organismes chargés de l'application de la législation routière, y compris au moyen de la coopération et de l'échange de bonnes pratiques, en particulier en ce qui concerne les excès de vitesse, la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, le non-respect des feux de circulation et des panneaux de signalisation, la distraction au volant, en raison par exemple de l'utilisation d'appareils mobiles, et l'absence de port d'équipement de protection. Il convient d'accorder une attention particulière aux outils de prévention tels que les éthylotests antidémarrage et à d'autres systèmes d'appui technique;
- l) à continuer d'œuvrer au sein des organismes internationaux de prévention routière⁸ pour contribuer à accélérer les améliorations en matière de sécurité routière au moyen de mesures techniques et non techniques, en Europe et au-delà;
- m) à assurer un niveau de financement adéquat pour les politiques, les programmes et la recherche à venir en matière de sécurité routière, conformément i) aux objectifs fixés dans les stratégies nationales et ii) aux ressources financières dont disposent les États membres;
- n) à promouvoir, conjointement avec la Commission européenne, une culture de la sécurité routière à l'échelle européenne fondée sur des valeurs communes et à améliorer le comportement des usagers de la route par une éducation et une formation continues et efficaces ciblant différents groupes, compte tenu des besoins spécifiques des usagers de la route vulnérables⁹ et des conducteurs professionnels;
- o) à soutenir le déploiement de véhicules connectés et automatisés, compatibles et interopérables, présentant des avantages avérés en termes de sécurité, comme indiqué dans la déclaration d'Amsterdam¹⁰ et la stratégie de la Commission relative aux systèmes de transport intelligents coopératifs.¹¹

⁸ Tels que les groupes de travail de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (le groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1), le forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) et le groupe de travail sur le transport de marchandises dangereuses (WP.15)).

⁹ Les "usagers de la route vulnérables" comprennent les usagers non motorisés comme les piétons et les cyclistes, ainsi que les motocyclistes et les personnes handicapées ou les personnes à mobilité et à orientation réduites.

¹⁰ Déclaration d'Amsterdam sur la coopération dans le domaine de la conduite connectée et automatisée, avril 2016.

¹¹ Document ST 15203/16 (COM(2016) 766 final de novembre 2016).

9. Les États membres invitent la Commission:
- a) à renforcer la protection des usagers de la route, et en particulier les usagers de la route vulnérables, en veillant au déploiement de nouveaux dispositifs de sécurité pour les véhicules, par exemple en accélérant la révision des règles de réception par type du règlement relatif à la sécurité générale, comme l'indique le rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil intitulé: "Sauver des vies: renforcer la sécurité des véhicules dans l'Union";¹²
 - b) à élaborer un nouveau cadre d'action pour la sécurité routière pour la période 2020-2030, y compris une évaluation des résultats en matière de sécurité routière compte tenu des objectifs fixés dans la présente déclaration;
 - c) à envisager un renforcement du cadre juridique de l'Union en matière de sécurité routière, un accent particulier étant mis sur la coopération entre les États membres concernant la reconnaissance mutuelle des déchéances du droit de conduire des conducteurs non résidents, sans préjudice de la base ou des bases juridiques appropriées des propositions correspondantes;
 - d) à collaborer avec l'ensemble des parties prenantes pour mettre en place des projets et des initiatives destinés à protéger les usagers de la route vulnérables et à faciliter l'échange de connaissances et de bonnes pratiques entre États membres en ce qui concerne les enquêtes sur les accidents de la route ainsi que les stratégies et les campagnes de sécurité routière;
 - e) à étudier les possibilités qu'offrent les technologies dans le domaine de la conduite connectée et automatisée et le recours aux données déjà disponibles dans les véhicules et les infrastructures, afin d'améliorer la sécurité routière tout en garantissant la sécurité des données;
 - f) à faire en sorte que les ressources nécessaires soient affectées à la recherche, aux programmes et aux projets promouvant la sécurité routière en Europe;
 - g) à coopérer avec les États membres et d'autres acteurs essentiels pour élaborer une culture de la sécurité routière à l'échelle européenne.

¹² Document ST 15705/16 (COM(2016) 787 final de décembre 2016).

10. Les États membres invitent l'industrie, en coopération avec la société civile dans le secteur:
- a) à mettre au point des systèmes de transport intelligents coopératifs, en veillant à la compatibilité, la sécurité et l'interopérabilité des nouveaux services et systèmes au niveau européen;
 - b) à développer et promouvoir de nouvelles technologies, en particulier les fonctions de conduite automatisée et les systèmes d'aide à la conduite qui réduisent les effets des erreurs humaines et de la distraction, tels que les systèmes avancés d'adaptation intelligente de la vitesse ou de freinage d'urgence automatisé, ce qui permet de protéger en particulier les usagers de la route vulnérables;
 - c) à promouvoir les possibilités qu'offrent les véhicules coopératifs, connectés et automatisés en matière de sécurité routière.
11. Les ministres des transports insistent sur l'importance que revêtent une action et une coopération continues en matière de sécurité routière, et ils prennent note des contributions et des engagements des parties prenantes avant et pendant la conférence de La Valette.
-