



MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
Cabinet du ministre

INTERVENTION DE SON EXCELLENCE

**LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**

Mário Lino

à l'occasion de la

**3^{ème} CONFÉRENCE INTERPARLEMENTAIRE DE
LISBONNE**

**UNE POLITIQUE EUROPÉENNE POUR
LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE :
HARMONISATION DE CONCEPTS ET DE
PRINCIPES**

Lisbonne, le 29 septembre 2008

(vaut version lue)



MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
Cabinet du ministre

Monsieur le président de la commission permanente des travaux publics, des transports et des communications de l'Assemblée de la République portugaise,

Monsieur le vice-président de la commission des transports du Parlement européen,

Monsieur le président de la Conférence,

Messieurs les députés,

Je commence par saluer tous les députés de l'Assemblée de la République portugaise et des Parlements des différents États membres présents à cette **3^{ème} Conférence interparlementaire sur la sécurité routière en Europe**, et par féliciter la commission permanente des travaux publics, des transports et des communications de l'Assemblée de



la République portugaise pour son initiative d'organiser cette Conférence.

J'aimerais vous dire aussi ma grande satisfaction de participer à cette Conférence de Lisbonne qui aborde un thème on ne peut plus important et actuel – la **sécurité routière** – auquel le Gouvernement portugais, en général, et mon ministère, en particulier, accordent la plus grande attention.

Vous le savez, dans le Livre blanc du 12 septembre 2001 « **La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix** », la Commission européenne a établi comme objectif de réduire de



moitié le nombre de tués sur les routes communautaires d'ici 2010. Tous les efforts dans ce sens doivent être poursuivis.

À ce propos, permettez-moi de rappeler que, tout récemment, en juin dernier, j'ai eu le plaisir de recevoir, à Bruxelles, au nom du Gouvernement portugais, le **Prix PIN de la sécurité routière** qui a été décerné au Portugal par le **Conseil européen de la sécurité des transports**, pour marquer :

- Le fait que nous soyons le deuxième pays de l'UE à avoir le plus réduit le nombre de tués sur



les routes entre 2001 et 2007 : 42%, contre 22% de moyenne européenne ;

- La perspective selon laquelle le Portugal sera l'un des rares pays à atteindre l'objectif fixé dans le Livre blanc ;
- Notre engagement constant à rendre nos routes de plus en plus sûres.

Comme je l'ai dit à cette occasion, « *le Gouvernement portugais est fier de ce résultat qui ne tient pas du hasard. C'est le fruit des efforts sérieux et coordonnés mis en œuvre par différents intervenants unis autour d'un même*



objectif : sauver des vies sur les routes portugaises. Ce résultat positif et le Prix que nous avons reçu encouragent fortement le Gouvernement portugais à poursuivre son travail, avec encore plus de détermination, dans le même objectif ».

Il faut souligner également que ce résultat positif du Portugal a été obtenu dans un contexte d'augmentation continue du trafic, du nombre de véhicules et de la dimension du réseau routier.

En 20 ans, de 1987 à 2007, le flux de trafic routier a plus que quadruplé, pour se situer, à l'heure actuelle, à plus de 90 milliards de véhicules/kilomètre ; le



nombre actuel de véhicules est d'environ 5,6 millions.

Si, en 1995, le Portugal était le pays de l'UE avec le plus grand nombre de victimes mortelles par million d'habitants, en 2007, il se rapprochait de la moyenne de l'UE-25.

Plusieurs pas très importants ont été faits pour atteindre ces résultats.

En 2000, le Gouvernement a adopté un **Plan national pour la prévention routière**, dont les objectifs ont été largement atteints.



La même année, nous avons commencé à mettre en œuvre un nouveau **Plan routier national**, définissant la qualité des niveaux de service pour chaque type de route. Ce Plan prévoit la construction de plusieurs milliers de kilomètres de nouvelles voies, dont des autoroutes, la rénovation et la reconstruction de routes existantes et la mise en place de systèmes de gestion du trafic à la pointe du progrès, de services d'appui et de services de secours. Jusqu'à présent, nous avons déjà construit 2600 kilomètres d'autoroutes et environ 1000 kilomètres d'autres routes principales.



