

N° 644

# SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2016-2017

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 18 juillet 2017

## RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la commission des finances (1) sur la politique d'implantation des radars,*

Par M. Vincent DELAHAYE,

Sénateur

---

(1) Cette commission est composée de : Mme Michèle André, *présidente* ; M. Albéric de Montgolfier, *rapporteur général* ; Mme Marie-France Beaufils, MM. Yvon Collin, Vincent Delahaye, Mmes Fabienne Keller, Marie-Hélène Des Esgaulx, MM. André Gattolin, Charles Guené, Francis Delattre, Georges Patient, Richard Yung, *vice-présidents* ; MM. Michel Berson, Philippe Dallier, Dominique de Legge, François Marc, *secrétaires* ; MM. Philippe Adnot, François Baroin, Éric Bocquet, Yannick Botrel, Jean-Claude Boulard, Michel Canevet, Vincent Capo-Canellas, Thierry Carcenac, Jacques Chiron, Serge Dassault, Bernard Delcros, Éric Doligé, Philippe Dominati, Vincent Éblé, Thierry Foucaud, Jacques Genest, Didier Guillaume, Alain Houpert, Jean-François Husson, Roger Karoutchi, Bernard Lalande, Marc Laménie, Nuihau Laurey, Antoine Lefèvre, Gérard Longuet, Hervé Marseille, Claude Nougein, François Patriat, Daniel Raoul, Claude Raynal, Jean-Claude Requier, Maurice Vincent, Jean Pierre Vogel.



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL .....</b>	<b>5</b>
<b>AVANT-PROPOS .....</b>	<b>9</b>
<b>I. LES RADARS ONT CONTRIBUÉ À RÉDUIRE LA MORTALITÉ MAIS SEMBLENT ATTEINDRE LEURS LIMITES .....</b>	<b>11</b>
<b>A. L'INSTAURATION D'UN SYSTÈME DE CONTRÔLE DE SANCTION AUTOMATISÉ (CSA) A RÉDUIT LE SENTIMENT D'IMPUNITÉ DU CONTREVENANT.....</b>	<b>11</b>
1. <i>Le déploiement des radars : une rupture dans la politique de sécurité routière .....</i>	<i>11</i>
2. <i>Une recentralisation de la politique sécurité routière .....</i>	<i>15</i>
3. <i>Un cadre européen favorable .....</i>	<i>21</i>
<b>B. DES CRITÈRES D'IMPLANTATION DES ÉQUIPEMENTS CONTROVERSÉS .....</b>	<b>27</b>
1. <i>Le caractère accidentogène du site, une condition sine qua non du choix d'implantation     du radar .....</i>	<i>27</i>
2. <i>Un lien entre implantation des radars et réduction de l'accidentalité confirmé par     plusieurs études statistiques .....</i>	<i>31</i>
3. <i>« Les radars ne sont pas placés sur des routes dangereuses » : une affirmation     sujette à débat.....</i>	<i>36</i>
4. <i>Les autres facteurs contribuant à la baisse de la mortalité au cours des dernières     décennies.....</i>	<i>38</i>
<b>C. CEPENDANT L'EFFICACITÉ DU CSA SEMBLE, CES DERNIÈRES ANNÉES, ATTEINDRE SES LIMITES.....</b>	<b>41</b>
1. <i>Des recettes record, une sanction de plus en plus efficace .....</i>	<i>41</i>
2. <i>Une détérioration de la sécurité routière préoccupante.....</i>	<i>42</i>
3. <i>Un parc d'équipements en voie de stagnation jusqu'à la « reprise en main » de 2015.....</i>	<i>44</i>
4. <i>Atteindre les 2 000 morts en 2020 : un objectif hors de portée ?.....</i>	<i>45</i>
<b>II. LA COURBE DE LA MORTALITÉ NE POURRA ÊTRE DURABLEMENT INVERSÉE QU'AU MOYEN D'UNE RÉNOVATION DE LA POLITIQUE D'IMPLANTATION DES RADARS, ACCOMPAGNÉE D'UNE LUTTE EFFICACE CONTRE LES AUTRES FACTEURS DE MORTALITÉ .....</b>	<b>47</b>
<b>A. UNE POLITIQUE D'IMPLANTATION DES RADARS ÉVOLUANT AVEC L'ACCIDENTALITÉ .....</b>	<b>47</b>
1. <i>Le retour à une politique de déploiement massif.....</i>	<i>48</i>
2. <i>Une nouvelle stratégie reposant sur une logique de dissuasion et fondée sur le caractère     aléatoire des contrôles .....</i>	<i>50</i>
3. <i>Une imprévisibilité renforcée .....</i>	<i>51</i>
4. <i>Des usagers vulnérables mieux ciblés.....</i>	<i>55</i>

<b>B. LA CARTE DES RADARS DOIT ÊTRE MIEUX CORRÉLÉE À CELLE DES ACCIDENTS.....</b>	<b>56</b>
1. <i>Un renforcement des réseaux départementaux et communaux au détriment des réseaux autoroutiers et nationaux .....</i>	<i>56</i>
2. <i>Des départements aux performances contrastées.....</i>	<i>58</i>
<b>C. LA RENTABILITÉ DES RADARS, PARFOIS QUALIFIÉS DE « TIRELIRES » OU DE « POMPES À FRIC », EST DISCUTABLE .....</b>	<b>64</b>
1. <i>Un circuit des recettes issues des amendes de la police de la circulation routière à simplifier.....</i>	<i>64</i>
2. <i>Des appareils rentables malgré des frais d'entretien non négligeables .....</i>	<i>71</i>
3. <i>Une baisse du produit de la fiscalité des carburants induite par la réduction de la vitesse .....</i>	<i>78</i>
4. <i>Un produit qui reste nettement inférieur aux dépenses engagées pour la sécurité routière.....</i>	<i>79</i>
5. <i>Un coût global de l'insécurité routière démesuré par rapport à celui des radars .....</i>	<i>80</i>
<b>D. UNE IMPLICATION ACCRUE DE TOUS LES ACTEURS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....</b>	<b>81</b>
1. <i>Une dimension interministérielle à mieux prendre en considération .....</i>	<i>81</i>
2. <i>Des collectivités territoriales à associer plus systématiquement à la définition de la politique routière .....</i>	<i>83</i>
3. <i>Des concessionnaires d'autoroutes à impliquer davantage dans le contrôle et la prévention .....</i>	<i>87</i>
4. <i>Une coopération à approfondir avec les pays étrangers .....</i>	<i>89</i>
5. <i>Le rôle des employeurs à promouvoir pour lutter contre le risque routier .....</i>	<i>99</i>
6. <i>Un usage détourné des avertisseurs de radars à neutraliser .....</i>	<i>101</i>
7. <i>Une sanction à rendre plus acceptable pour les usagers .....</i>	<i>102</i>
<b>E. LES AUTRES CAUSES DE MORTALITÉ DOIVENT FAIRE L'OBJET D'UNE LUTTE INTENSIVE .....</b>	<b>106</b>
1. <i>Le ciblage des moyens affectés à la lutte de chaque cause d'accident doit être amélioré.....</i>	<i>106</i>
2. <i>Les catégories les plus vulnérables aux accidents de la route (personnes âgées, deux-roues, piétons, conducteurs novices) doivent être mieux ciblées .....</i>	<i>114</i>
3. <i>Une politique de prévention à renforcer et à mieux évaluer.....</i>	<i>119</i>
4. <i>L'entretien des routes doit faire l'objet d'un effort accru .....</i>	<i>121</i>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>125</b>
<b>ANNEXE - POINTS, SUJETS OU QUESTIONS POUR LESQUELS LES INFORMATIONS COLLECTÉES NE PERMETTENT PAS DE CONCLURE.....</b>	<b>129</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION.....</b>	<b>131</b>
<b>LISTE DES PERSONNES ENTENDUES .....</b>	<b>143</b>

## LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL

### Sur les radars, leur implantation, leur fonctionnement et leur utilisation

**Recommandation n° 1 :** Établir un bilan annuel des implantations de radars refusées.

**Recommandation n° 2 :** Enrichir le bilan annuel des radars automatiques par une présentation claire de la stratégie et des objectifs poursuivis à travers le déploiement des dispositifs de contrôle, et par l'évaluation de l'efficacité des équipements.

**Recommandation n° 3 :** Redresser le taux de conversion des messages d'infraction (MIF) en avis de contravention (ACO) afin que l'accroissement probable du nombre d'infractions détectées par les nouveaux radars n'atténue pas leur efficacité.

**Recommandation n° 4 :** Encadrer rigoureusement la délégation de la conduite des véhicules porteurs de radars mobiles à des prestataires privés.

**Recommandation n° 5 :** Mieux corrélérer l'implantation et les trajets des radars à la carte de l'accidentalité : renforcer l'implantation des radars sur les réseaux départementaux et communaux et remédier aux disparités observées entre les départements.

**Recommandation n° 6 :** Étendre les nouveaux types de radars à la Corse et aux départements et régions d'outre-mer.

### Sur les aspects budgétaires et financiers

**Recommandation n° 7 :** Améliorer la traçabilité de l'utilisation du produit des recettes des amendes versées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et aux collectivités territoriales.

**Recommandation n° 8 :** Poursuivre l'effort de simplification de l'architecture du compte d'affectation spéciale.

**Recommandation n° 9 :** Optimiser le coût des radars en procédant à une analyse plus fine du coût de leur remplacement ou de leur déplacement.

### Pour une association plus étroite de l'ensemble des acteurs à la lutte contre l'insécurité routière

**Recommandation n° 10 :** Renforcer la dimension interministérielle de la lutte contre l'insécurité routière, en réunissant plus souvent le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) et en renforçant les liens entre la délégation à la sécurité routière (DSR) et le ministère de la transition écologique et solidaire, et notamment la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM).

**Recommandation n° 11 :** Améliorer la collecte des données afférentes aux politiques départementales de sécurité routière (PDASR, implication des CDSR dans la sécurité routière...), afin de mieux pouvoir comparer leur efficacité et faire profiter les collectivités territoriales des expériences bénéfiques.

**Recommandation n° 12 :** Autoriser, à titre expérimental, les collectivités territoriales à financer l'implantation, voire la maintenance, sur leur territoire, d'équipements de contrôle sanction automatisé. Encourager les communes à expérimenter les dispositifs « sans feux ».

**Recommandation n° 13 :** Étudier de nouveau le contrôle de vitesse sur la base des heures d'entrée et de sortie inscrites sur les tickets de péage, envisagé en 2003 puis abandonné.

**Recommandation n° 14 :** Accélérer la mise en œuvre du permis à points virtuels pour les conducteurs étrangers non-résidents en France.

**Recommandation n° 15 :** Promouvoir encore plus activement au niveau européen le LAVIA (Limiteur de vitesse s'adaptant à la vitesse autorisée) et d'autres équipements de sécurité afin qu'ils soient intégrés dans les standards *minima* d'équipement des automobiles.

**Recommandation n° 16 :** Tirer rapidement les conclusions de l'expérimentation de la limitation de la vitesse à 80 km/h sur les routes à double sens sans ligne de démarcation.

**Recommandation n° 17 :** Améliorer l'acceptabilité de la sanction en récompensant les conduites vertueuses par un bonus de points de permis et en proportionnant davantage le montant de l'amende à l'excès de vitesse constatée.

**Recommandation n° 18 :** Rationaliser les limites de vitesse dans les tronçons où elles varient fréquemment afin que le conducteur puisse plus facilement adapter sa conduite.

#### Sur l'alcool et les stupéfiants au volant

**Recommandation n° 19 :** Rendre obligatoire pour tous, ou du moins pour certaines catégories de véhicules (bus urbains, poids lourds) le dispositif éthylotest anti-démarrage (EAD).

**Recommandation n° 20 :** Assurer l'efficacité des retraits de points engendrés par les infractions en matière d'alcoolémie.

**Recommandation n° 21 :** Évaluer l'efficacité des campagnes de prévention routière, notamment celles concernant l'alcool au volant, et établir un bilan de celles lancées au cours des cinq dernières années.

#### Sur les « distracteurs » et l'utilisation du portable au volant

**Recommandation n° 22 :** Rendre le « droit à la déconnexion » du téléphone portable effectif, en interdisant aux salariés l'utilisation des portables lors des trajets professionnels.

**Recommandation n° 23 :** Envisager la possibilité d'installer des brouilleurs d'ondes dans les agglomérations ou d'applications automatiques, à l'intérieur des voitures, afin de permettre la neutralisation des « distracteurs ».

**Recommandation n° 24 :** Créer un module dans le cadre de la formation dispensée pour le passage du permis concernant les dangers de l'utilisation du portable.

### Sur la protection des usagers les plus vulnérables

**Recommandation n° 25 :** Généraliser la limitation de la vitesse à 30 km/h dans l'ensemble des zones de vie de l'enfant (écoles, gymnases, conservatoires, parcs et jardins publics, lotissements...).

**Recommandation n° 26 :** Organiser des campagnes de sensibilisation rappelant qu'un siège auto performant ne peut garantir un bon niveau de protection sans une bonne utilisation.

**Recommandation n° 27 :** Rendre obligatoire des tests de capacité, tous les 5 ans, pour les conducteurs âgés de plus de 70 ans.

**Recommandation n° 28 :** Remplacer les panneaux de signalisation obsolètes.

**Recommandation n° 29 :** Réaliser, en concertation avec les collectivités territoriales, un plan « piétons » comprenant de nouveaux aménagements et réglementer la circulation des engins de déplacement personnel (EDP) électriques sur les trottoirs. Rendre obligatoire la caméra et/ou l'avertisseur sonore de recul sur les automobiles neuves.

**Recommandation n° 30 :** Réintroduire et enrichir l'indicateur de performance « *Caractérisation de la mortalité routière selon les catégories d'usagers de la route* » qui figurait dans le programme 207 « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurités ».

**Recommandation n° 31 :** Rendre obligatoire, pour les conducteurs de moto, les équipements prévus pour le passage pratique du permis, ainsi que le gilet airbag. Améliorer la différenciation des éclairages des deux-roues et des automobiles.

### Sur la prévention

**Recommandation n° 32 :** Procéder à une évaluation des stages de récupération de points et mieux adapter la formation à la diversité des participants.

### Sur l'état des routes

**Recommandation n° 33 :** Mentionner dans les bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) l'état des routes lors de l'accident.

**Recommandation n° 34 :** Réaliser un audit annuel de l'état des routes et systématiser le recensement des obstacles verticaux, afin de les supprimer, de les modifier ou de les sécuriser.



---

Mesdames, Messieurs,

En 2016, 3 655<sup>1</sup> personnes **ont perdu la vie** sur les routes françaises, soit 39 de plus qu'en 2015. Pour la première fois depuis quarante-cinq ans, la France a enregistré **trois années consécutives de hausse de la mortalité**.

La tendance observée lors du premier semestre 2017, ne semble pas, *a priori*, annoncer une inversion de la courbe de la mortalité : le mois de juin enregistre en effet, par rapport à juin 2016, une hausse supérieure de 15,4 % du nombre de tués - soit 44 personnes tuées en plus en France métropolitaine. Sur les douze derniers mois, la mortalité routière est en hausse de 1,1 %.

Dans ces conditions, l'**objectif** auquel s'est engagé le précédent Gouvernement de passer, en 2020, **sous la barre des 2 000 morts par an**, semble au fur et à mesure des mois, de plus en plus hors de portée.

Les exemples du Royaume-Uni et de la Norvège - qui comptent respectivement moins de 30 morts par million d'habitants en 2016 alors que la France se situe à 54 - prouvent cependant, même si ces trois pays présentent des réseaux routiers, des trafics, et des densités différents, que cet objectif est pourtant loin d'être irréaliste.

Alors que plusieurs études indiquent que dans 90 % des accidents, le comportement humain est en cause<sup>2</sup>, sur la période 2015-2016, la **vitesse** demeure la **principale cause** des accidents mortels en France (31 %) devant l'alcool (19 %), le non-respect des priorités (13 %), les stupéfiants (9 %) et l'inattention (8 %). En outre, **la vitesse demeure dans tous les accidents un facteur aggravant**.

D'après la délégation à la sécurité routière (DSR)<sup>3</sup>, les **radars** déployés à partir de 2003 sur les routes françaises **ont largement contribué**, en incitant les conducteurs à réduire leur vitesse, **à diminuer le nombre de morts et d'accidents**.

---

<sup>1</sup> Ce chiffre, qui figure dans le dernier bilan de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), inclut le nombre de victimes recensées en métropole (3 477) et dans les 5 DOM (178).

<sup>2</sup> « Savoirs de base en sécurité routière - Le mécanisme de l'accident », Service d'études techniques des routes et des autoroutes (SETRA), mars 2006. Ce chiffre résulte des enquêtes REAGIR réalisées entre 1983 et 2004.

<sup>3</sup> La délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) est devenue délégation à la sécurité routière (DSR), conformément au décret n° 2017-667 et à l'arrêté du 27 avril 2017 qui modifient son organisation.

Cependant, alors que le nombre d'équipements et leur rendement financier ont continué de croître (pour atteindre un **produit record de 920,3 millions d'euros**<sup>1</sup> en 2016, qui dépasse désormais le montant des amendes hors contrôle automatisé), la baisse du nombre d'accidents et de morts tend désormais à décélérer ou à s'inverser, ce qui pose la question de leur efficacité.

Il y a quinze ans, deux tiers des Français se prononçaient en faveur de l'instauration d'un contrôle sanction automatisé (CSA). La tendance s'est depuis inversée : selon le sondage de *Harris Interactive* publié le 27 juin 2014, 64 % des Français estiment que les radars automatiques servent seulement à remplir les caisses de l'État, alors qu'une enquête d'*Auto Plus* en 2010 visait à démontrer que les radars fixes n'étaient pas implantés sur les routes les plus accidentogènes.

Le **vandalisme** dont ont fait l'objet des dizaines radars au cours de cet été 2017, à la suite de l'annonce par le Gouvernement d'une hausse du prix de paquets de cigarettes dans le cadre d'un plan anti-tabac, témoigne du caractère symbolique que revêtent désormais ces équipements. Ceux-ci canalisent désormais, comme en témoigne la révolte des « bonnets rouges » en 2013, certains mécontentements à l'égard des pouvoirs publics.

Si l'efficacité des radars en termes de rendement financier semble démontrée, leur impact sur l'accidentalité routière et leur acceptabilité sont régulièrement l'objet de débats.

Les radars sont-ils placés aux meilleurs endroits pour sauver des vies et éviter des blessés et des handicaps ? Ou bien leur implantation est-elle déterminée en fonction des recettes qu'ils pourraient engendrer ? **Sont-ils la recette « miracle » contre l'insécurité routière ?**

---

<sup>1</sup> Ce montant intègre le produit des amendes forfaitaires issues du contrôle automatisé et les amendes forfaitaires majorées (AFM), qui englobe les amendes qui n'ont pas été payées spontanément par les contrevenants.

---

## I. LES RADARS ONT CONTRIBUÉ À RÉDUIRE LA MORTALITÉ MAIS SEMBLENT ATTEINDRE LEURS LIMITES

### A. L'INSTAURATION D'UN SYSTÈME DE CONTRÔLE DE SANCTION AUTOMATISÉ (CSA) A RÉDUIT LE SENTIMENT D'IMPUNITÉ DU CONTREVENANT

L'instauration d'un système de contrôle de sanction automatisé (CSA), **initiée en 2002** dans un contexte de recrudescence de la mortalité sur les routes, vise à accroître les contrôles et les sanctions pour **lutter contre le sentiment d'impunité des délinquants routiers**.

Elle se caractérise par une **mise en œuvre rapide**, dont l'efficacité est renforcée par **plusieurs autres mesures** coordonnées, un **renforcement** de la **coopération interministérielle** et de la **mobilisation des forces de l'ordre**, et enfin la **mise en avant**, sur le plan **médiatique**, de l'insécurité routière, qualifiée par le Président Chirac de « *fléau national* ».

#### 1. Le déploiement des radars : une rupture dans la politique de sécurité routière

a) *L'insécurité routière, l'un des « trois principaux chantiers du quinquennat » de Jacques Chirac*

En faisant de l'**insécurité routière** l'un des « *trois principaux chantiers du quinquennat* » (discours du 14 juillet 2002), le Président de la République, qui se déclare « *absolument horrifié par le fait que les routes françaises sont les plus dangereuses en Europe* », cherche à enrayer le ralentissement de la baisse de la mortalité routière observée au cours des dernières années.

En **2001**, avec 8 160 victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours suivant l'accident, 153 945 blessés et 116 745 accidents corporels, la France se classe alors parmi les mauvais élèves de l'Europe en matière de sécurité routière – **20 % des tués sur les routes de l'Union européenne** l'ont été dans l'Hexagone.

Alors que depuis le début des années 1970, une succession de mesures, conjuguées aux progrès techniques des véhicules, ont contribué à faire chuter la mortalité et l'accidentalité routières, cette évolution tend, depuis quelques années, à marquer le pas.

Au début des années 2000, **la vitesse** est – comme aujourd'hui – identifiée comme **cause principale des accidents dans plus du quart des accidents** mortels, mais également comme un facteur qui participe à tous les accidents.

La vitesse est en effet susceptible d'**influer** sur la **capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées**, ainsi que sur la **genèse de l'accident** qu'elle peut causer (perte de contrôle, allongement de la distance parcourue avant que le conducteur ne réagisse mais également avant le freinage).

Par ailleurs, la **vitesse** est un **facteur aggravant** : l'énergie dissipée dans le choc est proportionnelle au carré de la vitesse.

Alors que les véhicules sont devenus de plus en plus performants sur le plan de la sécurité (grâce notamment aux ceintures de sécurité, aux airbags, etc.), la délégation à la circulation et à la sécurité routières (DSCR) estime qu'ils ne sont pas conçus pour supporter des chocs survenant à une vitesse supérieure de 55 km/h au moment de l'impact.

Or, selon l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), 60 % des automobilistes et des conducteurs de poids lourds, et 70 % des motards, roulent alors à des vitesses supérieures aux vitesses normales autorisées<sup>1</sup>. La majorité des accidents mortels pour les occupants de véhicules de tourisme se produisent alors à des vitesses résiduelles (après freinage) comprises entre 40 et 80 km/h.

*b) La loi du 12 juin 2003 permet le déploiement massif de radars*

Inspirée des conclusions des **premiers États généraux de la sécurité routière** qui ont réuni le **17 novembre 2002**, à la demande du chef de l'État, des représentants des associations, des professionnels, des élus, des experts et les principales administrations, **la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière permet**, en autorisant – dans son article 8 – l'automatisation des sanctions et du traitement des infractions, **le déploiement massif de radars**.

Rapidement suivie – moins d'un mois plus tard – par son décret d'application<sup>2</sup>, la préparation et la mise en œuvre de cette loi s'accompagne d'un **renforcement de la coopération entre les différents ministères** concernés. Trois conseils interministériels de la sécurité routière (CISR) auront d'ailleurs lieu en l'espace d'un an. Lors du conseil interministériel du 18 décembre 2002, qui réunit seize ministres du nouveau Gouvernement, les participants entendent « *accroître le contrôle et aggraver la sanction pour changer les comportements et faire respecter la règle* ». En outre, ils visent à « *agir sur la formation et l'information pour faire émerger une culture sécurité routière et impliquer tous les acteurs* ».

---

<sup>1</sup> Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), données 2001.

<sup>2</sup> Décret n° 2003-642 du 11 juillet 2003 portant application de certaines dispositions de la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière et modifiant notamment le code pénal, le code de procédure pénale et le code de la route.

---

Alors que la loi du 12 juin 2003 n'en fait pas mention, c'est l'**arrêté interministériel du 27 octobre 2003** qui **valide** la mise en place d'un **dispositif expérimental**, pour une durée d'un an, « *visant à automatiser la constatation de certaines infractions routières et l'envoi de la contravention* ». Puis l'année suivante, l'**arrêté du 14 octobre 2004 portant création du système de contrôle automatisé**, permet de le pérenniser.

Jusqu'alors, l'application des nouvelles technologies de l'information et de la communication aux transports visaient davantage leur efficacité<sup>1</sup> que la sécurité routière elle-même.

La chaîne du contrôle automatisé installée en 2003 s'articule en cinq phases :

- détection et constatation de l'infraction au moyen de radars jumelés à des appareils photos numériques homologués, pour la vitesse, les interdistances de sécurité et le respect des feux tricolores ;
- transmission automatique des données à un centre de traitement ;
- identification automatique du contrevenant via la consultation du fichier national des immatriculations ;
- établissement automatique de la contravention à payer ;
- transmission automatique de l'avis au contrevenant et au centre chargé du recouvrement.

**Le premier radar est inauguré le 27 octobre 2003** – soit moins d'un an après les États généraux, et moins de quatre mois après la promulgation de la loi, à Ville-du-Bois en Essonne, en région parisienne.

**Dès novembre 2003**, des radars sont déployés sur le réseau routier et notamment **sur les autoroutes françaises**, aussi bien en région parisienne (sur l'A12 à Bois d'Arcy et à Rocquencourt (Yvelines)) qu'en province, sur l'A10 à Poitiers, sur une autoroute urbaine lilloise ainsi qu'à Amiens.

*c) Une répression sévère de la délinquance routière*

**La loi du 12 juin 2003 réprime sévèrement la délinquance routière** et qualifie désormais « *le dépassement important des limitations de vitesses* » de **circonstance aggravante**.

Dès le premier semestre 2003, alors qu'aucun radar n'est encore installé, l'on constate une **forte remobilisation des forces de l'ordre**. Lors des sept premiers mois de l'année, selon le ministère de l'intérieur, les infractions constatées à la vitesse ont progressé de 28 %, les dépistages d'alcoolémie de 29 % et les infractions aux règles du port du casque et de la ceinture de 41 %.

---

<sup>1</sup> À titre d'exemple, le système Marius (Marseille Information Usagers) installé sur les voies rapides urbaines des Bouches-du-Rhône depuis 1976 permet d'afficher la vitesse prescrite sur des panneaux à message variable, en cas de congestion du trafic routier.

Alors que la traditionnelle **grâce présidentielle** de 2002<sup>1</sup> **exclut** non seulement les **homicides et des blessures involontaires résultant d'un accident de la circulation**, mais également de tous les délits et de la plupart des contraventions prévus par le code de la route, la **circulaire** du ministère de l'intérieur du **18 novembre 2002**, adressée aux préfets, vise à vouloir **mettre fin aux « indulgences »** pratiquées jusqu'alors : *« l'importance de l'écart constaté entre le nombre d'infractions constatées et le nombre de sanctions infligées suscite des doutes légitimes sur l'égalité devant la loi et la crédibilité de l'action publique. »*. Par conséquent, le ministre *« demande de faire preuve de la plus grande rigueur et de veiller (...) à ce que toutes les infractions relevées fassent l'objet de procédures et parviennent aux officiers du ministère public ou aux procureurs de la République compétent qui apprécieront la suite à leur donner »*.

*d) L'efficacité du permis à points renforcée*

**L'instauration du contrôle sanction automatisé (CSA) n'est que l'une des mesures** prévues par la loi du 12 juin 2003, qui aggrave les peines encourues par les contrevenants et notamment les récidivistes de délits routiers.

Conjugué à plusieurs mesures fortes dans le domaine répressif ou préventif, le déploiement du contrôle automatisé **renforce l'efficacité du permis à points** introduit en 1992.

Ce texte prévoit une peine de cinq ans de prison contre trois actuellement et 75 000 euros d'amende pour les **homicides involontaires pour maladresse ou imprudence**<sup>2</sup>. Ces peines sont portées à sept ans de prison et 100 000 euros d'amende en cas de circonstances aggravantes (alcool, drogue, excès de vitesse), et à dix ans d'emprisonnement et 150 000 euros en cas **d'accumulation de circonstances aggravantes**<sup>3</sup>. Les blessures involontaires sont passibles d'une peine de prison variant de trois à sept ans selon l'interruption de travail qu'elles provoquent<sup>4</sup>.

Le texte **double les peines d'emprisonnement** pour les **récidivistes de délits routiers**. Il prévoit une interdiction définitive du permis de conduire en cas d'homicide commis lors d'une récidive<sup>5</sup>.

De même, tout conducteur qui aura mis en danger la vie d'autrui ne pourra plus « récupérer » son permis pour raisons professionnelles : le **« permis blanc » est supprimé**.

---

<sup>1</sup> Loi n° 2002-1062 du 6 août 2002 portant amnistie.

<sup>2</sup> Article 221-6 du code pénal.

<sup>3</sup> Article 221-6-1 du code pénal.

<sup>4</sup> Articles 222-19-1 et 222-20-1 du code pénal.

<sup>5</sup> Article 132-16-2 du code pénal.

---

Enfin il renforce les moyens de prévention des accidents, avec notamment l'instauration, pour les jeunes conducteurs, d'un **permis probatoire**<sup>1</sup>.

e) *Une prise de conscience publique, favorisée par « une mise sur le devant »<sup>2</sup> de l'accidentalité routière sur la scène politique et médiatique*

Dans sa thèse, Emmanuel Pagès rappelle que jusqu'alors, l'insécurité routière était relativement absente sur la scène publique et médiatique et ne figurait qu'épisodiquement dans le débat politique. « *Dans le cas d'accidents de la route, il s'agit de « morts perlées »<sup>3</sup>, n'ayant pas de visibilité dans l'espace public compte tenu de l'absence d'effet de masse, loin de l'effet dramatique d'une catastrophe aérienne* ».

Élevée au rang de « *cause nationale* », la **sécurité routière retient** cette fois-ci **l'attention des médias**.

## 2. Une recentralisation de la politique sécurité routière

Le contrôle sanction automatisé (CSA), qui traduit une **recentralisation de la politique sécurité routière**, poursuit plusieurs objectifs.

a) *Un évitement des décideurs locaux*

Depuis la **décentralisation** conduite à partir de 1982 jusqu'au début des années 2000, se développe une **politique locale de sécurité routière**, dans laquelle le préfet de département joue un rôle central, favorisant la coopération entre les acteurs locaux<sup>4</sup>. Initiée par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 13 juillet 1982, qui donne lieu à la **création** de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (**DSCR**), **rattachée au ministère de l'équipement et des transports**, elle vise à « *rechercher une prise en charge des problèmes de sécurité routière par les collectivités locales en les associant aux objectifs gouvernementaux* » et à assurer « *l'intervention active des services publics locaux* ».

Elle repose notamment sur trois programmes :

- un **contrat d'objectifs** entre l'État et les collectivités locales (« objectif moins 10 % »). Ce programme, abandonné à la fin des années 1980, vise à inciter celles-ci à conduire des actions de prévention à partir d'**incitations financières**, assorties de primes si l'objectif de moins 10 % de tués par an sur leur territoire est atteint ;

---

<sup>1</sup> Article L. 223-1 du code de la route.

<sup>2</sup> Emmanuel Pagès, « *Approche sociologique de la conduite instrumentée. Formes de la cognition distribuée en conduite automobile* », 2008.

<sup>3</sup> René Amalberti, « *Comment les gens fonctionnent (et comment survient l'accident)* », 2004.

<sup>4</sup> Hervé Chomienne, « *Les cadres coordonnateurs. Le cas de la sécurité routière* », *Revue française d'administration publique* n° 123, 2008.

- « **REAGIR** » (Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier) qui consiste à réaliser des enquêtes techniques, distinctes de l'instruction judiciaire, qui ont pour but de déterminer les circonstances de l'accident et éviter leur répétition ;

- « **Ville plus sûre, quartiers sans accidents** », qui vise un meilleur partage de l'espace public au bénéfice de la vie locale et des usagers les plus vulnérables.

L'étude de Fabrice Hamelin « *Le déploiement du CSA en France avec une mise en perspective européenne* », parue en 2008, souligne comment la politique de déploiement des radars automatiques, menée par le Gouvernement à partir de 2003, marque une rupture de ce mouvement, caractérisée par un évitement des décideurs locaux qui transparait dans le choix d'implantation des premiers radars.

(1) Une prise de décision centralisée

L'instauration du contrôle sanction automatisé, **marquée par la mise à distance des usagers** et de leurs **représentants**, et la **mise de côté des autorités locales** et des **acteurs privés**, est réalisée dans un délai relativement bref.

À la suite d'**expérimentations**, décidées par le Comité interministériel de sécurité routière (CISR) en octobre 2000, puis réalisées en 2001 et 2002, à Chambéry et Angers, puis à Saint-Etienne, le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) érigé, le 6 mars 2002, le déploiement du contrôle sanction automatisé (CSA) au rang de ses priorités.

Après la remise, en juin et juillet 2002, de deux rapports concernant les obstacles techniques et juridiques au déploiement et leurs solutions, est créée, en **février 2003**, la **Mission interministérielle du contrôle sanction automatisé (MICSA)**. Opérationnelle dès le mois de mars, elle rédige en trois mois les prescriptions relatives au matériel et à l'organisation du CSA.

(2) Une politique qui tranche avec celles menées par plusieurs pays voisins, où l'échelon local est davantage pris en compte

Au **Royaume-Uni**, une **loi de décentralisation** permet, depuis 2001, aux **collectivités territoriales** de **mettre en place** et d'**exploiter les chaînes de contrôle-sanction**, en partenariat avec les districts de police.

En **Suisse**, le **contrôle-sanction** revient aux **cantons et communes**, l'exploitation des routes, l'immatriculation des véhicules et l'administration de la justice incombant aux cantons. La Confédération gère un registre central regroupant les fichiers cantonaux, afin de pouvoir identifier plus facilement les contrevenants. Le produit des amendes est reversé aux communes et aux cantons.

(3) Les routes nationales et les autoroutes favorisées au détriment des départementales et des zones urbaines

(a) Le choix d'implanter des radars sur les autoroutes est envisagé dès 2002-2003 par la MICSA<sup>1</sup>

Le plan de déploiement **prévoit à l'horizon 2005 d'implanter 1 000 dispositifs** de contrôle automatisé sur l'ensemble du territoire national dont 700 appareils fixes et 300 mobiles dont seront dotées les forces de l'ordre. Une première tranche de 100 appareils doit être installée au cours du second semestre 2003.

Dans son rapport remis en mai 2003, la mission interministérielle indique que le choix des installations des 100 premiers équipements de contrôle automatisé *« a été fait essentiellement à partir des critères d'accidentologie »* et que les sites sélectionnés sont *« d'une part, des sites sur lesquels les taux d'accidents sont particulièrement élevés et, d'autre part, des sites ou ouvrages à risques particuliers (notamment les tunnels) »*<sup>2</sup>.

Le **recensement des sites d'implantation** des premières centaines d'équipements a fait l'objet d'une **note circulaire de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière, adressée à tous les préfets le 26 février 2003**, dans laquelle il leur était demandé d'établir, en concertation avec les acteurs locaux concernés, une liste de sites à équiper en priorité. En parallèle, la direction générale de la police nationale (DGPN) a également établi une liste, sur la base des recensements effectués par les directions départementales de la sécurité publique.

Quant au **nombre de sites par département** retenus, il est censé être **proportionnel au nombre d'accidents enregistrés**<sup>3</sup> (nombre de tués déplorés en 2001 et 2002 rapporté au nombre de tués sur le territoire national), le nombre de sites par département s'échelonnant entre 3 et 17.

La MICSA indique que les choix définitifs ont fait l'objet d'une synthèse de ces différentes propositions, après consultation des procureurs généraux des départements concernés, invités à formuler leurs observations.

En outre, le président de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFSA) a fourni des éléments d'analyse des sites *« où il serait opportun d'installer des systèmes de contrôle automatisé sur les différents réseaux concédés »*.

---

<sup>1</sup> Mission Interministérielle du Contrôle Sanction Automatisé, installée le 12 février 2003 et dont la création a été décidée par le Comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 18 décembre 2002.

<sup>2</sup> Page 30.

<sup>3</sup> Annexe 1 de la circulaire ministérielle du 3 février 2004 adressée par le ministère de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, et le ministère de l'environnement, du transport, du logement, du tourisme, et de la mer aux préfets de départements.

(i) *Un réseau moins étendu et moins meurtrier que les réseaux départementaux et nationaux*

La MICSA relève qu'il est normal que le réseau national soit surreprésenté dans les propositions, - même si l'on y dénombre seulement 24 % des tués du fait d'une longueur limitée à 30 000 km - car il s'agit du réseau sur lequel la concentration d'accidents est la plus importante. Elle en conclut que « *c'est bien sur ce réseau que l'efficacité du contrôle automatisé sur le bilan accidentologique sera optimal* ».

De même, les autoroutes et voies assimilées ont fait l'objet de « *propositions très nombreuses* » jugées « *supérieures à leur accidentologie relative (14 % de propositions de sites sur autoroute, pour 6 % des tués) ; alors qu'il s'agit le plus souvent de sites ne présentant pas les densités et les taux d'accidents les plus élevés* ».

Le réseau autoroutier est trois fois moins étendu - 9 860 kilomètres et quatre fois moins meurtrier, dans la mesure où il ne concentre que 6 % des tués.

(ii) *.... mais où le trafic et les vitesses sont plus élevés...*

Toutefois les autoroutes représentent cependant 21 % du trafic et concentre les vitesses les plus élevées. Selon une étude de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), plus de 50 % des véhicules, en 2001, roulent au-dessus des vitesses limite autorisées.

(iii) *... et les radars, plus faciles à installer et moins sujets aux dégradations volontaires*

La MICSA reconnaît que les routes bidirectionnelles sont plus accidentogènes que les autoroutes ou les voies rapides urbaines, mais justifie l'implantation des radars par les avantages que présentent ceux-ci :

*« La forte représentation des autoroutes et voies rapides urbaines, moins accidentogènes que les routes bidirectionnelles, est liée, certes, à la facilité d'y implanter des dispositifs de contrôle automatisé : proximité des réseaux de transmission, accès difficile donc moindre risque de vandalisme, mais aussi à l'importance de la circulation et au niveau élevé des vitesses moyennes pratiquées qui conduisent à espérer un effet très important de l'implantation des systèmes automatisés »<sup>1</sup>.*

---

<sup>1</sup> Circulaire ministérielle du 3 février 2004 adressée par le ministère de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, et le ministère de l'environnement, du transport, du logement, du tourisme, et de la mer, aux préfets de départements.

- (b) Le caractère accidentogène du site : un critère théoriquement déterminant dans l'implantation du radar

La première **circulaire** du **26 février 2003**, demandait aux **préfets** de renseigner de manière détaillée, pour chacun des sites son **accidentologie** « *soit localement, (sur une distance de plus ou moins 300 m), soit sur une section plus longue, dont la longueur était laissée à [leur] appréciation* ».

La circulaire du 3 février 2004 s'avère plus directive. Ses annexes soulignent que l'analyse des premières propositions et du premier retour d'expériences issues de la mise en service des premiers radars « *met en évidence l'intérêt d'examiner lors du choix des sites, à la fois l'accidentologie très localisée, et l'accidentologie sur une section plus longue* » et prescrit de renseigner l'accidentologie de chaque site sur **section localisée de 850 mètres** et sur une section plus longue de **4 000 mètres**.

En outre, elle incite les préfets à renforcer leur analyse de l'accidentologie des sites, soulignant que, dans la première série de propositions, « *l'analyse des causes d'accident est souvent succincte voire absente, et en particulier l'analyse du rôle du non-respect de la prescription de vitesse parmi les causes d'accident, qui constitue un critère fort de choix d'implantation. Par ailleurs, la connaissance du contexte local est nécessaire pour apporter une appréciation pertinente* ».

Enfin elle souligne que sur les 1 120 propositions déjà reçues, seules 511, présentant des **caractéristiques d'accidentologie nettement supérieures** aux valeurs de référence, ont fait l'objet d'un avis favorable.

- (c) Une « logique d'itinéraire » déjà envisagée

La circulaire du 26 février 2003 prévoit déjà la possibilité d'implanter des équipements sur un **itinéraire**. Bien que ce type d'implantation rende plus facilement acceptable le contrôle pour l'utilisateur, la MICSA indique que le **nombre** relativement **restreint d'équipements** à implanter par département - 10 si l'on divise le nombre d'équipements par le nombre de collectivités - a conduit les **préfets à privilégier les « zones d'accumulation d'accident » au détriment des itinéraires**.

- (d) Des sociétés concessionnaires d'autoroute sollicitées

Par une **note du 2 novembre 2003**, ces **sociétés** sont **sollicitées** par les préfets pour aider à **déterminer les sites les plus accidentogènes**, afin de déployer des radars sur ce réseau « *à horizon 2005* ». À cet égard, les préfets sont invités à « *entreprendre une collaboration avec les départements limitrophes* », afin de « *s'assurer de la pertinence des emplacements choisis au regard de la logique d'itinéraire* ».

(4) Une volonté de transparence vis-à-vis des conducteurs

Anticipant la contestation et l'argument de « *pompes à fric* », les autorités publiques choisissent de signaler tous les radars et de rendre publique la carte des équipements fixes.

En outre, les équipements sont pré-signalés. Jean Chapelon déplore à cet égard que « *le choix de **présignaler les radars**, malheureusement nécessaire compte tenu de l'état de l'opinion, a cantonné les radars fixes dans un rôle d'apprentissage des limitations de vitesse par les conducteurs en leur imposant dans un endroit préalablement signalé le strict respect de la réglementation* »<sup>1</sup>.

b) Des objectifs très variés

(1) Accroître et améliorer les contrôles

Dès sa création, il est envisagé que le contrôle sanction automatisé (CSA) soit utilisé **pour sanctionner d'autres infractions routières que l'excès de vitesse** (franchissement de priorité, non-respect des feux rouges, circulation dans les voies réservées....).

(2) Permettre aux forces de l'ordre d'assurer les contrôles des autres infractions

Interrogée sur ce point, la direction générale de la police nationale<sup>2</sup> (DGPN), souligne qu'il « *n'a pas été constaté de baisse de l'activité de sécurité routière en gendarmerie suite à la mise en place du dispositif de contrôle sanction automatisé dont font partie les radars automatiques* ».

Le déploiement des radars automatiques a conduit la gendarmerie à **déplacer** ses contrôles de vitesse **sur d'autres secteurs touchés par les accidents de la route** et en fonction des contraintes d'emploi de ses propres appareils ; la répression des vitesses excessives s'effectue désormais dans un cadre coordonné qui associe les moyens du contrôle sanction automatisé (CSA) et ceux en dotation dans les unités de gendarmerie.

Les gendarmes mettent notamment l'accent sur la répression de la conduite sous l'emprise de produits stupéfiants, infraction particulièrement grave compte tenu de son impact sur l'accidentalité, créée en 2003.

Le déploiement des différents radars automatiques a également permis aux services de police concernés (sécurité publique, compagnie républicaine de sécurité et préfecture de police de Paris) d'accroître leur mobilisation dans la lutte contre les autres causes d'insécurité routière : **conduite sous l'empire d'un état alcoolique, conduite après usage de produits stupéfiants** et autres comportements à risques.

