

## Réponse à la Ligue des conducteurs

Madame, Monsieur,

J'ai bien reçu votre courrier électronique relatif à la sécurité routière et je vous assure lui avoir porté la meilleure attention.

Je tiens d'abord à rappeler que les politiques de sécurité routière mises en place en France ont permis de diminuer, depuis 2000, le taux de mortalité routière de plus de 55 %. Alors que le nombre de tués sur les routes s'élevait à 7 242 en 2002, il atteignait 3 464 en 2015, soit deux fois moins, même s'il s'agit d'un chiffre encore trop élevé.

Depuis deux ans, la mortalité routière est cependant repartie à la hausse. Ce bilan est lié à l'augmentation du trafic enregistré sur les routes nationales et les autoroutes, mais aussi à la hausse de certains comportements qui transforment un accident grave en accident mortel, notamment l'augmentation de la vitesse constatée par les autorités.

Selon les études menées par le Conseil national de la sécurité routière, la vitesse serait directement en cause dans 26 % des accidents mortels. Elle est aussi un facteur aggravant d'autres comportements dangereux (usage d'alcool ou de stupéfiants, non-port de la ceinture de sécurité) qui provoquent des accidents. Au total, une vitesse trop élevée serait la cause d'un accident sur quatre.

Selon moi, il faut d'abord mener une politique de prévention routière : cela passe par des campagnes de communication sur les différents médias, mais aussi par le renforcement de l'éducation des jeunes aux dangers de la route, dans le droit fil du plan d'action présenté par le gouvernement en 2015 : possibilité de conduite accompagnée dès 15 ans, passage de l'examen de conduite dès 17 ans et demi, généralisation d'un module de sensibilisation en classe de seconde et lors des journées de défense et de citoyenneté.

Il faut aussi protéger les plus vulnérables (piétons, cyclistes) et le plan d'action proposait ainsi d'interdire le stationnement des véhicules 5 mètres avant les passages piétons, de permettre aux maires d'abaisser la vitesse sur de grandes parties voire la totalité de leurs communes (et non plus uniquement dans quelques rues) et de renforcer les sanctions pour les conducteurs stationnant sur les passages piétons, les trottoirs ou les pistes cyclables.

La lutte contre l'alcool au volant, facteur aggravant des accidents, est aussi une priorité pour moi : boire ou conduire, il faut choisir. C'est la raison pour laquelle je soutiens la mesure du plan d'action qui consiste à abaisser le taux légal d'alcoolémie de 0,5 g/l à 0,2 g/l pour les conducteurs novices.

Enfin, si les radars ne doivent pas être *l'alpha et l'oméga* de la politique de sécurité routière, force est de reconnaître qu'ils sont, aujourd'hui, les outils les plus efficaces pour réguler la vitesse des conducteurs : dans les zones dangereuses où ils ont été installés, le nombre d'accidents graves a diminué de 60%. Je précise que les recettes collectées par les radars sont affectées à un compte spécial dédié à la politique de sécurité routière : la somme collectée (708 millions d'€ en 2013) est dérisoire par rapport à ce que coûtent les accidents de la route à la société française (environ 21 milliards d'€ sur la même période). La moitié de cette somme ne vient pas abonder le budget de l'Etat, mais est reversée aux collectivités territoriales et à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour l'entretien et la réparation des réseaux de transports.

La politique de sécurité routière ne peut donc être axée uniquement sur la répression, mais elle doit, pour être efficace et acceptée, associer des mesures de prévention, de modération des comportements individuels et de régulation de la vitesse. Et puisque des automobilistes s'interrogent légitimement sur la pertinence ou l'opportunité de certains dispositifs, je ne suis pas opposée à ce que la prochaine législature soit l'occasion de mettre en place une commission d'enquête parlementaire qui étudierait l'efficacité et le bien-fondé des mesures déjà mises en œuvre. Ainsi, nous disposerions d'une évaluation précise et publique des différents dispositifs, dans le cadre d'un grand débat démocratique, et nous pourrions, le cas échéant, proposer les ajustements nécessaires.

La politique de sécurité routière ne doit pas être idéologique, mais pragmatique, au service d'une seule cause : protéger la vie de nos concitoyens. C'est ma conviction et le sens de mon engagement pour réduire, à l'avenir, le nombre de tués et de blessés sur nos routes.

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments dévoués.

Joëlle Huillier  
*Députée de la 10<sup>ème</sup> circonscription de l'Isère*