



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Conférence interparlementaire de Lisbonne

Sécurité routière

Intervention du député Fernando Pereira

Cette Conférence interparlementaire sur la sécurité routière se propose de débattre et de réfléchir à ce qui peut être fait en vue de l'harmonisation européenne, notamment en ce qui concerne les concepts et les principes.

Dans cette intervention, je vais, comme annoncé, me pencher sur la conduite sous l'influence de l'alcool, en abordant ce thème sous différentes variables.

1. L'alcool : un problème de santé publique

Je me dois tout d'abord de souligner que les effets nocifs et dangereux de la consommation d'alcool sont un problème de santé publique, comme l'a affirmé la Cour de justice européenne à plusieurs reprises.

Pour cette raison, la plupart des États membres ont pris des mesures afin de réduire les effets nocifs de l'alcool. Des



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

politiques exhaustives ont été mises en œuvre dans ce domaine, tant au plan communautaire que national, mais les ravages de la consommation excessive d'alcool continuent de prendre des proportions inacceptables.

Les statistiques disponibles indiquent que les méfaits du taux élevé d'alcool dans le sang (TAS) touchent tous les États membres (par exemple, la consommation de boissons alcoolisées par les jeunes), ce qui signifie que, au bout du compte, les mesures adoptées n'ont pas porté leurs fruits, puisque, non seulement, les problèmes persistent mais, en plus, ils s'aggravent dans certains cas.

Certaines questions exigent même une attention rapide pour leur actualité permanente. Je veux parler de la relation transfrontalière qui s'inscrit, précisément, dans le thème de l'harmonisation débattu à cette Conférence.

La différence de TAS dans les pays voisins conduit à des impunités, seule explication aux promotions commerciales transfrontalières de boissons alcoolisées susceptibles d'attirer les jeunes consommateurs.

Tout cela nous appelle à nous pencher sur ce véritable problème de santé publique, responsable de 7,4% de tous les



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

problèmes de santé et de mort précoce au sein de l'Union européenne.

Nous devons faire naître une véritable prise de conscience chez les plus exposés, c'est-à-dire nos jeunes.

Près de 10% de la mortalité féminine et environ 25% de la mortalité masculine, dans la tranche d'âge des 15 - 29 ans, est associée à des comportements dangereux de consommation d'alcool.

Une consommation qui a des conséquences pour celui qui boit, mais aussi pour la société en général.

Il n'y a plus aucun doute, nous sommes bien devant un véritable problème de santé et de sécurité publique.

2. Harmonisation : un « chemin rocailleux »

Nous admettons tous qu'il y a un lien direct entre le TAS et le risque d'accident.

C'est la raison pour laquelle les politiques visant à réduire la conduite sous l'effet de l'alcool sont considérées comme une priorité pour la réduction des accidents et, partant, de leurs victimes.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Les régimes appliqués se fondent sur une combinaison de limites de TAS, de contrôle, de publicité et de sanctions légales ou administrative, une combinaison qui varie d'un pays à l'autre.

Les propositions tendant à fixer une limite maximale de TAS au sein de toute l'Union européenne n'ont pas pu aboutir à cause des objections de certains États membres.

L'harmonisation normative échoue et il faut s'en tenir à l'harmonisation des principes.

Les responsables européens doivent donc redoubler d'efforts pour la sensibilisation des États membres réticents à l'harmonisation, afin que le principe de la solidarité puisse prévaloir sur l'application abusive – selon moi – du principe de la subsidiarité.

Il s'agit d'un chemin bien rocailleux, où, curieusement, tous les moyens sont bons pour empêcher de voir la réalité telle qu'elle est.

On peut par exemple citer la position du Comité des Régions qui, je cite : « se demande s'il est réellement utile, comme le propose la Commission, d'évaluer les différences dans les habitudes de consommation [d'alcool] selon le pays, l'âge et le sexe ».



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Et, pour comble, il doute également de l'utilité, je cite « de la conduite d'enquêtes comparatives régulières sur la consommation d'alcool ».

Cette position, légitime, certes, mais rétrograde, démontre combien il est difficile de mettre en œuvre une politique européenne harmonisée, à laquelle on ne saurait opposer, selon moi, « les différences dans les habitudes culturelles en matière de consommation d'alcool ».

