



Isabelle Kardacz  
Chef de l'Unité de Sécurité Routière  
Direction générale de l'Energie et des transports  
Commission européenne

Barcelone, le 6 octobre 2009

Chère Madame,

Je tenais à vous remercier de m'avoir invité à participer à l'atelier de réflexion sur la communication. Je voulais profiter de cette opportunité pour partager quelques réflexions avec vous sur le prochain Programme d'Action Européen pour la sécurité routière et sur le rôle de la Charte Européenne de Sécurité Routière dans ce nouveau cadre.

Le Programme d'Action Européen pour la sécurité routière adopté en 2003 se fixait comme objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur la route à l'horizon 2010 et introduisait le concept de « responsabilité partagée ».

L'évaluation de mi-parcours insistait sur la contribution de l'Union européenne pour mettre la sécurité routière au premier rang des préoccupations politiques des Etats membres. Les derniers chiffres confirment que globalement, la sécurité routière progresse dans l'Union européenne. Comme le rappelait toutefois la Commission Européenne, « ce progrès demeure insuffisant et des faiblesses graves persistent. Beaucoup de chantiers sont ouverts, et aucun domaine n'est négligé : infrastructure, comportement, véhicules. » Ce rapport concluait : L'Union et ses Etats membres ainsi que les autres parties prenantes, dépositaires de la « responsabilité partagée », doivent faire plus et mieux pour atteindre l'objectif ambitieux approuvé collectivement.

La définition du prochain Programme d'Action Européen pour la sécurité routière me semble devoir partir de cet objectif global de « responsabilité partagée » et voir de quelle manière il peut évoluer pour prendre en compte les nouvelles réalités de la sécurité routière.

Notre réflexion pourrait prendre en compte trois facteurs importants :

- la continuité
- l'approche holistique ou intégrée
- la spécificité d'une communication européenne



## 1. la continuité

Les nouvelles actions s'inscrivent dans une logique de continuité. Inverser des tendances d'accidentalité, modifier les comportements, agir sur les infrastructures ou sur le niveau de sécurité des véhicules sont des objectifs qui ne se comprennent que sur le long terme.

La définition des nouveaux objectifs du Programme d'Action Européen dans une perspective de continuité devrait s'appuyer sur le concept de responsabilité partagée. L'objectif quantitatif n'est peut être plus l'objectif de référence pour le nouveau Programme dans la mesure où il ne prend pas en compte les progrès importants de certains pays et les retards pris par d'autres. Par contre la responsabilité partagée devrait rester un objectif essentiel, non plus réservé aux administrations nationales et intermédiaires mais progressivement étendu aux citoyens.

C'est dans ce nouveau cadre que l'on comprendrait la réorientation proposée pour l'Observatoire – auquel vous avez assigné une nouvelle mission d'information du citoyen - et que se dessine l'avenir de la Charte Européenne.

Rappelons en effet que la Charte européenne de la sécurité routière met en oeuvre le concept de la responsabilité partagée. La Charte fait partie de cette palette d'instruments qui permet de dépasser la seule cible des administrations nationales pour inciter les autres acteurs de la sécurité routière à prendre leurs responsabilités. Elle permet aujourd'hui à l'Union Européenne d'agir directement sur les intermédiaires – entreprises, associations, villes... - qui sont eux en contact direct avec les citoyens. Elle peut – et doit sans doute – dans l'avenir impliquer directement les citoyens européens.

La Charte est-elle un outil dépassé ou « en bout de course » comme cela a pu être dit lors du workshop<sup>1</sup> ? Je crois important pour ma part de garder un message positif sur la Charte en montrant son rôle actuel et la nécessité d'évolution en réponse à un nouveau contexte de la Sécurité Routière en Europe et une adaptation des grands objectifs de la Commission en la matière. Il reste 18 mois d'activité à la Charte dans sa version actuelle et les signataires – les signataires actuels et surtout les nouveaux - sont très positifs sur l'expérience et la nécessité de la responsabilité partagée. Ils comprendraient peut-être mal que leurs efforts ne leur valent pas une reconnaissance dans le discours de l'Union Européenne. Il est, je crois, important de souligner à cet égard que la Charte Européenne est un des rares instruments où les citoyens et l'Union Européenne sont en position de dialogue direct sans intermédiaires ni formalités administratives ou bureaucratiques. C'est sur leur niveau d'implication que nous devons continuer à travailler en renforçant le dialogue et en les formant peu à peu à l'échange de bonnes pratiques.

