

ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE 2017



En 2016, 3 469 personnes ont été tuées sur les routes de France. Cette année 2016 a constitué ainsi la 3^{ème} année consécutive de hausse de la mortalité routière en France... du jamais vu depuis 1972 !

Ces mauvais résultats, obtenus malgré les mesures mises en application récemment par le gouvernement, montrent la nécessité de continuer à **agir sur des facteurs bien identifiés** (alcool et conduite, téléphone...), mais aussi de **trouver d'autres voies d'amélioration**.

Alors que l'année 2017 sera marquée par l'élection présidentielle, **l'association Prévention Routière appelle tous les candidats** à proposer dans leur programme un plan permettant de lutter efficacement contre l'insécurité routière et souhaite partager avec eux plusieurs mesures fortes sur le sujet.

LES 6 PROPOSITIONS DE L'ASSOCIATION PRÉVENTION ROUTIÈRE :

GÉNÉRALISER L'ÉTHYLOTEST
ANTI-DÉMARRAGE DANS
TOUS LES VÉHICULES



IMPOSER LE DROIT À LA
DÉCONNEXION POUR LES
SALARIÉS LORS DE LEURS
TRAJETS PROFESSIONNELS



ANTICIPER LES NOUVEAUX RISQUES
ROUTIERS LIÉS À L'ARRIVÉE DES
VÉHICULES AUTONOMES



ATTEINDRE L'OBJECTIF
« ZÉRO ENFANT TUÉ SUR
NOS ROUTES »



INTENSIFIER LES ACTIONS DE
PRÉVENTION SUR LE TERRAIN ET
SUR TOUT LE TERRITOIRE EN
SOUTENANT LES ASSOCIATIONS



INSTAURER UN VOLET
PRÉVENTIF FACE À
L'AUTOMATISATION DES
CONDAMNATIONS LIÉES
AUX INFRACTIONS ET
DÉLITS ROUTIERS



Grâce à ces 6 actions et une volonté gouvernementale forte en matière de sécurité routière, il est possible d'inverser la tendance de la hausse de la mortalité routière lors du prochain quinquennat.

GÉNÉRALISER L'ÉTHYLOTEST ANTI-DÉMARRAGE DANS TOUS LES VÉHICULES

Un tiers des accidents mortels implique un conducteur en état d'ébriété. Un taux inchangé depuis plusieurs années qui démontre les limites des mesures mises en place pour lutter contre ce fléau. L'éthylotest anti-démarrage (EAD) généralisé permettrait d'éviter aux conducteurs de reprendre le volant s'ils ont bu, tout en réaffectant les forces de l'ordre vers d'autres fonctions.

- La raréfaction de disponibilité des forces de l'ordre a conduit à une baisse de 14% du nombre de dépistages de l'alcoolémie au volant entre 2008 et 2015.
- Depuis le 1^{er} septembre 2015, l'éthylotest anti-démarrage (EAD) est devenu obligatoire dans tous les autocars grâce à un réseau de 4 fabricants certifiés et de 750 installateurs agréés partout en France. Ce dispositif participe à la sécurité et au climat de confiance entre conducteurs et usagers. Un exemple qui montre que la généralisation est possible.
- Les constructeurs automobiles proposent de nombreuses aides à la conduite de série pour respecter les limitations de vitesse ou détecter la somnolence. Pourquoi ne pas les étendre aux EAD.

NOTRE DEMANDE

Imposer l'EAD de série et d'usage obligatoire dans tous les nouveaux véhicules, à l'image de ce qui a été fait pour les autocars, serait la solution la plus efficace pour éviter aux conducteurs alcoolisés de reprendre le volant. En effet, sans un déploiement massif des forces de l'ordre, il est impossible de lutter efficacement contre l'alcool au volant.

IMPOSER LE DROIT À LA DÉCONNEXION POUR LES SALARIÉS LORS DE LEURS TRAJETS PROFESSIONNELS

Chaque année, les accidents de trajets et de missions professionnels restent la première cause d'accidents mortels au travail : environ 400 tués sur les routes selon la Cnamts. Un phénomène amplifié par l'usage du smartphone.

- Les conducteurs prennent des risques lorsqu'ils sont en mission professionnelle : plus de 80% téléphonent en conduisant, plus de la moitié (53,8%) lisent leurs SMS et plus d'un tiers (34,2%) envoient des SMS¹.
- 69 % des salariés interrogés ont déjà appelé ou répondu à l'appel d'un client, collègue, prestataire... tout en conduisant².
- Le droit à la déconnexion des salariés lors de leurs trajets professionnels imposerait aux entreprises d'établir un protocole, une convention ou un système pour gérer les appels téléphoniques.

NOTRE DEMANDE

L'association Prévention Routière demande que soit légiféré le droit à la déconnexion des salariés lors de leurs trajets professionnels. Notre association avait déjà milité pour cette loi lors des discussions sur la loi travail El Khomri en 2016, en soutenant l'amendement porté par Karine Berger (KBE 00001).

