



Madame Nathalie TROUSSARD
Secrétaire générale de la Ligue de Défense
des conducteurs
23 avenue Jean Moulin
75014 PARIS

Chauvigny, le 3 décembre 2019

Madame la Secrétaire Générale,

ALAIN FOUCHÉ

SENATEUR DE LA VIENNE

*PRESIDENT DE LA
COMMISSION DES
AFFAIRES CULTURELLES
DU CONSEIL
DEPARTEMENTAL*

Par courrier du 25 novembre dernier, vous avez souhaité m'alerter sur la nécessité d'abandonner la politique de développement des radars et de mettre en place une véritable politique de sécurité routière.

Plus particulièrement, vous souhaitiez que les crédits de paiement alloués au programme d'entretien et de déploiement des radars dans le projet de loi de finances pour 2020 puissent être réaffectés.

Sachez que je partage pleinement votre analyse.

Si le déploiement des radars et la diminution de la vitesse autorisée ont pu largement contribuer à la réduction des accidents et donc de la mortalité, ce système a aujourd'hui atteint ses limites.

Fort de ce constat, le Royaume-Uni a, dès 2009, préféré investir massivement dans l'entretien et la réfection de ses infrastructures routières. L'État a ainsi désactivé 56 % de ses radars automatiques et stoppé l'implantation de tout nouvel équipement.

En décembre 2017, à la suite du rapport d'information de la commission des finances du Sénat sur la politique d'implantation des radars (n° 644 (2016-2017) qui mettait en exergue une politique d'implantation des radars favorisant la rentabilité plutôt que la sécurité, j'ai alerté le Ministre de l'Intérieur sur la nécessité de mettre en place une véritable politique de sécurité routière, avec des actions de prévention en matière d'alcoolisme, de consommation de stupéfiant ou encore d'endormissement au volant. Les radars devaient redevenir un outil de sécurité routière (cf. question écrite).

Je n'ai, à ce jour, malheureusement reçu aucune réponse du ministère.

Partageant votre analyse, j'ai donc déposé deux amendements au projet de loi de finances pour 2020 afin que les crédits alloués aux radars puissent être réaffectés à l'entretien des routes.

J'avais également avec mon collègue le Sénateur M. Raison déposé un amendement qui transférait les crédits de l'action 1 du programme « désendettement de l'État » vers l'action 1 du programme « contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières ».

Ces trois amendements, qui ont reçu un avis défavorable tant de la commission des finances que du Gouvernement, ont malheureusement été rejeté en séance publique le jeudi 28 novembre dernier.

Je reste évidemment pleinement mobilisé sur cette question et ne manquerai pas de saisir toutes les occasions qui me seront données de souligner la nécessité d'envisager autrement la politique de la sécurité routière, vers moins de répression et plus de prévention.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Madame la Secrétaire générale, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Alain FOUCHÉ

PJ- question écrite + amendements



Projet de loi

PLF pour 2020

(1ère lecture)

**Direction de la
séance**

SECONDE PARTIE

N° II-272 rect.

27 novembre 2019

**COMPTE SPÉCIAL - CONTRÔLE DE LA
CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT
ROUTIERS**

(n° 139 , 140)

AMENDEMENT

C	Défavorable
G	Défavorable
	Rejeté

présenté par

MM. FOUCHÉ, MENONVILLE, GUERRIAU, WATTEBLED, CHASSEING,
LAGOURGUE, Daniel LAURENT et PELLELAT, Mmes LANFRANCHI DORGAL et
GUIDEZ, M. GENEST, Mmes LASSARADE et BONFANTI-DOSSAT, M. DÉTRAIGNE,
Mme TROENDLÉ, M. JOYANDET, Mme Nathalie DELATTRE et MM. Bernard
FOURNIER, BONHOMME, BOUCHET et MAYET

Article 40 (crédits du compte spécial)

(État D)