---

<sup>1</sup> Jean Chapelon, « La politique de sécurité routière – Derrière des chiffres, des vies », 2008.

<sup>2</sup> Réponse de la DGPN au questionnaire budgétaire de juillet 2016 concernant le projet de loi de finances pour 2017.

(3) Rendre la règle incontournable pour tous les usagers

Le CSA **augmente considérablement la probabilité d'être contrôlé**, et ce, quel que soit le type de véhicule, tout en supprimant les possibilités d'indulgence dont bénéficiaient les conducteurs.

Le CSA doit permettre à terme une prise en compte **systematique** des contrevenants, et s'avère donc plus « juste » que le contrôle traditionnel fondé sur une détection aléatoire.

Les préfets, par voie de **circulaire** du ministère de l'intérieur du **18 décembre 2002**, sont appelés « à faire preuve de la plus grande rigueur et de veiller, avec les Directeurs Départementaux de la Sécurité Publique et les Commandants de Groupement de la Gendarmerie Nationale, à ce que toutes les infractions relevées fassent l'objet de procédures et parviennent aux officiers du ministère public ou aux procureurs de la République compétents qui apprécieront la suite à leur donner » et à mettre **fin à la pratique des indulgences**.

(4) Rendre la sanction plus rapide et plus pédagogique

L'automatisation du système permet, grâce à une **automatisation de la procédure**, d'adresser les contraventions dans un **délai beaucoup plus bref** - quelques jours au lieu de quelques mois. La contestation d'une infraction devant le juge de police requiert une **consignation** égale au montant de l'amende.

(5) Instaurer chez les conducteurs une conduite apaisée

Le CSA a pour objectif à plus ou moins long terme de modifier le comportement du conducteur.

### 3. Un cadre européen favorable

a) *L'Union européenne a constitué un « instrument d'incitation forte à l'innovation »*

Dans son « **Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010** », déposé en **septembre 2001**, la Commission européenne constate que l'ensemble des États membres sont confrontés aux problèmes de sécurité, notamment à la vitesse excessive et à l'existence de points noirs accidentologiques et compare le nombre annuel de morts **dans l'Union européenne - 40 000 morts** - à l'écrasement au sol quotidien d'un avion moyen-courrier.

Elle propose que l'Union européenne se fixe comme objectif de **réduire de moitié le nombre des victimes d'ici 2010**.

La **Commission** entend **favoriser d'ici 2005 l'échange de bonnes pratiques**, mais se réserve la possibilité de prendre des **initiatives réglementaires** si la courbe des accidents n'évolue pas favorablement.

- (1) Le traité de Maastricht a établi en 1992 la compétence de la Communauté pour prendre des mesures dans le domaine de la sécurité routière, rattachée à la politique commune des transports

Si l'article 3 du traité de Rome de 1957 prévoit déjà d'instaurer une **politique commune des transports** – seul secteur expressément mentionné avec l'agriculture – c'est le **traité de Maastricht**, qui, en 1992, offre à l'Union européenne les moyens de **fixer le cadre juridique** et **prendre des mesures dans le domaine de la sécurité routière**.

L'article G du traité sur l'Union européenne (TUE) modifie l'article 75<sup>1</sup> du traité instituant la Communauté européenne, prévoyant que le Conseil « *établit (...) les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports* ».

Cependant l'invocation, par certains États membres, du **principe de subsidiarité**, rend difficile l'action communautaire.

- (2) Conformément au principe de subsidiarité, la promotion de la sécurité routière et la réglementation de la conduite et du comportement de l'usager de la route restent de la compétence des États ou des autorités infra-étatiques

Le premier Livre blanc de la Commission européenne « *sur le développement futur de la politique commune des transports* », publié en décembre 1992, stipule en effet que « *le traité sur l'Union dispose expressément que conformément au principe de subsidiarité, la politique commune des transports doit consister en actions qui ne peuvent pas être réalisées de manière satisfaisante par les États membres et peuvent donc, en raison de leur dimension ou effet, être mieux réalisées au niveau communautaire* ».

- (3) Entre 2003 et 2005, plusieurs initiatives de la Commission européenne favorisent le déploiement de radars

Au début des années 2000, l'Union européenne possède des compétences établies dans plusieurs domaines tels que le **port de la ceinture de sécurité** dans les voitures, le **contrôle technique périodique** des véhicules à moteur, les **contrôles routiers**, les tachygraphes, les **limiteurs de vitesse**, les poids et dimensions des véhicules, le transport de marchandises dangereuses ainsi que le permis de conduire et certains aspects de la formation du conducteur. En outre, elle intervient dans l'**harmonisation technique** des **normes** relatives aux véhicules, où elle doit assurer un niveau de protection élevé (article 95 du traité CE). Elle peut également fixer des exigences de sécurité pour le **réseau routier transeuropéen (RTE)**.

La **communication** de la Commission européenne au Conseil et au Parlement européen du **2 juin 2003** intitulée « *Programme d'action européen pour la sécurité routière – Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010 : une responsabilité partagée* » définit une

---

<sup>1</sup> Cf. article 91 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

---

approche cohérente en matière de sécurité routière dans l'Union européenne, en fixant un objectif commun de réduction du nombre de victimes de la route, suivi périodiquement grâce à des **indicateurs de performance**.

La **recommandation du 21 octobre 2003** de la Commission européenne conseille « *aux États membres d'intégrer dans un **plan national de contrôle** les meilleures pratiques en fait de mesures de contrôle. Ils devraient évaluer les résultats à intervalles réguliers et adapter leurs plans le cas échéant.* » Parmi les mesures à inclure figure « *l'utilisation de **dispositifs automatisés de contrôle de la vitesse** (caméras automatisées), complétés par des procédures permettant de traiter un grand nombre d'infractions* ». Les résultats doivent être évalués tous les deux ans.

Dans sa **recommandation du 6 avril 2004<sup>1</sup>**, la Commission européenne préconise aux États membres « *de veiller à ce que des **dispositifs automatisés de contrôle de la vitesse** soient employés sur les autoroutes, les routes secondaires et les artères urbaines et veiller à ce que les contrôles soient faits de manière à garantir leur efficacité, c'est-à-dire qu'ils soient effectués régulièrement **sur des tronçons** où le non-respect est fréquent et entraîne une augmentation du risque d'accidents* ».

Enfin la **décision du 17 janvier 2005<sup>2</sup>** de la Commission européenne harmonise les conditions relatives à la disponibilité et à l'utilisation efficace du spectre radioélectrique dans la bande des 24 GHz en vue de l'introduction de systèmes radars à courte portée (SRR) pour automobile.

(4) Le financement d'études et de recherches financées par l'Union européenne a encouragé la rupture française

Fabrice Hamelin<sup>3</sup> cite notamment le **projet ESCAPE** (*Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement<sup>4</sup>*), financé par la Commission européenne dans le cadre du quatrième programme-cadre de recherche et de développement (PCRD). Ce projet vise à **identifier des outils de contrôle** permettant d'améliorer le respect des règles de sécurité sur les routes européennes et à mesurer leur potentiel. De même, le **projet VERA** (contrôle vidéo pour les autorités chargées de la sécurité routière) de 1998 a pour objet de mieux **faire respecter les règles de circulation** à travers l'Europe **au moyen des nouvelles technologies** et **promouvoir l'acceptabilité** de ces technologies comme **preuve devant les tribunaux**.

---

<sup>1</sup> Recommandation de la Commission du 6 avril 2004 relative à l'application de la réglementation dans le domaine de la sécurité routière (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (2004/345/CE).

<sup>2</sup> 2005/50/CE : Décision de la Commission du 17 janvier 2005 relative à l'harmonisation du spectre dans la bande de fréquences des 24 GHz en vue de l'utilisation limitée dans le temps par des systèmes radar à courte portée pour automobile dans la Communauté [notifiée sous le numéro C(2005) 34].

<sup>3</sup> Fabrice Hamelin, « Le déploiement du contrôle sanction automatisé en France avec une mise en perspective européenne », L'Atelier du Centre de recherches historiques, décembre 2008.

<sup>4</sup> « Sécurité renforcée grâce à un contrôle policier adéquat ».

b) *Au sein de l'Union européenne, mais également en dehors, plusieurs pays ont déjà introduit ce type de contrôle sans l'avoir totalement automatisé*

**La France a bénéficié de l'expérience de ses voisins, plus expérimentés dans le domaine du contrôle automatisé.**

*« Aussi surprenant que cela puisse paraître, c'est bien le retard de la France dans la mise en place des systèmes de contrôles automatisés qui a permis d'atteindre l'objectif fixé. En effet, la mission CSA a pu tirer les enseignements des différents systèmes mis en place chez ses voisins européens. Ceci a permis d'orienter les travaux sur l'essentiel, notamment l'architecture, la sécurité et les éventuels goulots d'étranglement d'un tel dispositif »<sup>1</sup>.*

(1) Au Royaume-Uni, les radars ont, à partir de 1991, été massivement déployés tandis que les accidents et les excès de vitesse ont largement diminué

Au **Royaume-Uni** le développement du contrôle sanction automatisé (CSA) a été **plus précoce** qu'en France.

**Dès 1991**, le *Road Traffic Act* établit le cadre juridique nécessaire à la légalisation des infractions relevées par les dispositifs automatiques. Les *speed cameras* sont déployées à partir de 1991 en Angleterre et 1993 en Écosse. Des appareils contrôlant le franchissement des feux rouges et de la distance entre les véhicules sont également installés.

L'un des traits saillants du dispositif britannique est de **s'adosser aux collectivités territoriales**. À partir de 1998, les *Safety Camera Partnerships* (SCP), des instances gestionnaires de voirie qui rassemblent les collectivités territoriales et les organisations régionales de la *Highways Agency* - responsable des autoroutes et du réseau national -, les tribunaux et les bureaux du procureur, ainsi que les forces de l'ordre - et, éventuellement, des services hospitaliers - se voient confier plusieurs missions. Elles installent et gèrent les radars, traitent les infractions et mettent en œuvre des actions d'éducation et de prévention.

Jusqu'à la fin des années 1990, le financement du système s'appuie sur un nombre restreint d'acteurs locaux, alors que le produit des amendes engendrées par les *speed cameras* est reversé au trésor public britannique. *« En somme, ceux qui subissent les coûts du dispositif ne sont pas ceux qui obtiennent les avantages, ce qui crée un frein au développement du dispositif »*<sup>2</sup> soulignent les chercheurs Laurent Carnis et Fabrice Hamelin. Les autorités expérimentent alors un autre système, consistant à financer directement l'installation et le fonctionnement du contrôle sanction automatisé par les revenus qu'ils produisent. Fondé sur le **principe de l'autofinancement**, le

---

<sup>1</sup> Dossier de presse « Le contrôle sanction automatisé », 13 juin 2003, page 10.

<sup>2</sup> Laurent Carnis et Fabrice Hamelin, « Le contrôle sanction automatisé de la vitesse : une machine à remonter le temps ? Une analyse comparée France/Grande-Bretagne », *Politiques et management public*, vol. 25, n° 2, 2007.

---

système suppose désormais que chaque partenariat local engendre des recettes suffisantes pour faire face à ses dépenses d'installation et de fonctionnement, ce qui incite les autorités à choisir rigoureusement les lieux d'implantation des équipements.

En outre, les partenariats doivent rendre compte au ministère de l'efficacité du fonctionnement et du rendement financier engendré par les équipements. Le respect de cette contrainte conditionne le remboursement des avances effectuées.

À l'époque du lancement de la politique du déploiement des radars en France, plus de **4 300 équipements fixes** sont installés sur le réseau routier du Royaume-Uni. **Les résultats s'avèrent très probants** : les grands excès de vitesse ont considérablement régressé tandis que les excès de vitesse ont été réduits de deux tiers, les accidents corporels ont diminué de 15 % et le nombre de victimes grièvement blessés a chuté de 20 %.

Des **critères d'implantation sont appliqués à tout le territoire** (cf. tableau *infra*) : les caméras sont installées à des endroits précis ou sur des segments de route où le nombre d'accidents enregistré est supérieur à la moyenne. Le dispositif repose également « *sur une pratique de contrôle systématique du bon fonctionnement et de l'efficacité du dispositif de contrôle automatisé* »<sup>1</sup>.

- (2) Aux Pays-Bas, un « *contrôle de parcours* », système de contrôle entièrement automatisé de la vitesse moyenne, est mis en place en mai 2003 entre Delft et Rotterdam

Ce système mesure la vitesse moyenne sur une **portion d'autoroute de 2 x 3 voies sur 3 km**, par opposition à la vitesse instantanée mesurée par les détecteurs conventionnels. Des caméras numériques photographient, par l'arrière, tous les véhicules à l'entrée et à la sortie du tronçon surveillé. Grâce à une mise en correspondance des deux photos, **le système calcule la vitesse moyenne** du véhicule grâce aux heures de passage liées à chacune des prises de vue.

Le dispositif s'avère efficace – 0,25 % des véhicules échappent à la mesure de vitesse tandis que 93 % des amendes administratives sont recouvrées sur première notification – et nettement **mieux accepté** par les automobilistes qu'**un contrôle aléatoire**.

- (3) En Suisse, les radars fixes, déjà largement déployés, ont déjà prouvé leur efficacité

En 2003, 400 radars fixes sont installés en Suisse, principalement utilisés pour le contrôle de la vitesse, mais également pour les interdistances et le franchissement des feux rouges.

---

<sup>1</sup> *Ibidem.*

Un registre national recueille les informations recueillies à l'échelon cantonal utilisé pour identifier les contrevenants.

Au printemps 2003, le **canton de Soleure** est le premier à instaurer un **système numérique** avec **transmission automatique** sur le réseau autoroutier, le nombre de procès-verbaux par habitant s'avère vingt fois supérieur à celui enregistré par la France.

**Règles utilisées afin de sélectionner les sites principaux (« core sites ») où installer des caméras de sécurité routière en Angleterre**

Règle	Site avec caméra fixe		Sites avec caméra mobile		Route		Sites avec CFR ou caméras combinées
Exigences relatives au site	0,4 km à 1,5 km		0,4 km à 5 km		5 km à 20 km		Intersection <sup>489</sup>
Nombre de KSI	Au moins 3 KSI/km au cours des 3 dernières années		Au moins 1 KSI/km au cours des 3 dernières années		Au moins 1 KSI/km au cours des 3 dernières années		Au moins 1 KSI causé par l'omission d'arrêter au feu rouge
Limite de vitesse / total des points (p) exigés*	64 km/h ou moins	80 km/h ou plus	64 km/h ou moins	80 km/h ou plus	64 km/h ou moins	80 km/h ou plus	10 p
	22 p/km	18 p/km	11 p/km	9 p/km	8 p/km	6 p/km	
Vitesse moyenne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 85 % des véhicules roulent à la limite de vitesse permise ou au-dessus de celle-ci dans les zones où cette limite est de 64 km/h.</li> <li>- 85 % des véhicules roulent à 5 km/h au-dessus de la limite de vitesse permise dans les zones où celle-ci est de 80 km/h.</li> </ul> Ces moyennes sont calculées sur la base d'analyses du flux de circulation sur des périodes déterminées <sup>490</sup> .						Non applicable
Caractéristiques du site	L'installation et la désinstallation des caméras peuvent se faire en toute sécurité		L'emplacement pour la caméra mobile est facile d'accès, sécuritaire et conforme aux normes de visibilité		Les caméras seront installées sur le segment de route où une fréquence d'accidents élevée a été observée		L'installation et la désinstallation des caméras peuvent se faire en toute sécurité
Pertinence	Les autorités locales responsables des routes ( <i>local highway authorities</i> ) doivent effectuer une évaluation afin de démontrer : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Que les limites de vitesse ont été vérifiées et que l'installation des caméras de sécurité routière est la solution la plus pertinente pour s'assurer qu'elles seront respectées;</li> <li>- Qu'il n'y a pas de solution d'aménagement routier (<i>engineering solution</i>) plus efficace que l'installation des caméras de sécurité routière;</li> <li>- Que les codes routiers locaux (<i>Traffic Regulation Order</i>) et la signalisation routière sont corrects et conformes à la législation.</li> </ul>						
* Le système de pointage attribue 5 points à un KSI et 1 point à un SIC. Par exemple, un site où il y a eu 3 KSI et 7 SIC se voit attribuer $3 \times 5 + 7 \times 1 = 22$ points. Pour les sites dont la longueur est de moins de 1 km et les intersections, le nombre total de points requis n'est pas calculé par kilomètre. Pour les autres sites, il s'agit d'une moyenne par kilomètre.							

<sup>488</sup> Ces règles continuent d'être en vigueur après 2007.

<sup>489</sup> Les CFR couvrent la zone qui s'étend de la ligne d'arrêt jusqu'à l'autre ligne d'arrêt dans la direction du déplacement.

<sup>490</sup> Cette moyenne est obtenue en mesurant les vitesses d'un échantillon de véhicules, une proportion de 15 % des vitesses les plus élevées étant enlevée de l'échantillon.

Pour plus de détails sur la méthode de calcul de cette moyenne, voir DfT, *Handbook of Rules and Guidance for the National Safety Camera Programme for England and Wales for 2006/07*, notamment la section 6.3 « Guidelines for conducting speed surveys », p. 30,  
<http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscpl/bookofrulesandguidancefo4582.pdf>

\* KSI (*Killed or seriously injured*) : tué ou gravement blessé.

Source : Étude comparative sur les modes de gouvernance dans le contexte de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des appareils de surveillance aux feux rouges, Volet II – Analyses détaillées, Ministère des Transports du Québec, 16 avril 2010, p. 214.

---

## B. DES CRITÈRES D'IMPLANTATION DES ÉQUIPEMENTS CONTROVERSÉS

Le contrôle sanction automatisé (CSA), qui a nettement contribué à la forte diminution de l'accidentalité depuis 2003, fait régulièrement l'objet de controverses quant aux critères influant sur les choix d'implantation des équipements.

### 1. Le caractère accidentogène du site, une condition *sine qua non* du choix d'implantation du radar

Le **caractère accidentogène** du site est, dès l'origine, **une condition *sine qua non* pour le choix d'implantation** du radar, qui obéit à des règles précises et est fixé en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés.

*a) Des critères de priorité de déploiement définis chaque année par la délégation à la sécurité routière (DSR)*

Le **déploiement, le remplacement ou le déplacement** des radars est réalisé sur la base des **propositions** d'implantation formulées par les **préfets de département**.

Ces propositions doivent répondre aux **critères d'installation** et aux priorités de déploiement **fixés chaque année par la délégation à la sécurité routière (DSR) et définis par type d'équipement** dans le cadre d'une **circulaire**. En outre, une priorité d'installation peut être donnée à certains départements selon les bilans réalisés par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

*b) Une coordination assurée par le préfet de département*

Ainsi, les préfets de département coordonnent avec les collectivités locales, les **directions départementales des territoires (DDT)**, les **forces de police et de gendarmerie**, et éventuellement, **les commissions d'usagers**, l'élaboration des dossiers de demande d'implantation de radars comprenant notamment l'accidentalité de la zone et ses caractéristiques.

(1) À partir d'un dossier comprenant un bilan accidentologique détaillé (sur cinq ans/ une section de 1 000 mètres et de 4 000 mètres)

Ce dossier comprend un **bilan accidentologique détaillé**, s'étalant sur une période de **5 ans** et la section choisie sur une distance comprise entre **1 000 mètres** et **4 000 mètres**, comportant le nombre d'accidents mortels, le nombre de tués et de blessés graves ou légers pour les deux sens de circulation sur l'axe étudié.

- (2) En concertation avec d'autres acteurs (forces de l'ordre, commissions d'usagers...)

Ces dossiers sont ensuite analysés par la délégation à la sécurité routière (DSR) et font l'objet d'une visite de site afin d'évaluer la **faisabilité** technique du projet d'implantation du radar. Si celle-ci est confirmée, les travaux sont réalisés et le radar mis en service.

*c) Une étude de faisabilité systématique*

Chaque site proposé fait l'objet d'une **étude de faisabilité technique**, réalisée à la demande de la délégation à la sécurité routière (DSR), **par ses prestataires**, titulaires de marché de déploiement et maintenance. Cette étude présente le détail des plans des opérations ainsi que le chiffrage des prestations prévues.

Si la faisabilité est confirmée, les prestataires planifient alors et réalisent, le cas échéant, les **travaux de génie civil**, y compris les raccordements en énergie et en télécommunications.

Enfin le **prestataire organise** les **vérifications réglementaires** liées à l'installation réalisées **par l'organisme vérificateur**. Il réalise les vérifications de bon fonctionnement et d'intégration des équipements de terrain (ET) au Centre national de traitement (CNT).

À l'issue de cette dernière étape, le **centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR) vérifie** avec les représentants locaux de l'État les **paramètres légaux** (commune, axe, point kilométrique, vitesse limite autorisée (VLA), références de l'arrêté s'il s'agit d'une VLA dérogatoire). Puis, le CACIR **propose une date de mise en service** à la Préfecture concernée.

Selon la délégation à la sécurité routière (DSR), **la mise en service intervient en moyenne six à huit mois après la proposition faite par le Préfet.**

*d) Une validation effectuée par la délégation à la sécurité routière*

D'après la délégation à la sécurité routière (DSR), à la suite de la circulaire de 2014 adressée aux préfets, 142 propositions ont été envoyées par les préfetures, 114 - soit 80 % - ont été validées et lancées.

En 2015, **ce taux de validation a significativement chuté à 56,8 %** : 185 propositions ont été envoyées par les préfetures, 105 ont été validées et lancées. La délégation à la sécurité routière (DSR) justifie cette baisse par le plan de modernisation en double sens des radars fixes, qui a limité les ressources disponibles des prestataires du département du contrôle automatisé (DCA) pour réaliser les travaux.

Si la DSR n'est pas en mesure d'indiquer le pourcentage d'emplacements refusés plusieurs années de suite, elle souligne « *certaines dossiers acceptés correspondent à des demandes refusées les années précédentes* » et

---

que les dossiers refusés concernent particulièrement les demandes dont le coût en génie civil est prohibitif ou dont la justification en matière de sécurité routière est faible, « *dans la limite de ce qui est faisable dans l'année* ».

Les autres motifs conduisant la délégation à la sécurité routière (DSR) à ne pas retenir des demandes de radars proposées par les préfectures sont :

**- l'achèvement de la phase de déploiement** du type de radar concerné.

Il s'agit par exemple de demandes concernant des radars feux rouges : dans la mesure où le déploiement est achevé, les demandes supplémentaires d'équipement de ce type ne sont pas acceptées. De même, jusqu'au Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015, le nombre de radars étant plafonné à 4 200, toute demande d'installation de nouveau radar « surnuméraire » était refusée.

**- l'absence de couverture du besoin par le marché public.**

En 2016, la délégation à la sécurité routière explique que « *dans les départements et régions d'outre-mer (DROM) seuls deux types de radars peuvent être actuellement déployés, les radars fixes et les radars embarqués débarquables. Toute demande concernant d'autres types de radar est donc refusée, car non couvert par les marchés en cours. De même, le marché de déploiement des radars autonomes ne permet pas leur déploiement en Corse* ».

**- l'inadéquation du type d'équipement ou du nouveau lieu d'implantation demandé au besoin de sécurité routière.**

Il arrive que l'équipement demandé ne soit pas le plus idoine, ce qui entraîne soit le refus du dossier, soit la requalification de la demande, soit le report de la satisfaction de la demande à la date où l'équipement pertinent sera disponible.

De même, quand une demande a pour objet de déplacer un radar et que l'emplacement initial s'avère encore pertinent en termes de sécurité routière, la demande de déplacement peut ne pas être retenue, surtout si l'emplacement de destination n'est pas davantage accidentogène.

**- l'incompatibilité de la demande avec le plan de charge.**

Lorsque l'opération demandée ne peut pas être réalisée dans l'année, en raison du plan de charge ou du renouvellement du marché, la demande peut être acceptée, mais décalée à l'année suivante.

Le **facteur financier** est également **pris en compte**. À titre d'exemple, les radars vitesse moyenne, en raison du coût très important des travaux de génie civil induits par leur installation, sont déployés en nombre très limité et dans des sites correspondant essentiellement à de nouvelles routes ou à des routes rénovées, où la majeure partie des travaux a été

réalisée par le gestionnaire de voirie, en même temps que les travaux routiers proprement dits.

**Recommandation n° 1 :** Établir un bilan annuel des implantations de radars refusées, qui serait publié sur le site de la Sécurité routière. Cette information, par sa vertu pédagogique, permettrait de lever toute ambiguïté sur les critères appliqués et crédibiliser encore davantage la pertinence des emplacements retenus.

D'un point de vue juridique, les radars ne font **pas** l'objet **d'autorisation préalable pour pouvoir être installés sur le domaine public** routier. En effet, l'article L. 113-2 du code de la voirie routière dispose qu'« *en dehors des cas prévus aux articles L. 113-3 à L. 113-7 et de l'installation par l'État des équipements visant à améliorer la sécurité routière, l'occupation du domaine public routier n'est autorisée que si elle a fait l'objet, soit d'une permission de voirie dans le cas où elle donne lieu à emprise, soit d'un permis de stationnement dans les autres cas. Ces autorisations sont délivrées à titre précaire et révocable* ».

*e) Des commissions départementales de la sécurité routière (CDSR) habilitées, depuis 2013, à contrôler l'emplacement des radars*

Jusqu'à 2012, les **commissions départementales de sécurité routière (CDSR)**, où siègent représentants d'usagers de la route et autorités publiques compétentes, intervenaient principalement dans le domaine de l'éducation routière. Le **décret du 20 avril 2012** renforce leur rôle en permettant dorénavant leur saisine sur tout sujet relatif à la sécurité routière et notamment en matière d'harmonisation des vitesses sur toute voie ouverte à la circulation. Ce texte supprime en même temps les commissions consultatives d'usagers pour la signalisation routière (CCUSR), auxquelles était dévolu ce rôle.

*f) Des équipements régulièrement vérifiés et déplacés quand les conditions ayant dicté leur installation ne sont plus réunies*

Les équipements font l'objet de **quatre types de vérifications** (dont **une vérification périodique**)<sup>1</sup> et sont déplacés lorsque les conditions de dangerosité qui avaient justifié leur installation ne sont plus réunies.

---

<sup>1</sup> Définis pour tous les instruments de mesure par le décret n° 2001-387 du 3 mai 2001. Ils sont précisés, pour les cinémomètres de contrôle routier, par l'arrêté du 4 juin 2009 modifié. Ces quatre examens sont : l'examen de type ou **homologation** (approbation du modèle qui sert de référence à la production de tous les appareils), la **vérification primitive** (vérification individuelle de chaque appareil avant sa mise en service), le **contrôle en service** (vérification périodique pendant la durée de vie de l'appareil), la **vérification de l'installation** pour les cinémomètres à poste fixe non déplaçable.

---

La **vérification** d'installation, réalisée par un organisme indépendant et réservée aux équipements fixes, a pour objet de vérifier pour chaque radar fixe le respect des conditions d'installation telles que précisées dans la réglementation et notamment l'alignement de l'antenne radar par rapport à la chaussée avec une précision de +/- 0,5 °.

Le **contrôle en service** (ou vérification périodique), également réalisé par un organisme indépendant désigné par le ministre chargé de l'industrie<sup>1</sup>, est **annuel** (ou bisannuel pour les deux premières vérifications des instruments neufs) pour son bon fonctionnement et le respect des exigences réglementaires et notamment l'erreur maximale tolérée (cf. *infra*).

Depuis le 15 mars 2017, la **maintenance opérationnelle** de tous les radars automatiques fixes dans l'Hexagone et outre-mer - qui faisait jusqu'alors l'objet de deux marchés distincts - est désormais **regroupée dans un seul marché public**, attribué au groupement SATELEC/INEO, pour un montant de 62 millions d'euros, afin d'optimiser les ressources utilisées et leur efficacité.

En outre, en cas d'éventuel dysfonctionnement d'un appareil, celui-ci est rapidement détecté par système d'alerte au Centre national de traitement (CNT). L'appareil est alors mis hors service et les clichés envoyés depuis le déclenchement de l'alarme sont rejetés.

## **2. Un lien entre implantation des radars et réduction de l'accidentalité confirmé par plusieurs études statistiques**

a) *La « loi de Nilsson », affinée par les travaux de Rune Elvik, établit un lien entre réduction de la vitesse et recul de la mortalité*

Selon le modèle accidentologique dit « **loi de Nilsson** », fondé sur la théorie des lois cinétiques, **une variation de 1 % de la vitesse se traduit par une variation du nombre d'accidents corporels de 2 % et une variation du nombre d'accidents mortels de 4 %**.

Les travaux de Göran Nilsson<sup>2</sup>, réalisés dans les années 1980, sont confrontés lors de la décennie suivante, aux études réalisées à la suite des modifications, en Scandinavie, de la vitesse maximale autorisée. Ils sont testés sur la base de 70 rapports d'études internationaux analysant l'évolution de l'accidentalité en fonction d'une variation des vitesses pratiquées.

Ces travaux valident la pertinence du modèle pour les routes hors agglomération mais, concernant les axes urbains, l'échantillon est trop faible pour éprouver sa solidité.

---

<sup>1</sup> À ce jour, seuls deux organismes sont chargés de ces contrôles : LNE et SGS.

<sup>2</sup> Göran Nilsson, « Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety », Lund Bulletin 22, Lund Institute of Technology, Lund, 2004.

Dans les **années 2000**, **Rune Elvik affine la formule** élaborée par Göran Nilsson, en se fondant sur 98 études internationales et en recherchant le modèle le plus adapté pour représenter leurs résultats. Il précise en 2009<sup>1</sup> les coefficients de variation en fonction du type de réseau routier.

Pour les **routes hors agglomération** et les **autoroutes**, ce coefficient de variation est égal à :

- 1,6 pour les accidents corporels ;
- 2,2 pour le nombre de personnes blessées ;
- 4,1 pour les accidents mortels ;
- 4,6 pour le nombre de personnes tuées.

Pour les **axes urbains**, les coefficients de variation sont plus faibles :

- 1,2 pour les accidents corporels ;
- 1,4 pour le nombre de personnes blessées ;
- 2,6 pour les accidents mortels ;
- 3,0 pour le nombre de personnes tuées.

*b) Un impact avéré sur la mortalité et l'accidentalité...*

L'étude « *Évaluation des effets du contrôle automatisé sur la sécurité routière* » réalisée par Laurent Carnis, chercheur à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar), et Étienne Blais, criminologue à l'université de Montréal, porte sur la période allant de novembre 2003 – date de l'installation des premiers radars automatiques – à décembre 2010.

Elle démontre pour la première fois, à l'aide de modèles économétriques, que **les radars ont permis d'éviter** quelque **15 000 accidents mortels** et **62 000 accidents non mortels**. Le taux de mortalité pour 100 000 véhicules, de 1,86 en novembre 2003, est passé à 1,07 en octobre 2010, soit une baisse de 42 %.

*c) ... qui ne se limite pas au lieu d'implantation du radar*

Les études du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), réalisées depuis 2011, établissent que l'installation d'un radar permet de ramener la mortalité à proximité de l'équipement (1 000 mètres) au niveau moyen d'une zone de 4 000 mètres autour des radars.

Le **CEREMA** réalise depuis 2011, à la demande des services de l'État, une évaluation de l'incidence des radars sur le nombre d'accidents.

---

<sup>1</sup> Rune Elvik, « *The Power Model of the relationship between speed and road safety: update and new analyses* », Report 1034/2009, Institute of Transport Economics TØI, Oslo, 2009.

Après avoir mené une **première campagne d'étude** sur les radars posés **entre 2003 et 2006**, le CEREMA en a réalisé une **seconde**, ayant pour objet 80 % des **radars** installés entre **2003 et 2008** (1 187 au total), à partir des données transmises par les services départementaux, et démontrant l'efficacité de ces équipements.

La méthodologie adoptée consiste en une comparaison avant / après de l'accidentalité pour mesurer l'incidence des radars sur le comportement des usagers. Pour **chaque radar**, sont ainsi **comparées** les **données** sur des périodes de **5 ans avant et après l'installation** en neutralisant l'année de pose du radar. Cette comparaison est par ailleurs réalisée sur deux zones géographiques centrées sur le radar, l'une de 1 000 mètres traduisant les comportements à proximité immédiate du radar, l'autre de 4 000 mètres englobant plus largement sa zone d'influence présumée.

Les résultats sont les suivants :

**Comparaison du nombre d'accidents et de tués à proximité des radars fixes sur la période 2003-2008**

	Ensemble des accidents	Tués	Accidents impliquant un poids lourd (PL)	Accidents impliquant un deux-roues motorisé (2RM)
<b>Évolution après/avant des volumes bruts d'accidents ou de tués (en %)</b>				
<b>Zone 1 000 m</b>	- 45,7	- 71,2	- 40,0	- 18,9
<b>Zone 4 000 m</b>	- 43,1	- 65,1	- 35,4	- 13,5
<b>Évolution après/avant des volumes bruts d'accidents ou de tués (nombre)</b>				
<b>Zone 1 000 m</b>	- 3 349	- 621	- 312	- 276
<b>Zone 4 000 m</b>	- 8 910	- 1 687	- 774	- 434

*Source : réponse de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) au questionnaire n° 1 du rapporteur spécial*

Ainsi, l'évolution des chiffres bruts de l'accidentalité affiche une réduction de 43 % des accidents et de 65 % des tués sur une zone de 4 000 mètres autour des radars. Cette baisse est toutefois plus mesurée sur les accidents impliquant un poids-lourd (- 35 %) et les accidents impliquant un deux-roues motorisé (- 13 %).

Après déduction de l'évolution de l'accidentalité en France métropolitaine sur la période, on observe à proximité des radars :

- une baisse supplémentaire de la densité<sup>1</sup> d'accidents, après installation des radars, de 24 % dans une zone de 4 000 mètres répartie autour du radar et de 27 % dans la zone de proximité immédiate du radar (1 000 mètres) ;

- une densité plus forte d'accidents dans la zone de 1 000 mètres par rapport à la zone de 4 000 mètres, avant comme après l'installation du radar, s'expliquant par les choix d'implantation des radars dans les zones les plus accidentogènes ;

- une baisse supplémentaire de la densité de tués de 55 % dans la zone de 1 000 mètres et de 46 % dans la zone de 4 000 mètres ;

- **l'effet de l'installation d'un radar, qui a permis, en termes de densité de tués, de ramener la zone de proximité immédiate du radar (1 000 mètres) au niveau moyen d'une zone plus large (4 000 mètres) que l'on peut estimer être l'aire d'influence du radar.**

Dans ce contexte de forte baisse du nombre d'accidents à proximité des radars, on mesure une **augmentation** de la part des **accidents** impliquant des **poids lourds** (+ 1,4 point de 10,6 % à 12 % dans la zone de 4 000 mètres) ou des **deux-roues motorisés** (+ 8 points de 16 % à 24 %), la baisse du nombre brut des accidents impliquant des poids lourds ou des deux-roues motorisés étant plus faible que celle de l'ensemble des accidents (43 %). Cet effet réduit s'explique en partie du fait que ces deux catégories de véhicules étaient moins sensibles sur la période aux contrôles automatiques de vitesse (radars non discriminants et installation majoritairement de face).

---

<sup>1</sup> Nombre de tués ou d'accidents par an et par kilomètre.

### Comparaison de l'accidentalité routière avant et après l'implantation des 50 radars détectant le plus grand nombre d'infractions ainsi que des 50 radars en détectant le moins (2003-2009)

Des études d'accidentalité réalisées par le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), établissement public administratif sous la tutelle conjointe du ministère de la cohésion des territoires et du ministère de la transition écologique et solidaire, ont eu pour objet d'analyser les données d'accidentalité 5 ans avant et 5 ans après l'installation des radars. Les radars pris en compte dans l'étude sont ceux installés entre 2003 et 2009.

Les 50 plus « gros » émetteurs de messages d'infraction (MIF) et les 50 plus « petits » n'ont pas tous été installés entre 2003 et 2008. Pour cette raison, le CEREMA a analysé les 50 radars installés entre 2003 et 2009 parmi les 100 plus gros émetteurs (ET) et les 100 plus « petits ». Pour les plus gros émetteurs, le 50<sup>e</sup> radar pris en compte se situait au 76<sup>e</sup> rang et pour les plus « petits », le 50<sup>e</sup> radar pris en compte se situait au 80<sup>e</sup> rang.

Groupe d'ET	Nombre d'ET pris en compte	Rang du dernier de la liste	Nombre moyen d'accidents et de tués pendant une période de 5 ans et par radar										Nombre moyen de MIFs 2014 par ET		
			Zone de 1000 m autour du radar				Zone de 4000 m autour du radar				Evolution après/ avant en %				
			Avant installation		Après installation		Avant installation		Après installation		Zone de 1000 m			Zone de 4000 m	
Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués	Accidents	Tués				
Les 50 plus gros mifieurs	50	76	16,3	0,80	10,7	0,25	53,2	2,67	36,9	0,93	-34,3	-69,4	-30,7	-65,3	51800
Les 50 plus petits mifieurs	50	80	2,5	0,77	1,6	0,10	8,8	2,62	6,4	0,75	-34,8	-87,1	-27,5	-71,6	27

Une forte baisse de l'accidentalité et du nombre de tués à proximité des radars, quelle que soit la méthode retenue, et la catégorie du radar concernée (petit ou gros émetteur de MIF) est constatée. La baisse du nombre de tués est *a minima* de plus de 65 % dans la zone des 4 000 mètres et de plus de 68 % dans la zone des 1 000 mètres.

Source : réponse de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) au questionnaire du rapporteur spécial

En mai 2016, le Gouvernement a indiqué qu'une **troisième campagne était en cours de dépouillement pour les radars implantés en 2009<sup>1</sup>**. Il précisait que les informations statistiques étaient alors recueillies et traitées par les observatoires départementaux de la sécurité routière (ODSR) ; des agrégations particulières pouvant être effectuées au niveau des observatoires régionaux de la sécurité routière (ORSR) concernant des axes interdépartementaux.

**L'étude de l'INSEE<sup>2</sup>, publiée en novembre 2013** conclut, en se fondant sur les données enregistrées **entre 1998 et 2007 et en les extrapolant à 2011**, que les radars ont permis **d'épargner 740 décès, 2 750 blessés graves et 2 230 accidents graves** entre 2003 et 2011. En outre, cette étude tend à

<sup>1</sup> Réponse à la question n° 65893 de Frédérique Massat, Assemblée nationale, publiée au Journal Officiel le 31 mai 2016, page 4794.

<sup>2</sup> Sébastien Roux et Philippe Zamora, « L'impact local des radars fixes sur les accidents de la route. Un effet important après l'installation mais plus réduit à long-terme », Économie et statistiques n° 460-461, 2013.

montrer que le comportement du conducteur ne se modifie pas uniquement à l'endroit où le radar est placé mais sur un « **halo spatial** ».

### 3. « *Les radars ne sont pas placés sur des routes dangereuses* » : une affirmation sujette à débat

Le 7 juillet 2015, la délégation à la circulation et à la sécurité routières (DSCR) publiait un communiqué de presse « *Oui, les radars sont bien placés sur des routes dangereuses* » réfutant l'affirmation du magazine Auto Plus selon lequel « *52 % des radars automatiques ne seraient pas placés sur des routes dangereuses* ». Elle détaillait le bilan accidentologique de 4 radars présentés comme « *mal placés* »<sup>1</sup> par le magazine.

Deux ans plus tôt, l'association « 40 millions d'automobilistes » avait, en avril 2013, publié une carte interactive où figuraient 72 radars « piégeux », établie sur la base d'un « audit participatif », réalisé à partir de 67 000 témoignages.

*a) Les enquêtes de 40 millions d'automobilistes et d'Auto Plus réfutées par la délégation à la sécurité et à la circulation routières*

La synthèse « *72 radars* » (juillet 2013) et le communiqué de presse (juillet 2015) de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) réfutent l'affirmation du magazine Auto Plus selon laquelle « *les radars ne seraient pas placés sur des routes dangereuses* ».

Les arguments utilisés par la DSCR mettent en exergue :

- **la durée sur laquelle est fondé le bilan accidentologique** fourni à l'appui du dossier de l'emplacement de ces radars (cinq ans et non un an, comme semblent le suggérer les auteurs des articles) ;

- **l'intervalle compris entre le choix d'emplacement du radar et sa mise en service et la réalisation de contrôles volants**, à la demande du préfet, destinés à le compenser, qui contribue à faire diminuer la mortalité sur ces zones.

*b) Le rapport de l'IGA donne crédit aux arguments de la DSCR*

En juillet 2014, le rapport de l'Inspection générale de l'administration (IGA) contient un encadré intitulé « **La légende des radars piégeux** »<sup>2</sup>. Ce dernier a pour objet la liste des 72 radars recensés en avril 2013 par l'association 40 millions d'automobilistes et qu'elle considère positionnés à des emplacements choisis en fonction du nombre de messages d'infraction élevé et non en raison de leur caractère accidentogène.

---

<sup>1</sup> Port Marly (78) situé sur la RN186, Grospierres (07) situé sur la RN111, Aytré (17) situé sur la RN137, et Exincourt (25) situé sur l'A36.

<sup>2</sup> Évaluation de la politique de sécurité routière – Rapport de diagnostic (tome I), Inspection générale de l'administration, juillet 2014, page 277.

---

L'IGA relève que l'analyse de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) effectuée en juillet 2013 sur ces radars montre que :

- 52 sont situés sur des zones dont l'accidentalité était importante avant l'installation du radar et dont la baisse a été constatée depuis ;

- 15 sont situés sur des zones où la vitesse limite a été abaissée depuis leur installation ou pour lesquelles les relevés de vitesse avant leur implantation montraient des dépassements importants et réguliers de la limitation ;

- 5 ont été installés en protection d'ouvrages d'art ou de zone frontière afin de prévenir tout risque d'accident sur des secteurs sensibles.

Par ailleurs il est noté qu'une **vingtaine de radars sont déplacés chaque année** pour tenir compte du fait que les conditions de dangerosité qui avaient justifié leur installation ne sont plus réunies.

Si les **informations transmises par la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR)** dans le cadre de ce rapport n'ont **pas permis de faire la pleine lumière sur les critères** qui président effectivement à l'implantation des radars, il faut toutefois souligner que **les réponses apportées au démenti de la sécurité routière** n'ont pas donné lieu, de la part de ses détracteurs, à des **contre-arguments particulièrement convaincants**. En outre, il convient d'observer que les **radars « mal implantés » ou défectueux** – leur existence ne saurait être niée, comme en témoignent les signalements réguliers d'utilisateurs sur internet – donnent apparemment lieu à des **interventions de la sécurité routière, afin de les déplacer, de les remplacer ou de les réviser**.

À cet égard, le **bilan annuel des radars automatiques** gagnerait à être systématiquement **enrichi par une présentation claire de la stratégie et des objectifs** à travers le déploiement de ces équipements de contrôle. En outre, des **synthèses** du type « 72 radars » – jusqu'à présent produites aux fins de démenti – **analysant l'efficacité des équipements**, serait plus pédagogique que la publication « brute » du classement des 10 radars ayant le plus ou le moins flashé. Il contribuerait ainsi à **améliorer l'acceptabilité des radars**.

