**Intervention de Jean TODT, Président de la FIA**

**Et Envoyé Spécial du Secrétaire Général de l’ONU pour la sécurité routière**

**Devant la Commission Transports du Parlement Européen**

**Bruxelles, 11 octobre 2017**

Madame la Présidente, chère Karima DELLI,

Mesdames et messieurs les parlementaires européens,

Mesdames et messieurs,

Je vous remercie très sincèrement de m’avoir invité à parler de sécurité routière devant votre Commission Transports et Tourisme. Il s’agit d’un sujet primordial à mes yeux, qui constitue un axe essentiel de mon engagement, à la fois en tant que Président de la Fédération Internationale de l’Automobile, mais aussi en tant qu’Envoyé Spécial du Secrétaire Général de l’Organisation des Nations-Unies sur cette thématique.

Le film que vous venez de voir a été conçu pour le lancement en mars dernier de la campagne internationale de la FIA pour la sécurité routière, intitulée *#3500Lives*. A la fin de cette année, elle aura été déclinée en 30 langues différentes et déployée dans 900 villes de 80 pays à travers le monde, ce qui en fait la plus grande campagne sur ce thème jamais diffusée à l’échelle mondiale.

SI nous l’avons intitulé *#3500Lives*, c’est que, chaque jour sur la planète, 3500 personnes dont 500 enfants meurent sur les routes. Cela représente 1,25 million de vies fauchées chaque année, dont 90% dans les pays en voie de développement.

La mortalité routière représente donc un scandale inacceptable, un fléau de même ampleur que les grands défis qui se dressent devant nous tels que les pandémies, les maladies graves, les enjeux climatiques.

Elle justifie donc de déployer une mobilisation exceptionnelle au niveau international permettant la mise en place des moyens indispensables au sauvetage des vies. Elle appelle aussi une synergie efficace de tous les acteurs : gouvernements nationaux, institutions supra-gouvernementales telles que l’Union Européenne, organisations non gouvernementales et associations, industries et professionnels de la route, et bien sûr l’ensemble des citoyens.

Face à ce fléau, nous disposons des grandes lignes de l’ordonnance : l’information, l’éducation et la prévention d’abord ; l’harmonisation des règles et leur bonne application ensuite ; la sûreté des véhicules, des infrastructures routières et la qualité des secours enfin ; le tout constituant les trois principes fondamentaux d’une politique globale de sécurité routière permettant des résultats à court et à long terme.

Si l’on parvient à mettre réellement en place ces principes fondamentaux, dans toutes les régions du monde et dans tous les pays, alors nous parviendrons à réduire drastiquement le nombre de victimes. Cela nous oblige donc à raisonner à l’échelle des continents. Le travail que vous, députés européens, pouvez mener au niveau du Parlement Européen, en interaction avec les autres institutions européennes que sont le Conseil et la Commission, se situe par conséquent à l’échelle pertinente.

A ce titre, il est par conséquent décisif.

Mesdames et messieurs les parlementaires, avant de répondre à vos questions, je voudrais donc évoquer rapidement trois points :

En premier lieu, vous présenter les initiatives et les grandes lignes du travail mené par la FIA et au niveau de l’ONU en faveur de la sécurité routière.

Deuxièmement, quelques suggestions de mesures à prendre au niveau européen pour améliorer les résultats en la matière.

Troisièmement, un encouragement sur le rôle que l’Europe pourrait jouer en direction d’autres régions du monde, en particulier les pays du Sud, pour réduire les inégalités et utiliser la sécurité routière comme levier de développement.

\*\*\*

En ce qui concerne la FIA, que j’ai l’honneur de présider depuis décembre 2009, je voudrais d’abord souligner que les 250 automobile-clubs nationaux qui la composent, qu’ils soient de nature sportive ou consacrés à la mobilité, ont fait ces dernières années de la sécurité routière un objectif prioritaire.

Pour ma part, j’ai souhaité encore renforcer ces actions et leur donner une impulsion forte, afin d’initier une nouvelle réflexion, gagner en visibilité dans un but de prévention et gagner en efficacité par des solutions nouvelles. J’ai donc pris deux initiatives nouvelles.

La première a été de lancer le *FIA High-Level Panel for Road Safety*, groupe consultatif de haut-niveau pour la sécurité routière, qui rassemble des décideurs issus du monde économique, des institutions internationales, d’organisations non gouvernementales et du réseau FIA, dans le but d’encourager l’innovation et la mise en place de mesures concrètes.

