

CONFÉRENCE INTERPARLEMENTAIRE DE LISBONNE
Une politique européenne pour la sécurité routière

Lisbonne, 29 et 30 septembre 2008

Miguel Frاسquilho

Président de la commission des travaux publics, des transports et des communications

Chers collègues parlementaires,

Chers invités,

Mesdames et Messieurs,

Notre débat d'aujourd'hui porte sur la sécurité routière en Europe.

Les chiffres des Nations Unies sont édifiants : les accidents de la circulation sont la principale cause de décès chez les moins de 25 ans. Dans le monde entier, près de 400 000 jeunes sont tués dans des accidents de la circulation chaque année et des millions d'autres blessés ou handicapés.

Il n'y a plus de doute possible : il s'agit d'une question de la première importance, à laquelle l'Europe accorde une attention croissante.

Nous connaissons tous l'objectif, défini en 2001, d'épargner 25.000 vies d'ici 2010, en réduisant à 29.000, cette année-là, le nombre de tués sur la route. Il s'agit d'un objectif ambitieux – une réduction de presque 50% du nombre de victimes mortelles en 9 ans. Et qui implique, selon les données les plus récentes, un engagement accru de l'Europe comme un tout, puisque, entre 2001 et 2007, le nombre de tués sur les routes de l'Union européenne n'a baissé que de 21% - encore bien loin des 50% fixés pour 2010.

Mais d'importantes avancées ont tout de même été réalisées : la situation à laquelle nous sommes confrontés aujourd'hui n'a plus grand-chose à voir avec celle d'il y a 20 ans, voire 10 ans, en matière de sécurité routière. La tendance a bien été inversée, mais il y a encore beaucoup à faire.

La plupart d'entre vous doivent se rappeler l'époque où l'on roulait librement, sans ceintures de sécurité, sans appuis-tête, sans dispositifs de retenue efficaces pour les enfants ; ou, en raison de l'état de la technique de l'époque, sans un certain nombre d'équipements, comme les airbags, les prétensionneurs de ceintures de sécurité, l'ABS, les contrôles de traction ou les directions assistées.

En plus de ces technologies qui nous semblent évidemment liées à la sécurité routière, j'attire aussi votre attention sur quelques nouveaux « gadgets » qui, sans nous en rendre compte, peuvent sauver des vies dans les accidents, voire même les éviter. Je veux parler notamment des GPS, des ordinateurs de bord et de tous les autres dispositifs qui, en fournissant aux automobilistes les informations dont ils ont besoin, rendent leur conduite plus prévisible et plus sûre.

Je ne serais d'ailleurs pas étonné que nous ayons, dans la prochaine décennie, une fusion entre les GPS actuels et les systèmes municipaux de gestion du trafic, ce qui permettrait non seulement d'éviter des accidents, mais aussi de résoudre l'un des plus gros soucis des municipalités : la sinistralité routière urbaine.

J'aimerais aussi souligner le rôle des contrôles techniques obligatoires du parc automobile roulant. Loin d'être la simple « taxe supplémentaire » que beaucoup prévoyaient, les contrôles sont devenus un allié de poids dans le maintien du seuil de sécurité exigé pour la voie publique.

Il est loin aussi le temps où nos enfants étaient transportés d'une manière qui serait aujourd'hui qualifiée d'inconsciente. Nous devons nous en réjouir.

Je tiens à rappeler, à ce propos, la législation approuvée par le Portugal sur le transport collectif des enfants.

Sans entrer dans les détails techniques, je suis heureux de constater que nous protégeons enfin correctement les enfants, qui représentent non seulement l'avenir de nos pays, mais qui sont aussi les utilisateurs les plus fragiles du réseau routier. La plupart du temps, la décision d'être transportés ne dépend pas d'eux, il faut donc veiller à ce qu'ils le soient en toute sécurité.

En ce qui concerne le transport individuel, et dans mon cas personnel, je peux vous dire que, même si je n'ai pas d'enfants (du moins pas encore ...), j'ai suivi la croissance de mes deux neveux depuis leur naissance en fonction des rehausseurs que je dois changer régulièrement sur le siège arrière de ma voiture.

Je sais qu'il reste encore un peu de chemin à parcourir avant que tous les Portugais – et tous les Européens – éprouvent le besoin d'en faire autant pour leurs enfants ; mais je suis heureux de voir que nous disposons enfin d'une législation qui va clairement dans ce sens. En protégeant correctement les enfants, nous ne faisons que notre devoir.

Chers collègues parlementaires,

Je me dois de souligner ici avec satisfaction que mon pays est le deuxième meilleur d'Europe à avoir réduit le nombre de victimes mortelles entre 2001 et 2007 (42%), juste derrière la France (43%). Mais nous devons tous, ensemble, faire davantage d'efforts pour que l'objectif global fixé pour 2010 puisse être atteint.

Je crois pouvoir dire, à ce propos, que cette Conférence, les communications et les interventions, le débat et l'échange d'idées ont contribué à avancer dans ce sens.

Et il sera également important que les bons exemples au niveau des États membres, dans les domaines les plus divers, soient adoptés – je dirais même copiés. Je ne vois rien de mal à copier les bons exemples, les bonnes pratiques !...

Par exemple, les pays du sud de l'Europe, latins, peuvent – et doivent – aller dans le sens des pratiques des pays nordiques en ce qui concerne les systèmes de contrôle de vitesse.

