



Commission des travaux publics, des transports et des communications

SOUS-COMMISSION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Conférence interparlementaire de Lisbonne - Une politique européenne pour la sécurité routière

Harmonisation de concepts et de principes - Audits, contrôle et transports de marchandises

**Communication du Député Nelson Baltazar – 29 SEPTEMBRE 2008**

**Je me souviens qu'en 2003, le Laboratoire national d'Ingénierie civile a organisé une conférence de contexte international à laquelle j'ai eu le privilège d'assister et dont le principal sujet était les audits routiers, leur importance pour la sécurité routière et les bonnes pratiques d'autres pays.**

**Depuis, plusieurs techniciens et hommes politiques ont effectué un travail particulier afin que ces audits soient une réalité. Il convient de souligner que ces démarches sont en train de porter leurs fruits.**

**Au Portugal, nous reconnaissons déjà l'importance technique des audits dans le cadre de la sécurité routière, ainsi que leur rôle dissuasif et préventif pour la réduction des accidents de la route et du nombre de victimes.**

**Un bout de chemin a été fait dans la préparation de cette activité pour les divers acteurs, il est maintenant important de parcourir ce même chemin dans la réglementation respective.**

**Je considère, en tant qu'acteur politique, que l'intervention de ces auditeurs s'étendra obligatoirement à plusieurs champs d'action, depuis les routes à grande vitesse jusqu'aux routes municipales, leur construction et signalétique, ainsi que les environnements les plus complexes, comme le sont ceux de grande densité urbaine.**

**Établir l'obligation d'audits routiers est un concept déjà imprégné dans la pensée politique, mais qui ne se traduit pas**

encore de façon claire dans la législation en vigueur au Portugal.

J'estime qu'il y a encore beaucoup de questions à discuter et à régler. Nous reconnaissons cependant que quelques pays, comme la France, le Luxembourg et l'Allemagne, ont obtenu une nette amélioration en termes de sécurité après la mise en œuvre de ce concept.

Le Portugal a atteint, dans le domaine de la construction d'infrastructures routières, des stades de développement qui imposent le renforcement des niveaux d'exigence concernant la qualité du service fourni aux usagers ou que ceux-ci attendent, en contrepartie des investissements effectués.

Notre système de mobilité doit être capable d'assurer le développement économique du pays, d'augmenter la compétitivité de l'économie, de garantir l'équité sociale et de minimiser des asymétries régionales.

D'autre part, il est important d'améliorer le développement des centres urbains, de réduire les temps de trajet, d'améliorer la qualité de vie des citoyens et, surtout, d'atteindre tous ces objectifs en promouvant des politiques de sécurité routière appropriées.

Pour toutes ces raisons, il est fondamental d'établir un processus continu de réglementation, avec l'exécution de manuels de bonnes pratiques constructives et de conception de la signalétique pour la qualité technique des projets et le respect scrupuleux des budgets respectifs.

En particulier dans les zones de grande densité urbaine, où la coexistence des piétons et des véhicules n'est ni pacifique ni amicale, nous sentons tous combien il est important de réévaluer plusieurs situations de l'environnement routier.

Je cite à peine quelques aspects du même exemple : des passages pour piétons mal signalés et mal peints ; des passages pour piétons mal localisés ; des passages pour piétons avec des temps de passage qui empêchent les

personnes âgées, les enfants ou les personnes handicapées de traverser en sécurité.

À cela s'ajoute le risque élevé couru par le citoyen piéton, dû au manque de respect que le citoyen conducteur a envers lui. Il est plus intéressant d'évaluer pourquoi le même citoyen piéton, qui veut être respecté et exige de l'espace et de la sécurité comme piéton, se transforme quelques minutes plus tard lorsqu'il passe à la condition de citoyen conducteur. Son comportement subit un changement.

Ces questions exigent la réalisation d'un audit de sécurité routière lorsqu'une route se trouve en phase de projet et cet audit devra être obligatoire. Les audits doivent être obligatoires lorsqu'un certain tronçon urbain ou une route présente des taux de sinistralité avec des simultanités injustifiables. Les audits doivent accompagner les processus de signalétique dans une perspective d'environnement routier sûr. Les audits doivent être obligatoires chaque fois que les municipalités décident de mettre en place des dispositifs de réduction de la vitesse, des ronds-points pour la distribution de la circulation ou même d'améliorer les conditions d'accessibilité pour les personnes âgées, les enfants ou les personnes handicapées.

Les audits et les inspections de sécurité routière sont en effet applicables universellement. Nous avons déjà à notre disposition des instruments, développés par des organisations internationales, qui se sont révélés d'une grande utilité. Il s'agit, pour cela, d'une ressource indispensable dans la lutte que nous menons quotidiennement contre la sinistralité et ses conséquences.

C'est pourquoi j'ai l'audace de juger très importante la décision de l'Autorité nationale de la Sécurité routière de considérer la réalisation d'audits routiers, ainsi que les programmes d'inspection à la sécurité routière, comme l'un des 28 principes opérationnels de la prochaine Stratégie nationale de Sécurité routière.