



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

accidents

Question au Gouvernement n° 1843

Texte de la question

M. le président. La parole est à M. Armand Jung.

M. Armand Jung. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le ministre, les premiers chiffres dont nous disposons pour l'année 1999 semblent indiquer un léger mieux concernant les accidents de la route, tant en ce qui concerne le nombre des blessés que des tués. Ces premiers éléments encourageants sont assurément à mettre au crédit de votre loi du 18 juin 1999, instaurant notamment un délit de très grande vitesse. (Murmures sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.)

Toutefois, vous aviez indiqué à la représentation nationale que votre objectif était de diviser par deux le nombre de morts en cinq ans. J'avais dit, à l'époque, avec quelques-uns de mes collègues, que si votre texte était courageux, et il l'était à bien des égards, je doutais qu'il puisse inverser de manière aussi rapide et durable la courbe des accidents mortels de la route.

Une première analyse plus fine des chiffres de 1999 fait apparaître des variations notables selon les régions et selon le mode de déplacement. C'est ainsi qu'en Alsace, le nombre de tués reste identique à celui de 1998. Et l'augmentation du nombre de blessés graves et de tués semble se reporter sur les usagers les plus vulnérables de la voie publique, à savoir les piétons et les deux-roues.

Récemment, le Gouvernement a été saisi de propositions plus radicales en matière de sécurité routière, touchant à la conception même de la motorisation des voitures. Quel est votre point de vue à ce sujet ?

Par ailleurs, ne pensez-vous pas que l'évolution de l'accidentologie routière sonne la fin d'une certaine méthode, que je qualifierai de méthode douce, qui, si elle présente quelques mérites, montre aujourd'hui cruellement ses limites ?

Après l'instauration d'un délit de grande vitesse, de plus en plus de voix s'élèvent dans le pays pour réclamer des mesures plus radicales en matière de sécurité routière.

Comment pensez-vous atteindre monsieur le ministre, notre objectif commun, qui est de diviser par deux en cinq ans le nombre de tués ? (Applaudissements sur quelques bancs du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, environ quatre cents vies ont été sauvées en 1999, ce qui prouve que les mesures prises par le Gouvernement commencent à porter leurs fruits, et surtout qu'il n'y a pas de fatalité dans ce domaine.

Nous avons mis en place pour l'an 2000 un programme de suppression ou de protection des obstacles latéraux sur le bord des routes nationales, et nous incitons à leur généralisation sur toutes les routes. En outre, commence l'installation de nouveaux dispositifs de sécurité destinés à remplacer les anciennes glissières, dangereuses pour les motards.

En ce qui concerne les véhicules, des progrès ont été obtenus, mais il faut savoir qu'en ce domaine toute réglementation relève du niveau européen. La France s'est prononcée, voilà plusieurs années, pour une limitation de la vitesse des véhicules au moment de leur construction. Dans le même esprit, elle a engagé l'an dernier des démarches pour obtenir des instances internationales, à Genève, la définition d'un limiteur de

vitesse-avertisseur pour les voitures particulières. Mais pour obtenir une telle limitation au niveau européen, il faudra, dans un premier temps, parvenir à une harmonisation des vitesses maximales autorisées sur les routes européennes. Nous y travaillons.

Tout cela ne doit pas nous faire oublier que, dans la plupart des cas, le comportement des conducteurs est en cause. Il faut donc trouver un équilibre entre prévention et sanction.

Voyons d'abord la prévention. Je ne reviens pas sur l'attestation scolaire de sécurité routière ni sur le brevet de sécurité routière exigé pour la conduite des cyclomoteurs, qui sont mis en place en collaboration avec l'éducation nationale. En revanche, je tiens à souligner l'importance des rendez-vous d'évaluation des conducteurs un an ou dix ans après l'obtention du permis. Parallèlement, en liaison avec M. Chevènement, ministre de l'intérieur, nous travaillons à améliorer l'efficacité de l'examen du permis de conduire.

Cela dit, toute prévention ne s'accompagnant pas de sanctions en cas de non-respect des règles resterait inopérante. Les ministères de l'intérieur et de la défense ont notablement renforcé et modernisé les moyens de contrôle. Les préfets viennent de recevoir des instructions pour mettre en place des plans départementaux de contrôle visant, à partir de l'expérience locale, à mieux organiser et à mieux coordonner, avec les procureurs de la République, les contrôles routiers.

Enfin, la sécurité routière ayant été désignée comme grande cause nationale en l'an 2000, nous devrions progresser, grâce à des campagnes de communication, vers l'objectif que vous avez rappelé, de réduire de moitié d'ici à cinq ans le nombre de tués sur les routes de France. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et sur quelques bancs du groupe socialiste.)

Données clés

Auteur : [M. Armand Jung](#)

Circonscription : Bas-Rhin (1^{re} circonscription) - Socialiste

Type de question : Question au Gouvernement

Numéro de la question : 1843

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 9 février 2000, page 792

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 9 février 2000