Et les pays du nord de l'Europe auront tout à gagner s'ils observent l'évolution des infrastructures routières de protection des utilisateurs de véhicules à plus grand risque dans les pays du sud.

À ce propos, laissez-moi vous dire, chers collègues, combien j'ai été heureux de pouvoir adopter, avec mes collègues, dans cette Assemblée, au cours de la législature précédente, en 2004, notre loi 33/2004, par laquelle l'État a enfin accompli son devoir, en protégeant les piquets des rails de sécurité qui étaient responsables de nombreux décès et d'amputations chez les utilisateurs de deux roues – une catégorie à laquelle nous ne pensons pas toujours, mais qui a de plus en plus d'utilisateurs, comme c'est le cas des motos, mais aussi des bicyclettes et même des trottinettes.

Cette loi, qui a adopté le doublement des rails pour la sécurité des utilisateurs de deux roues, n'est pas seulement un exemple portugais pour toute l'Europe. En effet, elle est actuellement en cours d'analyse car elle pourrait inspirer aussi l'adaptation des rails conventionnels actuels pour la protection des poids lourds, ce qui, comme l'a fort bien signalé la commission d'enquête sur le regrettable accident de la A23 (l'autoroute de la Beira Interior), pourrait s'avérer d'une grande utilité afin que nous perdions de moins en moins de vies humaines dans les accidents de la route.

Les accidents peuvent toujours arriver. Mais nous devons pouvoir en tirer des leçons, pour éviter qu'ils ne se reproduisent !...

Chers collègues,

En agissant ainsi, nous sommes sûrs de contribuer à une harmonisation croissante de concepts et de principes sur la sécurité routière en Europe.

À ce propos, il faut rappeler que depuis que la Communauté économique européenne a été instituée, en 1957, certains ont toujours douté – et ils furent nombreux au long des années... – de la possibilité d'intégration et d'harmonisation de quoi que ce soit entre les différents pays européens.

L'histoire leur a clairement donné tort, avec plus ou moins de retard – comme dans le cas du rapprochement et de l'intégration de concepts et de pratiques en matière de sécurité routière.

Cette voie est bénéfique pour tout le monde : qu'il s'agisse de l'harmonisation des règles de construction des routes, ou des lois et des normes qui y sont appliquées, nous avons tous à y gagner.

Mais attention, n'ayons pas d'illusions : la preuve de la réussite ou de l'échec de notre mission ne sera démontrée que par l'harmonisation la plus importante de toutes : l'harmonisation d'une conduite sûre par tous les conducteurs européens.

Parce que nous sommes tous concernés : l'État, comme le citoyen.

Et l'harmonisation passera aussi par l'action des différentes forces de police européennes. À ce propos, je me dois de saluer notre GNR et notre PSP pour le travail remarquable, de rigueur et de progrès, que ces deux forces ont réalisé au cours des dernières années.

Chers collègues parlementaires,

Lorsque nous abordons les questions de la sécurité routière, nous vient aussitôt à l'esprit le nombre de vies fauchées sur les routes chaque année et, évidemment, le nombre de vies que nous pouvons sauver.

Comme je suis économiste de formation, j'aimerais terminer mon intervention par l'impact économique du thème de cette Conférence. Un aspect qui touche toute la vie des pays et de leurs peuples, y compris leur stade de développement et leur bonheur.

Au-delà de la véritable tragédie humaine que sont les milliers de morts et de blessés routiers, tous les pays sont touchés, directement et indirectement, par les conséquences de ce qui se

passer sur les routes. D'après les données des Nations Unies et de l'Observatoire européen de la sécurité routière, la sinistralité coûte, en moyenne, aux pays européens, près de 2% de leur PIB.

Ce pourcentage, qui peut, certes, être conservateur pour certains pays, représente, pour mon pays, près de 340 millions d'euros par an. Je répète : 340 millions d'euros par an, aux prix de 2008.

Eh bien, je crois qu'en tant qu'homme politique et conducteur, je peux proposer qu'une somme aussi importante soit dépensée en prévention, en éducation et en travaux publics, au lieu de continuer, comme nous l'avons fait jusqu'ici, à allouer une telle somme, voire plus, à des secteurs tels que la santé ou la Sécurité sociale, à cause des conséquences directes de la sinistralité routière.

Et nous aurons, j'en suis certain, un pays beaucoup plus heureux, plus juste et plus prospère !...

En effet, chers collègues, chers invités, mesdames et messieurs, si je transpose ce souhait, cette ambition – que, je le crois, vous partagez tous – dans la réalité, il n'est plus question de chiffres : il est question des vies qui seront sauvées !... Je crois donc que tout le monde verrait d'un bon œil que cette question et ces crédits puissent aller aux ministères de l'Éducation, des Travaux

publics ou de l'Intérieur, pour agir véritablement sur la prévention ! Comme dans tout choix politique intelligent, l'État n'augmente pas ses charges mais il ne perd pas non plus de recettes. Il se borne à centrer son action là où on en a vraiment besoin, au lieu de continuer à miser sur les vieilles formules vouées à l'échec.

Ce serait une grande aide de l'Europe au monde entier – et je crois que nous pouvons conclure que nous aurions contribué à beaucoup améliorer la planète sur laquelle nous vivons tous.

Je vous remercie.