Je ne crois pas donc que la Charte ait atteint aujourd'hui ses limites mais plutôt qu'il faille lui en fixer des nouvelles qui correspondent à ce qui serait un nouvel objectif du Programme d'action Européen : IMPLIQUER ENCORE PLUS DIRECTEMENT LES CITOYENS DANS LE CONCEPT DE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE.

---

<sup>1</sup> Nombre des observations formulées durant le workshop pour améliorer la Charte sont déjà prises en compte dans la Charte actuelle et ne peuvent servir de base pour une reformulation.



## **2. L'approche holistique ou intégrée**

Le concept de sécurité routière est en évolution permanente. D'un côté les chiffres d'accidentalité montrent que les politiques nationales prennent en compte le problème et dans certains pays font état de progrès spectaculaires. La tendance semble une tendance de fond et la priorité politique demeure afin que la sécurité routière figure au premier rang des préoccupations politiques, surtout dans les « nouveaux Etats membres ».

La sécurité routière reste cependant toujours essentiellement tridimensionnelle : infrastructure, technologie et comportements et confinée à l'accidentalité. La sécurité routière n'est pas identifiée comme un facteur de changement social mais comme un facteur correctif (moins d'accidents). Les politiques de sécurité routière vise à corriger (inverser) une tendance d'accidentalité mais pas à changer la société et nos modes de vie. Or la sécurité routière met en jeu bien plus qu'une logique sécuritaire. Elle a un impact direct sur les modes de vie.

Les grands thèmes qui font l'actualité – développement durable, réchauffement climatique, mobilité – se caractérisent tous par une transversalité qui fait aujourd'hui défaut à la sécurité routière. L'approche holistique de la sécurité routière intégrant santé publique, environnement, industrie, justice, éducation, jeunesse... reste marginale.

Un des objectifs du prochain programme d'actions pourrait être de créer cette transversalité au sein de la Commission Européenne – en associant les différentes DG – mais aussi aux niveaux local, régional et national et d'élargir ainsi le champ thématique de la sécurité routière à la mobilité et au développement durable.

Plus que Programme d'Action Européen pour la sécurité routière, on parlerait ainsi de Programme d'Action Européen pour « la sécurité routière, la mobilité et le développement durable ».

Ce changement sémantique permettrait de consolider un second grand objectif : insérer la sécurité routière dans les thèmes prioritaires pour les politiques publiques.

## **3. la spécificité d'une communication européenne**

Le Programme d'Action Européen s'inscrit dans le respect du principe de subsidiarité et dans l'application de la Méthode Ouverte de Coordination.

Le Programme d'Action Européen doit donc à tout moment favoriser les acteurs qui évoluent au plus près des citoyens (associations locales, entreprises, municipalités...) sans se substituer à leurs initiatives mais au contraire en les relayant et en les dotant d'une visibilité accrue.

Le « Charter Tour » qui permet à la Charte Européenne de se rapprocher des Etats Membres en proposant aux autorités nationales une plateforme commune de communication est un bon exemple de communication européenne prenant en compte les spécificités de chaque acteur dans le respect des intérêts de chacun.



Au terme de la Charte dans sa version actuelle, l'ensemble des Etats-membres aura été visités avec la collaboration des Autorités nationales rompant ainsi avec l'image d'une Union Européenne éloignée des réalités du terrain. Il peut être opportun de rappeler que la Charte Européenne est une des rares initiatives qui permet aux citoyens de s'exprimer dans leur langue et d'établir un dialogue direct avec l'Union Européenne depuis leur propre pays.

