

CONFÉRENCE INTERPARLEMENTAIRE EUROPÉENNE

UNE POLITIQUE EUROPÉENNE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE HARMONISATION DE CONCEPTS, DE PRINCIPES ET DE PROCÉDURES

J'aimerais tout d'abord saluer les membres du bureau, ainsi que tous les collègues des Parlements des différents pays présents à cette 3^{ème} CONFÉRENCE INTERPARLEMENTAIRE. Je salue aussi bien sûr tous les invités ici présents, représentant divers organismes qui, d'une manière ou d'une autre, se consacrent à la promotion de la sécurité routière et à la réduction de la sinistralité sur les routes.

Après Oslo et Paris, le Parlement portugais reçoit à Lisbonne cette 3^{ème} Conférence, pour continuer d'analyser et de débattre des causes et des conséquences de la sinistralité routière dans l'UE et en particulier pour renforcer la mobilisation des Parlements dans les différents États membres autour de l'importance de construire ensemble un chemin vers l'harmonisation des concepts, des principes et des procédures afin d'améliorer la sécurité des utilisateurs du réseau routier dans tout l'espace européen.

Nous savons tous que la prise de conscience des décideurs politiques des États membres, sur le grave problème/drame que constituent les conséquences des accidents de la route, est encore toute récente.

Au début de cette décennie (2001), il y avait plus de 50.000 victimes mortelles chaque année sur les routes européennes et, malgré cela, la plupart des pays ne disposaient d'aucun Plan national pour lutter contre cette catastrophe.

La gravité du problème a fini par éveiller le sens des responsabilités des instances européennes. C'est ainsi que sont nés le Livre blanc des transports (2001), le Programme d'action pour la sécurité routière (2003) et la Charte européenne de sécurité routière, autant d'actes qui ont provoqué un profond changement d'attitude des Parlements et des Gouvernements

des États membres dans la définition de politiques spécifiques de réduction de la sinistralité sur les routes.

Désormais, les différents pays, comme le Portugal en 2003, construisent et mettent en œuvre leurs Plans nationaux de sécurité routière, centrés sur l'objectif commun de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes d'ici 2010.

Le Parlement européen, la Commission et le Conseil des transports ont multiplié les initiatives législatives communautaires par l'adoption de directives concernant différents domaines spécifiques du secteur routier. Ils ont cherché à rallier les États membres à la promotion de campagnes de sensibilisation des citoyens européens afin qu'ils changent de comportement sur les routes, tout en encourageant également la coopération transnationale en matière de contrôle et de répression des infractions.

Mais nous avons tous conscience qu'il faut faire beaucoup plus. Malgré tous les progrès réalisés et les améliorations obtenues en ce qui concerne le nombre d'accidents, de morts et de blessés, entre 2001 et 2007, nous n'avons réduit les victimes mortelles que de 20%, alors que nous devrions déjà avoir atteint 37% pour pouvoir atteindre l'objectif commun en 2010. Or, en 2007, il y a encore eu 43.000 tués sur les routes, un bilan d'une extrême gravité pour les économies et le bien-être social des États membres.

Il faut donc que nous fassions tous encore beaucoup d'efforts pour sensibiliser les citoyens de nos pays aux proportions dramatiques de ce problème qui nous concerne tous.

Pour notre part, et en tant que parlementaires, nous devons poursuivre le chemin de la construction d'une politique européenne pour la sécurité routière, en travaillant arduement à l'harmonisation des concepts, des règlements et des codes, du contrôle et de la répression des infractions, tout en respectant bien sûr les principes de la subsidiarité et de la proportionnalité consacrés dans le Traité de l'Union. Sur ce thème, nous devons parler d'une seule voix, poursuivre des objectifs communs et des stratégies identiques.

Monsieur le Commissaire, Chers collègues et amis, Mesdames et Messieurs, cette 3^{ème} Conférence de Lisbonne doit essentiellement servir à nous encourager, afin d'affronter avec encore plus détermination la dure bataille de la réduction de la sinistralité routière et de ses conséquences désastreuses.

- Sensibilisation et éducation des plus jeunes
- Formation initiale et continue et certification des conducteurs ;
- Exigence d'équipements de sécurité dans la construction des nouveaux véhicules ;
- Qualité des projets, techniques de construction et matériaux utilisés sur les nouvelles routes ;
- Critères et paramètres des audits de la sécurité des infrastructures routières ;
- Rigueur de l'autorisation de conduire des véhicules à deux roues ;
- Conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de stupéfiants ;
- Vitesse excessive ;

Autant de domaines/problèmes, parmi d'autres, dont nous devons harmoniser les concepts, que nous devons réglementer de la même manière, que nous devons contrôler et punir dans un esprit de coopération et de solidarité.

L'objectif de 2010 pour la sinistralité routière en Europe doit demeurer notre objectif collectif. C'est un bon défi, qui doit accroître notre coresponsabilisation et renforcer l'union de l'Europe aussi dans la lutte contre la mortalité sur les routes.

Assemblée de la République, Lisbonne, le 29 septembre 2008

Jorge Fão

Membre de la sous-commission de la sécurité routière
Groupe socialiste à l'Assemblée de la République