



Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico
Miembro de la FEVR (Federación Europea de Víctimas del Tráfico)

LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL EN FRANCIA,

M. Remy Heitz, Delegado Interministerial de Seguridad Vial de Francia.

Buenos días, son mis únicas palabras en español, pero pronunciadas de todo corazón.

Gracias por vuestra simpática acogida, me siento muy feliz al encontrarme con nuestros amigos españoles. Me siento honrado de poder venir para hablar de la situación en Francia y de la actuación llevada a cabo desde hace dos años por los poderes públicos para luchar contra la inseguridad vial, contra la violencia vial.

Este Foro que se llama I FORO CONTRA LA VIOLENCIA VIAL, tiene mucho sentido, la presidenta de la “Ligue contre la violence vial” os lo contará, son palabras que tienen un fuerte sentido. Son los términos que hemos utilizado en nuestra nueva Ley, aprobada el año pasado, para marcar la evolución importante de nuestro empeño, porque ahora **luchamos contra los comportamientos que ponen en peligro los demás en el tráfico.**

Les voy a hablar de nuestras acciones y de nuestros resultados, con prudencia porque si tenemos resultados excepcionales es porque venimos de muy lejos, pues la situación en Francia era muy mala, estos resultados no están consolidados todavía hoy, pero suscitan una enorme esperanza. El compromiso, la apuesta es consolidarlos. Debemos inscribir estos resultados en el tiempo, es una política de larga duración.

En el año 2002 la realidad era una cierta resignación alrededor de una política muy poco efectiva, Francia contaba con casi 8.000 muertos, existía una cierta fatalidad, se consideraba como el precio a pagar al progreso económico y muchos pensaban que la situación no estaba tan mal, visto el desarrollo del tráfico cada año y para muchos observadores, podíamos mantener el número de accidentes, de muertos y heridos.

Progresivamente **un gran movimiento de opinión se dio a conocer para decir que no se podía aceptar lo inaceptable, que no se podía ceder a la resignación y este movimiento llevaba poco a poco a una toma de conciencia de los poderes públicos.** Ya en el año 2000 fue el año de la “*Gran causa nacional*”, pero no fue suficiente.

Nos quedábamos aferrados en esa cultura francesa de poco control, del no respeto a las normas, de mucha indulgencia, una falta de equidad en la aplicación de la Ley, un gran sentimiento de impunidad y muy poca ejemplaridad por parte de los poderes públicos, todos los Ministros cometían excesos de velocidad, era un poco la cultura del “*si no te veo, no te pillo*”

En 2002 llegó el cambio gracias a la voluntad política de poner fin a todo esto, expresada por una declaración del Presidente de la República el 14 de Julio que decidió tres prioridades bajo su mandato: la de la seguridad vial, la lucha contra el cáncer y la integración de las personas con minusvalías.

Este mensaje fue seguido por un gesto muy fuerte, simbólico y sobre todo demandado por las Asociaciones, que lo pedían: suprimir de la Ley del Indulto de las infracciones a la seguridad vial (Ley Francesa que permitía suprimir las multas después de cada elección Presidencial).

Decían que iba a ser una revolución, que todo el mundo iba a protestar, sin embargo lo único que vimos fue la cola de los que iban a pagar las multas pendientes. El mensaje fue entendido.

En 2002, el conjunto de los Ministros se reunieron en los “*Etats Generaux*” y la primera Comisión de la Seguridad vial se reunió en diciembre 2002 tomando decisiones importantes anunciadas por el Primer Ministro “*es el fin de la impunidad, ahora vamos a decir lo que hacemos y vamos a hacer lo que decimos*”.

Desde hace tiempo existía una Comisión de Seguridad vial que se reunía cada dos años para tomar decisiones que acababan siendo un catálogo de medidas que muy pocas veces se aplicaban.

El Primer Ministro decidió actuar de una vez y reunir, con una periodicidad de tres meses, a la Comisión Interministerial a la Seguridad vial para evaluar regularmente las decisiones, la idea era construir una gran obra, con reuniones periódicas con todos los ministros implicados y no solamente el Ministro de Transporte, Interior y Justicia, sino también el Ministro de Sanidad, porque es un grave problema de salud pública, de Educación, de Trabajo, de Juventud y de todos los demás implicados según los temas a tratar. **Lo que ocurrió principalmente en el 2002 fue, primero una muy fuerte voluntad política y segundo el lograr la apuesta de bajar la cifra de los muertos y heridos.**

Soy Delegado Interministerial a la Seguridad Vial y mi trabajo de cada día, al lado del Primer Ministro, es la de coordinar la acción de los diferentes Ministerios y vigilar que las decisiones de la Comisión de Seguridad vial, de la cual soy el secretario, se cumplan.