<p><b>Recommandation n° 2 :</b> Enrichir le bilan annuel des radars automatiques par une présentation claire de la stratégie et des objectifs poursuivis à travers le déploiement des dispositifs de contrôle, et par l'évaluation de l'efficacité des équipements.</p>
---

#### 4. Les autres facteurs contribuant à la baisse de la mortalité au cours des dernières décennies

**Le déploiement massif des radars ne saurait toutefois occulter l'impact positif des autres facteurs sur la baisse massive de l'accidentalité ces quarante dernières années.**

*a) La sécurité passive, qui permet de protéger les occupants lorsque l'accident devient inévitable*

(1) La ceinture de sécurité

Apparue en 1959, la ceinture de sécurité, **obligatoire aux places avant en 1973**, d'abord **en agglomération**, puis sur **tout le réseau routier (en 1978)**, puis en **1990, aux places arrières**. Ce dispositif essentiel de sécurité routière a été perfectionné au fil des années. Des **enrouleurs** y ont été ajoutés en 1969, puis des **systèmes de blocage de la ceinture**, et ensuite de **prétensionneurs** dont l'utilité principale est de réduire la course de déplacement du passager sanglé en début de décélération. Enfin, le développement de **limiteurs d'efforts** a permis de réduire les blessures éventuelles causées par la ceinture elle-même, complétés ces dernières années par des **ceintures gonflables** permettant d'augmenter la surface de la sangle, et donc d'atténuer la pression qu'elle exerce sur le thorax en cas de choc.

(2) L'airbag

En **1979**, l'airbag est mis sur le marché. Dans les années 1990, il apparaît au niveau du passager, des genoux et des fenêtres alors qu'il n'existait auparavant qu'au niveau du conducteur. À terme, le déploiement des coussins prendra en compte non seulement la présence de passagers, mais également leur position, leur masse et leur sexe, avec toujours pour objectif la réduction de la violence du contact avec le coussin.

(3) Les fixations des sièges enfant

En 1995, le système **Isofix** qui permet de fixer un siège enfant de manière simple, rapide et fiable. Le système est amélioré en 2003 par l'ajout d'un **troisième point de fixation**.

*b) La sécurité active, qui intervient sur le comportement du véhicule pour éviter les accidents*

(1) Le système anti-blocage des roues (ABS<sup>1</sup>)

Apparu sur plusieurs modèles dès les années 1970, l'ABS permet, en cas de freinage d'urgence, d'éviter le blocage des roues et de conserver le contrôle de la direction sans raccourcir la distance de freinage.

---

<sup>1</sup> Antiblockiersystem.

(2) L'électrostabilisateur programmé (ESP)

En 1995, l'ESP<sup>1</sup> (électrostabilisateur programmé ou correcteur électronique de trajectoire,) est introduit par Mercedes-Benz et BMW. Il s'agit d'un équipement d'**antidérapage** destiné à **améliorer le contrôle de trajectoire** d'un véhicule automobile. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, l'ESP équipe obligatoirement tous les nouveaux véhicules mis en circulation en France.

(3) L'assistance au freinage d'urgence (AFU)

En 1996, l'assistance au freinage d'urgence est intégrée à certains modèles de Mercedes. Ce système est conçu comme un complément de l'ABS, afin de **compenser la tendance naturelle du conducteur à ne pas appuyer suffisamment fort sur la pédale de frein**, même en cas d'urgence. Ce système déclenche automatiquement les feux de détresse et, combiné à l'ABS, amplifie au maximum le freinage sans bloquer les roues.

(4) Le freinage d'urgence autonome

Dès les années 2000, apparaissent, notamment chez Mercedes et Nissan, les premiers systèmes de freinage d'urgence autonome ou AEB<sup>2</sup>. Cette technologie utilise des capteurs de distance radars, éventuellement couplés à des caméras en stéréovision, pour **mesurer la distance et la vitesse d'approche d'un véhicule précédant le conducteur**. À partir de ces données, le système de freinage estime les risques de collision, prévient le conducteur, et en cas d'urgence, **actionne directement le freinage et anticipe le choc**, par exemple en resserrant les ceintures de sécurité.

*c) L'amélioration des secours, désormais prévenus plus rapidement, et dont l'efficacité s'est renforcée*

Les **progrès médicaux, organisationnels** – par exemple le décret du 30 mai 1997 qui structure les urgences sur le territoire national – ou encore **l'aménagement des infrastructures** – qu'il s'agisse des télécommunications ou du réseau routiers – destinés à faciliter l'intervention des secours – ont largement contribué à la réduction des conséquences de l'accidentalité.

Les conducteurs sont dorénavant également **davantage sensibilisés aux questions des premiers secours**. À titre d'exemple, dans le cadre des modifications apportées à l'épreuve théorique générale (ETG) du permis de conduire en mai 2006, de nombreuses questions ont été introduites sur les gestes basiques de premier secours et les premières réactions à avoir si l'on est témoin d'un accident.

**Au niveau européen**, le système d'appel d'urgence automatique « **eCall** », qui sera rendu obligatoire à partir du 31 mars 2018, permet de réduire également le temps d'intervention des secours. Ce dispositif

---

<sup>1</sup> « Electronic Stability Program », appelé aussi ESCo pour « Electronic Stability Control ».

<sup>2</sup> « Autonomous Emergency Braking ».

embarqué qui, en cas d'accident grave de la route, émet automatiquement une alerte afin de prévenir les secours, doit équiper tous les nouveaux modèles de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers.

*d) Le contrôle technique obligatoire des véhicules a renforcé leur fiabilité*

Le **contrôle technique périodique des véhicules légers de moins de 3,5 tonnes** est obligatoire en France depuis le **1<sup>er</sup> janvier 1992**. Il doit être effectué par un organisme agréé par l'État dans les six mois qui précèdent la date du quatrième anniversaire de la première mise en circulation du véhicule. Il est ensuite à renouveler tous les deux ans.

124 points de contrôle sont aujourd'hui vérifiés, tandis que le nombre de défauts soumis à une contre-visite, à réaliser dans les deux mois suivant le contrôle initial, s'élève désormais à 203.

La **directive 2014/45/UE<sup>1</sup>**, applicable au plus tard en mai 2018, prévoit l'harmonisation des contrôles au niveau de tous les pays de l'union européenne. Le nombre de **points de contrôle passera de 124 à plus de 400** tandis que l'article 7 de cette directive prévoit désormais l'existence de **défaillances « critiques »** du véhicule « *constituant un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ayant une incidence sur l'environnement, justifiant qu'un État membre ou ses autorités compétentes puisse interdire l'utilisation du véhicule sur la voie publique* ».

Selon les informations de la presse spécialisée<sup>2</sup>, le conducteur du véhicule présentant ce type de défaut devra se rendre chez le garagiste pour y remédier dans un délai de 24 heures. Passé ce délai, le conducteur risquera une amende de 135 euros, voire la rétention de sa carte grise.

*e) Le système du « bonus-malus » rendu obligatoire en 1976, qui fait varier la cotisation d'assurance en fonction du comportement du conducteur*

Le code des assurances prévoit que les contrats d'assurance concernant les véhicules terrestres à moteur doivent comporter une clause de réduction ou de majoration des primes ou cotisation. Ce **coefficient de réduction majoration (CRM)** est justifié grâce à un document - le relevé d'informations ou relevé de situation - établi par la compagnie d'assurances.

Les conducteurs qui utilisent leur véhicule pour un usage professionnel, par exemple les chauffeurs de taxi, bénéficient d'un bonus qui évolue plus rapidement et d'un malus moins rapide en cas de sinistre. Cet usage est dit « usage tournées ».

---

<sup>1</sup> Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

<sup>2</sup> Auto Plus, le 31 mars 2017.

---

Un assuré gagne 5 % (7 % en usage tournées) de bonus par année d'assurance sans sinistre responsable (soit neuf mois au minimum). Le CRM maximal de 0,50 est atteint à la quatorzième année d'assurance.

Le CRM augmente de 25 % par sinistre responsable (20 % en usage tournées), et de 12,5 % en cas de sinistre partiellement responsable, sans pouvoir en aucun cas être supérieur à 3,50. En outre, après deux années consécutives sans sinistre, le coefficient applicable revient automatiquement à 1.

### **C. CEPENDANT L'EFFICACITÉ DU CSA SEMBLE, CES DERNIÈRES ANNÉES, ATTEINDRE SES LIMITES**

#### **1. Des recettes record, une sanction de plus en plus efficace**

Alors que les équipements de contrôle automatisé enregistrent des recettes record et sanctionnent de plus en plus efficacement les conducteurs, la détérioration de la sécurité routière devient plus que préoccupante. Le développement du parc d'équipements, semblait quant à lui, être parvenu à un palier.

*a) Un produit qui dépasse désormais celui des autres amendes de police...*

**En 2016, les radars n'ont jamais autant flashé** et le produit des amendes forfaitaires issues du contrôle automatisé dépasse désormais celui des autres amendes de police.

D'après les chiffres du bilan 2016 du contrôle des radars automatiques, les **infractions** détectées sont en forte augmentation en 2016 par rapport à 2015 (**25,6 millions**, soit + 26,3 %). À la suite des contrôles effectués pour chaque photographie, **16 millions** d'avis de **contravention** (+ 20,6 %) ont été envoyés.

Le produit des amendes forfaitaires « radars » - **760,5 millions d'euros** -, « **dopé** » **notamment par le déploiement des radars autonomes**, est en effet largement supérieur à celui estimé - 672,3 millions d'euros - dans le projet de loi de finances pour 2016.

*b) ...en partie grâce au renforcement de la coopération transfrontalière*

En 2016, les avis de contravention envoyés à l'étranger représentent **14,7 %** de la totalité des **avis de contravention** des dispositifs de contrôle automatique et 19,1 % des avis de contravention du contrôle automatisé.

Le taux de paiement des amendes forfaitaires pour l'ensemble des pays européens est de 70,6 % (pour la période d'octobre 2014 à janvier 2016) contre 79 % pour les contrevenants français.

## 2. Une détérioration de la sécurité routière préoccupante

a) *Le nombre de morts a augmenté trois années de suite, pour la première fois depuis 45 ans...*

D'après le rapport annuel de performances de la mission « Sécurités », en 2016, **3 655<sup>1</sup> personnes ont perdu la vie** sur les routes françaises (3 477 en France hexagonale et 178 dans les 5 DOM), contre 3 616 en 2015, 3 557 en 2014, 3 427 en 2013, 3 842 en 2012 et 4 111 en 2011). **Pour la première fois depuis 45 ans, la mortalité sur les routes françaises augmente trois années de suite.**

b) *...tandis que la décélération de la baisse, voire l'augmentation, du nombre d'accidents et de blessés hospitalisés s'avère préoccupante...*

En 2016, le nombre de personnes blessées sur les routes croît de 2,6 %, soit **72 645 personnes blessées** dans **57 522 accidents corporels** (+ 1,6 %). **27 187** de ces personnes ont dû être **hospitalisées** (+ 2,2 % par rapport à 2015) parmi lesquelles beaucoup conserveront des séquelles graves.

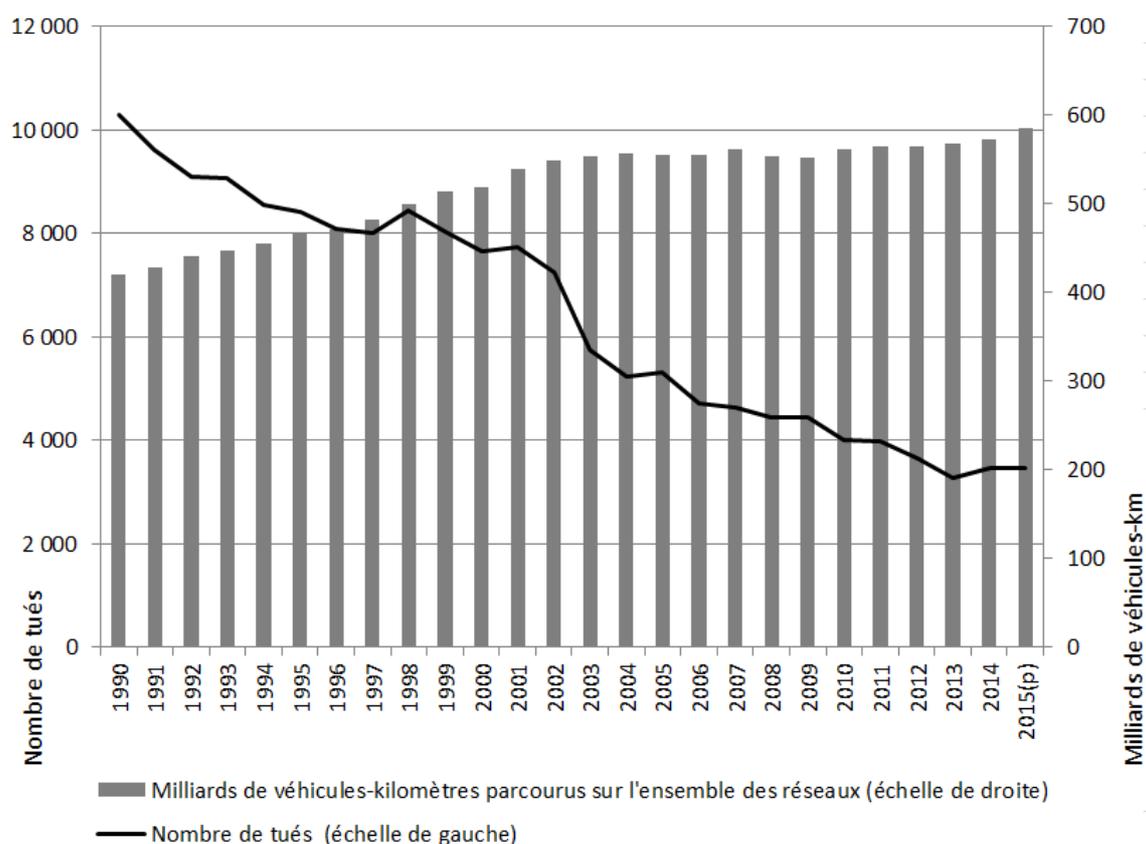
c) *Une évolution qui ne peut être uniquement expliquée par l'augmentation du trafic sur les routes françaises*

Si le nombre de kilomètres parcourus ces dernières années sur le réseau routier français a continué d'augmenter, **la corrélation entre l'augmentation du trafic et le nombre de tués sur les routes est loin d'être évidente**. En effet, comme l'illustre le graphique *infra*, **la baisse significative de la mortalité routière** enregistrée depuis 1990 **s'est accompagnée d'une nette augmentation du nombre de milliards de véhicules-kilomètres parcourus**. Entre 2003 - année d'installation des premiers radars - et 2013, la circulation a crû de 15,1 milliards de véhicules-kilomètres tandis que le nombre de tués a diminué de 2 463.

---

<sup>1</sup> Bilan de l'accidentalité routière en 2016 de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

### Évolution du trafic et de la mortalité routière sur le réseau routier français métropolitain (1990-2015)



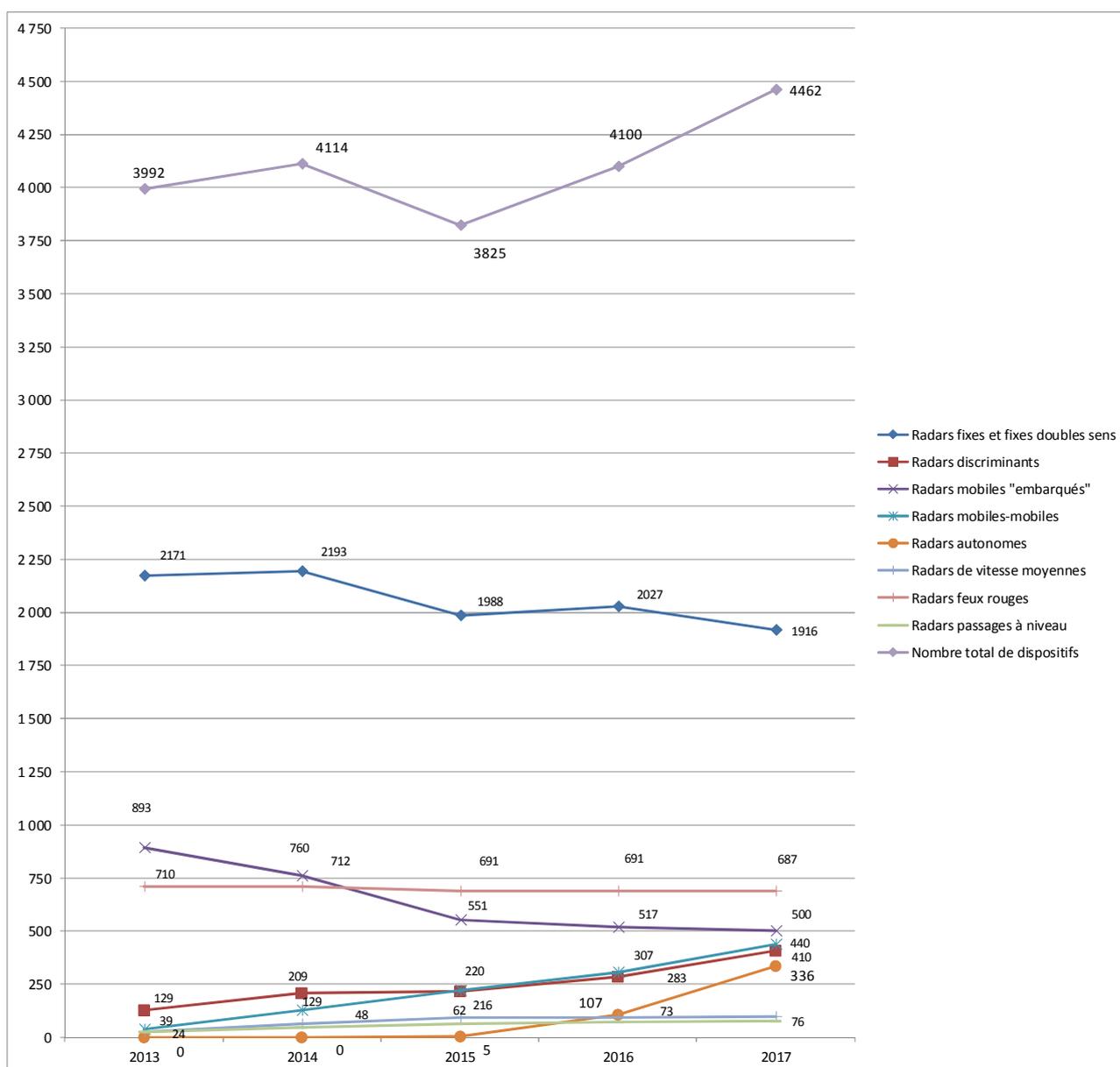
NB : Jusqu'en 2004, seuls les tués à 6 jours étaient comptabilisés.  
 À partir de 2005, les statistiques recensent les tués à 30 jours.

Source : *Compte des transports de la Nation, SOeS*

### 3. Un parc d'équipements en voie de stagnation jusqu'à la « reprise en main » de 2015

a) En 2015, le parc de radars tend à décroître – après avoir atteint en pic en 2014 (4 114 en 2014 contre 3 825 en 2015)

Évolution du nombre d'équipements de contrôle sanction automatisé en 2013 et 2017



b) *Le taux de disponibilité des radars est en augmentation (92,5 % en 2016) mais n'a pas encore rejoint le sommet atteint en 2012 (94,5 %)*

Le **taux de disponibilité** des radars, qui figure parmi les indicateurs de performance du CAS « Radars » **tend à stagner** ces dernières années (92,6 % en 2014, contre 92,5 % en 2016), soit un niveau inférieur au pic atteint en 2012.

c) *La réduction de la vitesse moyenne, accélérée par le déploiement des radars, semble atteindre un plancher, voire à de nouveau augmenter (79 km/h en 2010 contre 79,9 km/h en 2016)*

Le rapport annuel de performances 2016 indique qu'en prenant **2012 comme année de référence** « selon les résultats fondés sur le seul premier semestre 2016 [...], la vitesse tous réseaux confondus présenterait **une augmentation de l'ordre de 1 km/h.** ». Cette augmentation ne saurait occulter de **fortes disparités entre les réseaux**. Les vitesses pratiquées par les véhicules légers sur les autoroutes limitées à 130 km/h ont augmenté de 2 km/h, de 1 km/h sur les autoroutes limitées à 110 km/h, une légère augmentation - + 1 km/h sur le réseau limité à 90 km/h. En revanche la vitesse en agglomération décroît de 3 km/h.

d) *Un taux de conversion des messages d'infraction (MIF) en avis de contravention (ACO) qui stagne*

Si de 2004 à 2014, le **taux de conversion** des messages d'infraction en avis de contravention n'a cessé d'augmenter, il **stagne** depuis 2015, à hauteur de 65 %.

En 2016, le nombre de messages d'infractions a augmenté de 26,5 % (soit 25,04 millions messages) tandis que le nombre d'avis de contravention croissait « seulement » de 20,6 % (soit 16,05 millions). Ce **décalage**, justifié dans le rapport annuel de performances par une « hausse d'activité particulièrement exceptionnelle », se traduit par le **report du traitement d'un nombre important d'infractions en 2017.**

**Recommandation n° 3 :** Redresser le taux de conversion des messages d'infraction (MIF) en avis de contravention (ACO) afin que l'accroissement probable du nombre d'infractions détectées par les nouveaux radars n'atténue pas leur efficacité.

#### **4. Atteindre les 2 000 morts en 2020 : un objectif hors de portée ?**

L'objectif de passer sous la barre des 2 000 morts en 2020, comme s'y est engagé le ministre de l'intérieur en 2012, risque d'être compromis.

a) *Si le tassement s'observe également au niveau européen...*

« *Les routes européennes demeurent les plus sûres du monde* » selon la Commission européenne. Certes l'Union européenne affiche un **nombre de morts égal à 50 par million d'habitants, plus de trois fois inférieur à la moyenne mondiale (174)**.

Toutefois, la baisse de la mortalité sur les routes **tend à marquer le pas**. Après deux années de stagnation, en 2016, le nombre de décès sur les routes de l'Union européenne – qui s'élève désormais à **25 500** – a baissé de 2 % par rapport à l'année précédente. Dans la mesure où la mortalité a décliné de 19 % entre 2010 et 2016, cette **baisse** ne s'avère **pas**, pour l'instant, **suffisante** pour atteindre l'objectif que s'est fixé l'Union européenne de **réduire de moitié le nombre de tués sur les routes entre 2010 et 2020**.

b) *...la France demeure classée à un niveau médian (54 morts par million d'habitants contre 50 pour la moyenne de l'Union européenne en 2016)*

Si le nombre de morts par million d'habitant constitue un critère objectif de comparaison entre les pays de l'Union européenne, il importe cependant de prendre en considération les **spécificités de l'accidentalité en France**, pour la comparer à celle des pays voisins, notamment le **trafic, le parc de véhicules et ses usages**.

Toutefois, il convient de noter que la tendance au tassement, voire à l'augmentation du nombre de tués sur les routes, ne s'observe pas dans tous les pays de l'Union européenne. Le **Portugal** (- 10 % de tués entre 2015 et 2016) – qui a introduit le permis à points le 1<sup>er</sup> janvier 2016 – ou la **Belgique** (- 13 %) – qui a renforcé les contrôles et la coordination des acteurs de la sécurité routière – enregistrent en effet des baisses notables. Dans le cas du Portugal, le nombre de tués entre 2010 et 2016 a chuté de 40 %, lui permettant d'atteindre le même niveau que la France qui, pendant cet intervalle, observe une réduction de 13 % du nombre de tués sur les routes.

(1) Un réseau routier conséquent, une circulation importante mais plus fluide

Au 1<sup>er</sup> janvier 2013, le réseau routier en France compte environ **1 million de kilomètres**. Le bilan de la circulation<sup>1</sup> du Service de l'observation et des statistiques – SoeS (Comptes Transports de la Nation) indique que **572,4 milliards de véhicules-kilomètres** ont été parcourus en France en 2014, soit un nombre plus de quatre fois supérieur au Pays-Bas (126,9 milliards) et 10 % supérieur au Royaume-Uni (521,2 milliards). Toutefois la circulation sur les routes allemandes est nettement supérieure de plus de 29 % à la circulation française (740,5 milliards).

---

<sup>1</sup> Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) – Comptes Transports de la Nation – 2014.

(2) Un parc de véhicules important et vieillissant

Au 1<sup>er</sup> janvier 2016, le parc moyen s'établit à **38,6 millions de véhicules** immatriculés et a augmenté de plus de 10 % par rapport au 1<sup>er</sup> janvier 2003. L'augmentation de la proportion de ménages possédant deux voitures, valeur qui a doublé depuis 1980, contribue notamment à cette hausse. Parallèlement, **l'âge moyen d'un véhicule particulier** s'élève désormais à **8,9 ans** en 2015, contre 8 ans en 2010 et 5,8 ans en 1990.

(3) Un espace de transit routier de marchandises

La situation géographique de la France en fait naturellement un **pays de transit**, particulièrement entre le Sud et le Nord de l'Europe. En 2014, 5 % des accidents corporels ont impliqué un poids lourd ; 480 personnes sont décédées dans ces accidents, ce qui représente 14 % de la mortalité routière.

En 2015, **63 % des kilomètres parcourus sur autoroutes** et routes à caractéristiques autoroutières sont parcourus par des **camions**<sup>1</sup>. Les poids lourds immatriculés à l'étranger représentent 34 % du trafic<sup>2</sup>, mais ces poids lourds ne représentent que 12 % de ceux impliqués dans les accidents mortels et 17 % de ceux impliqués dans les accidents corporels.

## II. LA COURBE DE LA MORTALITÉ NE POURRA ÊTRE DURABLEMENT INVERSÉE QU'AU MOYEN D'UNE RÉNOVATION DE LA POLITIQUE D'IMPLANTATION DES RADARS, ACCOMPAGNÉE D'UNE LUTTE EFFICACE CONTRE LES AUTRES FACTEURS DE MORTALITÉ

**En dépit de la récente « reprise en main »** de la politique de sécurité routière par le **Gouvernement Valls**, la courbe de la mortalité ne pourra être durablement inversée qu'au moyen d'une **renovation de la politique d'implantation des radars**, accompagnée d'une **lutte efficace contre les autres facteurs de mortalité**.

### A. UNE POLITIQUE D'IMPLANTATION DES RADARS ÉVOLUANT AVEC L'ACCIDENTALITÉ

L'évolution de l'accidentalité a conduit le Gouvernement à adapter sa politique d'implantation des radars. Dans un **contexte tendu de ressources affectées au contrôle**, aggravé par les attentats survenus depuis 2015, la mise en œuvre de ce plan doit permettre de dégager des moyens pour effectuer des contrôles permettant de déceler d'autres types d'infraction.

<sup>1</sup> Union routière de France (URF) – « Faits & chiffres » – 2015.

<sup>2</sup> Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) – Comptes Transports de la Nation – 2014.

## 1. Le retour à une politique de déploiement massif

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015 marque le retour à une politique de déploiement massif de radars, alors qu'en **2013**, le Gouvernement considérait leur **nombre « optimum »**.

a) *À l'horizon 2018, le déploiement de 500 nouveaux équipements et le quadruplement des surfaces sécurisées par le contrôle sanction automatisé (CSA)*

En 2013, le délégué interministériel à la sécurité routière (DISR) indiquait, au sujet des radars : « *Nous ne souhaitons pas multiplier leur nombre à l'infini. D'ici à la fin de l'année, nous aurons atteint le chiffre de **4 200 radars** en France. Ce sera leur nombre optimum* »<sup>1</sup>.

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2015 effectue une **volte-face** puisqu'il prévoit le déploiement de **500 nouveaux radars**, soit une **hausse de 12 %** par rapport au nombre de radars existant en 2015 (4 200), chacun des nouveaux appareils devant être implanté en tenant compte de l'accidentalité du site.

Selon la délégation à la sécurité routière (DSR), ces nouveaux équipements doivent être déployés **sans dégrader la disponibilité des radars existants**.

---

<sup>1</sup> *Le Parisien*, 21 juin 2013.

**Évolution du nombre d'équipements de contrôle sanction automatisé  
sur la période 2009- 2017**

Type de radar	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Radars fixes et fixes double sens	1 661	1 823	2 100	2 312	2 171	2193	1 988	2 027	1 916
Radars discriminants	932	933	933		129	209	216	283	410
Radars mobiles « embarqués »	0	0	0	929	893	760	551	517	500
Radars « mobiles-mobiles »	0	0	0	0	39	129	220	307	440
Radars autonomes	0	0	0	0	0	0	5	107	336
Radars « vitesse moyenne »	0	0	0	33	26	63	92	95	97
Radars « feux rouges »	118	435	638	713	710	712	691	691	687
Radars « passages à niveau »	0	2	2	34	24	48	62	73	76
<b>Nombre total de dispositifs</b>	<b>2 711</b>	<b>3 193</b>	<b>3 673</b>	<b>4 021</b>	<b>3 992</b>	<b>4 114</b>	<b>3 825</b>	<b>4 100</b>	<b>4 462</b>

Source : rapports annuels de performances annexés au projet de loi de règlement du budget et d'approbation des comptes

*b) Le développement de la vidéo-verbalisation et d'équipements permettant d'étendre les infractions pouvant être constatées sans interception*

Le plan de 2015, qualifié de véritable « **saut technologique** » a pour objectif d'adapter le contrôle sanction automatisé aux spécificités des zones où surviennent les accidents.

Le dispositif de **vidéo-verbalisation**, expérimenté dès 2008, permet à un agent assermenté de constater sur un écran de contrôle une infraction au code de la route filmée par une **caméra de vidéo-protection** implantée sur la voie publique. L'image du véhicule en cause est capturée pour identifier sa marque et lire les numéros de sa plaque d'immatriculation. L'agent verbalisateur édite alors, par voie électronique, le procès-verbal. Celui-ci est ensuite transféré automatiquement au Centre national de traitement de Rennes (CNT) qui édite et adresse un avis de contravention au domicile du titulaire de la carte grise.

Jusqu'alors **quatre catégories d'infractions** pouvaient relever du dispositif de vidéo-verbalisation :

- le non-respect des signalisations imposant l'arrêt des véhicules (feu rouge, stop...);
- le non-respect des vitesses maximales autorisées ;
- le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules ;
- l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules comme les bus et les taxis.

Le **décret du 28 décembre 2016** l'étend à **sept nouvelles catégories**. En outre le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015 a prévu d'intégrer progressivement ces infractions aux capacités des futurs radars ou des radars en cours de déploiement.

Enfin est prévu, d'ici le 31 décembre 2018, d'ajouter à la liste le **délit de défaut d'assurance**<sup>1</sup>.

## **2. Une nouvelle stratégie reposant sur une logique de dissuasion et fondée sur le caractère aléatoire des contrôles**

L'objectif de cette stratégie est de **remplacer** le « **point de contrôle** » par le « **parcours sécurisé** », afin de rendre plus acceptable le contrôle automatisé, le conducteur ayant moins l'impression d'être « piégé ».

**12 080 panneaux signalant la présence de radars** doivent être **installés** sur le bord des routes sur une période de deux ans, pour un montant estimé à 30 millions d'euros HT. Cela représente une **multiplication par cinq** du **nombre de panneaux** actuellement présents puisque celui-ci est estimé à environ 3 000.

Le Gouvernement Valls souhaitait mettre en place **d'ici à 2020, 1 000 zones de contrôle par panneau** avec **5 000 emplacements possibles de radar autonome**.

Au lieu d'installer un panneau radar pour chaque emplacement possible de radar, **un seul panneau serait aménagé en entrée de zone**, signalant la possibilité de **présence de radars automatiques sur de nombreux kilomètres**. Grâce à cette nouvelle signalisation, le nombre de panneaux à installer pourrait ainsi être réduit, un seul panneau signalant la présence de plusieurs emplacements. A l'inverse, ces nouveaux panneaux, mentionnant l'identification de la voie notamment sur un périphérique ou

---

<sup>1</sup> Pour lutter contre le défaut d'assurance, en hausse de 19,3 % en 2014, la mesure n° 11 du plan du 22 octobre 2015, prévoit également la **présentation de l'attestation d'assurance** lors de l'immatriculation du véhicule ou du retrait d'un véhicule mis en fourrière, et la **création d'un fichier des véhicules assurés** consultable lors du contrôle automatisé de la vitesse ou par les **lecteurs automatiques de plaque d'immatriculation des forces de l'ordre (LAPI)**, afin de détecter les véhicules non-assurés en circulation.

---

une rocade, pourront être installés à plusieurs endroits, même dans les zones dépourvues de radars, ce qui ne permettra plus de savoir exactement derrière quel panneau se trouve un radar fixe.

### 3. Une imprévisibilité renforcée

Le nouveau plan du Gouvernement vise à renforcer l'imprévisibilité des équipements grâce au déploiement de nouveaux appareils plus précis, mobiles, voire « polyvalents ».

*a) Les panneaux et radars leurre : des équipements relativement peu coûteux, déployables en masse, dont l'efficacité risque d'être amoindrie par les avertisseurs de radars*

Une centaine d'**itinéraires** devait être mise en place d'ici la fin de l'année 2016. Il est prévu d'en créer **300 supplémentaires** chaque année entre **2017 et 2019**, afin d'atteindre l'objectif de **1 000 itinéraires** correspondant à **10 000 emplacements de contrôle**.

Pour mettre en place ce dispositif, les contrôles continueront, dans un premier temps, à être assurés essentiellement à l'aide de **radars autonomes**, appelés à être **déplacés sur environ 3 000 emplacements**.

(1) Les cabines leurre

La logique des contrôles « leurre » sera renforcée avec le déploiement de radars installés dans des tourelles (dits « **radars tourelles** ») et à compter de 2018, de radars installés sur des équipements urbains (dits « **radars urbains** »).

Ces nouveaux types de radars auront la particularité de pouvoir relever différents types d'infractions, et de pouvoir être déplacés de cabine en cabine, lesquelles constitueront la partie « fixe » du dispositif. Les conducteurs ne seront pas en mesure de savoir si une cabine est équipée ou non d'un radar, et afin d'être incités à respecter le code de la route sur l'ensemble d'un itinéraire ou d'un bassin urbain.

Les premières **cabines leurre** multifonctions « tourelle » ont été qualifiées et déployées au cours de l'année 2017, d'abord en remplacement des radars feux rouges, puis pour remplacer 500 équipements fixes de contrôle des vitesses, et enfin pour couvrir de nouveaux emplacements. Un parc de **6 000 cabines leurre** est ainsi prévu à l'horizon 2020, dans lesquels **1 200 radars** seront régulièrement disposés.

Les **cabines leurre de type urbain** seront qualifiées et déployées à compter de 2018, avec comme objectif d'installer **4 500** cabines leurre multifonctions à l'**horizon 2020**, et d'y faire tourner **1 500 équipements de contrôle**.

(2) Les panneaux leurre

Les panneaux leurre ont été **expérimentés** sur **deux itinéraires**, l'un situé dans le Pas-de-Calais, l'autre entre la Meuse et la Marne. D'après les premiers résultats, le niveau du nombre d'infractions reste à un haut niveau sur l'itinéraire du Pas-de-Calais, il est revenu à un niveau raisonnable sur le tronçon entre la Meuse et la Marne. La délégation à la sécurité routière (DSR) justifie cette divergence de résultats par le fait que le premier itinéraire est caractérisé par un trafic longue distance plus important, et que par conséquent, le temps d'adaptation des conducteurs est donc plus long.

**50 itinéraires** devaient être déployés **d'ici la fin de l'été 2016**, et **100 d'ici la fin 2016**.

*b) Les radars mobiles : des équipements qui pourraient contribuer à rééquilibrer la « carte des radars » et dont le coût d'entretien doit être atténué par une externalisation de la conduite des véhicules*

La stratégie de développement des **radars mobiles** repose non pas sur la multiplication des radars et des contrôles, mais sur l'intégration par les conducteurs de la **possibilité d'être soumis à un contrôle** sur de **larges portions de route**, et non plus seulement sur des emplacements précis, rapidement intégrés aux habitudes de conduite.

Afin que ce contrôle soit efficace, la probabilité du contrôle doit être suffisamment élevée, ce qui suppose **l'utilisation accrue des voitures radars banalisées**.

Ce constat a motivé l'idée de confier la **conduite de ces véhicules** à des **sociétés privées**. Selon les estimations de la délégation à la sécurité routière (DSR), le nombre moyen d'heures d'utilisation quotidienne des véhicules banalisés est en effet actuellement inférieur à 45 minutes par véhicule, tandis que la mise en œuvre de la mesure n° 2 du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) doit permettre au moins le **doublément** de ce **nombre d'heures** par véhicule.

Ce contrôle doit se dérouler, non pas « tous azimuts » mais **sur des axes ciblés, identifiés par les préfets**, en raison de leur caractère accidentogène, et **signalés par des panneaux**. Ceux-ci seront implantés à l'entrée de l'itinéraire, et tout au long du parcours, afin que les conducteurs intègrent la possibilité d'être contrôlés. En outre des panneaux indiquent le nombre de kilomètres sur lequel le contrôle est réalisé.

Alors qu'actuellement, une voiture radar nécessite deux représentants des forces de l'ordre, dont l'un doit régler la vitesse limite de l'appareil au-delà de laquelle il commence à flasher, **le nouvel équipement**, qui s'adaptera en temps réel aux variables dès que la caméra embarquée aura lu le panneau rencontré sur l'itinéraire, **ne requerra plus qu'un conducteur**.

D'après le délégué interministériel à la sécurité routière (DISR), « les entreprises concernées seront rémunérées en fonction du nombre d'heures de conduite effectuées. Celui-ci, tout comme les trajets effectués et les plages horaires de contrôle, sera fixé par les services de l'État, en fonction des critères d'accidentalité locale, et ne sera en aucun cas laissé à la libre appréciation des entreprises ou de leurs conducteurs. En aucun cas, les entreprises ne seront rétribuées au nombre d'infractions enregistrées ».

Les **sociétés** chargées de la conduite des voitures radars, seront financièrement **sanctionnées**, en cas de **non-respect du plan de contrôle** fixé par l'État, tandis qu'une **marge d'erreur de la vitesse** relevée par la voiture radar **demeure fixée à 10 %** - soit un pourcentage supérieur à celui des cinémomètres fixes.

La **première expérimentation** débutera en **septembre 2017** dans la région **Normandie**.

**Recommandation n° 4 :** Encadrer rigoureusement la délégation de la conduite des véhicules porteurs de radars mobiles à des prestataires privés : transparence sur les itinéraires empruntés par les véhicules, « masquage » des infractions constatées par le radar qui ne doivent pas être communiquées au conducteur de la voiture qui le transporte. Affiner les critères de rémunération des sociétés en fonction, notamment, du nombre d'heures de conduite, du nombre d'infractions constatées et de passages dans les zones accidentogènes.

*c) La polyvalence des appareils, gage d'efficacité renforcée : l'ajout de la fonction « contrôle de vitesse » aux équipements de contrôle de franchissement des feux rouges déjà installés*

Une première expérimentation de l'ajout de la fonction « contrôle de vitesse » aux équipements de contrôle des franchissements des feux rouges a été réalisée.

Entre les mois d'**octobre 2015** et **février 2016**, pendant quatorze semaines, **deux radars feux rouges**, pourvus de la fonction « contrôle de vitesse » ont été installés sur les communes du **Bouscat** (Gironde) et de **Brunoy** (Essonne), dans des zones urbaines où la vitesse limite est autorisée est fixée à 50 km/h.

Pour le premier, entre 12 000 et 21 000 véhicules ont été contrôlés par jour, 1 120 infractions à la limite de vitesse ont été constatées et 98 franchissements du feu rouge ont été sanctionnés, en moyenne, par semaine. 1 % du trafic routier a été constaté en infraction.

Pour le second, 22 000 véhicules ont été contrôlés par jour, 2 800 infractions à la limitation de vitesse ont été relevées, et 22 franchissements de feu rouge ont été sanctionnés en moyenne par

semaine. 2 % du trafic routier (avec des pointes à 4 % le week-end) ont été constatés en infraction.

*d) Les radars autonomes, un équipement dont la mobilité permet de sécuriser les zones de chantier ou de surmonter certains obstacles techniques*

La proportion de **radars autonomes** (dits également **radars de chantier**) facilement déplaçables au sein du parc est augmentée : leur nombre est porté 250 fin 2016. Alors que 5 des appareils étaient recensés fin 2015, selon le projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances, leur nombre devrait atteindre **337** en 2017.

Cet effort est justifié par la **forte augmentation** constatée **depuis 2012**, de 34 % du nombre d'**accidents** sur les **zones de chantier** (92 en 2012 contre 124 en 2016).

En outre, les radars autonomes présentent l'intérêt de pouvoir être installés dans certains emplacements où un obstacle rend impossible l'installation d'un radar fixe.

À titre d'exemple, un radar autonome a été installé sur l'A15, à proximité du pont de l'Oise, afin de sécuriser une zone où, en raison de la présence d'une ligne à haute tension, un radar fixe ne pouvait être installé.

Il est à noter qu'en 2016, l'équipement ayant détecté le plus d'infractions - il a flashé 411 352 fois au cours de l'année - est un radar autonome, déplacé cinq fois aux abords du chantier du doublement de l'autoroute A9, près de Montpellier.

*e) Les radars discriminants et « double face » ou la poursuite du déploiement de radars fixes intelligents*

Le déploiement d'une flotte d'appareils mobiles ou leurres ne saurait occulter le **maintien d'un parc d'équipements fixes, étendu et modernisé**. Les radars classiques installés sur des axes fortement fréquentés par les poids lourds seront remplacés par des **radars discriminants**, dont le parc sera ainsi porté à 500 équipements à la fin de l'année 2017, et à **600 d'ici la fin de l'année 2018**.

Parallèlement, une modernisation du parc des radars discriminants est lancée en 2017, avec l'installation sur **une centaine d'équipements** de la fonctionnalité permettant les contrôles « **double face** », à savoir la prise de photo à l'avant et à l'arrière des véhicules en infraction.

*f) Les drones : un nouveau type de contrôle dont la fiabilité doit encore être améliorée pour pouvoir être utilisé*

Annoncées lors du dernier Comité interministériel de la sécurité routière (CISR), des **expérimentations** de ce moyen de contrôle, qui permet notamment de détecter le non-respect des distances de sécurité ou les

---

manœuvres dangereuses, ont été réalisées dès fin 2015 dans l’Oise, puis au début de l’été 2017 en Gironde sur l’A10. Très **discret**, il s’avère également **non polluant** et **peu onéreux**, son **coût étant estimé nettement inférieur à une heure de vol d’hélicoptère**. Toutefois le modèle utilisé dispose d’une **faible autonomie** – une heure – et ne permet pas pour l’instant de repérer les plaques minéralogiques.

