

Bilan du programme d'action européen pour la sécurité routière 2001-2010

Conférence, Charlemagne, 2 décembre 2009

Speech pour M. Grillo Pasquarelli

1. les lignes politiques définies en 2001 et 2003

Les documents politiques de référence sont, d'une part, le Livre blanc sur les transports de 2001, et d'autre part le Programme spécifique sur la sécurité routière de 2003, couvrant la première décennie du XXI^{ème} siècle.

Dans ce contexte, la Commission européenne a défini un objectif global à l'horizon 2010 (sur la décennie, "**diminuer de moitié le nombre de tués sur les routes de l'Union européenne**"), des principes généraux (**responsabilité partagée** et **approche intégrée**), ainsi qu'une soixantaine d'actions concrètes.

La Commission a légiféré, lorsque c'était nécessaire. Elle a financé des projets concrets dans les trois volets d'une politique de sécurité routière. Elle a aussi développé d'autres moyens d'intervention, sur lesquels je reviendrai.

2. le bilan : principaux faits saillants

Depuis 2001, l'Union européenne a connu deux élargissements. Nous avons donc recalculé la situation de départ et l'objectif 2010. Autrement dit : 54 000 tués en 2001 dans les Vingt-Sept (au lieu de 40.000 dans l'Europe des Quinze), pas plus de 27 000 tués en 2010.

Au niveau de l'Union, on déplore encore en 2009 quelque 35.500 tués. Nous n'atteindrons pas l'objectif à l'horizon 2010, et quelques Etats membres n'ont pas connu d'amélioration. Cette évolution est reflétée dans le tableau de bord que vous avez reçu avec la documentation de la conférence. Des statistiques détaillées sont également disponibles sur le site web "Europa/Sécurité routière".

Nous avons tout de même beaucoup de raisons de nous montrer optimistes :

- le consensus a permis de mobiliser les énergies et de susciter l'action dans plusieurs Etats membres qui, auparavant, n'avaient pas de programme pour la sécurité routière;
- la réduction de moitié est à portée immédiate de plusieurs Etats membres : Espagne, France, Luxembourg, Portugal;
- même les Etats membres déjà les plus performants ont enregistré des progrès significatifs;
- La responsabilité partagée est aujourd'hui un principe concept admis par tous les intervenants : publics (européens, nationaux, régionaux et locaux), privés, et par toutes les catégories d'usagers;
- L'approche intégrée est devenue une réalité puisque le niveau européen intervient désormais dans les trois volets de la trilogie (véhicule, usager et infrastructure).

3. le bilan en détail

- **Véhicule**

Pour l'essentiel, mais pas exclusivement, la législation concernant les nouveaux véhicules relève du marché intérieur.

Des progrès très importants ont été accomplis, à la fois pour la sécurité passive et - plus récemment - pour la sécurité active des véhicules :

- miroirs "angle mort" pour les poids lourds,
- meilleure protection des piétons en cas de choc avec la face avant des voitures;
- marquage des contours des poids lourds et remorques,
- feux de jour à allumage automatique;
- dispositifs contrôle de stabilité électronique et assistance au freinage d'urgence.

Certaines de ces améliorations n'ont pas encore produit leur plein effet : soit parce que les textes adoptés ne seront d'application qu'au-delà de 2010, soit parce qu'il faut plusieurs années pour renouveler le parc automobile.

Il n'y a pas que la législation : la publication systématique d'informations sur le niveau de sécurité des nouveaux modèles de voitures a stimulé la demande des acheteurs et les efforts des constructeurs. Je veux parler ici du programme "EuroNCAP", dont la Commission a soutenu financièrement la montée en puissance pendant plusieurs années. Ce programme a permis d'attribuer un classement des modèles en vente, concrétisé par un nombre d'étoiles. Il y a dix ans, les voitures neuves avaient en général deux ou trois étoiles; aujourd'hui, elles obtiennent pratiquement tous quatre ou cinq étoiles.

- **Comportement des usagers**

L'action européenne sur le comportement des usagers revêt de nombreuses formes reflétant la diversité des situations et la complexité des problèmes.

