

La route, l'Europe et vous, en 10 questions

1. Les radars

En Europe, les radars n'ont jamais été aussi nombreux et perfectionnés, la France en compte 3 439 et l'Italie 10 175. Pourtant le taux de mortalité routière de ces pays est beaucoup plus élevé que ceux de la Suède et du Danemark qui ne comptent que, respectivement, 1 717 et 14 radars.

Pensez-vous que le recours massif aux radars concourt à l'amélioration de la sécurité routière ?

Les radars sont un instrument de sécurité routière dont l'efficacité dépend des conditions d'utilisation. Trop souvent, ils sont installés moins pour améliorer la sécurité que pour permettre à l'État d'encaisser des amendes. Il faut revoir la politique d'installation des radars afin de contrôler la route uniquement en fonction de critères de sécurité. Il faut un recours non pas massif mais intelligent aux radars.

2. La répression routière

De nouvelles techniques de verbalisation se multiplient et s'intensifient : déploiement de la vidéoverbalisation, des voitures-radars, des radars de nouvelle génération. Ces appareils rendent la répression toujours plus massive, automatique et systématique, ce qui ne laisse plus aucun droit à l'erreur.

Considérez-vous que ces mesures, répressives, automatisées et centrées sur la vitesse améliorent la sécurité de tous sur les routes ?

La vitesse n'est qu'un aspect des risques liés à la route. Bien d'autres facteurs entrent en considération et les voies les plus rapides, les autoroutes, ne sont pas les plus dangereuses. La plupart des contrôles que vous citez se font sans que les conducteurs aient conscience d'être contrôlés. Cela permet d'augmenter le nombre d'amendes mais pas d'inciter les automobilistes à adopter des comportements plus responsables face aux dangers.

3. Les limitations de vitesse

En Europe, 54 % des accidents de la route ont lieu sur routes rurales. Certains pays européens, à l'instar de la France (48 morts par million d'habitants), ont choisi d'abaisser la vitesse sur le réseau secondaire à 80 km/h avec des résultats mitigés. A contrario, d'autres pays comme le Royaume-Uni et l'Irlande (respectivement 28 et 31 morts par million d'habitants), permettent aux automobilistes de rouler à près de 100 km/h sur route secondaire et figurent parmi les meilleurs élèves de la sécurité routière en Europe.

Pensez-vous que l'abaissement de la vitesse sur le réseau secondaire améliore la sécurité routière ?

La fluctuation permanente des limitations représente un véritable danger car les automobilistes n'ont plus de repères. Cela focalise par ailleurs l'attention de tout le monde sur la seule limite légale alors que le plus important est de savoir adapter sa vitesse à la situation, la météo, la visibilité, et l'état de la route (souvent malheureusement très dégradé en France). Les conducteurs ne doivent pas se demander sans cesse à quelle vitesse ils ont théoriquement le droit de rouler mais à quelle vitesse il est concrètement le plus prudent de rouler, pour eux-mêmes et les autres usagers.

4. L'Europe et la Sécurité routière

Pour atteindre l'objectif de l'UE consistant à réduire à zéro le nombre de morts et de blessés graves sur les routes européennes d'ici à 2050, l'installation de dispositifs de sécurité obligatoires dans les véhicules neufs (d'ici 2022) a été soumise à un vote au Parlement européen. Ces dispositifs devraient notamment, enregistrer différentes données personnelles (vitesse, activation ou non des aides à la conduite, position GPS,...) et brider automatiquement la vitesse du véhicule à la vitesse réglementaire. Ces dispositifs, outre leur caractère liberticide et invasif, ouvrent la voie à un contrôle permanent des conducteurs.

Êtes-vous favorable à ces dispositifs qui pourraient porter atteinte aux données personnelles des conducteurs et gêner la réaction du conducteur lors d'une situation dangereuse inopinée ?

Je me méfie beaucoup de ces dispositifs qui peuvent permettre un espionnage à grande échelle et dont la sécurité n'est pas suffisamment assurée. La protection des données personnelles est un sujet qui me préoccupe beaucoup.

Quel(s) dispositif(s) de sécurité souhaiteriez-vous rendre obligatoire dans les véhicules européens ?

