



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

radars

Question orale n° 1549

Texte de la question

Alors qu'il souscrit totalement à l'engagement du Gouvernement d'enrayer la hausse du nombre de tués sur les routes tant au niveau national que départemental pour l'Alsace et le Haut-Rhin, M. Francis Hillmeyer alerte M. le secrétaire d'État, auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget et des comptes publics sur les interrogations et les inquiétudes des citoyens concernant le bien-fondé et les conséquences des mesures de renforcement de l'arsenal des radars prévues dans le projet de loi de finances pour 2017 (364 nouveaux appareils commandés). Il souhaiterait par conséquent savoir si l'efficacité de la politique du tout-radars a été évaluée, ainsi que ses conséquences sociales sur l'emploi des conducteurs. Car, si l'État attend beaucoup des radars en 2017- et notamment des recettes en hausse pour renflouer ses caisses - s'agit-il réellement de la meilleure méthode pour lutter contre la mortalité routière.

Texte de la réponse

EFFICACITÉ DES CONTRÔLES PAR RADARS

Mme la présidente. La parole est à M. Francis Hillmeyer, pour exposer sa question, n° 1549, relative à l'efficacité des contrôles par radars.

M. Francis Hillmeyer. Madame la secrétaire d'État chargée du numérique et de l'innovation, chaque Française, chaque Français, nos concitoyens dans leur ensemble, souscrivent totalement à l'engagement du Gouvernement d'enrayer la hausse du nombre de tués sur les routes tant au niveau national que départemental.

Toutefois, vous le savez, une interrogation légitime vient à l'esprit des conductrices et conducteurs : 364 nouveaux radars vont être implantés sur les routes françaises. Ces radars vont-ils vraiment, par leur emplacement, aider à la baisse des accidents mortels, ou simplement renflouer les caisses de l'État, cruellement déficitaires ?

L'efficacité de la politique du tout-radar a-t-elle été évaluée, ainsi que ses conséquences sociales sur l'emploi des conducteurs, qui se voient privés de leur outil de travail – la voiture – du fait de quelques infractions souvent mineures, avec des dépassements de 6 à 7 kilomètres/heure de la vitesse maximale autorisée ?

Je souhaiterais, par conséquent, savoir si l'État attend beaucoup de ces radars en 2017. S'agit-il réellement de la meilleure façon de lutter contre la mortalité routière ? N'est-ce pas le choix de la facilité au détriment de l'efficacité ? N'y a-t-il pas un meilleur usage de cette dépense pour éviter des accidents mortels ?

Par ailleurs, et c'est une autre forme de discrimination, les plus touchés sont à nouveau les travailleurs ; les plus nantis circulent à l'arrière du véhicule, leur chauffeur étant celui qui prend tous les risques.

Chez moi, en Alsace, dans le Haut-Rhin, des centaines de courriers circulent, adressés aux élus, contre cette

méthode de l'argent facile. Tous ces conducteurs ne sont pas des délinquants de la route, ils sont tous conscients des dangers d'une circulation à vive allure. Dès lors, madame la secrétaire d'État, le Gouvernement va-t-il réellement procéder à l'installation de ces nouveaux outils considérés comme un matraquage fiscal supplémentaire, sachant que la totalité des recettes n'est pas affectée à l'amélioration des infrastructures, mais au remboursement de la dette ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée du numérique et de l'innovation.

Mme Axelle Lemaire, *secrétaire d'État chargée du numérique et de l'innovation*. Monsieur le député, chaque année, la violence routière tue plus de 3 000 de nos concitoyens – 3 461 en 2015 –, en blesse gravement plus de 26 000 – 26 595 en 2015 –, coûte 3,3 milliards d'euros au budget de l'État et cause à la société française un préjudice évalué à plus de 32 milliards d'euros.

La réponse à ce phénomène n'est pas facile. Mais depuis janvier 2015, sous l'impulsion du ministère de l'intérieur, le Gouvernement a pris un nombre significatif de mesures courageuses, tant en matière de prévention que de contrôle et de sanction, à travers un plan de mobilisation en faveur de la sécurité routière et la réunion du comité interministériel de la sécurité routière.

Sur l'ensemble des mesures annoncées, vingt-six, décidées en janvier 2015, sont en œuvre aujourd'hui et commencent à produire leurs effets, comme l'abaissement du seuil de consommation d'alcool pour les conducteurs novices ou l'interdiction au volant du port à l'oreille de tout dispositif émettant du son.

La vitesse excessive ou inadaptée constitue la première cause d'accident. En 2015, une vitesse excessive était présente dans 32 % des accidents, ce taux atteignant plus de 45 % chez les 18-24 ans ; sur les 23,5 millions de contraventions relevées en 2015, les infractions à la vitesse relevées par les contrôles traditionnels et par les radars représentent encore 57,8 % du total avec plus de 13 millions d'infractions, en hausse de plus de 6 % par rapport à l'année précédente ; sur les 12,5 millions de points de permis de conduire retirés en 2015, plus de 60 % l'ont été en raison d'une infraction aux limitations de vitesse.

Toutes les études montrent que le dispositif de contrôle par les radars a largement contribué à la baisse de l'accidentalité depuis 2002. Ainsi, près des trois quarts de la baisse de la mortalité constatée entre 2003 et 2010 peuvent être attribués au déploiement des radars. Par ailleurs, les études réalisées sur les radars déployés montrent que la présence d'un radar fait baisser de 66 % les accidents mortels à proximité de celui-ci.

Aussi la stratégie de déploiement des radars sera poursuivie en 2017 et dans les prochaines années avec pour objectif de cibler les équipements vers les lieux les plus accidentogènes, en lien avec les préfets, de moderniser le parc existant en le portant à 4 700 équipements d'ici à 2018, et de développer de nouveaux dispositifs selon une logique de dissuasion et de contrôle aléatoire.

Pour autant, cette stratégie radars est complétée par un grand nombre de mesures qui visent à réprimer les autres comportements responsables des accidents de la route : lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de produits stupéfiants, lutte contre la conduite sans assurance de son automobile. Les volets de répression sont enfin à mettre en regard des mesures visant à accroître la prévention, indispensables pour améliorer la sécurité de nos concitoyens sur la route. Il serait difficilement légitime de s'opposer à de tels objectifs, monsieur le député.

Mme la présidente. La parole est à M. Francis Hillmeyer.

M. Francis Hillmeyer. Je vous remercie, madame la secrétaire d'État, pour les statistiques que vous avez présentées. Reste le sujet des très petits dépassements de vitesse qui entraînent néanmoins le retrait de points et pénalisent les personnes qui travaillent avec leur véhicule et sont de ce fait très souvent sur la route. Il existait par le passé un permis blanc accordé par les préfets lorsque ceux-ci considéraient que le conducteur verbalisé n'était pas un criminel de la route. Or ce dispositif n'existe plus. Et nous assistons à une augmentation du

nombre de conducteurs sans permis car sans permis, ils perdent leur emploi. Comptez-vous prendre des mesures pour ces personnes qui se mettent en danger et mettent la vie des autres en danger ? Vous savez comme moi ce que signifie en termes d'assurance le fait de conduire sans permis.

Données clés

Auteur : [M. Francis Hillmeyer](#)

Circonscription : Haut-Rhin (6^e circonscription) - Union des démocrates et indépendants

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1549

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Budget et comptes publics

Ministère attributaire : Intérieur

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [22 novembre 2016](#)

Réponse publiée au JO le : [30 novembre 2016](#), page 8012

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [22 novembre 2016](#)