

Antonio Tajani

Commissaire européen aux Transports

Sécurité routière

*Check Against Delivery
Seul le texte prononcé fait foi
Es gilt das gesprochene Wort*

3ème conférence interparlementaire sur la sécurité routière en Europe

Parlement portugais, Lisbonne, 29 septembre 2008

En 2007, environ 43 000 personnes sont mortes sur les routes européennes. Ce nombre est inacceptable!

La sécurité routière est un sujet qui concerne des millions de citoyens européens. Pensez à la peine et à la souffrance causées par ces pertes en vies humaines, pensez à ceux qui ont survécu mais qui restent infirmes ou paralysés pour le reste de leur vie; pensez aux dommages économiques pour nos sociétés.

La sécurité routière est également une priorité de la politique communautaire, un défi et une lutte permanente. La Commission européenne a fixé un objectif européen collectif pour 2010, qui consiste à réduire de moitié le nombre de victimes de la route depuis 2001. Il s'agit d'un engagement politique global et chaque pays doit placer la sécurité routière au sommet de son agenda politique. Certains pays ont réalisé des progrès substantiels, d'autres non. De plus amples efforts sont nécessaires pour améliorer la situation.

Quelle est la situation du Portugal par rapport aux autres États membres et face à la moyenne européenne?

974 personnes sont mortes sur les routes portugaises en 2007, contre 1670 en 2001 et 3217 en 1991. Ce qui représente environ 92 personnes tuées pour un million d'habitants tandis que la moyenne européenne est de 86.

Depuis 2001, le Portugal est le pays européen à avoir accompli les progrès les plus notables: une réduction de 42 % du nombre de tués tandis que le résultat global de l'Union européenne est de – 21 %. Toutefois, nous ne pouvons pas croiser les bras et penser que cela est suffisant. Le résultat du Portugal se situe actuellement un peu au-dessus de la moyenne européenne. Il existe donc encore beaucoup d'espace pour une plus grande amélioration!

Quelles sont les principales caractéristiques de la sécurité routière et de la politique en matière de sécurité routière?

L'insécurité routière est un des problèmes les plus importants de notre société. Ce n'est pas qu'une composante du système de transport. Les dommages qui en résultent sont dévastateurs, tant du point de vue économique comme humain: environ 2 % du produit intérieur brut.

La sécurité routière est une responsabilité partagée. Ce qui veut dire que toutes les catégories d'acteurs et, bien sûr, tous les usagers de la route ont une tâche à accomplir. La Commission européenne a également un rôle important à jouer car elle peut fournir une valeur ajoutée dans de nombreux cas. Ceci est également vrai pour le secteur privé, même si leur domaine d'activité n'est pas directement lié au transport routier. En un mot, les gouvernements, les autorités locales, les usagers privés, les transporteurs routiers, l'industrie automobile, tous doivent collaborer.

Tous les acteurs et, en particulier, les autorités publiques doivent tendre vers une approche intégrée dans la mesure où la sécurité routière repose sur trois piliers: les véhicules, les infrastructures, et (le dernier mais non le moindre) le comportement des usagers.

La Commission européenne a mis en œuvre tous les instruments communautaires existants: soutien financier aux projets, recherche et enquêtes, législation (seulement en cas de besoin). Il existe également de nouveaux instruments: base de données et information sur les accidents de la route (l'Observatoire européen de la sécurité routière), la collecte et la divulgation des bonnes pratiques, la Charte européenne de la sécurité routière.

Présentation de l'action européenne

En ce qui concerne les véhicules, il importe de souligner les progrès spectaculaires que l'industrie automobile a réalisés au long des dernières années. Les voitures, les camions et les autocars sont de plus en plus sûrs. Le mécanisme européen a joué son rôle, soit en stimulant la demande publique pour des voitures plus sûres (grâce à un système d'évaluation de la sécurité automobile nommé EURO-NCAP), soit par la mise en place d'un ensemble cohérent de prescriptions techniques obligatoires. Laissez-moi vous donner quelques exemples récents: visibilité des nouveaux camions équipés avec des bandes retro-réfléchissantes; rétroviseurs asphériques pour tous les camions; montage de ceintures de sécurité dans les nouveaux autocars; et dans quelques années, installation de systèmes de contrôle électroniques de stabilité dans toutes les nouvelles voitures.

