



RADARS

L'ÉQUATION À 1 MILLIARD



**L'ÉQUATION À 1 MILLIARD
+ DE RADARS, + DE MORTS ?**

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU POINT MORT !

Par « 40 millions d'automobilistes »

SOMMAIRE



- ★ **PARTIE I**
INTRODUCTION
- ★ **PARTIE II :**
HISTORIQUE ET
CONTEXTE DES
RADARS
- ★ **PARTIE III**
LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE EN 2025

- ★ **PARTIE IV**
MÉTHODOLOGIE
DU REPORTAGE

- ★ **PARTIE V**
REPORTAGE : RADAR,
L'ÉQUATION À 1
MILLIARD

- ★ **PARTIE VI**
RADAR : LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE AU POINT...
MORT



COMMUNIQUÉ

Le 16/01/2026

RADAR, L'ÉQUATION À 1 MILLIARD : « 40 MILLIONS D'AUTOMOBILISTES » DÉNONCE UNE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU POINT MORT

Alors que la France n'a jamais compté autant de radars sur ses routes, la mortalité routière ne baisse plus. Pire : elle repart à la hausse à l'été 2025. Face à ce paradoxe inquiétant, l'association « 40 millions d'automobilistes » publie un reportage inédit « Radars : la sécurité routière au point... mort », qui interroge l'efficacité réelle d'une politique de sécurité routière fondée quasi exclusivement sur la répression automatisée.

Depuis plus de vingt ans, l'État a fait le choix d'un modèle centré sur la sanction de la vitesse, générant aujourd'hui plus d'un milliard d'euros de recettes annuelles, tandis que les véritables causes d'accidents mortels – alcool, stupéfiants, fatigue, distraction – restent insuffisamment combattues.

Pour découvrir le reportage « Radars : l'équation à 1 milliard », [cliquez sur ce lien](#) ou rendez-vous [sur la page YouTube de « 40 millions d'automobilistes »](#).

Une enquête pour lever le voile sur un système à bout de souffl

À travers ce reportage, « 40 millions d'automobilistes » a souhaité analyser, chiffres à l'appui, l'évolution du parc de radars et son impact réel sur la sécurité routière. De l'installation du premier radar automatique en 2003 à l'explosion du parc – près de 4 700 dispositifs en service en 2025 – l'association retrace la transformation progressive d'un outil de prévention en un système de contrôle-sanction automatisé, institutionnalisé et durable.

L'enquête met en lumière une réalité souvent occultée :

- la baisse de la mortalité routière observée dans les années 2000 a débuté avant le déploiement massif des radars ;
- depuis plus de dix ans, malgré la multiplication des dispositifs, la courbe des décès stagne autour de 3 200 morts par an ;
- à l'été 2025, la mortalité repart à la hausse, avec 338 morts en juillet et 341 en août, malgré une répression toujours plus dense.

« Depuis plus de vingt ans, on fait croire aux Français que les radars sauvent des vies. Or les chiffres montrent aujourd'hui une réalité beaucoup plus dérangeante : la mortalité ne baisse plus, malgré un parc radar toujours plus dense. Le système est devenu un modèle économique avant d'être un modèle de sécurité », déclare Pierre Chasseray, Délégué Général de « 40 millions d'automobilistes ».

Toujours plus de radars, toujours plus d'argent... mais pas moins de morts

Le reportage révèle un constat sans appel : l'augmentation continue du nombre de radars ne se traduit pas par une amélioration durable de la sécurité routière. Si la rentabilité du système est incontestable – près de 800 millions d'euros d'amendes forfaitaires, auxquels s'ajoutent environ 300 millions d'euros de majorations – son efficacité sur les causes majeures de mortalité est, elle, largement contestable.

L'association souligne que la politique actuelle reste focalisée sur l'infraction la plus simple à automatiser : le petit excès de vitesse, alors que :

- l'alcool et les stupéfiants sont impliqués dans une part majeure des accidents mortels ;
- la fatigue et la distraction progressent fortement ;
- les jeunes conducteurs demeurent particulièrement exposés, sans outils de prévention suffisants.

« Les automobilistes ne contestent pas la nécessité de sanctionner les comportements dangereux. Ils contestent un système déséquilibré, opaque, et déconnecté des vrais facteurs d'accidents. Continuer dans le tout-radar, c'est refuser de voir l'échec d'une politique arrivée au point mort », ajoute Philippe Nozière, Président de l'association.

Repenser la sécurité routière pour sauver réellement des vies

À l'issue de cette enquête, « 40 millions d'automobilistes » appelle solennellement les pouvoirs publics à réviser en profondeur la stratégie actuelle de sécurité routière, aujourd'hui trop largement fondée sur une logique de sanction automatisée.

