

Des droits des passagers aux droits des usagers faibles : un nouveau défi pour l'Europe

**Intervention d'Isabelle Durant lors du European Road Safety Day 2013
sur le thème « Pedestrian safety – vulnerable road users in urban areas »**

Bruxelles, le 6 mai 2013

Monsieur le Vice-président,
Chers collègues,
Mesdames et Messieurs,

S'il y a bien un domaine dans lequel l'Europe des transports a réalisé d'importants progrès ces dernières années, c'est en matière de sécurité routière. Une réduction du nombre de tués sur nos routes de 43% en 10 ans ! C'est certes un peu moins bien que la diminution de moitié qui était visée, mais c'est tout de même impressionnant. Quel dommage finalement, qu'on ne puisse pas en dire autant dans tous les domaines ! En matière de congestion, par exemple, ou en termes d'émissions de CO₂ ou de nuisances sonores.

Après des années d'efforts, de plans d'actions, d'échanges de meilleures pratiques, de campagnes de sensibilisation, etc., nous voici enfin sous la barre des ... 30.000 décès causés par des accidents de la route en une année – Trente-mille ! C'est certes moins, et même beaucoup moins qu'avant, mais avouons-le, cela reste une véritable hécatombe ! C'est un résultat qui n'autorise aucun répit, un résultat qui doit au contraire nous encourager à persévérer dans l'effort, non seulement par la généralisation des mesures qui semblent avoir donné de bons résultats, mais également, au besoin, par l'adoption de nouvelles actions.

Des disparités énormes subsistent entre Etats Membres en termes de nombres de décès par million d'habitants et par an sur les routes. Si tous les Etats Membres rejoignaient le peloton des 4 ou 5 meilleurs en la matière, on épargnerait encore chaque année des milliers de vies ! Ce constat devrait tous nous inciter à appliquer le principe de subsidiarité avec beaucoup de circonspection dans ce domaine. C'est d'autant plus vrai que, même dans pareille hypothèse, nous en serions encore à une quinzaine de milliers de décès annuellement dans l'UE. En d'autres termes, même les meilleurs ne sont pas encore assez bons !

Comme un certain nombre d'Etats Membres, l'Union Européenne doit se doter en la matière d'une « vision zéro », c'est-à-dire d'un vrai projet de réduction à zéro du nombre de victimes de la route. Tel est d'ailleurs l'objectif à plus long

terme qui nous est fixé par le dernier Livre Blanc sur les transports. Dans l'immédiat, il me semble légitime de se concentrer sur l'objectif intermédiaire, repris dans le programme d'action 2011 - 2020, d'une nouvelle division par deux du nombre de décès survenus sur les routes de l'UE d'ici 2020.

Je me réjouis également de la volonté du Commissaire et de ses services de dorénavant également avancer sur la conception et le déploiement d'une stratégie centrée sur les blessés graves, qui restent eux aussi beaucoup trop nombreux.

Nous le savons tous, les mesures à prendre pour relever ces deux défis, sont diverses et variées : sensibilisation, qualité des infrastructures, sécurité active et passive des véhicules, contrôle et sanction des excès de vitesse, etc. La sécurité routière est affaire d'équipement et d'infrastructure, autant qu'elle est affaire de comportement. L'un ne va pas vraiment sans l'autre.

Mais malheureusement, l'un ne renforce pas nécessairement toujours l'autre, au contraire. Les progrès incontestables réalisés ces dernières années en matière de sécurité active et passive des véhicules ont certes largement contribué aux résultats décrits plus haut. Mais ils auraient vraisemblablement pu donner des résultats meilleurs encore, s'ils ne s'étaient accompagnés d'une augmentation sensible de la puissance, de la taille et de la masse moyennes des véhicules mis en circulation. Tout comme en matière d'efficacité énergétique, les constructeurs préfèrent bien souvent détourner de leur finalité une partie des progrès technologiques, pour doper le gabarit de leurs véhicules.

L'inflation qui caractérise la taille et la puissance moyennes des véhicules en circulation a tendance à s'autoalimenter, puisque la présence sur la route de véhicules toujours plus imposants incite les candidats à l'achat, à suivre la même tendance ou à rester chez eux. Quant à l'évolution des véhicules en termes d'équipements de sécurité et de résistance aux impacts, elle n'incite guère leurs utilisateurs à la prudence. Il suffit de voir comment les véhicules d'aujourd'hui permettent à leurs utilisateurs de se jouer, dans la plus grande indifférence, des dos d'ânes et autres ralentisseurs placés devant leurs roues ...

De la même manière, s'il peut s'avérer utile d'améliorer la prévisibilité et la maintenance des infrastructures pour en relever la sécurité, il est bon de tenir compte de l'impact de tels changements sur le comportement des utilisateurs, afin d'éviter toute mauvaise surprise.

En Belgique, ce lien entre vitesses pratiquées et qualité des infrastructures, est régulièrement souligné par le lobby des automobilistes. Pour l'association en question, appelée 'Touring', si une limitation de vitesse ne tient pas compte des caractéristiques physiques de l'infrastructure routière, elle est perçue comme illogique par les automobilistes et n'est respectée que par 4 sur 10 d'entre eux. En d'autres termes, il serait inutile de demander à un automobiliste de respecter le 50 km/heure, s'il se sent en sécurité à 90 ! Quant aux autorités publiques,

confrontées au même constat, elles sont bien souvent obligées de retourner l'argument et de multiplier les dispositifs physiques de modération de la vitesse, pour faire respecter les limitations prévues par leur signalisation.

J'en déduis pour ma part que c'est toute la manière de concevoir la place de la voiture dans la société, et dans les villes en particulier, qu'il faut repenser. Comme un certain nombre de villes et d'Etats Membres l'ont déjà bien compris, si nous voulons rendre du souffle à nos villes et en améliorer tout à la fois, la mobilité, la sécurité et l'habitabilité, la pression automobile au sens large est un des éléments sur lesquels il est le plus urgent d'agir.

Il faut pour cela retrouver une certaine maîtrise collective de cette brillante invention. Il faut oser en subordonner l'usage à la sécurité et au confort des autres modes, et singulièrement, des modes doux et des transports collectifs. Cela requiert un travail sur la qualité et la conception générale des infrastructures, mais également des choix clairs et surtout éclairés en termes de répartition et d'utilisation de l'espace public.

Car ce n'est pas seulement une question de place laissée à la voiture, c'est également une question de vitesse. De la même manière que la congestion du trafic nuit à l'attractivité des transports publics, la vitesse des automobiles et les dangers qui y sont liés sont un des principaux obstacles à un recours plus important au vélo et à la marche, notamment dans le cadre des déplacements scolaires.

C'est pour cette raison que j'ai accueilli avec beaucoup d'intérêt et ai soutenu le lancement récent d'une Initiative Citoyenne Européenne visant la généralisation du 30 km/h comme limitation de vitesse par défaut dans les villes de l'Union Européenne. Il ne s'agit pas d'imposer cette limitation de la vitesse sur toutes les voiries urbaines, mais bien de faire en sorte que des vitesses plus élevées ne soient plus pratiquées que sur quelques axes de transit et moyennant une signalisation spécifique. Rappelons-nous que le Parlement Européen s'était déjà exprimé dans un sens similaire lors de sa résolution de septembre 2011 sur la sécurité routière au niveau européen.

Il s'agit à mes yeux d'un objectif important et légitime, mais qui ne devrait pas nous dispenser d'une approche plus globale encore de la sécurité des usagers faibles dans les zones urbaines. Dans le cadre d'une « vision – zéro » en matière de sécurité routière, il conviendrait en effet notamment, de préciser les conditions dans lesquelles une vitesse de référence plus élevée pourra être retenue.

Si l'Union Européenne a pu, au cours des deux dernières législatures, se doter d'une réglementation de plus en plus contraignante en matière de droits des passagers, et ce, quel que soit le mode de transport, le moment n'est-il pas venu de faire de la prochaine législature celle des droits des usagers faibles ? N'est-il

pas grand temps de considérer que garantir le droit de se déplacer à pied ou à vélo en toute sécurité devrait être une des missions prioritaires de l'UE ?

Il s'agit certes d'un domaine dans lequel il serait particulièrement difficile de fixer des obligations de résultat identiques à tous les Etats Membres ou à toutes les villes européennes d'une certaine importance. De la même manière, des obligations de moyens homogènes se heurteraient quasi inmanquablement au principe de subsidiarité. Il me semble cependant qu'une réponse à cette objection aussi classique que légitime pourrait consister à aligner, dans une même réglementation, plusieurs options alternatives. Ceci permettrait aux autorités concernées de sélectionner la combinaison d'options correspondant le mieux à chaque circonstance.

Ainsi, s'il n'est ni réaliste, ni utile de généraliser l'installation de pistes cyclables à toutes les voiries urbaines, il serait par contre intéressant de veiller à ce que la place et la vitesse des voitures soit déterminée par celle des autres modes. Par exemple, la vitesse ne pourrait pas dépasser le 30 km/h dans une artère sans pistes cyclables. Et de la même manière, une ruelle étroite sans trottoirs ne pourrait tout au plus être empruntée que par une circulation strictement locale et à vitesse strictement réduite.

L'Union Européenne pourrait également jouer un rôle plus volontariste dans la manière dont les règles nationales et locales protégeant les usagers faibles sont contrôlées et sanctionnées. Car voilà bien un domaine dans lequel les citoyens européens jouissent de niveaux de protections fort variables. Et voilà bien un aspect du problème dont l'impact sur la sécurité routière n'est plus à démontrer.

Merci de votre attention.