

ASSEMBLÉE DE LA RÉPUBLIQUE

**COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS**

Sous-commission de la sécurité routière

**3^{ème} CONFÉRENCE INTERPARLEMENTAIRE SUR LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE**

**UNE POLITIQUE EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE :
Harmonisation de concepts et de principes**

Je salue tout d'abord les éminents participants à ce forum. C'est pour moi un grand honneur que de participer à la 3^{ème} Conférence interparlementaire sur la sécurité routière. L'opportunité d'un tel thème est incontestable, puisque la sécurité routière est l'une des préoccupations majeures de la sécurité intérieure, tant dans la société portugaise, que dans le contexte plus large de l'Union européenne.

En ce qui concerne le Portugal, certaines données illustrent bien l'importance du thème. En 1974, il n'y avait que 80 km d'autoroutes

au Portugal. Aujourd'hui, il y en a plus de 3.000 km. Au début des années 70, il y avait seulement environ 500.000 voitures. Il y en a plus de 5 millions aujourd'hui. La circulation routière s'est développée de manière exponentielle, augmentant la liberté de déplacement des personnes, réduisant les distances entre les régions de l'intérieur et du littoral, entre les petites et les grandes villes, bref, en s'affirmant comme facteur de développement et de suppression des asymétries.

Mais ce développement constitue en même temps un facteur de risques accrus. Au milieu des années 80, les routes portugaises tuaient plus de 2600 personnes par an – plus que chacune des treize années de guerre, sur trois fronts, en Afrique. Ce panorama justifiait même la référence à une « guerre civile » sur les routes portugaises.

La discussion des politiques de prévention et de sécurité routières exige aujourd'hui, et de plus en plus, la participation d'un vaste univers d'organismes internationaux, nationaux, régionaux et locaux, publics et privés. Les États sont confrontés à des problèmes communs au niveau de la sécurité routière, notamment l'excès de vitesse, les manœuvres dangereuses, l'abus d'alcool, la consommation de drogues et la non utilisation des ceintures et des dispositifs de sécurité. Mais il faut avant tout créer une mentalité de sécurité, une culture de responsabilité et des habitudes de conduite défensive chez les conducteurs, ce qui passe par la sensibilisation précoce des enfants dans les écoles, par la formation des conducteurs et par les campagnes médiatiques de prévention.

À l'échelle européenne, le développement d'un programme d'action commun en faveur de la sécurité, qui implique l'utilisation des nouvelles technologies de sécurité, l'amélioration des infrastructures, le perfectionnement des mécanismes de sécurité des véhicules et le renforcement du contrôle, constitue un outil essentiel pour la réduction de la sinistralité dans les différents États membres. Dans une Europe qui veut être un espace commun de liberté, de sécurité et de justice, il faut qu'il y ait des règles – légales, institutionnelles et comportementales – communes, ou du moins compatibles, dans la circulation routière.

Au Portugal, nous nous efforçons d'atteindre, d'une manière intégrée, une augmentation significative de la qualité de la sécurité routière. Le Gouvernement s'est fixé des objectifs ambitieux qui prévoient, d'ici la fin 2009, une sinistralité grave qui ne dépasse pas 50% de celle observée au début de la décennie. Cet objectif est à notre portée, puisqu'il a été atteint dès 2006 (850 morts). En 2007, ce résultat a été consolidé puisque le nombre de tués sur la route s'est une fois de plus situé au-dessous de mille (854), tandis que le nombre de blessés légers et de blessés graves était lui aussi inférieur à celui de l'année précédente. Malgré la progression positive dans le contrôle de la sinistralité, nous sentons que chaque victime mortelle et chaque blessé grave équivaut à une immense souffrance personnelle, familiale et collective à laquelle nous ne saurions rester indifférents.

Pour améliorer la sécurité routière, nous avons engagé récemment un changement dans les services de l'administration, afin de mettre en valeur les différentes composantes de la circulation, de la prévention et de la sécurité routières. C'est ainsi que sont nés

l'Institut de la mobilité et des transports terrestres et l'Institut des infrastructures routières. L'Autorité nationale de protection civile et l'Institut national des urgences médicales se sont vu confier de nouvelles et importantes missions. L'entreprise publique Estradas de Portugal a été dotée de nouveaux statuts. Pour que toutes ces structures puissent concerter leur action et s'unir autour d'un programme commun, pour qu'elles tirent parti des stratégies de contrôle et des moyens dont elles disposent, pour que les instruments programmatiques et législatifs gagnent en dynamique et en concrétisation, l'Autorité nationale de la sécurité routière a été créée.