Nous préparons actuellement l'adoption de la nouvelle **Stratégie national pour la sécurité routière**, prévue pour l'horizon 2008-2015. Le principal objectif de cette stratégie est de classer le Portugal parmi les dix premiers États membres de l'Union européenne ayant les meilleurs résultats en ce qui concerne la sécurité routière.

Entre-temps, nous avons adopté un nouveau **Code de la route**, afin de stimuler un meilleur comportement dans la conduite, assorti de règles d'application rigoureuses.



L'amélioration des infrastructures routières, alliée à l'amélioration du comportement des automobilistes et au renforcement des dispositifs de sécurité sur les véhicules, explique en grande partie les résultats obtenus au Portugal.

Mais, comme je vous le disais, nous ne sommes pas encore satisfaits des résultats. Ils ne font qu'encourager le Gouvernement portugais à poursuivre ses efforts pour améliorer la sécurité sur les routes. Pour nous, une seule victime est inacceptable et chaque vie perdue est intolérable.



Au Portugal, la responsabilité principale en la matière relève des compétences du **ministère de l'Intérieur** et du **ministère des Travaux publics, des Transports et des Communications**.

Aussi, aimerais-je souligner certaines des mesures que nous avons adoptées, ou que nous adopterons bientôt, dans le cadre des missions de mon ministère.

Dans sa communication de 2001 « **Programme d'action européen - Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne : une responsabilité partagée** », la Commission européenne désigne l'infrastructure routière comme



étant le troisième pilier de la politique de sécurité routière, qui devrait grandement contribuer à la réalisation de l'objectif communautaire de réduction des accidents.

Dans ce contexte, nous avons procédé à une profonde restructuration du secteur des infrastructures routières, par la mise en place d'un **nouveau modèle de gestion et de financement**, qui permettra au secteur de devenir autoentretenu et générationnellement équitable.

Nous avons modifié le paradigme de relation de l'État avec le secteur routier, par la définition de



l'entreprise publique **EP - Estradas de Portugal, SA** (**EP, SA**) comme concessionnaire générale du réseau routier national. Le contrat de concession établi entre l'EP, SA et l'État fixe des objectifs en ce qui concerne la qualité du service des voies nationales, la réduction de la sinistralité et la pénalisation des incidences environnementales du secteur. Des pénalités et des primes sont donc prévues en fonction des taux de sinistralité.

Un nouvel établissement public a également été créé, **l'Institut des infrastructures routières (InIR, IP)**, qui a pour missions de représenter l'État en tant que concédant, mais aussi de réguler et de contrôler le



secteur des infrastructures routières, et de superviser et de réglementer l'exécution, l'entretien, la gestion et l'exploitation des infrastructures routières.

Ce modèle est un outil fondamental pour doter l'État des conditions nécessaires afin de poursuivre l'application durable du **Plan routier national**, avec tout ce que cela implique en termes de développement économique et social et de réduction de la sinistralité.



Afin d'atteindre ces objectifs, le Gouvernement a lancé d'importants chantiers de travaux d'infrastructures routières.

Je tiens à rappeler que, en 2005, le taux d'exécution du Plan routier national était d'environ 51%. Trois ans et demi plus tard, ce chiffre est passé à 61%. Sur cette période, nous avons ouvert à la circulation 590 km de nouvelles routes, dont 546 km ont un profil autoroutier.

Même si nous savons que la réduction de la sinistralité routière ne dépend pas uniquement de l'infrastructure, mais aussi du comportement des



conducteurs et des véhicules, nous ne saurions ignorer la contribution de la construction de nouvelles routes aux excellents résultats obtenus par le Portugal dans la réduction de la sinistralité routière.

