

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° 1004

présenté par

M. Gosselin, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Bony, Mme Meunier, M. Straumann, Mme Trastour-Isnart, M. Leclerc, Mme Levy, M. Pierre-Henri Dumont, M. de Ganay, M. Reda, M. Cinieri, Mme Bassire, M. Pauget, M. Rolland, Mme Kuster, Mme Dalloz et M. Viala

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Compléter le rapport annexé par l'alinéa suivant :

« L'État organise des États généraux de la sécurité routière en y associant, notamment, les citoyens et les associations représentatives des usagers de la route (automobilistes, motards, transporteurs, les constructeurs, les associations œuvrant à la sécurité et à la prévention routières, associations de victimes...) afin d'évaluer les politiques publiques menées depuis les années 1970 en France et chez nos principaux voisins étrangers, les résultats, et ainsi fixer les objectifs et les grands axes de la future politique en matière de sécurité routière. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La sécurité sur les routes est une attente forte de nos concitoyens : elle doit se traduire à la fois par de la prévention et de la répression.

Elle doit se traduire aussi par des investissements sur l'ensemble du réseau : routes nationales, départementales, communales, sans oublier les autoroutes, pour limiter le plus possible les éléments accidentogènes.

Les avancées réalisées par les constructeurs pour sécuriser les véhicules ces dernières années et l'accent mis pour sensibiliser le comportement des usagers au quotidien sont aussi importantes.

La répression passe par un contrôle renforcé, certes, de la vitesse et des sanctions appropriées, mais elle doit viser aussi la consommation de stupéfiants, qui augmente beaucoup, et l'alcool bien sûr.

L'éducation à la sécurité routière est, par ailleurs, un ensemble à renforcer, pour les véhicules à « quatre roues » comme pour les « deux roues ».

De 18 000 morts par année en 1972, avec la moitié moins de véhicules en circulation, nous sommes passés à 8 000 en 2000, pour se stabiliser aux environs de 3 500 aujourd'hui. Nous ne pouvons que nous réjouir de tels chiffres qui sont autant de familles épargnées.

Mais pour qu'une politique soit acceptée, encore faut-il qu'elle soit partagée.

Or, encore une fois, nos concitoyens doutent de plus en plus de la bonne volonté du Gouvernement et s'interrogent sur le « tout radar », le tout répressif. Ils y voient aussi parfois, une forme de rejet politique, au nom de l'environnement, de l'automobile comme des motos et finalement de tous les véhicules thermiques. Tout cela n'a pas de lien direct avec la sécurité routière.

Dans ce contexte, il semblerait très opportun d'inviter le Gouvernement à organiser un débat national et citoyen, associant notamment les associations représentatives sur la sécurité routière, sur les mesures prises et à prendre, qui mêle évaluations, expérimentations, coûts, résultats, etc. dans ce domaine.