



**REPRÉSENTATION PERMANENTE DE LA FRANCE
AUPRÈS DE L'UNION EUROPÉENNE**

Le conseiller Transports-équipement

Bruxelles, le 23 novembre 2009

TREG/925/09 CAD 3145

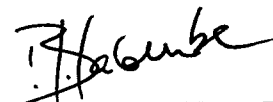
Objet : Consultation ouverte par la Commission en préparation du plan d'action européen pour la sécurité routière pour la période 2011-2020

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous adresser, sous ce pli, la réponse des Autorités françaises à la consultation ouverte par la Commission en préparation du plan d'action européen pour la sécurité routière pour la période 2011-2020.

Je souhaite par ailleurs vous confirmer la participation des Autorités françaises (représentées par la Délégation interministérielle pour la sécurité routière) à la réunion du 2 décembre 2009 à Bruxelles, au cours laquelle la Commission présentera les résultats de la consultation citée en objet et les orientations générales pour le futur plan d'action européen sur la sécurité routière.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma haute considération.


Bertrand de LACOMBE

M. Enrico GRILLO PASQUARELLI
Directeur des Transports terrestres
Commission européenne
DG Energie et Transports
1049 Bruxelles

DG TREN		CODE:				
A/		37222				
ACTION:		ECHEANCE:				
		25 11 2009				
B	A	B	C	D	TE	F
G	H	I	J	CP1	CP2	CF
DG	AB	BI	DGA	DB	DGA	AAE
			CD	FG	HI	

Copie : Madame Isabelle KARDACZ, chef d'unité « Sécurité routière »

N O T E
A LA COMMISSION EUROPEENNE (DG TREN)

-=-=-=-

Objet : Réponse des Autorités françaises à la consultation ouverte par la Commission en préparation du plan d'action européen pour la sécurité routière pour la période 2011-2020

I. INTRODUCTION

Dans sa préparation du programme d'action européen, la Commission a identifié des domaines d'action prioritaires qui ont donné lieu à l'organisation d'ateliers de travail, de juillet à octobre 2009, afin de recueillir les avis, mais aussi de mieux comprendre les attentes des experts des Etats membres par rapport à ce programme d'action.

Elle a de plus lancé le 25 septembre 2009 une consultation publique sur son site internet à laquelle il convient de répondre avant le 20 novembre 2009.

L'objet de cette note est de faire part à la Commission des attentes de la France vis-à-vis de ce programme d'action européen et d'émettre des propositions concrètes et efficaces d'action pour les 10 années à venir.

II. POSITION FRANCAISE

Compte tenu de l'engagement du gouvernement français dans la lutte contre l'insécurité routière, tout particulièrement depuis 2002, la France a eu à cœur de participer activement aux différents ateliers de travail organisés par la Commission et d'être une force de propositions. C'est dans ce même esprit que la France soutient la Commission dans son initiative de définir une politique européenne de sécurité routière pour la décennie à venir. La France entend inscrire pleinement son action continue et déterminée en ce domaine, dans le cadre du programme d'action européen, car les solutions efficaces dépendent certes en premier lieu d'un engagement politique volontariste au niveau national, mais aussi d'échanges, de partages d'expérience entre les Etats membres et de prises de décisions concertées au niveau européen.

La mobilité est européenne, en particulier dans notre pays qui constitue un pays de transit pour beaucoup de conducteurs professionnels de poids lourds ou d'autocars, mais il est aussi la première destination touristique pour nombre d'Européens du Nord. Le respect des règles de circulation sur le territoire d'un Etat membre est l'affaire de tous et tous doivent être sanctionnés de manière égale en cas de commission d'infraction. Une nouvelle proposition de directive sur les poursuites transfrontières est donc attendue de la Commission dès 2010. Le Parlement européen et le Conseil devraient s'efforcer de favoriser son adoption, comme étant un signe fort de la volonté de tous d'œuvrer ensemble pour une meilleure sécurité routière européenne. La France est prête à jouer pleinement son rôle en cette affaire.

