

**QUESTION ORALE DE MME KELLETER À
MME DE BUE, MINISTRE DE LA FONCTION
PUBLIQUE, DE L'INFORMATIQUE, DE LA
SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE, EN
CHARGE DES ALLOCATIONS FAMILIALES, DU
TOURISME, DU PATRIMOINE ET DE LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE, SUR « L'ÉTUDE DE
VIAS SUR LE DANGER DES NOUVELLES
VOITURES »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Kelleter à Mme De Bue, Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière, sur « l'étude de Vias sur le danger des nouvelles voitures ».

La parole est à Mme Kelleter pour poser sa question.

Mme Kelleter (Ecolo). – Madame la Ministre, la dernière publication de Vias rappelle – si c'était encore nécessaire – le danger que représentent les voitures récentes pour les autres usagers de la route. La largeur, le poids et la puissance des voitures n'ont fait qu'augmenter ces dernières années et ces dernières décennies. Les chiffres présentés par Vias sont assez inquiétants.

Sur 20 ans, la masse moyenne d'une voiture a augmenté de 30 %, la puissance de 60 % et la hauteur des capots de 10 centimètres en moyenne. Ces évolutions sont très impressionnantes à voir en images. Il y a des sites internet où l'on peut comparer les modèles de voitures d'il y a 50 ans et ceux d'aujourd'hui. C'est assez impressionnant à voir.

Face à ce constat, Vias alerte sur la sécurité routière à deux vitesses – plutôt ici à deux tailles –, ce qui me préoccupe beaucoup.

Si les nouveaux véhicules renforcent la sécurité des passagers qui sont dedans, ils ne font qu'accroître le danger pour les usagers vulnérables qui sont autour d'eux sur la route, c'est-à-dire les piétons, les cyclistes, les petites voitures et les motos.

Par exemple, une voiture dont la masse augmente de 300 kilogrammes diminue de 48 % les risques pour les occupants de cette dernière, mais augmente en même temps de 77 % les risques d'occupants de voitures légères et de 28 % les risques pour les usagers les plus vulnérables. On peut donc vraiment bien parler de sécurité routière à deux vitesses.

Permettez-moi donc de revenir sur vos propos de mars dernier sur le même sujet, selon lesquels « la masse et la puissance des voitures sont marginales pour la sécurité routière, la priorité étant d'éviter l'accident ». Je partage vos priorités, il est absolument souhaitable de ne plus avoir d'accidents sur la route. C'est d'ailleurs l'objectif que l'on vise dans la DPR.

Toutefois, force est de constater qu'aujourd'hui, ce n'est pas encore le cas. Là où je suis moins d'accord avec vous, c'est quand vous dites que la masse et la puissance sont marginales pour la sécurité routière. Je vous ai cité les chiffres tout à l'heure, et je crois que la tendance vers des voitures toujours plus lourdes, plus hautes et toujours plus puissantes est claire. Il serait irresponsable de ne pas s'attaquer à ce problème dans le cadre de la compétence qui vous incombe, à savoir la sécurité routière.

Quelles actions mettez-vous donc en place face à cette problématique ?

Une sensibilisation accrue à l'achat de véhicules neufs, lourds, larges et puissants est-elle mise en place ?

Une campagne de sensibilisation à ces dangers serait aussi la bienvenue. L'AWSR a-t-elle prévu d'en faire une prochainement ?

Vous l'avez répété à plusieurs reprises, l'importance est le partage de la route entre tous les usagers. Madame la ministre, force est de constater ici qu'une prudence accrue est de mise dans le chef des véhicules récents, ainsi qu'une responsabilisation importante de ces usagers.

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre De Bue.

Mme De Bue, Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière. – Madame la Députée, la mise en avant de l'augmentation de la masse des véhicules est effectivement pertinente, d'autant que ce phénomène sera sans nul doute amplifié par la décision de l'Union européenne, qui a fixé l'objectif de 100 % de véhicules zéro émission en 2035, avec des étapes intermédiaires en 2025 et 2030, même si la contrainte de poids des batteries des véhicules électriques est un sujet encore en évolution et en progrès.

Avant tout, il m'importe de souligner la contribution importante des évolutions technologiques des véhicules en faveur de la sécurité routière provoquant moins de victimes sur les routes : les ceintures avec prétensionneurs, les airbags, l'assistance à la conduite, les sièges enfants, les parties déformables, le capot amovible en cas de choc avec un piéton ou un cycliste, le freinage automatique d'urgence, les caméras de recul ou à 360 degrés, et cetera. Certains dispositifs contribuent d'ailleurs à l'augmentation du poids moyen des véhicules avec le temps.

Les crash tests Euro-NCAP des véhicules tiennent compte des impacts sur les usagers vulnérables, comme les piétons et les cyclistes. Les nouvelles voitures équipées de systèmes à sécurité passive et à sécurité active obtiennent de bons résultats.

Cela étant, plutôt que d'imaginer contraindre davantage le choix des véhicules, ceux-ci étant multifactoriels et dépendant de réalités personnelles, notamment pour les familles nombreuses et les familles recomposées, nous veillons d'ores et déjà, avec l'AWSR, à considérer cette mixité ou cette pluralité entre usagers et donc entre véhicules, a fortiori dans un contexte de mobilité qui évolue rapidement ces dernières années.

Faire évoluer les comportements, et ce, en considérant l'autre usager est, en effet, un levier pour atteindre nos objectifs et diminuer le nombre de victimes sur les routes.

C'est pourquoi, depuis quelques années, l'AWSR active des campagnes, comme c'est d'ailleurs le cas actuellement, destinées à sensibiliser les différents usagers à la convivialité entre usagers, à considérer la réalité de l'autre, à ce que l'on appelle communément le « partage de la route », la vulnérabilité de ceux-ci étant considérablement différente dans la circulation d'aujourd'hui. L'AWSR veille à faire connaître la « réalité de l'autre » sur la route au travers de vidéos de témoignages diffusés, par exemple, dans l'émission *Contacts* ou diffusés sur le site web de l'AWSR et sur les réseaux sociaux.

Il m'apparaît fondamental de poursuivre ce travail que l'on a entamé il y a maintenant deux ou trois ans pour faire en sorte que chaque usager de la route comprenne la réalité de l'autre plutôt que dissocier chaque public.

M. le Président. – La parole est à Mme Kelleter.

Mme Kelleter (Ecolo). – Madame la Ministre, je note bien que vous aussi trouvez que la mise en avant du critère de la masse est importante. Vous soulignez l'effet des batteries. Je suis d'accord avec vous, cela va entrer dans le calcul, et c'est une raison de plus de travailler sur le reste de la voiture et d'essayer de faire des efforts sur la masse et la taille de ces voitures en général. Il faut considérer l'ensemble.

Il faut aussi noter que, jusqu'à présent, même sans batteries, la masse a augmenté et ne cesse d'augmenter, et que les tailles aussi ne cessent d'augmenter. À mon estime, en plus de viser à améliorer les comportements des usagers de la route, il importe de faire changer le comportement de l'industrie. Les constructeurs automobiles ont réellement un impact sur les modèles. Si eux aussi changeaient un peu d'approche et de philosophie, ce serait bienvenu, au lieu de juste pointer les usagers.