

**Une politique européenne pour la sécurité routière**  
**Harmonisation de concepts et de principes pour**  
**la sécurité routière en Europe**

**Audition du député Luís Queiró**  
**Vice-président de la commission des transports, du tourisme et des**  
**communications du Parlement européen**

Monsieur le Président,  
Chers collègues parlementaires,  
Mesdames et Messieurs,

J'aimerais tout d'abord féliciter l'Assemblée de la République pour la réalisation de cette 3<sup>ème</sup> Conférence interparlementaire sur la sécurité routière en Europe. La discussion de ces thèmes est de la première importance et c'est donc avec un grand plaisir que je me trouve ici, en qualité de vice-président de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen.

« Nous avons tous notre heure, mais nous devons éviter qu'elle n'arrive au volant ». C'est ce qu'a l'habitude de dire notre célèbre Ari Vatanen, l'ancien pilote de rallyes, qui a particulièrement bien réussi au Portugal et aujourd'hui député européen engagé dans la lutte contre la sinistralité routière.

Si nous voulons donner à ce débat une approche européenne, nous pouvons commencer par rappeler combien la mobilité est essentielle pour l'une des libertés fondamentales de l'Union européenne : la liberté de circulation ; et aussi pour la réalisation du marché intérieur, objectif central de notre communauté de 27 États membres.

Cette idée, apparemment évidente, a pour conséquence, sur un marché en développement croissant – comme le nôtre, malgré tous les soubresauts –, une augmentation des personnes et des marchandises en circulation. Il ne faut pas pour autant en déduire que la probabilité de l'accident est forcément plus grande et, partant, plus tolérable. Au contraire. Le développement dont il est question impose une protection accrue de la vie et de l'intégrité physique de tous.

Malheureusement, l'histoire de la mobilité européenne a un côté sombre, que nous ne saurions ignorer et qui tend à se dissiper très lentement.

De prime abord, les données sont encourageantes. La réalité d'aujourd'hui est très différente de celle des années 70. En trois décennies (1970-2000), la circulation routière a triplé. Toutefois, en quinze ans (données récentes), la gravité des accidents de la route a été considérablement réduite. Dans l'ensemble, nous sommes passés de 76.076 tués en 1991, à 42.953 en 2006. Cependant, les accidents continuent d'être la principale cause de décès chez les moins de 50 ans. De plus, les coûts annuels directs et indirects de ces accidents pour l'UE-25 s'élèvent à près de 200 milliards d'euros, soit 2% du PNB de l'UE.

Même en considérant que la tendance au sein de l'UE élargie est positive, il n'y a pas de quoi se réjouir. D'autant plus que le fossé entre les États membres ayant les meilleurs et les pires résultats ne cesse de se creuser. Par exemple, le degré de sécurité dans les États baltiques est 8 fois inférieur à celui du Royaume-Uni.

À ce sujet, comme je suis portugais, et vu la longue histoire de la sinistralité routière dans mon pays, j'aimerais profiter de cette occasion pour saluer les résultats de l'effort engagé par le Portugal, surtout depuis 2002, et qui, comme on l'a déjà souligné ici, n'ont cessé de s'améliorer.

En 2002, 4 personnes mouraient en moyenne tous les jours sur les routes portugaises. Les coûts humains (plus de mille vies fauchées chaque année)

et matériels (près de 3% du PIB) d'une telle situation étaient très élevés. En 2006, seulement 4 ans après la mise en œuvre du premier Plan national de prévention routière nationale, le nombre de morts ne dépassait guère 2 personnes par jour. Bien que ce chiffre soit encore très élevé, il est le signe que la réalité était en train de changer et que nous étions sur la bonne voie, même si le chemin était long.

Quatre ans avant l'objectif fixé pour 2010, quand le Plan national de prévention routière voulait réduire de moitié le nombre de morts et de blessés graves, par rapport à la moyenne enregistrée entre 1998 et 2000, les objectifs étaient atteints.

Le Portugal est, avec la France, le pays de l'Union européenne qui a le plus réduit ses taux de sinistralité. Même s'il figure encore parmi les pays de l'Union européenne qui ont les taux les plus élevés dans ce domaine, cette progression a permis à notre pays d'atteindre des performances supérieures à celles de l'Espagne ou de l'Autriche. Pour poursuivre cet effort, il faut bien sûr continuer d'exécuter le PNPR et recentrer nos efforts en fonction des orientations de l'Union européenne. Le partage des bonnes pratiques et des meilleures méthodes doit être une stratégie nationale, au même titre que l'utilisation de l'innovation technologique.