¹ Etude de l'association Prévention Routière et l'ASFA - 2012

² IFOP pour la Sécurité routière - 2016

ANTICIPER LES NOUVEAUX RISQUES ROUTIERS LIÉS À L'ARRIVÉE DES VOITURES AUTONOMES

Le débat sur la voiture autonome est monopolisé par les constructeurs et se focalise sur des aspects techniques faisant fi des comportements humains et des questions sur la mobilité de demain. Selon notre association, il convient que le gouvernement et les parlementaires s'emparent d'urgence de ce sujet et ouvrent des discussions pour étudier les conséquences sociologiques et comportementales de cette nouvelle configuration du partage de la route. Une commission européenne travaille actuellement sur une loi pour les robots dont la voiture autonome fait partie.

- Seuls 40% des Français pensent que la voiture autonome est synonyme de la fin des erreurs humaines sur les routes³.
- 57% des Français associent la voiture autonome à un manque de fiabilité technologique⁴.

NOTRE DEMANDE

Notre association souhaite que le débat public sur le sujet s'ouvre en France et qu'il mobilise les élus sur les conséquences de l'arrivée puis de la généralisation des robots-voitures, en lien étroit avec l'ensemble des experts de la question.

ATTEINDRE L'OBJECTIF « ZÉRO ENFANT TUÉ SUR NOS ROUTES »

En France, toutes les 2 heures, un enfant est victime d'un accident de la route. Un bilan inacceptable pour notre association qui veut faire de la sécurité des enfants une priorité nationale d'autant que, dans de nombreux pays européens, l'accidentalité est 2 à 4 fois moindre. Cinq propositions concrètes, faciles à mettre en œuvre, répondent aux principaux constats de l'accidentologie des enfants : sécuriser leurs déplacements en voiture et à pied.

- Un taux de TVA à 5,5% pour les sièges auto contre 20% aujourd'hui.
- La généralisation des systèmes anticollision piétons sur l'ensemble des véhicules.
- La généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h à l'ensemble des zones de vie de l'enfant : écoles, gymnases, conservatoires, parcs et jardins publics, lotissements...
- L'aménagement sécurisé de tous les passages piétons : ligne d'arrêt 5 mètres avant le passage.
- L'obligation d'inclure des bandes réfléchissantes sur l'ensemble des cartables et sacs à dos scolaires.

NOTRE DEMANDE

Ces mesures et les informations associées sont disponibles dans le livre blanc « zéro enfant tué sur nos routes » : www.livreblanc.preventionroutiere.asso.fr que nous avons publié fin 2016. Notre association revendique l'objectif « zéro enfant tué sur nos routes » avec cinq mesures concrètes et pour lesquelles il est encore possible d'agir.

³ Sondage Odoxa – voiture autonome - 2015

⁴ TNS – Les Français et l'automobile – 2016

INTENSIFIER LES ACTIONS DE PRÉVENTION SUR LE TERRAIN ET SUR TOUT LE TERRITOIRE EN SOUTENANT LES ASSOCIATIONS

Le désengagement des forces de l'ordre appelées à couvrir d'autres missions, associé à la forte baisse des subventions des collectivités territoriales mettent en danger nombre d'interventions, et ce principalement dans les départements ruraux qui payent pourtant un lourd tribut à la mortalité routière.

- Dix départements affichent des taux de mortalité supérieurs à 100 tués par million d'habitants (Lozère, Alpes-de-Haute-Provence, Aveyron, Haute-Marne, Haute-Corse, Tarn-et-Garonne, Haute-Loire, Loir-et-Cher, Yonne), alors que dix autres départements (Haut-Rhin, Nord, Yvelines, Rhône, Essonne, Seine-Saint-Denis, Val-d'Oise, Val-de-Marne, Paris, Hauts-de-Seine) sont à moins de 35 tués par million d'habitants⁵.
- Proportionnellement à leur population, dans les 10 départements les plus exposés, le risque d'être tué sur la route est 2 fois supérieur à la moyenne nationale⁶.

NOTRE DEMANDE

Pour l'association Prévention Routière, il est important d'amplifier les moyens financiers et humains mis à la disposition des associations afin de renforcer les actions de prévention sur le terrain partout en France et plus particulièrement dans les zones les plus touchées par les accidents de la route. En effet, les actions de proximité (au plus près des problématiques personnelles et locales) sont souvent plus efficaces en termes d'éducation.

INSTAURER UN VOLET PRÉVENTIF FACE À L'AUTOMATISATION DES CONDAMNATIONS LIÉES AUX INFRACTIONS ET DÉLITS

La loi justice XXIème siècle instaure les « amendes forfaitaires délictuelles » pour les cas de récidive de défaut de permis et de défaut d'assurance. Parallèlement, 7 nouvelles infractions sont ouvertes à la vidéo-verbalisation, créant ainsi une distance accrue entre le contrevenant et la sanction, sans aucune place pour la prévention.

L'automatisation des sanctions et la dépenalisation des infractions routières enlèvent tout dialogue, toute explication et au final amenuisent l'aspect éducatif de la sanction.

NOTRE DEMANDE

Face à ce constat, l'association souhaite favoriser l'application de mesures préventives dans le cadre de condamnations liées aux délits et infractions routières. Ainsi, l'introduction d'une dimension pédagogique et préventive dans la sanction, via l'obligation de suivre des formations à la sécurité routière, permettrait de fournir des explications qui donnent du sens à la règle.

⁵ Bilan ONISR 2015

⁶ Bilan ONISR 2015