Il faut rappeler que les mesures prises par la France ces dernières années lui ont permis de se trouver à la première place des pays de l'Union européenne, en ce qui concerne le pourcentage de réduction du nombre de tués en 2008 par rapport à 2001. En effet, entre 2001 et 2008, ce nombre a quasiment été divisé par deux : 8162 tués en 2001 pour 4274 en 2008.

C'est essentiellement la mise en place du système de contrôle-sanction automatisé qui a conduit à sauver autant de vies humaines sur les routes françaises. Mais l'action ne doit pas s'arrêter, il faut redoubler d'efforts et, constamment, relancer la lutte contre l'insécurité routière.

C'est ainsi que le Président de la République française a fixé l'objectif de moins de 3000 tués en 2012. Cet objectif se décline dans plusieurs domaines prioritaires : la lutte contre les excès de vitesse, l'alcool au volant, la mortalité des jeunes conducteurs, les deux-roues motorisés.

On retrouve ces domaines prioritaires au niveau européen et la France ne verrait que des avantages à ce que ces priorités figurent en bonne place dans le programme d'action européen. En France, mais aussi dans la plupart des pays développés, notamment dans l'Union européenne, vitesse excessive et alcool (et/ou drogues) au volant sont la cause de plus de la moitié des morts dans les accidents de la route.

- 1) La lutte contre la vitesse : il faut continuer l'action engagée depuis plusieurs années maintenant contre les excès de vitesse. La vitesse est en effet une des principales causes de mortalité sur les routes et le système de contrôle-sanction automatisé a démontré son efficacité, comme le prouvent les chiffres évoqués ci-dessus. Un tel système devrait faire l'objet d'une promotion adéquate dans le programme d'action européen (relayé bien sûr par la directive sur les poursuites transfrontières).
- 2) L'alcool au volant : cette question concerne les jeunes, mais pas seulement bien sûr. Il convient de développer des solutions générales, comme l'équipement des véhicules d'éthylotests anti-démarrage (EAD) ; la France rend obligatoire leur présence dans les autobus et autocars de transport d'enfants, avec l'objectif de généralisation de la mesure à l'horizon 2015. L'EAD est aussi prévu en tant que peine complémentaire en cas de récidive de conduite sous l'emprise de l'alcool.

De plus, la France souhaite également favoriser l'usage de l'EAD, de manière volontaire. Elle prendra à ce titre des initiatives avec les professionnels pour développer son usage dans les transports routiers et dans les véhicules de l'administration.

L'installation de bornes ou de distributeurs éthylotests dans des lieux festifs doit être intensifiée, la France s'y emploie, et il serait intéressant de recueillir l'avis des autres Etats membres sur ce point.

Une démarche européenne dans la lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool, mais aussi d'autres substances psychoactives, comme les drogues, devrait être menée dans le cadre de ce programme d'action européen. En effet, on ne peut ignorer que, malgré près de 60 ans de lutte sans faille des pouvoirs publics contre l'alcool au volant, dans la plupart des Etats membres de l'Union européenne, l'alcool reste l'un des principaux « tueurs » sur les routes.

- 3) Les jeunes conducteurs : en France, le gouvernement a décidé une réforme en profondeur du permis de conduire et de la formation des jeunes à la conduite automobile, pour diminuer leur sur-représentation dans les accidents de la route. Ce phénomène s'observe d'ailleurs aussi au niveau européen et le programme d'action de la Commission devra comporter une composante très forte sur ce sujet. Quels bons schémas de formation et d'éducation peuvent être mis en œuvre pour garder les jeunes Européens en vie, une fois que l'indépendance au volant (ou au guidon) d'un véhicule leur est octroyée ?

- 4) Les deux-roues motorisés : comme dans la plupart des Etats membres de l'Union européenne, les motocyclistes paient un lourd tribut à l'insécurité routière. Les causes sont multiples : vitesses pratiquées, non-respect des règles en général, mauvaise perception du motard, équipement inapproprié, etc..

