



N° 3028

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 7 juillet 2026.

PROPOSITION DE LOI

*visant à faire de la **prévention et de la sécurité routière** une **grande cause nationale pour 2027**,*

(Renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

M. Fabrice BRUN, M. Éric PAUGET, M. Jean-Yves BONY, M. Vincent DESCOEUR, M. Jean-Luc BOURGEOUX, M. Xavier BRETON, M. Pierre CORDIER, Mme Josiane CORNELOUP, M. Thierry LIGER, M. Thibault BAZIN, M. Jean-Pierre TAITE, M. Ian BOUCARD, Mme Marie-Christine DALLOZ,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Alors que la sécurité routière avait été érigée en grande cause nationale dès 2000, puis placée parmi les priorités du quinquennat du Président Jacques Chirac en 2002, le constat est toujours préoccupant plus de vingt ans après. Malgré les progrès réalisés et la multiplication des campagnes de sensibilisation, les questions de l'accidentologie et de la mortalité routière demeurent entières.

Avec 49 décès par million d'habitants, la France reste en retrait par rapport à plusieurs de ses voisins. Chaque année, les drames de la route blessent et endeuillent de nombreuses de familles et rappellent l'impérieuse nécessité de renforcer les politiques de prévention et de sécurité routière.

Les données de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) démontrent que les principaux facteurs d'accidents mortels demeurent largement identifiés : la vitesse excessive ou inadaptée, l'alcool au volant et la consommation de stupéfiants. Il s'agit des premières causes de mortalité.

La vitesse joue à la fois un rôle déclencheur de la perte de contrôle, mais aussi, quel que soit le facteur causal de l'accident, elle dimensionnera la gravité des blessures. En ce début d'année 2026, le nombre d'accidents est stable voire en baisse alors que le nombre de tués et de blessés graves augmente, signe de l'augmentation des vitesses pratiquées. En tant que facteur déclencheur d'accidents, c'est le premier facteur chez les moins de 35 ans.

La consommation excessive d'alcool est toujours très présente : dans les accidents mortels, 58 % des conducteurs alcoolisés ont un taux supérieur ou égal à 1,5g/L. En tant que facteur déclencheur, c'est le premier facteur, à égalité avec la vitesse, chez les 35-64 ans. Il faut aussi noter que l'alcool multiplie en moyenne le risque d'accident par 18.

À eux seuls, ces comportements sont responsables d'une part considérable d'accidents graves et de décès sur les routes françaises. De nouveaux risques émergent également du téléphone en mains au volant au fléau du protoxyde d'azote. Selon les chiffres partiels recueillis, les accidents impliquant la consommation de protoxyde d'azote sont en hausse. Ils représentaient 3 morts en 2023 contre 12 en 2025. Quant au téléphone, il est à rappeler que l'utilisation du téléphone au volant multiplie

les risques d'accident par 3 et l'écriture d'un message en conduisant multiplie le risque d'accident par 23.

Pourtant, malgré les campagnes de sensibilisation et l'enseignement de la sécurité routière dès le plus jeune âge, ces conduites à risque persistent.

Les chiffres pour l'année 2025 illustrent l'ampleur du phénomène. En France métropolitaine, 3 260 personnes ont perdu la vie sur les routes, soit une hausse de 2,1 % par rapport à 2024. Le nombre de blessés atteint près de 244 000 personnes, tandis que les blessés graves sont également en augmentation.

Cette mortalité touche particulièrement les jeunes générations. Les hommes âgés de 18 à 34 ans constituent la population la plus à risque. Ils sont surreprésentés parmi les tués (810, soit 33 % des hommes tués) et parmi les blessés graves (4 107, soit 34 %). À l'inverse, si les personnes âgées demeurent vulnérables, notamment en raison de leur fragilité physique, elles apparaissent statistiquement moins impliquées dans les comportements les plus accidentogènes et moins responsables d'accidents graves.

Ces éléments démontrent que les conducteurs les plus jeunes constituent aujourd'hui la population la plus exposée et la plus impliquée dans les accidents mortels. Il apparaît donc indispensable d'orienter prioritairement les politiques publiques de prévention vers les 18-34 ans, notamment à travers des campagnes ciblées, des actions éducatives renforcées et une sensibilisation accrue aux dangers et des comportements à risque au volant.

La lutte contre l'insécurité routière constitue un enjeu humain, familial et sociétal majeur. Les accidents de la route ne sauraient être considérés comme une fatalité. Cependant, il est à noter que la voiture demeure aujourd'hui le principal moyen de déplacement des Français, notamment dans les territoires ruraux et périphériques où la voiture représente plus de 80 % des déplacements quotidiens. En raison de l'habitat diffus et de la forte densité démographique au km², le transport collectif est encore trop limité au sein des territoires ruraux, et même si la voiture est amenée à se décarbonner et à se partager davantage, l'offre collective est encore trop limitée pour la remplacer au sein de nos campagnes.

Entre autres, pour de nombreux concitoyens vivant dans les zones rurales et périphériques, le permis de conduire est indispensable au maintien du lien social, de l'autonomie du travail et de l'accès aux services

essentiels. Dès lors, la réponse à l'insécurité routière ne peut reposer sur des mesures uniquement restrictives ; elle doit aussi privilégier la prévention, l'éducation et la responsabilisation.

Il est donc nécessaire d'engager une politique ambitieuse, afin de mieux identifier les comportements à risque et de renforcer les outils de prévention et de sécurité routière sur l'ensemble du territoire.

C'est pourquoi, la présente proposition de loi vise ainsi à faire de la prévention et de la sécurité routière une « Grande cause nationale pour 2027 », afin de permettre à l'État de mobiliser pleinement les moyens nécessaires pour intensifier les campagnes de sensibilisation, renforcer l'éducation routière, soutenir les actions associatives et développer une véritable culture de la responsabilité sur nos routes.

Tel est le sens de cette proposition de loi.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La politique de prévention et de sécurité routière est reconnue « Grande cause nationale pour 2027 ».

Article 2

Les pouvoirs publics s'engagent à mobiliser l'ensemble des moyens visant à intensifier les campagnes de prévention s'inscrivant dans le dispositif de prévention et de sécurité routière pour lutter contre les accidents routiers et la mortalité sur la route.

Article 3

La charge pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.