Selon la direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN), l’utilisation d’un drone permettant de « flasher » les conducteurs pour excès de vitesse n’est **pas envisageable à court terme**. Elle nécessiterait la création d’un appareil sur mesure, alliant les caractéristiques et capacités techniques des drones testés, une lecture de la plaque d’immatriculation du véhicule.

Son utilisation soulève également plusieurs **incertitudes réglementaires** concernant notamment le droit de survoler les réseaux, la responsabilité en cas de chute de l’appareil, et l’acceptabilité de la vidéo comme preuve pour qualifier un excès de vitesse.

#### 4. Des usagers vulnérables mieux ciblés

A l’instar de la politique développée en 2003, la nouvelle stratégie de 2015, fait certes du déploiement des radars une priorité, mais inclut d’autres – **nombreuses – catégories de mesures, tant répressives que préventives**.

Les catégories d’usagers surreprésentés dans les accidents de la route font l’objet d’efforts particuliers, correspondant à diverses mesures des plans du 26 janvier 2015 et du 2 octobre 2015.

S’agissant des **deux-roues**, par exemple, est instauré un **contrôle technique** pour les ventes de véhicules d’occasion, à échéance de deux ans – mais dont la mise en œuvre a été différée en janvier 2017 –, l’uniformisation du format des plaques d’immatriculation, et l’obligation, pour pouvoir conduire une moto de forte puissance (56 CV) de suivre une formation qui ne pourra être effectuée que deux ans après l’obtention du permis moto.

Pour les **usagers de bicyclettes** de moins de douze ans, le **port d’un casque** certifié est rendu obligatoire.

Pour les **conducteurs novices**, le taux légal d’alcoolémie est abaissé de 0,5 g/l à 0,2 g/l.

Pour les jeunes, un **module de sensibilisation à la sécurité routière** en classe de **seconde** est introduit.

## **B. LA CARTE DES RADARS DOIT ÊTRE MIEUX CORRÉLÉE À CELLE DES ACCIDENTS**

### **1. Un renforcement des réseaux départementaux et communaux au détriment des réseaux autoroutiers et nationaux**

L'équipement des réseaux départementaux et communaux, où se produisent la majorité des accidents, doit être renforcé, au détriment des réseaux autoroutiers et nationaux, au risque de réduire significativement les recettes du contrôle sanction automatisé.

(1) Une répartition inégale et contrastée selon le type de réseau routier

Un **suréquipement** des **réseaux autoroutiers et nationaux** par rapport aux réseaux départementaux et communaux est constaté.

Certes la répartition des équipements fixes privilégie le réseau **autoroutier** (11 560 km), qui représentent environ **30 % du trafic**, mais concentre **moins de 7 % des accidents** (2010-2014) et **15 % des équipements fixes**<sup>1</sup>.

Cependant le décalage observé est encore plus flagrant sur les **nationales** - **4 %** du trafic - qui concentrent **26,5 %** des équipements fixes mais **8,4 %** des accidents.

A l'inverse, **83 %** des accidents se produisent sur les routes départementales et communales mais ces réseaux ne rassemblent **55 %** des équipements fixes.

(2) Une priorité donnée aux nationales et aux autoroutes fondée sur la plus grande concentration des accidents sur le réseau autoroutier, alors que le risque s'avère plus « dilué » sur le réseau départemental

En 2014, on constate **un décès pour 45 km de route nationale, un pour 52 km d'autoroute, et un pour 179 km de route départementale**. Selon la délégation à la sécurité routière (DSR), dans la mesure où le **risque est plus « dilué »** sur les routes départementales et communales, il est « *donc logique que les zones de concentration des accidents, celles qui ont permis de déterminer les emplacements adaptés pour les radars, se soient plus souvent retrouvées sur autoroute ou route nationale en regard de la taille du réseau concerné* ».

Malgré un nombre de morts plus élevé sur les départementales que sur les nationales ou les autoroutes, les zones d'accidents, selon la DSR « *n'ont connu pour la plupart qu'un seul accident mortel* ».

Même si le nombre de morts sur route départementale (2 107 en 2014) est environ cinq fois plus élevé que sur route nationale et autoroute (434 au total pour les deux en 2014), il correspond à un réseau tellement

---

<sup>1</sup> Hors radars feux rouges, vitesse moyenne, passages à niveau, mobiles.

---

étendu que les zones d'accidents mortels n'ont connu pour la plupart qu'un seul accident qui de plus n'était pas toujours lié à la vitesse. Pour cette raison, et toujours selon la DSR « *ce réseau n'était pas adapté à la stratégie des radars fixes qui prévalait jusqu'au Comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015* ».

En outre, il est à noter que les **autoroutes** constituent le **réseau routier où le trafic progresse le plus** sur la période 2005-2014 (+ 24 %), alors qu'il augmente beaucoup plus modestement sur les autres réseaux (+ 5,5 %).

Le **déploiement massif**, à partir de 2016, des « **leures par panneaux** » complété par celui des « **cabines leurre** », devrait permettre, d'après la DSR, de réduire les accidents sur des réseaux où les accidents sont plus diffus sur un tronçon donné que sur une autoroute ou une route nationale.

- (a) La surreprésentation des radars discriminants sur les autoroutes - qui en concentrent 36,5 % en 2014 - tient à la nature de l'infraction détectée grâce à ces équipements

Concernant les **radars discriminants**, leur **implantation** est **pertinente** uniquement sur des **routes** où il y a une **différence de vitesse maximale autorisée entre véhicules légers et poids lourds**, et dans les cas où le trafic de poids lourds est problématique au niveau de la vitesse et de l'accidentalité. Les emplacements pertinents se situent donc essentiellement sur autoroutes, voies express et nationales, mais beaucoup moins sur le réseau départemental, moins fréquenté par les poids lourds.

S'agissant des **radars double sens**, il a été décidé de concentrer leur déploiement dans les départements connaissant le plus **grand nombre d'accidents sur routes bidirectionnelles** afin d'obtenir le plus rapidement possible une baisse de l'accidentalité, ce que n'aurait pas permis un éparpillement des équipements sur l'ensemble du territoire.

Sur la base de ce principe, la Vendée et l'Oise accueillent plus de radars « double sens » que les autres départements, parce qu'elles comptent un nombre plus important de sites éligibles (routes bidirectionnelle avec limitation de vitesse identique dans les deux sens de circulation, absence de terre-plein central ou de zébra, et ligne droite suffisante pour répondre aux exigences météorologiques).

- (3) Le montant des recettes engendrées par les infractions relevées sur autoroutes est presque aussi élevé que le montant cumulé des recettes liées aux autres réseaux routiers

L'analyse des recettes perçues par type de réseau routier fait en revanche apparaître, en 2015, une surreprésentation des autoroutes (31,6 % des avis) au détriment des départementales (14,8 %) et des nationales (14,8 %), sachant qu'une part significative (28,5 %) des avis de contravention n'est rattachée à aucun réseau.

## Répartition des recettes enregistrée par type de réseau routier en 2015

Type de voirie	Total général des recettes (en euros)	Part des recettes (en %)
Agglomération	587 013	4,62
Autoroute	4 005 759	31,55
Chemin communal	89 981	0,71
Route départementale	1 874 168	14,76
Route express	578 846	4,56
Route nationale	1 874 300	14,76
Route secondaire	123	0,00
Ouvrage d'art	64 569	0,51
Voie spécialisée	7 448	0,06
Non renseigné <sup>1</sup>	3 614 876	28,47
<b>Total</b>	<b>12 697 083</b>	<b>100,00</b>

Source : ANTAI – réponse de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial (projet de loi de finances pour 2017)

## 2. Des départements aux performances contrastées

a) Des départements voisins, de densité urbaine proche, se distinguent par des baisses de la mortalité plus ou moins prononcées

Le tableau *infra* retraçant l'évolution du nombre d'accidents corporels au cours d'une décennie (2005-2015) et indiquant le nombre de radars fixes installés dans chaque collectivité, fait apparaître de **fortes disparités entre les départements**.

Certains départements affichent une **baisse du nombre d'accidents corporels supérieur à 60 %** tels que les Ardennes (- 61,8 %), l'Eure (- 62,1 %), le Puy-de-Dôme (- 70,3 %), la Côte d'Or (- 71,4 %), la Corse-du-Sud (- 72,2 %).

<sup>1</sup> 28,47 % des amendes forfaitaires apparaissent comme « non renseignées » et ne peuvent donc être attribuées à un type de réseau.

---

En revanche, **certains départements** - principalement situés en Île-de-France - affichent un nombre d'accidents corporels **en légère ou significative augmentation** pendant la même période.

C'est le cas, notamment, des Côtes d'Armor (+ 0,5 %), de la Seine-Saint-Denis (+ 2 %), de l'Aude (+ 2,7 %), des Hauts-de-Seine (+ 10,8 %), du Val-de-Marne (+ 19,3 %).

Il est intéressant de souligner que des **départements voisins, de densité urbaine proche**, tels que l'Essonne (- 6,7 %) ou le Val d'Oise (- 21,3 %) se distinguent par **des baisses plus ou moins prononcées**.

Par ailleurs, les **taux d'équipement** (nombre de radars fixes/population) varient fortement : 1,84<sup>0</sup>/000 en Haute-Marne, contre 0,11<sup>0</sup>/000 en Seine-Saint-Denis, pour une moyenne de 0,64<sup>0</sup>/000.

Les dix départements affichant le taux d'équipement le plus élevé<sup>1</sup> enregistrent - à l'exception de l'Aube (- 37,90 %) et du Cantal (- 30,40 %) des baisses du nombre d'accidents corporels supérieures - voire très supérieures à la moyenne des départements (- 38,9 %).

A l'inverse, les 5 départements présentant le taux d'équipement le plus faible<sup>2</sup>, affichent des baisses des accidents corporels très inférieures à la moyenne, voire pour le Val-de-Marne, et surtout la Seine-Saint-Denis, une hausse de ces accidents.

---

<sup>1</sup> Par taux d'équipement décroissant : la Haute-Marne, le Tarn-et-Garonne, la Charente, la Lozère, le Tarn-et-Garonne, le Cantal, le Lot-et-Garonne, le Gers, la Haute-Loire, l'Aube et la Creuse.

<sup>2</sup> Par taux d'équipement décroissant : le Finistère, Paris, la Réunion, le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis.

**Bilan des radars implantés (2016) et de l'accidentalité (2005-2015)  
dans les départements français**

Département	Nombre d'habitants dans le département en 2016 (source INSEE)	Radar classique et double sens (ETF) au 01/08/2016			Radar discriminant (ETD) au 01/08/2016			Radar feu rouge (ETFR)	Radar passage à niveau (ETPN)	Total	Ratio radars/habitant (en 1/1000)	Evolution du nombre d'accidents corporels 2005/2015	Nombre de tués en 2015	
		Aurourtes	Réseau secondaire (RD et RN)	Voies communales	Aurourtes	Réseau secondaire (RD et RN)	Voies communales							
01	Ain	640 400	2	25	0	0	2	0	0	29	0,45	-26,90	38	
02	Aisne	537 865	0	25	1	0	3	0	0	29	0,54	-54,30	36	
03	Allier	342 999	1	25	0	0	4	0	0	30	0,87	-52,20	30	
04	Alpes de Hautes-Provence	161 593	1	14	0	0	0	0	1	16	0,99	-27,50	22	
05	Hautes-Alpes	140 443	0	14	0	0	0	0	0	14	1,00	-35,20	10	
06	Alpes-Maritimes	1 083 835	4	11	10	2	0	0	26	53	0,49	-50,30	56	
07	Ardeche	325 383	0	17	0	0	0	0	2	19	0,58	-37,50	28	
08	Ardennes	277 003	1	17	0	0	3	0	0	21	0,76	-61,80	9	
09	Ariège	152 667	1	11	0	0	0	0	1	13	0,85	-57,10	6	
10	Aube	310 404	4	19	1	1	4	0	5	34	1,10	-37,90	24	
11	Aude	368 653	0	8	1	4	0	0	6	19	0,52	-2,70	34	
12	Aveyron	280 258	0	12	0	0	1	0	0	13	0,46	-18,60	29	
13	Bouches-du-Rhône	2 025 355	9	15	2	3	3	0	40	74	0,37	-26,80	128	
14	Calvados	694 551	1	25	0	0	0	0	0	26	0,37	-26,10	35	
15	Cantal	145 737	2	11	0	4	0	0	2	19	1,30	-30,40	9	
16	Charente	354 243	0	15	1	0	6	0	25	47	1,33	-39,90	21	
17	Charente-Maritime	643 654	0	18	0	0	4	0	0	28	0,44	-31,40	61	
18	Cher	308 891	2	10	1	0	3	0	12	29	0,94	-50,40	21	
19	Corrèze	240 407	2	10	0	3	0	0	5	22	0,92	-40,50	22	
21	Côte-d'Or	524 587	3	13	2	0	0	0	2	29	0,54	-71,40	25	
22	Côtes d'Armor	598 391	0	25	0	0	2	2	0	29	0,48	-0,50	31	
23	Creuse	119 107	0	9	0	0	4	0	0	13	1,09	-55,70	7	
24	Dordogne	416 289	1	17	0	0	2	0	5	25	0,60	-60,70	34	
25	Doubs	537 753	1	19	1	2	0	0	0	23	0,43	-37,80	27	
26	Drôme	508 156	3	19	0	0	0	0	3	25	0,49	-39,90	46	
27	Eure	603 925	4	27	0	0	6	0	3	42	0,70	-62,10	35	
28	Eure-et-Loir	435 457	4	26	0	0	4	0	1	35	0,80	-33,20	34	
29	Finistère	908 732	0	18	0	0	0	0	1	19	0,21	-15,50	41	
30	Gard	746 644	2	30	0	2	0	0	20	54	0,72	-45,90	69	
31	Haute-Garonne	1 355 356	5	13	3	6	1	0	17	47	0,35	-44,40	51	
32	Gers	191 571	0	18	0	0	4	0	0	22	1,15	-58,90	23	
33	Gironde	1 566 842	5	19	1	5	1	0	14	45	0,29	-21,00	101	
34	Hérault	1 136 956	2	22	3	4	1	0	20	62	0,55	-51,50	94	
35	Ille-et-Vilaine	1 054 236	0	33	0	0	4	0	6	45	0,43	-31,00	42	
36	Indre	223 010	4	16	1	1	0	0	0	22	0,99	-40,80	13	
37	Indre-et-Loire	610 297	0	21	0	0	6	0	10	42	0,69	-34,50	35	
38	Isère	1 260 943	2	25	0	4	0	0	7	40	0,32	-47,30	67	
39	Jura	260 004	1	17	0	0	0	0	0	18	0,69	-36,10	18	
40	Landes	408 014	0	18	0	5	3	0	3	30	0,74	-56,00	32	
41	Loir-et-Cher	334 415	0	21	0	1	2	0	0	24	0,72	-45,20	27	
42	Loire	762 103	0	16	0	0	0	0	10	26	0,34	-36,80	30	
43	Haute-Loire	227 369	0	22	0	0	1	0	0	25	1,10	-41,50	27	
44	Loire-Atlantique	1 378 622	2	31	2	3	2	0	5	49	0,36	-43,80	83	
45	Loiret	674 984	2	28	1	1	5	0	10	49	0,73	-53,30	48	
46	Lot	172 446	1	11	0	0	0	0	0	12	0,70	-53,10	13	
47	Lot-et-Garonne	334 158	0	25	0	0	1	0	4	40	1,20	-59,80	40	
48	Lozère	75 784	2	7	0	1	0	0	0	10	1,32	-43,40	14	
49	Maine-et-Loire	814 657	5	23	2	1	0	0	4	35	0,43	-38,60	32	
50	Manche	499 406	1	15	1	1	5	0	4	27	0,54	-19,20	29	
51	Marne	572 969	2	25	1	0	3	0	2	33	0,58	-53,50	51	
52	Haute-Marne	173 093	1	21	0	0	3	0	8	33	1,64	-64,70	18	
53	Mayenne	306 682	1	17	0	0	1	0	0	19	0,62	-24,30	19	
54	Meurthe-et-Moselle	730 593	4	9	1	2	0	0	14	30	0,41	-32,00	27	
55	Meuse	189 720	1	10	0	0	3	0	0	14	0,74	-69,60	14	
56	Morbihan	749 882	0	25	0	0	0	0	2	27	0,36	-34,60	34	
57	Moselle	1 043 923	10	14	0	0	1	0	4	29	0,28	-55,60	48	
58	Nièvre	210 189	1	14	0	0	0	0	0	15	0,71	-39,00	12	
59	Nord	2 617 319	10	16	1	7	2	0	36	79	0,30	-49,40	102	
60	Oise	826 773	1	36	0	3	3	0	26	71	0,86	-44,00	69	
61	Orne	285 176	2	23	0	1	0	0	0	26	0,91	-30,00	32	
62	Pas-de-Calais	1 477 429	2	15	0	4	4	0	15	42	0,28	-50,30	67	
63	Puy-de-Dôme	649 819	4	16	0	2	1	0	10	33	0,51	-70,30	43	
64	Pyrenées-Atlantiques	673 788	1	21	2	0	4	0	17	45	0,67	-31,50	33	
65	Hautes-Pyrenées	228 567	0	7	2	1	0	0	2	12	0,53	-51,60	20	
66	Pyrenées-Orientales	474 848	0	19	1	0	3	0	13	36	0,76	-15,00	29	
67	Bas-Rhin	1 120 944	5	16	3	1	1	0	12	38	0,34	-52,00	35	
68	Haut-Rhin	764 205	5	13	1	0	3	0	14	38	0,50	-53,30	24	
69	Rhône	1 840 903	7	8	12	2	6	0	16	4	0,30	-4,70	69	
70	Haute-Saône	274 017	0	17	1	1	1	0	4	23	0,97	-34,20	16	
71	Saône-et-Loire	554 902	2	18	0	2	6	0	0	30	0,54	-57,20	45	
72	Sarthe	570 034	1	21	0	0	0	0	10	4	0,63	-69,80	30	
73	Savoie	431 755	3	17	0	5	3	0	4	34	0,79	-60,60	20	
74	Haute-Savoie	807 165	5	23	1	2	1	0	7	39	0,48	-47,70	37	
75	Paris	2 199 842	2	0	31	0	0	0	11	44	0,20	-16,40	47	
76	Seine-Maritime	1 260 189	1	12	0	3	4	0	16	3	0,39	-23,30	43	
77	Seine-et-Marne	1 403 227	6	19	0	0	1	0	2	30	0,21	-45,20	91	
78	Yvelines	1 425 753	27	29	0	2	2	0	19	79	0,55	-47,40	42	
79	Deux-Sèvres	374 705	0	21	1	1	2	0	7	0	0,85	-33,50	37	
80	Somme	570 623	4	18	0	1	5	0	14	0	0,74	-44,10	34	
81	Tarn	388 456	0	29	0	0	4	0	0	33	0,85	-60,20	31	
82	Tarn-et-Garonne	257 460	2	26	0	1	5	0	7	41	1,59	-50,00	28	
83	Var	1 054 210	4	15	3	2	2	0	29	0	0,55	-34,00	67	
84	Vaucluse	558 756	3	18	1	0	4	0	24	0	0,89	-68,00	27	
85	Vendée	673 987	0	28	0	0	1	0	1	30	0,45	-49,50	37	
86	Vienne	456 108	2	18	1	1	4	0	5	31	0,71	-13,90	28	
87	Haute-Vienne	375 781	3	13	4	1	1	0	2	24	0,64	-36,20	25	
88	Vosges	369 351	1	17	0	1	2	0	0	21	0,57	-54,60	22	
89	Yonne	341 007	1	23	0	0	7	0	2	33	0,97	-54,10	31	
90	Territoire de Belfort	144 691	2	8	0	0	0	0	2	12	0,83	-39,50	6	
91	Essonne	1 297 504	6	18	0	1	6	0	13	3	0,36	-6,70	41	
92	Hauts-de-Seine	1 607 604	18	17	3	0	0	0	11	0	0,49	0,30	10,80	26
93	Seine-Saint-Denis	1 599 787	9	17	3	2	1	0	0	18	0,11	2,00	37	
94	Val-de-Marne	1 386 722	7	8	3	0	0	0	0	27	0,19	19,30	26	
95	Val d'Oise	1 222 363	1	17	0	1	6	0	30	2	0,47	-21,30	29	
971	Guadeloupe	395 725	0	20	0	0	0	0	0	20	0,51	-40,40	40	
972	Martinique	376 847	2	19	0	0	0	0	0	21	0,56	-52,00	29	
973	Guyane	262 527	0	8	0	0	0	0	0	8	0,30	-9,50	28	
974	Réunion	859 996	0	13	0	0	0	0	0	15	0,18	-10,54	51	
976	Mayotte	235 132	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	nc	7	
2A	Corse-du-Sud	155 361	0	14	0	0	0	0	0	14	0,90	-72,20	93	
2B	Haute-Corse	174 993	0	13	0	0	0	0	0	13	0,74	-34,40	182	
<b>Total</b>	<b>66 725 826</b>	<b>191</b>	<b>1 218</b>	<b>85</b>	<b>75</b>	<b>133</b>	<b>0</b>	<b>508</b>	<b>68</b>	<b>2 278</b>	<b>0,34</b>		<b>3 856</b>	

Source : réponse de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) au questionnaire budgétaire concernant le projet de loi de finances pour 2017

---

Néanmoins, il apparaît **difficile d'établir une corrélation étroite entre le taux d'équipement et l'évolution de l'accidentalité.**

Il est d'ailleurs observé que des **départements comparables en termes de population, de densité, et de réseaux routiers, affichent des performances plus ou moins remarquables, voire, parfois, une augmentation** des accidents corporels :

L'Indre-et-Loire qui compte 600 000 habitants, une densité de 97 habitants/km<sup>2</sup>, est dotée de 42 radars dont 21 classiques/double sens et a été équipée de 15 nouveaux radars sur la période 2011-2015. Ce département enregistre une hausse de 34,5 % d'accidents corporels entre 2005 et 2015.

L'Eure, dont la population (610 000 habitants) et la densité (98 habitants/km<sup>2</sup>) est très proche de celle de l'Indre-et-Loire, compte un nombre de radars identiques (42 dont 27 classiques ou doubles sens) et a été pourvue de 14 nouveaux radars sur la période 2011-2015, est caractérisée par une baisse de 62,10 % d'accidents corporels pendant la même période.

À l'opposé, **deux départements plus peuplés**, la Loire-Atlantique (1 379 000 habitants, 195 habitants/km<sup>2</sup>) et la Haute-Garonne (1 356 000 habitants, 206 habitants/km<sup>2</sup>) caractérisés par des populations et densités proches, et équipés d'un nombre de radars comparable (47 contre 49), enregistrent des **performances presque similaires** : - 43,80 % d'accidents corporels entre 2005 et 2015 pour la Loire-Atlantique, - 44,40 % pour la Haute-Garonne.

Le lien entre le nombre de radars implantés et la baisse du taux d'accidents est loin d'être établie, même si **l'on ne peut exclure que les effets d'un appareil** situé dans un département **puissent affecter le département limitrophe.**

D'autre part, **certains départements moins bien dotés** ces dernières années peuvent afficher **des taux similaires voire meilleurs à ceux où l'on a installé un nombre plus important de radars.**

Ainsi, la Drôme (506 000 habitants) a été équipée de 2 radars entre 2011 et 2015 et voit son nombre d'accidents corporels diminuer de 16,9 % pendant cette période. Le Doubs (537 000 habitants) a été doté de 13 nouveaux radars mais enregistre une baisse plus faible (- 9,2 %).

A l'inverse, le Calvados (695 000 habitants) a été doté de 3 radars pendant la même période et a enregistré une augmentation de 27,5 % du nombre d'accidents corporels.

Les **deux départements corses**, montagneux et caractérisés par des réseaux accidentés, affichent des performances **contrastées.** La Corse-du-Sud, équipée de 6 nouveaux radars entre 2011 et 2015, voit son nombre d'accidents corporels diminuer de 43,5 % tandis que la Haute-Corse, pourvue de 4 nouveaux radars, enregistre une baisse 10,3 % au cours de la même période.

---

Invitée à préciser la corrélation entre l'accidentalité observée dans les départements et la répartition des radars, la délégation à la sécurité routière (DSR) a émis des réserves sur les conclusions qui pouvaient être tirées des disparités observées entre les départements.

Elle souligne notamment qu'un département peut être peu peuplé mais accueillir un nombre important de radars, compte tenu du caractère accidentogène des axes qui le traversent – ce qui serait le cas, par exemple, de la Haute-Marne – et du trafic sur ces axes. Il convient également de noter qu'il n'y a **pas forcément de lien direct entre la population d'un département et le nombre de véhicules qui le parcourent.**

Par ailleurs, un département fortement peuplé, par exemple les Bouches-du-Rhône, peut englober un nombre important de radars mais qui donne lieu à un ratio par habitant relativement faible.

*b) Des explications culturelles et sociales avancées pour expliquer ces disparités*

La délégation à la sécurité routière (DSR) indique également que les différences entre des départements « similaires » peuvent être expliquées par des **facteurs culturels**. Par exemple, une étude du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) et de l'Université d'Angers<sup>1</sup> a conclu que les perceptions des « *transgressions légitimes* » peuvent varier d'une région à l'autre et contribuent à expliquer les évolutions différentes des taux de mortalité entre la Loire-Atlantique et deux départements méditerranéens (le Gard et l'Hérault).

À cet égard, il est à noter que **parmi les 20 départements** comptant le **nombre de morts par million d'habitants** sur la route le plus élevé en 2015, **15 appartiennent aux régions situées au Sud de la Loire** (Nouvelle-Aquitaine, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur). A l'inverse, **parmi les 20 départements** comptant le **moins de morts par million d'habitants**, **13** sont situés dans des régions du « Nord » de la France (Île-de-France, Normandie, Bretagne, Grand Est) tandis que les régions méditerranéennes (Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur) ne comptent aucun représentant. **On ne saurait tirer de conclusion hâtive de cette répartition** : les classements des **20 départements** comptant le plus et le moins d'accidents par million d'habitants, apparaissent en effet très différents des précédents. L'Île-de-France, région la plus peuplée et où le trafic est particulièrement élevé, classe 6 de ses départements parmi les 20 départements comptant le plus d'accidents par million d'habitants tandis que les régions situées au Sud de la Loire ne sont pas surreprésentées. Parmi les 20 départements où l'on

---

<sup>1</sup>« Étude sur les comportements locaux des usagers de la route dans le Gard et l'Hérault. », 2012, CEREMA et Université d'Angers.

---

dénombrer le moins d'accidents, un quart appartient à la région Grand Est tandis que le « Sud », avec 8 départements, n'est pas sous-représenté.

De même, **l'évolution de la mortalité** sur la période 2010-2016 apparaît très contrastée selon les régions, et **ne fait pas apparaître « une France coupée en deux »**. La région « Hauts-de-France » est l'unique région où la mortalité progresse. La Provence-Alpes Côte d'Azur, l'Occitanie, et la Normandie enregistrent des baisses plus significatives que la Bretagne ou l'Auvergne-Rhône-Alpes.

D'autres études mettent également en évidence un lien entre la **sociologie urbaine** ou les **inégalités sociales** et **l'accidentalité**.

Selon le chercheur Mathieu Grossetête, « *l'embourgeoisement des centres-villes relègue les **classes populaires** toujours plus loin du bassin d'emploi ; elles sont **plus nombreuses à emprunter quotidiennement les routes secondaires**, plus dangereuses, tandis que les **automobilistes plus aisés** circulent surtout **en ville ou sur autoroute**, qui est l'infrastructure la plus sûre, mais aussi la seule qui exige un **péage**. »<sup>1</sup>. Alors qu'ils ne représentent que 13,8 % de la population française âgée de 15 ans et plus, il constate que les ouvriers comptaient pour 22,1 % des 3 239 personnes décédées sur la route en 2007 et pour 19 % des blessés hospitalisés.*

Enfin, Nicolas Renahy<sup>2</sup>, dans une étude ayant pour objet un village de Bourgogne, constate que les **jeunes** qui éprouvent des **difficultés à trouver un emploi** adopteraient davantage des **comportements à risque** afin de **compenser leur manque de valorisation sociale**.

Or, il s'avère que certaines régions qui enregistrent les taux de chômage les plus élevés – tels que les Hauts-de-France ou les régions d'outre-mer – sont également marquées par une accidentalité élevée. À titre d'exemple, la région des Hauts-de-France est la seule région de l'Hexagone à connaître une augmentation du nombre de tués sur les routes entre 2010 et 2016. Même si ces explications ne peuvent à elles seules justifier une accidentalité élevée – les Hauts-de-France par exemple, sont en effet la plaque tournante du transport vers le Bénélux et le Royaume-Uni – elles méritent également d'être prises en compte.

---

<sup>1</sup> Mathieu Grossetête, « *Accidents de la route et inégalités sociales. Les morts, les médias et l'État* », Éditions du Croquant, Bellecombe-en-Bauges, 2012.

<sup>2</sup> Nicolas Renahy, « *Gars du coin. Enquête sur une jeunesse rurale, La Découverte* », Paris, 2005.

*c) Les nouveaux types de radars doivent davantage bénéficier aux départements et territoires d'outre-mer qui ne comptent aucun radar discriminant, radar feux rouges ou vitesse moyenne*

En 2016, la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) indique que les marchés publics en vigueur **ne permettraient pas d'équiper les DOM-TOM et la Corse**, qui, par conséquent, ne pouvaient bénéficier que de radars fixes<sup>1</sup>. Cet argument ne peut être considéré comme valable : les marchés en question peuvent faire l'objet d'un avenant ou être renouvelés afin que leur périmètre inclue l'ensemble du territoire national.

**Recommandation n° 5 :** Mieux corréliser l'implantation et les trajets des radars à la carte de l'accidentalité : renforcer l'implantation des radars sur les réseaux départementaux et communaux et remédier aux disparités observées entre les départements.

**Recommandation n° 6 :** Étendre les nouveaux types de radars à la Corse et aux départements et régions d'outre-mer.

### **C. LA RENTABILITÉ DES RADARS, PARFOIS QUALIFIÉS DE « TIRELIRES » OU DE « POMPES À FRIC », EST DISCUTABLE**

#### **1. Un circuit des recettes issues des amendes de la police de la circulation routière à simplifier**

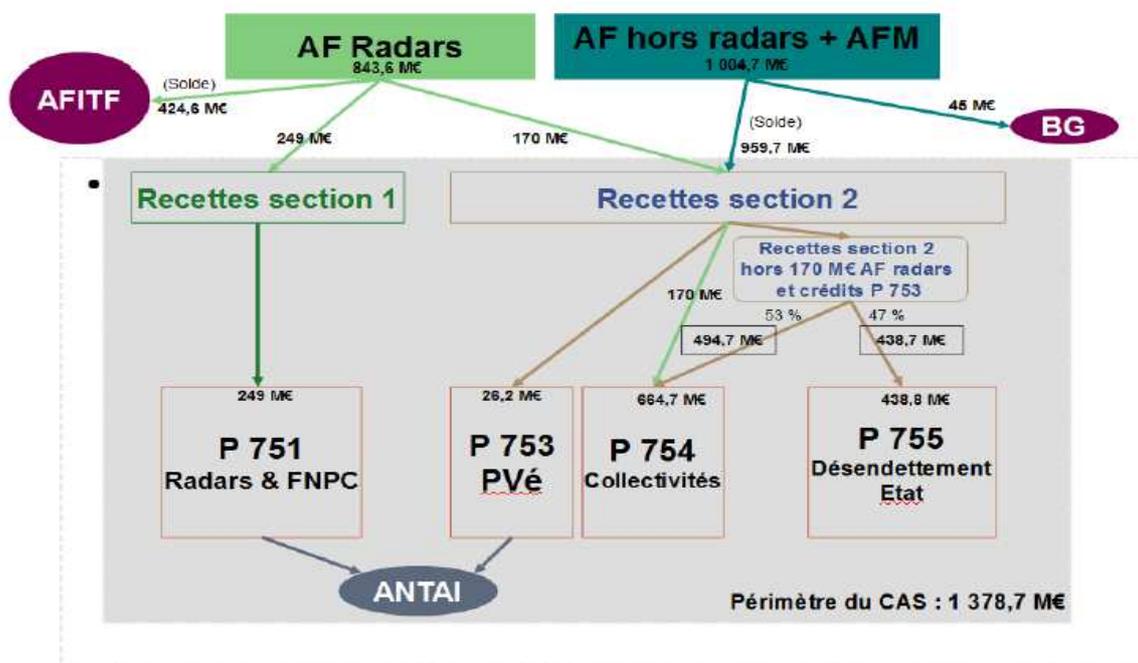
Le **circuit du produit des recettes issues des amendes de la police de circulation et du stationnement demeure peu lisible**, malgré les efforts réalisés pour le simplifier depuis sa création en 2006.

Le fait que **l'intégralité du produit des amendes** – et notamment les amendes issues du contrôle sanction automatisé (CSA) – ne soit **pas consacrée à l'atteinte de l'objectif de réduction de l'accidentalité routière**, ne contribue pas à rendre la « politiques des radars » plus acceptable pour le conducteur. En outre, la **traçabilité des fonds versés à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et aux collectivités territoriales, gagnerait à être améliorée**, permettant ainsi de battre en brèche l'idée que les radars représentent une « machine à cash » pour l'État.

---

<sup>1</sup> Cette situation est d'autant plus préoccupante que la Guyane – 109 morts par million d'habitants en 2015 – et la Guadeloupe – 133 morts – enregistrent des taux de mortalité par million d'habitants nettement supérieurs aux résultats les plus élevés des pays de l'Union européenne – la Lettonie et la Roumanie – qui comptaient 95 tués par million d'habitants en 2015.

**Schéma d'affectation du produit des recettes issues des amendes de police de la circulation et du stationnement dans la loi de finances pour 2017**



Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2017

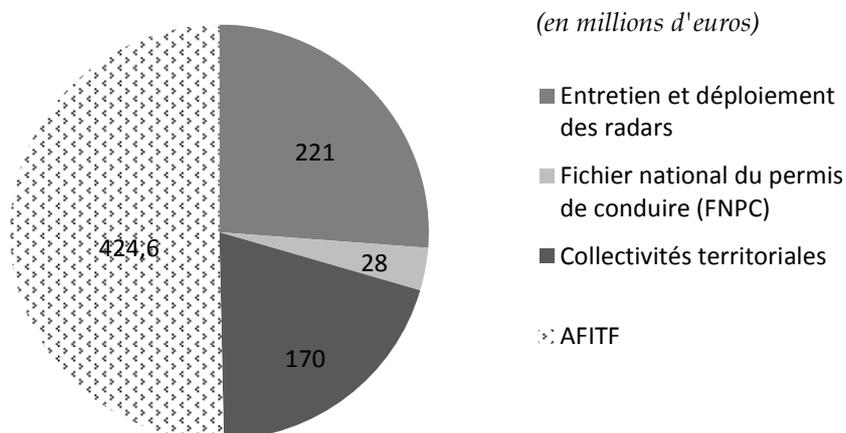
a) Le produit des amendes forfaitaires issues du contrôle sanction automatisé (CSA) ne sert pas exclusivement à la sécurité routière

Tout d'abord, seule **une partie du produit des amendes forfaitaires** perçues par la voie des **radars** – estimée à **843,6 millions d'euros** dans la loi de finances initiale pour 2017 – est affectée au compte d'affectation spéciale (CAS) « Radars ». **Cette fraction est plafonnée<sup>1</sup>** à un montant fixé dans la loi précitée, à **419 millions d'euros<sup>2</sup>**. 249 millions d'euros sont affectés à la section 1 « Contrôle automatisé » (dont le nouveau programme 751 regroupe désormais les programmes 751 et 752) tandis que 170 millions bénéficient à la section 2 « Circulation et stationnement routiers » (programmes 753, 754 et 755).

<sup>1</sup> En application de l'article 49 modifié de la loi n° 2005-1719 de finances pour 2006.

<sup>2</sup> Article 43 de la loi n° 2016-1917 du 29 décembre 2016 de finances pour 2017.

### Répartition du produit des amendes forfaitaires « radars » dans la loi de finances initiale pour 2017



Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2017

Le **solde des amendes « radars »** – estimé à **424,6 millions d'euros**, soit plus de 50 % du produit total des amendes forfaitaires « radars » – est en effet affecté à l'**Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)**.

- (1) Plus du quart du produit des amendes issues du CSA est consacré au déploiement et à l'entretien du parc d'équipements de contrôle sanction automatisé (CSA)

Dans la loi de finances initiale pour 2017, la section 1 « Contrôle automatisé » du compte d'affectation spéciale bénéficie d'un montant de 249 millions d'euros dont **221 millions** - soit 26,1 % du produit total des amendes forfaitaires « radars » - sont destinés à la **gestion du parc des radars** - qui comprend notamment les coûts afférents à son entretien, son déploiement et son renouvellement. Les **28 millions** d'euros restants sont affectés à la **gestion du fichier national du permis de conduire** - l'ancien programme 752 « Fichier national du permis de conduire (FNPC) », désormais intégré au programme 751.

- (2) Presque la moitié du produit des amendes forfaitaires issues du CSA est versée à l'AFITF

Les **fonds versés à l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF)** - **46,2 % des amendes forfaitaires « radars »** perçues en 2016 - ne servent pas uniquement au financement d'infrastructures routières. Ils contribuent notamment au développement des transports en commun.

Il est à noter que le **solde** versé à l'AFITF – qui n'est **pas plafonné par la loi de finances** – a crû ces dernières années bien plus rapidement que le produit affecté au CAS. Le premier a augmenté de 61 % entre 2011 et 2015, alors que le second n'a progressé que de 2,4 % sur le même intervalle.

En 2015 l'agence avait reçu 233,2 millions d'euros, soit 14,5 % des amendes forfaitaires radars, tandis qu'en 2016, elle a bénéficié de 351,5 millions – soit un montant supérieur de 50 % à celui reçu l'année précédente. Si les prévisions du projet de loi de finances initiale pour 2017 se vérifient, ce montant, qui s'élèverait à 424,6 millions d'euros, augmenterait encore de 20 % cette année.

(3) L'utilisation du produit versé à certains bénéficiaires est certes encadrée mais est difficilement retracée

Jusqu'à présent, la direction générale des collectivités locales (DGCL) ne possédait pas d'information sur l'utilisation du produit des amendes de police **par les collectivités territoriales et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)**. Cette utilisation doit désormais faire l'objet d'un **rapport annuel au Parlement** – conformément à l'article 160 de la loi de finances initiale pour 2017<sup>1</sup>, afin de mieux retracer l'utilisation de ces recettes. Ce rapport correspond d'ailleurs à l'une des mesures décidées lors du dernier Comité interministériel de la sécurité routière (CISR).

**Recommandation n° 7 : Améliorer la traçabilité de l'utilisation du produit des recettes des amendes versées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et aux collectivités territoriales.**

(4) Le programme 755 « Désendettement de l'État » bénéficie certes de 32,6 % des recettes du compte d'affectation spéciale en 2016 mais les amendes issues du contrôle automatisé n'y contribuent que modestement

Ce programme n'est financé que très partiellement par les amendes forfaitaires **majorées** issue du contrôle automatisé (15,8 %), **le reste (84,2 %) étant financé par les amendes forfaitaires et majorées hors contrôle automatisé.**

---

<sup>1</sup> « Le Gouvernement présente, en annexe générale au projet de loi de finances de l'année, un rapport précisant pour l'exercice budgétaire précédent, l'exercice en cours d'exécution et l'exercice suivant, l'utilisation par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et par les collectivités territoriales du produit des recettes qui leur est versé par le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ». Cette annexe générale est déposée sur le bureau des assemblées parlementaires et distribuée au moins cinq jours francs avant l'examen par l'Assemblée nationale, en première lecture, de l'article d'équilibre du projet de loi de finances de l'année. »

b) Un CAS « Radars » qui contrevient au principe de spécialité édicté par la LOLF

L'**article 21** de la loi organique relative aux lois de finances<sup>1</sup> (LOLF) dispose que les comptes d'affectation spéciale « retracent (...) des opérations budgétaires financées au moyen de **recettes particulières** qui sont, par nature, en relation directe avec les dépenses concernées ».

Dans la mesure où plus de la moitié des recettes du CAS ne financent pas directement la politique de sécurité routière, son fonctionnement actuel contrevient au **principe de spécialité** édicté par la loi.

Or, comme le souligne la Cour des comptes, dans sa note d'exécution budgétaire 2016, « la désaffectation partielle des recettes du CAS est contestable tant au regard du droit que de la performance du dispositif dont la finalité est la baisse de la mortalité et de l'accidentalité routières ».

En valeur absolue, le CAS s'est vu **affecter en 2016** une fraction du produit des recettes plus importante qu'en 2015, **1,421 milliard d'euros** contre 1,330 milliard, soit 91 millions d'euros de plus. Cependant, **en termes de proportion, les recettes diminuent** : le CAS a reçu 78 % du produit total des amendes issues de la circulation et du stationnement routiers en 2016 - 1,818 milliard d'euros - alors qu'il en avait perçu 85 % en 2015.

En 2016, **396,5 millions d'euros** - soit **22 % du produit total du produit des amendes de police de la circulation et du stationnement**, qui s'élève en 2016 à **1,818 milliard d'euros** - ne bénéficient pas au compte d'affectation spéciale :

- 45 millions d'euros - précédemment versés à l'Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances (ACSé) - ont été versés au budget général de l'État ;

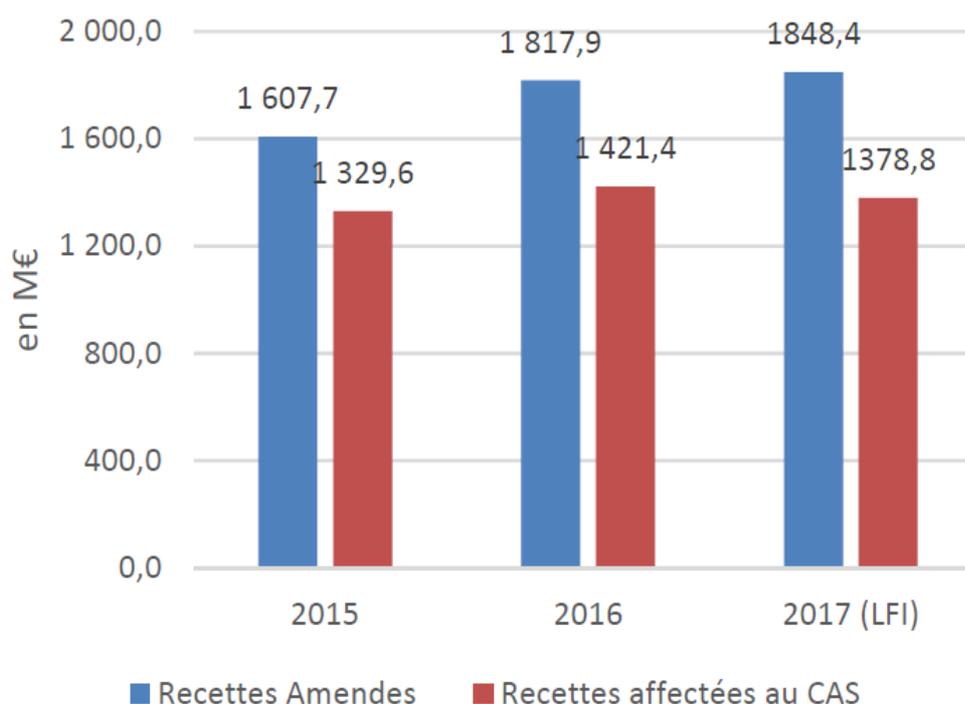
- 351,5 millions d'euros ont été versés à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Les prévisions de la loi de finances initiale pour 2017 confirment cette tendance : la part des recettes affectées au CAS diminue encore, de 78 % à 74,6 %.