La France a lancé une large concertation avec l'ensemble des parties prenantes, concertation au cours de laquelle tous les sujets sont abordés, en vue de dégager un certain nombre de mesures à même de réduire de manière significative l'accidentalité des deux-roues motorisés. On ne peut que se réjouir que la Commission en ait fait un point central de son futur programme d'action.

En particulier, pour accroître la sécurité des deux-roues motorisés, la France souhaite que s'engage au niveau communautaire une réflexion destinée à rendre obligatoire à terme un système de bridage électronique des moins de 125cm³, qui se substitue au mode actuel de bridage-débridage mécanique, afin de rendre le débridage beaucoup plus malaisé. De même, elle souhaite engager des échanges sur la question de la visibilité des deux-roues (en augmentant la tache visuelle que représente le deux-roues par une augmentation de nombre de phares sur l'engin) et les équipements de sécurité à rendre obligatoire : ABS, airbag. Enfin, elle soutiendra les initiatives destinées à améliorer le contrôle de l'état des véhicules, notamment en cas d'accident ou de revente.

Même s'ils en constituent des priorités, l'action ne se limite bien sûr pas à ces sujets. Sans être exhaustif, la sensibilisation et la formation des plus jeunes à l'école notamment, les réflexions sur la mobilité en toute sécurité des personnes âgées, la sécurité des cyclistes et la définition d'une politique efficace et sans cesse renouvelée de communication en matière de sécurité routière sont, entre autres, des sujets qui s'inscrivent bien évidemment dans la continuité de l'action. Ces aspects doivent également figurer en bonne place dans le programme d'action européen.

En outre, en matière d'infrastructure routière, la France souhaite dans le cadre de la transposition de la directive du 19 novembre 2008 sur la sécurité des infrastructures, engager au niveau communautaire une réflexion sur l'extension potentielle du champ d'application de la directive au réseau structurant local, notamment aux routes à deux fois deux voies.

Cette note constitue un préambule à la réponse électronique de la France à la consultation de la Commission sur son futur programme d'action européen pour la sécurité routière (2011-2020).



**REPRÉSENTATION PERMANENTE DE LA FRANCE
AUPRÈS DE L'UNION EUROPÉENNE**

Le conseiller Transports-équipement

Bruxelles, le 23 novembre 2009

TREG/925/09 CAD 3145

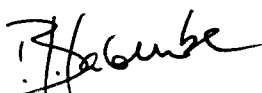
Objet : Consultation ouverte par la Commission en préparation du plan d'action européen pour la sécurité routière pour la période 2011-2020

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous adresser, sous ce pli, la réponse des Autorités françaises à la consultation ouverte par la Commission en préparation du plan d'action européen pour la sécurité routière pour la période 2011-2020.

Je souhaite par ailleurs vous confirmer la participation des Autorités françaises (représentées par la Délégation interministérielle pour la sécurité routière) à la réunion du 2 décembre 2009 à Bruxelles, au cours laquelle la Commission présentera les résultats de la consultation citée en objet et les orientations générales pour le futur plan d'action européen sur la sécurité routière.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma haute considération.


Bertrand de LACOMBE

M. Enrico GRILLO PASQUARELLI
Directeur des Transports terrestres
Commission européenne
DG Energie et Transports
1049 Bruxelles

Copie : Madame Isabelle KARDACZ, chef d'unité « Sécurité routière »

N O T E
A LA COMMISSION EUROPEENNE (DG TREN)

-.-.-.-.-

Objet : Réponse des Autorités françaises à la consultation ouverte par la Commission en préparation du plan d'action européen pour la sécurité routière pour la période 2011-2020

I. INTRODUCTION

Dans sa préparation du programme d'action européen, la Commission a identifié des domaines d'action prioritaires qui ont donné lieu à l'organisation d'ateliers de travail, de juillet à octobre 2009, afin de recueillir les avis, mais aussi de mieux comprendre les attentes des experts des Etats membres par rapport à ce programme d'action.