Le Programme d'Action Européen doit permettre d'aller plus loin dans la proximité et l'échange.

Rappelons que la Commission a adopté le "Plan D comme Démocratie, Dialogue et Débat". Celui-ci visait à encourager les citoyens à débattre de l'Union et de ses politiques et à inciter les décideurs à écouter ce qu'ils avaient à dire. Le Plan D s'articulait autour de trois principes stratégiques: "mieux écouter", "mieux expliquer" et "agir localement pour associer les citoyens à la réflexion".

C'est dans ce cadre que l'échange d'expériences entre professionnels d'une part et entre (et avec) les citoyens d'autre part acquièrent une importance toute particulière. Les politiques de sécurité routière reposent pour l'essentiel sur l'application des lois et règles (enforcement) tout en visant une évolution des comportements.

Cette évolution est longue (en sécurité routière comme pour l'ensemble des thèmes éducatifs) et demande une mise en situation des acteurs avec des programmes expérimentaux. L'appel à projets de la DG TREN remplit cette fonction de recherche d'innovation et d'échanges de bonnes pratiques. Elle pourrait être consolidée et intégrée au Programme d'Action comme c'est le cas dans le programme CIVITAS avec la possibilité de cofinancement d'actions. Une évolution de la Charte Européenne pourrait ainsi ajouter un dispositif de financement qui permettrait de consolider l'implication des acteurs au-delà du seul appel à la volonté et au sens de l'intérêt général.

CIVITAS représente un modèle intéressant dans la mesure où les villes impliquées sont pour beaucoup d'entre elles signataires de la Charte Européenne. Comme il a été évoqué lors du workshop, la seule dimension urbaine ne rend pas compte de l'ensemble de la problématique de la sécurité routière (cas des zones rurales par exemple) mais regroupe un ensemble d'acteurs clés pour l'avenir. Les villes doivent-elles être les seuls pilotes d'une Charte remaniée ? C'est une question ouverte qui ne manquera pas d'interpeller les acteurs locaux (associations, entreprises) et les citoyens. Le débat sur cette question sera salutaire et les réponses sans doute contrastées. La Charte dans sa future version pourra difficilement se limiter aux seules villes mais utiliser le cadre urbain pour se rapprocher des citoyens.

Toute évolution des outils pour la mise en place du Programme d'Action Européen doit donc prendre en compte les spécificités de la Commission Européenne, acteur neutre et impartial, agissant au plus près des intérêts des citoyens sans se substituer aux autorités nationales, régionales ou locales et contribuant à une diffusion et un échange des bonnes pratiques.

Le nouveau Programme d'Action Européen devrait ainsi permettre de dynamiser les débats ont été organisés aux niveaux local, régional, national et européen autour de la sécurité routière dans sa dimension élargie. La Charte Européenne pourrait alors se convertir en une plateforme globale de débats et d'échanges en s'adossant sur sa communauté de signataires et en impliquant plus avant les citoyens eux-mêmes. Il y aurait alors bien à la fois continuité et évolution, permettant à la fois de justifier l'investissement antérieur tout en se fixant – et en atteignant – de nouveaux objectifs.



Voici donc quelques réflexions qui j'espère vous seront utiles. Pour notre part, nous mettons tout en œuvre pour que la la Charte Européenne dans sa version actuelle puisse consolider les acquis et préparer l'avenir en expérimentant des nouvelles pistes de dialogue avec les signataires et au-delà avec les citoyens. L'occasion peut nous être ainsi donnée d'expérimenter certains changements sur la Charte et de voir s'ils fonctionnent. En particulier l'implication citoyenne (sur le modèle des « citizens' juries ») qui pourrait en cas de succès contribuer au nouveau Programme d'Action.

Je vous prie de croire, chère Madame, à l'expression de mes salutations les plus cordiales.

Pierre-Antoine Ullmo