

Madame, Monsieur,

Afin de répondre aux 260 habitants du Haut-Rhin qui lui ont écrit à propos de la politique du tout-radars pratiquée par le Gouvernement, Francis HILLMEYER a posé une question orale hier à l'Assemblée Nationale.

Vous trouverez ci-joint le compte-rendu de la séance ainsi que le communiqué de presse correspondant.

Pouvez-vous avoir l'obligeance de faire suivre ces informations à toutes les personnes qui l'ont interpellé à ce sujet (et dont il n'a pas les coordonnées) ?

Restant à votre écoute, il vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de ses sentiments dévoués.

Catherine HURSTEL
Collaboratrice parlementaire de Francis HILLMEYER

**Question orale sans débat posée par Francis HILLMEYER
Mardi 29 novembre 2016**

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 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 : trois cent soixante-quatre 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 - par quelques infractions souvent mineures, avec des dépassements de 6 à 7 kilomètres heure ?

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 la confrontation de la facilité, contre l'efficacité ? N'y a-t-il pas un autre 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 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 de la circulation à vive allure. Alors madame la secrétaire d'État, allez-vous 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 un préjudice de plus de 32 milliards d'euros à la société française.

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

Sur l'ensemble des mesures annoncées, les 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 du port de tout dispositif émettant du son à l'oreille en conduisant.

La vitesse excessive ou inadaptée constitue la première cause d'accident. Une vitesse excessive est présente en 2015 dans 32 % des accidents, ce taux atteignant 45,5 % 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, soit 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.

Selon toutes les études menées, 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 à la mise en place du dispositif de déploiement des radars. Par ailleurs, les études réalisées sur les radars déployés montrent que la présence d'un radar fait baisser à proximité de celui-ci de 66 % les accidents mortels.

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 4700 équipements à horizon 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 alcool, lutte contre la conduite sous produits stupéfiants et lutte contre la conduite sans assurance de son automobile. Les volets de répression sont enfin à mettre en regard des mesures qui augmentent les capacités de prévention, indispensables pour améliorer la sécurité sur la route de nos concitoyens. 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 pour les statistiques que vous avez présentées.

Reste le sujet des très petits dépassements de vitesse qui retirent des points et pénalisent les personnes qui travaillent avec leur véhicule et sont très souvent sur la

route. Il existait pendant un temps un permis blanc accordé par les préfets lorsque ceux-ci considéraient que la personne concernée n'était pas un criminel de la route. Or ce dispositif n'existe plus. Et nous assistons à une augmentation de conducteurs sans permis. Car s'ils ne conduisent pas, 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'assurances le fait de conduire sans permis.

ACTUALITES PARLEMENTAIRES

La politique du tout-radars a-t-elle été évaluée ?

Mardi 29 novembre, lors de la séance des Questions Orales Sans Débat de l'Assemblée Nationale, Francis HILLMEYER a interrogé le Gouvernement sur l'efficacité des contrôles par radars en France.

Même si le Député du Haut-Rhin souscrit totalement à l'engagement du Gouvernement d'enrayer la hausse du nombre de tués sur nos routes, celui-ci a relayé l'interrogation de nombreux conductrices et conducteurs alsaciens - qui l'ont sollicité par courrier - sur les fondements de la politique du tout-radars en France. « *Sachant que trois cent soixante- quatre 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'Etat cruellement déficitaires ?* » a-t-il demandé.

Dans sa réponse, Axelle LEMAIRE, Chargée du Numérique et de l'Innovation, qui parlait au nom du Gouvernement , a rappelé les derniers chiffres de la violence routière : 3461 morts en 2015 et 26595 blessés pour un coût de 3,3 milliards d'euros pour le budget de l'Etat et un préjudice de plus de 32 milliards d'euros pour la société française.

Elle a ajouté que la « *stratégie de déploiement des radars serait poursuivie en 2017 et dans les prochaines années* » et qu'elle serait complétée par un grand nombre de mesures visant à réprimer les autres comportements responsables des accidents de la route : lutte contre la conduite sous alcool, lutte contre la conduite sous produits stupéfiants et lutte contre la conduite sans assurance de son automobile.

Francis HILLMEYER a alors repris la parole pour aborder la question des très petits dépassements de vitesse pénalisant les conducteurs dont la voiture est un outil de travail et « *qui perdent leur emploi s'ils ne conduisent pas* ».

Il a alors incité le Gouvernement à prendre des mesures pour ces personnes qui, conduisant sans permis, « *se mettent en danger et mettent la vie des autres en danger* ».

Paris, le mardi 29 novembre 2016.