Los ejes principales de las actuaciones de ésta política son:

.- Lo más urgente ha sido conseguir un mejor **respeto de las Normas**, insisto sobre este punto, porque **más que las Leyes en sí lo que cuenta es aplicarlas**, no se trata de darse el gusto con leyes más severas sino más bien sus aplicaciones. Cuando observamos la situación de los 25 países de la UE y los nuevos países adherentes nos damos cuenta de que los que obtienen mejores resultados no son los que tienen las Leyes más severas, sino los que tienen sistemas para aplicarlas y hacerlas más efectivas.

La decisión ha sido **mejorar la aplicación de la Ley**. Las principales, las que se refieren al comportamiento: la velocidad, un accidente de cada dos; el alcohol, un accidente de cada tres y la falta del cinturón de seguridad que es el origen de muertes que se pueden evitar. Para ello hemos utilizado nuevas herramientas jurídicas y medios materiales.

.- Jurídicamente, **una nueva Ley** muy importante, la Ley del 12 de junio 2003 **para reforzar la lucha contra la violencia vial con diferentes medidas reglamentarias**. Esta Ley agrava algunas penas para los responsables de accidentes mortales, para los autores de homicidio y heridos involuntarios, con muchas circunstancias agravantes el conductor responsable de la muerte o de heridos graves puede llegar a sufrir una pena de hasta 10 años de cárcel. Otras medidas reglamentarias para algunas infracciones más graves han sido, por ejemplo, quitar 6 puntos por una conducta bajo los efectos del alcohol, más represión por el uso del teléfono móvil y la omisión del uso del cinturón de seguridad.

En contra de lo que decía antes, también han sido necesarias unas **normas más severas**, realizar una puesta al día, lo más importante han sido los nuevos cambios del código penal y modificar el permiso de conducir.

Dos temas importantes, uno **el permiso de prueba para los jóvenes durante 3 años**, los jóvenes sólo tienen 6 puntos en vez de 12. Sé que estáis estudiando el permiso por puntos y os aconsejo muy positivamente su uso. Si los jóvenes cometen una infracción grave, por ejemplo por alcoholemia, pueden perder el permiso de conducir, por una sola infracción

La idea es la de afianzar las normas fundamentales del respeto a los demás con un comportamiento responsable de los conductores desde el principio. El otro tema importante de la Ley de Junio 2003, ha sido dotarnos de herramientas jurídicas nuevas para automatizar las sanciones y hacer más sencillo su ejecución. Aquí esta nuestra apuesta.

Os he hablado de las herramientas jurídicas y os voy a hablar ahora de las tecnológicas. Existía una falta de control en Francia en comparación con los países europeos que obtienen mejores resultados, **la posibilidad de ser controlado y sancionado por la velocidad y el alcohol** era 10 ó 30 veces menos probable que en otros países. **Era necesario una puesta a punto del sistema control / sanción**. Hemos colocado controles automáticos, radares que han actuado socialmente como una sacudida, porque **con el control automático ya no existe ninguna tolerancia con el exceso de velocidad**.

El tema es el siguiente, **los radares situados al borde de las carreteras se disparan en cuanto el conductor sobrepasa en 2km/h la velocidad máxima, la foto llega automáticamente al**

Centro nacional de interpretación y el conductor recibe la multa 48h después, si quiere recurrir antes debe pagar la multa. Es un sistema fiable técnicamente, muy poco impugnado y aceptado socialmente. Hemos tenido que realizar campañas de información, al principio mal aceptadas y discutidas con algunas reticencias, sin embargo poco a poco la gente entendió que el objetivo era salvar vidas, era una medida para hacer retroceder la muerte y la tragedia en las carreteras.

Hoy el sistema ha sido bien aceptado, todavía tenemos pocos radares, hemos colocado solo 100 radares en las carreteras pero el efecto sobre la velocidad ha sido inmediato en todo el país, incluso donde no los tenemos. Estamos instalando 1.000 radares nuevos en las carreteras antes de fin de año.

