

Mesdames et Messieurs les membres de la Ligue des conducteurs,

Chers concitoyens de la 8ème circonscription de l'Hérault,

Vous m'avez interpellé par mail sur le fléchage des dépenses à destination des radars automatiques dans le Projet de loi de finances pour 2020, et je vous en remercie. Afin d'éclairer ma position sur ce sujet, je me dois de rappeler plusieurs faits.

En 2018, les recettes générées par les radars automatiques se sont élevées à environ 864 millions d'euros, en baisse de 160 millions d'euros, notamment du fait des nombreuses destructions de radars intervenues à la fin de l'année. Si l'État est souvent critiqué pour verser au budget général une part des recettes des amendes infligées à l'aide des radars automatiques, il convient de rappeler que près de 80 % de ces recettes sont consacrées à la lutte contre l'insécurité, à commencer par la modernisation du réseau routier (à hauteur de 243 millions d'euros). Bien entendu, il est légitime d'interroger le fait qu'il n'y ait pas de fléchage intégral de ces recettes vers la sécurité routière, ce que je suis prêt à faire. Toutefois, il faut aussi rappeler que l'effort financier produit par l'État en faveur de la sécurité routière (environ 3,7 milliards d'euros par an) est bien plus important que les recettes générées par les radars automatiques et surtout, qu'il augmente bien plus vite que le produit de ces recettes. La part des radars est donc largement minoritaire dans les dépenses liées à la sécurité routière. Du point de vue budgétaire, la sécurité des citoyens est donc une priorité pour le Gouvernement, ce à quoi je me montrerai toujours attentif.

Ensuite, l'efficacité des radars en matière de prévention et de sécurité routière est une donnée complexe qui ne peut pas s'appréhender en comparant uniquement le nombre de tués sur la route sur deux années et un seul mois (celui de décembre, dans le cas que vous donnez). Si l'on prend par exemple le nombre de morts sur le mois de juillet 2019 (à un moment où le taux d'indisponibilité des radars était encore très élevé), ce dernier s'établissait à 5283, soit une augmentation de 4,4 % par rapport à 2018 le même mois. L'augmentation du nombre de blessés est similaire, avec 6759 personnes en juillet 2019, soit + 3,5 %. De plus, certains départements sont plus accidentogènes que d'autres, avec des taux de disponibilité des radars automatiques extrêmement variés sur l'année passée. Bien sûr, les radars ne sont pas la seule solution en matière de sécurité routière. Toutefois, leur installation depuis 2003 a non seulement fait diminuer le nombre de blessés (- 7,3 %), mais elle a également permis de faire baisser la vitesse, notamment sur les axes les plus dangereux, en sachant que cette dernière reste responsable de près du tiers des accidents mortels sur les routes françaises. Là encore, l'évaluation est importante, notamment pour optimiser la géographie des radars automatiques (gérée conjointement par le préfet et la Délégation de la sécurité routière), et je suis prêt à interpellier le Gouvernement sur ce sujet.

Enfin, l'évolution positive de la mortalité (- 18,6 % entre 2010 et 2018) et le fait que l'année 2018 prise dans son ensemble soit la moins meurtrière jamais enregistrée sur les routes de France n'encourage pas à exclure les radars de l'écosystème de la sécurité routière. Je n'estime donc pas que la dépense prévue par le Gouvernement au PLF 2020 soit injustifiée ou disproportionnée, notamment au regard des autres types de dépenses prévues en matière de sécurité routière. Soyez en revanche assurés que je serai particulièrement attentif au déploiement des nouveaux radars-tourelles (les fameux « Mesta fusion 2 ») et aux conditions d'information des automobilistes vis-à-vis de leur présence sur les routes. Un radar doit conserver son objectif primordial : faire diminuer la vitesse et la mortalité.

En espérant avoir répondu à vos interrogations,

Très cordialement,

Nicolas Démoulin, Député de la 8<sup>ème</sup> circonscription de l'Hérault.