



N° 447

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 6 décembre 2017.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*invitant le Gouvernement à préciser le **coût** et les **résultats**
de la **politique de sécurité routière**,*

présentée par Mesdames et Messieurs

Dino CINIERI, Damien ABAD, Julien AUBERT, Thibault BAZIN, Jean-Claude BOUCHET, Valérie BOYER, Pierre CORDIER, Josiane CORNELOUP, Julien DIVE, Laurent FURST, Jean-Carles GRELIER, Sébastien LECLERC, Véronique LOUWAGIE, Franck MARLIN, Frédérique MEUNIER, Bernard PERRUT, Bérengère POLETTI, Alain RAMADIER, Raphaël SCHELLENBERGER,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les Français sont de plus en plus dubitatifs au sujet des choix du Gouvernement actuel en matière de lutte contre l'insécurité routière, laquelle se traduit par un choix du « tout-radars ».

La mortalité routière est passée de plus de 18 000 morts par an en 1972, à un peu plus de 8 000 en 2000, pour se stabiliser en deçà des 4 000 morts par an depuis 2010. Mais 2016 a encore vu le nombre de morts augmenter sur les routes, pour la troisième année de suite, ce qui est une première depuis 1972 ! La hausse est certes symbolique - moins de 1 % - mais elle montre bien que les progrès observés depuis 35 ans en matière de sécurité routière ne sont évidemment pas imputables à la seule introduction des premiers radars en France, en 2002.

Ces progrès ont pu être obtenus en agissant sur plusieurs facteurs fondamentaux d'un accident qui se combinent, et éventuellement interagissent : l'infrastructure (conception et entretien), les véhicules (sécurité passive et active), les comportements des usagers (formation, communication, respect des règles), facteurs auxquels il convient d'ajouter les progrès des services de secours et de soins.

En février dernier, la Sécurité routière a demandé la mise en œuvre d'une expérimentation visant à estimer l'efficacité d'une externalisation de la gestion des voitures équipées de radars mobiles embarqués, en confiant ces véhicules à des sociétés privées. Parallèlement à cette mesure, le Gouvernement pourrait prochainement autoriser les forces de l'ordre à faire usage de brouilleurs pour empêcher les automobilistes d'émettre et de recevoir des informations de sécurité routière sur leurs outils d'aide à la conduite communiquant.

Les usagers de la route s'interrogent sur l'objectif réel de ces mesures d'ordre réglementaires qui ne sont par conséquent pas débattues au Parlement. Pourquoi, par exemple, ne développer que les radars pour contrôler la vitesse alors que parmi les 3 461 personnes décédées sur les routes en 2015, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière estime que 23 % d'entre elles - soit 790 personnes - ont trouvé la mort dans un accident impliquant un conducteur positif aux stupéfiants ?

C'est pourquoi la présente proposition de résolution vise à demander au Gouvernement d'évaluer, sans complaisance, le coût exact de la politique de sécurité routière ainsi que ses résultats.

Aussi, nous vous demandons, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir adopter la proposition de résolution suivante.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique

- ① L'Assemblée nationale,
- ② Vu l'article 34-1 de la Constitution ;
- ③ Vu l'article 136 du Règlement de l'Assemblée nationale,
- ④ Invite le Gouvernement à :
 - ⑤ – établir le coût exact de la politique de sécurité routière mise en œuvre dans notre pays depuis quarante ans ;
 - ⑥ – évaluer les résultats de cette politique dans tous les domaines, dont l'apport spécifique des radars depuis 2002 ;
 - ⑦ – et, à la lumière des politiques conduites à l'étranger comme des expériences réussies dans certains territoires de l'hexagone, à proposer les grands axes de la politique que notre pays doit mettre en œuvre pour remédier à cette situation.