

**Programme d'action européen 2011-2020 pour la sécurité routière:
Les principaux résultats des six ateliers thématiques et de la consultation
publique sur INTERNET
Mme Isabelle Kardacz**

La Commission européenne, avant de rédiger le prochain programme d'action européen sur la sécurité routière pour les années 2011-2020, a décidé de lancer une large consultation des acteurs concernés par la sécurité routière.

Elle l'a fait à deux niveaux:

- Un niveau technique où les experts ont été invités à réfléchir ensemble sur les six thèmes-clés identifiés comme étant des priorités pour le prochain programme d'action européen.
- Un niveau plus large où les citoyens ont été appelés à répondre à un questionnaire lancé sur INTERNET durant huit semaines.

Je vais donc vous présenter les résultats de cette consultation, qui ne représentent pas forcément les vues de la Commission européenne.

Je commence par les six ateliers qui ont porté sur les sujets suivants:

1. Usagers de la route les plus vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes mais aussi les enfants, les personnes âgées, les personnes handicapées...)
2. Technologies des véhicules du futur comme les véhicules électriques) mais aussi sécurité routière des véhicules tout au long de leur vie (et pas seulement au moment de l'achat ou du contrôle technique).
3. Économie de la sécurité routière avec notamment une réflexion sur l'internalisation des coûts externes des accidents de la route notamment les accidents "du travail" qui ont lieu sur les routes; réflexion aussi sur les coûts des accidents de la route pour l'économie d'un pays, les coûts sociaux,...
4. Formation, éducation et contrôle de la bonne application des règles de sécurité routière car les 3 éléments sont étroitement liés.
5. Infrastructures et notamment l'amélioration des routes "rurales" (non urbaines, non "autoroutes") car ce sont celles sur lesquelles le nombre d'accidents est le plus important et le plus grave en termes de morts ou de blessés. Mais aussi

réflexion sur les nouvelles technologies et notamment l'application d'interfaces entre les utilisateurs des routes et les infrastructures.

6. Communication sur la sécurité routière: Nous avons accumulé au cours des dix dernières années, une masse de connaissances que nous avons réunie au travers d'études, de recherches, de collectes statistiques. Nous avons mis ces connaissances sur un site web mais nous devons maintenant réfléchir à un outil d'échange de bonnes pratiques, à la création d'un forum de discussion pour les autorités gouvernementales, pour les associations de prévention routière, pour les jeunes, pour les victimes de la route,...Nous devons aussi réfléchir au moyen de développer l'outil au service des citoyens que représente la Charte européenne pour la sécurité routière.

Pour chaque atelier, je voudrais citer trois actions qui nous ont semblé devoir être retenue pour notre prochain programme d'actions européen sur la sécurité routière:

1. Pour les usagers vulnérables:

- Formation, information, sensibilisation des groupes-cibles (jeunes conducteurs, motocyclistes - comportement en ville et sur les routes -, personnes âgées: D'ici 2060, le nombre des personnes âgées de plus de 80 ans devrait tripler donc passer de 21,8 millions en 2008 à 61,4 millions,...);
- Gestion et contrôle de la vitesse des véhicules (deux, trois ou quatre roues) car la vitesse reste toujours LA cause la plus importante des accidents de la route et l'une des causes les plus importantes des accidents mortels en ville;
- Aménagement des bords des routes, partage de la rue dans les villes, sécurité des véhicules pour tenir compte de TOUS les usagers de la route.

2. Pour les véhicules, les 3 actions sur lesquelles nos réflexions vont porter sont les suivantes:

- Inclure les motos dans le système de contrôle technique obligatoire;
- Développer, au niveau européen, une plateforme d'échange d'informations sur la bonne santé des véhicules tout au long de leur vie;
- Définir les priorités en matière de sécurité routière pour les véhicules du futur (électriques ou autres)

3. Pour l'économie de la sécurité routière:

- Définir une feuille de route pour l'internalisation des coûts externes des accidents de la route;

- Evaluer l'impact de la sécurité routière sur les coûts des politiques (santé, efficacité énergétique, économie du développement, changement sociétaux,...)
- Inclure les critères de sécurité routière dans la méthodologie d'analyse coûts-bénéfices des appels d'offres pour les achats de véhicules des flottes des transports urbains ou publics,...)

4. **Pour la formation, l'éducation et le contrôle de l'application des règles de circulation**, de très nombreuses suggestions, toutes très intéressantes, ont rendu le choix de 3 extrêmement difficiles:

- Améliorer la qualité du paquet "Education, formation, permis de conduire" en considérant notamment les jeunes conducteurs mais aussi les instructeurs dont les qualifications ne sont pas harmonisées et la formation continue des conducteurs non professionnels;
- Promouvoir les nouvelles technologies qui rendent les véhicules plus sûrs mais en y associant la formation nécessaire pour les usagers de la route.
- Harmoniser les méthodes et pratiques de contrôle des règles de sécurité au niveau européen pour permettre une application plus efficace et plus uniforme de ces règles, en particulier dans le cadre transfrontalier.

