

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 ?

C'est une décision de politique nationale, et non de politique européenne. Nous pensons qu'une bonne coordination entre les politiques nationales, par une meilleure communication entre les pays européens, pourrait faire bénéficier tous les pays des expériences réussies dans certains.

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 ?

Ces mesures dépendent des autorités nationales, et le Parlement européen n'est pas compétent en la matière.

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 ?

Là aussi, c'est une initiative du gouvernement français, et ça ne dépend que très peu de l'Union européenne.

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

Ligue de défense des conducteurs

23 avenue Jean-Moulin -75014 Paris

www.liguedesconducteurs.org

Standard : 01 43 95 40 20

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 ?

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

Ici, il est bien question de politique européenne. Nous souhaitons un large débat à l'échelle de l'Union européenne, au moyen d'une langue commune, pour permettre de prendre collectivement des décisions.

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, assurément.

Quelle vision de la sécurité routière défendez-vous ?

Il faut s'inspirer des expériences réussies dans certains pays pour améliorer la sécurité dans le nôtre.

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 ?

Est-ce une compétence européenne ?

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, malheureusement, je ne pense pas qu'il soit possible de réduire la pollution globale sans mesures coercitives. Les pouvoirs publics doivent assurer l'harmonisation des modes de transport, et garantir des modes de transport alternatifs lorsque la circulation automobile est interdite.

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 ?*

Au niveau mondial, les émissions de CO2 continuent à augmenter de façon exponentielle, ce qui est très dangereux pour le climat de notre planète. Il est donc nécessaire de les réduire, et cela passe obligatoirement par une limitation et une réorganisation des transports. Il est donc probable que la quantité de voitures en Europe va diminuer, de même que le kilométrage parcouru par chacune d'elles.