Depuis l’année dernière, ce panel développe un programme de travail comprenant : un appui aux financements mondiaux en faveur de la sécurité routière et la recherche de nouvelles sources de financement ; le renforcement de la coopération et de la coordination grâce à la création d’observatoires régionaux de la sécurité routière ; l’organisation de missions au niveau national ainsi qu’une initiative mondiale visant à encourager l’adoption volontaire de normes minimales de sécurité des véhicules par les grands constructeurs automobiles.

La seconde initiative a été de lancer cette année, en complément du *High-Level Panel*, la campagne *#3500Lives* évoquée au début de mon propos. Cette campagne, développée en partenariat avec le leader de la publicité et de l’affichage JC Decaux, afin d’assurer une visibilité maximale, est portée par plusieurs sportifs et célébrités tels qu’Antoine Griezmann, Fernando Alonso ou Pharrel Williams.

Ils défendent chacun sur nos affiches 11 « règles d’or » de la FIA pour la sécurité routière, c’est-à-dire les principes fondamentaux de sécurité sur la route : respectez les limitations de vitesse, bouclez votre ceinture, ne téléphonez pas au volant, faîtes une pause en cas de fatigue, etc. la dernière en date, lancée au printemps, encourage au contrôle régulier de la vue.

Cette campagne unique en son genre s’appuie donc sur la notoriété et le charisme de grandes vedettes, notamment appréciées des jeunes, qui sont les premières victimes de la violence routière, mais a aussi pour objectif de fournir à l’ensemble des Clubs affiliés à la FIA à travers le monde un matériel prêt à l’emploi, en complément des efforts qu’ils déploient pour sensibiliser à la sécurité routière aux niveaux national, régional et local.

En ce qui concerne mon rôle à l’ONU, j’ai l’honneur d’assumer depuis avril 2015 les fonctions d’Envoyé Spécial du Secrétaire Général des Nations-Unies pour la sécurité routière. A ce titre, j’ai défendu la rédaction et l’adoption d’une résolution ambitieuse qui ouvre notamment la voie à la création d’un nouveau fonds mondial des Nations-Unies pour la sécurité routière. Il est indispensable de faire aboutir dette idée et je compte absolument sur votre appui pour y parvenir.

En 2010, l’Assemblée générale des Nations Unies a proclamé une Décennie d’action pour la sécurité routière 2011-2020 dont le but est de stabiliser, puis de réduire le niveau prévu de décès dus aux accidents de la route dans le monde entier. Mon rôle consiste également, avec l’appui de l’UNECE, la Commission économique des Nations-Unies pour l'Europe, à suivre et soutenir ces objectifs à travers le monde, ce qui me donne l’occasion d’un dialogue direct avec les pouvoirs publics et les bureaux de l’ONU dans chaque région du monde et me permet de constater les progrès accomplis et le chemin restant à parcourir, en particulier en Afrique, en Amérique Latine et en Asie du Sud-Est.

\*\*\*

Alors en quoi ces actions et cette expérience peuvent-elles vous être utile, à vous parlementaires européens qui travaillez sur ces questions, quel diagnostic peut-on porter sur la sécurité routière dans l’Union européenne et comment améliorer les résultats au niveau de l’Union ?

Quelques éléments factuels nous éclairent, et je sais que vous les avez parfaitement en tête.

Une première constatation essentielle : d’après les dernières statistiques européennes de la sécurité routière publiées par la Commission européenne en mars dernier, les routes européennes sont les plus sûres du monde : en 2016, on comptait dans l’UE 50 victimes de la route par million d’habitants, contre 174 en moyenne dans le monde. On se tue trois fois et demi moins sur les routes en Europe qu’ailleurs sur la planète. Bien entendu, la violence routière n’en est pas moins scandaleuse ici qu’ailleurs.

Mais nous devons constater, et c’est un point très positif, que les politiques de sécurité routière développées dans la plupart des pays européens depuis quarante ou cinquante ans ont donné des résultats très importants. Il en résulte une autre conséquence : un palier avec des niveaux relativement bas ayant été atteint, il est désormais plus difficile de continuer de diminuer le nombre de victimes sur la route au même rythme. On relève ainsi une tendance à la stagnation dans plusieurs pays européens, qui se reflète au niveau de l’Union, en particulier pour les années 2014 et 2015, et même pour 2016 où une très légère diminution de 2 % a été enregistrée.

