

15ème législature

Question N° : 40470	De Mme Michèle Tabarot (Les Républicains - Alpes-Maritimes)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur		Ministère attributaire > Intérieur
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse > Mortalité routière	Analyse > Mortalité routière.
Question publiée au JO le : 27/07/2021 Réponse publiée au JO le : 19/04/2022 page : 2567		

Texte de la question

Mme Michèle Tabarot appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur le rapport de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière concernant le trafic routier faisant état de statistiques et d'évolutions préoccupantes concernant la mortalité sur les routes. Les données communiquées par l'ONISR mettent ainsi en évidence, malgré un retour à la normale du trafic routier, d'autres indicateurs en forte hausse par rapport à juin 2020. En effet, la mortalité piétonne a été de 37 tués, soit 8 de plus qu'en juin 2019. Celle des cyclistes est aussi élevée : 28 tués, soit 16 de plus qu'en juin 2020, et enfin, concernant les usagers d'EDPM (engins de déplacement personnel motorisés), on relève 4 tués en juin 2021, contre 1 l'an passé. Ainsi, compte tenu de l'évolution constante des technologies voyant l'apparition de nouveaux moyens de transports sur les routes françaises, elle souhaiterait notamment qu'il puisse lui faire connaître les nouvelles dispositions mises en place par la sécurité routière afin de protéger les usagers fragiles ainsi que les automobilistes.

Texte de la réponse

Les modifications profondes des conditions de trafic au cours de l'année 2020 en raison de la crise sanitaire et le caractère particulièrement atypique de cette année 2020, ont conduit l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) à prévoir, pour ses données conjoncturelles 2021, une double comparaison avec les données 2020 mais aussi 2019, année référence avant pandémie. Ainsi, selon les estimations de l'ONISR, la mortalité routière du 3ème trimestre 2021 s'élève à 843 tués, supérieure de +5 % à celle du 3ème trimestre 2020 (801 tués) et inférieure de -9 % par rapport au 3ème trimestre 2019 (928 tués). La baisse par rapport à 2019 concerne principalement les automobilistes, les piétons, les motocyclistes et les cyclomotoristes. Une hausse de +10 % de la mortalité cycliste est toutefois à noter avec 68 tués contre 62. Cette hausse est à mettre en relation avec la hausse très importante du trafic cycliste. Plusieurs mesures spécifiques destinées à protéger les usagers vulnérables ont été prises immédiatement à l'issue du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018. Il s'agit de la constatation sans interception des infractions liées au non-respect des règles de priorité de passage accordées aux piétons et du renforcement des sanctions associées, et de l'accompagnement du développement de la pratique du vélo en toute sécurité. Pour les enfants, il s'agit de généraliser le « savoir rouler », notamment dans le cadre scolaire, et, pour les adultes, d'augmenter la pratique de la « remise en selle ». Une deuxième série de mesures prévues par le CISR de 2018 est devenue effective plus récemment car elles requéraient des dispositions législatives. Ainsi, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit dans son article 52 qu'aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles ou aux engins de déplacement personnel, et dans son article 16 que les établissements scolaires encouragent et facilitent le recours aux mobilités



actives (pedibus et velobus). Il est également prévu d'améliorer les connaissances sur les bénéfices de nouveaux équipements (casques pliables, bandeaux de protection avec airbags...) et de poursuivre les études sur les apports des équipements en termes de réduction des traumatismes et de leur gravité chez les cyclistes. En dehors du cadre du CISR, d'autres mesures en faveur des usagers vulnérables sont entrées en vigueur récemment. Leurs effets sont attendus dans les prochains mois. Elles concernent l'amélioration de la sécurité des conducteurs des engins de déplacement personnel motorisés, au travers de l'arrêté du 24 juin 2020 relatif à l'éclairage et à l'arrêté du 22 juillet 2020 relatif à l'avertisseur sonore et au système de freinage de ces engins, la réforme du permis de conduire moto, avec la création d'une épreuve théorique moto et la modernisation des épreuves pratiques, la signalisation des angles morts imposée sur les véhicules lourds depuis le 1er janvier 2021 et l'expérimentation sur la circulation inter-files des deux roues motorisés lancée en août 2021. Par ailleurs, des campagnes de communication sont régulièrement menées par la Sécurité routière, notamment dans le cadre de la protection des usagers vulnérables (campagne dédiée aux cyclistes en septembre 2020 et mai 2021 ou campagne de lutte contre le cannabis au volant en octobre 2021). Enfin, des travaux réglementaires sont actuellement en cours sur les nouveaux engins de mobilité (cyclomobiles légers), la signalisation et de nouvelles dispositions applicables à la circulation, notamment des cyclistes (évolution des éclairages autorisés sur les vélos et les cyclistes, généralisation des sas vélo aux feux, circulation à deux de front en zone 20 km/h...). La mise en œuvre de ces actions très diversifiées doit permettre d'améliorer la sécurité de tous les usagers de la route, en tenant compte du risque dans tous ses aspects.