Cet organisme s'est fixé trois tâches de la plus haute importance :

- 1^{ère} – L'élaboration de la Stratégie nationale de sécurité routière à l'horizon 2015 ;
- 2^{ème} – La réforme de la procédure contraventionnelle routière ;
- 3^{ème} – Le lancement d'un Réseau national de contrôle de vitesse.

La Stratégie nationale de sécurité routière, dont la mise en œuvre ne manquera pas de réduire la sinistralité routière et de faire de nos routes des lieux plus sûrs, vise à classer le Portugal parmi les 10 pays de l'UE ayant la sinistralité routière la plus basse. Nous sommes d'ailleurs heureux d'avoir reçu un prix de l'Union européenne pour l'année 2007 (*Pin award*), pour avoir été, avec la France, le pays de l'Union européenne où la sinistralité routière a le plus diminué. La stratégie, qui vise à améliorer encore nos niveaux

de prévention et de sécurité, fixe comme objectifs à atteindre d'ici 2015 :

1^{er} – Réduire à 32% le nombre de victimes mortelles, chez les piétons et les conducteurs de véhicules automobiles et de deux roues ;

2^{ème} – Réduire à 49% le nombre de tués, chez les conducteurs de véhicules et dans les villes ;

3^{ème} – Réduire à 25% le nombre de conducteurs morts avec un taux d'alcoolémie au-dessus de la limite légale ;

4^{ème} – Réduire de 10% la vitesse moyenne constatée sur le réseau routier principal ;

5^{ème} – Augmenter le taux de port de la ceinture de sécurité à 95% sur les sièges de devant et le taux d'utilisation correcte des dispositifs de retenue pour enfants à 75%.

Quant à la réforme de la procédure contraventionnelle routière, je tiens à souligner que cette modification va permettre de centraliser toute la procédure au sein d'un même organisme, l'ANSR, afin de diminuer le nombre d'actes pratiqués et d'accroître l'efficacité et la performance du système. En effet, le Président de l'Autorité nationale de la sécurité routière peut déléguer ses pouvoirs à tous les cadres supérieurs pour l'application de sanctions et il peut ordonner, lui-même, le retrait du permis de conduire des conducteurs ayant commis trois infractions très graves ou cinq infractions de graves à très graves, autant de mécanismes qui vont simplifier et accélérer la procédure contraventionnelle.

Cette réforme s'inscrit dans une ligne amorcée dès 1993, lorsqu'un nouveau Code de la route a remplacé des infractions de nature pénale, qui relevaient des tribunaux (contraventions et transgressions). L'intervention des autorités administratives permet l'application de sanctions, sans remettre en cause le droit de saisir les tribunaux. La dernière révision a débouché sur une centralisation des compétences au sein de l'ANSR. Toutefois, cette centralisation ne s'est pas faite aux dépens de la proximité du citoyen. Les préfetures sont chargées d'informer les personnes sur toute la procédure, d'assurer la garde des documents et de procéder à l'audition des témoins. Nous avons centralisé pour débureaucratiser et pour accroître la transparence, sans sacrifier la proximité.

Enfin, dans le cadre du développement du nouveau réseau national de contrôle de vitesse, la limitation de la vitesse devrait permettre de diminuer la sinistralité grave et contribuer à atteindre les objectifs nationaux fixés par le protocole de Kyoto. Nous savons que l'excès de vitesse n'est pas la seule cause d'accidents, mais nous n'ignorons pas que c'est l'un des principaux facteurs de risque, souvent associé à d'autres, tels que les manœuvres dangereuses et l'abus d'alcool. En fait, les accidents de la route sont des phénomènes complexes, qui ont bien souvent des causes multiples. Mais l'excès de vitesse est l'une des (co)causes d'accidents les plus fréquentes.