Si nous pouvons souligner que cette stagnation intervient alors que le volume de trafic routier continue d’augmenter, nous devons néanmoins lucidement constater qu’il sera sans doute extrêmement difficile d’atteindre l’objectif stratégique consistant à réduire de moitié la mortalité routière entre 2010 et 2020, même si l'UE a renouvelé son engagement pour une réduction significative des accidents de la circulation routière avec la signature de la Déclaration de La Valette en mars dernier. J'ai eu l'honneur, dans mon rôle d'Envoyé spécial, de rejoindre les 28 ministres des transports et la Commissaire Européenne Violetta Bulc lors de l'adoption de cette déclaration.

Troisième élément d’analyse : de fortes disparités persistent au sein de l’espace européen, en particulier entre les pays de l’Europe du Nord comme la Suède, le Royaume-Uni ou les Pays-Bas, où la mortalité routière est la plus basse autour de 30 morts annuels par million d’habitants, et les pays de l’Est de l’Europe, qui ont rejoint l’UE plus récemment et n’ont pas encore tous adopté les mêmes normes d’exigence de sécurité : la Bulgarie, la Roumanie, la Lettonie et la Pologne enregistrent ainsi trois fois de plus de décès annuels, entre 80 et 100 décès annuels par million d’habitants.

Ce moment particulier, qui combine donc ce phénomène de palier et ces fortes disparités, doit nous inciter, vous inciter, mesdames et messieurs les parlementaires, à redoubler d’efforts. Je me réjouis donc que la Commission européenne ait annoncé une révision du règlement sur la sécurité générale des véhicules pour le début de l’année 2018. Cette révision est très attendue par tous les acteurs de la sécurité routière. Je sais que le calendrier de cette révision a été plusieurs fois repoussé. Si je peux en comprendre les raisons du point de vue de l’agenda des travaux européens et du travail technique et juridique indispensable à l’écriture des textes, je ne peux qu’insister devant vous aujourd’hui avec force sur la nécessité de tenir le timing prévu. La bataille pour la sécurité routière est aussi une bataille contre la montre : je déplore qu’entre le début et la fin de notre réunion, en une heure de temps, près de 150 personnes auront perdu la vie sur les routes dans le monde. Le temps presse.

Je salue les progrès récemment accomplis : je pense notamment à l’introduction d’un nouveau permis de conduire européen depuis janvier 2013 assorti de règles plus strictes en matière d’accès des jeunes aux motos de grosse cylindrée ; à la directive relative à l’application transfrontalière de la législation, entrée en vigueur en mai 2015, qui contribue à réduire l’impunité des infractions au code de la route commises à l’étranger ; aux nouvelles dispositions législatives sur le contrôle technique adoptées en avril 2014, qui permettent de réduire le nombre d’accidents dus à des défaillances techniques ; ou encore à l’obligation faite à tous les véhicules d’être équipés du système *eCall*, permettant l’appel automatique du 112, numéro d’appel d’urgence unique européen, en cas d’accident. Cette obligation, qui entre en vigueur en mars 2018, permettra, j’en suis convaincu, de sauver beaucoup de vies. Les autres travaux en cours, portant sur les exigences en matière de formation des conducteurs professionnels, la révision de la directive sur la sécurité des infrastructures, la stratégie européenne relative aux systèmes de transports intelligents coopératifs, le projet de recherche *SafetyCube* ou encore la création de la charte européenne de la sécurité routière complètent utilement les politiques en vigueur. Enfin, les 27 préconisations contenues dans le document de travail intitulé « *Pour sauver des vies, renforcer la sécurité des voitures dans l’Union Européenne* » - rédigé par votre excellent rapporteur monsieur Dieter-Lebrecht KOCH, lui-même ancien professionnel de la route - et que vous avez prévu d’examiner en Commission, vont également dans le bon sens, en particulier pour tout ce qui concerne le rehaussement des normes de sécurité dans les véhicules.