En ce qui concerne les infrastructures, la Commission a proposé un système exhaustif et cohérent concernant l'analyse d'impact, les audits et les inspections afin que toutes les routes européennes deviennent de plus en plus sûres. Le Législateur européen (i.e, le Parlement européen et le Conseil en conjoint) est parvenu récemment à un accord sur cette nouvelle législation. C'est la première fois que la sécurité de l'infrastructure routière est abordée d'une façon aussi extensive au niveau communautaire.

L'amélioration du comportement des usagers de la route est un thème qui présente un énorme potentiel pour sauver des vies, et dont les résultats sont quasiment immédiats. Il importe de souligner que la vitesse excessive, la conduite en état d'ivresse et le non-port de la ceinture de sécurité sont la cause de trois morts sur quatre.

Plusieurs initiatives peuvent être adoptées en vue d'améliorer le comportement des usagers. En effet, l'action la plus efficace à court terme repose sur une combinaison de campagnes, l'application de la législation et des règles plus strictes.

Les campagnes peuvent être de différents types et la Commission européenne a concédé un soutien financier à certaines des plus grandes campagnes paneuropéennes, telles que la campagne "Euro-BOB" qui a été mise en place avec succès dans presque vingt pays. Le principe est simple: lors d'une fête, celui qui conduit est celui qui ne boit pas. Permettez-moi de citer également les campagnes destinées aux enfants et menées par la Croix rouge. La Commission européenne a également concédé un soutien financier à un autre projet de recherche ("CAST") qui présentera prochainement un manuel sur la préparation, la mise en œuvre et l'évaluation des campagnes en matière de sécurité routière.

L'application de la législation est une priorité absolue, surtout dans les pays où règne le non-respect. Elle doit s'appliquer également à tous les contrevenants, quelque soit leur origine – même en dehors de leur pays de résidence. C'est pour cette raison que la Commission vient d'adopter une proposition concernant la dite "application transfrontalière".

De plus, nous avons accompli d'excellents progrès en ce qui concerne Le Permis de Conduire européen. Un des changements introduits récemment, grâce à une Directive adoptée en 2006, prévoit un accès progressif aux motos de grosse cylindrée, ainsi qu'un permis de conduire pour les conducteurs de cyclomoteurs. Sur le même sujet, les conducteurs professionnels sont maintenant sujets à une qualification initiale et à une formation continue.

D'autres initiatives sont prévues en matière de comportement. Laissez-moi vous parler d'un projet de recherche très important ("DRUID") qui fournira un bagage scientifique solide concernant les perturbations causées par l'alcool, les drogues légales et illégales et la combinaison de ces substances.

L'Observatoire européen de la sécurité routière est un site web public placé sous la responsabilité de la Commission. Il a pour mission de réunir, d'analyser et de publier des informations scientifiques sur le sujet. Il comprend déjà une série impressionnante de données et de statistiques, ainsi que plusieurs manuels et lignes directrices en matière de bonnes pratiques. Tout ceci apportera un support précieux aux gouvernements et à tout autre acteur.

Une autre initiative européenne, et probablement la plus originale, est la Charte européenne de la sécurité routière, qui représente une grande réussite. Lancée il y a plus de quatre ans, cette charte a attiré plus d'un millier d'engagements. Certains sont modestes, d'autres plus importants mais chacun d'entre eux est proportionnel à la capacité du signataire à mettre en œuvre des actions de façon concrète et réalisable – au-delà de ses responsabilités. Le 12 novembre à Bruxelles, nous organiserons une cérémonie de remise de prix pour les signataires qui ont fait preuve d'un véritable engagement en 2007.