---

<sup>1</sup> « I. - Les comptes d'affectation spéciale retracent, dans les conditions prévues par une loi de finances, des opérations budgétaires financées au moyen de recettes particulières qui sont, par nature, en relation directe avec les dépenses concernées. »

**Montant des recettes des amendes de police de la circulation et du stationnement comparé au montant des recettes affectées au CAS « Radars » sur la période 2015-2017**



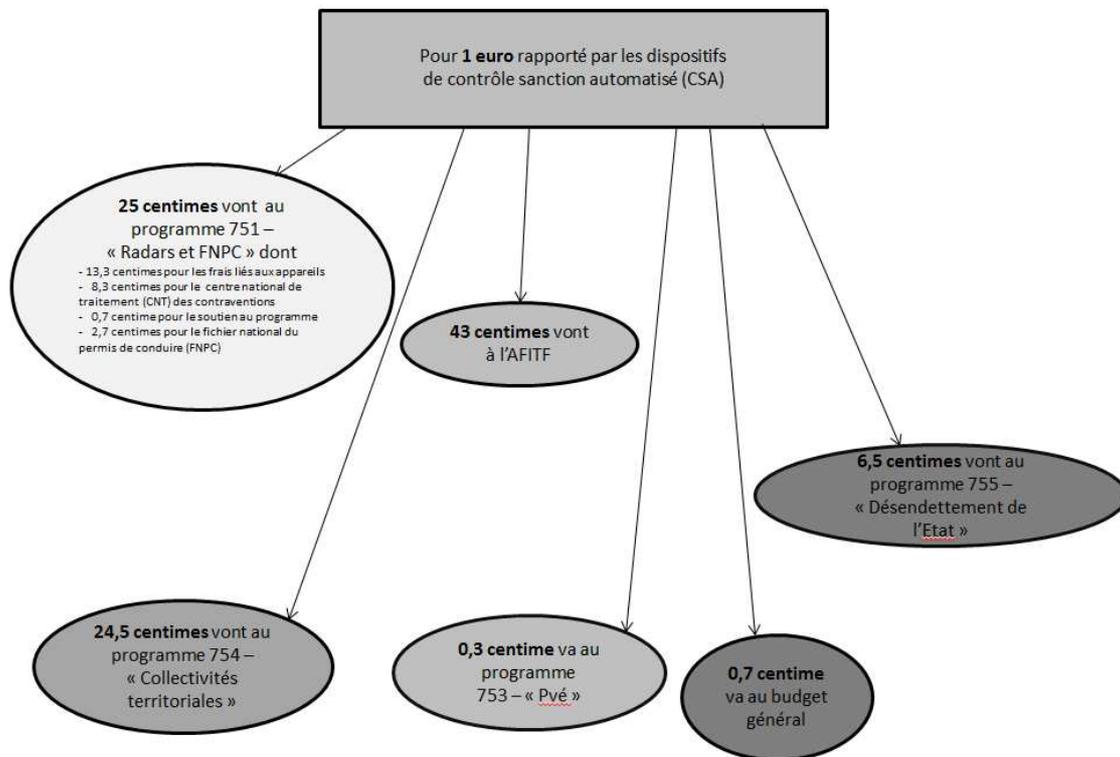
Source : note d'exécution budgétaire 2016 de la Cour des comptes, d'après les chiffres fournis par la direction du budget

En 2016, à l'intérieur du CAS, **440,5 millions d'euros** – soit 32 % du produit total qui lui est affecté – transitent par le programme 755 « Désendettement de l'État » avant d'être reversés au budget de l'État.

Si l'on ajoute ce montant aux 45 millions destinés au budget général et contribuant au **fonds interministériel de prévention de la délinquance et de la radicalisation (FIPDR)**, les 351,5 millions versés à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), et enfin le **solde positif** du CAS – 79,4 millions d'euros<sup>1</sup> – ce sont **916,4 millions d'euros, soit plus de la moitié – 50,4 % – du montant total des amendes de police de la circulation et du stationnement qui ne sont pas consacrés directement à l'amélioration de la sécurité routière.**

<sup>1</sup> Le solde comptable cumulé du compte d'affectation spéciale (CAS) s'élève, depuis sa création, à 878,8 millions d'euros (cf. page 10 du rapport annuel de performances annexé au projet de loi de règlement du budget et d'approbation des comptes pour 2016).

**Répartition du produit des amendes forfaitaires et forfaitaires majorées issues du contrôle sanction automatisé (991 millions d'euros) en 2017**



Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances 2017

**Recommandation n° 8** : Poursuivre l'effort de simplification de l'architecture du compte d'affectation spéciale – amorcée avec la fusion des programmes 751 et 752 – et mettre un terme à la tendance à l'augmentation de la désaffectation des recettes des amendes de la police de la circulation et du stationnement. Ceci permettrait de rendre plus lisible la politique de sécurité routière et la rendrait plus acceptable des conducteurs qui peuvent difficilement comprendre que presque la moitié du produit des amendes ne contribue pas directement à l'objectif de réduction de la mortalité routière.

## 2. Des appareils rentables malgré des frais d'entretien non négligeables

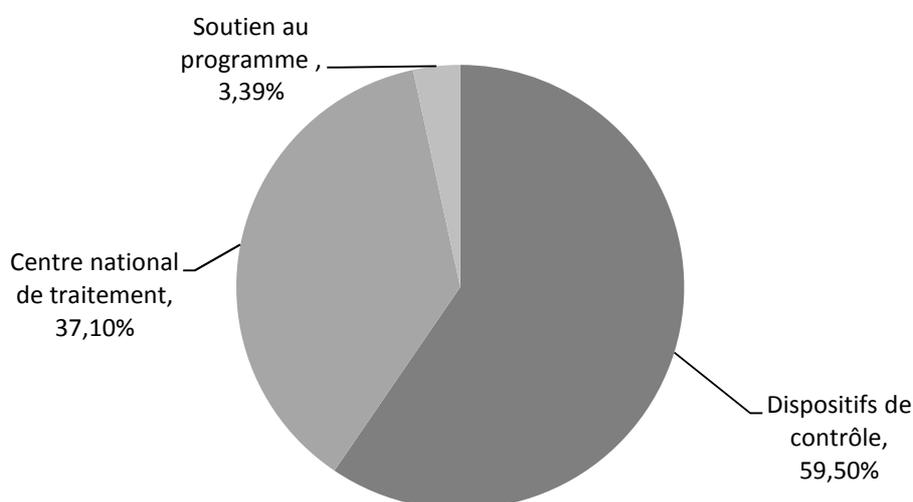
a) *Des frais d'entretien importants, atténués par les économies réalisées grâce à la politique d'achat public menée ces dernières années et la tendance à la baisse des réparations dues aux actes de vandalisme...*

(1) Des frais d'entretien, variables selon le type d'appareil, dont l'évolution dépend de certains facteurs peu prévisibles

En 2017, le budget prévu pour les équipements de contrôle sanction automatisé (CSA) est estimé à 221 millions en euros, en hausse de 8,3 % par rapport à 2016 (204 millions d'euros). Ce montant comprend :

- les **frais liés aux appareils** (gestion, installation, entretien) qui représentent 131,5 millions d'euros ;
- le coût du **centre national de traitement (CNT)** chargé notamment de l'envoi des contraventions (82 millions d'euros) ;
- le **soutien au programme** (dépenses d'études ou de communication) (7,5 millions d'euros).

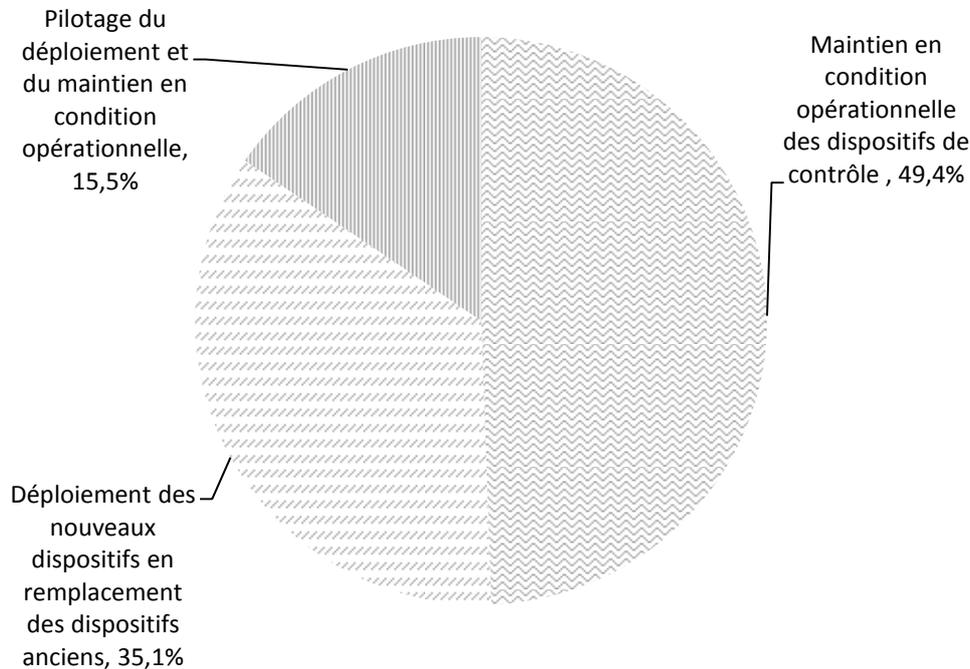
### Répartition du coût d'entretien des radars par action



Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2017

S'agissant des dépenses liées au fonctionnement des appareils de contrôle – qui s'élèvent pour mémoire à 131,5 millions d'euros – elles se décomposent comme suit :

### Répartition des dépenses liées directement aux appareils



Source : projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances pour 2017

Environ la moitié (49,4 %) correspond au « **maintien en condition des dispositifs de contrôle** », pour un montant estimé, dans le projet de loi de finances pour 2017, à **65,01 millions d'euros**<sup>1</sup>.

Ce montant est censé couvrir les dépenses liées à l'entretien des appareils et les réparations - voire le remplacement - des actes de vandalisme.

Le coût unitaire de ce « maintien en condition » varie selon le type d'appareil, entre **6 600 euros par appareil**, pour les radars fixes double sens, et **36 000 euros** pour les radars autonomes (ou radars de chantier).

Le tableau ci-après retrace les coûts de maintenance et du vandalisme pour chaque catégorie d'équipement :

<sup>1</sup> Ce montant comprend :

- l'entretien des dispositifs en place (nettoyage) et leur vérification réglementaire,
- leur maintenance curative pour remédier aux pannes et aux accidents,
- leur adaptation aux évolutions logicielles,
- la réparation voire le remplacement des radars vandalisés,
- la modification du positionnement ou de l'emplacement du radar, à la suite d'aménagements de voirie ou en fonction de l'accidentalité routière,
- l'externalisation de la conduite des véhicules concernant les radars mobiles.

### Coûts de la maintenance et du vandalisme pour chaque type d'appareil

Type de radar	Maintenance <sup>1</sup> (en millions d'euros TTC)		Vandalisme <sup>2</sup> (en millions d'euros TTC)		Total		Nombre d'appareils		Coût moyen par appareil (en euros TTC)	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Radars fixes	19,49	11,59	8,22	7,17	27,71	18,76	2 187	2 180	12 670	8 606
Radars « feux rouges »	2,97	2,53	0,15	0,11	3,12	2,64	712	712	4 382	3 707
Radars « passage à niveaux »	0,36	0,49	0,08	0,03	0,44	0,52	58	76	7 586	6 842
Radars « vitesse moyenne »	1,36	1,32	1,00	0,13	2,36	1,45	99	100	28 838	14 500
Radars discriminants	2,14	1,10	0,68	0,63	2,82	1,73	225	239	12 533	7 239
Radars mobiles	4,43	3,20	0,09	0,06	4,52	3,26	841	787	7 408	5 921
Mobiles- mobiles nouvelle génération	1,71	1,40	-	-	1,71	1,40				
Radars autonomes (ou radars chantiers)	-	0,00	-	-	-	0,00	-	22	-	0
Radars pédagogiques	2,33	0,84	0,15	0,17	2,48	1,01	889	889	2 790	1 136
<b>Total</b>	<b>34,79</b>	<b>22,47</b>	<b>10,37</b>	<b>8,30</b>	<b>45,16</b>	<b>30,77</b>	<b>5 011</b>	<b>5 005</b>	<b>9 012</b>	<b>6 148</b>

Source : réponse de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) au questionnaire budgétaire (projet de loi de finances pour 2017)

On observe, dans ce tableau, que les coûts de maintenance et de réparations dues aux actes de vandalisme rapportés au nombre d'appareils composant chacun des parcs sont les plus élevés pour les radars « vitesse moyenne » et les radars fixes. Les coûts les plus faibles sont enregistrés par les radars pédagogiques et les radars « feux rouges ».

<sup>1</sup> Il s'agit de la maintenance

- préventive (vérifications réglementaires, nettoyage des vitres ...);
- corrective (pannes, évolution des logiciels...).

<sup>2</sup> Il s'agit des dégradations liées au vandalisme, aux accidents et aux événements extérieurs. Les coûts de l'année 2014 sont plus élevés que 2015 puisqu'ils intègrent la remise en service des équipements vandalisés fin 2013 lors de mouvements sociaux en Bretagne. Ce montant, en baisse en 2016, pourrait repartir à la hausse en 2017 et 2018 compte tenu des nombreuses dégradations survenues, au cours de l'été 2017, à la suite de l'annonce par le Gouvernement de l'augmentation du prix du paquet de cigarettes.

Plusieurs facteurs influencent l'évolution du coût de la maintenance.

Les actes de **vandalisme**, par nature imprévisibles, engendrent des coûts de maintenance importants. Leur nombre demeure cependant assez stable sur l'ensemble de l'année, en proportion de la valeur du parc. Toutefois, certaines années, un pic de vandalisme peut être observé, provoquant une hausse plus importante des coûts de maintenance. Ainsi, à l'été 2011, une recrudescence des actes de vandalisme a été constatée après les annonces ministérielles du mois de mai (suppression des panneaux d'annonce de radars et remplacement par des radars pédagogiques, interdiction des avertisseurs de radars). De même, après l'annonce fin 2013 de la mise en œuvre de l'écotaxe et la révolte des « bonnets rouges » qui a suivi, des actes de vandalisme envers les bornes écotaxe mais également envers les radars automatiques ont été déplorés.

**En 2016**, le coût du vandalisme est estimé à **6,79 millions d'euros** par la délégation à la circulation et la sécurité routières (DSR). Ce montant est en baisse par rapport aux années 2015, lors de laquelle le coût du vandalisme s'est établi à 8,30 millions d'euros, et 2014 où il s'élevait à 10,37 millions d'euros.

Cependant il est à noter que le vandalisme lourd a fortement augmenté en 2016, notamment avec la destruction de plusieurs radars autonomes dont le coût unitaire est d'environ 64 000 euros, soit deux fois plus qu'un radar fixe.

Comme pour tout équipement technologique, les radars automatiques subissent un phénomène de **vieillesse**. Leur **durée de vie** est généralement de **10 ans**. En fin de vie, les pannes sont plus fréquentes, entraînant un surcoût de maintenance. Par ailleurs, certaines pièces de rechange deviennent au fil du temps plus difficiles à approvisionner, entraînant également une hausse des prix.

Certaines **causes diverses**, non récurrentes, peuvent entraîner une hausse des coûts de maintenance des équipements. Ainsi, des « **défauts de jeunesse** » sont parfois constatés au début du déploiement de nouveaux équipements, entraînant une hausse du coût de leur maintenance (exemple : mauvais réglage des radars feux rouges nécessitant une mise hors production et une correction des défauts). De même, certains **événements climatiques** peuvent affecter le coût de maintenance (exemple : canicule qui provoque la dérive de lasers qui font partie des composants des radars discriminants).

S'agissant du déploiement des nouveaux dispositifs, les coûts moyens communiqués par la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) varient, selon le type de radar, de **90 000 euros** à **165 000 euros TTC** :

### Coût moyen d'installation des différents types de radars (2013)

Type de radar	Type de dépense	Coût unitaire moyen (en euros TTC)
Radars fixes classiques	Installation	90 000
Radars discriminants		100 000
Radars « vitesse moyenne »		165 000
Radars « feux rouges »		120 000
Radars « passage à niveau »		91 000
Remplacement radar fixe par discriminant	Remplacement	entre 50 000 et 60 000 euros

Source : réponse de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) au questionnaire n° 2 du rapporteur spécial

Interrogée sur les coûts moyens liés au déplacement de chaque type d'équipement, la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) a communiqué le tableau suivant :

### Coût moyen du déplacement des différents types de radars (2015)

Type de radar	Coût unitaire moyen (en euros TTC)
Radars fixes	27 971
Radars « feux rouges »	46 688
Radars « passage à niveaux »	40 621
Radars « vitesse moyenne »	111 883
Radars discriminants	27 455
Radars mobiles	-
Radars « mobiles-mobiles » nouvelle génération	-
Radars autonomes (ou radars chantiers)	1 884
Radar pédagogique	1 564

Source : réponse de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) au questionnaire budgétaire (projet de loi de finances pour 2017)

On remarque que ces coûts - forfaitaires - sont très variables selon le type d'équipement.

Il y a déplacement lorsque que l'emplacement d'un équipement évolue depuis son site d'origine vers une zone plus accidentogène afin de renforcer l'effet dissuasif auprès des usagers.

Le coût de cette opération comprend les postes de dépenses correspondant :

- aux visites et études préalables à l'installation ;
- aux travaux de génie civil (massifs, tranchées, réfections de chaussée, le cas échéant) et de raccordement aux réseaux (télécommunications, énergie) ;
- à l'installation d'équipements associés (panneaux, glissières, bordures de caniveaux...);
- à la mise en service de l'équipement qui est réutilisé.

Certains types d'équipements sont caractérisés par des surcoûts liés à leurs spécificités.

S'agissant des **radars « feux rouges »** et **« passage à niveaux »**, les coûts de **réfection de chaussée** sont **plus importants** que pour les **radars fixes** et sont également plus importants en zone urbaine, où sont installés les radars « feux rouges », qu'en zone rurale, où sont implantés la majorité des « passages à niveaux ».

Quant aux **radars « vitesse moyenne »**, la nature du dispositif, constitué d'un **point d'entrée** et d'un **point de sortie**, engendre des **coûts supplémentaires** de visites et études, de travaux de génie civil et de raccordement et de pose des équipements. En outre, dans le cas des configurations « multivoies », un doublement des équipements à installer est nécessaire.

- (2) Des économies engendrées par la révision de l'allotissement des marchés publics d'acquisition, d'exploitation et de maintenance

**La réforme de l'allotissement des marchés publics a largement contribué à l'évolution à la baisse des coûts d'acquisition et d'entretien des équipements, de même que ceux des véhicules porteurs de radars mobiles.**

**Jusqu'en 2008**, le marché des radars automatiques était dominé en France par **un seul industriel** : la société **SAGEM Sécurité**, devenue par la suite MORPHO, qui fournissait la totalité des radars automatiques, limités à l'époque aux radars vitesse fixes et mobiles. Cette société en assurait également la maintenance. Ce monopole de fait induisait des prix élevés tant pour l'acquisition que pour la maintenance des équipements. L'année **2008** a été celle du début de la **diversification des radars** : à cette époque a été lancé un appel d'offres pour le déploiement de radars de contrôle de franchissement de feux rouges. Cet appel d'offres comportait **quatre lots géographiques**, dont un seul a été emporté par SAGEM Sécurité. Ont ainsi réussi à s'implanter sur le marché français la société néerlandaise

---

GATSOMETER et la société allemande ROBOT (renommée depuis JENOPTIK). Tous les marchés successifs de déploiement de radars automatiques ont fait l'objet d'une concurrence notable (jusqu'à six concurrents par lot ou marché).

De même, les modifications apportées aux marchés de maintenance des radars automatiques les ont rendus plus concurrentiels. En 2012, a été lancé un appel d'offres d'un marché de maintenance caractérisé par un nouvel allotissement : **un lot** était réservé à la **maintenance opérationnelle** sur le terrain, un autre à **l'assistance à maîtrise d'ouvrage**, pouvant tous deux faire l'objet d'une concurrence réelle, tandis que les autres lots étaient consacrés à la **maintenance avancée et fourniture des pièces**, ne bénéficiant pas de cette concurrence. **Une baisse des prix très importante** a effectivement été constatée **sur les lots concurrentiels**. D'autres marchés ont par la suite été passés sur ce modèle et une baisse des prix y a également été constatée.

**Jusqu'en 2010**, les **véhicules porteurs des radars mobiles** étaient **acquis par le biais des marchés d'acquisition et de maintenance** de ces radars : ils figuraient dans le bordereau des prix au même titre que les radars proprement dits. Le manque de concurrence sur ces marchés avait par conséquent une influence négative sur le prix d'acquisition de ces véhicules. **Depuis 2010**, ces **véhicules**, qu'il s'agisse de ceux embarquant les radars mobiles d'ancienne génération ou de nouvelle génération, **sont acquis par l'intermédiaire d'une centrale d'achats**, l'Union des groupements d'achats publics (UGAP). Celle-ci, bénéficiant de réductions significatives grâce à son volume de commandes, a permis de renforcer la mise en concurrence dans ce secteur et contribué à faire évoluer les prix à la baisse.

**Jusqu'en 2010** également, les **véhicules** porteurs des radars mobiles étaient **entretenus** par des **garages indépendants**, auxquels la délégation à la sécurité routière (DSR) passait directement des commandes après validation des devis. **Depuis 2010**, conformément à une directive du Premier ministre, il est fait appel à un **gestionnaire de flotte** pour l'entretien des véhicules. Cette disposition engendre des économies importantes sur les dépenses d'entretien. En effet, le gestionnaire de flotte établit un **protocole avec des centaines de garages qui accordent des réductions de prix en échange du volume de commandes** apporté par le gestionnaire de flotte. Celui-ci dispose par ailleurs d'une **plateforme technique composée d'anciens mécaniciens automobiles**, plus à même de négocier les devis avec les garagistes et de les revoir à la baisse, en supprimant les réparations inutiles ou en les faisant exécuter au meilleur prix. Enfin, grâce au volume de commandes qu'il assure, le gestionnaire de flotte permet de faire bénéficier ses clients de réductions importantes sur les pneumatiques.

(3) Un gain moyen rapporté par radar qui demeure conséquent

Si l'on additionne l'ensemble des coûts engendrés par le radar (acquisition, maintenance, mise à niveau logicielle, éventuels déplacements et réparations dues aux actes de vandalisme) tout au long de sa vie - chiffre qui peut atteindre **plusieurs centaines de milliers d'euros** selon le type d'équipement - et qu'on le compare au produit annuel rapporté par chaque radar sur la même durée - supérieur à **2 millions d'euros<sup>1</sup>** -, **l'investissement demeure largement rentable.**

Toutefois, étant donné que les éléments transmis par la délégation à la sécurité routière (DSR) n'ont pas permis de faire toute la lumière sur la prise en compte des aspects financiers dans leur remplacement, et dans la mesure où le nombre des équipements est amené à croître de nouveau significativement, une **analyse plus fine** du **coût** de ces opérations paraît indispensable. A l'instar du dossier remis à l'appui de chaque proposition d'implantation, une analyse financière tenant compte notamment des coûts d'amortissement et des déplacements opérés, pourrait s'avérer pertinente.

**Recommandation n° 9 :** Optimiser le coût des radars en procédant à une analyse plus fine du coût de leur remplacement et de leur déplacement.

### **3. Une baisse du produit de la fiscalité des carburants induite par la réduction de la vitesse**

La mise en place de contrôles automatiques des vitesses par radar a entraîné une réduction des vitesses pratiquées par les automobilistes. Cette baisse s'est accompagnée, depuis 2003, de modifications des consommations de carburant et donc des recettes associées aux taxes sur les carburants (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et taxe sur la valeur ajoutée (TVA)). Si la **réduction** du produit est **conséquence** pour la TICPE, elle est en revanche **estimée nulle** pour la TVA.

Pour mémoire, la TICPE - estimée à environ 15,6 milliards d'euros à l'État en 2016 - est prélevée sur les volumes vendus, non sur le prix de vente, son montant est donc fixe sur chaque unité vendue.

Entre 2002 et 2013, les livraisons de carburants ont diminué de 4,4% (52 millions de m<sup>3</sup> à 49,7 millions de m<sup>3</sup>) tandis que le trafic annuel a poursuivi sa progression.

---

<sup>1</sup> Cet **ordre de grandeur** est obtenu en divisant le produit annuel des amendes radars en 2016 - 920,3 millions d'euros - par le nombre de radars (4 100) en le multipliant par 10, durée de vie estimée d'un radar.

### **L'impact de la réduction de la vitesse sur la fiscalité des carburants**

La mise en place de contrôles automatiques des vitesses par radar a entraîné une réduction des vitesses pratiquées par les automobilistes. Cette baisse s'accompagne de modifications des consommations de carburant et donc des recettes associées aux taxes sur les carburants (TICPE et TVA).

Cet impact n'est pas nécessairement baissier mais est différencié selon la vitesse initiale observée. En effet la consommation de carburant ne varie pas de façon monotone avec la vitesse, mais selon une courbe en U. Si les forces de frottement augmentent avec la vitesse, le rendement des moteurs est sous-optimal pour des faibles vitesses (notamment en circulation urbaine avec de nombreux arrêts redémarrages). La résultante de ces deux phénomènes aboutit, en moyenne, à un point minimal de consommation autour de 70-80 km/h. Ce lien varie selon les modèles, les cylindrées, la date d'immatriculation du véhicule, etc.

En conséquence, sur les réseaux routiers dont la vitesse pratiquée est faible, la baisse des vitesses entraînée par le déploiement des radars a conduit à accroître les consommations de carburant. Sur les réseaux routiers dont la vitesse pratiquée est plus élevée, la baisse des vitesses a au contraire entraîné une baisse des consommations.

Une estimation des pertes de recettes fiscales a pu être effectuée, en évaluant d'une part l'effet de l'implantation des radars sur les vitesses pratiquées et d'autre part l'effet de la baisse des vitesses sur les consommations de carburant, pour différents types de réseaux. Selon ces estimations, le déploiement des radars se serait accompagné de pertes de TICPE qui seraient passées d'environ 200 millions d'euros en 2003 (date de la mise en place des premiers radars) à environ 650 millions d'euros en 2014.

Pour la TVA, ces pertes ont crû de 60 millions en 2003 à environ 300 millions en 2014. Il faut toutefois noter que ces pertes de TVA sont surestimées car fondées sur une analyse partielle. En effet, le gain financier des usagers résultant de la baisse des dépenses de carburant s'est probablement traduit par un report de consommation vers d'autres produits soumis à la TVA. À premier ordre, on peut supposer que la variation des recettes nettes de TVA est proche de zéro.

*Source : réponse de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) au questionnaire budgétaire adressé par le rapporteur spécial (projet de loi de finances pour 2017)*

### **4. Un produit qui reste nettement inférieur aux dépenses engagées pour la sécurité routière**

Selon le document de politique transversale (DPT) annexé au projet de loi de finances pour 2017, **le montant des dépenses de l'État consacrées à la sécurité routière**, auxquelles concourent 22 programmes budgétaires, est évalué à **3,30 milliards d'euros**. Ce montant s'avère plus de **3,5 fois plus important que le produit des amendes « radars »** constaté en 2016. Il n'en demeure pas moins que le montant des dépenses est en baisse de 5,92 % par rapport à 2014, sachant que la loi de finances pour 2014 avait ouvert 3,51 milliards d'euros en crédits de paiement.

## 5. Un coût global de l'insécurité routière démesuré par rapport à celui des radars

Comme l'indique un récent rapport<sup>1</sup> de l'organisation mondiale de la santé (OMS) : « *les accidents de la route entraînent des pertes économiques considérables pour ceux qui en sont victimes, leur famille et les pays dans leur ensemble. En effet, ils nécessitent des traitements coûteux (y compris pour la réadaptation) et des enquêtes, et entraînent une perte de productivité (et de revenu) pour la victime et les membres sa famille qui doivent interrompre leur travail ou leur scolarité pour la prendre en charge* ».

**Le coût des radars doit donc aussi être apprécié au regard du coût global de l'insécurité routière, estimé à 32,8 milliards d'euros, soit 1,5 % du produit intérieur brut (PIB) en 2015<sup>2</sup>, selon le bilan produit par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).**

Ce chiffre est calculé sur la base de références conformes aux recommandations du rapport de la mission Quinet paru en 2013 sur l'évaluation socio-économique des investissements publiques et inspiré d'un rapport de l'OCDE.

Ces références, qui varient avec le PIB, s'élèvent pour mémoire en 2015 à :

- 3,197 millions d'euros pour une personne tuée,
- 399 633 euros pour un blessé hospitalisé plus de 24 heures,
- 15 985 euros pour un blessé léger,
- 4 902 euros pour les dégâts matériels.

Sur la base de ces valeurs, le montant précité se décompose comme suit :

- 11,1 milliards d'euros au titre de la mortalité,
- 10,6 milliards d'euros au titre des hospitalisations,
- 0,7 milliard d'euros pour les victimes légères,
- 0,3 milliard d'euros pour les dégâts matériels de ces accidents corporels,
- 10,1 milliards d'euros pour les dégâts matériels des accidents non corporels.

Si l'on tient compte des travaux de de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) qui concluent que le **nombre réel de blessés est le quadruple de celui enregistré dans le fichier BAAC des forces de l'ordre**, le montant total du

---

<sup>1</sup> Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, OMS, 2015.

<sup>2</sup> La sécurité routière en France – Bilan de l'accidentalité de l'année 2015, ONISR, 2016.

---

coût de l'insécurité routière est évalué à **47 milliards d'euros**, soit **2,2 % du PIB**.

L'ampleur de ce coût est corroborée par les évaluations réalisées aux États-Unis. Dans une étude publiée en mai 2015<sup>1</sup>, l'Administration nationale de la sécurité routière (NHTSA) a estimé le coût des accidents de la route à 242 milliards de dollars, sur la base de 33 000 décès (soit un nombre 10 fois plus élevé qu'en France), 3,9 millions de blessés et 24 millions de véhicules endommagés. En intégrant les difficultés engendrées par l'ensemble de ces pertes humaines, le coût total des conséquences sociétales provoquées par les accidents de la circulation pourrait s'élever à 836 milliards de dollars en 2010.

Il convient d'ajouter, que le **nombre de journées de travail perdues** pour les entreprises est chiffré à près de **6 millions** en 2015 par la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS).

Enfin selon les **statistiques de la fédération française des sociétés d'assurances (FFSA)**, les compagnies ont déboursé **5,54 milliards d'euros**, en 2010, pour les 395 000 accidents corporels dénombrés en 2009.

#### **D. UNE IMPLICATION ACCRUE DE TOUS LES ACTEURS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

« *Tous responsables* » : la lutte contre l'insécurité routière nécessite une coopération renforcée entre tous les acteurs de la sécurité routière.

##### **1. Une dimension interministérielle à mieux prendre en considération**

Outre le ministère de l'intérieur, plusieurs ministères concourent à la politique de sécurité routière :

- le **ministère de la transition écologique et solidaire**, chargé de définir et mettre en œuvre les politiques de réglementation technique des véhicules et de sécurité des infrastructures routières et d'équipement routier ;

- le **ministère de la justice**, dont les juridictions correctionnelles et de police traitent les contentieux routiers, alors que le Procureur de la République près le tribunal de grande instance de Rennes, directeur du Centre national de traitement (CNT), met en œuvre la politique pénale en matière de contrôle sanction automatisé ;

---

<sup>1</sup> « *The Economic and Societal Impact Of Motor Vehicle Crashes, 2010 (Revised)* », National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), mai 2015.

- le **ministère de la solidarité et de la santé**, qui a vocation à sensibiliser le monde de la santé aux problématiques liées à la lutte contre l'insécurité routière et organise le cadre réglementaire de la prise en charge médicale des blessés sur le terrain ;

- le **ministère de l'éducation nationale**, chargé de la mise en œuvre du « *continuum* éducatif » de sécurité routière dans les établissements scolaires ;

- le **ministère du travail** dont le plan « santé-travail 2016-2020 » vise à réduire le risque routier professionnel.

Or la **mobilisation** de l'ensemble de ces ministères avait été **l'une des clés de la réussite de la politique de sécurité routière de 2002-2003**.

*a) Augmenter la fréquence des réunions du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR), réuni en 2015 pour la première fois en quatre ans*

Alors que **douze CISR** se sont tenus entre **2000 et 2009** – période pendant laquelle la mortalité a fortement décru, il est frappant de constater qu'**un seul conseil interministériel** a été réuni depuis **2011**.

*b) Renforcer les liens avec le ministère de la transition écologique et solidaire*

La direction à la sécurité routière a été créée en 1982 au sein du ministère de l'équipement. Devenue la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) en 2008, elle est placée sous **l'autorité conjointe** du **ministère de l'intérieur** et du ministère de **l'écologie**, du développement durable, des transports et du logement en 2010<sup>1</sup>.

En 2012, la DSCR passe sous **l'autorité exclusive** du **ministre de l'intérieur** qui, désormais, « *définit et met en œuvre la politique en matière de sécurité et d'éducation routières, à l'exclusion des politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules* » et « *préside le comité interministériel de la sécurité routière* »<sup>2</sup>. L'intégration de l'entité traitant de la sécurité routière au ministère de l'intérieur est donc relativement récente. En outre, la lutte contre l'insécurité routière a pu obtenir des résultats probants sous l'autorité d'autres ministères.

Si la question de son rattachement au Premier ministre a pu être évoquée – et ne serait pas sans présenter des inconvénients compte tenu du nombre élevé d'entités qui lui sont déjà rattachées – le **renforcement des liens** avec le **nouveau ministère de la transition écologique et solidaire**, doit être étudié.

---

<sup>1</sup> Décret n° 2010-1444 du 25 novembre 2010 relatif aux attributions du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration.

<sup>2</sup> Décret n° 2012-771 du 24 mai 2012 relatif aux attributions du ministre de l'intérieur.

La **montée en puissance des voitures autonomes** qui nécessite des routes standardisées appelle, notamment à rapprocher la délégation à la sécurité routière (DSR) de la **direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)**, rattachée au ministère de la transition écologique et solidaire. Le pilotage de ces nouveaux véhicules équipés de ces nouvelles technologies, qui devront cohabiter avec les véhicules « classiques » qui en sont dépourvus, plaide en faveur du renforcement du rôle de ce ministère.

**Recommandation n° 10** : Renforcer la dimension interministérielle de la lutte contre l'insécurité routière, en réunissant plus souvent le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) et en renforçant les liens entre la délégation à la sécurité routière (DSR) et le ministère de la transition écologique et solidaire, et notamment la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM).

## **2. Des collectivités territoriales à associer plus systématiquement à la définition de la politique routière**

**Gestionnaires de 98 % du réseau routier français**, les collectivités territoriales sont des acteurs essentiels de la politique de sécurité routière.

- Les **régions** sont compétentes dans les domaines des infrastructures, de l'aménagement du territoire, de l'éducation routière et de la formation professionnelle.

- Les **départements** interviennent en matière de transport scolaire, de transport interurbain et de voirie départementale. Les enjeux de la politique locale de sécurité routière spécifiques à chaque département sont déclinés dans le **document général d'orientation (DGO)**.

- Dans les **communes**, le **maire** détient notamment des **pouvoirs de police de la circulation et du stationnement**. Par ailleurs, les communes et leurs groupements interviennent en matière d'aménagement et de sécurisation de la voirie d'agglomération. Le maire préside également le **conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD)**, auquel incombe la mise en œuvre des programmes d'actions proposés par la collectivité dans le **plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)**.

Les collectivités territoriales ont, par ailleurs, été invitées par les préfets à désigner des **élus correspondants sécurité routière**. Leur rôle est d'être l'interlocuteur privilégié des services de l'État, de veiller à la diffusion des informations relatives à la sécurité routière ainsi qu'à sa prise en charge dans la collectivité.

À cet égard, la signature, en avril 2017, d'une **charte**<sup>1</sup> entre l'**association des maires de France (AMF)** et la **délégation à la sécurité routière (DSR)**, dans laquelle les partenaires formalisent un certain nombre d'engagements (définition d'objectifs communs sur plusieurs thématiques (alcool au volant, code de la rue, cohérence du réseau routier...), en lien avec les conseils départementaux, rédaction conjointe d'un guide divisé en huit volets, à destination des élus en matière de sécurité routière...) constitue un signal positif.

*a) Systématiser la participation des gestionnaires des réseaux au choix des lieux d'implantation des équipements*

Depuis 2013, les **commissions départementales de la sécurité routière (CDSR)** sont habilitées à **contrôler les implantations de radars** au niveau local<sup>2</sup>. Cependant il apparaît que la délégation à la sécurité routière (DSR) ne dispose d'**aucune information centralisée** à ce sujet, qui permettrait de faire un bilan de cette implication.

*b) Améliorer la traçabilité de l'emploi des ressources versées par le CAS aux collectivités pour améliorer leurs infrastructures*

(1) L'emploi des ressources - qui ne bénéficie pas uniquement aux infrastructures routières - est certes encadré mais peu transparent

L'enveloppe de **170 millions d'euros** issue des amendes forfaitaires « radars » est attribuée, à hauteur de **100 millions d'euros**, aux **communes et intercommunalités** « *en vue de financer des opérations destinées à améliorer les transports en commun et la circulation* » et, pour les **70 millions d'euros** restants, aux **départements**, à la collectivité territoriale de **Corse** et aux **régions d'outre-mer** « *afin de financer des opérations contribuant à la sécurisation de leur réseau routier* »<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> [http://www.amf.asso.fr/document/index.asp?DOC\\_N\\_ID=24482&refer=http://www.amf.asso.fr/recherche/resultat.asp?q=s%E9curit%E9%20routi%E8re](http://www.amf.asso.fr/document/index.asp?DOC_N_ID=24482&refer=http://www.amf.asso.fr/recherche/resultat.asp?q=s%E9curit%E9%20routi%E8re)

<sup>2</sup> Articles R. 411-10 à R. 411-12 du code de la route.

<sup>3</sup> Articles L. 2334-24 et L. 2334-25 du code général des collectivités territoriales.

La liste de ces opérations pouvant être financées par les collectivités territoriales qui concernent à la fois les transports en commun et la circulation routière, figure à l'article R. 2334-12 du code général des collectivités territoriales<sup>1</sup>.

(2) Le Gouvernement s'est engagé à rendre compte de l'utilisation de ces fonds

Interrogée dans le cadre du questionnaire budgétaire pour le projet de loi de finances pour 2017, la direction générale des collectivités locales (DGCL) a indiqué qu'elle ne « [possédait] pas d'information sur l'utilisation du produit des amendes de police par les collectivités bénéficiaires ». Cependant l'article 160 de la loi de finances pour 2017 prévoit la réalisation par la délégation à la sécurité routière d'un rapport annuel sur l'utilisation par l'AFITF et par les collectivités territoriales du produit des recettes qui leur seront versées par le compte d'affectation spéciale (CAS).

Une **meilleure traçabilité** de l'affectation du produit des amendes à la sécurité routière contribuerait à rendre **plus acceptable la politique**. D'après l'amendement déposé par le Gouvernement à l'origine de cet article, « le rapport devra donner le détail des projets routiers financés, ainsi que le montant des sommes mobilisées par tranches annuelles et permettra d'apprécier la contribution des travaux ainsi financés à l'amélioration de la sécurité sur les routes ». Ainsi, « le rapport participera d'un objectif de transparence : informer les citoyens de l'utilisation du produit des amendes. Par là même, il contribuera à lutter contre l'opinion fréquemment répandue dans les médias, dans certaines associations et dans le grand public, selon laquelle le déploiement des radars n'est pas orienté vers la lutte contre les limitations de vitesse mais constitue une recette supplémentaire pour l'État ».

---

<sup>1</sup> « Les sommes allouées en application des articles R. 2334-10 et R. 2334-11 sont utilisées au financement des opérations suivantes :

1° Pour les transports en commun :

- a) Aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers, l'accueil du public, l'accès aux réseaux, les liaisons entre réseaux et avec les autres modes de transport ;
- b) Aménagements de voirie, équipements destinés à une meilleure exploitation des réseaux ;
- c) Équipements assurant l'information des usagers, l'évaluation du trafic et le contrôle des titres de transport.

2° Pour la circulation routière :

- a) Étude et mise en œuvre de plans de circulation ;
- b) Création de parcs de stationnement ;
- c) Installation et développement de signaux lumineux et de la signalisation horizontale ;
- d) Aménagement de carrefours ;
- e) Différenciation du trafic ;
- f) Travaux commandés par les exigences de la sécurité routière. »

(3) Les initiatives locales à encourager

- (a) Depuis 2015, les communes disposent d'une marge de manœuvre pour limiter la vitesse sur leur territoire

L'une des mesures du plan du 26 janvier 2015 **autorise les maires à limiter la vitesse des grandes parties ou la totalité de leur agglomération.**

L'article L. 2213-1-1 du Code général des collectivités territoriales, introduit par la loi du 17 août 2015<sup>1</sup>, précise que : « *sans préjudice de l'article L. 2213-1, le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le Code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement* ».

Ainsi, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, à l'initiative de Grenoble-Alpes Métropole, la ville de Grenoble et 14 communes de l'agglomération ont généralisé la limitation de vitesse en ville à 30 km/h, 50 km/h devenant une exception. Suivant en cela l'exemple de l'Espagne dont la loi sur la circulation a limité la vitesse à 30 km/h dans la majeure partie des villes, ou d'Édimbourg qui a limité la vitesse à 20 miles/h, la ville de Grenoble devient la première ville française de plus de 100 000 habitants à fixer cette limite.

