

## **INTERVENTION DU DÉPUTÉ NELSON BALTAZAR (PS)**

Séance plénière du 1<sup>er</sup> octobre 2008 (PAOD)

**Monsieur le Président,**

**Mesdames et Messieurs les députés**

L'Assemblée de la République a accueilli durant trois jours la Conférence interparlementaire de Lisbonne, organisée à partir de la sous-commission de la sécurité routière, de la commission des travaux publics, des transports et des communications, qui a compté, dès le premier jour, sur l'adhésion et le soutien sans réserve de notre Président, Jaime Gama. En sa personne, je tiens à saluer les professionnels de l'Assemblée de la République qui nous ont accompagnés avec professionnalisme tout au long de cette conférence.

La conférence était axée sur l'une des prémisses les plus difficiles pour l'espace européen – l'harmonisation de principes et de concepts – et, dans ce cas, sur une politique européenne pour la sécurité routière.

50 députés de 19 parlements de pays européens, dont le nôtre, bien entendu, ont adhéré au débat. Deux

autres pays ont accepté notre invitation et ont envoyé des observateurs.

Ont accepté d'assister au débat seize organismes nationaux, qui mènent une action importante dans ce domaine, à l'échelle nationale et essentiellement centrée sur la protection des personnes.

Ont également accepté l'invitation à nous lancer de nouveaux défis Messieurs les ministres portugais des Travaux public et de l'Intérieur, le Commissaire européen aux transports et le vice-président de la commission des transports du Parlement européen.

La conférence a été suivie par un grand nombre de journalistes, certains de la presse spécialisée, que je tiens à saluer ici, en les remerciant pour la manière dont ils ont su relayer cette lutte contre la sinistralité. Leur action dans la diffusion de l'information et dans le journalisme didactique et d'investigation, au long des dernières années, mérite la reconnaissance générale et la gratitude de tous ceux qui, avec eux, s'efforcent de sauver des vies.

Lundi dernier marque le jour le plus long de débat sur la sécurité routière de toute l'histoire du Parlement portugais. Avec trois panels de débats sur des thèmes libres ou identifiés, en plus des dialogues en groupe qui se nouent inévitablement dans ce type de

rencontres, nous avons respiré la volonté d'intervenir en faveur de nos concitoyens.

Une bonne partie de ces réflexions sont disponibles sur le site de notre Parlement, où elles peuvent être consultées, ainsi que les contributions de citoyens et d'organismes qui ont voulu anticiper le débat, en nous faisant part de leurs opinions et en nous lançant des défis.

L'une des approches des intervenants aux débats de la conférence s'est centrée sur l'évaluation que chaque pays fait de la réponse apportée au défi de la Commission européenne – réduire de moitié les conséquences de la sinistralité entre 2000 et 2010.

Un autre volet du débat a porté sur l'harmonisation de concepts et de principes. Je crois pouvoir conclure que, grâce aux communications, aux interventions, au débat et à l'échange d'idées, cette conférence a contribué à avancer dans ce sens.

La sinistralité routière et ses conséquences confirment les conclusions inquiétantes des Nations Unies : la route est la principale cause de mortalité chez les moins de 25 ans. Près de 400 000 jeunes meurent chaque année dans des accidents de la route.

L'Europe avance un certain nombre de causes à l'origine de 75% de ces morts : excès de vitesse,

conduite sous l'influence de l'alcool, de stupéfiants ou de médicaments, défaut de port de la ceinture de sécurité et non-respect de l'arrêt aux feux rouges.

Nous pouvons affirmer que nous avons obtenu des opinions généralisées sur ces questions, susceptibles de conduire dès maintenant à des actions d'harmonisation dans le domaine des concepts, notamment :

- Promouvoir une stratégie qui repose sur le permis à points, de manière à sanctionner les conducteurs qui commettent des infractions, mais aussi à récompenser ceux qui évoluent dans l'environnement routier sans fautes graves ;
- Introduire l'enseignement de la conduite et des règles de comportement dans les différents systèmes d'enseignement, aux niveaux élémentaire et secondaire ;
- Renforcer les contrôles, en particulier sur la conduite sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants ;
- Accroître l'utilisation de modes de transport alternatifs, moins polluants ;
- Consigner l'obligation d'audits routiers, réalisés par des organismes indépendants et des experts de différents domaines routiers.

Au chapitre des principes, nous pouvons également conclure que, parmi ceux qui ont été invoqués, certains d'entre eux ont consigné la pensée politique tendant à l'harmonisation :

- Tolérance réduite de la consommation d'alcool chez les conducteurs professionnels ;
- Contrôle plus efficace du chargement transporté, des itinéraires et des horaires de travail ;
- Réglementation plus rigoureuse et uniforme pour l'exercice de l'activité professionnelle des conducteurs des véhicules long-courriers et de transport de marchandises ;

Nous avons tenté de débattre de l'harmonisation des limites de vitesse et de son importance pour établir des critères plus proches. Nous avons compris qu'il est encore tôt pour engager ce débat, car il existe différents concepts qui empêchent la définition des principes. Du moins, à ce stade de consolidation de la cohésion européenne.

L'impact économique et financier de la sinistralité routière a également été abordé. 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 passe 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.

On comprend aisément que malgré les nombreuses études déjà réalisées sur ces questions, les concepts de perte et de coûts ne sont pas faciles à identifier ou à chiffrer.

Voici un exemple édifiant : pour chaque euro dépensé dans un rehausseur pour le transport d'un bébé ou d'un enfant en toute sécurité, le pays économise 32 euros qui auraient été dépensés à cause de la sinistralité.

Un sentiment commun à tous les parlementaires se dégage de cette conférence : il est urgent de poursuivre l'objectif d'harmonisation des concepts, des règles et des procédures de contrôles.

Nous pouvons conclure que l'investissement réalisé par tous les acteurs politiques et par tous les gouvernements aura valu la peine. Le Portugal, en particulier, a déjà été récompensé pour les résultats des politiques routières mises en œuvre entre 2000 et 2007.

**Le Portugal est le deuxième pays d'Europe qui a le plus réduit la mortalité sur les routes, d'environ 42%, soit 400 vies sauvées en moyenne par an.**

**C'est dans la continuité de ces efforts que nous avons tenu à réaliser la Conférence de Lisbonne sur la sécurité routière,**

**qui a réuni de nombreux pays d'Europe,**

**qui a révélé la volonté des pays de s'entendre sur la stratégie de l'harmonisation,**

**qui a permis d'ouvrir de nouveaux fronts de discussion sur certains sujets encore tabous,**

**mais qui, surtout,**

**Monsieur le Président**

**Mesdames et Messieurs les députés**

**a dignifié les parlementaires portugais et l'Assemblée de la République portugaise**