La Commission organise également des événements majeurs, tels que les Journées européennes de la sécurité routière. La première a eu lieu en avril 2007 et visait les jeunes conducteurs. Un des résultats fut la mise en place d'un Forum jeune sur la sécurité routière, qui s'est réuni pour la première fois le 10 juillet, à Bruxelles, et où chaque pays était représenté par deux éléments d'une association Jeune. La deuxième journée européenne de la sécurité routière se tiendra le 13 octobre, à Paris, et abordera la sécurité routière dans les villes.

Est-ce que sécurité routière est synonyme de "Big Brother"?

La sécurité routière est un problème central de notre société, et non pas uniquement une composante du système de transport. Rien que dans l'Union européenne, l'insécurité routière représente un coût très élevé pour la société: environ 2 % du PIB.

De ce fait, la mise en œuvre de contre-mesures est une responsabilité des gouvernements. Beaucoup l'ont déjà fait, parfois dès la moitié des années 60 et parfois avec succès. Des contre-mesures se traduisent par une multitude de règles plus précises et plus strictes. Comment garantir qu'elles sont respectées par les millions de participants du système de transport, en tout lieu et à tout moment? À vrai dire, il n'existe pas d'alternative à un contrôle de police intense, et plus tard, aucune alternative aux systèmes automatiques d'application de la législation.

Toutefois, quand les contre-mesures entrent en vigueur, les gens commencent à maugréer:

Pourquoi dois-je boire moins? (pendant les années 60); Pourquoi dois-je réduire ma vitesse? (pendant les années 70); Pourquoi dois-je attacher ma ceinture de sécurité? (pendant les années 80)

Est-il raisonnable d'effectuer des contrôles du taux d'alcoolémie des conducteurs par millions? Est-il raisonnable de placer des radars par milliers? Est-il raisonnable d'effectuer des contrôles de vitesse par centaines de millions?

Éventuellement, un commentaire final: tout ceci va à l'encontre de la liberté individuelle! (toujours)

La question est la suivante: nous faut-il un "Big Brother" pour garantir la sécurité routière? Ce problème mérite une réflexion approfondie. Permettez-moi de répondre en citant quelques principes qu'il importe de rappeler:

La liberté des uns finit quand commencent la liberté et le bien-être des autres.

Les conducteurs dangereux sont un danger pour toute la société, non pas seulement pour eux. Tous les citoyens doivent être protégés contre les

comportements à risque de certains d'entre eux. "À risque" signifie dangereux, et parfois mortel.

Les règles doivent être raisonnables, approuvées par consensus (les personnes doivent être convaincues de leur utilité) et hautement respectées; après avoir été approuvées à travers un processus démocratique, elles doivent être correctement appliquées: il n'y a rien de plus démocratique que de veiller à ce que chacun et tout citoyen respecte les règles démocratiques.

Les dispositions régissant la circulation routière et leur application peuvent sauver de nombreuses vies et réduire le nombre de blessés graves.

Ainsi, la sécurité routière n'est pas synonyme de "Big Brother". Ce n'est qu'une question de liberté, de bien-être humain et de santé publique.

Observations – concernant le futur proche...

L'Union européenne a accompli des progrès significatifs, bien qu'insuffisants – et, malheureusement pas encore dans tous les pays. Une fois de plus, la sécurité routière est une lutte permanente. Cette action continuera à exister tant qu'il y aura des morts sur les routes, car même une seule mort est une mort de trop. Nous devons tous continuer à lutter pour améliorer la situation, la Commission et les États membres, dans un effort conjoint. Il incombe également aux Parlements nationaux d'accélérer le processus dans les pays où la situation est insatisfaisante.

À cette fin, je proposerai l'année prochaine un nouveau programme d'action européen en matière de sécurité routière pour la période 2011-2020. J'espère que les débats publics seront nombreux et qu'ils s'effectueront à tous les niveaux possibles, afin de susciter des idées et de stimuler des actions.