Elle a de plus lancé le 25 septembre 2009 une consultation publique sur son site internet à laquelle il convient de répondre avant le 20 novembre 2009.

L'objet de cette note est de faire part à la Commission des attentes de la France vis-à-vis de ce programme d'action européen et d'émettre des propositions concrètes et efficaces d'action pour les 10 années à venir.

II. POSITION FRANCAISE

Compte tenu de l'engagement du gouvernement français dans la lutte contre l'insécurité routière, tout particulièrement depuis 2002, la France a eu à cœur de participer activement aux différents ateliers de travail organisés par la Commission et d'être une force de propositions. C'est dans ce même esprit que la France soutient la Commission dans son initiative de définir une politique européenne de sécurité routière pour la décennie à venir. La France entend inscrire pleinement son action continue et déterminée en ce domaine, dans le cadre du programme d'action européen, car les solutions efficaces dépendent certes en premier lieu d'un engagement politique volontariste au niveau national, mais aussi d'échanges, de partages d'expérience entre les Etats membres et de prises de décisions concertées au niveau européen.

La mobilité est européenne, en particulier dans notre pays qui constitue un pays de transit pour beaucoup de conducteurs professionnels de poids lourds ou d'autocars, mais il est aussi la première destination touristique pour nombre d'Européens du Nord. Le respect des règles de circulation sur le territoire d'un Etat membre est l'affaire de tous et tous doivent être sanctionnés de manière égale en cas de commission d'infraction. Une nouvelle proposition de directive sur les poursuites transfrontières est donc attendue de la Commission dès 2010. Le Parlement européen et le Conseil devraient s'efforcer de favoriser son adoption, comme étant un signe fort de la volonté de tous d'œuvrer ensemble pour une meilleure sécurité routière européenne. La France est prête à jouer pleinement son rôle en cette affaire.

Il faut rappeler que les mesures prises par la France ces dernières années lui ont permis de se trouver à la première place des pays de l'Union européenne, en ce qui concerne le pourcentage de réduction du nombre de tués en 2008 par rapport à 2001. En effet, entre 2001 et 2008, ce nombre a quasiment été divisé par deux : 8162 tués en 2001 pour 4274 en 2008.

C'est essentiellement la mise en place du système de contrôle-sanction automatisé qui a conduit à sauver autant de vies humaines sur les routes françaises. Mais l'action ne doit pas s'arrêter, il faut redoubler d'efforts et, constamment, relancer la lutte contre l'insécurité routière.

C'est ainsi que le Président de la République française a fixé l'objectif de moins de 3000 tués en 2012. Cet objectif se décline dans plusieurs domaines prioritaires : la lutte contre les excès de vitesse, l'alcool au volant, la mortalité des jeunes conducteurs, les deux-roues motorisés.

On retrouve ces domaines prioritaires au niveau européen et la France ne verrait que des avantages à ce que ces priorités figurent en bonne place dans le programme d'action européen. En France, mais aussi dans la plupart des pays développés, notamment dans l'Union européenne, vitesse excessive et alcool (et/ou drogues) au volant sont la cause de plus de la moitié des morts dans les accidents de la route.

- 1) La lutte contre la vitesse : il faut continuer l'action engagée depuis plusieurs années maintenant contre les excès de vitesse. La vitesse est en effet une des principales causes de mortalité sur les routes et le système de contrôle-sanction automatisé a démontré son efficacité, comme le prouvent les chiffres évoqués ci-dessus. Un tel système devrait faire l'objet d'une promotion adéquate dans le programme d'action européen (relayé bien sûr par la directive sur les poursuites transfrontières).
- 2) L'alcool au volant : cette question concerne les jeunes, mais pas seulement bien sûr. Il convient de développer des solutions générales, comme l'équipement des véhicules d'éthylotests anti-démarrage (EAD) ; la France rend obligatoire leur présence dans les autobus et autocars de transport d'enfants, avec l'objectif de généralisation de la mesure à l'horizon 2015. L'EAD est aussi prévu en tant que peine complémentaire en cas de récidive de conduite sous l'emprise de l'alcool.