L'action de la Commission s'est concentrée sur :

- le permis de conduire (3^{ème} directive adoptée en 2006, en vigueur à partir de 2013); quelles en sont les principales caractéristiques ?
 - modèle anti-fraude, unique et sécurisé, validité administrative limitée à 10 ans, puce électronique optionnelle;
 - harmonisation plus poussée des catégories et nouvelle catégorie AM (cyclomoteurs);
 - harmonisation de la périodicité des contrôles médicaux pour les conducteurs professionnels (5 ans);

- exigences minimales de formation pour les examinateurs;
- accès progressif aux grosses motos (la mortalité des motocyclistes continue à augmenter alors que la tendance générale est à la baisse);
- les conducteurs professionnels : harmonisation du temps de travail et du temps de repos, généralisation du tachygraphe numérique, qualification initiale obligatoire et 35 heures de formation continue tous les cinq ans;
- le contrôle et les sanctions, priorités absolues pour des résultats à court terme; après une recommandation en 2003 (vitesse, alcool et non port de la ceinture), la Commission a adopté en mars 2008 une proposition de directive sur la poursuite transfrontière des contrevenants. Je regrette de devoir rappeler que cette proposition simple et pratique se heurte encore au dogmatisme juridique (ou à la mauvaise volonté) de nombreux Etats membres.

- **Infrastructure**

Au niveau européen, ce domaine parachève l'approche intégrée de la sécurité routière. L'action communautaire s'articule autour de deux axes :

- Une première directive, en 2004 a déclenché un important travail de modernisation des tunnels qui durera jusqu'en 2014, voire pour certains Etats membres, jusqu'en 2019;
- Une seconde directive, en 2008, fixe des principes de gestion de la sécurité des infrastructures, depuis l'analyse d'impact au premier stade de l'étude du projet jusqu'à l'inspection régulière du réseau. Cette directive entrera en vigueur en 2010.

Ces deux textes s'appliquent au réseau routier transeuropéen, mais leur application, sur une base volontaire, devrait progressivement s'étendre au reste du réseau.

- **Autres activités**

J'ai dit que la Commission avait développé d'autres instruments. Permettez-moi de les citer maintenant :

- La Charte européenne de la Sécurité routière : depuis 2004, 1500 signataires ont pris des engagements concrets et mesurables, au-delà de leurs seules obligations; au-delà des relations interinstitutionnelles définies par le traité, la Charte concrétise l'engagement citoyen pour la sécurité routière;
- le forum européen des jeunes pour la sécurité routière depuis 2008; ce forum permet à une catégorie d'usagers en situation de risque élevé de se faire entendre par la Commission;
- La promotion des meilleures pratiques. Celles-ci traitent de sujets très variés, parfois en relation avec la législation européenne (par exemple, l'inspection du réseau routier, en complément à la directive sur la gestion des infrastructures), parfois sans législation associée (par exemple, la conception, la conduite et l'évaluation des campagnes de sensibilisation);

- Le soutien à la recherche, pour mettre au point des solutions pragmatiques à des problèmes graves, lorsqu'il est difficile, sinon impossible, de légiférer au niveau européen. C'est le cas de la conduite sous influence (alcool, drogues et médicaments), où les différences culturelles sont considérables et les connaissances scientifiques insuffisantes;
- L'observatoire européen de la sécurité routière, qui coordonne la collecte des données chiffrées et des connaissances scientifiques sur la sécurité routière; l'observatoire évolue constamment, et nous devons aussi mieux atteindre le grand public. Aujourd'hui, nous allons présenter le nouveau site internet "Europa / sécurité routière", devenu un site multimédia et multilingue.

4. conclusion

L'objectif commun de réduire de moitié le nombre de tués sur la route en une décennie, tel que proposé par la Commission en 2001 et accepté par les autres Institutions, était certainement ambitieux.

Etait-il très ambitieux ? Sans aucun doute.

Etait-il trop ambitieux, voire irréaliste ? Je ne le crois pas : si nous nous étions fixés un objectif plus modeste, je suis convaincu que nous aurions obtenu des résultats plus modestes. Autrement dit, nous aurions sauvé moins de vies.

C'est bien l'enjeu, et c'est pour quoi nous sommes ici aujourd'hui pour définir ensemble le programme de la prochaine décennie; et finalement, pour sauver plus de vies, pour épargner d'avantage de souffrances, en un minimum de temps.

Merci de nous y aider.

Auteur: Jean-Paul Repussard

DG TREN/E.3

Tel.59302