Je pense que c'est à chaque pays de déterminer les dispositifs qui lui conviennent le mieux. En raison de la géographie, du climat, du réseau routier existant et des habitudes culturelles des conducteurs, il me paraît illusoire de vouloir imposer à tous les pays d'Europe les mêmes dispositifs. Un dispositif GPS se déclenchant en cas d'accident paraît utile pour permettre aux secours de se rendre sur place au plus vite. Mais il faut que la technologie soit entièrement maîtrisée par la France afin d'assurer la confidentialité des données.

En France, la vitesse est le facteur accidentogène le plus contrôlé. Pourtant la vitesse n'est pas la seule cause d'accidents : la distraction au volant (notamment avec l'avènement du smartphone), la somnolence ou la consommation d'alcool / stupéfiants sont des facteurs accidentogènes prépondérants.

Seriez-vous en faveur d'une politique de sécurité routière européenne qui réponde plus efficacement aux multiples causes d'accidents ?

Je suis d'abord favorable à une politique française. Un des principaux facteurs d'accident, en réalité, c'est le comportement du conducteur et les risques qu'il prend. Il faut donc mettre en œuvre une véritable éducation civique à la route. Cela existe déjà mais il faut étendre ces dispositifs car la multiplication des modes de transport complique beaucoup le partage de l'espace routier.

Quelle vision de la sécurité routière défendez-vous ?

Je pense que les conducteurs doivent être considérés comme les premiers responsables de la sécurité. Pour cela, il faut cesser de les traiter toujours en délinquants potentiels et en faire des acteurs de la sécurité routière. D'ailleurs, tous les usagers de la route doivent être des acteurs de cette sécurité et il faut cesser de les opposer les uns aux autres.

5. L'état du réseau routier

L'état du réseau routier et de la signalisation ne cessent de se dégrader alors que 50 % des accidents mortels impliquent l'absence de signalisation ou le mauvais état de l'infrastructure routière.

Faites-vous de l'entretien du réseau routier et de sa signalisation une priorité pour lutter contre l'accidentalité routière ?

Oui, il me paraît évident que l'état des routes doit être une priorité absolue. La décentralisation et la privatisation des autoroutes ont eu un impact très négatif sur le réseau routier. Il faut d'urgence que l'État s'empare de ce sujet et garantisse aux Français des routes plus sûres.

6. Véhicule et environnement

L'Europe compte 250 Zones à faibles émissions (ZFE) qui excluent de plus en plus de véhicules. Les ZFE sont destinées à lutter contre la pollution mais accroissent les fractures sociales en privant certains conducteurs de l'accès aux villes : les foyers modestes n'ayant pas les moyens de s'offrir un véhicule neuf dit « peu polluant » (électrique, hybride,...) sont exclus de ces villes-ZFE et leur capacité de circuler est ainsi restreinte.

Pensez-vous qu'il soit possible de réduire la pollution globale, à l'échelle européenne, sans compromettre la liberté de circuler des conducteurs ? Si oui, par quelle(s) mesure(s) selon vous ?

En réalité, la pollution globale sur le continent européen sera réduite le jour où les centrales à charbon allemandes et polonaises fermeront. Les véhicules ne représentent qu'une partie de cette pollution. Ce que je souhaite, c'est que l'État investisse massivement dans la recherche et le développement de la voiture du futur. La filière hydrogène semble présenter un grand potentiel mais les règles européennes nous empêchent d'avoir une stratégie nationale à long terme. De plus, l'Union européenne est gangrenée par les lobbies. C'est pourquoi, je pense que nous ne pourrions développer les transports d'avenir qu'en sortant de l'Union européenne.

7. L'avenir de la voiture

La place de la voiture dans la société actuelle est essentielle car elle est synonyme de mobilité et de liberté. Elle permet de se rendre sur son lieu de travail (c'est le cas pour 7 français sur 10) et de faire fonctionner l'économie locale tout en favorisant le lien social en facilitant la mobilité malgré l'éloignement géographique.

Comment imaginez-vous l'avenir de la voiture européenne ?

La voiture européenne n'existe pas. Je crois en la voiture française. Il me paraît absurde d'imaginer un monde sans véhicule individuel même si un réseau dense de transports en commun doit être maintenu ou recréé là où il a disparu et je crois que la technologie doit s'améliorer pour inventer une voiture moins polluante.