De plus, la France souhaite également favoriser l'usage de l'EAD, de manière volontaire. Elle prendra à ce titre des initiatives avec les professionnels pour développer son usage dans les transports routiers et dans les véhicules de l'administration.

L'installation de bornes ou de distributeurs éthylotests dans des lieux festifs doit être intensifiée, la France s'y emploie, et il serait intéressant de recueillir l'avis des autres Etats membres sur ce point.

Une démarche européenne dans la lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool, mais aussi d'autres substances psychoactives, comme les drogues, devrait être menée dans le cadre de ce programme d'action européen. En effet, on ne peut ignorer que, malgré près de 60 ans de lutte sans faille des pouvoirs publics contre l'alcool au volant, dans la plupart des Etats membres de l'Union européenne, l'alcool reste l'un des principaux « tueurs » sur les routes.

- 3) Les jeunes conducteurs : en France, le gouvernement a décidé une réforme en profondeur du permis de conduire et de la formation des jeunes à la conduite automobile, pour diminuer leur sur-représentation dans les accidents de la route. Ce phénomène s'observe d'ailleurs aussi au niveau européen et le programme d'action de la Commission devra comporter une composante très forte sur ce sujet. Quels bons schémas de formation et d'éducation peuvent être mis en œuvre pour garder les jeunes Européens en vie, une fois que l'indépendance au volant (ou au guidon) d'un véhicule leur est octroyée ?

- 4) Les deux-roues motorisés : comme dans la plupart des Etats membres de l'Union européenne, les motocyclistes paient un lourd tribut à l'insécurité routière. Les causes sont multiples : vitesses pratiquées, non-respect des règles en général, mauvaise perception du motard, équipement inapproprié, etc..

La France a lancé une large concertation avec l'ensemble des parties prenantes, concertation au cours de laquelle tous les sujets sont abordés, en vue de dégager un certain nombre de mesures à même de réduire de manière significative l'accidentalité des deux-roues motorisés. On ne peut que se réjouir que la Commission en ait fait un point central de son futur programme d'action.

En particulier, pour accroître la sécurité des deux-roues motorisés, la France souhaite que s'engage au niveau communautaire une réflexion destinée à rendre obligatoire à terme un système de bridage électronique des moins de 125cm³, qui se substitue au mode actuel de bridage-débridage mécanique, afin de rendre le débridage beaucoup plus malaisé. De même, elle souhaite engager des échanges sur la question de la visibilité des deux-roues (en augmentant la tache visuelle que représente le deux-roues par une augmentation de nombre de phares sur l'engin) et les équipements de sécurité à rendre obligatoire : ABS, airbag. Enfin, elle soutiendra les initiatives destinées à améliorer le contrôle de l'état des véhicules, notamment en cas d'accident ou de revente.

Même s'ils en constituent des priorités, l'action ne se limite bien sûr pas à ces sujets. Sans être exhaustif, la sensibilisation et la formation des plus jeunes à l'école notamment, les réflexions sur la mobilité en toute sécurité des personnes âgées, la sécurité des cyclistes et la définition d'une politique efficace et sans cesse renouvelée de communication en matière de sécurité routière sont, entre autres, des sujets qui s'inscrivent bien évidemment dans la continuité de l'action. Ces aspects doivent également figurer en bonne place dans le programme d'action européen.

En outre, en matière d'infrastructure routière, la France souhaite dans le cadre de la transposition de la directive du 19 novembre 2008 sur la sécurité des infrastructures, engager au niveau communautaire une réflexion sur l'extension potentielle du champ d'application de la directive au réseau structurant local, notamment aux routes à deux fois deux voies.

Cette note constitue un préambule à la réponse électronique de la France à la consultation de la Commission sur son futur programme d'action européen pour la sécurité routière (2011-2020).