Grâce au programme de nouvelles concessions lancé récemment par le Gouvernement, ainsi qu'aux autres chantiers en cours, le taux d'exécution du Plan routier national atteindra 76%.

Ces nouvelles concessions concernent 2359 km de routes, dont 1316 km correspondent à la construction



de nouvelles voies et, parmi ces dernières, 612 km ont un profil autoroutier.

Tous ces investissements sont très importants. Nous savons tous que l'amélioration des routes contribue de manière décisive à réduire le taux de sinistralité routière.

Nous travaillons également afin d'apporter une réponse à la publication, prévue pour bientôt, de la **directive européenne concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.**



Cette directive constitue l'un des instruments de l'harmonisation de concepts et de principes en matière de sécurité routière, notamment dans le domaine des infrastructures, puisqu'il existe déjà des règles européennes uniformes en ce qui concerne les véhicules et le comportement humain.

Elle vise à établir la sécurité des infrastructures à tous les stades, depuis la planification, au projet et à l'exploitation - en parallèle avec la rationalité économique et la protection de l'environnement.

En vue de la mise en œuvre de cette directive, l'Institut des infrastructures routières a déjà engagé



plusieurs travaux, en particulier dans les domaines suivants :

- **Audits de la sécurité des infrastructures routières** - préparation d'un manuel, de formations spécifiques et du modèle d'actions de formation continue, pour toutes les routes du réseau routier national. Ces audits devront avoir un caractère obligatoire et être peu à peu élargis, en coordination avec les municipalités, aux routes municipales et aux agglomérations urbaines.



- **Inspections de la sécurité des infrastructures routières** - préparation d'un manuel sur les inspections, de la réglementation de l'exécution des inspections et du modèle d'actions de formation continue.
- **Aménagement des bords de route** - élaboration d'un manuel sur l'application de dispositifs de retenue routiers et d'un manuel sur les aspects de sécurité à prendre en compte dans le projet et l'entretien des bords de route sur le réseau routier national.



- **Route auto-explicable : adéquation de la voie à sa hiérarchie et à sa fonction** - révision de la norme de tracé, élaboration de dispositions techniques et de recommandations, publication d'un manuel de conception et de dimensionnement de ronds-points, concept de voies 2 + 1 : requalification des routes existantes (recommandations d'application).
- **Indicateurs de risque** - calcul de l'indicateur de risque du réseau et de l'indicateur de risque du projet pour les itinéraires principaux et les itinéraires complémentaires.



- **Études d'impact sur la sécurité** – élaboration de recommandations pour l'évaluation de l'impact sur la sécurité, résultant des interventions sur le réseau national routier.

- **Défense et protection de la sécurité de la route et de ses abords** – révision du statut des routes nationales, formation technique des agents à l'application du statut, définition de la hiérarchie routière, identification et démarcation routières, réaménagement des accès.

Cette directive n'est pas applicable aux tunnels du réseau transeuropéen, qui font l'objet de la **directive**



n° 2004/54/CE, du 29 avril 2004, concernant les exigences de sécurité minimales applicables à ces tunnels et qui a déjà été transposée dans l'ordre juridique portugais.

Mais nous travaillons aussi dans d'autres domaines, comme celui de l'amélioration des **comportements des véhicules et des conducteurs**, afin de promouvoir la sécurité routière. Dans ce contexte, **l'Institut de la mobilité et des transports terrestres (IMTT, IP)** joue un rôle essentiel, puisqu'il a pour mission de réguler, de contrôler, de coordonner et de planifier le secteur des transports terrestres. Il est également chargé de la supervision et de la



réglementation des activités de ce secteur, ainsi que de la promotion de la sécurité, de la qualité et des droits des utilisateurs des services de transports terrestres.

L'une des principales missions de cet institut est le **contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques**, réalisé conformément à la **directive 96/96/CE, du 22 décembre 1996**. Ce contrôle technique s'est beaucoup développé au cours des 5 dernières années : sur cette période, le nombre de contrôles a augmenté de plus de 15%, pour atteindre plus de 5 millions en 2007.