Pour revenir à l'approche européenne, là aussi, l'objectif pour 2010 est de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes. Il s'agit de sauver 25.000 vies sur les routes européennes. Cet objectif est impérieux et réalisable. Mais quelque chose ne va pas, car nous sommes encore loin des objectifs prévus.

Nous devons donc nous demander ce qu'il faut faire.

Les actions proposées au niveau européen visent les trois domaines considérés comme centraux : véhicules, infrastructures et comportements,

c'est-à-dire les trois composantes qui constituent le système de circulation routière. Ces actions se veulent complémentaires des mesures adoptées à l'échelle nationale.

L'objectif de cette démarche est de construire un cadre global européen de renforcement de la sécurité routière, à caractère permanent, pouvant prévoir des indicateurs de performance qui permettent d'évaluer les progrès réalisés et qui nous permette de travailler selon le principe de la « responsabilité partagée », dans la mesure où chacun d'entre nous a un rôle à jouer pour que les routes d'Europe soient plus sûres.

La sécurité est bien une responsabilité commune qui nous concerne tous.

**En ce qui concerne les véhicules, grâce à un engagement constant et à une législation exigeante, les fabricants produisent des véhicules de plus en plus sûrs. Les progrès technologiques, alliés aux exigences imposées par le législateur, ont permis de construire des routes de plus en plus sûres elles aussi.**

Une gestion réussie de la sécurité routière doit tenir compte de plusieurs critères. D'une part, il faut identifier tous les points faibles du système, qui contribuent aux accidents ou à ce qu'ils soient grave ou mortels, afin d'en atténuer les conséquences.

D'autre part, toutes les initiatives en matière de sécurité routière doivent – ou devraient – se baser sur des statistiques fiables concernant les causes des accidents et les autres questions pertinentes. La collecte et l'analyse de données, assurées actuellement par la **base de données européenne sur les accidents de la route (CARE)**, sont essentielles pour planifier des mesures efficaces et adaptées visant à améliorer la sécurité routière.

Un autre instrument important pour la participation de tous est la **Charte européenne de la sécurité routière**, qui appelle tous les membres de la société, qu'il s'agisse d'une petite école de village, d'une association rurale

ou d'une grande multinationale, à contribuer de manière significative à améliorer la sécurité routière.

Au même chapitre, le respect des limites de vitesse, l'application de la législation sur la conduite sous l'influence de l'alcool, l'amélioration de la formation des conducteurs et le **Permis de conduire européen**, dont le premier objectif est d'éviter ce que l'on appelle le « tourisme du permis de conduire », sont autant de mesures de la première importance.

Par ailleurs, les nouvelles voies ouvertes par l'innovation technologique, comme les normes en matière de *crash-tests*, les *air bags* ou les systèmes électroniques de stabilité, et les possibilités techniques de développement de routes plus sûres, qui vont de la conception et de l'entretien des routes aux barrières de sécurité, à la signalisation verticale et horizontale ou aux audits de la sécurité, sont aussi des éléments essentiels de cet ensemble global de mesures.

Mais nous pouvons encore faire mieux, ne serait-ce que parce que, on le sait bien, la plupart des accidents de la route sont provoqués par des infractions aux règles de base, incontournables.

En sachant cela, nous devons agir préventivement sur les comportements humains, dont le changement est, de loin, le facteur qui a le plus de chances de produire des résultats positifs à court terme.

La force de cette idée est impressionnante, mais le fait est que si tout le monde respectait les règles de conduite, le nombre de tués sur la route serait réduit de 90%.

Si tout le monde attachait sa ceinture de sécurité (quelle que soit la distance du trajet), respectait les limites de vitesse et ne conduisait jamais sous l'influence de l'alcool, les morts diminueraient de plus de 60% et nous aurions atteint, et même dépassé, l'objectif de réduire de moitié le nombre de tués dans des accidents de la route.

Mais nous n'en sommes pas là. Nous devons donc nous atteler aux autres composantes de la sécurité routière qui influencent aussi les résultats et qui sont autant de batailles à mener.