Hemos logrado un efecto psicológico muy importante, en un contexto donde la presencia policial también es importante, con controles mas frecuentes con otros medios como los “gemelos euro láser” para controlar la velocidad sobre todo en las ciudades. El principio fundamental ha sido sustituir a una sanción improbable e incierta, una medida mucho más rápida, regular y sistemática. **Hoy los conductores reclaman que los vehículos tengan limitadores de velocidad e incluso que se limite la velocidad a la fabricación, porque han entendido que la sanción era mucho más probable hoy que ayer.**

Desde hace dos años esta política ha ido dirigida al **control/sanción**, ahora queremos orientarnos también hacia una visión más global de la seguridad vial que comprenda a la vez la **prevención y la represión**.

Nuestros esfuerzos van dirigidos ahora hacia **una prevención** que actué a la vez sobre **una mejor formación del conductor y una información más importante**. La idea es la de hacer respetar las Normas, de respetarlas no por miedo a la Guardia Civil de tráfico, sino porque está pensada y concebida como legítima, indispensable, importante. Todavía tenemos que progresar mucho porque si hoy en Francia hemos logrado que casi todo el mundo lleve el cinturón de seguridad sin protestar, no hemos logrado lo mismo para cambiar las mentalidades sobre la velocidad, quizás algo más sobre el alcohol.

Tenemos mucho trabajo todavía con la educación y la formación, queremos poner en práctica un **“currículum educativo”** durante toda la vida del conductor desde la infancia en los colegios, sensibilizando en los institutos y universidades, es muy duro y difícil programar, pero queremos **desarrollar en todo el país la cultura de la seguridad vial**.

Actuamos mucho sobre la comunicación con campañas de sensibilización, y queremos aprender también de España, realizamos campañas sobre el respeto de las normas, no respetarla es ridículo, no se gana nada en un trayecto de 100km sobrepasando los límites marcados de 20km/h, solo unos minutos. Nuestro lema hoy, es *“Nunca jamás existe una buena razón para no respetar las Normas”*. Intentamos convencer a los conductores sobre este tema. Nuestras actuaciones importantes también se dirigen socialmente hacia las empresas y colectividades locales, un eje de trabajo, creo también del Gobierno Español. **Tenemos que movilizar a todos los sectores de la opinión pública si queremos que la cultura de la seguridad vial impregne todo el país**. Las empresas son un empuje necesario para la seguridad vial, desde hace dos años muchos empresarios empiezan a comprender que los accidentes de tráfico son la primera causa de los accidentes laborales, empiezan a comprender que la seguridad vial puede representar un beneficio económico, que les reduce el gasto de la seguridad social.

Las empresas se comprometen con acciones concretas, realizando “Planes de prevención de seguridad vial” con actuaciones como, no servir bebidas con alcohol en las fiestas de la empresa, no llamar a los empleados por teléfono durante los desplazamientos, vigilar el buen estado de los vehículos siempre teniendo en cuenta los grandes principios de la seguridad vial como por ejemplo colocar limitadores de velocidad, al fin y al cabo involucrar a los empleados en una política de seguridad vial igual y para todos.

Las municipalidades y las autonomías también son necesarias e indispensables para desarrollar una política local de seguridad vial, todos ellos pueden hacer avanzar la seguridad vial, con medios a su alcance, con subvenciones, con mensajes, siendo ellos los primeros en dar el ejemplo.

Lo habéis entendido, el trabajo es importante, y si hablo mucho del comportamiento es porque **los resultados los hemos obtenido sobre todo con los comportamientos**. Si desde hace dos años hemos logrado bajar el número de fallecidos de manera tan significativa, no es haciendo evolucionar espectacularmente los vehículos y las infraestructuras, es sobre todo debido al comportamiento.

Aunque, claro ésta trabajamos el tema del respeto a las Normas tanto como el de las infraestructuras y los vehículos: como conseguir una carretera tranquila y que tenga buenas condiciones de seguridad para el tráfico con una mejor información, paneles en las autopistas con mensajes de seguridad y radio FM , infraestructuras que no incitan a la velocidad. Actuamos con **los vehículos reclamando elementos de seguridad pasiva y activa**, con limitadores de velocidad, testigos del cinturón de seguridad y de presión del aire en las ruedas. Permanentemente estamos en contacto con los fabricantes de vehículos y el otro día **el Director de Renault anunciaba que todos sus vehículos iban a ser equipados con limitadores de velocidad**. No lo hubiera dicho hace un año, porque antes nos decía que no era comercial: *“nadie nos lo pide, estamos obligados a adaptarnos a la demanda”*. Hoy nos dice que después del aire acondicionado, los compradores piden limitadores. Todas las campañas de publicidad de Renault, hoy antes de las vacaciones, anuncian los limitadores de velocidad. **En pocos meses hemos hecho evolucionar a un fabricante de vehículos para cambiar el equipamiento gracias al cambio de mentalidad de la opinión pública**.

