

14ème législature

Question N° : 96653	De M. Jacques Bompard (Non inscrit - Vaucluse)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur		Ministère attributaire > Intérieur
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse >accidents	Analyse > lutte et prévention.
Question publiée au JO le : 14/06/2016 Date de changement d'attribution : 18/05/2017 Question retirée le : 20/06/2017 (fin de mandat)		

Texte de la question

M. Jacques Bompard interroge M. le ministre de l'intérieur sur l'augmentation massive de la mortalité routière depuis ces deux dernières années en France et sur l'inefficacité des mesures censées pallier cette hausse pour répondre à l'objectif fixé en 2012 « moins de 2 000 victimes en 2020 ». L'augmentation de la mortalité routière sur deux années consécutives est surprenante ; une telle hausse n'a pas été observée depuis 1979 : avec une croissance de 3,6 % en 2014 et 2,4 % en 2015, c'est plus de 3 464 personnes qui ont perdu la vie sur les routes de France en 2015 - soit 80 décès supplémentaires par rapport à 2014. L'objectif fixé par le Gouvernement est loin d'être atteint. En effet, si cet objectif avait été respecté, c'est plus de 900 vies qui auraient été épargnées. Les automobilistes comptent parmi les plus touchés, avec une hausse de 8 % de décès par rapport aux dernières années. L'analyse des chiffres du mois de janvier et février 2016 sont encore plus pessimistes, avec une hausse de 8,4 % du nombre de tués par rapport au mois de février 2015. Pire encore : c'est 24 % de plus que le mois de février 2012 ! Pourtant l'objectif « moins de 2 000 tués en 2020 » était réalisable : de 2002 à 2007, une réduction de moyenne annuelle de 10,3 % de la mortalité routière a été enregistrée. En parallèle, les 81 mesures prises le 26 janvier et le 2 octobre 2015 par le Gouvernement marquées par la confusion ambiante, sont insuffisantes. Parmi elles se trouvent la conduite accompagnée dès l'âge de 15 ans, l'expérimentation des drones aux services de la sécurité routière, ou l'interdiction du « kit main-libres » en situation de conduite, en autorisant paradoxalement le kit Bluetooth (téléphone intégré à la voiture, sans fil ni oreillette). Il en va de même pour l'abaissement du taux légal d'alcoolémie chez les conducteurs novices à 0,2 g/l de sang, quand dans le même temps, sous la pression des publicitaires et commerciaux, le Parlement ouvre les vannes à la publicité de l'alcool. Enfin, l'augmentation du nombre de radars autonomes déplaçables, qui restent au garage faute de personnel, semble une mesure inane. Le Gouvernement se met à l'abri en justifiant cette inversion de la courbe de la mortalité routière par les comportements des conducteurs comme la vitesse, la ceinture ou les stupéfiants. Sans pour autant expliquer la raison de la recrudescence de comportements brutaux. Selon l'avis des 17 experts du Conseil national de la sécurité routière (CNSR), dont le Gouvernement a bien eu connaissance, si la vitesse maximale passait de 90 à 80 km/h sur le réseau à chaussée non séparées, environ 350 vies seraient sauvées chaque année. De plus, d'après le dossier de presse du comité interministériel de sécurité routière (CISR), « la vitesse reste la question centrale en matière de sécurité routière. Elle détermine la survenue de l'accident et accroît sa gravité ». Alors pourquoi la vitesse moyenne de circulation a augmenté de 1 %, alors même que le nombre de tués s'est accru de 3,6 % ? Pourquoi le ministre de l'intérieur, le 16 juin 2014, a-t-il refusé cette baisse de la vitesse générale sur le réseau bidirectionnel sous couvert « d'acceptabilité » ? Pourquoi les radars immobiles sont si peu utilisés ? Pourquoi les moyens nécessaires pour appliquer la loi du 14 mars 2011, permettant aux juges d'imposer un éthylotest antidémarrage (EAD) ne sont toujours pas mis en œuvre ? C'est pourquoi il lui demande quelles mesures il souhaite mettre en œuvre pour pallier de manière effective la mortalité routière.