- (b) Certaines collectivités locales luttent avec succès contre l'insécurité routière grâce à des initiatives originales

Plusieurs villes françaises de plus de 100 000 habitants telles que Tours, Villeurbanne et Brest ont réussi atteindre deux années de suite **l'objectif « zéro victime »**. Ces villes ont axé leur politique sur la prévention auprès des publics scolaires, le **durcissement de la réglementation** pour protéger les usagers les plus vulnérables, ainsi que sur les **aménagement urbains**.

De même, des villes de taille inférieure, telles que Rueil-Malmaison (Hauts-de-Seine) et Villeurbanne (Rhône), ont mis en place des actions préventives combinées à des réaménagements urbains. **Rueil-Malmaison** a ainsi testé une opération annuelle intitulée « **sanction éducation** » : l'usager en infraction qui accepte de suivre une journée de stage échappe à l'amende et au retrait de points. Quant à **Villeurbanne**, elle a axé son effort, depuis 2008, sur le **meilleur partage de l'espace public** et la construction de pistes cyclables.

À **Bordeaux**, dans le cadre d'une expérimentation, une **trentaine de feux rouges** sur l'ensemble du parc (960, soit 3 %) ont été **supprimés**. Les carrefours sans feux rouges n'ont à ce jour enregistré aucun accident. Cette initiative s'inspire de la ville de Philadelphie, aux États-Unis, où les feux tricolores ont été remplacés par des « Cédez le passage », et qui a enregistré

---

<sup>1</sup>Amendement n° II-300 présenté par le Gouvernement le 2 novembre 2016, dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances pour 2017.

---

une baisse de 25 % des collisions sur vingt ans, et de Drachten, au Pays-Bas, qui a supprimé toute signalisation à partir de 2003 et où le nombre d'accidents a également significativement baissé.

- (c) Le mouvement pourrait être poursuivi, en autorisant à titre expérimental les collectivités à financer l'implantation d'équipements de contrôle sanction automatisé

Dans la mesure où l'ensemble des demandes d'implantation ne peuvent, chaque année, être satisfaites - ne serait-ce qu'en raison de la priorité donnée à l'équipement de certains départements en fonction des bilans d'accidentalité - il pourrait être judicieux d'**autoriser à titre expérimental**, les collectivités territoriales à **financer l'installation, voire la maintenance** d'équipements de contrôle sanction automatisé. L'auteur de ce rapport a, il y a quelques années, proposé l'implantation d'un radar sur un secteur jugé dangereux, qui lui a été refusée. Alors qu'il était disposé à financer son implantation aux frais de sa commune, la préfecture n'a pu donner suite à cette initiative.

**Recommandation n° 11 :** Améliorer la collecte des données afférentes aux politiques départementales de sécurité routière (PDASR, implication des CDSR dans la sécurité routière), afin de mieux pouvoir comparer leur efficacité et faire profiter les collectivités territoriales des expériences positives.

**Recommandation n° 12 :** Autoriser, à titre expérimental, les collectivités territoriales à financer l'implantation, voire la maintenance, sur leur territoire, d'équipements de contrôle sanction automatisé. Encourager les communes à expérimenter les dispositifs « sans feux ».

### **3. Des concessionnaires d'autoroutes à impliquer davantage dans le contrôle et la prévention**

- a) *Le contrôle de vitesse sur la base des heures d'entrée et de sortie inscrites sur les tickets de péage, envisagé en 2003 puis abandonné, doit être de nouveau étudié*

En décembre 1999, une expérimentation avait été réalisée sur plusieurs autoroutes de la **SAPRR** (Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône), soutenu par la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR). Elle consistait à contrôler la vitesse des automobilistes sur la base des heures d'entrée et de sortie inscrites sur les tickets de péage d'autoroute.

En décembre 2002, le comité interministériel de sécurité routière (CISR) annonçait la **mise en place**, « à l'horizon 2005 », d'un contrôle de vitesse au moyen des **tickets de péage d'autoroute**. La mesure, lourde à mettre en place puisqu'elle impliquait le vote d'une loi pour créer une infraction de dépassement de vitesse moyenne ou encore une homologation dans les règles des appareils délivrant les tickets, a rapidement été abandonnée.

Bien que le procédé paraisse simple et efficace, il n'est en effet pas sans poser plusieurs problèmes d'ordre juridique.

D'une part, la commission nationale informatique et libertés (CNIL) avait fait alors remarquer que cette pratique était « *un détournement caractérisé de la finalité d'un appareil déterminé à faire payer et non habilité à verbaliser* »<sup>1</sup>.

D'autre part, sur le plan technique, les appareils de péage nécessitent d'être homologués, ce qui engendre des frais de vérification périodique.

Financièrement, dans la mesure où le coût d'un radar « *vitesse moyenne* », selon les chiffres fournis par la délégation à la sécurité routière (DSR), s'élève en moyenne à 165 000 euros, l'utilisation des péages pourrait cependant s'avérer rentable.

Par ailleurs, il convient de souligner que les automobilistes interrogés à l'époque s'étaient avérés plutôt séduits par cette expérimentation.

**Recommandation n° 13 :** Étudier de nouveau le contrôle de vitesse sur la base des heures d'entrée et de sortie inscrites sur les tickets de péage, envisagé en 2003 puis abandonné.

*b) Les autres moyens de prévention (campagnes de prévention, radars « éducatifs »...) doivent être développés*

Plus largement, la coopération avec les concessionnaires d'autoroutes mérite d'être renforcée, compte tenu de leur connaissance des réseaux qu'ils exploitent et des initiatives qu'ils développent pour lutter contre l'accidentalité. Ainsi en 2013, Vinci Autoroute a mis en place dans le cadre du **Paquet Vert Autoroutier**, signé avec l'État dans le cadre de la responsabilisation des conducteurs à la vitesse et à l'éco-conduite, un

---

<sup>1</sup> Sophie Nerbonne, chef du service juridique de la CNIL, dans l'article « Le temps d'un test, un radar caché dans le ticket de péage. La vitesse est calculée avec les heures d'entrée et de sortie de l'autoroute. », Michel Holtz, *Libération*, 19 janvier 2000.

---

**nouveau système d'alerte<sup>1</sup>** sur le **réseau ASF** (Autoroutes du Sud de la France) afin de sensibiliser les conducteurs au respect des limitations de vitesse. Ce radar ne prend pas de photo et ne conserve pas le numéro d'immatriculation. Il affiche sur un écran le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule dont la vitesse est excessive, accompagné d'un message l'invitant à ralentir<sup>2</sup>.

#### **4. Une coopération à approfondir avec les pays étrangers**

##### *a) Les accords de coopération transfrontalière doivent être renforcés*

Une directive européenne du 25 octobre 2011<sup>3</sup> a aboli les frontières concernant les infractions routières, en facilitant les poursuites à l'encontre des conducteurs qui en commettent dans un autre pays européen que leur pays d'origine, grâce à un échange d'informations entre les États membres.

Cette première directive ayant été annulée par la Cour de justice de l'Union européenne le 6 mai 2014, elle a été remplacée par la **directive européenne n° 2015/413/UE du 11 mars 2015** facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

L'article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte transpose cette directive.

À ce jour, **12 États membres de l'Union européenne** (la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Espagne, la Pologne, la Roumanie, l'Italie, la Hongrie, l'Autriche, la Slovaquie et la République Tchèque), **ainsi que la Suisse**, sur la base d'un accord bilatéral spécifique, **ont conclu des accords d'échanges de données avec la France**. En 2014, ils n'étaient qu'au nombre de cinq (Belgique, Suisse, Luxembourg, Allemagne et Pays-Bas).

Bien que le **taux de paiement** des amendes forfaitaires ait – à l'instar de celui des contrevenants français – sensiblement diminué entre 2015 et 2016, le taux de paiement des amendes forfaitaires par les pays partenaires – **71,8 %** – demeure **supérieur à celui des contrevenants français** (69,6 %), même si l'écart se resserre.

---

<sup>1</sup> « Les autoroutes ont installé leurs propres radars », Sylvie Roux, *La Dépêche*, 6 décembre 2013.

<sup>2</sup> En 2013, 70 de ces panneaux ont été installés sur l'ensemble du réseau Vinci. La mesure instantanée de la vitesse est capturée par un radar fixé sur un portique 500 mètres en amont du panneau d'affichage qui rappelle à l'ordre le conducteur en excès de vitesse. Les informations sont affichées quelques secondes jusqu'au passage du véhicule, puis elles sont détruites. Ces contrôles pédagogiques de vitesse ne sont pas activés en permanence. Ces informations sont diffusées sur des panneaux dynamiques utilisés par Vinci à des fins événementielles. Les contrôles de vitesse peuvent varier de quelques heures par jour à quelques jours par mois (source : « Les autoroutes ont installé leurs propres radars », Sylvie Roux, *La Dépêche*, 6 décembre 2013).

<sup>3</sup> Directive 2011/82/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

En 2016, les véhicules immatriculés hors de France représentaient environ 6 % du trafic routier mais environ 20 % des véhicules flashés.

En outre, la délégation à la sécurité routière (DSR) indique que dans l'objectif de traiter également tous les contrevenants, la création d'un **fichier des mauvais payeurs étrangers** est en cours, afin de réduire, voire d'éradiquer toute forme d'impunité en la matière.

Enfin, au sein de l'Union européenne, la France a saisi en 2016 la Commission européenne afin de promouvoir le principe de **reconnaissance mutuelle des pertes de points ou du permis de conduire** sur tout le territoire de l'ensemble des États membres. Il serait en effet souhaitable que la Commission européenne s'empare de ce dossier.

De même, le développement du **système d'information européen concernant** les véhicules et les permis de conduire **EUCARIS** devrait contribuer à faciliter la progression du taux de paiement spontané des amendes par les contrevenants étrangers.

*b) Le bilan des expériences des autres pays européens – notamment le Royaume-Uni – dans le domaine du contrôle sanction automatisé, doit être approfondi*

Le Royaume-Uni est l'un des pays précurseurs de l'installation des radars automatiques, qui ont été déployés sur son territoire depuis le début des années 1990. **Ce pays a également connu plus tôt le plafonnement de l'efficacité des radars**, incitant même le conseil municipal de Swindon en 2009, à supprimer ses 5 radars fixes<sup>1</sup>.

En 2011, seuls 47 % du parc radar était opérationnel du fait de l'arrêt de la maintenance par certains *Road safety partnerships* (RSP) qui ont succédé aux *National safety partnerships* (NSP)<sup>2</sup>. Ces dernières années, le parc fait alors l'objet d'un renouvellement massif afin de remplacer les équipements traditionnels (avec pellicule photo) par des appareils digitaux, engendrant des coûts de maintenance moins élevés.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, le pays compte **5 460 radars**, soit un parc plus important que le parc français, sachant que le réseau routier britannique – 400 000 km – est bien moins étendu que le réseau français, qui compte plus d'un million de kilomètres. **Le ratio de radar par kilomètre est donc plus important au Royaume-Uni – 13,6 – qu'en France où il n'est que de 4.**

Par ailleurs, en **2007**, le Royaume-Uni a modifié sensiblement son dispositif afin de donner davantage de **liberté** et de **flexibilité** aux **autorités locales** dans le domaine de l'élaboration des mesures de sécurité routière, en fonction des priorités de chaque région. Désormais les *Road safety partnerships* (RSP), élaborent des projets axés sur les priorités locales et

---

<sup>1</sup> Le conseil municipal a cependant laissé en fonction ses 13 radars mobiles.

<sup>2</sup> « Les radars dans la politique de sécurité du Royaume-Uni », ONISR, 14 mai 2014.

---

soumettent des demandes de subvention auprès du ministère des transports, qui peut accepter ou refuser les demandes. Ce dernier n'effectue plus de suivi particulier de la gestion et du déploiement des radars au plan local.

Enfin, dans un souci de renforcer l'acceptabilité de la sanction, le Royaume-Uni, s'inspirant des exemples suédois et finlandais, vient, en avril 2017, de **proportionner le montant des amendes au salaire hebdomadaire** du contrevenant.

**Trois catégories d'amende**<sup>1</sup> pour excès de vitesse sont établies. En fonction de l'ampleur de l'excès de vitesse, le conducteur doit s'acquitter d'une amende dont le montant peut varier entre **25 % et 175 % de son salaire hebdomadaire**. Les « grands » excès de vitesse sur autoroute font l'objet d'une amende plafonnée à 2 500 livres, soit environ 3 000 euros.

Il convient de souligner qu'il existe au Royaume-Uni, comme en France, une **tolérance** recommandée par le guide de la Police Nationale paru en 2000. Celle-ci s'élève à 2 miles/h (3,22 km/h) pour les vitesses inférieures à 66 miles/h (106,22 km/h) et de 3 miles/h (4,83 km/h) au-dessus de ce seuil. **En sus** de cette tolérance, les forces de l'ordre ont la faculté, d'accepter, **à leur appréciation, une marge pouvant aller jusqu'à 10 %** au-dessus de la vitesse maximale autorisée.

Cependant cette marge n'est accordée qu'en fonction des circonstances et des forces de police, qui sont territorialisées. Depuis 2015, en raison de la hausse de l'accidentalité, cette **tolérance de 10 % n'est pas appliquée en Angleterre sur certaines voies**, notamment les autoroutes, tandis qu'en **Ecosse**, elle a été **supprimée sur l'ensemble du réseau**. En outre, un excès de vitesse, quelle que soit son ampleur, est sanctionné d'un retrait d'au moins trois points sur le permis.

---

<sup>1</sup> La **première catégorie** concerne les excès de vitesse compris entre **50 et 64 km/h** dans une zone limitée à 48 km/h, ou entre **114 et 145 km/h** dans une zone limitée à 112 km/h. Ils sont sanctionnés d'une amende dont le montant sera compris entre 25 et 75 % du salaire hebdomadaire du conducteur.

La **seconde catégorie** d'amendes concerne les excès de vitesse entre **65 et 80 km/h** dans une zone limitée à 48 km/h ou entre **148 et 160 km/h** dans une zone limitée à 112 km/h. Le coût des amendes est alors compris entre 75 et 125 % du salaire hebdomadaire.

La **troisième catégorie** a pour objet les excès de vitesse **supérieurs à 80 km/h** dans une zone limitée à 48 km/h, ou à **161 km/h** dans une zone limitée à 112 km/h. Dans ce dernier cas, l'amende s'élève à un montant compris entre 125 et 175 % du salaire hebdomadaire.

c) « Vision zéro » : la Suède pionnière de la stratégie « zéro accident »

**« Vision zéro », une approche différente de la sécurité routière**

Le concept d'une stratégie « **zéro accident** » trouve son origine dans l'industrie chimique et a plus particulièrement été développée par l'industriel Éleuthère Irénée du Pont de Nemours au 19<sup>e</sup> siècle. À la suite de graves accidents du travail survenus dans son usine, dus à des explosions causant le décès de travailleurs et la destruction d'une partie de ses installations de production, du Pont de Nemours a instauré des règles de sécurité strictes tout en responsabilisant le personnel encadrant ses ouvriers en matière de sécurité et de santé au travail.

La **Suède** est le premier pays à avoir appliqué cette stratégie à la sécurité routière, et à développer le concept de « **Vision zéro** ».

« **Vision zéro** » est l'objet d'une loi adoptée par le Parlement en 1997 et fondée sur le principe que **chaque accident est évitable**.

Cette stratégie est fondée sur **trois idées force** :

- « *Aucune vie perdue n'est acceptable.* » La vie et la santé humaines sont primordiales et prévalent sur la mobilité et les autres objectifs du système de circulation routière ;

- **Tous les acteurs**, de la conception – notamment les constructeurs automobiles, les propriétaires de flottes de véhicules, les gestionnaires d'infrastructures routières – à l'utilisation du système de circulation, **doivent partager la responsabilité de cette sécurité**.

« *Jusqu'à maintenant, l'usager de la route est généralement le principal acteur tenu responsable des blessures et des accidents qui ont lieu sur le réseau routier. (...) Néanmoins, on considère que la responsabilité devrait être partagé équitablement entre les usagers de la route et ceux qui fournissent le système de transport. (...) De façon plus pragmatique, il incombe à l'usager de la route de suivre les directives morales et légales de base. (...) Si par contre l'usager échoue à suivre les règles, la responsabilité est alors reléguée aux concepteurs du réseau routier, aux concepteurs de véhicules, de même qu'à ceux qui créent et appliquent les règlements de la route.* »<sup>1</sup>

- Le système de circulation doit tenir compte du fait que l'être humain est **faillible** et donc **réduire les possibilités d'erreur** et les **conséquences néfastes** qui pourraient en résulter. Afin d'y parvenir, chaque accident doit être documenté et analysé. Les routes et les véhicules doivent être adaptés de sorte que l'usager de la route ne se trouve pas en situation, malgré les erreurs qu'il peut commettre, d'être en danger et d'avoir un accident.

Les mesures adoptées dans le cadre de « Vision zéro » sont par exemple :

- la création de **routes « 2+1 »**, où chaque voie peut utiliser tour à tour la voie du milieu pour doubler,

- l'installation de **barrières séparant les voitures des motos** et les **sens de circulation**,

<sup>1</sup> Le Renouveau Sherbrookois, « Vision zéro : une approche différente en matière de sécurité routière – La mise en œuvre de Vision zéro à Edmonton et à Portland », novembre 2016.

- l'instauration de **limites de vitesse urbaines très basses**,
- le déploiement de **1 000 radars**, accompagné d'une **campagne « Sweden new life saver »**,
- la création de **passages piétons sécurisés**, incluant des ponts et des zébras avec lumières clignotantes et protégés par des ralentisseurs.

**Les résultats de « Vision zéro » sont probants.**

Les **décès ont diminué de moitié** depuis l'adoption de la « Vision Zéro » et leur nombre s'élevait à seulement 270 en 2014 (pour une population de 9,7 millions d'habitants).

**Aucun enfant n'est à dénombrer parmi les piétons et les cyclistes tués**, de 2008 à 2017.

Le durcissement de la répression routière fait qu'aujourd'hui, moins de 0,25 % des conducteurs automobiles testés conduisent au-dessus du seuil d'alcoolémie autorisé (0,2 g/l).

Même si la « Vision zéro » a pu faire l'objet de critiques<sup>1</sup> pointant ses limites, elle a été adoptée par de nombreuses villes à travers le monde et a inspiré de nombreuses politiques de sécurité routière.

*d) La gestion dynamique des voies (GDV), une piste intéressante*

Certaines pistes telles que la **gestion dynamique des voies (GDV)** doivent être davantage investiguées. La GDV qui recouvre un ensemble de mesures qui vise à **améliorer l'écoulement des trafics** (régulation des vitesses et des accès, interdiction de doubler pour les poids lourds, délestages, modulations tarifaires...) tout en permettant de différer la mise en œuvre d'aménagements lourds, peut contribuer à améliorer la sécurité routière.

Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)<sup>2</sup> a notamment mis deux exemples en exergue dans l'un de ses ouvrages.

Le premier est celui de la **M42**, qui dessert **Birmingham** en Angleterre où circulent entre 50 000 et 70 000 véhicules par an. Des expérimentations ont été réalisées, à la demande du ministère des transports, ayant à la fois pour objet la régulation des vitesses et l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence. Ces dernières ont été aménagées grâce à un renforcement de la structure de la chaussée, la création de refuges tous les 500 mètres, et la mise en place d'un réseau d'appel d'urgences. Le bilan des 3 années d'expérimentations est positif : une baisse de 55,7 % des accidents graves a été constatée.

<sup>1</sup> Carolyn Mac Andrews, « Road safety as shared responsibility and a public problem in Swedish road safety policy », SAGE Journal, n° 38, novembre 2013, DOI: 10.1177/0162243913493675, 756.

<sup>2</sup> « Gestion dynamique des voies – État de l'art et recommandations », CEREMA, décembre 2008.

Le second concerne en Espagne, l'**autoroute A6**, qui relie **La Corogne à Madrid**, aménagée de telle sorte à fluidifier le trafic. Deux voies, situées au milieu de la chaussée, sont réservées aux transports collaboratifs (co-voiturage) et les transports en commun, et sont séparées des autres voies de circulation par des glissières en béton. L'expérience, qui porte sur un tronçon de 12,3 km s'avère également concluante : depuis 1995, année de mise en place de ce dispositif, un seul accident mortel s'est produit et le nombre de passagers par véhicule a nettement augmenté.

*e) La mise en place d'un permis à points virtuels, comme il existe déjà au Luxembourg depuis 2002, doit être accélérée*

L'article 37 de la loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle prévoit la mise en place d'un dispositif de « **permis à points virtuel** » pour les conducteurs titulaires d'un permis de conduire étranger verbalisés en France.

Ce permis, à l'instar de celui qui existe déjà au Luxembourg (cf. *infra*), permettrait de réduire encore le sentiment d'immunité que peuvent éprouver les conducteurs étrangers sur les routes françaises tout en garantissant l'équité de tous les usagers de la route devant la loi pénale et le code de la route.

### **Le permis à points virtuels luxembourgeois<sup>1</sup>**

Le permis à points est entré en vigueur au Luxembourg le 1<sup>er</sup> novembre 2002.

Les dispositions régissant ce permis sont fixées dans la *loi du 2 août 2002 modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques*.

Le permis à points virtuels, qui s'applique à ceux qui ne résident pas au Luxembourg, est fondé sur un retrait pondéré de points en fonction de l'infraction commise et qui conduit à la **suspension du droit de conduire en cas d'épuisement intégral du capital initial** mis à la disposition de chaque titulaire de permis de conduire.

Tout permis de conduire est affecté d'un capital de 12 points. La réduction d'un nombre déterminé de points s'applique automatiquement en fonction du type d'infraction commise. En aucun cas, le capital de points ne pourra être réduit à zéro en une seule fois.

En cas de perte intégrale des 12 points, le titulaire d'un permis EEE n'aura plus le droit de conduire sur les routes luxembourgeoises. Le permis leur est matériellement retiré par la police.

---

<sup>1</sup> Source : site internet du département des transports du ministère du développement durable et des infrastructures du Grand-Duché du Luxembourg (<http://www.mt.public.lu>).

La suspension produit ses effets pendant une durée de 12 mois. Si le titulaire d'un permis de conduire perd l'intégralité des 12 points pour la deuxième fois dans un délai de 3 ans, à compter de la fin d'une première suspension, la durée de la suspension est doublée et passe à 24 mois.

Contrairement à ce qui est possible en matière d'interdiction de conduire judiciaire ou de retrait administratif du permis, la suspension du droit de conduire dans le cadre du permis à points ne permet pas de modulation des effets de la mesure, par exemple, pour tenir compte du besoin professionnel.

Ce dispositif prévoit l'ouverture d'un dossier au nom du conducteur qui a commis l'infraction dans le Système national des permis de conduire (SNPC) avec un solde diminué du nombre de points prévu pour cette infraction. Le conducteur en sera avisé par courrier. Lorsque son solde de points sera nul, il fera l'objet d'une décision d'interdiction de conduire en France d'un an qui pourra être contrôlée par les forces de l'ordre. Ce système devrait entrer en fonction fin 2018, après adaptation du SNPC.

**Recommandation n° 14 :** Accélérer la mise en œuvre du permis à points virtuels pour les conducteurs étrangers non-résidents en France.

*f) L'intégration du LAVIA et d'autres équipements aux standards de sécurité européens doit être encore plus activement promue*

Le **Conseil européen de la sécurité routière (ETSC)** s'est donné pour objectif de promouvoir et rendre obligatoire le **LAVIA<sup>1</sup> (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée)**, projet initié en 2006. Ce système intégré au véhicule permet de le localiser grâce au GPS et, en fonction de cette position, de rechercher dans une base de données embarquée les vitesses maximales autorisées à cet endroit. L'information peut également être couplée à une reconnaissance par caméra des panneaux de signalisation. Le système limite alors la vitesse maximum du véhicule en fonction de cette vitesse réglementaire. En cas d'urgence, une neutralisation du système est prévue, au moyen d'un simple appui fort sur la pédale d'accélérateur.

Selon la campagne **iSafer**, lancée par l'ETSC, la généralisation du LAVIA permettrait de réduire le nombre de collisions de 30 %, les décès de 20 %, mais aussi les émissions polluantes de 8 %. En outre, l'utilisation du LAVIA est perçue positivement par les conducteurs : selon un sondage réalisé en 2012, 78 % des usagers de la route et 64 % des conducteurs s'estimaient favorables à ce dispositif.

L'ETSC envisage d'intégrer la présence du LAVIA dans la **notation EuroNCAP et obligatoire pour arriver à obtenir les 5 étoiles maximales**, et inciter les constructeurs à les introduire dans leurs automobiles. En outre, la

<sup>1</sup> En anglais ISA (Intelligent Speed Assistance).

Commission européenne pourrait intégrer le LAVIA dans les standards minimums d'équipements pour les automobiles.

D'autres équipements pourraient devenir des standards minimum d'équipements - comme le sont devenus, entre 2011 et 2015, l'électro-stabilisateur programmé (ESP), l'Isfix, ou le signal de rappel pour la ceinture de sécurité.

En février 2017, huit États membres de l'Union européenne, dont la France, ont sollicité la Commission européenne pour imposer aux constructeurs des nouveaux standards de sécurité dans le cadre d'une proposition de **révision**, d'ici à la fin de l'année, de la *General Safety Regulation (GSR) de 2009*.

Le **freinage automatique d'urgence (FAU)**, l'**affichage du freinage d'urgence (feux stops clignotants)**, ou l'enregistrement des données en cas de collision pourraient ainsi être intégrés parmi ces standards.

Concernant ce dernier point les **enregistreurs de données (EDR<sup>1</sup>)** ou « **boîtes noires** », qui enregistrent les paramètres de conduite principaux (vitesse, limiteur en action, freinage, clignotant, éclairage...), qui sont obligatoires aux États-Unis sur les véhicules neufs depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2014, permettraient au juge de **mieux pouvoir déterminer les responsabilités en cas d'accident**. Le coût de cet équipement, « *serpent de mer de l'automobile* »<sup>2</sup>, qui fait d'ailleurs l'objet de la mesure 4 A3 du plan du 2 octobre 2015, serait inférieur à 150 euros. Toutefois **l'accès à ces données** devra être **rigoureusement sécurisé**<sup>3</sup> afin de ne pas détourner l'usage de cet équipement, dont les données ne pourraient être exploitées qu'en cas d'accident et dont la finalité n'est pas de relever les infractions au code de la route.

**Recommandation n° 15 :** Promouvoir encore plus activement au niveau européen le LAVIA (Limiteur de vitesse s'adaptant à la vitesse autorisée) et d'autres équipements de sécurité afin qu'ils soient intégrés dans les standards *minima* d'équipement des automobiles.

---

<sup>1</sup> «Events data recorder».

<sup>2</sup> « La boîte noire, serpent de mer de l'automobile », Hayat Gazzane, *Le Figaro*, 21 juin 2013. Cet article rappelle qu'en 2002, « Gilles de Robien, ministre des transports, avait déjà envisagé d'en équiper les voitures des Français ».

<sup>3</sup> Un certain nombre de données sont déjà disponibles dans le « **bus can** » (réseau interne au véhicule transmettant les consignes entre les différents composants) des véhicules récents. Ces données sont accessibles dans le cadre d'une procédure judiciaire si la demande en est faite aux constructeurs automobiles concernés.

g) *Les règles de sécurité routière doivent être harmonisées au niveau européen*

Bien que les règles de conduite soient très proches d'un État membre à l'autre, il est important d'harmoniser le Code de la route au niveau de l'Union européenne, et notamment les limites de vitesse.

Dans le cadre de l'OCDE, 30 experts internationaux, issus de 24 pays différents ont étudié, sous l'égide du forum international des transports (FIT), les pratiques mises en place par les pays ayant fortement réduit leur mortalité routière. Parmi les enseignements tirés de cette étude, figure dans le rapport<sup>1</sup> le constat que « *Les données issues de ces pays pionniers montrent que 30 % seulement des accidents graves sont dus à des violations délibérées des règles de conduite ou à des comportements à risque* » et que « *la majorité d'entre eux résultent de simples erreurs de jugement ou de perception chez des conducteurs respectueux des règles* »<sup>2</sup>.

En outre, ce rapport recommande **d'adapter la vitesse réglementaire à l'environnement, en fonction du risque de collision** : soit pas plus de 30 km/h en ville, où les voitures cohabitent avec des usagers fragiles tels que les piétons et les vélos ; pas plus de 50 km/h aux carrefours avec risque de collision latérale, et pas plus de 70 km/h quand il existe un risque de collision frontale.

Ce constat conduit à tirer rapidement les conclusions de **l'expérimentation** lancée en été 2015 sur **3 tronçons**<sup>3</sup>, sur une durée de **2 ans, limitant la vitesse autorisée à 80 km/h** sur les routes ne comportant pas de séparation des voies de circulation.

Il convient d'ailleurs de s'interroger sur la nécessité de cette expérimentation, réalisée sur un faible linéaire, dans la mesure où des dizaines d'expérimentations, ayant prouvé l'impact de la réduction de la vitesse sur l'accidentalité, ont déjà été réalisées. À cet égard, il faut souligner que le **gouvernement flamand**, tirant parti de celles-ci, a décidé en juillet 2015, que la limitation à **70 km/h deviendrait la norme** sur les routes hors agglomération gérées par la région à **partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017**. **Le 90 km/h, norme actuelle, constituera l'exception** et restera d'application pour les **voies comportant un terre-plein central**.

---

<sup>1</sup> « Zero road deaths and serious injuries – Leading a paradigm shift to a safer system », *Forum international des transports et OCDE*, 3 octobre 2016.

<sup>2</sup> « Ces pays qui croient au « zéro mort » sur les routes », *La Croix*, 3 octobre 2016.

<sup>3</sup> Cette expérimentation correspond à la mesure n° 20 du plan annoncé le 26 janvier 2015 et concerne trois tronçons routiers : la RN 7 (18 km dans la Drôme), la RN 151 (17 km dans la Nièvre et 32 km dans l'Yonne) et la RN 57 (14 km en Haute-Saône) sur un total de 81 kilomètres.

### **Les premiers résultats de l'expérimentation de la limitation à 80 km/h sur les routes ne comportant pas de séparation des voies de circulation**

Les panneaux de limitation à 80 km/h ont été implantés dans la nuit du 30 juin au 1<sup>er</sup> juillet 2015. Les usagers de la route ont été informés en amont par les médias et les relais locaux. Les contrôles des forces de l'ordre n'ont pas été renforcés. Les radars fixes ont été programmés afin de flasher à partir de 80 km/h dès le premier jour.

Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), établissement public alors sous la tutelle du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, assure le suivi du comportement des usagers. Pour cela, des radars mesurant la vitesse des usagers, achetés par la délégation à la sécurité routière (DSR), ont été mis en place sur certains points des trois itinéraires, ainsi qu'en amont et en aval des sections concernées par l'abaissement de la vitesse.

Plusieurs campagnes de mesures ont été réalisées et sont programmées. Une première campagne s'est déroulée entre mai et juin 2015. Cet « état zéro » avait pour objectif de récupérer les données relatives au trafic et à la vitesse des usagers avant que la mesure de limitation à 80 km/h n'entre en vigueur.

Une seconde campagne de mesures s'est déroulée en juillet 2015 pendant le premier mois de mise en œuvre de la mesure d'abaissement de la vitesse. Elle constitue l'« état 1 » du suivi, qui a été complété par un « état 2 » trois mois après la mise en œuvre de la mesure d'abaissement de la vitesse, puis un « état 3 » environ six mois après, et enfin par un « état 4 » environ dix mois après la mise en œuvre. Ces différents états seront complétés par d'autres campagnes de mesure dans les mois à venir.

Les radars qui fonctionnent correctement sont implantés aux mêmes endroits entre les différentes campagnes de mesures pour assurer la robustesse de l'évaluation. Toutefois, les radars ne sont pas technologiquement capables de faire la différence entre des usagers de deux-roues motorisés et les autres. Les résultats seront donc présentés selon trois catégories « tous usagers », « véhicules légers » et « poids lourds ». Plusieurs données sont disponibles pour chaque sens de circulation : la vitesse moyenne, le nombre de véhicules observés, le temps entre deux véhicules consécutifs (permettant de distinguer les usagers libres de choisir leur vitesse, des usagers non libres), les volumes de trafic, les pourcentages d'usagers dépassant la vitesse limite autorisée.

Des analyses faites par le CEREMA, il ressort une évolution globalement favorable du comportement des usagers :

- entre les états 0 et 1 : sur les trois itinéraires, les vitesses moyennes diminuent, mais de moins de 10 km/h, donc le taux de véhicules dépassant la vitesse limite autorisée augmente ;

- entre les états 1 et 2 : la vitesse moyenne continue de baisser sur la RN 7 et la RN 57, cependant elle augmente à nouveau sur la RN 151 ;

- entre les états 2 et 3 : la vitesse moyenne continue de baisser sur la RN 57, se stabilise sur la RN 7, et continue d'augmenter sur la RN 151 ;

- entre les états 3 et 4 : la vitesse augmente sur la RN 57 et la RN 7, et se stabilise sur la RN 151.

Plus globalement, sur les trois itinéraires, les vitesses moyennes diminuent entre les états 0 et 4 (environ - 2 km/h sur la RN 7, - 9 km/h sur la RN 57 et - 3,5 km/h sur la RN 151).

La délégation à la sécurité routière (DSR) souligne que toute interprétation à ce stade doit faire l'objet de la prudence inhérente à un dispositif d'évaluation pluriannuel (saisonnalité, météorologie, prix du carburant, grèves, etc.).

Source : réponse au questionnaire budgétaire (projet de loi de finances pour 2017)

**Recommandation n° 16 :** Tirer rapidement les conclusions de l'expérimentation de la limitation de la vitesse à 80 km/h sur les routes à double sens sans ligne de démarcation.

## 5. Le rôle des employeurs à promouvoir pour lutter contre le risque routier

### a) *L'accident de la route, première cause de mortalité au travail*

Avec près de **23 % des décès**, les accidents de la route sont aujourd'hui la première cause de mortalité au travail.

En outre, en 2015, **40 % des accidents corporels impliquent un usager effectuant un déplacement professionnel.**

D'après un sondage de l'Ifop<sup>1</sup>, réalisé à la demande de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) auprès de salariés d'entreprises publiques ou privées conduisant un véhicule professionnel dans le cadre de leur travail, 69 % des salariés interrogés utilisent leur smartphone au volant pour appeler un collègue ou un prestataire tandis que plus de la moitié de ces salariés pensent que leurs conditions de travail et leurs objectifs les obligent à téléphoner en conduisant. 68 % reconnaissent dépasser la vitesse autorisée lors d'un retard pour un rendez-vous ou une livraison tandis qu'un quart de ces salariés estime que les conditions de travail incitent à dépasser la vitesse autorisée. Enfin, 18 % déclarent conduire après avoir bu de l'alcool.

### b) *Les moyens d'action de l'employeur sont étendus mais ses responsabilités sont encore méconnues*

Selon l'article L. 4121-1 du Code du travail : « *L'employeur prend les mesures nécessaires pour **assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale** des travailleurs* ».

S'il incombe aux employeurs, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, en vertu de l'article 34 de la loi de modernisation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>, l'obligation de **révéler l'identité de leurs salariés ayant commis une infraction routière,**

<sup>1</sup> « La sensibilisation des salariés au risque routier », Ifop, octobre 2016.

<sup>2</sup> Loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle.

leur rôle ne saurait s'y limiter. Leur association à l'effort de prévention routière est cruciale.

En vertu du décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2011, le dirigeant doit évaluer les risques professionnels – dont fait partie le risque routier – *a priori* et les transcrire dans le **Document Unique** (DU) une fois par an.

L'employeur peut également, dans le cadre de l'élaboration d'un **plan de prévention**, prendre en compte la gestion du temps de travail des collaborateurs amenés à utiliser leur véhicule dans le cadre de leurs missions, et rappeler l'interdiction de boire de l'alcool avant de prendre le volant.

L'entreprise doit aussi prévenir le risque d'avoir des collaborateurs qui prennent le volant sans permis : il est notamment possible de contractualiser avec le salarié la présentation régulière de son relevé de points de permis.

Enfin, l'employeur peut organiser, à l'intention de ses salariés, des **sessions de formation** à la sécurité routière.

En **octobre 2016**, la ministre du travail et le ministre de l'intérieur ont réuni autour d'une table ronde 21 chefs de grandes entreprises ont accepté, dans le cadre d'un « **Appel national des entreprises en faveur de la sécurité routière** »<sup>1</sup>, qui ont souscrit à **sept engagements** forts<sup>2</sup> pour la sécurité des déplacements professionnels de leurs collaborateurs.

Au-delà des grandes entreprises, signataires de ces engagements, il s'agit de **sensibiliser les petites et moyennes entreprises (PME)**, dont les dirigeants méconnaissent encore l'ampleur du risque routier et de leurs responsabilités.

Une étude Ifop réalisée pour MMA<sup>3</sup> révèle en effet que 75 % des dirigeants d'entreprise de moins de 50 salariés reconnaissent ne pas savoir que l'accident de la route est la première cause d'accident du travail. **38 % d'entre eux ignorent qu'ils risquent des sanctions pénales en cas d'accident** d'un salarié lors d'un trajet professionnel.

---

<sup>1</sup> Au 13 juillet 2017, la sécurité routière indiquait que 663 signataires avaient rejoint cet appel représentant 1 839 920 collaborateurs.

<sup>2</sup> « 1. Nous limitons aux cas d'urgence les conversations téléphoniques au volant.

2. Nous prescrivons la sobriété sur la route.

3. Nous exigeons le port de la ceinture de sécurité.

4. Nous n'acceptons pas le dépassement des vitesses autorisées.

5. Nous intégrons des moments de repos dans le calcul des temps de trajet.

6. Nous favorisons la formation à la sécurité routière de nos salariés.

7. Nous encourageons les conducteurs de deux-roues à mieux s'équiper ».

<sup>3</sup> « Le risque routier : un danger sous-estimé par les dirigeants de TPE/PME », Ifop/MMA, communiqué de presse du 18 mai 2016.

## 6. Un usage détourné des avertisseurs de radars à neutraliser

Alors qu'en Suisse et en Autriche – mais aussi certains pays de l'Est, tels que la Bosnie-Herzégovine et la Slovaquie –, l'interdiction de la communication de l'emplacement d'un contrôle de police ou d'un radar est désormais inscrite dans la loi, la France s'avère plus indulgente à l'égard des avertisseurs de radars.

*a) Le protocole d'accord signé entre l'État et l'AFFTAC en 2011 a autorisé les « outils d'aide à la conduite » à signaler les zones dangereuses...*

Une **décision** du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du **11 mai 2011** annonçait que les **avertisseurs de radars**, ainsi que tous les systèmes permettant de géolocaliser les dispositifs de contrôle de la police, sont **considérés comme illégaux**.

Cette interdiction de détention et d'usage a été intégrée à l'article R. 413-15 du code de la route le 3 janvier 2012. Depuis lors, il est interdit d'utiliser un avertisseur de radar, sous peine de retrait de six points de permis et d'une amende de 1 500 euros. Néanmoins, les nouveaux « **assistants d'aide à la conduite** », qui demeurent **légaux** et qui ont succédé aux avertisseurs, **continuent de signaler les radars**.

En effet, en vertu d'un **protocole** signé le **28 juillet 2011** avec **l'Association française des fournisseurs et utilisateurs de technologies d'aide à la conduite (Afftac)**, le signalement des radars est désormais remplacé par celui de « *zones dangereuses* », de quatre kilomètres sur autoroute, deux kilomètres sur route et 500 mètres en ville.

*b) ...tandis que les développements des réseaux sociaux et de l'application téléphonique Waze mettent en échec l'imprévisibilité du contrôle*

Selon une étude publiée par le comparateur d'assurances Minute-Auto.fr, réalisée en février dernier, **seulement 12 % des Français n'utiliseraient pas de système de détection de radars** dans leur voiture.

D'après cette étude, 48 % des utilisateurs de systèmes de détection de radars useraient de leur avertisseur à chaque déplacement en voiture, et les trois quarts des possesseurs d'avertisseurs l'utiliseraient par ailleurs assez fréquemment.

*c) Un récent arrêt de la Cour de Cassation (septembre 2016) vient confirmer que le fait de fournir les données de localisation des contrôles de police n'est pas répréhensible au regard du code de la route*

La **Cour de Cassation**<sup>1</sup> a jugé que les **pages Facebook sur lesquelles les internautes s'informent de la localisation de contrôles de police** sur les routes **ne sont pas illégales** au regard de l'état actuel du code pénal, qui

---

<sup>1</sup> [\*Cour de Cassation, Chambre criminelle, 6 septembre 2016, n° 15-86.412, inédit.\*](#)

interdit les avertisseurs radars. La Cour avait en effet été saisie par le procureur général près de la cour d'appel de Montpellier, à la suite de la relaxe d'un groupe de 14 personnes jugé pour ses messages, via le réseau social *Facebook*, pour indiquer la présence de contrôles de vitesse et de forces de l'ordre sur les routes de leur département, en l'occurrence l'Aveyron.

Dans son arrêt, la Cour de Cassation souligne « *que l'utilisation d'un réseau social, tel Facebook, sur lequel les internautes inscrits échangent des informations, depuis un ordinateur ou un téléphone mobile, ne peut être considérée comme l'usage d'un dispositif de nature à se soustraire à la constatation des infractions relatives à la circulation routière incriminée par l'article R. 413-15 du code de la route* ». Autrement dit, le fait de **fournir les données de localisation des contrôles de police n'est pas répréhensible au regard du code de la route.**

## 7. Une sanction à rendre plus acceptable pour les usagers

a) Les « petits » excès de vitesse doivent continuer d'être sanctionnés car ils sont désormais les plus mortels

Deux études de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)<sup>1</sup> ont été réalisées sur la corrélation entre mortalité routière et vitesse excessive. La première, conduite en collaboration avec l'Université de Montréal, concerne l'efficacité du dispositif de déploiement progressif des radars de contrôle des vitesses depuis 2003 sur les routes françaises<sup>2</sup>, la seconde, à laquelle a contribué l'Université de Lyon, a pour objet la part des accidents mortels attribuables aux excès de vitesse en France<sup>3</sup>.

(1) Les excès de vitesse supérieurs à 30 km/h sont devenus marginaux (1 % des infractions) tandis que la part des excès de vitesse inférieur à 10 km/h a nettement augmenté ces dernières années

Entre **2001 et 2010**, le nombre d'accidents mortels imputables à de « grands » ou « moyens » **excès de vitesse - supérieurs à 20 km/h** - ont fortement diminué, leur part dans les causes d'accidents mortels étant passée de **25 % à 6 %**. De même, les accidents mortels attribués à excès de vitesse **modérés** - compris entre 10 et 20 km/h - ont réduit de **13 à 9 %**.

À l'inverse **la fraction attribuable aux « petits » excès de vitesse** (inférieur à 10 km/h) **a augmenté de 7 à 13 %**.

---

<sup>1</sup> Établissement public à caractère scientifique et technologique, placé sous la tutelle conjointe du ministère de la transition écologique et solidaire et du ministère de l'éducation, de l'enseignement supérieur et de la recherche.

