

## Ligue de défense des conducteurs

1. Les radars n'ont jamais été aussi nombreux et perfectionnés. Pourtant, la mortalité routière est en hausse pour la troisième année consécutive, une première depuis 1972. 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 ?

Les gouvernements de droite et de gauche qui se sont succédé à la tête de notre pays ont une vision dogmatique et parfois comble de la Sécurité routière et ont engagé une chasse à l'automobiliste pour remplir les caisses de l'État. L'enjeu est pourtant bien de réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes françaises. Il faut donc poser un moratoire sur l'installation de tout nouveau radar et mener un audit sur les radars existants afin de s'assurer qu'ils font réellement baisser la mortalité et les accidents sur les routes. Les radars qui n'ont aucun impact sur la sécurité seront démontés et déplacés vers les zones accidentogènes.

2. De nouvelles techniques de verbalisation en masse - renforcement de la vidéo verbalisation à distance, recours à la privatisation pour les voitures-radars - viennent d'être mises en place par le gouvernement sortant. Considérez-vous qu'il faille mettre fin à ces nouvelles mesures répressives ?

Je suis vivement opposée à la privatisation de la Sécurité routière et je considère qu'il revient à l'État d'assurer sa mission régalienne de sécurité. C'est la raison pour laquelle je refuse la privatisation des voitures-radars. Ces mesures, on le sait, visent uniquement à augmenter le nombre de PV dressés et donc à remplir les caisses de l'État. Je veux qu'on en finisse avec cette logique et que l'on défende une vraie stratégie pour la Sécurité routière, qui allie de justes sanctions et la prévention.

3. Alors qu'une tendance générale de baisse des vitesses se manifeste ces dernières années, avec des tentatives successives d'abaissement depuis 2012, les chiffres de la Sécurité Routière démontrent pourtant l'absence de lien entre vitesse et mortalité. En 2012, la vitesse moyenne a ainsi augmenté en France, alors que le nombre de tués sur la route a diminué de presque 8 %. C'était déjà le cas entre 1998 et 2002. Et, plus récemment, les expériences d'abaissement de la vitesse en ont de nouveau apporté la preuve, avec par exemple 33 accidents sur la rocade de Rennes à 70 km/h, contre 28 l'année précédente à 90 km/h, ou 7 morts en 2014 sur le périphérique parisien à 70 km/h, contre 4 l'année précédente, le chiffre le plus élevé depuis 9 ans. Êtes-vous prêt à renoncer définitivement au projet d'abaissement de la vitesse à 80 km/h sur les routes nationales et départementales ?

Le lien entre limitations de vitesse et nombre d'accidents sur une route n'est pas forcément évident. Chez nos voisins allemands, il n'y a même sur certains tronçons aucune limitation de vitesse et le nombre d'accidents y est pourtant moins important. Il n'est pas question bien sûr de supprimer toutes les limitations de vitesse mais je pense que le projet d'abaissement de la vitesse à 80km/h sur les routes nationales et départementales doit être arrêté et la vitesse doit rester limitée à 90 km/h. Il convient également de mener une réflexion sur les zones de vitesse qui changent souvent en France : zones à 30, à 50, 70, 80, à 90... Ces changements sont sources de confusion et donc d'accidents pour les conducteurs.

**4. L'Union Européenne souhaite généraliser la présence de "boîtes noires" dans les véhicules qui vont enregistrer des dizaines d'indicateurs, en particulier les trajets et la conduite des usagers de la route. Outre le caractère liberticide de ce projet, celui-ci ouvre également la voie à un contrôle permanent à distance des conducteurs. Considérez-vous ces dispositions comme une atteinte à nos libertés publiques, et êtes-vous prêt à vous y opposer ?**

La présence de « boîtes noires » dans les voitures porte en effet une atteinte insupportable aux libertés publiques et au respect de la vie privée. De plus, ces « boîtes noires » n'ont jamais prouvé leur efficacité pour la réduction du nombre d'accidents. Après le PNR, qui vise à contrôler tous les passagers aériens et qui est inefficace, l'Union européenne poursuit son flicage généralisé et porte de graves atteintes aux libertés. En récupérant notre souveraineté, nous pourrions nous opposer à la généralisation de ces « boîtes noires » voulues par l'Union européenne.

**5. Pendant que l'Etat investit chaque année dans la répression, l'état du réseau routier ne cesse de se dégrader faute de budgets d'entretien et d'aménagement : le budget consacré à l'entretien des routes par l'Etat a diminué d'un quart entre 2009 et 2016 (de 424 à 324 millions d'euros), alors même que le facteur infrastructure est présent dans 40 % des accidents mortels. 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 ?**

On sous-estime trop souvent l'impact de l'état des infrastructures sur le nombre d'accidents. Les routes en France sont dans certains endroits dans un état déplorable. Les vagues de décentralisation vers les collectivités territoriales ont apporté de la confusion et réduit l'investissement public dans l'entretien du réseau routier. Les autoroutes françaises sont elles relativement bien entretenues mais cela s'est fait à coup d'augmentation massives du tarif des péages. Il faut revenir à une organisation cohérente de l'intervention publique. Je mènerai une nationalisation des sociétés d'autoroute afin de rendre aux Français un patrimoine qu'ils ont financé et dont ils ont été spoliés. Les péages d'autoroutes, qui seront gelés afin de ne plus peser sur le budget des ménages, financeront la hausse du budget consacré à l'entretien du réseau routier secondaire. Ce même entretien sera re-centralisé et confié à l'État et non plus aux collectivités territoriales.