Resumiendo: Una voluntad política decidida - Acciones concretas - Resultados.

Antes de concluir, algunas palabras sobre los resultados y les quiero decir que nunca habíamos registrado semejantes resultados. La única bajada histórica había sido en 1972-73 cuando pasamos de 16.000 a 14.000 muertos con la obligatoriedad del cinturón de seguridad y la limitación de la velocidad. En 2003 pasamos de 7.242 a 5.731, una bajada de menos 20% que permitió salvar 1.500 vidas en un año, lo mismo con los heridos de 24.000 heridos a 19.000. Al empezar 2004 hemos seguido una tendencia a la baja más del 10% lo que nos sitúa a menos de un 40% de muertos en el tráfico. En marzo 2004, se baja a menos 23% y en comparación con marzo 2002 hemos registrado una bajada del 40% de 600 muertos en marzo 2002 a 350 muertos en marzo 2004. Aunque sigue siendo enorme 350 muertos, hemos pasado de 11/12 muertos en vez de 20 muertos cada día.

Nos quedan puntos negros: los jóvenes. No hemos logrado cambiar los porcentajes, representan un 13% de la población entre 15 y 25 años y representan, por desgracia, más del 50% de los fallecidos. Los conductores de ciclomotores muertos en el tráfico han aumentado en 2003, es muy difícil bajar esta cifra de las víctimas de la carretera.

Nuestros resultados, y quiero significarlo, se deben principalmente a la reducción de la velocidad, es un mensaje importante. **Todos los investigadores lo dicen, si hacemos bajar la velocidad de 10%, haremos bajar los accidentes un 40%. Lo hemos verificado con el Observatorio de la velocidad, hay una relación directa, una bajada automática entre bajar la velocidad y bajar los accidentes, los fallecidos, heridos y su gravedad**

Nos es más difícil bajar los accidentes con alcohol. Cuando vemos nuestros indicadores, estamos muy cercanos, casi tenemos las mismas cifras por millón de habitantes. Nuestros vecinos europeos tienen mejores resultados, como nuestros amigos ingleses, por ejemplo, que tienen menos de 70 muertos por millón de habitantes.

Estamos muy lejos todavía y tenemos que progresar, estamos en el umbral de lo posible y si podemos franquearlo, todavía estamos muy lejos de alcanzarlo.

Hoy nos encontramos frente a una problemática europea, anteaer estaba con el Ministro de Transportes visitando a víctimas de un trágico accidente de autobús en Poitiers donde murieron 12 personas que iban desde Bruselas a Maruecos, cruzando Europa de Norte a Sur. Y quiero insistir en este ejemplo, pues es un problema de seguridad vial cada vez más frecuente y que tendremos que tratar a nivel europeo. La UE y los Ministros europeos han fijado como objetivo una reducción al 50% de los accidentes, es decir reducir de 40.000 a 20.000 los muertos. Es un objetivo muy ambicioso que no se alcanzará con medidas blandas, **es necesario para lograrlo medidas muy eficaces, bien determinadas, es necesario una fuerte voluntad**.

Solo lo lograremos si nos dotamos de **Normas aplicables y aplicadas**, hablaba del control automático, el problema ahora en Francia es que existe una cierta impunidad para los extranjeros pues no logramos perseguirlos porque existen problemas técnicos y jurídicos.

Mañana, es la apuesta, si queremos sistemas que funcionen debemos tener sistemas a nivel europeo. **Es necesaria una plataforma europea para las infracciones** para que un conductor francés se comporte igualmente en Francia y en España, o en Alemania. Insisto es una apuesta fuerte y es una de las razones por la que estoy aquí encantado de poder hablar con vosotros esta mañana, para ver como, juntos, podremos lograr disminuir la violencia vial, la inseguridad vial en las carreteras de Europa. Gracias