<sup>2</sup> Laurent Carnis et Etienne Blais, *An assessment of the safety effects on the French speed camera program, Accident analysis and prevention*, n° 51, 2013, pp. 301-309.

<sup>3</sup> Vivian Viallon et Bernard Laumon, *Fractions of fatal crashes attributed to speeding ; Evolution for the period 2001-2010 in France, Accident analysis and prevention*, n° 52, 2013, pp. 250-256.

Aussi les « petits » excès de vitesse, qui engendraient 16 % des accidents mortels en 2001, en représentent-ils près de la moitié – 46 % – en 2010. Les tendances observées sont comparables sur les routes départementales et nationales.

Ce constat est confirmé par le tableau suivant, communiqué par la délégation à la sécurité et la circulation routières (DSCR), qui retrace la part des infractions inférieures ou égales à 20 km/h sur la période 2011-2015. En effet, si l'on considère l'ensemble des avis de contraventions émis entre 2011 et 2015, près de 95 % concernent des dépassements de vitesse inférieurs ou égaux à 20 km/h. La part des excès de vitesse inférieurs ou égaux à 5 km/h représente 50 % du total des infractions.

**Part des infractions concernant des excès de vitesse inférieurs ou égaux à 20 km/h (2011-2015)**

	Tranches de dépassement de la vitesse limite autorisée			
	≤ à 5 km/h	> à 5 et ≤ à 10 km/h	> à 10 et ≤ à 15 km/h	> à 15 et ≤ à 20 km/h
Fréquence	50,04 %	27,29 %	11,99 %	5,33 %
Fréquences cumulées	50,04 %	77,33 %	89,32 %	94,65 %

Source : réponse de la délégation à la sécurité et la circulation routière (DSCR) au questionnaire n° 2 du rapporteur spécial

(2) Les radars tiennent compte d'une marge d'erreur pour sanctionner l'excès de vitesse

Pour les radars fixes, en application de l'article 13 de l'**arrêté du 4 juin 2009** relatif aux **cinémomètres** de contrôle routier, les **erreurs maximales tolérées** pour sanctionner les excès de vitesse sont, pour les **appareils neufs** :

- **plus ou moins 3 km/h** pour les vitesses **inférieures à 100 km/h** ;
- **plus ou moins 3 %** de la vitesse pour les vitesses **égales ou supérieures à 100 km/h**.

Pour ces mêmes cinémomètres, conformément à l'article 21 de l'arrêté précité, les erreurs maximales tolérées pour les **instruments « en service »** et faisant donc l'objet de visites périodiques, sont portées à :

- **plus ou moins 5 km/h** pour les vitesses **inférieures à 100 km/h** ;
- **plus ou moins 5 %** de la vitesse pour les vitesses **égales ou supérieures à 100 km/h**.

Pour les **radars mobiles**<sup>1</sup>, la **marge est augmentée, voire doublée pour les appareils en service.**

*b) Moduler le montant de l'amende forfaitaire en fonction de l'excès de vitesse constatée*

L'une des recommandations de ce rapport, inspirée des propositions de loi du député Édouard Courtial<sup>2</sup>, aurait pour objet de **proportionner le montant de l'amende forfaitaire par rapport au niveau de l'excès de vitesse**, pour les excès de vitesse inférieurs à 50 km/h.

Le **montant de l'amende forfaitaire** – payée dans les 45 jours – correspondrait désormais au **montant de l'amende minorée** – payée dans les 3 jours – multipliée par un pourcentage qui augmenterait en fonction de l'écart de vitesse constaté. Le montant de l'amende majorée serait quant à lui inchangé.

*Exemple : un excès de vitesse de 10 km/h hors agglomération.*

*Actuellement, le contrevenant doit s'acquitter d'une amende forfaitaire de 68 euros.*

*Avec le nouveau système, le contrevenant paierait le montant de l'amende minorée (45 euros), à laquelle s'ajouterait 10 % (le pourcentage correspondant au nombre de km/h en excès) du montant de l'amende forfaitaire soit :*

$$45 + (10 \% \times 45) = 49,50 \text{ euros.}$$

En outre, pour les excès de vitesse **inférieurs à 5 km/h** qui représentent 50,04 % des amendes, le **montant de l'amende minorée** pourrait subir une **décote** d'un pourcentage égal au nombre de km/h en excès.

Cette recommandation permet de renforcer la **progressivité des sanctions** et de poursuivre le mouvement opéré par le **décret du 6 décembre 2004**<sup>3</sup>. Jusqu'à son entrée en vigueur, la même amende forfaitaire de 135 euros (90 euros pour l'amende minorée payée dans les 15 jours) devait être acquittée par les usagers, qu'ils dépassent la vitesse autorisée d'1 km/h ou de 49 km/h.

---

<sup>1</sup> Pour les cinémomètres neufs ou réparés :

- plus ou moins 7 km/h, pour les vitesses inférieures à 100 km/h ;
- plus ou moins 7 % de la vitesse, pour les vitesses égales ou supérieures à 100 km/h.

Pour les cinémomètres en service installés dans un véhicule en mouvement :

- plus ou moins 10 km/h, pour les vitesses inférieures à 100 km/h ;
- plus ou moins 10 % de la vitesse, pour les vitesses égales ou supérieures à 100 km/h.

<sup>2</sup> Proposition de loi n° 1946 introduisant une véritable proportionnalité entre l'amende forfaitaire encourue pour non-respect des limitations de vitesse et l'ampleur du dépassement de vitesse, déposée le 14 mai 2014.

<sup>3</sup> Décret n° 2004-1330 du 6 décembre 2004 relatif aux sanctions en matière de dépassement des vitesses autorisées.

---

Le décret du 6 décembre 2004 aggravait les peines pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus, tandis qu'il minorait l'amende pour les dépassements de moins de 20 km/h en un lieu où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h, essentiellement hors agglomération.

D'autre part, il s'efforçait de proportionner le nombre de points retirés à l'ampleur de l'excès de vitesse constaté (un dépassement de la vitesse maximale autorisée compris entre 40 km/h et moins de 50 km/h, entraînait une réduction de quatre points, de 30 à 40 km/h, de trois points, de 20 à 30 km/h, de deux points, etc.).

**Le dispositif proposé aurait pour avantage de continuer à sanctionner chaque excès, quelle que soit son ampleur, par un retrait de point et une amende, tout en améliorant l'acceptabilité de la sanction.**

*c) Récompenser les conduites vertueuses par un bonus de points de permis*

Inspiré du système existant dans le domaine des assurances, le « bonus » permet de récompenser un conducteur qui ne commet **pas d'infraction** peut en **augmentant son capital de points**. En Espagne, le bonus peut porter le total de points de 12 à 15. En Italie, le bonus peut porter le capital d'un permis de 20 à 30 points.

**Recommandation n° 17 :** Améliorer l'acceptabilité de la sanction en récompensant les conduites vertueuses par un bonus de points de permis et en proportionnant davantage le montant de l'amende à l'excès de vitesse constatée.

*d) Rationaliser les limites de vitesse sur certaines zones où elles varient fréquemment*

De nombreux témoignages de conducteurs, soucieux de respecter les limites de vitesse font état de tronçons où les **limites de vitesse autorisées varient fréquemment, a priori sans raison apparente**. Certains font également état de la **faible visibilité de certains panneaux**, notamment à l'entrée des autoroutes, où des poids lourds peuvent - du moins partiellement - les masquer.

Ces conducteurs disent éprouver des difficultés à adapter leur vitesse à la limite de vitesse autorisée et se sentent « piégés » en cas d'infraction, alors qu'ils s'efforçaient de la respecter.

À cet égard, la mesure n° 17 du plan du 22 octobre 2015 « *Bâtir à échéance de 2 ans une **base de données nationale des vitesses maximales autorisées**, en libre accès, enrichie progressivement par l'ensemble des autorités ayant la compétence pour fixer ces vitesses* » devrait permettre d'identifier ces zones.

**Recommandation n° 18 :** Rationaliser les limites de vitesse dans les tronçons où elles varient fréquemment afin que le conducteur puisse plus facilement adapter sa conduite.

## **E. LES AUTRES CAUSES DE MORTALITÉ DOIVENT FAIRE L'OBJET D'UNE LUTTE INTENSIVE**

### **1. Le ciblage des moyens affectés à la lutte de chaque cause d'accident doit être amélioré**

*a) L'alcool, grâce à un renforcement de l'efficacité des sanctions, une meilleure évaluation des campagnes et le développement des systèmes éthylotests anti-démarrage (EAD)*

(1) Le déploiement des EAD reste encore limité mais a été considérablement renforcé

Ce dispositif, qui empêche le démarrage d'un véhicule si le chauffeur a bu, est déjà prévu, a été **introduit par la loi « LOPPSI 2 »**<sup>1</sup> de 2011, en cas de condamnation judiciaire (composition pénale, peine complémentaire ou alternative à la prison) mais a été peu utilisé. Pour que le véhicule équipé d'un EAD puisse démarrer, le conducteur doit souffler dans un éthylotest couplé au système de démarrage. Si le taux d'alcool légal est atteint ou dépassé (0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré ou 0,1 mg pour les permis probatoires), le véhicule reste immobilisé.

La **loi « Taubira »**<sup>2</sup> a, en son article 52, apporté un complément important en instituant l'EAD comme **peine de substitution à l'emprisonnement**, tandis que l'article 34 de la **loi « Justice du XXI<sup>e</sup> siècle »** a étendu la possibilité de recourir l'EAD dans les cas de **contrôle judiciaire** et de sursis avec **mise à l'épreuve**.

Enfin, depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2016<sup>3</sup>, dans le cadre d'une **expérimentation** réalisée dans **trois départements** (la Drôme, la Marne et le Nord), le **préfet** peut désormais, sur avis de la commission médicale du permis de conduire, **proposer l'EAD aux conducteurs** contrôlés en alcoolémie positive et sanctionnés par une suspension ou une annulation de leur permis de **conduire**. Le conducteur qui installe l'EAD dans son véhicule doit également se soumettre à un **suivi médico-psychologique** dans un établissement spécialisé en addictologie.

<sup>1</sup> Loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure.

<sup>2</sup> Loi n° 2014-896 du 15 août 2014 relative à l'individualisation des peines et renforçant l'efficacité des sanctions pénales.

<sup>3</sup> Arrêté du 30 octobre 2016 relatif aux modalités de prescription et de mise en œuvre du dispositif d'antidémarrage par éthylotest électronique sur proposition des commissions médicales en charge du contrôle médical de l'aptitude à la conduite.

---

Toutefois le **montant** de l'acquisition peut s'avérer encore **dissuasif**, même si son coût évolue à la baisse : de l'ordre de 1 200 euros actuellement, ou bien de 100 euros mensuels environ pour une location.

L'opération de déploiement doit faire l'objet d'un bilan, afin de déterminer si elle doit être étendue à l'ensemble du territoire en 2019. A l'instar de l'expérimentation de la limitation de vitesse à 80 km/h sur les voies, il convient de s'interroger sur la durée de cette évaluation.

Il est en effet à noter que ce dispositif avait déjà été testé en Haute-Savoie entre 2004 et 2011. Sur 400 personnes condamnées pour délit alcoolique (plus de 0,8 g/l de sang) ayant accepté d'installer un EAD tout en suivant un accompagnement psychologique voire médical, la récurrence a chuté de trois quarts<sup>1</sup>.

Ce dispositif, rendu obligatoire en France dès 2010 pour **les nouveaux véhicules de transports en commun d'enfants**, a été étendu à **l'ensemble des autocars** depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2015<sup>2</sup>.

Alors que la Finlande l'a étendu, depuis 2011, aux taxis et aux bus urbains, et la Suède l'a imposé aux camions de 3,5 tonnes et plus depuis 2006, **il semble judicieux de le rendre obligatoire pour d'autres catégories de véhicules, voire pour tous les véhicules<sup>3</sup>, sachant que plusieurs études ont montré que ce dispositif était d'autant plus efficace qu'il était accompagné d'un suivi individualisé.**

**Recommandation n° 19 :** Rendre obligatoire pour tous, ou du moins pour certaines catégories de véhicules (bus urbains, poids lourds), le dispositif éthylotest anti-démarrage (EAD).

---

<sup>1</sup> Charles Mercier-Guyon, président du Centre d'études et de recherches en médecine du trafic de la Haute-Savoie, dépêche de l'AFP du 24 août 2015.

<sup>2</sup> Sauf dans les départements et territoires d'outre-mer où cette obligation a été différée au 1<sup>er</sup> septembre 2016.

<sup>3</sup> Depuis juillet 2012, tout conducteur d'un véhicule terrestre à moteur doit posséder dans son véhicule un **éthylotest chimique ou électronique** (seuls les véhicules équipés d'EAD en sont dispensés). Cependant le **non-respect de cette obligation n'est pas sanctionné.**

- (2) La fréquence des contrôles d'alcoolémie doit être renforcée malgré des ressources en personnel moins importantes
- (a) La probabilité d'être soumis à un test d'alcoolémie est excessivement inférieure à celle de faire l'objet d'un contrôle de vitesse
  - (i) *Selon le rapport de la Cour des comptes de juin 2016, un automobiliste est exposé à un contrôle de vitesse heure pour un trajet en ville contre un contrôle d'alcoolémie tous les 5 ans moyenne pour un même véhicule*

Le rapport de la Cour des comptes de mai 2016 souligne qu'en 2015, les forces de sécurité ont déclaré **10,8 millions d'opérations de contrôle d'alcoolémie**. Ce chiffre semble avoir atteint un plafond alors que la circulaire du 16 avril 2010<sup>1</sup> établie à l'issue du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR), fixait l'objectif d'augmenter significativement la probabilité de ce type de contrôle.

Il faut souligner que la **disproportion entre le nombre de contrôles d'alcoolémie aléatoires et le nombre de contrôles de vitesse auquel est soumis en moyenne un conducteur**. Le rapport précité indique que la probabilité d'être contrôlé pour alcoolémie est d'une fois tous les cinq ans, « *procurant un certain sentiment d'impunité chez les usagers* ».

Parmi les raisons avancées figurent la lourdeur de la procédure de dépistage, mais également les règles de compétence : les officiers de police judiciaire (OPJ) et les agents de police judiciaire (APJ) sont les seuls habilités à constater, les agents de police municipale ne peuvent réaliser de contrôles systématiques et préventifs.

- (3) Les excès d'alcoolémie au volant sont insuffisamment sanctionnés
- (a) D'après un rapport de l'IGA de 2012, la moitié des points qui devraient être retirés ne le sont pas

Selon ce rapport<sup>2</sup> de l'inspection générale de l'administration (IGA), produit en 2012, mais jamais rendu public par le Gouvernement, la moitié des points qui devraient être retirés ne le sont pas.

Les auteurs de ce rapport écrivent qu'« *il peut ainsi paraître paradoxal de constater que le contrevenant n'échappe que rarement au retrait d'un ou deux points suite à des infractions mineures à la vitesse, mais qu'en matière d'alcoolémie contraventionnelle, qui entraîne en principe un retrait de six points, il peut y échapper quasi systématiquement en cas de classement sans suite sous condition* ».

---

<sup>1</sup> Circulaire du 16 avril 2010 relative au renforcement de la politique locale et nationale de sécurité routière en 2010.

<sup>2</sup> Rapport de l'inspection générale de l'administration (IGA) sur l'écart entre le nombre d'infractions constatées et le nombre d'infractions générant un retrait de points de permis de conduire, juin 2012.

Ils ajoutent qu'« au regard de l'équité entre contrevenant, au regard de l'efficacité de la politique de sécurité routière alors que le quart des tués sur la route ont l'excès d'alcoolémie pour cause, et par le fait que l'absence de retrait de points ne fait pas apparaître l'infraction au système national des permis de conduire (SNPC), ce qui rend problématique le constat d'une éventuelle récidive ».

Le bilan statistique établit qu'en 2014, pour les délits, 501 732 points ont été retirés et que pour les contraventions, 433 428 points ont été ôtés, soit un total de 935 160 points retirés. Dans la mesure où ces délits et contraventions entraînent un retrait de six points, il faut diviser ces 935 160 points par six, pour obtenir le nombre de personnes réellement sanctionnées : il est de 155 860, un total inférieur aux 319 264 dépistages positifs.

**Recommandation n° 20** : Assurer l'efficacité des retraits de points engendrés par les infractions en matière d'alcoolémie.

- (4) Les campagnes de prévention contre l'alcool font l'objet d'une évaluation insuffisante selon un rapport de la Cour des comptes de juin 2016<sup>1</sup>

Dans son rapport rendu public le 13 juin 2016, la Cour des comptes souligne que l'efficacité des actions de prévention de la sécurité routière, réparties principalement entre des campagnes de communication nationales conduites par la délégation à la sécurité routière (DSR) et les actions menées à travers les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PADSR), « n'est aujourd'hui pas suffisamment évaluée ».

La Cour souligne qu'à la différence des campagnes de l'institut national de prévention et d'éducation pour la santé (INPES)<sup>2</sup>, les campagnes de communication nationales « ne font l'objet d'aucune évaluation susceptible de s'appuyer sur des données objectives mais sur de simples sondages. De plus, la part de financement consacrée par la DCSR à l'évaluation et au support des campagnes de communication reste marginale, comparée au budget global consacré à la communication nationale »<sup>3</sup>.

**Recommandation n° 21** : Évaluer l'efficacité des campagnes de prévention routière, notamment celles concernant l'alcool au volant, et établir un bilan de celles lancées au cours des cinq dernières années.

<sup>1</sup> Rapport de la Cour des comptes sur les politiques de lutte contre les consommations nocives d'alcool, juin 2016.

<sup>2</sup> Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2016, l'INPES est intégré dans l'agence nationale de santé publique (« Santé publique France »).

<sup>3</sup> Ibidem, page 78.

*b) Les stupéfiants, grâce aux tests salivaires et à l'aide à la recherche pour développer des dispositifs anti-démarrage*

23 % des personnes décédées sur les routes en 2015 ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants<sup>1</sup>.

Or, à l'heure actuelle, environ **100 000 contrôles de stupéfiants** sont effectués chaque année contre plus de **11 millions de contrôles d'alcoolémie**<sup>2</sup>.

**L'efficacité des tests de stupéfiants s'est récemment renforcée.**

Jusqu'à fin 2016, en cas de résultats positifs, deux agents devaient escorter l'usager dans un établissement de santé où ils attendaient souvent plusieurs heures un prélèvement sanguin qui permet de caractériser le délit. Cependant, en 2015, sur les 118 476 contrôles effectués, plus de la moitié - 58 247 dépistages - se sont avérés positifs.

Les nouveaux tests de dépistage - qui ont été expérimentés avec succès dans 11 départements et sont déjà utilisés en Espagne - permettent de **supprimer le passage par établissement de santé** : après un premier prélèvement salivaire positif au bord de la route, les forces de l'ordre sont désormais en mesure, grâce à ces kits, de prélever des échantillons qui seront envoyés à un laboratoire, ce qui permet d'affecter les heures économisées à la réalisation d'autres contrôles.

Fin **2016**, un **appel d'offres** a été lancé afin de désigner les fournisseurs de nouveaux kits salivaires antidrogue, l'objectif étant, selon de le délégué interministériel à la sécurité routière (DISR), de réaliser autant de contrôles stupéfiants (cannabis, opiacés, amphétamines, cocaïne) que de contrôles d'alcoolémie, à savoir 11 millions par an.

Enfin, plusieurs fabricants étudient actuellement des **dispositifs anti-démarrage**, sur le modèle de l'EAD, **afin de détecter la prise de stupéfiants**. En raison, notamment, du nombre de molécules plus important à déceler, la mise au point de ces appareils s'avère plus compliquée. Une aide financière de l'État permettrait de favoriser la recherche dans ce domaine et d'accélérer leur mise sur le marché.

---

<sup>1</sup> Selon Jean-Pascal Assailly, psychologue spécialité de la sécurité routière : « Les effets du cannabis sur la conduite sont catastrophiques. Parce qu'il altère nos comportements les plus automatisés, notamment l'écart sur le côté avec le trottoir ou la distance qui nous sépare de la voiture qui roule devant. Des réglages que notre cerveau effectue sans même y penser. Imaginez alors le résultat au premier virage ».

<sup>2</sup> Pour mémoire, s'il est contrôlé positif aux drogues, un automobiliste risque deux ans de prison, un retrait de six points du permis de conduire et une amende pouvant aller jusqu'à 4 500 euros.

---

*c) Les « distracteurs » (téléphones portables), au moyen d'un droit effectif à la déconnexion*

**Téléphoner avec ou sans kit mains libres** entre en concurrence avec les activités de conduite, perturbe les capacités attentionnelles et **dégrade les performances de conduite**.

Selon l'expertise collective « Téléphone et sécurité routière » publiée en avril 2011 par l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) et l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (INSERM), **une communication téléphonique multiplie par trois le risque d'accident matériel ou corporel et près d'un accident corporel de la route sur dix serait lié à l'utilisation du téléphone en conduisant**.

À l'issue d'une enquête d'observation menée par la Sécurité routière dans près de 80 communes françaises entre janvier et mars 2017, il a été constaté que sur un panel 20 575 véhicules en circulation, 7 % des conducteurs étaient au téléphone alors que leur véhicule roulait, 40 % utilisaient leur appareil en le tenant en main.

Ces dernières années, outre la forte augmentation du nombre de personnes connectées<sup>1</sup>, quel que soit le mode de transport utilisé, les **nouveaux aménagements urbains, de plus en plus complexes**, tendent à **multiplier les zones d'échange** entre les usagers et nécessitent une vigilance accrue.

**L'usage d'un téléphone tenu en main** par le conducteur d'un véhicule en circulation est **interdit, depuis l'année 2003**, par l'article R. 412-6-1 du code de la route. La sanction réprimant l'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation a en outre été renforcée par le décret n° 2012-3 du 3 janvier 2012 portant diverses mesures de sécurité routière. Ainsi, l'utilisation d'un téléphone tenu en main par un automobiliste en circulation est punie d'une **contravention de la 4<sup>e</sup> classe** (au lieu de la 2<sup>e</sup> classe) d'un montant de 135 euros (au lieu de 35 euros). Un retrait de 3 points du permis de conduire (au lieu de 2 points) est également opéré.

La verbalisation de cette infraction est encore facilitée depuis le début de l'année ; le **décret n° 2016-1955 du 28 décembre 2016** permet désormais de sanctionner sept nouvelles catégories d'infractions routières sans interception du véhicule en bord de route grâce à la **vidéo-verbalisation** et aux **radars**, parmi lesquelles figure l'usage du portable tenu en main<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> À titre d'exemple, le nombre d'utilisateurs de smartphones en France a crû de 21 millions en 2013, à 36,8 millions en 2017 et devrait atteindre 41 millions en 2019.

<sup>2</sup> Les autres infractions visées dans le décret sont : le défaut du port de la ceinture de sécurité, la circulation, l'arrêt, et le stationnement sur les bandes d'arrêt d'urgence, le chevauchement et le franchissement des lignes continues, le non-respect des règles de dépassement, le non-respect des sas-vélos, le défaut de port du casque à deux-roues motorisés.

Enfin, à la suite du plan de mobilisation en faveur de la sécurité routière de janvier 2015, le **décret n° 2015-743 du 24 juin 2015** relatif à la lutte contre l'insécurité routière a permis d'interdire « *le port à l'oreille, par le conducteur d'un véhicule en circulation, de tout dispositif susceptible d'émettre du son, à l'exception des appareils électroniques correcteurs de surdité* ». Cette infraction est également passible d'une contravention de 4<sup>e</sup> classe (135 euros et un retrait de 3 points). Ainsi, entre juillet 2015 (la mesure étant entrée en application le 1<sup>er</sup> juillet 2015) et mai 2016, environ 15 000 usagers ont été verbalisés par les forces de l'ordre pour cette nouvelle infraction.

Certains pays d'Europe, tels que l'Italie, envisagent désormais de durcir encore la répression de l'utilisation du téléphone, en suspendant le permis de trois mois si un conducteur récidive après avoir été sanctionné une première fois pour usage d'un portable tenu en main, ou encore en augmentant le montant de l'amende ou le nombre de points retirés.

Afin de réduire ce risque, la mise en place d'un **droit à la déconnexion du téléphone** portable pourrait être mise en œuvre. Introduit par l'article 55 de la « loi Travail »<sup>1</sup> de 2016 pour tous les salariés, le droit à la déconnexion doit être défini par la négociation collective. Celle-ci a pour objet de mettre en place de « *dispositifs de régulation de l'utilisation des outils numériques* », En cas d'échec, l'employeur se trouve dans l'obligation d'élaborer une charte après avis du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel. Cette charte a pour objet de définir les modalités d'application de ce droit à la déconnexion. Elle prévoit aussi, pour les salariés, le personnel d'encadrement et la direction, des actions de formation et de sensibilisation à un usage raisonnable des outils numériques.

**Recommandation n° 22 :** Rendre le « droit à la déconnexion » du téléphone portable effectif, en interdisant aux salariés l'utilisation des portables lors des trajets professionnels.

Une autre solution – plus facilement applicable en milieu urbain – pourrait être de déployer des dispositifs technologiques, de type **brouilleurs d'ondes**, empêchant de téléphoner et d'envoyer des textos au volant. Toutefois il conviendra de s'assurer que le déploiement de ces brouilleurs ne perturbe pas le fonctionnement des autres réseaux et soit inoffensif pour la santé.

Enfin la généralisation, au sein des véhicules, des **applications automatiques**, permettant le **blocage** des « distracteurs » est une piste à explorer.

---

<sup>1</sup> Loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels.

À titre d'exemple, le « *Signal Shield* », développé par Nissan, est un dispositif qui repose sur le principe de la cage de Faraday et permet, lorsqu'on y place son smartphone, de l'isoler des réseaux téléphoniques et du wifi.

Les fabricants de téléphones portables pourraient également être incités à doter leurs appareils d'un « **mode voiture** », comme il existe déjà un « mode avion » sur l'ensemble des smartphones. Facilement activable, il permettrait de dissuader le conducteur de répondre à ses messages ou réagir à ses notifications. À cet égard, et depuis 2015, la Sécurité routière propose déjà, sur son internet, une **application « Mode conduite <sup>1</sup>» pour les smartphones**. Cette application met le téléphone portable en veille quand on conduit et un message d'indisponibilité bienveillant répond dès lors à tous ceux qui appellent ou envoient un texto, doublé d'un message d'appel à la prudence. Elle permet également faciliter l'activation du mode conduite grâce à une icône qui s'affiche sur l'écran d'accueil du téléphone.

**Recommandation n° 23** : Envisager la possibilité d'installer des brouilleurs d'ondes dans les agglomérations ou d'applications automatiques, à l'intérieur des voitures, afin de permettre la neutralisation des « distracteurs ».

Enfin, l'information concernant les dangers du téléphone portables doit être plus systématiquement intégrée, sous forme de **module**, dans les formations dispensées pour le **passage du permis**, les stages de récupération de points et autres formations post-permis.

**Recommandation n° 24** : Créer un module dans le cadre de la formation dispensée pour le passage du permis concernant les dangers de l'utilisation du portable.

Il convient aussi de s'interroger sur les **GPS**, dont l'écran focalise souvent l'attention du conducteur, détournant son attention de la route.

De même, le **positionnement des chiffres des vitesses**, sur le **cadran** du tableau de bord, qui varient d'un véhicule à l'autre, **doit être homogénéisé** par les constructeurs, afin de permettre au conducteur de se repérer plus rapidement.

---

<sup>1</sup> <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/actualites/mode-conduite-la-nouvelle-appli-de-la-securite-routiere-pour-se-premunir-des-dangers-du-smartphone-au-volant?xtmc=mode+conduite&xtcr=1>

*d) La somnolence, l'une des principales causes d'accident sur les autoroutes*

D'après une analyse de l'accidentalité réalisée par l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA)<sup>1</sup>, la somnolence est à l'origine de plus d'un quart – 27 % –, soit un pourcentage en hausse par rapport à 2015 où il s'élevait à 24 % des accidents sur les autoroutes françaises en 2016.

Ces accidents se produisent, dans 40 % des cas, de nuit ou en début d'après-midi.

Des systèmes d'assistance à la vigilance sont déjà commercialisés tels que des **capteurs de mouvements**, censés détecter les modifications du rythme oculaire ou les hochements de tête, et déclencher en cas d'anomalie, des alertes sonores et visuelles pour indiquer au conducteur qu'il est temps de faire une pause, ou des **bagues anti-somnolence** qui analysent l'activité électrique du majeur et de l'index et émettent une sonnerie, associée à une vibration, en cas de baisse importante de l'attention.

Même si leur efficacité, d'après une récente étude de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), est loin d'être optimale<sup>2</sup>, le perfectionnement de ces systèmes dont le coût s'avère inférieur à 300 euros, doit être encouragé.

## **2. Les catégories les plus vulnérables aux accidents de la route (personnes âgées, deux-roues, piétons, conducteurs novices) doivent être mieux ciblées**

Il est à souligner que les accidentalités hors agglomération (qui concentre désormais 63 % de la mortalité) et en agglomération affichent des profils contrastés.

Les agglomérations concentrent **69 %** de la mortalité des **piétons**, qui augmente d'ailleurs fortement (+ 24,2 % soit + 75 tués). **Les cyclistes sont tués presque autant en agglomération et hors agglomération, mais la mortalité en agglomération est en hausse (+ 16,7 % soit + 11 tués).**

**Hors agglomération**, la mortalité des **motocyclistes** (61 %) et des **automobilistes** (77 %) est surreprésentée.

Selon le bilan de l'accidentalité de 2016 de l'ONISR :

- la catégorie des plus de 65 ans enregistre entre 2015 et 2016 une hausse de 6,6 % du nombre de tués tandis que 7 morts de plus sont à déplorer parmi les 0 à 14 ans (soit une augmentation de 6,9 %) ;

---

<sup>1</sup> « Analyse des accidents mortels et corporels 2016 », « Analyse des accidents du personnel en intervention 2016 », ASFA, 2017.

<sup>2</sup> « Les systèmes de détection de la fatigue pas efficaces », communiqué de presse de l'IBSR du 23 juin 2017.

- la part de mortalité des 65 ans et plus parmi les automobilistes est passée de 19 % en 2010 à 25 % en 2016. Entre 2015 et 2016, on dénombre, dans la catégorie des plus de 75 ans, neuf tués supplémentaires ;

- si la mortalité des jeunes de 18-24 ans, qui avait augmenté de l'année précédente, baisse de 3,6 % en 2016, cette catégorie d'âge est **celle dont a mortalité rapportée à la population est la plus élevée**. En outre, les 15-29 ans représentent un tiers des blessés graves et 29 % des personnes tuées.

(1) Les enfants et les séniors de 75 ans et plus

Plusieurs mesures peuvent être envisagées afin de mieux cibler les catégories les plus vulnérables :

- la **limitation de vitesse** dans les zones de vie de l'enfant

Au Royaume-Uni, au cours des dernières années une limitation de la vitesse à **20 miles/heure** (environ 30 km/h) a été **introduite autour des écoles et des zones résidentielles à Londres**. En outre, des infrastructures, tels que des ralentisseurs ou des chicanes ont été installées sur ces routes. Cette politique s'est traduite par une réduction de 46 % du nombre de décès chez les piétons et de 28 % des décès chez les cyclistes au cours de la période 1987-2006.

**Recommandation n° 25** : Généraliser la limitation de la vitesse à 30 km/h dans l'ensemble des zones de vie de l'enfant (écoles, gymnases, conservatoires, parcs et jardins publics, lotissements, ...).

- **l'arrêt du trafic** pendant qu'un **bus scolaire est arrêté**

- **l'adaptation du dispositif de retenue au poids de l'enfant**

Selon les résultats d'une étude de 2015 menée par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), il y aurait eu 101 décès parmi les enfants âgés de 0 à 14 ans et 1 834 d'entre eux auraient été blessés. Dans tous les cas, il ressortait que la cause était liée à une **mauvaise utilisation** du **siège** alors qu'il s'agit d'un équipement obligatoire. En outre, selon une étude<sup>1</sup> réalisée en février 2016, deux tiers des enfants ne sont pas convenablement retenus en voiture, tandis que 48 % des sièges auto ne sont pas correctement installés. Alors que la sécurité des équipements destinés aux enfants a fortement progressé ces dernières années – à titre d'exemple la réglementation européenne « i-Size » relative aux sièges auto, impose, depuis 2013, le mode de fixation Isofix et repose sur des critères de sécurité plus élevés –, l'information des conducteurs mériterait cependant

<sup>1</sup> Enquête DAL2015, Bébé Confort, l'Association Prévention Routière et le Laboratoire d'Accidentologie (LAB), 2 février 2016.

d'être renforcée, sachant qu'il existe désormais **cinq dispositifs de retenue** en fonction du poids de l'enfant.

**Recommandation n° 26 :** Organiser des campagnes de sensibilisation rappelant qu'un siège auto performant ne peut garantir un bon niveau de protection sans une bonne utilisation.

Pour les **séniors**, plutôt que d'instaurer, comme cela avait été proposé en 2013, dans le cadre d'une proposition de loi rejetée par le Sénat, un examen d'aptitude réservé à cette catégorie, des **stages de remise à niveau**, dans le cadre d'un « *continuum éducatif* » doivent être développés. Des audits de conduite, qui peuvent être réalisés pour environ 50 euros dans les auto-écoles, permettent notamment au conducteur de corriger son approche des ronds-points en zone urbaine, ou de faire le point sur ses réactions dans un contexte « plus roulant ».

L'initiative « **Code de la route séniors** » de la ville de **Martigues** (Bouches-du-Rhône), récompensée d'un *Road safety award* par la Commission européenne en juin 2017, qui a consisté, après avoir repéré dans la ville des scénarii d'accidents dont peuvent être victimes les séniors, à projeter un questionnaire visant à rafraîchir leurs connaissances sur le code de la route, peut servir d'exemple à d'autres collectivités.

Une réflexion sur la **validité illimitée du permis** pourrait également être engagée, sachant que certains pays voisins, tels que l'Espagne soumettent les conducteurs à des tests de capacités entre tous les 10 ans de 18 à 65 ans, puis tous les 5 ans à partir de 65 ans.

**Recommandation n° 27 :** Rendre obligatoire des tests de capacité, tous les 5 ans, pour les conducteurs âgés de plus de 70 ans.

S'agissant des équipements, outre les efforts portant sur les aménagements urbains – et notamment les passages piétons où les accidents touchent une large proportion de personnes âgées – le remplacement des nombreux **panneaux de signalisation obsolètes**, car difficilement lisibles par les séniors, pourrait être envisagé. D'après le Syndicat des équipements de la route (SER), 30 à 40 % des panneaux de signalisation ont dépassé leur durée de vie et présentent donc des performances très inférieures à la réglementation. La majorité des panneaux ont entre 15 et 25 ans, alors qu'ils sont conçus pour garantir une performance optimale pendant 7 à 12 ans.

**Recommandation n° 28 :** Remplacer les panneaux de signalisation obsolètes.

(2) Les piétons et les cyclistes

Les **piétons** enregistrent une **hausse du nombre de tués de 19 % par rapport à 2015**, et de 15 % par rapport à 2010, tandis que les **cyclistes** enregistrent une **augmentation** du nombre de tués de **9 %** par rapport à l'an passé, et de 10 % par rapport à 2010.

Les passages piétons doivent l'objet d'un effort particulier. Plusieurs solutions ont été expérimentées :

- le **rehaussement des passages piétons ;**

- les **passages piétons en diagonale** (comme à **Londres** ou **Tokyo**) Ils évitent au piéton engagé sur un passage de se retrouver dans un angle mort du véhicule qui tourne à droite. L'ensemble des feux du carrefour passent au rouge pendant 30 secondes toutes les deux minutes, permettant à l'ensemble des piétons de traverser en sécurité ;

- le **décomptage du temps ;**

La ville de **Strasbourg** a installé un compteur qui affiche le temps qu'il reste pour traverser, qui a été aménagé de manière à n'être visible que des piétons.

- le **radar piéton ;**

Début août 2017, le premier radar piéton a été installé à **La Grande Motte**, dans l'Hérault, pour un test d'une durée minimale de trois mois. Prenant la forme d'un mât télescopique de 4 mètres et dotés de deux caméras capables d'identifier piétons et voiture, posé sur un caisson équipé, ce radar n'est pas entièrement automatisé et **nécessite la présence d'un agent de police pour valider l'infraction.**

- la **signalisation - zébra et ligne d'arrêt - avant le passage ;**

- **l'encadrement de la circulation des engins de déplacement personnel (EDP)**

**Le développement de nouveaux moyens de déplacement** (gyropodes, hoverboards, skateboards...) roulant sur les trottoirs, sont source de nouveaux risques et nécessite de créer un cadre juridique clair qui protège les piétons.

Concernant l'équipement des véhicules, il serait opportun de rendre obligatoire la **caméra de recul**, obligatoire pour les véhicules neufs à partir de 2018 au Canada et aux États-Unis, ou **l'avertisseur sonore de recul**. Cet équipement permet de détecter un obstacle à l'arrière du véhicule, ce qui est

notamment difficile dans les SUV<sup>1</sup>, en raison des ceintures de caisse hautes et des vitrages étroits.

**Recommandation n° 29 :** Réaliser, en concertation avec les collectivités territoriales, un plan « piétons » comprenant de nouveaux aménagements et réglementer la circulation des engins de déplacement personnel (EDP) électriques sur les trottoirs. Rendre obligatoire la caméra et/ou l'avertisseur sonore de recul sur les automobiles neuves.

S'agissant des **cyclistes**, les constructeurs automobiles pourraient être incités à éviter **l'ouverture trop facile et trop raide de la portière** dans toute sa **largeur**. Un certain nombre de véhicules étrangers sont équipées de **charnières** munies de crans solides permettant plusieurs positions, qui ralentissent l'ouverture de la porte.

Enfin, **l'indicateur de performance « caractérisation de la mortalité routière selon les catégories d'usagers de la route »** qui figurait dans le programme 207 « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurités » et qui a été supprimé en 2015, pourrait être réintroduit et enrichi. Cet indicateur comptait 9 sous-indicateurs affichant des objectifs ciblant, dans l'Hexagone et dans les DOM, la mortalité des usagers de deux-roues motorisés, des 18-24 ans, ainsi que le nombre de personnes tuées dans des accidents de la route impliquant au moins un conducteur dont l'alcoolémie est supérieure au taux légal.

Sa réintroduction permettrait d'améliorer le suivi de l'accidentalité de ces catégories vulnérables et assigner des objectifs précis à la politique de sécurité routière.

**Recommandation n° 30 :** Réintroduire et enrichir l'indicateur de performance « *Caractérisation de la mortalité routière selon les catégories d'usagers de la route* » qui figurait dans le programme 207 « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurités ».

### (3) Les deux-roues motorisés

Conformément à l'arrêté du 10 janvier 2013 modifiant l'arrêté du 23 avril 2012, le jour du passage pratique du permis A, A1 ou A2, le conducteur doit être équipé non seulement d'un « *casque de type homologué* » et de « *gants adaptés à la pratique de la moto* » mais également d'« *un blouson ou une veste manches longues (...), d'un pantalon ou d'une combinaison et de bottes ou de chaussures montantes (...)* ».

---

<sup>1</sup> Sport utility vehicles.

Paradoxalement, ces équipements obligatoires lors du passage de l'examen, deviennent facultatifs lors de la pratique quotidienne de la moto, à l'exception du casque et des gants.

Or, d'après les chiffres de la sécurité routière, si 54 % des conducteurs de deux-roues motorisés blessés sont victimes de chocs à la tête, 50 % des traumatismes enregistrés sont des blessures aux bras, et 29 % des blessures sont des lésions orthopédiques.

Le passage à une TVA réduite de 5,5 % permettrait d'encadrer le déploiement d'une mesure obligeant les usagers de deux-roues à porter une tenue réglementaire qui pourrait être utilement complétée par un **gilet airbag**.

Par ailleurs, un effort pourrait être porté sur la **différenciation des éclairages** des deux-roues motorisés et des automobiles afin que les premiers **soient plus facilement identifiés**.

**Recommandation n° 31** : Rendre obligatoire, pour les conducteurs de moto, les équipements prévus pour le passage pratique du permis, ainsi que le gilet airbag. Améliorer la différenciation des éclairages des deux-roues et des automobiles.

### 3. Une politique de prévention à renforcer et à mieux évaluer

- (1) Les stages de récupération de points doivent être évalués et la formation, mieux adaptée à la diversité des profils participants (jeunes conducteurs, récidivistes....)

En 2015, selon les chiffres transmis par la délégation à la sécurité routière (DSR), 330 494 personnes ont suivi l'une des 21 005 sessions de récupération de point organisées dans l'un des 1 418 centres de stages répartis dans toute la France. Entre 2002 et 2012, le nombre de stages et de stagiaires a été multiplié par six. Ces stages peuvent être suivis tous les ans pour un coût moyen de 150 à 250 euros.

Plus de 1 500 centres organisent désormais ces stages qui font l'objet de **critiques récurrentes** : **durées abrégées** (un stage doit durer au minimum 14 heures sur deux journées consécutives), **prix anormalement bas**, **insuffisance du nombre d'animateurs**...

Le délégué interministériel à la sécurité routière (DISR) souhaite multiplier par cinq les contrôles dans les établissements organisant ces stages afin de garantir le sérieux de la formation. « *Dans beaucoup de stages, les règles ne sont pas respectées et je souhaite que chaque centre organisateur soit contrôlé au moins une fois chaque année. Nous allons notamment regarder de près les sites Internet qui rameutent les conducteurs en tirant les prix vers le bas et nous*

*n'hésiterons pas à porter plainte si certains font des certificats alors que le stage n'est pas effectué dans de bonnes conditions »<sup>1</sup>.*

En outre, ces stages ne sont pas adaptés aux différents publics qui s'y retrouvent (jeunes conducteurs, récidivistes....) et **n'incluent pas**, à la différence de l'examen du permis de conduire, de **phase « pratique »**.

**Recommandation n° 32 :** Procéder à une évaluation des stages de récupération de points et mieux adapter la formation à la diversité des participants.

(2) L'exemple suisse (« Via Sicura ») : une formation complémentaire sur piste proposée aux récidivistes

En 2017, la Suisse s'est vue décerner le **Prix index de performance en sécurité routière** (PIN) par le Conseil européen pour la sécurité des transports (ETSC). Cette récompense a pour objectif de récompenser les efforts à long terme visant à réduire les décès et blessures graves survenant sur les routes européennes.

La Suisse a en effet enregistré en 2016, une baisse de 15 % du nombre de décès sur ses routes, et s'avère désormais le pays européen qui, avec la Norvège, enregistre le plus faible nombre de décès - 26 - par million d'habitant.

