



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Impact de la politique répressive sur la sécurité routière

Question écrite n° 24462

Texte de la question

M. Alain Bruneel interroge M. le ministre de l'intérieur sur le rôle des radars dans la politique de sécurité routière. L'approche sécuritaire et notamment le déploiement massif de radars semblent n'avoir qu'un effet relatif sur l'amélioration de la sécurité des conducteurs. En effet, la France possède un taux de mortalité routière largement supérieur à certains pays comme le Danemark ou la Suède qui comptent pourtant moins de radars et s'orientent vers une politique moins répressive. Les données de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONIR) permettent d'ailleurs de constater que les années possédant les taux de disponibilité des radars les plus bas correspondent à celles ayant également la mortalité routière la plus basse. Il fait également remarquer que selon ce même observatoire, la part des accidents impliquant au moins un facteur « infrastructure » est de 26 %, soit plus d'un quart des accidents. Pourtant, seulement 8 % des recettes issues des PV des radars sont affectés directement à l'entretien ou au développement de l'infrastructure routière. Il l'interroge sur ces questions et lui demande s'il compte rompre avec une approche uniquement sécuritaire de la sécurité routière.

Texte de la réponse

La France représente le carrefour de plusieurs routes nord-sud et est-ouest du continent européen, ce qui ne l'empêche pas de présenter des chiffres de la mortalité sur les routes de France en 2018 et plus encore en 2019 qui sont à nouveau à la baisse. L'année 2019 a été l'année la moins meurtrière de l'histoire de la sécurité routière avec 9 décès en moins par rapport au plus bas enregistré l'année précédente, qui aurait déjà dû être l'année la moins meurtrière sans les deux vagues de vandalisme que le parc des radars a subi en 2018 dès janvier, à la suite de l'annonce de la mesure de la baisse de la vitesse à 80km/h sur les axes les plus accidentogènes et ensuite dès la mi-novembre 2018 en marge des mouvements sociaux. Ces baisses successives de la mortalité routière sont incontestablement imputables à la mise en oeuvre des mesures décidées lors du comité interministériel de sécurité routière (CISR) de janvier 2018 et notamment à la réduction de la vitesse limite autorisée à 80 Km/h sur les axes routiers les plus accidentogènes. Il importe de rappeler que contrairement à ce qui est régulièrement écrit ou déclaré, il n'y a pas de déploiement "massif" de radars. Les déploiements actuels de radars viennent, dans leur grande majorité, soit remplacer des radars détruits, soit moderniser des radars déjà posés. Le chiffre maximal de 4 700 radars, fixé lors du CISR de 2015 n'est d'ailleurs toujours pas atteint. Seuls 4 219 radars sont actuellement déployés au 1er mars 2021. Il est indiqué que seulement 8 % des recettes issues des PV des radars sont affectées directement à l'entretien et au développement de l'infrastructure routière. Ces données sont inexacts. En 2019, ce sont 351 M€ sur les 760 M€ de recettes issues du contrôle automatisé qui ont été confiés aux collectivités territoriales et à l'agence de financement des infrastructures de transport de France pour agir sur le réseau routier, soit 46,2 % des recettes. Le solde des recettes a permis de mettre en œuvre le système de contrôle automatisé, de moderniser les structures accueillant les blessés de la route et enfin de contribuer au désendettement de l'Etat à hauteur de 100 M€. Ces données sont retracées dans le rapport annuel relatif à l'utilisation par l'agence de financement des infrastructures de transport de France et par les collectivités territoriales des recettes issues du compte

d'affectation spéciale "contrôle de la circulation et du stationnement routiers"*, rapport qui permet de démontrer que près de 87 % des recettes issues du contrôle automatisé sont affectées directement à la mission de lutte contre l'insécurité routière ou à ses conséquences. *<https://www.budget.gouv.fr/documentation/documents-budgetaires/exercice-2021/le-projet-de-loi-de-finances-et-les-documents-annexes-pour-2021>

Données clés

Auteur : [M. Alain Bruneel](#)

Circonscription : Nord (16^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 24462

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : [Intérieur](#)

Ministère attributaire : [Intérieur](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [12 novembre 2019](#), page 9886

Réponse publiée au JO le : [6 avril 2021](#), page 3052