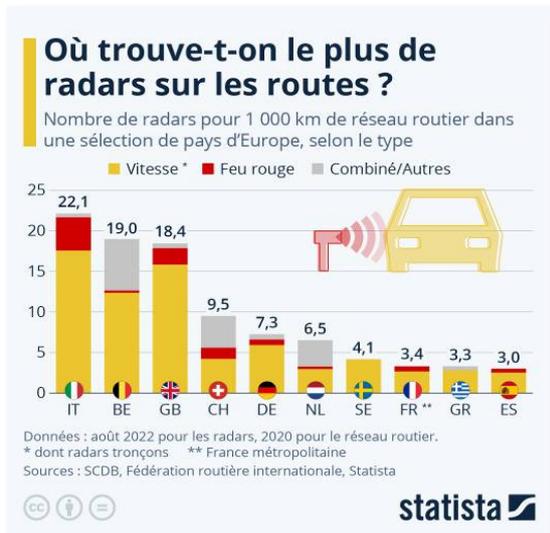


## LE CONTEXTE

### Équipement des radars fixes en France/contexte européen



Avec 3500 radars sur 1 millions de km de voies, La France dispose d'un réseau de 3,4 radars pour 1000 km. Elle se situe au 8<sup>e</sup> rang des Pays européens pour la pression de contrôle bien loin derrière l'Italie, la Belgique et les Pays Bas (pression de contrôle 5 à 6 fois plus importante au km de voie). La Suisse, l'Allemagne, le Pays Bas et la Suède présentent également une pression de contrôle plus importante.

### NOMBRE DE RADARS EN FRANCE : SOURCE SCDB, 2022

Caméra feux rouges	Radars (GATSO)	Double lumière Rouge/vitesse	Contrôle de section (SPECS)	Autre	Total
631	2573	94	186	2	3486



## IMPACT DES RADARS SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En 2002, avec plus de 8000 personnes décédées, le président de la République, Jacques Chirac, a décidé de donner une nouvelle impulsion à la politique de sécurité routière. Cela s'est traduit par le lancement d'un programme de déploiement de radars automatiques. Les résultats ont été immédiats dans la mesure où, dès l'annonce de ces décisions et avant même l'installation des premiers radars, le nombre de morts avait diminué de plus de 20%.

Le déploiement à partir d'octobre 2003 des radars automatiques a permis de confirmer cette amélioration sensible des comportements des usagers de la route. En 2017, on estimait que 40 000 vies avaient été sauvées en 15 ans.

## UN DISPOSITIF FRAGILE

Fin 2018, la vindicte s'abat sur les radars automatiques fixes. Plus de la moitié des 3 200 radars fixes installés au bord des routes de France ont été rendus inopérants lors du mouvement des "gilets jaunes".

La réponse de l'État a alors été de changer l'équipement existant par de nouveaux types de radars dits radars tourelles, en théorie plus difficiles à dégrader mais qui ont également montré leur fragilité avec de nombreuses dégradations observées.

## RECETTES DES RADARS AUTOMATIQUES

Les amendes forfaitaires non majorées générées par les radars automatiques sont en année « normale » de l'ordre de **700 millions d'euros**. L'attribution des recettes est la suivante : 45% pour le système de gestion du CSA, 35% aux collectivités (transports en commun et sécurité routière), 15% au désendettement de l'État, 5 % pour les hôpitaux.

### POINT DE VUE

La vitesse reste le premier facteur de risque en matière de sécurité routière (vitesse impliquée dans un tiers des accidents graves). 1% de vitesse en moins = 4% de tués en moins sur les routes (Loi de Nills). La pression de contrôle sur la vitesse est donc un point clé d'une politique de sécurité routière.

#### **Les exemples de 2002 et de 2018 sont probants :**

2002 : - 20% de tués avant même l'installation des radars.

2018 : suite à la dégradation de 50% des radars, une augmentation des vitesses et de la mortalité routière a été constatée.

→ C'est donc bien le sentiment de pouvoir être contrôlé qui joue sur la baisse de la vitesse.

En 2022, Dans le classement des pays européens, la France n'est qu'au 8ème rang pour la pression de contrôle générée par l'ensemble des différents types de radars. Il est donc faux d'affirmer que la France serait le seul pays européen ayant opté pour une politique du tout radar. La pression de contrôle y est 5 à 6 fois inférieures à des pays comme l'Italie, les Pays-Bas, et l'Angleterre.

**La dégradation des radars fixes** observée lors de la crise des gilets jaunes et la poursuite des dégradations constatées sur les radars tourelles doit amener à privilégier la solution des radars embarqués.

Le produit financier des radars automatiques, de l'ordre de 700 millions euros, doit toujours être mis en relation avec le coût collectif de l'insécurité routière estimé à 40 milliards d'euros/an (équivalent au budget de la défense).

## POURQUOI LES RADARS EMBARQUES SONT LA SOLUTION ?

- Plus efficace car la pression de contrôle est uniforme et continue.
- Plus juste car elle permet de contourner totalement les dispositifs d'avertisseurs de présence des radars qui équipent souvent les conducteurs les plus déviants.
- Plus économique car elle règle le problème de la dégradation des radars qui est couteux pour les fonds publics et qui peut fragiliser l'action de contrôle/ sanction.

# 3 RAISONS QUI EXPLIQUENT POURQUOI LES RADARS NE SONT PAS DES « POMPES A FRIC » POUR L'ÉTAT :

1. Seulement 55% des amendes perçues sont des recettes supplémentaires pour l'État (le reste sert à financer le dispositif de gestion des radars et amendes) et seuls 15% des montants perçus sont utilisés pour le désendettement de l'État

☹ La Ligue regrette toutefois que ce montant affecté au désendettement ne soit pas affecté à l'action de sécurité routière

2. La recette correspond à 0,1% du budget total de l'État (si l'on considère la véritable recette puisque que 45% sert à financer le dispositif)
3. L'État dispose de leviers beaucoup plus simples à activer (exemple : recette radars = 0,1 points de TVA à taux normal)

## LES ORIENTATIONS DE LA LIGUE

Dans le rapport d'orientation 2022 de la Ligue contre la violence routière, les orientations sur le thème du Contrôle Sanction Automatisé sont les suivantes :

- **Faire respecter la vitesse maximale autorisée** par le déploiement à grande échelle des radars de 3<sup>e</sup> génération (automatiques et embarqués sur des véhicules banalisés) et **demander l'intensification des contrôles en agglomération.**
- Réclamer des Pouvoirs Publics qu'ils **mesurent systématiquement les vitesses moyennes** de circulation automobile.
- Demander que les contrôles par les radars 3<sup>e</sup> génération soient réalisés par des **unités dédiées à plein temps.**
- Établir **l'égalité de tous les usagers devant les contrôles de vitesse**, en imposant des plaques de format lisible à l'avant et à l'arrière des 2 roues motorisées comme dans d'autres pays non-européens.
- Obtenir l'interdiction de la vente et de l'usage des systèmes et **dispositifs d'avertissement de la présence des contrôles** (mesure n° 12 du CISR de janvier 2018 théoriquement entrée en vigueur avec la promulgation de la loi sur les mobilités).
- **Interdire toute communication sur les contrôles des forces de l'ordre**, notamment de vitesse, d'alcoolémie ou de stupéfiants (radios locales et autres médias).
- **Abroger la loi de décembre 2010** sur l'affaiblissement du permis à points.
- **Obtenir le retrait effectif des points** qui doivent l'être après une intervention des forces de l'ordre, un contrôle sanction automatisé, ou à la suite d'un accident responsable, en appliquant une démarche qualité.