Au chapitre des **technologies**, le programme **eSafety** est une excellente initiative de développement et d'introduction des nouvelles technologies de sécurité, qui prévoit une coopération structurée entre l'industrie, la Commission et le Parlement européen et toutes les autres parties prenantes. Il y a encore beaucoup d'améliorations à faire dans le domaine de la sécurité passive, depuis les dispositifs d'incitation au port des ceintures de sécurité, aux dispositifs d'élimination des angles morts sur les rétroviseurs ou à la meilleure protection des piétons, ce qui a à voir avec les zones d'impact et d'absorption des véhicules, autant de domaines qui retiennent toute l'attention du Parlement européen, afin de garantir la plus grande sécurité possible dans la conception même des véhicules. Cependant, l'avenir le plus prometteur réside dans l'amélioration de la sécurité active, c'est-à-dire les « véhicules intelligents ».

C'est dans ce cadre que le programme **eSafety** dont j'ai déjà parlé, va accélérer le processus. Grâce à lui, nous comptons augmenter les possibilités offertes par les applications télématiques pour réduire à moyen/long terme le nombre d'accidents mortels.

L'une des initiatives les plus intéressantes est le système eCall, qui fait partie de l'initiative eSafety et qui consiste à établir un service paneuropéen d'appel d'urgence embarqué à bord des véhicules, qui se déclenche automatiquement en cas d'accident. On estime que cette initiative permettra de sauver près de 2.500 vies par an au sein de l'UE et d'économiser 26 milliards d'euros en frais imputables aux accidents et aux embouteillages qu'ils provoquent. Or, nous ne pouvons pas ignorer ces chiffres. Nous devons au contraire encourager l'introduction le plus

rapidement possible de ce système comme équipement standard sur tous les véhicules neufs commercialisés.

Non moins intéressant dans le domaine des nouvelles technologies, il faut citer le **dispositif de blocage de la conduite en cas d'excès d'alcool, intégré dans la clé du véhicule**. Ce sont des dispositifs intelligents comme celui-ci, ou encore les technologies intelligentes d'assistance à la vitesse, qui devront être introduits dans le plus grand nombre de véhicules – et à un prix abordable. Ils contribueront à mieux protéger, non seulement les conducteurs mais aussi les usagers les plus fragiles de la route, comme les piétons et les cyclistes.

Quant aux infrastructures, le Parlement européen a approuvé un rapport sur la proposition de directive concernant la **gestion de la sécurité des infrastructures routières**, dans lequel les députés européens affirment vouloir contribuer à une meilleure approche de la sécurité des infrastructures routières, en reconnaissant qu'elles ont évolué, dans l'ensemble, en deçà de la croissance du trafic.

L'amélioration et l'adaptation du réseau routier aux niveaux de circulation actuels sont importantes, d'autant plus qu'il est désormais possible de faire une intégration systématique des questions de sécurité routière à toutes les phases de la conception, de la construction et de l'utilisation des routes, grâce aux évaluations d'impacts, aux audits et aux inspections de la sécurité, dont personne ne conteste la nécessité et l'efficacité en terme d'analyse coût/bénéfice. Les questions de sécurité doivent donc constituer aussi un prérequis de la conception, de la construction, de la maintenance et de l'utilisation des routes.

De nos jours, cet aspect est décisif : développer une **culture de sécurité dans l'ingénierie routière**, qui respecte la subsidiarité, certes, mais qui devienne un instrument qui couvre tous les domaines de la sécurité routière.

Vous le voyez, la liste des initiatives en cours, et de notre devoir de collaboration, est longue. Sans vouloir m'attarder davantage, j'aimerais tout de même souligner les deux volets tournés vers l'avenir où il y a, selon moi, un travail de fond à faire : d'une part, la formation des jeunes usagers de la route et, d'autre part, la sensibilisation des constructeurs automobiles à l'introduction généralisée de systèmes de sécurité intelligents, qui présentent un bon rapport coût/efficacité dans ce domaine.

S'il y a un endroit où l'adage « la liberté de chacun s'arrête là où commence celle des autres » peut s'appliquer, c'est bien sur la route. Et c'est en hommage à ce principe que nous avons le devoir incontournable de continuer à agir ensemble. La mesure de notre succès en matière de législation sur la sécurité routière, chers collègues, ici ou au PE, ce sont les vies que nous aidons à sauver.

Merci beaucoup.