



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Sécurité routière

Question écrite n° 1722

Texte de la question

M. Yves Daniel appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur la mortalité routière des enfants. Chaque jour en France 12 enfants sont victimes de la route et ce bilan reste inchangé depuis 10 ans. Face à cette situation difficilement acceptable, l'association Prévention routière a publié un livre blanc présentant en détail cinq revendications pour réduire la mortalité routière de cette tranche d'âge : abaisser le taux de TVA appliqué aux sièges auto de 20 % à 5,5 %, généraliser des systèmes anticollision piétons sur l'ensemble des véhicules, généraliser la limitation de vitesse à 30 km/h dans l'ensemble des zones de vie des enfants - écoles, gymnases, conservatoires, parcs et jardins publics, lotissements... - prévoir un aménagement sécurisé de tous les passages piétons, rendre obligatoire l'inclusion des bandes réfléchissantes sur l'ensemble des cartables et sacs à dos scolaires. Partageant pleinement ces propositions et au vu de l'enjeu majeur que représente la sécurité des plus jeunes, il lui demande sa position sur celles-ci.

Texte de la réponse

Le ministère de l'intérieur est favorable à la mise en place de systèmes anticollision piéton sur tous les véhicules neufs. Plus généralement, l'amélioration de la sécurité des véhicules est une source importante de gain pour la sécurité routière, d'autant plus si les équipements de sécurité sont rendus obligatoires pour tous les véhicules neufs. La réglementation sur les équipements des véhicules est établie au niveau européen par le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen concernant les prescriptions pour l'homologation relative à la sécurité générale des véhicules à moteurs. La France apporte son concours actif aux réflexions conduites par la Commission européenne ; celle-ci devrait prochainement se positionner pour rendre obligatoires certains équipements. Concernant la vitesse en agglomération, la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a créé un nouvel article L. 2213-1-1 dans le code général des collectivités territoriales, qui permet au maire « de fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement. ». Le maire peut donc, si nécessaire, abaisser la vitesse à 30 km/h sur tout ou partie des voies en agglomération de sa commune. Le comité interministériel de sécurité routière du 9 janvier 2018 a décidé plusieurs mesures en faveur de la sécurité des piétons. Ainsi, depuis le 18 décembre 2018, le conducteur qui refuse de céder le passage à un piéton qui traverse ou manifeste son intention de traverser s'expose à une amende forfaitaire de 135 euros assortie d'un retrait de 6 points du permis de conduire et d'une suspension de permis d'une durée de 3 ans ou plus. Concernant l'aménagement des abords des passages piétons, il est prévu de repenser leur aménagement, d'une part, en supprimant les emplacements de stationnement dans les 5 mètres en amont des passages piétons, et d'autre part, en donnant la possibilité aux maires d'aménager une ligne d'effet en amont des passages piétons. Cette dernière mesure est entrée en vigueur le 9 janvier 2019. Les maires ont désormais la possibilité d'aménager un espace de sécurité devant les passages pour piétons, matérialisé par un marquage au sol représentant des traits discontinus, identique à celui qui est déjà matérialisé en amont de certains feux de signalisation et passages piétons protégés par ces feux. C'est devant cette ligne que les véhicules doivent

s'arrêter pour laisser traverser les piétons. En cas de non-respect de cette ligne, le conducteur s'expose à une amende forfaitaire de 35 euros. Enfin, il est prévu de favoriser les déplacements en sécurité des enfants, qu'ils soient piétons ou à vélo, en encourageant le développement des démarches de type pédibus ou vélobus, qui permettent d'accompagner les enfants sur le chemin de l'école, par la mise en place d'itinéraires dédiés et encadrés. L'abaissement du taux de la taxe sur la valeur ajoutée sur certains équipements de sécurité, par exemple les sièges auto ou les casques moto, n'est pas envisagé car les freins à l'acquisition et à l'utilisation des équipements de sécurité reposent dans les faits sur des ressorts psychologiques plutôt que pécuniers. Concernant la visibilité des enfants, il existe de nombreuses initiatives locales. Ainsi, plusieurs conseils départementaux distribuent des gilets de haute visibilité aux enfants qui utilisent les transports scolaires et demandent le port de cet équipement lors des montées et descentes du car scolaire. La pose de bandes réfléchissantes sur les cartables et sacs à dos scolaires est une possibilité laissée à l'initiative des fabricants. Enfin, l'éducation à la sécurité routière, à l'école et au collège, est un moyen efficace pour informer les plus jeunes sur les bons comportements et les règles de sécurité élémentaires. Cette éducation, dispensée de façon transversale au sein des programmes des classes du primaire et du secondaire est validée par des attestations spécifiques, à savoir l'attestation de première éducation routière à l'école primaire et les attestations de sécurité routière de premier et de second niveau (ASSR1 et ASSR2) respectivement en classe de 5ème et de 3ème.

Données clés

Auteur : [M. Yves Daniel](#)

Circonscription : Loire-Atlantique (6^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1722

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : [Intérieur](#)

Ministère attributaire : [Intérieur](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [3 octobre 2017](#), page 4669

Réponse publiée au JO le : [5 mars 2019](#), page 2157