

Madame Nathalie TROUSSARD
Secrétaire générale,
Ligue de défense des conducteurs
23, Avenue Jean Moulin
75014 PARIS

Paris, le **22 MAR. 2017**

Madame la Secrétaire générale,

J'ai bien reçu votre courrier concernant les différents enjeux de sécurité routière et je vous en remercie.

Ces sujets nous concernent tout particulièrement car ils agrègent à la fois des questions de sécurité mais aussi de lutte contre la pollution et d'amélioration de la qualité de l'air.

À ce titre, vous trouverez mes réponses à votre questionnaire.

En espérant avoir parfaitement répondu à vos attentes, je vous prie de croire, Madame la Secrétaire générale, en l'expression de mes salutations distinguées.



Benoît HAMON

pour Benoît Hamon,
la Permanence présidentielle



Fatima YADANI



Alexis BACHELAY

Questions au candidat :

- 1/ Êtes-vous prêt à stopper l'investissement manifestement inutile dans de nouveaux radars, voire à supprimer tout ou partie de ces appareils répressifs déjà existants ?
- 2/ Considérez-vous qu'il faille mettre fin à ces nouvelles mesures répressives ?

Il peut paraître compréhensible que beaucoup d'automobilistes soient exaspérés par les contrôles systématiques des radars mais leur efficacité a été prouvée à maintes reprises. En effet, si l'on s'en réfère seulement aux douze derniers mois, le nombre de décès sur les routes est à la baisse, soit - 1%.

Ensuite, comme vous le savez, la France connaît des épisodes météorologiques difficiles, et donc plus que jamais, chaque usager doit faire preuve de la plus grande vigilance, adapter sa conduite et respecter scrupuleusement le code de la route ainsi que les consignes diffusées par les autorités.

Aussi, afin de respecter la vitesse autorisée avant un radar, à partir du 1^{er} mars 2017, un nouveau panneau est progressivement déployé en dehors des agglomérations pour mieux informer les conducteurs. Ce visuel permet de répondre à la demande des usagers qui souhaitent être mieux informés de la vitesse à respecter.

Il conserve une signalétique bien connue et facilement identifiée par les conducteurs depuis la mise en place du contrôle automatisé en 2003. En revanche, les textes « pour votre sécurité, contrôles radars fréquents » ou encore « pour votre sécurité, contrôles automatiques » ont été supprimés dans un souci d'une meilleure appréhension immédiate du message, comme ont permis de le mettre en évidence des études menées avec des groupes d'usagers pour faire évoluer la signalisation des radars (Études conduites avec l'institut TNS en septembre 2016). Cette simplification permet à l'utilisateur de porter toute son attention sur la vitesse limite autorisée intégrée pour la première fois dans la tôle en aluminium (ici de 90 km/h), placée de façon très visible en haut du panneau.

Ce nouveau panneau clair et informatif sera posé avant un radar fixe dans le cadre du renouvellement du parc existant. Les usagers de la route vont toutefois le croiser rapidement sur les zones surveillées par les radars autonomes aux abords des chantiers. À terme, cette signalétique devrait précéder tous les radars fixes du parc existant hors agglomération.

- 3/ Êtes-vous prêt à renoncer définitivement au projet d'abaissement de la vitesse à 80 km/h sur les routes nationales et départementales ?

À l'été 2015, le ministre de l'intérieur de l'époque, Bernard Cazeneuve, a lancé une expérimentation de réduction de la vitesse à 80km/h sur trois segments de routes nationales et départementales. L'initiative étant toujours à l'état d'expérimentation, nous attendrons les conclusions de l'enquête pour prendre une décision sur ce sujet.

Il est cependant intéressant de noter qu'une telle initiative a déjà été appliquée dans d'autres pays européens et a montré une baisse significative du nombre de morts sur la route. D'après les premiers tests, une baisse de 1% de la vitesse moyenne permettrait une baisse de 4% du nombre d'accidents mortels et une baisse de 2% du nombre d'accidents corporels. En Suède, par exemple, la vitesse sur les routes nationales et départementales n'a pas été réduite de 90 à 80 km/h mais de 90 à 70km/h pour un résultat assez spectaculaire : le pays du Nord de l'Europe enregistre 28 morts par million d'habitants contre 64 pour la France, en 2015.

Ces éléments restent néanmoins en cours d'analyse et de réflexion. Nous vous ferons parvenir notre décision le plus rapidement possible.

- 4/ Considérez-vous les dispositions de l'Union Européennes (boîtes noires dans les véhicules qui vont enregistrer des dizaines d'indicateurs, en particulier les trajets et la

conduite des usagers de la route) comme une atteinte à nos libertés publiques, et êtes-vous prêt à vous y opposer ?

