

Discours sur la sécurité routière présenté par Mr. Sander de Rouwe, député de l'Appel chrétien démocrate à la Chambre des représentants des États généraux des Pays-Bas.

Aux Pays-Bas, en moyenne 50 personnes ne rentrent pas chez elles chaque jour, dû à un accident de la route. De par l'Europe, il est question de 118 victimes d'accidents de la route par jour. Ces chiffres relatifs aux morts et blessés traduisent beaucoup de souffrance humaine et de préjudices économiques. Notre objectif doit être de prévenir et de limiter cette souffrance et ces préjudices. Nous convenons tous de l'urgence de la situation, puisque nous sommes réunis ici aujourd'hui afin de discuter des moyens d'harmoniser les politiques de sécurité routière en Europe. La sécurité routière nous concerne tous.

Au niveau européen, nous nous sommes engagés à réduire de moitié le taux de mortalité sur les routes jusqu'en 2010, par rapport aux valeurs de 2001. Le rapport annuel du Conseil européen de la sécurité des transports (ETSC) montre que cela revient à placer la barre très haut.

En termes de sécurité routière, les Pays-Bas sont relativement bien classés. 791 morts sur les routes en 2007: ces chiffres correspondent à une réduction de 27% par rapport à l'année 2001 et, en moyenne, à une réduction annuelle de 5% entre 1997 et 2007. Ces résultats ont été possibles grâce à une approche intégrée qui réunit une conception sûre des routes, la gestion de la circulation, la sécurité des véhicules, des campagnes de sensibilisation, sans oublier le renforcement des lois.

Cependant, nous voulons faire plus et nous devons faire plus. Notre ambition est de réduire le nombre d'incidents de la route à un maximum de 500 morts et 12 250 blessés jusqu'en 2020. Il s'agit là d'un défi considérable pour un pays aussi dépendant des transports que les Pays-Bas. Jusqu'en 2020, le transport de passagers augmentera de 15 à 40%, tandis que le transport de marchandises augmentera de 15 à 80%, selon le développement économique.

En tant que jeune député, je m'intéresse particulièrement à deux questions: les jeunes conducteurs et la lutte contre les excès d'alcool et de drogues. Ces questions sont

parfois liées entre elles. Aujourd'hui, permettez-moi de profiter de cette occasion pour parler des jeunes conducteurs.

Les conducteurs novices âgés de 18 à 24 ans présentent un taux d'accidents plus de quatre fois supérieur à celui des conducteurs expérimentés. Le taux d'accidents dans lesquels sont impliqués de jeunes conducteurs du sexe masculin est même six fois supérieur. Chaque année, aux Pays-Bas, environ 200 jeunes conducteurs entre 18 et 24 ans décèdent dans un accident de la route et 700 sont gravement blessés. Dans plus de 20% des accidents graves de véhicules à moteur, la victime est un jeune conducteur, tandis que les jeunes conducteurs représentent à peine 8% de tous les détenteurs du permis de conduire. Ces chiffres indiquent que les jeunes conducteurs sont fortement surreprésentés dans les accidents de la route. Comment expliquer cette situation? Comment pouvons-nous y remédier? Je citerai en premier lieu quelques faits à l'origine de cet état des choses:

- Le manque de connaissance de soi : les jeunes n'ont pas les capacités nécessaires pour faire correspondre les comportements qu'ils reconnaissent comme adéquats sur la route et leurs comportements réels.
- Le jeune âge : beaucoup de jeunes gens aiment l'excitation de la conduite, ils se jugent invulnérables et cherchent à impressionner leurs amis, par exemple en adoptant un style de conduite sportif. Rappelez-vous de comment vous étiez à leur âge!
- Les circonstances dangereuses dans lesquelles les jeunes prennent fréquemment le volant: plus souvent que les conducteurs expérimentés, les jeunes conduisent tard la nuit, ils sont normalement en compagnie d'autres jeunes gens de leur âge qui les déconcentrent et ils conduisent fréquemment sous l'influence de drogues. Les conducteurs novices ne conduisent pas plus souvent sous l'emprise de l'alcool que les autres conducteurs, mais conduire sous l'emprise de l'alcool est bien plus dangereux dans le cas des conducteurs novices que dans celui des conducteurs expérimentés.

