

2003 : le règne des radars débute, la sécurité routière se dégrade

Le 27 octobre 2003 marque le point de départ du « jour d'après » ; le premier radar est installé sur la Nationale 20 à hauteur de La Ville-du-Bois (Essonne). Et depuis, le gouvernement n'a eu de cesse de clamer que les radars sauvaient des vies. Mais qu'en est-il réellement ?

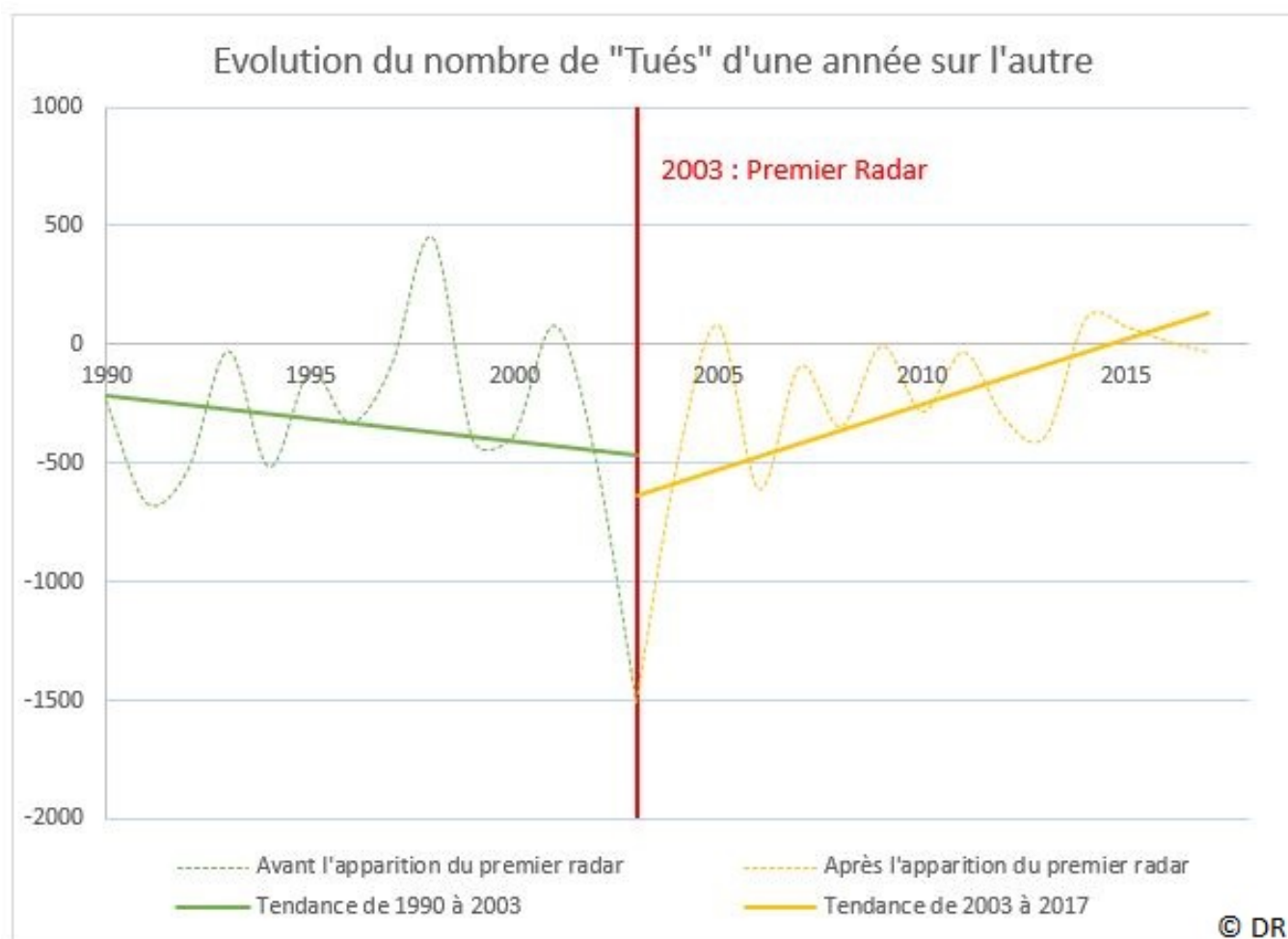


© CC 1.0 Céréales Killer

Ce fameux 27 octobre 2003 est le premier jour d'une ère nouvelle, celle de la répression automatique sur la vitesse, qui ne fera que s'intensifier.

En étudiant les données sur l'accidentalité et la mortalité routière en France métropolitaine délivrées par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR*) avant et après ce jour de l'année 2003, des surprises de taille nous attendent concernant l'efficacité de ces engins du tout répressif, appelés Radars Automatiques.

2003 : le règne des radars débute, la sécurité routière se dégrade



Graphique représentant l'évolution du nombre de « Tués » d'une année sur l'autre.

Tout d'abord, sur la période de quatorze années successives, 1990-2003, correspondant à l'époque précédant l'apparition du premier radar, il convient de noter que :

- l'évolution du nombre d'accidents corporels est, en moyenne, de -4,0 %* d'un an sur l'autre,
- l'évolution du nombre de blessés est, en moyenne, de -5,0 %* d'un an sur l'autre,
- l'évolution du nombre de « Tués » est, en moyenne, de -343 morts* d'un an sur l'autre.

Or pour une période temporelle similaire (2004-2017), mais suivant l'instauration du premier radar, les chiffres de l'ONISR pour ces mêmes indicateurs de l'accidentalité et de la mortalité routière sont les suivants :

- l'évolution du nombre d'accidents corporels est, en moyenne, de -3,7 %* d'un an sur l'autre,
- l'évolution du nombre de blessés est, en moyenne, de -4,0 %* d'un an sur

2003 : le règne des radars débute, la sécurité routière se dégrade

- l'autre,
- l'évolution du nombre de « Tués » est, en moyenne, de -253 morts* d'un an sur l'autre.

Tous ces indicateurs se détériorent depuis l'avènement du radar.

Qu'il s'agisse d'accidents corporels, de blessés et de « Tués », tous les indicateurs-clés de l'amélioration de la sécurité routière se dégradent pendant l'ère de domination de la répression de la vitesse.

L'inefficacité des radars est éclatante : la diminution de la mortalité routière était plus prononcée avant leur installation nationale, avec une baisse de 343 morts par an en moyenne de 1990 à 2003, contre 253 en moyenne de 2004 à 2017.

Pire, ces mauvais résultats sont obtenus alors même que le nombre de radars présents sur l'ensemble du territoire explose.

Car rappelons que depuis la mise en place du premier radar, 4 455 radars supplémentaires ont été installés, toujours plus perfectionnés, toujours plus invisibles : radars fixes, mobiles, tronçons, discriminants, double sens, radars feux rouges, autonomes, embarqués... Et maintenant ce sont les voitures-radars conduites par des chauffeurs privés qui viennent garnir l'arsenal de la politique de répression menée par l'Etat.

Le radar qui sauverait des vies n'est donc qu'un mythe, la Ligue de Défense des Conducteurs lutte pour que cesse cette répression contre-productive pour la sécurité de tous.

*ONISR Bilans de l'accidentalité des années 1990 à 2017

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere>