

PROPOSITIONS D'ACTIONS POUR LUTTER CONTRE LES VIOLENCES ROUTIERES

AUDITION WIMOOV 21/01/2025

CONTEXTE

Les violences routières sont une réalité indéniable qui ne fait que s'exacerber à mesure que la route évolue.

Les défis de la transition écologique amènent un nécessaire changement de paradigme en termes de mobilité et de partage de l'espace, nécessitant de s'adapter aux défis du nombre et de la multiplicité des usagers. L'impact environnemental et économique de la dépendance à la voiture nous oblige à remettre en question le modèle actuel de l'organisation de nos mobilités. Pour permettre la nécessaire transition écologique juste en permettant à chacun de continuer à se déplacer librement, la multimodalité est la seule transition possible.

Le sujet de la violence routière dépasse la simple question de la conduite automobile, car elle recouvre plusieurs problématiques : une nouvelle culture de la mobilité (sortir du « tout voiture ») qui induit la multimodalité ; un manque de transmission de cette culture ; de nouvelles règles qui s'ajoutent et qui changent, avec une information aléatoire et un manque de vérification de la connaissance de ces règles. Et donc en réalité, il s'agit d'un sujet de connaissance des règles et de partage de l'espace public pour se déplacer sereinement.

NOS QUESTIONNEMENTS

Pourquoi tant d'agressivité entre les gens et entre les modes ? Pourquoi les personnes âgées ont peur de sortir de chez elles ?

Est-ce que nous pensons que l'arrivée sur nos routes d'une multiplicité de modes et leur cohabitation allait se faire naturellement ? Est-ce que l'apprentissage une seule fois dans sa vie des règles de conduite permet de suivre la transmission des règles et de leurs évolutions dès le plus jeune âge ? Comment apprend-on les nouvelles règles de conduite, qui ces dernières années se multiplient avec des canaux d'information dispersés ?

Comment accompagner la nécessité de diminuer l'usage de la voiture individuelle et valoriser la multimodalité ? Comment faire changer leurs habitudes aux usagers détenteurs du permis de conduire depuis des décennies ? Comment devenir un citoyen multimodal ? Comment fait-on pour apprendre à vivre ensemble ?

Enfin, est-ce que la mobilité durable ne pourrait pas être un levier efficace pour garantir la sécurité routière ? Ne doit-on pas réduire la place de la voiture et sa vitesse pour avoir une mobilité sereine ?

NOS CONVICTIONS

Chez Wimoov, nous croyons au continuum éducatif du plus jeune âge jusqu'à la fin de sa vie. Nous pensons que tout au long de la vie nous utilisons tous les modes possibles à notre disposition, et que ceux-ci évoluent. Nous sommes convaincus qu'une mobilité douce et durable a des bénéfices autant sur la santé individuelle (physique et mentale) que sur l'environnement. Et nous défendons fermement que ces actions s'inscrivent pleinement et nécessairement dans une transition écologique juste et pérenne dans tous les territoires.

Le permis de conduire, seul diplôme existant en France en matière de compétence mobilité, est un élément structurant de notre vie quotidienne, influençant notre manière de nous déplacer tout au long de notre existence. Nos modes de déplacement deviennent des habitudes, des routines comportementales que l'on ne questionne plus. Le cas de la mobilité des personnes âgées, qui se cristallise aujourd'hui dans le débat sur la visite médicale obligatoire pour le maintien du permis de conduire sans pour autant promouvoir des alternatives à la voiture, les conduirait à l'isolement physique et/ou social, à les assigner à résidence.

La violence routière découle d'un système multimodal trop complexe et pas assez encadré. Bien que la diversification des modes de transport soit une avancée, cela ne résout pas tous les problèmes, comme en témoignent les accidents impliquant vélos et piétons entre eux. La responsabilité individuelle est essentielle, mais elle doit être soutenue par une connaissance approfondie des règles de circulation pour tous les modes.

Il est donc nécessaire de repenser une approche globale de la sécurité routière pour créer un espace public plus sûr, apaisé et plus empathique.

Concrètement, pour la mettre en œuvre, nous proposons de s'appuyer sur un triptyque : pédagogie, communication, réglementation.

1. PEDAGOGIE

Il faut travailler à la reconnaissance d'une compétence en matière de déplacement pour tous les usagers de tous les modes, et qui nécessite une adaptation constante et une remise en question de nos comportements.

- **Généralisation d'un code de la rue enseigné obligatoirement dès l'école :**

Introduire le code de la rue à l'école (obligatoire avant 16 ans) pour que tous les enfants, qu'ils soient piétons ou cyclistes, connaissent les règles de base des déplacements sûrs.

Parce qu'on est piéton et cycliste avant d'être automobiliste, cette formation doit être dispensée à tous et doit être la base des compétences à partager sur la route et dans la rue. Cela permettra d'avoir une

homogénéité sur toute la population dans tous les territoires, sans faire peser sur la sphère familiale la responsabilité de cet enseignement.

Ce code de la rue doit intégrer la notion d'empathie et de compréhension des enjeux et des caractéristiques de chacun des modes de déplacement sur la route.

Il sera délivré après obtention de l'ASSR1 et l'ASSR2, avec les mêmes règles d'obtention obligatoire pour pouvoir délivrer le brevet ou le baccalauréat. Sa délivrance sera matérialisée par la création d'une première catégorie sur le permis de conduire, antérieure aux catégories A, AM ou B.

- **Révision des contenus ASSR1 et ASSR2 :**

Intégrer toutes les règles obligatoires pour obtenir le code de la rue, en élargissant le focus aux comportements à adopter dans tous les modes et non seulement à la route et à la voiture.

- **Refonte du permis de conduire :**

Adapter le permis de conduire pour qu'il couvre tous les modes de transport. Le fait de conduire une voiture doit devenir un module d'enseignement parmi les autres modes, au même titre que la voiture partage l'espace public avec les piétons, cyclistes, usagers d'EDPM ...

En effet, les comportements dangereux sur la route proviennent principalement de la méconnaissance des enjeux et des caractéristiques propres à chacun des modes (angle mort des poids lourds et bus par exemple). Pour comprendre ces enjeux spécifiques et donc les comportements des usagers, il faut pouvoir se mettre à leur place. De ce fait, il faut que chaque usager de la route ait pu tester les différents modes pour mieux comprendre et donc être plus attentif aux risques et pour respecter les autres usagers.

Les auto-écoles, ou établissements d'enseignement de la conduite automobile (EECA), doivent devenir des établissements d'enseignement de tous les modes de déplacement.

- **Continuum éducatif :**

La compétence « permis de conduire » doit être travaillée et remise à niveau régulièrement, et non plus être un diplôme unique à vie (cf rapport Gilbert).

Créer un module de formation/mise à niveau des règles du permis obligatoire tous les cinq ans, module digitalisé lié au système de points du permis dématérialisé (si non obtention, voir modalités). Cette formation doit être obligatoire pour tous les usagers (pas uniquement les automobilistes), à partir de l'obtention du code de la rue.

En plus de l'enseignement scolaire, s'appuyer sur le travail entrepris entre la DSR et les entreprises pour les règles de sécurité routière au travail en élargissant le champ des accidents du travail liés à la route à tous les trajets et tous les modes, avec une obligation pour les employeurs de former tous les salariés au titre des déplacements domicile-travail.

Mettre en place une remise à niveau pour les personnes âgées à la retraite qui pourra être dispensée via du conseil en mobilité.

- **Accompagnement des publics éloignés du numérique :**

Offrir des formations via le conseil en mobilité pour ceux qui ont des difficultés avec le numérique.

Ces mesures pédagogiques visent à promouvoir une égalité d'accès à la connaissance des règles de sécurité routière, entre les usagers de tous les modes de déplacement, et entre les usagers de tous les âges.

2. COMMUNICATION

Pour permettre d'instaurer une nouvelle culture de la mobilité et sortir du « tout voiture », il est nécessaire de travailler une communication adaptée. Les campagnes de communication de la sécurité routière se cantonnent encore trop aux mêmes types de messages, centrés uniquement sur un mode. Or, la réalité des usages est plus diverse et les messages doivent donc être adaptés pour en cohérence avec la réalité des déplacements du quotidien.

- **Promotion de la mobilité durable :**

Mener des campagnes de communication sur la mobilité durable, en insistant sur l'empathie entre les différents usagers de la route.

- **Uniformiser le code de la rue :**

La multiplication des initiatives et donc des règles vient brouiller le message. Mettre en place un unique Code de la rue pour tous les usagers.

- **Modifier le lexique autour du champ des mobilités :**

Changer le nom du permis de conduire pour sortir du prisme unique du tout-voiture et des engins motorisés. Inclure les mobilités douces et actives au même titre dans les campagnes de sécurité routière.

3. REGLEMENTATION

- **Simplification des règles :**

Établir des règles claires et simples, comme la limitation de vitesse à 30 km/h en ville, pour éviter la confusion chez les automobilistes.

- **Transfert de la sécurité routière aux Transports :**

La Délégation interministérielle à la sécurité routière devrait être rattachée aux Transports plutôt qu'à l'Intérieur. Le rôle de la DSR ne doit pas être uniquement associée à un rôle de sanction des usagers, mais au contraire à la promotion d'une culture de la sécurité routière qui accompagne les changements de pratiques et de politiques de transport, pour en porter le sens et la connaissance auprès des usagers.

- **Organisation des Assises annuelles territoriales :**

Parce que les usages et le codes de la route changent, mettre en place des Assises territoriales pour discuter annuellement et mettre en œuvre les règles, en incluant des discussions sur l'aménagement des déplacements de tous les usagers. Prendre en compte les usages et les doléances des habitants pour faire évoluer les aménagements et la signalétique.

- **Elargissement des sanctions à tous les usagers :**

Pour infraction au code de la rue, en tant que piéton ou cycliste, les infractions seront notifiées sur la carte du code de la rue, même si la personne n'a pas son permis de conduire.

Au même titre qu'à terme les assurances devront faire évoluer leur modèle vers l'assurance des individus eux-mêmes et non sur un véhicule spécifique, un individu pourra être sanctionné en tant que piéton ou cycliste.



ROLE DU CONSEIL MOBILITE DANS CETTE TRANSMISSION :

Formation continue : Les conseillers mobilité offrent des formations pour mettre à niveau ceux qui ont obtenu leur permis selon les anciennes versions. Ils accompagnent également les personnes éloignées du numérique dans la réalisation de leurs démarches.

Information et sensibilisation : Les conseillers mobilité jouent un rôle clé dans l'information sur les règles existantes et participer aux discussions sur l'aménagement avec les collectivités.

Aménagement du territoire : Les conseillers mobilité doivent faire partie du tour de table pour représenter les usagers et leurs besoins, notamment ceux des plus fragiles.