L'association demande notamment de :

- sortir d'une approche exclusivement répressive centrée sur la vitesse, qui montre désormais ses limites, au profit d'une politique globale s'attaquant aux comportements réellement accidentogènes ;
- réorienter une partie significative des recettes issues des radars vers des actions concrètes de prévention, de dépistage et d'éducation routière, afin de créer un lien tangible entre l'argent collecté et la protection effective des usagers ;
- renforcer la lutte contre l'alcool, les stupéfiants, la fatigue et la distraction au volant, en développant des dispositifs de contrôle adaptés, mais aussi des outils d'auto-évaluation et de responsabilisation des conducteurs ;
- redonner du sens, de la cohérence et de la transparence à la politique de sécurité routière, en expliquant clairement l'utilisation des fonds, en évaluant objectivement l'efficacité des mesures mises en place et en restaurant la confiance entre les institutions et les automobilistes.

Pour découvrir le reportage « Radars : l'équation à 1 milliard », [cliquez sur ce lien](#) ou rendez-vous [sur la page YouTube de « 40 millions d'automobilistes »](#).

Partie I

INTRODUCTION

Depuis plus de dix ans, le système de Sécurité routière en France a choisi la rentabilité facile des radars plutôt que la lutte contre les véritables causes de mortalité sur nos routes. Chaque année, plus d'un **milliard d'euros** est collecté grâce aux amendes automatiques, pendant que les addictions au volant – alcool, stupéfiants, distracteurs – continuent de tuer, impunément.



Face à ce constat, l'association "40 millions d'automobilistes" a mené l'enquête. Le reportage Radars : l'équation à un milliard qui en résulte, d'une durée de 37 minutes, vous plonge au cœur de cette réalité paradoxale : on vous dit que le danger est derrière le volant, mais nous allons vous démontrer qu'il est surtout derrière le discours officiel. La Sécurité routière a trouvé son modèle économique : un trésor de plus d'un milliard d'euros par an, issu de la chasse aux PV. Et le prix de ce business est terrifiant : malgré ces ressources colossales, la mortalité sur les routes ne baisse plus, elle stagne... et parfois même remonte.

LE PV EST-IL DEVENU UN IMPÔT DE SUBSTITUTION QUI NOUS COÛTE LA VIE?

L'État préfère flasher un automobiliste pour 2 ou 3 kilomètres/heure de trop, plutôt que de financer la lutte contre les addictions, qui représentent **la moitié des accidents mortels**. C'est l'équation de l'échec : **Toujours plus de radars + toujours plus d'argent des radars = Toujours plus de morts sur les routes ?**

Notre enquête explore ce paradoxe, met en lumière les chiffres et les vérités que l'on ne vous dit pas, et révèle les enjeux réels de la sécurité routière en 2025. À travers interviews, immersions sur le terrain et analyses inédites, ce reportage vous propose un regard sans concession sur le système des radars et ses conséquences.

« C'est notre enquête. Et elle ne laisse personne indifférent. »

HISTORIQUE ET CONTEXTE DES RADARS

1. L'apparition des radars et leur objectif

Le tout premier radar automatique a été inauguré le **27 octobre 2003**, au bord de la Nationale 20 à Bois-La-Ville, dans l'Essonne. À l'époque, l'objectif officiel était clair : réduire la mortalité et les accidents liés à la vitesse excessive, identifiée comme l'un des principaux facteurs d'accidentalité sur les routes françaises.



Credit photo : Actu.fr

Très vite, le dispositif s'est institutionnalisé. Ce qui devait être un outil ponctuel de prévention est devenu **un système pérenne de contrôle et de sanction automatisée**. Plusieurs mesures ont marqué cette transformation : la légalisation par arrêté, la multiplication rapide des cabines radars, et le déploiement massif de ces dispositifs sur l'ensemble du réseau routier.

En quelques mois seulement, le système de **contrôle-sanction automatisé** — détection, photo, identification et envoi de PV — s'est mis en place, jetant les bases d'un parc radar durable. Progressivement, derrière l'objectif affiché de sécurité, s'est imposée une logique de quantification et de rentabilité, où le nombre d'infractions et les recettes des PV ont commencé à guider certains choix d'installation et de maintien du parc, parfois sans corrélation directe avec les zones les plus accidentogènes.