Nous pouvons conclure que le manque d'expérience et la surestime de ses propres aptitudes jouent ici un rôle important. La question est: comment réduire les risques? Des études montrent qu'une formation à la conduite plus longue, réalisée par étapes, pourrait améliorer la situation. En Europe, ce système est connu comme «système d'attribution progressive du permis de conduire» (GDLS). Cette obtention progressive

du permis de conduire a pour but de fournir au conducteur novice l'expérience nécessaire afin qu'il représente, pour lui-même et les autres, le moindre risque possible. Au fur et à mesure que leurs aptitudes augmentent, les conducteurs novices peuvent peu à peu acquérir plus d'expérience dans des situations de plus en plus dangereuses. Aux Pays-Bas, nous accordons la plus grande attention à l'introduction du GDLS. Jusqu'à présent, les pas suivants ont été réalisés ou préparés:

1. L'introduction d'une formation à la conduite par étapes. Les candidats ne passent au niveau suivant qu'après avoir accompli avec succès le niveau précédent, jusqu'à ce qu'ils possèdent finalement toutes les aptitudes nécessaires pour conduire une voiture de façon indépendante.
2. La conduite accompagnée. Aux Pays-Bas, il est permis de conduire un véhicule à moteur à partir de l'âge de 18 ans. Nous élaborons actuellement une proposition qui permettrait aux jeunes gens âgés de 17 ans de conduire, à condition qu'ils soient accompagnés par un conducteur adulte détenteur du permis de conduire. L'objectif de cette initiative est d'offrir aux jeunes la possibilité d'acquérir de l'expérience en tant que conducteurs dans un environnement sûr et de parvenir graduellement à une conduite indépendante. Certains pays d'Europe ont adopté d'autres mesures. Les jeunes gens n'y ont pas le droit de conduire la nuit ou pendant les week-ends. Je serais ravi de puiser dans l'expérience de ces pays.
3. L'introduction d'un permis de conduire progressif. Ce permis se distingue du permis normal par le fait qu'au long des 5 premières années, il permet aux autorités d'intervenir plus sévèrement dans les cas où des conducteurs novices enfreignent le code de la route.
4. Il existe des règles plus strictes pour les conducteurs novices en ce qui concerne la conduite sous l'emprise de l'alcool. Pour les conducteurs novices, le taux maximal d'alcoolémie est fixé plus bas, à savoir à 0.2 g/l au lieu de 0.5 g/l, étant donné que ce groupe cible réagit plus intensément à de plus petites quantités d'alcool.

Ces mesures s'appliquent aux conducteurs novices. Ces conducteurs constituent un groupe cible très important parce qu'ils sont impliqués dans de nombreux incidents, mais aussi parce qu'ils sont la génération future. Je suis convaincu que nous pouvons faire beaucoup de progrès en ce qui concerne ces questions. Ce que les personnes ont

appris dans leur jeunesse influence leur comportement en tant qu'adultes; comme on dit, «l'enfant est le père de l'homme». En un mot : investir dans les jeunes rapporte.

Malgré le succès des Pays-Bas en termes de sécurité routière et du nombre réduit d'incidents, j'estime que nous n'avons pas encore atteint les buts fixés. En Europe aussi, beaucoup reste encore à faire pour concrétiser les objectifs que je viens de citer. L'échange de connaissances et la coopération nous offrent la possibilité d'apprendre les uns avec les autres. Cette Conférence en est la preuve. Que l'Europe soit un endroit sûr pour les générations à venir, bien au-delà de nos frontières, et que les routes soient sûres, près de chez vous comme près de chez moi.

Je vous remercie de votre attention.