

## LE NOUVEAU PARADIGME POUR LA SÉCURITÉ DES RUES EN VILLE

Aujourd'hui, nous avons les connaissances et les moyens pour éliminer les décès et les blessures graves sur les routes urbaines et pour améliorer grandement la qualité de vie et la santé de nos citoyens.

La sécurité routière est un problème mondial dans lequel les villes ont un rôle crucial à jouer. L'adoption d'une approche « Vision Zéro » nécessite un leadership politique, une clarté stratégique et une action décisive, ainsi que l'appropriation de toutes les parties prenantes: élus, professionnels des transports et citoyens.

Nous avons besoin de solutions efficaces et d'un paradigme fiable pour leur développement et leur déploiement. De plus en plus de villes relèvent ce défi. Nous devons intensifier la diffusion et l'adoption des principes sur lesquels se fonde leur expérience réussie. Par conséquent,

**Nous, les villes, reconnaissons les principes suivants comme nécessaires à une action saine et efficace pour la sécurité routière :**

### **1. Nos rues, notre responsabilité**

Les décès et les blessures graves ne sont pas un sous-produit inévitable de la mobilité urbaine. Les accidents de la circulation et les comportements à risque ont des causes structurelles sous-jacentes sur lesquelles les villes peuvent agir. Une approche de « système sécurisé » aborde l'interaction entre les usagers de la route, les véhicules et les infrastructures dans nos rues. Toutes les parties de ce système doivent être améliorées. Si les gens commettent des erreurs ou qu'une partie échoue, les usagers de la rue sont toujours protégés.

## **2. Ne blâmez pas, protégez**

Les gens ont des besoins et des capacités divers. Les politiques de sécurité pour nos rues doivent s'attendre à des personnes qui commettent des erreurs, à des conducteurs qui ne sont pas pleinement conscients du danger que leur comportement peut créer, ainsi qu'à des personnes plus jeunes, plus âgées ou handicapées. Ces défis doivent être relevés par une planification minutieuse, une gestion réaliste, une conception universelle et une application stricte.

## **3. Les rues de la ville ne sont pas des autoroutes**

La marche et le vélo dans les rues de la ville ne nécessitent pas de permis de conduire et ne sont pas soumis à des limites d'âge. Les rues des villes sont un environnement différent des autoroutes et routes pour véhicules à moteur, et nécessitent des approches de sécurité spécifiques. Elles sont au cœur de nos communautés et doivent être des endroits sains et attrayants pour vivre, travailler, jouer et faire des affaires. La sécurité d'une rue dépend de la sécurité offerte à ses usagers vulnérables.

## **4. La mobilité doit être sécurisée, sinon elle ne deviendra pas durable**

Les craintes pour la sécurité sont souvent citées comme l'obstacle le plus important pour marcher davantage ou se mettre à vélo, y compris par les parents qui estiment qu'ils doivent conduire leurs enfants à l'école en voiture. Les rues doivent être sécurisées pour que les gens adoptent des modes durables, et que les villes atténuent leur impact sur le changement climatique. L'amélioration de la sécurité de nos rues libèrera le potentiel de la marche, du vélo, des transports en commun et d'un nombre croissant d'options de micro-mobilité partagée pour faire avancer les objectifs en matière de climat et de qualité de l'air.

## **5. La sécurité mène à l'efficacité**

Réduire la vitesse est l'une des choses les plus importantes que les villes puissent faire pour rendre les rues plus sûres. Une personne est environ cinq fois moins susceptible d'être mortellement blessée si elle est heurtée à 30 km/h plutôt qu'à 50 km/h. Des voies plus larges, des limitations de vitesse plus élevées et des feux de circulation qui favorisent la circulation motorisée ne sont pas la solution à la congestion urbaine.

L'amélioration des conditions pour la marche, le vélo et les transports publics réduit le besoin de déplacements motorisés. L'efficacité doit fonctionner pour tous les modes et ne peut pas compromettre la sécurité de certains.

## **6. Réduire les risques à la source**

Les véhicules à moteur, en raison de leur vitesse plus élevée, de leur masse plus importante et de leur structure plus solide, sont la principale source de risque dans les rues des villes. Réduire le nombre de véhicules à moteur dans nos rues, c'est aussi réduire le danger qu'ils représentent. Les mesures visant à réduire les comportements à risque de la part des conducteurs doivent primer sur les restrictions à la libre circulation des citoyens qui marchent, font du vélo ou utilisent les transports publics.

## **7. Équité et liberté de choix**

Les voitures et les camions présentent un risque moindre pour leurs utilisateurs, au détriment d'un risque plus élevé pour les autres. Des décennies de politiques de mobilité favorisant le trafic motorisé ont créé un déséquilibre qui génère un risque plus élevé pour certains modes, faussant les options et réduisant la liberté de choix. L'essor de la micro-mobilité a montré l'impact de ces politiques, les scooters électriques étant utilisés sur les trottoirs parce que leurs utilisateurs ont peur des véhicules à moteur, ce qui entraîne des problèmes de sécurité pour les piétons. La multimodalité implique la vulnérabilité et nous devons assurer la sécurité pour tous les modes.

## **8. Le droit de savoir**

Des données consistantes sont la base de politiques saines. Les entités publiques doivent travailler ensemble et allouer des ressources adéquates pour collecter et analyser les données sur la sécurité routière. La société civile (y compris les citoyens, la communauté scientifique et la presse) a le droit d'accéder facilement aux informations pertinentes sur les accidents de la circulation et les décès et les blessures qu'ils causent, et de les comprendre. La transparence des données sur la sécurité routière est dans l'intérêt public et contribue à l'amélioration des politiques.

## **9. La technologie peut être une promesse, pas un alibi**

Nous avons besoin de technologies capables de réduire le nombre de véhicules à moteur privés et de les rendre plus sécurisés, comme l'Assistance Intelligente à la Vitesse (ISA). Pourtant, l'innovation technologique ne doit jamais devenir une source de nouvelles contraintes pour les piétons et les cyclistes. Par exemple, avec des exigences pour que les personnes et les rues publiques deviennent reconnaissables par les machines. La technologie de demain ne doit pas retarder la mise en œuvre des solutions requises aujourd'hui.

## **10. Laissez les villes diriger**

Les villes qui innovent et dirigent les efforts de sécurité dans les rues doivent être habilitées à façonner des politiques aux niveaux national et international, et la législation doit aider les villes à prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité dans leurs rues. Les villes doivent être encouragées à partager leur expérience avec leurs homologues nationales et internationales et doivent être soutenues en tant que championnes de la sécurité routière.

**Nous, les villes, agissons maintenant.**

(Voir la liste complète des organisations de soutien [ici](#))

Pour exprimer votre soutien ou obtenir plus d'informations :

Pedro Homem de Gouveia  
Coordinator for Safety & Security, POLIS Network  
[pgouveia@polisnetwork.eu](mailto:pgouveia@polisnetwork.eu)