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Structures et dispositifs de sécurité routière		190 992 680		190 992 680
Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers				
Contribution à l'équipement des	190 992 680		190 992 680	

collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières				
Désendettement de l'État				
TOTAL	190 992 680	190 992 680	190 992 680	190 992 680
SOLDE	0	0	0	0

Objet

La stratégie du "tout radars" de cette loi de finances (programme 751 "Structures et dispositifs de sécurité routière") a pour objectif de "moderniser les fonctionnalités des radars, d'augmenter le nombre de zones sécurisées par des dispositifs de radars "leurre" d'ici 2021, d'augmenter le nombre de radars autonomes déplaçables et d'optimiser l'utilisation des radars embarqués dans des véhicules banalisés en confiant leur conduite à des prestations "pour un montant de 190 992 680 euros".

Alors que de nombreux pays ont fait le choix de réduire leur dispositif de contrôle-sanction de la vitesse (Angleterre), voire même de se passer complètement des radars automatiques (Danemark) et se trouvent parmi les meilleurs pays européens en termes de sécurité routière, la France est devenue la championne des radars et axe toute sa politique sur la seule répression de la vitesse, alors que les causes d'accidents mortels sont multifactorielles (alcool, stupéfiants ou téléphone au volant...).

En effet, alors que le nombre de radars est toujours plus important sur les routes françaises, et que les mesures sont toujours plus sévères pour réprimer les excès de vitesse, le dispositif semble inefficace pour inverser la courbe de la mortalité routière. Même si les flashs et l'argent recueilli au titre des amendes routières sont en hausse constante, le nombre de tués sur les routes ne baisse plus depuis 4 ans.

Cet amendement tend par conséquent à supprimer les crédits affectés à la modernisation et au développement de nouveaux radars (190 992 680 € de l'action 1 « Dispositifs de contrôle » du programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière ») et à les réaffecter à l'équipement des collectivités territoriales pour amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routière (action unique du programme 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et la circulation routière »). Cela permettra aux collectivités de financer des aménagements des zones accidentogènes et de mieux entretenir le réseau routier secondaire.



Projet de loi

PLF pour 2020

(1ère lecture)

Direction de la
séance

SECONDE PARTIE

N° II-273 rect.

27 novembre 2019

COMPTE SPÉCIAL - CONTRÔLE DE LA
CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT
ROUTIERS

(n° 139 , 140)

AMENDEMENT

C	Défavorable
G	Défavorable
	Rejeté

présenté par

MM. FOUCHÉ, MENONVILLE, GUERRIAU, WATTEBLED, CHASSEING,
LAGOURGUE, Daniel LAURENT et PELLEVAL, Mmes LANFRANCHI DORGAL et
GUIDEZ, MM. REICHARDT et GENEST, Mmes LASSARADE et BONFANTI-DOSSAT,
M. DÉTRAIGNE, Mme TROENDLÉ, M. JOYANDET, Mme Nathalie DELATTRE et MM.
Bernard FOURNIER, BOUCHET et MAYET

Article 40 (crédits du compte spécial)

(État D)

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Structures et dispositifs de sécurité routière		100 000 000		100 000 000
Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers				
Contribution à l'équipement des collectivités	100 000 000		100 000 000	

territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières				
Désendettement de l'État				
TOTAL	100 000 000	100 000 000	100 000 000	100 000 000
SOLDE	0	0	0	0

Objet

Amendement de repli

Les Français sont de plus en plus dubitatifs au sujet des choix du Gouvernement actuel en matière de lutte contre l'insécurité routière, laquelle se traduit par un choix du « tout-radars ».

La mortalité routière est passée de plus de 180000 morts par an en 1972, à un peu plus de 80000 en 2000, pour se stabiliser en deçà des 40000 morts par an depuis 2010. Mais 2016 a encore vu le nombre de morts augmenter sur les routes, pour la troisième année de suite, ce qui est une première depuis 1972 ! La hausse est certes symbolique - moins de 1 % - mais elle montre bien que les progrès observés depuis 35 ans en matière sécurité routière ne sont évidemment pas imputables à la seule introduction des premiers radars en France, en 2002.

