

16ème législature

Question N° : 3437	De M. Olivier Falorni (Démocrate (MoDem et Indépendants) - Charente-Maritime)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur et outre-mer		Ministère attributaire > Intérieur et outre-mer
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse > Impact des radars sur le taux de mortalité routière	Analyse > Impact des radars sur le taux de mortalité routière.
Question publiée au JO le : 22/11/2022 Réponse publiée au JO le : 21/03/2023 page : 2703		

Texte de la question

M. Olivier Falorni attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur et des outre-mer sur le réel impact des radars sur le taux de mortalité routière. Au lancement des radars, une significative baisse du nombre de personnes tuées sur la route en raison d'excès de vitesse a été enregistrée. En effet en 2003, lorsque les premiers radars fixes ont été installés, 5 737 personnes avaient perdu la vie sur la route. Dix ans plus tard, on en comptait 3 268. Cependant, depuis 2013, ces chiffres stagnent. L'efficacité des radars s'est considérablement essoufflée, semblant devenir bien plus un moyen de recette fiscale qu'un réel outil de lutte contre la mortalité routière. On compte 3 219 morts sur la route en 2021. L'alcool, avec le cannabis, tue dorénavant plus que la vitesse. En effet, on constate que 29 % des accidents mortels sont liés à l'alcool et 22 % dus à la consommation de drogues. Il est fondamental de lutter contre ces fléaux. Il lui demande donc les intentions du Gouvernement et s'il envisage la remise d'un rapport sur l'efficacité des radars, notamment sur la mortalité routière.

Texte de la réponse

Entre 2019 et 2021, les quatre premiers facteurs des présumés responsables d'un accident mortel relevés par les forces de l'ordre sont respectivement la vitesse (concerne 30 % des présumés responsables), l'alcool (23 %), l'inattention (13 %) et les stupéfiants (12 %). La vitesse est donc le facteur d'accident principal chez les auteurs présumés d'accident mortels. Un accident de la route est très souvent multifactoriel, c'est-à-dire que l'influence combinée de différents facteurs (comportementaux, liés aux véhicule ou à l'infrastructure) mène à l'accident. Ainsi, lutter contre les vitesses excessives sur la route n'empêche pas de lutter contre la conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiant. En 2022, 8 millions de dépistages d'alcoolémie ont été effectués par les forces de l'ordre, qui ont relevé près de 180 000 infractions pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique. Sur la même année, près de 800 000 dépistages stupéfiants ont été réalisés révélant près de 130 000 infractions pour conduite après usage de stupéfiants. Plusieurs évaluations ont été menées pour quantifier l'impact des radars sur l'accidentalité. Notamment, une évaluation réalisée en 2013 a conclu que 75 % de la baisse de la mortalité entre 2003 et 2010 serait due au contrôle des vitesses par radar. Également, une évaluation globale de la politique de sécurité routière, confiée à l'IGA (avec le CGEDD, l'IGPN et l'IGGN) par lettre de mission du 2 janvier 2014 du ministre de l'Intérieur et des Outre-mer a permis de conclure, entre autres résultats, que « le contrôle sanction automatisé des vitesses a une efficacité avérée ». Ces résultats sont par ailleurs confirmés par les recherches conduites en juin 2021 par la Cour des comptes dans son rapport sur l'évaluation de la politique de sécurité routière.