2. Évolution du parc de radars en France

Depuis l'installation du premier radar en 2003, le parc français s'est considérablement développé et diversifié. Fin 2024, la France compte environ **4700 radars automatiques**, répartis entre radars fixes, radars mobiles, radars tourelles, radars feux rouges et voitures-radars. Ce chiffre traduit une augmentation constante et la volonté de couvrir à la fois les grands axes et les zones urbaines sensibles.

Le parc a également évolué technologiquement. Les radars fixes classiques ont progressivement été remplacés ou complétés par des radars "nouvelle génération" : capables de détecter plusieurs infractions simultanément, de distinguer les types de véhicules et de fonctionner dans différentes conditions météorologiques. Les voitures-radars, souvent banalisées, permettent de contrôler des routes secondaires et d'augmenter la présence sans signalisation visible.

1. Les chiffres 2024–2025 : un état des lieux contrasté

Selon les données publiées par l'ONISR, l'année 2024 a compté 3 193 décès sur les routes de la métropole. Ce niveau, relativement stable depuis plusieurs années, marque la fin des progrès spectaculaires observés dans les années 2000 et 2010.

Après des années de chiffres relativement stables, l'été 2025 marque un tournant inquiétant : 338 morts en juillet, 341 en août ; un retour brutal à la hausse de la mortalité routière. Ces montants dramatiques exposent à nouveau la fragilité de nos acquis en matière de sécurité routière.

De plus, les blessés graves représentent chaque année plusieurs dizaines de milliers de personnes, dont une part importante conserve des séquelles lourdes.

2. Une décennie de stagnation : les limites du modèle actuel

Depuis environ dix ans, la mortalité routière reste autour du même seuil, malgré :

- l'amélioration des véhicules,
- l'essor des aides à la conduite,
- les campagnes de prévention,
- et le développement des contrôles automatisés.

Cette stagnation interroge : comment expliquer que, malgré des dispositifs de contrôle toujours plus perfectionnés et un parc automobile plus sûr, la courbe ne s'infléchisse plus ?

3. Les facteurs majeurs d'accidents en 2025

L'insécurité routière n'a pas une cause unique. Les bilans récents montrent que plusieurs facteurs se combinent :

- Alcool et stupéfiants
- Vitesse inadaptée
- Distraction (smartphone, écrans, objets connectés)
- Fatigue et somnolence
- Infrastructures dégradées dans certaines zones

Cette multiplicité confirme que la lutte contre la mortalité routière doit agir simultanément sur plusieurs fronts : comportement, contrôle, prévention, infrastructure, technologie.

MÉTHODOLOGIE DU REPORTAGE

Pour ce reportage, «40 millions d'automobilistes» a souhaité **mettre en lumière la réalité derrière les radars** et leur impact sur la sécurité routière. Notre objectif était clair : montrer que la politique actuelle, centrée sur la **répression automatisée**, produit d'importantes recettes mais n'agit pas suffisamment sur les causes principales de mortalité routière. L'alcool, les stupéfiants, la fatigue et la distraction restent des facteurs majeurs peu traités, alors que les mesures de prévention sont insuffisantes.

Le reportage réalisé par l'association décrypte tous les aspects du système.



Pierre CHASSERAY

Délégué Général
«40 millions d'automobilistes»

Animateur du reportage



Aurélie TRÉGOUËT

Secrétaire Générale
«40 millions d'automobilistes»

Chiffres et Statistiques



Jade THIÉFAINE

«40 millions d'automobilistes»

Co-animatrice du reportage



Enzo GILET

«40 millions d'automobilistes»

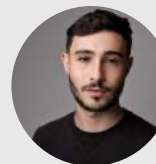
Les différents dispositifs



Victorine DUVAL

«40 millions d'automobilistes»

L'avis des Français



Lenny MAGLOFF

«40 millions d'automobilistes»

La place du radar dans les médias



Me Jean-Baptiste IOSCA

Avocat en droit routier

Analyse juridique

REPORTAGE : RADAR, L'ÉQUATION À 1 MILLIARD

1. Le choc des chiffres : le milliard et le vrai fléau

Depuis la mise en place du premier radar automatique en **2003**, la France a vu **le nombre de radars exploser** : de 0 en 2002 à **4 700 radars en 2025**, toutes catégories confondues (fixes, mobiles, embarqués, tourelles...).

Des recettes exponentielles

Depuis leur instauration, les radars ont vu leurs recettes exploser : dès 2017, **le produit des contraventions a franchi le cap du milliard d'euros**.

Nota bene : les **amendes forfaitaires** radars représentent environ **800 millions d'euros**. La barre symbolique du milliard d'euros est franchie lorsque l'on y ajoute l'argent collecté au titre des **contraventions majorées (environ 300 millions d'euros)**.

