

1. Les radars n'ont jamais été aussi nombreux et perfectionnés. Pourtant, la mortalité routière est en hausse pour la troisième année consécutive, une première depuis 1972.

Êtes-vous prêt à stopper l'investissement manifestement inutile dans de nouveaux radars, voire à supprimer tout ou partie de ces appareils répressifs déjà existants ?

2. De nouvelles techniques de verbalisation en masse - renforcement de la vidéo verbalisation à distance, recours à la privatisation pour les voitures-radars – viennent d'être mises en place par le gouvernement sortant.

Considérez-vous qu'il faille mettre fin à ces nouvelles mesures répressives ?

3. Alors qu'une tendance générale de baisse des vitesses se manifeste ces dernières années, avec des tentatives successives d'abaissement depuis 2012, les chiffres de la Sécurité Routière démontrent pourtant l'absence de lien entre vitesse et mortalité. En 2012, la vitesse moyenne a ainsi augmenté en France, alors que le nombre de tués sur la route a diminué de presque 8 %. C'était déjà le cas entre 1998 et 2002. Et, plus récemment, les expériences d'abaissement de la vitesse en ont de nouveau apporté la preuve, avec par exemple 33 accidents sur la rocade de Rennes à 70 km/h, contre 28 l'année précédente à 90 km/h, ou 7 morts en 2014 sur le périphérique parisien à 70 km/h, contre 4 l'année précédente, le chiffre le plus élevé depuis 9 ans.

Êtes-vous prêt à renoncer définitivement au projet d'abaissement de la vitesse à 80 km/h sur les routes nationales et départementales ?

4. L'Union Européenne souhaite généraliser la présence de "boîtes noires" dans les véhicules qui vont enregistrer des dizaines d'indicateurs, en particulier les trajets et la conduite des usagers de la route. Outre le caractère liberticide de ce projet, celui-ci ouvre également la voie à un contrôle permanent à distance des conducteurs.

Considérez-vous ces dispositions comme une atteinte à nos libertés publiques, et êtes-vous prêt à vous y opposer ?

5. Pendant que l'Etat investit chaque année dans la répression, l'état du réseau routier ne cesse de se dégrader faute de budgets d'entretien et d'aménagement : le budget consacré à l'entretien des routes par l'Etat a diminué d'un quart entre 2009 et 2016 (de 424 à 324 millions d'euros), alors même que le facteur infrastructure est présent dans 40 % des accidents mortels.

Êtes-vous d'accord pour affirmer que l'entretien et l'amélioration du réseau routier doivent redevenir une priorité, en vous engageant notamment à réaffecter les sommes jusqu'ici allouées aux radars à l'entretien du réseau ?

6. Dans 37 % des accidents graves, les causes de l'accident ne sont pas identifiées.

Afin de mieux comprendre et prévenir les accidents de la route, êtes-vous favorable à la réactivation du programme "Enquêtes comprendre pour agir" (enquêtes systématiques menées par un réseau d'experts, permettant de déterminer les causes exactes d'un accident) ?

7. Les conducteurs sont actuellement les boucs-émissaires de mesures prises à l'échelle nationale afin de réduire la pollution atmosphérique pour un résultat médiocre. Par exemple, la circulation alternée a eu un effet quasi-nul sur les émissions de polluants en décembre 2016 d'après AirParif. Le chauffage domestique, l'activité industrielle ou encore l'agriculture polluent pourtant plus que le transport routier, alors qu'en parallèle, des solutions se développent pour réduire l'émission des polluants liée à la voiture (système de freinage par induction, aspirateur à particules liées au freinage...).

Soutenez-vous la mise en place d'une politique encourageant les solutions innovantes pour réduire la pollution, plutôt que des mesures punitives, qui pénalisent de nombreux Français sans avoir fait la preuve de leur efficacité ?

8. L'État français a encouragé pendant des décennies les constructeurs et usagers de la route à produire et acheter des véhicules diesel avant d'opérer une brusque machine arrière ces derniers mois pour en sanctionner les propriétaires.

Que proposez-vous pour sortir de l'impasse dans laquelle se trouvent les propriétaires de véhicules diesel face à ces nouvelles mesures punitives (interdiction de circuler dans certaines villes, baisse de la valeur de leur véhicule...) ?

9. Depuis 2003, les gouvernements successifs ont fait passer au second plan des solutions ayant fait leurs preuves durant les décennies précédentes en matière de réduction de la mortalité - prévention, formation, contrôles ciblés, soutien à l'innovation pour les véhicules, amélioration du réseau routier... - au profit d'une politique purement répressive, déshumanisée et brutale.

Quelle vision de la sécurité routière défendez-vous ?

Enjeux de sécurité routière :

Nous considérons que le capitalisme pousse à une gestion des infractions et des délits uniquement par la répression d'Etat, au détriment de la prévention et de l'auto-régulation par les usagers eux-mêmes.

Concernant la prévention routière, nous pensons que cette dernière n'est pas assez développée et qu'elle devrait être une priorité dès le plus jeune âge. Nous pensons que l'ensemble de l'apprentissage de la conduite et du passage du permis devrait être pris en charge pendant la scolarité, par l'Education Nationale ou par un service public. Cela permettrait l'égalité d'accès et la qualité de la formation pour tout jeune hors préoccupation marchande. Cela permettrait une baisse du coût d'acquisition du permis.

La sécurité routière ne dépend pas uniquement des comportements individuels. Il est particulièrement important de remettre en cause les logiques en cours comme la priorité aux transports routiers et la cohabitation des poids lourds avec les automobiles par le développement des transports en commun, le ferroutage, et autres modes de transports collectifs.

De même l'équipement des automobiles en matière de sécurité (air bag, contrôle préalable du taux d'alcoolémie du conducteur,...) ne devrait pas dépendre d'options onéreuses mais être automatiquement intégré à tout véhicule proposé à la vente. De la même façon nous sommes pour que les constructeurs automobiles intègrent les limitations des vitesses dès la conception de leurs modèles. Évidemment nous sommes contre l'usage du portable au volant et pour la mise en place d'un contrôle technique périodique pour les deux-roues.

Voilà où nous en sommes de notre réflexion sur la prévention routière qui devra être développée avec des associations spécialistes de cette question.