Les différences culturelles peuvent être différentes d'un pays à l'autre, mais personne ne peut contester que les effets de l'alcool sont les mêmes dans tous les pays d'Europe.

3. Les avantages des limites de TAS plus harmonisées dans l'Union européenne

L'un des principaux avantages de l'harmonisation des limites légales maximales de TAS au sein de l'UE est de lancer un message plus clair et cohérent aux conducteurs : au-delà d'une certaine limite, la conduite sous l'influence de l'alcool est une activité dangereuse.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Les limites plus uniformes vont apporter au conducteur une référence standard pour le contrôle national et pour les campagnes de publicité à l'échelle européenne.

Où que nous roulions, en tant que conducteurs, nous devons être conscients d'une limite plus uniforme au-delà de laquelle nous saurons que, si nous sommes contrôlés, nous serons sanctionnés pour conduite sous l'influence de l'alcool.

4. Au Portugal, il faut modifier les limites maximales du taux d'alcoolémie pour certains groupes spécifiques d'usagers de la route.

Comme nous l'avons vu, les études approfondies réalisées confirment que le risque d'accidents de la route liés à l'alcool augmente avec le TAS.

Tous les États membres ont fixé des limites pour le TAS. Les études tendent à conseiller l'adoption d'un taux maximal de 0.5 mg/l ou moins. Une application efficace de mesures destinées à combattre la conduite sous l'influence de l'alcool pourrait diminuer considérablement la mortalité sur la route, ainsi que le nombre de blessés et d'handicapés.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

La clé absolue du succès réside dans la conjugaison d'un contrôle fort avec une sensibilisation active.

Or, au Portugal, ce contrôle se situe très en deçà des recommandations européennes, puisque les tests d'alcoolémie réalisés ne concernent même pas la moitié des conducteurs qui devraient être contrôlés.

Il faut donc que le Gouvernement dote les forces de police des outils nécessaires pour faire respecter la limite de 0.5 de TAS.

À ce stade, et d'une manière générale, il faut faire respecter durablement la limite fixée au Portugal.

Ce qui ne veut pas dire que l'on ne puisse pas aller plus loin, en baissant au Portugal le taux d'alcoolémie pour les conducteurs jeunes et inexpérimentés, pour les conducteurs des transports collectifs d'enfants, des transports en commun et des véhicules commerciaux, surtout ceux qui transportent des substances dangereuses.

Les raisons de la proposition que nous défendons sont largement connues :

- Près d'un quart des accidents de la route ont un lien avec la consommation d'alcool. Ce sont surtout les



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

jeunes de 18 à 24 ans qui sont en danger. Dans cette tranche d'âge, 35 à 45% des décès sont causés par des accidents de la route. Chez les adolescents, les accidents de la route sont la cause la plus fréquente de décès (47% d'après plusieurs sources européennes). En ce qui concerne les accidents causés sous l'influence de l'alcool, les deux tiers des personnes impliquées ont entre 15 et 34 ans.

- La nouvelle législation sur le transport collectif des enfants exige qu'un pas supplémentaire soit fait afin que ce transport devienne plus sûr (qu'il soit public ou privé).
- Le risque d'implication d'un autocar dans un accident de la route mortel ou grave est plus grand que celui d'une voiture automobile, par véhicule/ km, en raison du plus grand nombre de passagers transportés dans les autocars.
- Les statistiques démontrent que les accidents mortels impliquant des véhicules de transport de marchandises



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

et des autocars sont responsables d'environ 18% des accidents mortels au sein de l'UE.

- Les accidents impliquant des véhicules qui transportent des substances dangereuses peuvent être très graves.

Le Portugal doit donc se défaire de ses amarres pour avancer durablement vers la réduction du nombre de victimes d'accidents provoqués par le dépassement du taux d'alcoolémie autorisé.

Le Portugal ne doit pas rester insensible. Il doit miser sérieusement sur les campagnes de sensibilisation et fixer une limite de 0,2 mg/l pour les conducteurs jeunes et inexpérimentés, pour les conducteurs des transports collectifs d'enfants, des transports en commun et des véhicules commerciaux, surtout ceux qui transportent des substances dangereuses.

Nous pensons que c'est le moment d'affronter ce problème de santé et de sécurité publique qu'est la conduite sous l'influence de l'alcool.