Concernant la question des boîtes noires dans les véhicules, le Conseil national de sécurité routière étudie toutes les pistes envisageables. Comme vous le savez également, elles sont déjà installées dans les camions comme dans les avions, sans avoir susciter d'opposition. Il ne s'agit pas d'atteintes à nos libertés publiques mais de réduire le nombre d'accidents et de morts sur les routes. Il apparaît, aussi, que les principaux bénéficiaires de ces boîtiers soient les constructeurs, les automobilistes et passagers. Par ailleurs, les informations sur la manière dont freinent les conducteurs, pourront améliorer les systèmes de freinage, le fonctionnement des airbags, des ceintures, etc. De même, en analysant le comportement des conducteurs, les autorités pourront adapter les actions de sensibilisation ou de prévention. Ces données sont avant tout utilisées par les constructeurs pour adapter les générations suivantes de véhicules. La boîte noire offre un autre avantage : les conducteurs, se sachant surveillés, adapteraient d'eux-mêmes leur conduite. Ainsi, les Etats-Unis ont observé une baisse du nombre d'accidents de 36 % en l'espace de quelques années.

5/Êtes-vous d'accord pour affirmer que l'entretien et l'amélioration du réseau routier doivent redevenir une priorité, en vous engageant notamment à réaffecter les sommes jusqu'ici allouées aux radars à l'entretien du réseau ?

Effectivement, l'entretien et l'amélioration du réseau routier sont aussi une de mes priorités. Pour ce faire, il semble important de faire du Conseil national de la sécurité routière, qui est une instance clef pour cette dernière, un véritable parlement de la sécurité routière.

6/ Afin de mieux comprendre et prévenir les accidents de la route, êtes-vous favorable à la réactivation du programme « Enquêtes comprendre pour agir » (enquêtes systématiques menées par un réseau d'experts, permettant de déterminer les causes exactes d'un accident) ?

Déterminer les causes exactes d'un accident est aussi bien évidemment très important. C'est pourquoi, à l'heure de la transformation numérique, de l'apparition du véhicule autonome et du vieillissement de la population, il semble essentiel de s'adapter à travailler en totale concertation avec le Conseil national de la sécurité routière, le comité interministériel à la sécurité routière, avec les préfets et renforcer les partenariats avec les collectivités locales, etc.

7/ Soutenez-vous la mise en place d'une politique encourageant les solutions innovantes pour réduire la pollution, plutôt que des mesures punitives, qui pénalisent de nombreux Français sans avoir fait la preuve de leur efficacité ?

Nous devons lutter efficacement contre la pollution et favoriser la transition énergétique et écologique. Pour cela, les mesures visant à réduire la circulation durant les pics de pollution resteront du ressort des communes, qui auront la liberté d'agir comme elles le souhaitent. Nous concernant, nous mettrons en œuvre un plan de développement majeur afin de financer la rénovation thermique, accélérer la transition énergétique et l'émergence des énergies renouvelables. La finance sera mise au service de l'environnement et participera à hauteur de 60 milliards pour mener à bien ce projet. Tout cela permettra de diminuer le plus possible les émissions carbone et ainsi garantir une réduction des contraintes et des stigmatisations qui pèsent actuellement sur les conducteurs.

8/ Que proposez-vous pour sortir de l'impasse dans laquelle se trouvent les propriétaires de véhicules diesel face à ces nouvelles mesures punitives (interdiction de circuler dans certaines villes, baisse de la valeur de leur véhicule...) ?

Mon projet vise à sortir totalement du diesel d'ici 2025. Cette énergie polluante est responsable, d'après de nombreuses études, de la mort de 49 000 personnes par an en France. Pour réaliser cet objectif, nous mettrons fin à l'avantage fiscal réservé au diesel. Mais, comme des mesures incitatives doivent être préférées aux mesures répressives, nous multiplierons les aides de financement pour les véhicules électriques, nous soutiendrons la recherche pour l'autonomie des batteries et nous déploierons, sur tout le territoire, des bornes de recharge électrique.

9/ Quelle vision de la sécurité routière défendez-vous ?

Il faut d'avantage lier les volets préventif et répressif qui constituent les deux piliers de notre politique de sécurité routière.

Dans cette perspective, concernant le volet préventif il conviendrait de cibler d'avantage les personnes les plus exposées à des risques d'accidents. Il faut aussi mieux prendre en considération l'état de l'équipement routier dans les enquêtes et dans les statistiques nationales qui ne prennent pas en compte aujourd'hui ces données liant accident et infrastructure.

Au niveau institutionnel, cette vision pourrait se traduire par un rapprochement de la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (rattaché au Ministère de l'Intérieur) à la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, pour justement mieux coordonner les différents volets (répressif, prévention, infrastructures) de la politique de sécurité routière.