

Plenary 1

**Isabelle Kardacz, Commission Européenne, Chef d'unité, Sécurité routière,
DG Energie et Transports**

Première Conférence ministérielle mondiale

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les Ministres,

C'est un grand honneur pour moi de participer à la première Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière et je remercie la Russie pour avoir pris l'initiative d'organiser un évènement aussi important sur un sujet qui me tient à cœur personnellement.

1.300.000 personnes sont tuées sur les routes du monde chaque année et 50 millions de personnes sont blessées. Je pense à toutes les familles touchées par ces accidents de la route, confrontées à la souffrance et qui doivent bien souvent assumer les coûts des soins médicaux et de la réadaptation de leurs proches.

Près de la moitié des personnes qui meurent dans un accident de la route sont des piétons, des cyclistes, des usagers de deux-roues motorisées.

Et ce fléau touche principalement les communautés les plus pauvres.

Or, nous avons les outils, les règles, les connaissances nécessaires pour relever le défi de sauver des vies.

Il s'agit là d'un devoir collectif et l'Union européenne joue et jouera un rôle pour relever ce défi.

La sécurité routière est un droit pour nous tous ici présents et pour le monde entier.

L'Union européenne a inscrit ce droit dans les traités et en a tiré des conséquences en termes de devoirs et de responsabilités.

Ces responsabilités sont partagées: cela veut dire que nous tous sommes responsables, les organisations internationales, les gouvernements nationaux, les autorités locales et régionales, l'industrie, les utilisateurs des routes...

Tous les citoyens du monde portent une responsabilité dans l'objectif d'améliorer la sécurité routière.

Mais être responsable, c'est aussi avoir des devoirs.

La Commission européenne a adopté un programme d'action composé de 60 mesures concrètes, à mettre en œuvre dans un délai précis (entre 2001 et 2010), pour atteindre un objectif ambitieux: Réduire de moitié le nombre des morts sur les routes européennes.

Ce modèle de stratégie a été utilisé par les Etats membres de l'Union européenne pour définir leur stratégie au niveau national, leur objectif ambitieux et les actions concrètes à mener à tous les niveaux.

Ce modèle nous a permis de sauver plus de 20.000 vies. Il peut et doit être utilisé aussi pour les pays moins développés.

Je m'y suis engagée dans une communication, que la Commission européenne a adoptée sur la politique des transports en Afrique.

Je m'y engage dans le cadre de la préparation du futur programme d'action que la Commission européenne présentera en 2010, pour couvrir les années 2011-2020 et dans lequel un volet sera dédié à la sécurité routière dans les pays en développement et les pays voisins de l'Union européenne.

Je m'y engage aujourd'hui devant vous tous, Mesdames et Messieurs les Ministres, dans le cadre de la déclaration qui va être présentée à l'Assemblée générale des Nations-Unies et que je soutiendrai car l'engagement politique est indispensable pour relever le défi de sauver cinq millions de vie sur les routes du monde dans les 10 années à venir. Mais l'engagement politique n'est pas suffisant: Il faut des outils, il faut des règles: des règles appliquées, des règles contrôlées.

Là encore, la Commission européenne l'a compris. Elle a défini et adopté un cadre réglementaire pour:

- ♣ La sécurité des véhicules dont la mise sur le marché impose l'obligation d'éléments sécuritaires comme la ceinture de sécurité, les systèmes de fixation des sièges pour enfants dans les voitures, etc. Mais la sécurité des véhicules n'est pas seulement nécessaire sur les véhicules neufs. Elle doit être maintenue. C'est pourquoi l'Union européenne impose un système harmonisé de contrôles techniques et d'inspections régulières des véhicules qui circulent sur nos routes.
- ♣ La sécurité des infrastructures a également fait l'objet d'un encadrement réglementaire sur la sécurité des tunnels routiers et sur celle des infrastructures en général. L'Union européenne a décidé qu'elle n'accordera des cofinancements pour la construction et la maintenance des routes du réseau transeuropéen que si des analyses d'impact sur la sécurité routière sont faites avant la construction; que si des audits réguliers des éléments nécessaires à la sécurité routière sont effectués sur ces routes. Pourquoi les institutions financières internationales n'appliqueraient-elles pas ce principe du conditionnement de l'aide au respect des règles de sécurité routière pour la construction et la maintenance des infrastructures dans les pays en développement?
- ♣ Enfin, le troisième pilier d'une stratégie de sécurité routière, c'est le comportement des usagers. La Commission européenne a adopté des règles sur la formation initiale et continue des conducteurs professionnels, sur les exigences minimales de formation pour obtenir un permis de conduire, sur le contrôle des temps de conduite et de repos des conducteurs des camions et des autobus etc... Car les usagers de la route n'ont pas seulement des droits; ils ont aussi des devoirs et c'est la responsabilité des autorités publique de contrôler la bonne application des droits.

Je conclue mon intervention en vous appelant toutes et tous à réfléchir aux trois triptyques de la sécurité routière qui permettent de sauver des vies:

Le premier

Le second

Le troisième

Ces trois triptyques sont complémentaires et seront la base du prochain plan d'action que l'Union européenne présentera pour les dix années à venir. Le cadre réglementaire existant sortira renforcé surtout au niveau de l'application responsable des règles et de leur contrôle. Mesdames et Messieurs les Ministres, il est temps d'agir et nous allons le faire tous ensemble.

Je vous remercie pour votre attention.

Auteur: Isabelle KARDACZ
DG TREN/E.3
Tel.59666