Ces progrès ont pu être obtenus en agissant sur plusieurs facteurs fondamentaux d'un accident qui se combinent, et éventuellement interagissent : l'infrastructure (conception et entretien), les véhicules (sécurité passive et active), les comportements des usagers (formation, communication, respect des règles), facteurs auxquels il convient d'ajouter les progrès des services de secours et de soins.

En février 2017, la Sécurité routière a demandé la mise en œuvre d'une expérimentation visant à estimer l'efficacité d'une externalisation de la gestion des voitures équipées de radars mobiles embarqués, en confiant ces véhicules à des sociétés privées. Parallèlement à cette mesure, le Gouvernement envisageait d'autoriser les forces de l'ordre à faire usage de brouilleurs pour empêcher les automobilistes d'émettre et de recevoir des informations de sécurité routière sur leurs outils d'aide à la conduite communiquant.

Les usagers de la route s'interrogent sur l'objectif réel de ces mesures d'ordre réglementaires qui ne sont par conséquent pas débattues au Parlement. Pourquoi, par exemple, ne développer que les radars pour contrôler la vitesse alors que parmi les 3.461 personnes décédées sur les routes en 2015, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière estime que 23 % d'entre elles - soit 790 personnes - ont trouvé la mort dans un accident impliquant un conducteur positif aux stupéfiants ?

Le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » a pour objectif de « moderniser les fonctionnalités des radars, d'augmenter le nombre de zones sécurisées par des dispositifs de radars « leurres » d'ici 2021, d'augmenter le nombre de radars autonomes déplaçables et d'optimiser l'utilisation des radars embarqués dans des véhicules banalisés en

confiant leur conduite à des prestataires « pour un montant de 190.992.680 euros, ce qui paraît disproportionné.

Cet amendement tend par conséquent à transférer 100 millions affectés à la modernisation et au développement de nouveaux radars (action n° 01 Dispositifs de contrôle) vers l'équipement des collectivités territoriales pour amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routière (action N° 01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières). Cela permettra aux collectivités de financer des aménagements des zones accidentogènes et de mieux entretenir le réseau routier secondaire.



Direction de la
séance

Projet de loi

PLF pour 2020

(1ère lecture)

SECONDE PARTIE

N° II-308 rect.

27 novembre 2019

COMPTE SPÉCIAL - CONTRÔLE DE LA
CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT
ROUTIERS

(n° 139 , 140)

AMENDEMENT

C	Défavorable
G	Défavorable
	Rejeté

présenté par

MM. RAISON, BAS, PERRIN, Bernard FOURNIER et JOYANDET, Mme BILLON, M. HUGONET, Mme MORHET-RICHAUD, MM. HOUPERT et GREMILLET, Mmes BONFANTI-DOSSAT et DEROCHE, MM. PACCAUD et SAVIN, Mmes THOMAS, CHAIN-LARCHÉ et Anne-Marie BERTRAND, MM. CHAIZE, MANDELLI, CARDOUX et CHARON, Mme DEROMEDI, MM. PELLEVAT, BAZIN, DARNAUD et GENEST, Mmes TROENDLÉ et DESEYNE, MM. LEFÈVRE, CALVET et PIERRE, Mme LOPEZ, M. COURTIAL, Mme ESTROSI SASSONE, MM. Jean-Marc BOYER et MEURANT, Mmes BRUGUIÈRE et RAMOND, MM. VASPART, Daniel LAURENT et MAGRAS, Mme CHAUVIN, M. LONGEOT, Mmes LOISIER et Laure DARCOS, MM. BASCHER, MORISSET et SEGOUIN, Mme PUISSAT, MM. Henri LEROY, BONHOMME et SCHMITZ, Mme IMBERT, M. HURÉ, Mme MICOULEAU, M. SAURY, Mme BERTHET, MM. ALLIZARD et FOUCHÉ, Mme LHERBIER, M. BONNE, Mme GRUNY et M. LELEUX

Article 40 (crédits du compte spécial)

(État D)

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-

Structures et dispositifs de sécurité routière				
Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers				
Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	586 439 892		586 439 892	
Désendettement de l'État		586 439 892		586 439 892
TOTAL	586 439 892	586 439 892	586 439 892	586 439 892
SOLDE		0		0

Objet

L'amendement propose de consacrer les recettes des « amendes radars » à l'amélioration du réseau routier et de ses zones les plus accidentogènes, et ainsi, favoriser les politiques de prévention, conformément aux souhaits exprimés tant par le Gouvernement que par les usagers de la route et les associations de prévention de la sécurité routière.