Les dossiers actuellement en cours sont la révision du régime juridique de l'activité des centres de contrôle des véhicules, afin de lui conférer plus d'efficacité et de rigueur, l'élargissement des contrôles aux véhicules 2 et 3 roues et aux quadricycles, la révision du classement des défauts, l'étude de systèmes de suivi pour le contrôle de l'activité des centres de contrôle technique des véhicules et la révision des procédures de contrôle des émissions.

Nous travaillons également à l'élaboration d'un paquet législatif relatif à l'immatriculation électronique, qui constitue un *upgrade* technologique



de l'immatriculation traditionnelle : elle permet d'évoluer du système d'identification visuelle des véhicules vers un autre, plus avancé, permettant leur détection et leur identification électronique.

En rendant possible la pratique de procédures automatiques de contrôle, le dispositif électronique d'immatriculation sera un outil de première importance pour l'amélioration de la sécurité routière, préventive et réactive. Il ne manquera pas de contribuer à la poursuite d'une trajectoire de succès dans la lutte contre la sinistralité routière.

Ce dispositif constituera aussi une valeur ajoutée



pour l'identification des véhicules accidentés ou disparus, ou encore pour l'amélioration de la gestion du trafic et de son suivi, en fournissant des informations essentielles à la planification des infrastructures routières.

Parmi les utilisateurs de ce système, je tiens à souligner les forces de police, qui ont accès au même type d'information dont elles disposent déjà, à la seule différence que les policiers pourront désormais procéder à l'identification électronique des véhicules, alors qu'avant ils le faisaient par l'observation visuelle des plaques d'immatriculation.



Afin d'améliorer le comportement des usagers, la Commission est actuellement engagée dans 4 initiatives essentielles :

- **Régulation des conditions de délivrance des permis de conduire ;**
- **Coopération, coordination et cofinancement des campagnes de sécurité routière ;**
- **Formation et éducation ;**
- **Contrôle du respect des règles de conduite.**



Au chapitre des véhicules, d'importants progrès ont été faits grâce à la législation de l'Union européenne sur l'homologation et, aussi, aux efforts de l'industrie, dont est un exemple le programme **Euro NCAP** (*New Car Assessment Program*), qui évalue les voitures neuves d'après leur niveau de sécurité, à partir de crash-tests réels.

Plusieurs technologies de pointe, développées, démontrées et appliquées dans le cadre de l'initiative *eSafety*, ont permis de concevoir des dispositifs de sécurité active, afin d'éviter les accidents, en permettant la communication entre véhicules et avec l'infrastructure.



D'autres systèmes de pointe sont mis en œuvre au sein de l'Union européenne, afin de rendre plus rapides et plus performantes les interventions de secours en cas d'accident, comme par exemple le projet *eCall*.

Au cours des dernières années, plusieurs directives européennes ont été publiées afin d'améliorer la sécurité routière. La Commission européenne a également financé de nombreux projets concernant la sécurité des véhicules, l'aide aux conducteurs, les caractéristiques des casques de protection pour les motocyclistes et l'interface homme-machine.



Sur un autre chapitre, l'**Observatoire européen de la sécurité routière** coordonne toutes les activités dans le domaine de la collecte et de l'analyse des données concernant les accidents de la route et leurs victimes. Il constitue un forum adéquat pour l'échange d'informations sur les meilleures pratiques dans les différents États membres.

Le Portugal participe activement à tout ce travail réalisé au sein de l'UE. Il est totalement engagé dans son application et sa mise en œuvre.



MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
Cabinet du ministre

Nous voulons contribuer activement, avec tous les États membres, à ce que l'UE soit une région de plus en plus sûre en termes de transports routiers.

Je suis certain que cette Conférence constituera une importante contribution à cet objectif.

Je vous remercie.