Depuis **2013**, le **programme fédéral « Via Sicura »** a largement contribué à cette réduction. Il comprend 20 mesures, inscrites dans la loi, dont 17 sont déjà entrées en vigueur, parmi lesquelles :

- l'obligation de rouler avec les phares allumés ;
- l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool imposée à certaines personnes (notamment les chauffeurs professionnels) ;
- le durcissement des sanctions pour les récidivistes ;
- les mesures d'infrastructures (suppression des points noirs et des endroits dangereux, examen des projets de construction routière sous l'angle de la sécurité dans le cadre d'un « *road safety audit* »).

« Via Sicura » a récemment fait l'objet d'un rapport rédigé par le Conseil fédéral sur demande du Conseil des États, qui confirme l'efficacité des mesures prises depuis 2013.

Les statistiques ont en effet montré **un recul marqué du nombre d'accidents** depuis la mise en œuvre de ces dispositions entre 2013 et 2015, qui auraient permis d'éviter 100 victimes d'accidents graves.

---

<sup>1</sup> « Récupération de points : grand ménage sur les stages », *Le Parisien*, 25 février 2016.

Cependant ce rapport propose par ailleurs de renoncer à la mise en œuvre de deux mesures dont l'entrée en vigueur était prévue dès 2019 : l'éthylomètre anti-démarrage pour les personnes condamnées pour un délit analogue et les enregistreurs de données (« boîtes noires ») pour celles qui se sont vu retirer leur permis de conduire pour excès de vitesse. Les travaux préliminaires ont en effet montré que, pour ces deux mesures, les coûts dépasseraient les avantages.

#### **Les mesures prévues à partir de 2019 par le programme « Via Sicura »**

##### **- Formation complémentaire des conducteurs fautifs**

La participation à un cours de formation complémentaire est exigée en cas de retrait de permis pour conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants (même de la part de délinquants primaires s'ils présentent un taux d'alcool dans le sang d'au moins 0,8 pour mille) et de retrait d'une durée d'au moins six mois pour d'autres raisons (récidivistes).

##### **- Utilisation d'enregistreurs de données pour les conducteurs coupables d'excès de vitesse (« boîtes noires »)**

Les personnes dont le permis a été retiré pour au moins douze mois ou pour une période indéterminée en raison d'une violation des limitations de vitesse le récupéreront à la condition qu'ils conduisent exclusivement des véhicules automobiles munis d'un enregistreur de données (« boîte noire ») durant les cinq années suivantes.

##### **- Ethylomètre anti-démarrage**

Les personnes dont le permis de conduire a été retiré pour une période indéterminée en raison de conduite en état d'ébriété le récupéreront, après avoir suivi une thérapie et bénéficié d'un pronostic favorable, à la condition qu'ils conduisent exclusivement des véhicules automobiles munis d'un éthylomètre anti-démarrage durant les 5 années suivantes.

#### **4. L'entretien des routes doit faire l'objet d'un effort accru**

Le réseau routier français, avec plus d'un million de kilomètres de voies, est le plus dense d'Europe.

Or, comme le souligne le récent rapport d'information sénatorial de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable<sup>1</sup>, l'état du réseau routier et d'une partie du réseau autoroutier national tend à se dégrader depuis plusieurs années, ce qui engendre des conséquences sur le terrain (multiplication des limitations de vitesse temporaires ou des mesures de restriction de la circulation). Selon le classement de la compétitivité du Forum économique mondial, le réseau

---

<sup>1</sup> [« Infrastructures routières et autoroutières : un réseau en danger », rapport d'information n° 458 \(2016-2017\) de M. Hervé Maurey, président, fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, déposé le 8 mars 2017.](#)

routier français a d'ailleurs été, en 2015, rétrogradé de la première à la septième place du classement mondial, avant de remonter à la quatrième place en 2016.

Les **crédits de paiement** destinés à l'entretien des routes **ont faibli au cours du dernier quinquennat**, en dépit d'une remontée en 2016. Alors qu'ils s'élevaient à 760 millions d'euros en 2009, ils s'élèvent en 2015 à 661 millions d'euros. Les moyens alloués actuellement ne permettent un renouvellement des routes que tous les vingt-cinq ans, alors que leur durée de vie, liée au trafic, est comprise entre huit et quinze ans.

**Évolution des crédits de l'action 12 « Entretien routier »  
du programme budgétaire 203 (2011-2016) (en millions d'euros)**

	2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	AE	CP										
<b>Total</b>	<b>506,15</b>	<b>667,02</b>	<b>540,37</b>	<b>564,07</b>	<b>613,67</b>	<b>669,03</b>	<b>607,38</b>	<b>674,31</b>	<b>662,63</b>	<b>866,05</b>	<b>794,19</b>	<b>669,03</b>

Source : rapports annuels de performances annexés au projet de loi de règlement du budget et d'approbation des comptes

Le Syndicat des équipements de la route (SER), a récemment publié, en octobre 2016, un livre blanc qui contient 10 propositions pour la sécurité routière<sup>1</sup>.

(1) La réalisation d'un audit de l'état des routes annuel

Cet audit permettrait d'évaluer notamment le surcoût lié à une absence de maintenance préventive.

La création de l'**Observatoire national de la route**, annoncée en janvier 2016 par le secrétaire d'État aux transports et qui se fixe comme objectif « *d'évaluer l'état global des réseaux routiers français, son évolution constatée au cours de ces dernières années et le cas échéant, le surcoût lié à un éventuel défaut de maintenance préventive* », va dans ce sens.

**Recommandation n° 33 :** Mentionner dans les bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) l'état des routes lors de l'accident.

(2) Le recensement systématiques des obstacles verticaux

Le recensement et la suppression ou la sécurisation systématique des obstacles verticaux (arbres, piles de pont, pylônes...) permettrait d'épargner les 150 morts qu'ils engendrent chaque année.

<sup>1</sup> « Livre blanc « Sécurité routière : 10 propositions pour 2017 », SER, octobre 2016.

**Recommandation n° 34** : Réaliser un audit annuel de l'état des routes et systématiser le recensement des obstacles verticaux, afin de les supprimer, de les modifier ou de les sécuriser.

- (3) La prise en compte dans la fiche BAAC de l'état de la route lors de l'accident

Le **fichier BAAC**, qui regroupe les bulletins d'analyse des accidents corporels permet aujourd'hui d'obtenir un descriptif précis des caractéristiques d'un accident de la circulation. Cependant ces données, qui sont notamment utilisées dans le cadre des « enquêtes ECPA » (enquête comprendre pour agir), réalisées à la suite d'un accident grave, n'intègrent pas l'ensemble des causes de l'accident, notamment l'état de la route et de ses équipements.

En outre, il est intéressant de noter que les fiches BAAC ne sont établies que pour les accidents corporels constatés par les forces de l'ordre, à la suite d'une intervention sur site<sup>1</sup>.

- (4) La formation pour compenser la perte de compétence engendrée par la disparition des directions départementales de l'équipement (DDE)

La **suppression des directions départementales de l'équipement (DDE)**, achevée en 2009, a entraîné une **déperdition** en termes de **connaissances du réseau routier**. Cette perte doit être compensée par l'augmentation du nombre de **formations** aux métiers de la route.

- (5) Le remplacement des panneaux de signalisation obsolètes

L'âge moyen des conducteurs tend à augmenter – il est estimé qu'en 2030, la proportion de conducteurs de plus 60 ans atteindra 29,4 % (20,1 millions) contre 24,8 % aujourd'hui (16 millions). La visibilité et la **lisibilité** des panneaux doit donc être adaptée à cette évolution, dans la mesure où l'acuité visuelle diminue avec l'âge.

---

<sup>1</sup> L'article R. 231-1 du code de la route dispose que tout conducteur ou usager impliqué dans un accident de la circulation doit avertir ou faire avertir les services de police ou de gendarmerie si une ou plusieurs personnes ont été blessées ou tuées dans l'accident.



---

## CONCLUSION

Les **réductions importantes** de la **mortalité routière** sont liées à des **politiques volontaires** (1973-1974 : limitations de vitesse généralisées et port obligatoire de la ceinture de sécurité à l'avant hors agglomération, 1992 : instauration du permis à points, 2003 : déploiement du contrôle de sanction automatisé).

Le « **sursaut** » du **2 octobre 2015** est positif dans la mesure où la politique cherche à s'attaquer aux différentes causes d'accidents sans se limiter à la vitesse. Cependant son efficacité risque d'être diluée par le côté « catalogue » de ses mesures (55 mesures annoncées à l'occasion du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015, qui s'ajoutent aux 26 mesures déjà prises le 26 janvier 2015) et surtout la **difficulté à assurer et contrôler leur respect**.

La **rentabilité** des **radars**, en dépit de coûts d'entretien non négligeables, est **avérée**. Néanmoins, le **produit « miracle »** des **amendes** qu'ils permettent de percevoir **demeure faible au regard du coût de l'accidentalité routière**. De même, **s'ils ont sûrement contribué**, au cours de la dernière décennie, **à rendre les routes françaises plus sûres**, leur **valeur ajoutée** dans ce domaine **tend**, depuis quelques années, à « **plafonner** », voire à décliner. Leur relative inefficacité nécessite de revoir l'implantation des nouveaux équipements, d'**impliquer** encore plus étroitement **l'ensemble des acteurs de la sécurité routière dans la lutte** contre l'insécurité routière, et enfin de redoubler d'efforts pour **s'attaquer aux autres causes d'accident**.

La **carte d'implantation** des nouveaux radars (y compris les leurres et les trajets des radars mobiles) doit être établie en s'efforçant de compenser les disparités existant entre les réseaux routiers et les départements (notamment les outre-mer qui font figure de parent pauvre de cette politique de déploiement massive).

Par ailleurs, l'augmentation conséquente du nombre radars décidée lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015 - 500 radars de plus d'ici 2018, quadruplement des zones couvertes par les équipements de contrôle sanctions automatisé - risque de voir ses effets limités par les **avertisseurs de radars** et les **réseaux sociaux**. Le **projet de décret** notifié en avril dernier à la Commission européenne, qui donne la possibilité de prendre des arrêtés au cas par cas, dans des zones ne pouvant pas dépasser 20 km **dans lesquelles les avertisseurs ne pourront signaler de présence policière**, et pendant un délai ne pouvant pas dépasser 24 heures, devrait avoir un impact réduit.

À cet égard, le développement des **radars mobiles** - à bord de véhicules dont la conduite serait confiée à des prestataires privés - est susceptible d'être **plus efficace, à condition d'être rigoureusement encadrée** (transparence sur les itinéraires empruntés par les véhicules, « masquage »

des infractions constatées par le radar qui ne doivent pas être communiquées au conducteur de la voiture qui le transporte, rémunération des sociétés en fonction du nombre d'heures de conduite et non du nombre d'infractions constatées...). L'imprévisibilité de ces contrôles – qui doivent prioritairement viser le réseau secondaire - le plus accidentogène - ne doit toutefois pas être surestimée : des sites internet recensent déjà les plaques d'immatriculation des véhicules banalisés.

Une **implication renforcée de tous les acteurs de la sécurité routière**, doit être recherchée, qu'il s'agisse du **volet préventif ou répressif** de la politique de sécurité routière.

Un **équilibre** entre sanction et répression doit être trouvé.

L'acceptabilité de la sanction passe notamment par :

- la modulation du montant des amendes en fonction de l'ampleur de l'excès de vitesse constaté ;

- la rationalisation des vitesses limite autorisées sur les sections routières où elles varient fréquemment ;

- la mise en place d'un « *continuum éducatif* » tout au long de la vie – avec notamment des formations post-permis qui ont fait leur preuves en Autriche et la systématisation de stages de prévention routière pour les salariés. Les **stages de récupération des points** de permis, dont la multiplication s'accompagne de **dérives** et dont le contenu gagnerait à être amélioré pour l'adapter à la diversité des profils des stagiaires, doivent faire l'objet d'une évaluation sérieuse ;

- la remise à plat du compte d'affectation spéciale « Radars », au fonctionnement peu lisible, dans la mesure où en 2016, **près de la moitié des amendes de la police de la circulation et du stationnement routiers n'ont pas servi directement à l'objectif de la réduction de la mortalité.**

Sur le plan de la prévention, la lutte contre les autres causes d'accidentalité (alcool, stupéfiants, inattention, somnolence) doit être encore renforcée tandis que les campagnes de prévention, concernant notamment l'alcool au volant, doivent faire l'objet d'une évaluation rigoureuse de leur efficacité.

Ces prochaines années, la sécurité routière va faire face à deux défis majeurs :

- le premier est **démographique** – le vieillissement inéluctable des conducteurs pour lesquels doivent être créées des conditions propices au maintien de leur mobilité, en évitant toute mesure qui pourrait être ressentie comme stigmatisante ;

- le second, qui pourrait rendre le débat sur les radars obsolète, est **technologique** : le développement rapide des voitures autonomes, dont le LAVIA est le précurseur.

---

Comme l'illustrent les essais actuellement réalisés en Normandie par la SANEF et Renault sur l'A13, qui ont pour but de vérifier la fiabilité d'un véhicule autonome lors d'un franchissement d'un péage ou l'approche d'une zone de travaux, **l'arrivée à moyen terme, de la voiture autonome, se concrétise.**

Le développement de ce type de véhicule sans conducteur, porteur d'espoir pour la sécurité routière, nécessite dès à présent de relever **nombreux défis, techniques** - à commencer par l'adaptation des infrastructures routières -, **juridiques** ou **éthiques**, mais également de nouveaux problèmes de **sécurité** (notamment les risques d'inadaptation du véhicule à une modification du marquage routier ou encore de piratage informatique). En outre, leur déploiement progressif risque d'entraîner la **coexistence**, sur les réseaux routiers, de **véhicules de degrés d'autonomie différents.**

Certes le Gouvernement n'est pas resté inactif dans ce domaine. Le plan du 2 octobre 2015 contient en effet plusieurs mesures regroupées sous le titre « Faire entrer la sécurité routière dans l'ère numérique ». Une ordonnance **n° 2016-1057** adoptée par le Gouvernement le 3 août 2016 **relative à l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques** « *introduit la notion d'autorisation de circulation sur la voie publique spécifique à l'expérimentation* » de ces véhicules et aboutira à « *la construction d'un cadre réglementaire solide au travers d'un décret en Conseil d'État* ». Elle s'inscrit dans une démarche visant à ce que « *la France soit reconnue comme une terre d'expérimentation du véhicule autonome (...) afin de préparer les nouvelles mobilités de demain* », précise le texte.

En outre, fin 2016, la banque publique d'investissement Bpifrance a accordé une subvention de 7,4 millions d'euros pour la construction d'un **centre d'essais de véhicules autonomes**, à **Linac-Montlhéry**, en région parisienne.

Cependant ces efforts peuvent être jugés timides, quand on les compare à l'avancée de certains pays - et notamment des États-Unis - dans ce domaine.

**À défaut d'une nouvelle « mesure forte » - qui pourrait résulter d'une des expérimentations en cours - la politique de sécurité routière doit prendre la mesure de ces deux défis et élaborer dès à présent un cadre robuste pour ne pas avoir à les subir.**



POINTS, SUJETS OU QUESTIONS POUR LESQUELS LES INFORMATIONS COLLECTÉES NE PERMETTENT PAS DE CONCLURE

---

## ANNEXE

### POINTS, SUJETS OU QUESTIONS POUR LESQUELS LES INFORMATIONS COLLECTÉES NE PERMETTENT PAS DE CONCLURE

1. *La corrélation entre la répartition des radars par type de réseau routier et le nombre d'accidents survenus sur chacun de ces réseaux*
2. *La corrélation entre le taux d'accident par département et le nombre d'équipements installés dans chacun des départements*
3. *Les raisons pour lesquelles les radars sont sous-représentés sur les routes nationales/départementales/communales*
4. *Les critères précis ayant présidé au choix d'implantation des radars installés à partir de 2003, notamment sur les autoroutes*
5. *La carte du déploiement de l'implantation des nouveaux radars décidée lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015*
6. *Les raisons ayant présidé à la sélection des 19 départements où sont implantés les radars double sens*
7. *La liste des moyens/actions mis en œuvre et leurs coûts respectifs pour lutter contre les différentes causes d'accident*
8. *Les causes d'accidentalité par type de réseau routier*
9. *La typologie des emplacements de radars refusés*
10. *Le pourcentage d'emplacements proposés refusés plusieurs fois de suite*
11. *L'évaluation financière préalable au remplacement des radars (et notamment la prise en compte de l'amortissement des appareils)*
12. *L'apport des expériences des autres membres de l'Union européenne en matière de contrôle automatisé*



---

## EXAMEN EN COMMISSION

**Réunie le mardi 18 juillet 2017, sous la présidence de M. Francis Delattre, vice-président, la commission a entendu une communication de M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial, sur l'implantation des radars automatiques.**

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – Merci, mes chers collègues, d'être présents pour parler de l'implantation des radars.

C'est un rapport que je souhaitais faire depuis quelque temps, et je suis très satisfait d'avoir abouti, d'autant plus que j'ai eu quelques difficultés à obtenir un certain nombre d'informations de la délégation de la sécurité routière.

Je vais vous faire une présentation - la plus synthétique possible - pour laisser place au débat.

En 2016, 3 655 tués sur les routes ont été dénombrés. Il s'agit de la troisième année consécutive de hausse du nombre de tués. Quant au début de l'année 2017, il n'est pas très favorable.

Nous sommes assez loin de pouvoir atteindre l'objectif de moins de 2 000 morts que Manuel Valls avait, en 2012, fixé pour 2020.

Nous avons pourtant les exemples du Royaume-Uni et de la Norvège qui ont des taux de décès par million d'habitant bien inférieurs au nôtre, et qui nous permettraient d'atteindre ces moins de 2 000 morts par an.

Les causes sont surtout la vitesse (31 %), mais aussi l'alcool (21 %) et les stupéfiants (7 %) - soit 28 % lorsqu'on les additionne, c'est-à-dire presque autant que la vitesse (bien sûr, si l'on prend de l'alcool et des stupéfiants, la vitesse risque aussi d'entrer en ligne de compte) - 13 % pour le non-respect des priorités mais aussi l'inattention : 8 %.

**M. Bernard Lalande.** – Et la téléphonie ?

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – La téléphonie est comptabilisée dans l'inattention.

Vous savez que Jacques Chirac avait fait de la sécurité routière une de ses priorités. À partir de 2003, a débuté le déploiement des radars qui ont contribué largement à la réduction de la vitesse moyenne, et des accidents et donc de la mortalité.

En 2017, le produit des amendes perçues grâce aux radars est un produit record. Si les radars s'avèrent un succès sur le plan financier, l'on peut s'interroger sur leur efficacité. Mais également sur leur acceptabilité : il y a quinze ans, deux tiers des Français se prononçaient en faveur de l'instauration d'un contrôle sanction automatisé, aujourd'hui c'est l'inverse : deux tiers qui estiment que les radars servent à remplir les caisses de l'État.

Se pose également, de manière récurrente, la question de savoir si les radars sont bien placés et ne servent pas uniquement de « tirelires » et de « pompes à fric », mais permettent vraiment de réduire la dangerosité d'un certain nombre de routes. Et c'est finalement sur cette question que j'ai souhaité principalement intervenir afin d'examiner comment les radars étaient implantés.

Le déploiement des radars est réalisé sur la base de propositions faites par les préfets des départements, en coordination avec les collectivités territoriales, les directions départementales et des territoires, les forces de police et de gendarmerie, et parfois des usagers.

Chaque emplacement fait l'objet d'un bilan accidentologique établi sur les cinq dernières années, sur une section de 1 000 mètres. Le site fait ensuite l'objet d'une étude de faisabilité technique...je vous passe les détails.

Il n'empêche que les études statistiques ont bien montré que, globalement, les radars faisaient leur effet et avaient un véritable impact, très positif, sur l'accidentologie et sur la mortalité routière.

Il y a eu bien sûr d'autres actions qui ont été menées parallèlement : la sécurité active et passive des véhicules a été améliorée, tandis que certains dispositifs de prévention ont été développés.

Les radars sont un facteur d'amélioration de diminution du nombre de morts sur les routes.

Je vous rappelle que dans les années 2000, il y avait plus de 8 000 morts alors qu'aujourd'hui ce nombre s'élève à 3 655. Même si l'on veut atteindre l'objectif des 2 000 morts, la mortalité routière a diminué sensiblement.

Toutefois l'on peut se demander si l'efficacité des radars n'a pas atteint ses limites et s'il ne serait pas nécessaire de réviser leur politique d'implantation, tout en prévoyant d'autres moyens de lutte contre les autres facteurs de mortalité dont j'ai parlé tout à l'heure, notamment l'alcool et les stupéfiants.

Dans la politique d'implantation des radars, Auto Plus et plusieurs associations ont souvent soulevé le problème de la carte des radars en affirmant qu'il y avait beaucoup d'équipements qui n'étaient pas placés sur des routes dangereuses.

C'est un bon débat qui mérite d'être posé. Ceci étant, la délégation à la sécurité routière (DSR) a apporté, à plusieurs reprises, des réponses qui n'ont pas été contestées de manière convaincante par ses détracteurs.

J'aurais tendance à faire plutôt confiance à la délégation à la sécurité routière, en notant toutefois que l'équipement des réseaux départementaux et communaux est beaucoup moins assuré et devrait être renforcé au détriment des routes nationales et des autoroutes.

---

En effet, lorsqu'on étudie les statistiques des accidents, il apparaît que les routes communales et départementales concentrent 83 % des accidents mortels alors que seule la moitié des équipements sont installés sur ces réseaux.

En revanche on a suréquipé les autoroutes où sont dénombrés 6 % des accidents mortels et 15 % des radars fixes, ainsi que les routes nationales (26 % des équipements fixes, pour 8,4 % des accidents mortels).

Les radars ont été concentrés sur les routes nationales et sur les autoroutes au détriment des routes départementales et communales. Or l'installation d'équipements sur ces réseaux est plus délicate, car ceux-ci sont beaucoup plus longs : sur les routes départementales et communales, l'accidentalité est plus diluée et s'avère plus compliquée à combattre.

En ce qui concerne l'implantation il y a sans doute un rééquilibrage à opérer vers les réseaux départementaux et communaux.

S'agissant de la rentabilité des radars, j'ai eu du mal à obtenir des chiffres suffisamment précis de la part de la délégation à la sécurité routière (DSR) et les différents éléments qu'elle m'a transmis tout au long du contrôle ne me permet pas de faire la lumière complète sur cette question.

Les coûts de maintenance et les frais de déplacement des appareils sont assez significatifs, sachant qu'un radar coûte déjà très cher à l'acquisition.

Mais malgré ces coûts qui m'ont été communiqués, il apparaît qu'il s'agit d'un équipement qui reste très rentable financièrement.

Voici mes principales recommandations.

La sécurité routière, c'est bien sûr « l'affaire de tous » et la dimension interministérielle de la sécurité routière - qui était une des clés de la réussite de la politique de 2002-2003 - devrait être davantage prise en compte.

La question du rattachement de la délégation à la sécurité routière (DSR) au Premier Ministre ainsi que celle du renforcement du lien avec la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), chargée du réseau national doit être posée.

Quant au conseil interministériel de la sécurité routière (CISR), qui s'est tenu une seule fois depuis 2011, il doit être plus fréquemment réuni.

Une coopération renforcée doit être recherchée avec les collectivités territoriales qui doivent être plus étroitement associées, que ce soit en amont, notamment dans le choix d'implantation des équipements, ou en aval, sur la traçabilité de l'emploi des ressources qui sont affectées par le compte d'affectation spéciale qui sont versées aux collectivités - tout comme celles qui sont versées à l'Agence de financement des infrastructures de transport

de France (AFITF) - car il est difficile de savoir réellement à quoi sont utilisées ces ressources.

Celles-ci mériteraient d'être davantage « tracées » afin de pouvoir s'assurer que ces moyens servent réellement à améliorer les infrastructures.

La coopération avec les pays étrangers doit également être confortée.

D'abord en développant les accords de coopération, qui permettent d'obtenir des recettes supplémentaires. Le produit record atteint en 2016 a notamment bénéficié des 16 % de véhicules étrangers qui ont été verbalisés, ce qui est satisfaisant car on est un pays où le transit est important.

Le taux de recouvrement s'avère d'ailleurs intéressant : 71,8 % des amendes imputables à un conducteur étranger ont été payées en 2016.

En outre, les expériences positives dans les pays étrangers doivent être encore davantage prises en compte. À titre d'exemple, on pourrait s'inspirer des passages piétons en diagonale permettant d'éviter les angles morts au Royaume-Uni, des dispositifs anti-contre sens des autoroutes danoises et autrichiennes... En matière de lutte contre l'alcoolémie et les stupéfiants, la Suisse prévoit un stage de sensibilisation complémentaire sur piste pour les conducteurs ayant eu leur permis retiré pour conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants.

À ce propos, il me semble que l'on n'est pas assez sévère à l'égard de ces comportements qui provoquent des accidents.

Au niveau de l'Union européenne, la France doit promouvoir encore plus activement le LAVIA (limiteur de vitesse s'adaptant à la vitesse autorisée) et d'autres équipements de sécurité comme standards *minima* d'équipement des automobiles, et œuvrer à l'harmonisation des règles de sécurité routière, notamment des limites de vitesse.

Avec les concessionnaires d'autoroutes, un travail est à réaliser pour qu'ils soient encore plus impliqués dans le contrôle et la prévention. L'une des pistes à explorer pourrait être d'obtenir des contrôles de vitesse sur la base des heures d'entrée et de sortie des autoroutes.

Cette piste a déjà été étudiée puis abandonnée. Je considère qu'avec les moyens modernes dont on dispose, il devrait être désormais possible de contrôler les conducteurs sur la base de vitesses moyennes, calculées grâce aux tickets de péage.

Même si les conducteurs peuvent s'arrêter en cours de trajet, ceux roulent trop vite le seront obligés afin de ne pas être verbalisés. Ce type de contrôle pourrait être un frein à leur vitesse excessive.

Avec les fabricants d'avertisseurs de radars : il y a en effet un usage détourné des avertisseurs de radars sur lequel un travail est réalisé. Avec les réseaux sociaux, les applications téléphoniques, de nombreux systèmes qui mettent en échec l'imprévisibilité des contrôles. Cette imprévisibilité va

d'ailleurs être renforcée par l'implantation de panneaux à l'entrée des secteurs qui seront contrôlés et non pas 500 mètres avant les appareils de contrôle.

De nombreux panneaux sont en cours de déploiement sur des tronçons alors que l'installation de radars leurre. Le conducteur ne pourra plus savoir s'il s'agit ou non de radars réels, ce qui va renforcer l'imprévisibilité des contrôles.

**M. Daniel Raoul.** – Le coût d'entretien est faible !

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – Le coût d'entretien est nettement plus faible...et la recette est nulle !

Avec les entreprises. Les accidents de la route sont en effet la première cause de mortalité au travail. S'il incombe aux employeurs, depuis le 1<sup>er</sup> janvier dernier, l'obligation de révéler l'identité de leurs salariés ayant commis une infraction routière, leur rôle ne saurait s'y limiter. Leur association à l'effort de prévention routière est cruciale.

Avec les usagers aussi. Je fais une proposition dans ce rapport visant à essayer d'améliorer l'acceptabilité de la sanction, notamment pour les petits excès de vitesse.

Les études ont montré que même les petits excès de vitesse causent de nombreux accidents.

La part des excès de vitesse supérieurs à 20 km/h tend à diminuer, alors que celle des excès inférieurs à 10 km/h, qui sont à l'origine de nombreux accidents, continue d'augmenter.

Je recommande de proportionner le montant des amendes à l'ampleur du dépassement. Ainsi pour les excès de vitesse de moins de 5 km/h, l'amende serait réduite de 5 %, tandis que les excès de vitesse de 10 km/h seraient sanctionnés par une amende correspondant au montant de l'amende minorée augmentée de 10 %, de 20 à 30 km/h, de 20 % ....

De nombreux conducteurs sont en effet excédés par la répression des tout petits dépassements, pour lesquels ils ont l'impression d'être sanctionnés très fortement.

Une autre de mes recommandations porte sur l'architecture budgétaire. Le circuit des amendes de police et de stationnement doit être revu et simplifié. Même si tous les conducteurs ne connaissent pas les arcanes du compte d'affectation spéciale « radars », ils ont du mal à comprendre qu'une part significative des amendes ne sert pas directement à l'amélioration des infrastructures.

Ceci est nuisible à l'acceptabilité de la politique de sécurité routière, surtout quand elle est répressive.

Quant aux autres causes de mortalité, elles doivent faire l'objet d'une lutte plus intensive, notamment concernant l'alcool et les stupéfiants.

Les systèmes éthylotests anti démarrage (EAD) doivent être développés.

Pour les stupéfiants, ce type de dispositif est encore à l'étude, mais leur mise au point doit être encouragée.

Il faut également concentrer ses efforts sur l'inattention au volant, favorisée par l'utilisation des téléphones portables. Des solutions techniques telles que les brouilleurs d'ondes en agglomération, ou encore des actions pédagogiques me semblent préférables à un nouveau durcissement des sanctions.

J'ai fait également plusieurs propositions concernant l'entretien des routes mais également la réduction de l'accidentalité des plus vulnérables - les piétons, les cyclistes, les usagers de deux-roues motorisés, les 15-25 ans, les seniors.

En conclusion, les réductions importantes de la mortalité routière sont liées à des politiques volontaires (limitations de vitesse généralisées et port obligatoire de la ceinture de sécurité à l'avant hors agglomération, instauration du permis à points, et le déploiement du contrôle sanction automatisé).

Le « sursaut » du 2 octobre 2015 - beaucoup de mesures ont été proposées - est positif dans la mesure où le programme ambitieux cherche à s'attaquer aux différentes causes d'accidents sans se limiter à la vitesse. Cependant son efficacité risque d'être diluée par le côté « catalogue » de ses mesures (55 mesures annoncées à l'occasion du CISR du 2 octobre 2015, qui s'ajoutent aux 26 mesures qui avaient déjà été prises le 26 janvier 2015) et surtout le contrôle de l'application effective de certaines d'entre elles.

La carte d'implantation des nouveaux radars (y compris des leurres et des trajets des radars mobiles) doit être établie en s'efforçant de compenser les disparités existant entre les réseaux routiers et les départements (notamment les outre-mer qui sont assez mal équipés). J'ai en effet pu relever que certains départements dont les taux d'équipement sont assez variables, ont des taux d'accidentalité finalement peu éloignés.

Une augmentation importante du nombre radars a été décidée lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015 : 500 radars de plus d'ici 2018, quadruplement des zones couvertes par les équipements de contrôle sanction automatisé. Elle risque de voir ses effets limités par les avertisseurs de radars et les réseaux sociaux. Le projet de décret notifié en avril dernier à la Commission européenne, qui donne la possibilité prendre des arrêtés au cas par cas, dans des zones ne pouvant pas dépasser 20 km dans lesquelles les avertisseurs ne pourront signaler de présence policière, et pendant un délai ne pouvant pas dépasser 24 heures - vous notez la double contrainte -, devrait avoir un impact réduit.

---

À cet égard, le développement des radars mobiles - à bord de véhicules dont la conduite serait confiée à des prestataires privés - est susceptible d'être plus efficace, à condition d'être rigoureusement encadrée (transparence sur les itinéraires empruntés par les véhicules, « masquage » des infractions constatées par le radar qui ne doivent pas être communiquées au conducteur de la voiture qui le transporte, rémunération des sociétés en fonction du nombre d'heures de conduite et non du nombre d'infractions constatées, bien entendu). L'imprévisibilité de ces contrôles - qui doivent prioritairement viser le réseau secondaire, le plus accidentogène - ne doit toutefois pas être surestimée : des sites internet recensent déjà les plaques d'immatriculation des véhicules banalisés.

Une implication renforcée de tous les acteurs de la sécurité routière doit être recherchée, qu'il s'agisse du volet préventif ou répressif.

Comme toujours un équilibre entre prévention et répression doit être trouvé.

Voilà, mes chers collègues, ce que je pouvais vous dire au sujet de ce rapport que je souhaiterais que le Sénat puisse publier dans le courant du mois d'août.

**M. Vincent Capo-Canellas.** - Je voudrais évoquer trois points rapidement. D'abord, je rejoins tout à fait le rapporteur s'agissant de l'élargissement des radars aux réseaux départementaux et communaux. Je peux citer l'exemple de ma ville qui est traversée par une ancienne nationale, où circulent 50 000 véhicules par jour. J'ai reçu une lettre du préfet m'annonçant l'installation d'un radar. Mais depuis, rien n'a été fait car le marché public a été déclaré infructueux et les crédits n'ont pas été renouvelés. Il faudrait s'interroger sur l'emplacement des radars, et les mettre sur les routes où il y a de la vitesse et des dangers. On voit donc que ces critères ne sont pas pris en compte pour les réseaux départementaux et communaux.

Ensuite, je souhaitais savoir si on avait évalué et si on pouvait généraliser le recours aux « caissons gris » qui semblent être des radars mobiles ne restant que quelques heures à des points fixes. Nous ne sommes pas habitués à ce type de radar.

Enfin, je voulais évoquer le recours à des sociétés privées pour relever les infractions. Que peut-on en penser ? Est-ce que cela peut être mis en place ?

**M. Daniel Raoul.** - J'avais également trois remarques. Je suis frappé de l'alternance des vitesses sur les périphériques sans aucune justification, sauf à considérer que les radars sont des « machines à cash ». On alterne entre 90 km/heure, 70 km/heure, etc., le but est de piéger les gens. Cette alternance de vitesses n'a aucune raison d'être en termes de danger. Il y a donc un problème d'acceptabilité de ces radars.

Par ailleurs, vous parlez d'augmentation des panneaux. Mais plus il y a d'information et moins l'information passe. Sur les grandes voies, on est complètement saturé d'informations.

Vous évoquez également les brouilleurs d'ondes. Il faut faire attention, car ces systèmes ont autant d'effets négatifs que positifs. Ils pourraient brouiller, par exemple, des systèmes d'alerte, comme le SAIP – qui est, par ailleurs, un scandale comme le LOUVOIS. Dans certains pays comme au Japon, on est capable de géolocaliser des zones où donner l'alerte.

Enfin, je ne comprends pas qu'on n'ait pas encore imposé, comme dans les pays nordiques, des systèmes d'éthylotests permettant de bloquer le véhicule du conducteur dont l'alcoolémie est supérieure à la limite autorisée. Cela ne coûte pratiquement rien pour le constructeur. Je ne comprends pas que cela n'ait pas été fait, alors que cette mesure pourrait être beaucoup plus efficace que les contrôles aléatoires sur la route.

**M. Philippe Dallier.** – Je constate, après avoir écouté Vincent Capo-Canellas, qu'il en est de même de l'ancienne nationale 2 que de l'ancienne nationale 3. J'avais également reçu un courrier m'annonçant l'installation d'un radar et rien n'est venu. Ceci étant dit, concernant les radars fixes, on va finir par arriver au bout du bout ; on devrait pouvoir nous indiquer précisément le niveau de recettes. Mais ma question porte sur l'installation des radars au niveau des franchissements de feux rouges situés dans les carrefours dangereux. Je reprends l'exemple de l'ancienne nationale 3 : il y a des personnes qui vont très vite mais en journée les conducteurs qui « passent à l'orange » bien sûr constituent le plus gros danger. A-t-on des statistiques sur la pose de ces radars ? Ces radars se développent-ils ? En matière de prévention des risques d'accident, cela paraît très efficace mais il ne me semble pas en voir beaucoup. Cela devrait être une priorité au lieu de renforcer le contrôle de vitesse...

**M. Thierry Carcenac.** – Pour ma part, je suis dans un département où il y a beaucoup de radars. J'aurais aimé avoir la répartition entre radars fixes et mobiles. On a beaucoup de radars mobiles, avec des panneaux les indiquant, aux abords des routes et des chantiers. Sur les tronçons, quelle est la nature des radars ?

S'agissant de l'affectation des produits des radars, le comité des finances locales répartit le montant des produits pour les communes de moins de 10 000 habitants. Pour les communes de plus de 10 000 habitants, le montant est réparti en fonction du nombre de radars et de contraventions émises sur le territoire. Il y a aussi des départements, qui, en fonction du kilométrage de la voirie départementale, perçoivent une taxe fixe pour l'entretien de la voirie. Mais chaque année, le Gouvernement perçoit quelques millions pour le logement ou d'autres secteurs, ou pour financer l'agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF). Enfin, je rejoins Daniel Raoul quand il parle des vitesses alternatives ; à des

---

moments vous ne savez plus à quelle vitesse il faut rouler. L'inscription de la vitesse à respecter sur le tableau de bord devrait être quasiment obligatoire. Enfin, s'agissant des éthylotests, cela existe pour les autocars ; il n'y a pas de raison pour que cela n'existe pas sur les véhicules privés.

**M. Francis Delattre, vice-président.** – Il faut noter que les ennemis du rendement financier sont les applications indiquant la position des radars.

**M. Philippe Dallier.** – Mais l'objectif est-il le rendement financier ou la baisse de la mortalité ?

**M. Francis Delattre, vice-président.** – Le procureur de la République m'envoyait une carte avec les points noirs correspondant aux lieux accidentogènes. Mais depuis plusieurs années, je ne reçois plus rien. Monsieur le rapporteur, pourriez-vous faire le point sur ce sujet ?

**M. Michel Canevet.** – Je voudrais féliciter le rapporteur pour la très grande qualité de son rapport. C'est un sujet qui intéresse beaucoup de monde. J'ai entendu un certain nombre de propositions. S'agissant de l'idée de rattacher au Premier ministre les instances interministérielles ou le délégué interministériel à la sécurité routière, je suis plutôt réservé.

Il faudra y réfléchir mais, comme mes collègues, je souscris totalement à l'idée qu'il faille avoir une appréciation très mesurée des petits excès de vitesse. En effet, parfois, on ne comprend pas les limitations de vitesse : on a, par exemple, des longues routes où la vitesse est fixée à 90 km/heure où l'on pourrait rouler à 110 km/heure.

Il faudrait, par ailleurs, qu'il y ait une étude sur les ressources issues des amendes de police ; il faut que ces recettes aillent aux actions de prévention de sécurité routière. Je sais que la grande majorité de ces recettes y est consacrée mais est-ce que le rapporteur pourrait nous confirmer que la quasi-totalité des crédits perçus au titre des amendes de police est affectée à ces politiques de prévention ? S'agissant de la baisse du nombre de radars mis en service, pourrait-on - dès lors que les élus locaux en décident pour des raisons de sécurité - installer des radars mais que la gestion reste aux mains de l'ANTAI et que les ressources issues de ce dispositif reviennent à la collectivité ? Est-ce une proposition qui pourrait être étudiée ?

**M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial.** – Je vais vous apporter quelques éléments de réponse. Il y a quelques années, j'avais interrogé la délégation à la sécurité et à la circulation routières pour installer un radar le long d'une nationale, dans ma commune, pour limiter le bruit. J'avais proposé de financer ce radar en laissant le produit à l'agence nationale de traitements automatisés des infractions (ANTAI). On m'a opposé une fin de non-recevoir.

Je ne suis pas étonné par les remarques faites par mes collègues sur les promesses non tenues s'agissant de l'installation des radars. Je voulais faire un point avec la délégation de la sécurité routière sur les radars non encore installés et les projets en cours. Je note le cas de la Seine-Saint-Denis.

Les radars mobiles existent et se développent. Des panneaux indiquant que sur un itinéraire, le conducteur a la possibilité d'être contrôlé par un radar sont en cours d'installation. Concernant la répartition entre radars fixes et mobiles, on compte 2 018 radars fixes et 787 radars mobiles. Par ailleurs, les radars double sens se développent.

On développe notamment les radars aux abords des chantiers et les radars-tronçons qui sont utiles. S'agissant de sociétés privées, on ne peut pas confier aux policiers ou gendarmes la tâche d'être toute une journée dans des voitures mobiles pour mesurer la vitesse des véhicules. L'idée est d'avoir des voitures banalisées. Une expérimentation va débuter en septembre 2017 en Normandie, qui ne nécessitera, d'ailleurs, plus qu'un conducteur. On verra les résultats de cette expérimentation.

Je partage les observations de Daniel Raoul s'agissant des limitations de vitesse. Je retiens ainsi la proposition de Thierry Carcenac concernant l'indication des limitations de vitesse sur les tableaux de bord.

S'agissant de la mise en place de nouveaux panneaux, il faut effectivement faire attention à ne pas saturer d'informations le conducteur. Néanmoins, je trouve que l'installation de quelques panneaux supplémentaires à des endroits précis pourrait être utile pour les conducteurs.

Je suis également d'accord avec Daniel Raoul s'agissant des brouilleurs d'ondes, je ne suis pas sûr que ce soit la solution optimale. Je proposerai également dans mon rapport la généralisation des systèmes éthylotests anti-démarrage (EAD).

Quant aux radars « feux rouges », ils se sont développés, mais il n'y en a peut-être pas assez. On en dénombre 712, fin 2015, mais leur nombre croît.

En outre, concernant les produits des amendes reversés aux collectivités, je tenais à souligner que le versement aux collectivités territoriales réalisé en 2016 est inférieur au montant prévu en loi de finances initiale. 672 millions d'euros étaient inscrits au compte d'affectation spéciale ; or le montant attribué aux collectivités est inférieur de 35 millions à ce montant. La direction générale des collectivités locales a décidé que les sommes restantes seraient attribuées l'année suivante aux collectivités. D'ailleurs, je profite de l'examen de mon rapport de contrôle pour dire qu'un examen plus long de la loi de règlement permettrait une analyse plus approfondie de la mission et la possibilité de dépôts d'amendements. S'agissant de l'ANTAI, j'avais proposé un amendement pour diminuer le montant du fonds de roulement, même si celui-ci n'avait pas été repris,

ensuite, par l'Assemblée nationale. En 2016, ce fonds s'élève à 38 millions alors que le montant « normal » du fonds de roulement est de 14 millions d'euros. Il n'y a pas de raison que le fonds continue à augmenter.

Enfin, je retiens vos remarques quant à la nécessité d'une plus grande lisibilité des limitations de vitesse en fonction des tronçons.

**La commission a donné acte de sa communication à M. Vincent Delahaye, rapporteur spécial, et en a autorisé la publication sous la forme d'un rapport d'information.**



---

## LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

**M<sup>e</sup> Éric de CAUMONT**, avocat au Barreau de Paris.

### Cour des comptes

- **Mme Claire LIGNIÈRES-COUNATHE**, rapporteur ;
- **M. Gérard GANSER**, conseiller maître.

### Délégation à la sécurité routière (DSR)

- **M. Emmanuel BARBE**, magistrat, délégué interministériel à la sécurité routière ;
- **M. Alexandre ROCHATTE**, chef du service, adjoint au délégué ;
- **M. Paul-Emmanuel CAILLARD**, chef du département « contrôle automatisé » ;
- **M. Rémi AZAÏS**, adjoint au sous-directeur des actions transversales et des ressources.

### Magazine Auto Plus

- **M. Pierre TAYLOR**, rédacteur en chef ;
- **M. Pascal PENNEC**, journaliste.