Je m’arrête un instant sur la question des nouvelles technologies. Bien sûr, elles permettent souvent un renforcement de la sécurité passive des véhicules, c’est un aspect déterminant et il faut exploiter toutes les possibilités offertes par le progrès technique. Mais nous devons constater également que l’usage au sens large des nouvelles technologies dans l’espace public constitue parfois des risques accrus en termes de sécurité. C’est le cas non seulement pour l’usage du téléphone au volant, qui est mortel, et contre lequel nous devons absolument continuer de concentrer nos efforts de prévention et de répression, mais c’est le cas également pour l’usage du téléphone dans la rue pour les piétons ou même les cyclistes, qui constituent une source de distraction et donc de danger pour ces publics qui restent les plus exposés et les plus vulnérables dans les zones urbaines. Enfin, je suis convaincu que nous devons saisir l’opportunité des progrès technologiques pour renforcer encore la formation des conducteurs, qu’ils soient novices ou confirmés, afin d’adapter leur comportement aux nouveaux outils de sécurité proposés dans les véhicules récents, mais aussi pour leur rappeler constamment qu’une haute technologie ne pourra jamais complètement remplacer le facteur humain, l’attention, le respect des règles et des autres usagers de la route, qui reste l’élément le plus déterminant de la sécurité routière. C’est la raison pour laquelle nos clubs mobilité font de cette formation une priorité de leur action. Leur expertise, leur expérience sont au service de la sécurité des conducteurs. Nos membres européens, qui font partie de la région 1 de la FIA, représentée aujourd’hui par sa directrice générale Mme Lauriane KRID ici présente, sont à votre disposition pour pousser cette discussion sur ce plan, y compris à un niveau technique poussé.

\*\*\*

Mesdames et messieurs les parlementaires, je voudrais terminer cette intervention liminaire par une invitation à un engagement de votre part et de la part des autorités européennes. L’Union européenne, qui est en avance sur le reste du monde en matière de sécurité routière, peut intervenir plus fortement encore qu’elle ne le fait aujourd’hui pour aider les régions du monde les plus touchées par ce fléau. En effet, si la mortalité routière atteint 50 décès annuels par million d’habitants au sein de l’Union Européenne, elle peut atteindre près de 250 décès annuels, soit cinq fois plus, par exemple en Algérie ou au Vietnam. Les pays aux populations plus jeunes sont également plus touchés, car les jeunes sont les plus exposés. Je rappelle que les accidents de la route sont la principale cause de décès chez les 15-29 ans, et les traumatismes résultant de tels accidents sont la huitième cause de décès, au niveau mondial. Les pays à revenu faible et intermédiaire sont les plus durement touchés. Et lorsque vous facilitez l’adhésion aux conventions de l’ONU et à l’application des règles de base, lorsque vous soutenez la construction de routes plus sûres, lorsque vous encouragez l’industrie automobile à fabriquer des véhicules plus solides, lorsque vous développez des programmes d’éducation à la sécurité routière dans les écoles, vous favorisez non seulement la sécurité routière, mais vous favorisez également plus globalement le développement d’un pays.

J’ai la conviction qu’il y a une corrélation très forte - et cela est corroboré par les chiffres -  entre le niveau de développement d’un pays et son niveau de sécurité sur les routes. Non seulement la sécurité routière est un indicateur de développement d’un pays, mais elle constitue également un facteur, un levier de développement dont il faut se saisir dans une perspective plus globale de progrès humain.

C’est pourquoi je souhaite formuler une autre proposition très concrète pour illustrer et matérialiser cette conviction : que l’on prenne en compte le niveau de sécurité routière comme l’un des facteurs de calcul de l’IDH, l’Indice de Développement Humain, qui a été créé par le Programme des Nations-Unies pour le Développement (PNUD) en 1990 pour évaluer le niveau de développement humain des pays dans le monde. L'IDH se fondait au départ sur trois critères - le PIB par habitant, l'espérance de vie à la naissance et le niveau d'éducation - mais ils ont depuis été complétés, notamment par la prise en compte de la mobilité. Il serait donc logique d’y adjoindre la prise en compte de la sécurité routière, et cela constituerait une incitation supplémentaire pour les différents pays à investir plus massivement dans cette priorité.

Comme l'a indiqué mon ami  Zeid Ra'ad Al-Hussein, Haut-Commissaire des Nations-Unies pour les droits de l'homme, l'accès à des routes sûres est un droit fondamental, qui fait partie des droits de l'homme. Il est de notre devoir de tout faire pour le défendre.

Mesdames et messieurs les parlementaires, je vous remercie pour votre attention et je me tiens à votre disposition pour répondre à vos questions.