

# MON ENGAGEMENT C'EST VOUS

**Franck MARLIN**

Maire d'Etampes - Votre Député

Bernard BOULEY, suppléant

Étampes, le 31 mai 2017

Monsieur le Directeur,

Destinataire de courriers « Stop à la répression routière insupportable et néfaste », dans le cadre d'une campagne de mobilisation initiée par la Ligue de Défense des Conducteurs, je souhaite vous réitérer mes positions et actions en la matière.

**Vous le savez, j'ai toujours privilégié la formation et l'entretien des infrastructures routières à une répression exacerbée que je déplore et condamne.**

**Si, évidemment, les conduites les plus dangereuses doivent être sévèrement sanctionnées, il n'en demeure pas moins que les orientations prises tout au long de ces dernières années en matière de sécurité routière se soldent par un échec.**

La hausse quasi ininterrompue de la mortalité routière ces trois dernières années en est la cruelle illustration. Or, sur la même période, le nombre de radars automatiques et l'investissement dans ces équipements de dernière génération a augmenté de manière exponentielle.

Pour autant, et malgré ce constat aussi évident que dramatique, les pouvoirs publics se sont évertués à multiplier les mesures répressives, principalement axées sur la vitesse, et elle lui a consacré des moyens budgétaires considérables.

C'est ainsi que les crédits alloués aux radars ont doublé entre 2005 et 2015, passant de 120 millions d'euros annuels à 217 millions, quand ceux destinés à l'entretien des routes ont diminué de 6,8 % en 2015, et en moyenne de 7,3 % chaque année depuis 2010.

**Comment accepter que seulement 170 millions d'euros, sur les 769 millions générés en 2015 par le biais des radars, aient été affectés à l'entretien des routes ?**

**Car si la vitesse excessive tue, l'état des routes tue encore plus : la vitesse excessive est impliquée dans 26 % des accidents mortels mais l'infrastructure routière l'est dans 40 % des cas.**

**C'est pourquoi j'avais déposé en décembre dernier, lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2017, un amendement pour mettre un terme à cette dérive répressive et consacrer l'enveloppe budgétaire destinée au déploiement de nouveaux radars à l'entretien des routes.**

Malgré les cosignatures de près de 50 collègues de mon groupe parlementaire – aucun député des autres bancs n'ayant malheureusement souhaité s'y associer – et le succès de la campagne de soutien lancée par votre association, avec plus de 100 000 signatures en quelques jours seulement, cet amendement a été rejeté par les députés de la majorité présidentielle d'alors.



**Pour autant, je reste déterminé à ce que ce harcèlement contre les conducteurs cesse, au profit d'une véritable politique de sécurité routière, même si le Président de la République nouvellement élu avait déclaré qu' « il est nécessaire de poursuivre le déploiement de nouveaux radars avec de nouvelles fonctionnalités ».**

**C'est également la raison pour laquelle j'ai clairement pris position contre la généralisation des contrôles automatisés dans des véhicules embarqués confiés à des sociétés privées.**

Nous le savons pertinemment. L'objectif n'est pas de libérer de cette mission les forces de l'ordre, mais de concentrer les efforts sur les petits excès de vitesse bien plus rémunérateurs que dangereux, puisque le produit des amendes attendu s'élève à plus de 2 milliards d'euros par an quand il était de 620 millions en 2012...

Outre les conséquences financières, professionnelles, sociales et familiales que cela va encore engendrer pour les conducteurs, qui se verront flasher à longueur de temps pour une vitesse retenue d'un ou deux kilomètres/heure au-dessus de la vitesse autorisée, se pose aussi la question de l'impact sur les permis, à l'heure où le nombre de personnes roulant sans assurance ou sans permis ne cesse d'augmenter.

**C'est enfin ce qui justifie mon opposition la plus totale au décret proposé par l'ancien gouvernement qui aboutirait à l'interdiction de tout signalement de dangers sur nos routes, loin de se limiter aux seuls contrôles de vitesse, via les dispositifs d'aide à la conduite tels que Coyote ou Waze.**

Vous le savez aussi, j'avais été à l'initiative, en 2011, de la fronde parlementaire contre la décision d'interdire totalement ces dispositifs. À l'époque, à vos côtés notamment et à ceux des usagers de la route, nous avons obtenu gain de cause.