5. **Pour l'atelier sur les infrastructures** (en dehors des villes et des autoroutes):

- Approfondir les recherches sur le rôle joué par l'infrastructure dans les accidents de la route (en particulier sur les routes les plus meurtrières)
- Encourager les Etats membres à appliquer les principes de la directive européenne sur la gestion de la sécurité routière des infrastructures aux routes non couvertes par le réseau transeuropéen: Financement ou co-financement des infrastructures routières à la condition que des analyses d'impact sur la sécurité routière soient effectuées avant l'octroi du financement et à condition que les contrats de maintenance des infrastructures comportent des audits des aspects "sécurité routière".
- Promouvoir l'application de nouvelles technologies tant au niveau de la qualité des infrastructures qu'au niveau interface avec le véhicule et avec l'utilisateur de la route.

6. **L'atelier sur la communication sur la sécurité routière** a laissé une large place aux jeunes et aux nouveaux outils de communication qu'ils utilisent. Les principaux points à retenir de cet atelier sont les suivants:

- Un site web a été développé. Reste maintenant à définir le moyen de créer une structure permanente d'information destinée au grand public, aux experts, aux décideurs politiques. Il devrait devenir une plateforme d'échange de bonnes pratiques, un centre de recherches statistiques au niveau européen, un nœud rassemblant sur une base régulière, les représentants d'associations de jeunes, de victimes ... et ceux des observatoires nationaux de sécurité routière. Un réseau de ces observatoires pourrait être créé recherchant ainsi les synergies utiles.
- La Charte européenne de la sécurité routière pourrait évoluer vers une formule où les Etats membres créeraient des chartes nationales permettant ainsi d'encourager l'accès de petites structures/organisations/entreprises à la prise de conscience de l'importance de la sécurité routière. Au niveau européen, la Charte pourrait s'orienter vers un réseau de signataires organisé autour d'actions spécifiques pour les villes, pour les entreprises commerciales, pour les écoles, pour les associations de retraités, etc...
- Définir un programme de communication autour du concept "les jeunes parlent aux jeunes", "les motocyclistes parlent aux motocyclistes", "les piétons en ville",..."Peer-to-Peer Communication" sur la sécurité routière en utilisant notamment les nouveaux outils médiatiques.

Quelques mots maintenant sur les résultats (à ce stade très préliminaires) de la consultation du public lancée sur INTERNET.

En effet, cette consultation a été lancée le 25.09.2009 et clôturée le 20.11.2009 (8 semaines en total)

Nous avons eu 496 réponses au questionnaire à quoi il convient d'ajouter 50 contributions reçues sous forme de document écrit.

Qui a répondu et à quel titre?

- 55% ont répondu au nom d'une organisation;
45% ont répondu en tant que citoyen.
- 60% des personnes ayant répondu sont des automobilistes ou des conducteurs de camions;
+ de 20% sont des "usagers vulnérables" (motocyclistes, piétons, cyclistes, utilisateurs de scooters);

- de 20% sont des utilisateurs des transports publics.
- 92% des réponses proviennent des pays de l'Union européenne.

Une question intéressante était celle de la perception par les participants à l'enquête par rapport à l'évolution de la sécurité routière au cours des 10 dernières années:

- 70% considèrent que le trafic est plus sûr qu'il y a 10 ans;
- 21% disent le contraire;
- 5% n'ont pas d'opinion.

Autre remarque: si le trafic est considéré généralement comme plus sûr, ce n'est pas le cas pour les deux roues motorisées ou pas.

Les résultats de cette consultation publique sont résumés dans le document de travail qui a été remis aux participants. Ces résultats sont partiels car la consultation s'est achevée le 20 novembre dernier mais **je retiens trois éléments complémentaires à ceux issus des six ateliers:**

1. Un problème-clé au niveau de la gouvernance, relevé par une majorité de participants à l'enquête, est celui du manque de volonté politique de donner une priorité à la sécurité routière dans leur programme d'action.
Le manque de coordination entre les différents acteurs de la sécurité routière, que ce soit au niveau national ou européen
Le défaut d'intégration de la sécurité routière dans les autres politiques (éducation, santé, environnement, politique sociale, politique de la recherche,...)
Ce défaut d'intégration est ressenti à tous les niveaux: européen, national ou régional.
2. Un autre problème est celui de l'indisponibilité de données fiables sur un certain nombre d'éléments fondamentaux pour améliorer la sécurité routière:
 - Données sur les distances parcourus par les véhicules
 - Données sur les causes des accidents pour permettre une classification;
 - Définition des blessés (sérieux ou légers) avec notamment le manque de données provenant des hôpitaux.
3. La responsabilité de l'usager de la route tout au long de sa vie: Etre responsable, c'est avoir des droits mais aussi des devoirs. Apprendre à conduire c'est aussi apprendre à SE conduire. De là découle tout une série d'actions proposées en matière de formation, d'éducation, de contrôle du respect de la loi

Et ces trois éléments formeront la charpente de la future maison "Sécurité routière européenne" pour les années 2011-2020. Ce seront les 3 poutres – maîtresse de notre construction à laquelle je vous invite à apporter votre pierre.

Je vous remercie pour votre attention.

Auteur: Isabelle KARDACZ; DG TREN/E.3; Tel.59666