AU NOM DU PEUPLE

**6. Dans 37 % des accidents graves, les causes de l'accident ne sont pas identifiées. 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) ?**

La sécurité routière a été totalement absorbée par le Ministère de l'Intérieur et le dispositif « Enquêtes comprendre pour agir » s'est peu à peu évanoui. Il était pourtant un bon dispositif, notamment par son approche interministérielle qui permettait de faire intervenir plusieurs enquêteurs, d'horizons différents, tels que le transport, la santé, les associations et l'Intérieur. Nous devons retrouver cette approche afin de relancer une dynamique dans les enquêtes sur les causes de l'accident. En ayant une meilleure connaissance de ces mêmes causes, nous pourrions prendre de bonnes mesures afin d'endiguer la mortalité sur les routes et le nombre d'accidents qui repartent malheureusement à la hausse.

**7. Les conducteurs sont actuellement les boucs-émissaires de mesures prises à l'échelle nationale afin de réduire la pollution atmosphérique pour un résultat médiocre. Par exemple, la circulation alternée a eu un effet quasi-nul sur les émissions de polluants en décembre 2016 d'après AirParif. Le chauffage domestique, l'activité industrielle ou encore l'agriculture polluent pourtant plus que le transport routier, alors qu'en parallèle, des solutions se développent pour réduire l'émission des polluants liée à la voiture (système de freinage par induction, aspirateur à particules liées au freinage...). 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 ?**

Je considère naturellement qu'il faut privilégier l'incitation et la pédagogie plutôt que la punition. Si l'État doit naturellement fixer des limites – notamment au niveau des seuils de pollution autorisés – il est également de son devoir d'encourager les automobilistes à se diriger vers des véhicules plus propres. Nous devons également encourager l'innovation et développer les modes de transport propres. C'est pourquoi j'ai pris l'engagement de « soutenir une filière française de l'hydrogène (énergie propre), par un appui de l'État en matière de recherche et développement, afin de réduire notre dépendance au pétrole » et la pollution (engagement 135). Je maintiendrai également le dispositif des bonus lors de l'achat d'un véhicule hybride et/ou propre.

**8. L'État français a encouragé pendant des décennies les constructeurs et usagers de la route à produire et acheter des véhicules diesel avant d'opérer une brusque machine arrière ces derniers mois pour en sanctionner les propriétaires. 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...) ?**

AU NOM DU PEUPLE

Il y a en effet une incohérence totale dans la politique menée par l'État : on ne peut pas pousser les Français à acheter pendant des années des voitures diesel puis augmenter subitement la fiscalité sur le carburant diesel. Cette incohérence fait des victimes : les millions d'automobilistes qui ont choisi un véhicule diesel. Je suis donc pour le maintien de la fiscalité sur le diesel à son niveau actuel, car je suis choquée par le projet de Monsieur Macron qui veut massivement l'augmenter, ce qui frappera les plus modestes. Je veux favoriser les voitures nouvelle génération et les carburants verts afin de les rendre plus attractifs et moins chers – à terme – que le diesel. Le développement de la filière hydrogène que je souhaite mener s'inscrit dans cette logique.

**9. Depuis 2003, les gouvernements successifs ont fait passer au second plan des solutions ayant fait leurs preuves durant les décennies précédentes en matière de réduction de la mortalité - prévention, formation, contrôles ciblés, soutien à l'innovation pour les véhicules, amélioration du réseau routier... - au profit d'une politique purement répressive, déshumanisée et brutale. Quelle vision de la sécurité routière défendez-vous ?**

La politique menée n'est pas seulement répressive, elle a aussi une logique purement budgétaire et court-termiste. Il faut une vision de long terme, utile et efficace. Il faut remettre la prévention et les actions de sensibilisation au cœur de la Sécurité routière, et ce dès le plus jeune âge. Les sanctions ne doivent pas être généralisées, elles doivent être justes et viser leur cible. Il faut être plus cohérent dans notre approche de la Sécurité routière et développer la mise en réseau de tous les acteurs : État, collectivités, associations, etc. Les Français comprennent l'importance de fixer des limites, de développer les comportements vertueux pour réduire les accidents et le nombre de morts sur les routes. Ils ne comprennent pas en revanche cette chasse à l'automobiliste.

AU NOM DU PEUPLE