L'amendement transfère donc les crédits de l'action 1 du programme « désendettement de l'État » vers l'action 1 du programme « contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières ».

**Question écrite n° 02643 de [M. Alain Fouché](#) (Vienne - Les Indépendants)
publiée dans le JO Sénat du 28/12/2017 - page 4661**

M. Alain Fouché attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur sur la politique de sécurité routière.

Si le déploiement des radars et la diminution de la vitesse autorisée ont pu largement contribuer à la réduction des accidents et donc de la mortalité, ce système a aujourd'hui atteint ses limites.

En 2016, 3 655 tués ont été dénombrés, alors que le nombre de radars implantés sur le territoire, et le produit des amendes perçues n'ont jamais été aussi élevés- pas moins de 920,3 millions d'euros en 2016 !

Le récent rapport d'information de la commission des finances du Sénat sur la politique d'implantation des radars (n° 644 (2016-2017)) a mis en exergue une politique d'implantation des radars qui favorise la rentabilité plutôt que la sécurité.

Aujourd'hui, l'usager de la route assimile les radars à une nouvelle taxe affectée au désendettement de l'État.

La privatisation des radars confirme cette analyse, tout comme la volonté du Gouvernement de baisser à 80 km/h la vitesse autorisée sur les routes nationales et départementales.

S'il y a plus d'accident sur les routes départementales et nationales ce n'est pas parce que la vitesse autorisée est trop élevée mais en raison de l'état des routes qui ne pourra être amélioré tant que l'État continuera à ne pas reverser aux départements les dotations qui lui reviennent.

Dans la Vienne, alors que le produit des amendes augmente, la dotation de l'État baisse !

Dès 2009, le Royaume-Uni a préféré investir massivement dans l'entretien et la réfection de ses infrastructures routières. L'État a ainsi désactivé 56 % de ses radars automatiques et stoppé l'implantation de tout nouvel équipement.

La limitation de vitesse sur les voies à double sens est de 96 km/h.

En 2014, le Royaume-Uni affichait pourtant le 2ème taux de mortalité le plus bas d'Europe.

Au Danemark, les autorités ont constaté que la baisse de limitation à 80 km/h était à l'origine de nombreux accidents en raison de l'augmentation des dépassements. Ce pays, qui affiche le 4ème taux de mortalité le plus bas en Europe, a donc décidé d'augmenter les limitations de vitesse sur le réseau secondaire, et de passer de 80 à 90 km/h.

Ces exemples démontrent à eux seuls que la baisse de la mortalité sur les routes ne pourra passer que par l'éducation des conducteurs, une politique de lutte contre la consommation d'alcool et de stupéfiants au volant et un investissement massif pour préserver la qualité du réseau routier, notamment secondaire.

Si 31 % des décès sont liés à la vitesse, la consommation d'alcool et de stupéfiants, lorsqu'elle est connue, est responsable de 28 % des décès.

Aussi, il devient urgent de mettre en place une véritable politique de sécurité routière.

Le radar doit, quant à lui, redevenir un outil de sécurité routière. Il s'agit de prouver que l'objectif n'est pas la rentabilité financière du système, mais de promouvoir des comportements raisonnables et responsables sur la route, pour toujours plus de sécurité.

Aussi, il lui demande si et quand une véritable politique de sécurité routière sera mise en œuvre.
Transmise au Ministère de l'intérieur

En attente de réponse du Ministère de l'intérieur