

# 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 ?**

**La sécurité routière est très liée aux cultures, à l'aménagement et aux modes de vie. Les comparaisons brutes de taux de mortalité ne sont guère probantes. Il y a évidemment d'autres moyens d'améliorer la sécurité routière mais les radars y contribuent.**

## 2. La répression routière

De nouvelles techniques de verbalisation se multiplient et s'intensifient : déploiement de la vidéo verbalisation, 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 modification des comportements obtenues grâce à une meilleure éducation et au respect de l'autre sont plus solides et plus performantes, mais elles sont longues à obtenir. C'est le choix que nous faisons dans la durée. Dans l'immédiat et en attendant qu'une telle politique porte ses fruits, la « peur du gendarme » reste incontournable.**

## 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 ?**

**Encore une fois, les comparaisons brutes n'ont pas beaucoup de sens. Bien avant l'instauration des limitations de vitesse, les taux de mortalité routière selon les pays étaient très différents. Le comportement des automobilistes est très différent d'un pays à l'autre, indépendamment des réglementations. L'objectif est que les conducteurs soient responsables, et le mieux est de l'obtenir par l'éducation, formation des conducteurs, et une forme d'apaisement des comportements. Les limitations de vitesse ont malgré tout permis de réduire le nombre d'accidents et leur gravité. Elles permettent aussi de réduire les nuisances pour les riverains quand il y en a.**

#### **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 ?**

**Ces dispositifs d'aide à la conduite sont pour beaucoup des éléments de confort de conduite et de guidage. Elles apportent de la sérénité au conducteur, ce qui influence favorablement son comportement. Il importe toutefois de les prendre en compte dans la formation des conducteurs pour éviter les erreurs de conduite dans les situations d'urgence.**

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

**La conception des voitures, leur consommation et leurs performances sont fortement influencées par leur vitesse maximum. Des voitures prévues pour aller à 200 à l'heure sont plus lourdes que celles qui ne dépassent pas le 150 à l'heure. Résultat ? une consommation accrue même à petite vitesse. L'Europe n'est pas parvenue à limiter la vitesse par construction à cause de la pression des constructeurs allemands. C'est ce verrou qu'il convient de faire sauter, en limitant la vitesse maximale aux vitesses autorisées, plus une marge de sécurité.**

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 ?**

**Oui, mais attention à ne pas rendre les contrôles (téléphone mains libres notamment) plus intrusifs.**

Quelle vision de la sécurité routière défendez-vous ?

**Un travail de fond sur la culture des conducteurs, plus apaisés et moins stressés, plus responsables de leurs choix. Mais avec en plus des contrôles et des sanctions pour ceux qui adopteraient des comportements irresponsables.**

## 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, mais il faut savoir que les dégradations des chaussées sont essentiellement dues aux poids lourds et engins agricoles. Seriez-vous d'accord pour appliquer le principe pollueur payeur dans ce cas ?**

## 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 ?

**Non seulement c'est possible, mais c'est une nécessité. La réponse est incluse dans la question suivante : un autre mode d'utilisation de la voiture particulière, avec un développement de la voiture en libre-service qui permet de ne payer que l'usage de la voiture et de s'affranchir de nombreux frais, qui coûtent cher aux conducteurs de petits kilométrages, notamment les personnes âgées premières victimes de la pollution de l'air en ville.**

## 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 doit rester un instrument de liberté et non une charge obligatoire. C'est donc une autre organisation du « système automobile », comme le dit l'académie des technologies, avec une part accrue de location, self-service et de transport à la demande (avec des voitures automatiques sans chauffeurs notamment), qui permettent de faire tourner plus vite le parc et de profiter de sa modernisation. Il existera en outre un parc particulier, notamment en zone peu dense, qui seront conduites par des conducteurs responsables, adeptes de la conduite douce pour leur sécurité et pour réduire leur consommation. D'ores et déjà une TVA réduite pourrait être appliquée aux différentes formes de voitures partagées (location, auto-lib etc.), et accrue pour les grosses cylindrées non justifiées par des raisons professionnelles ou familiales.**