**Ces dispositifs alertent principalement sur l'approche d'une zone dangereuse, comme un accident, des travaux, un véhicule en panne, des objets sur la chaussée, une dégradation des conditions météo,... ils font partie intégrante d'une véritable sécurité routière.**

Leur nier ce rôle essentiel au motif de lutter contre le terrorisme ou la criminalité organisée est au mieux un leurre, au pire une volonté non dissimulée de piéger plus encore les conducteurs.

**Il sera du devoir du prochain gouvernement de supprimer sans délai ce décret, avant son application qui prendra effet fin juillet.** Comme j'ai pu le faire s'agissant des contrôles automatisés confiés à des sociétés privées, je me battraï contre cette interdiction auprès du prochain gouvernement issu des résultats des élections législatives.

D'une manière générale, c'est toute la politique de sécurité routière qu'il faut réformer. Les Français n'en peuvent plus de cette ultra-répression qui a montré depuis longtemps ses limites et qui n'est ni juste ni efficace.

Et que dire, aussi, des limitations de vitesse sur de grands axes ou de l'idée de les abaisser unilatéralement quand les expériences menées ont démontré qu'elles génèrent plus d'accidents et de pollution atmosphérique ?



**Il faut stopper cette multiplication de pièges à conducteurs**, y compris en supprimant les radars automatiques implantés plus en fonction de leur rentabilité que de la dangerosité de la route, **et se consacrer aux vraies priorités.**

**Il faut une formation améliorée des usagers, qui prenne en compte le fait que la route est partagée par des engins différents (vélos, motos, voitures, camions,...), une lutte appropriée et proportionnée contre les comportements véritablement dangereux, et la rénovation ainsi que l'entretien du réseau routier, plus particulièrement des routes secondaires.**

**C'est tout le sens de mes actions dans ce domaine menées depuis toujours au plan national, comme je m'y consacre localement sur le territoire du centre et du sud de l'Essonne** en soutenant, entre autres, des projets tels que des déviations, à Maisse, Itteville ou Mennecey, en ayant obtenu le désenclavement de la zone d'activité SudEssor à Étampes, considérant les dangers liés au fort trafic dans ces communes tant pour les usagers de la route que pour les piétons et les riverains, et la rénovation de l'A6, du Sud d'Evry jusqu'à la Seine-et-Marne, dont le revêtement des années 60 était accidentogène.

Et c'est dans le même esprit que je reste mobilisé pour la gratuité des tronçons franciliens de l'A10-A11 pour lesquelles les tarifs pratiqués génèrent la saturation de la RN 20, plus particulièrement par les poids-lourds, d'Artenay jusqu'à la Francilienne.

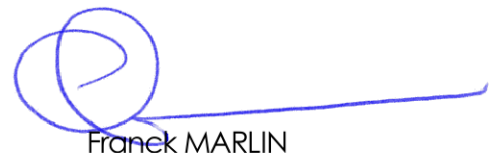
**Ma réponse aura certes été longue, mais il me paraissait essentiel d'illustrer concrètement tant les démarches entreprises que les combats à poursuivre, sans se limiter à des incantations et des engagements qui resteront sans lendemain.**

Mieux que quiconque, vous savez qu'il y a ceux qui promettent et qu'il y a ceux qui agissent.

**Vous pouvez compter sur moi pour mener avec vous, et l'ensemble des acteurs de la route, tout ce qui sera nécessaire pour mettre en œuvre une sécurité routière juste, et par conséquent acceptée par le plus grand nombre, et mettre enfin un terme à cette politique du « tout répressif ».**

Dans cette attente, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bien à vous



Franck MARLIN

Monsieur Pierre-Olivier CAVEY  
Directeur des études et des campagnes  
Ligue de Défense des Conducteurs  
23, Avenue Jean-Moulin  
75014 PARIS