Nous sommes conscients que la concrétisation d'une ligne directrice et d'un programme d'action est une tâche difficile et exigeante, dans la mesure où les politiques de prévention et de sécurité routières sont développées dans un vaste univers de ministères et de services, elles dépendent des priorités et de l'activité des autorités

régionales et locales et elles impliquent des dizaines d'organisations non gouvernementales, qui jouent un rôle de plus en plus important. Conscients du chemin à parcourir, nous avons décidé de lancer, en 2008, les États généraux de la prévention et de la sécurité routières. Dans les différentes actions menées à travers le pays, nous avons pu compter sur la participation de tous pour débattre des thèmes suivants :

1^{er} – Les politiques d'infrastructures, de formation des citoyens et des conducteurs et le rôle des véhicules dans la sécurité ;

2^{ème} – L'importance du contrôle et de la répression ;

3^{ème} – Le renforcement des services de secours et d'urgence ;

4^{ème} – Le rôle des assurances et des tribunaux ;

5^{ème} – La fonction des médias pour inciter au respect des meilleurs pratiques.

Outre ces objectifs, nous pouvons souligner aussi le lancement de campagnes de communication et de sensibilisation à la télévision et sur les radios nationales, régionales et locales, par le biais de l'Autorité nationale de la sécurité routière ou des préfetures, en collaboration avec les associations liées à la prévention routière, en appelant avec véhémence les citoyens à observer les bonnes pratiques de conduite et de sécurité.

Je sais, d'après mon expérience, combien ces campagnes sont importantes. En 2001, par exemple, j'ai été associé à une campagne présentant des jeunes qui s'étaient retrouvés

paraplégiques ou tétraplégiques à la suite d'accidents de la route. C'était une campagne choc, vraiment douloureuse, mais qui a eu le mérite d'attirer l'attention des jeunes sur le risque de mettre en danger leur vie ou leur intégrité à cause d'une seconde de témérité ou de distraction.

Nous pouvons encore citer la promotion de la visibilité des forces de police, l'application de nouvelles technologies au contrôle et les opérations de contrôle ciblées afin d'empêcher les comportements à risque et les accidents graves et de favoriser la culture d'une conduite défensive. En ce qui concerne le contrôle, je me dois de souligner le dévouement et la compétence de la GNR et de la PSP, dont les campagnes ont bien fait comprendre à chaque conducteur qu'il peut être contrôlé à tout moment. L'idée que l'on peut commettre une infraction sans la sanction correspondante est très négative et ne peut être combattue que par l'augmentation des opérations de contrôle routier.

Au niveau local, il faut aussi souligner le rôle décisif que jouent les préfets dans la mise en œuvre d'actions de sensibilisation et la coordination des différents agents chargés de la sécurité routière. En 2007, nous avons créé des conseils de coordination routière dans chaque district, dirigés précisément par les préfets qui, en conjuguant leurs efforts avec les collectivités territoriales, ont pour beaucoup contribué aux succès obtenus.

Notre politique de sécurité routière reprend donc les lignes directrices de la politique européenne en la matière, en consacrant, à l'instar du cadre européen, des méthodologies et des objectifs qui permettent d'inscrire la réduction de la sinistralité comme une responsabilité partagée et un exercice de citoyenneté. Je suis

certain que le développement de la coopération entre les États membres et la conséquente harmonisation législative constituent des pas décisifs pour une réelle réduction de la sinistralité dans les pays de l'Union européenne, pour le perfectionnement des politiques publiques et pour la mobilisation des citoyens européens autour de ce défi.

Au Portugal, nous nous engageons à poursuivre tous nos efforts pour améliorer la sécurité routière. Pour l'année en cours, d'après les chiffres disponibles au 28 septembre, le nombre de tués, de blessés graves et de blessés légers a continué de baisser par rapport à la même période 2007, à savoir moins 8,3% de tués, 18,4% de blessés graves et 7,4% de blessés légers. Mais nous devons être ambitieux. Même si cela semble difficile, je crois que nous sommes en mesure de baisser le nombre de morts à moins de 500 par an, d'ici 2012. Les politiques publiques de sécurité routière sont des politiques de haut rendement et je suis certain que, si nous faisons tous des efforts, nous pourrions atteindre cet ambitieux objectif, pour le bien de tous les citoyens et de la communauté.

Lisbonne, le 29 septembre 2008

Le ministre de l'Intérieur

Rui Pereira