Ces fonds alimentent directement le budget général de l'État, notamment pour le **désendettement** et le financement des services publics. La rentabilité du système est incontestable... mais pas son efficacité en matière de sécurité routière.

La mortalité, un plafond de verre

En 2002, il n'existait aucun radar automatique en France. Le premier radar n'a été installé que le **27 octobre 2003**. Pourtant, la baisse de la mortalité routière est observée **dès 2002** et se poursuit **jusqu'en 2013**. Ce constat montre que la diminution des décès sur cette période **ne peut pas être attribuée exclusivement aux radars**, dont le déploiement n'a commencé qu'à partir de fin 2003..

Cependant, depuis 2013, malgré l'augmentation du parc et des mesures complémentaires (près de 200 mesures depuis cette date : passage aux 80 km/h, privatisation de certaines voitures radars...), la courbe reste stable :

- On est au point mort, avec $\approx 3\,260$ décès attendus fin 2025, soit plus du double de ce que la tendance précédente (2002–2012) aurait permis ($\sim 1\,550$ tués).
- Même avec l'augmentation du nombre de radars, aucune amélioration notable n'est constatée.

**1 MILLIARD D'EUROS
COLLECTÉS EN 2025...
POUR PRÈS DE 3 300
MORTS SUR LES
ROUTES.**

Une politique dépassée ?

Le constat est clair : + de radars ne signifie pas moins de morts. **Depuis plus de vingt ans, ce sont des centaines de mesures réglementaires, législatives et techniques** qui ont été empilées, avec un investissement massif et une multiplication des dispositifs de contrôle : généralisation des radars automatiques, abaissement de la vitesse maximale à 80 km/h sur le réseau secondaire, sanctions accrues pour l'usage du téléphone au volant, etc. Pourtant, le système semble avoir atteint un **plafond de verre : la mortalité routière stagne depuis plus de 12 ans**, malgré cette inflation de mesures.

Les mesures prises après 2013 n'ont pas suffi à casser cette stagnation, ce qui interroge sur **la pertinence des priorités actuelles de l'État** et sur le vrai fléau à cibler : plutôt que de se concentrer uniquement sur la vitesse, il faudrait agir **sur les causes principales de mortalité** (alcool, stupéfiants, distractions, fatigue).

Les jeunes conducteurs, un public particulièrement exposé

Les accidents de la route sont la **première cause de mortalité chez les moins de 30 ans**.

Parmi eux :

- **23 %** présentent un taux d'alcoolémie positif lors des accidents graves
- **16 %** consomment des produits stupéfiants

Lors de l'entretien avec Mathieu, représentant la voix des jeunes conducteurs, il est apparu que **la majorité ne prend pas pleinement conscience du danger**.

- La prévention sur l'alcool et les stupéfiants au volant reste insuffisante
- Les jeunes ne savent pas toujours quand ils peuvent conduire en toute sécurité après avoir consommé
- Les solutions et outils d'autocontrôle (éthylotests, éducation pratique) sont trop peu connus ou utilisés

**LES JEUNES CONDUCTEURS
CONNAISSENT LES RÈGLES...
MAIS PAS LES RISQUES RÉELS
DERRIÈRE LE VOLANT.**

2. L'absurdité du catalogue de la répression

Depuis l'essor des radars, l'État a développé un véritable catalogue technologique pour contrôler les vitesses sur les routes françaises. Ces dispositifs, bien que présentés comme des outils de sécurité, sont aujourd'hui essentiellement dédiés à la collecte de contraventions.

Les différentes catégories de radars

Le parc radar français s'est diversifié au fil des années et présente aujourd'hui un catalogue bien fourni :

- **Radar fixe classique** : le plus répandu, il flashe sur les zones souvent peu accidentogènes.

- **Radar chantier** : conçu pour protéger les travailleurs, mais souvent placé de manière décalée par rapport aux chantiers réels, ce qui augmente les surprises pour les conducteurs.



Radar chantier

- **Radar de feu rouge** : contrôle le **franchissement de la ligne blanche** aux intersections, avec un impact limité sur la prévention des accidents liés à la vitesse.
- **Radar tronçon** : mesure la vitesse moyenne sur plusieurs kilomètres. Peu rentable, leur nombre diminue.
- **Tourelle et discriminant** : nouvelle génération visant à flasher tous les véhicules et à cibler certains profils comme les poids lourds ou les motards.

Un système pensé pour la rentabilité

Comme le souligne le reportage, ces radars ne visent pas les facteurs majeurs de mortalité routière : **alcool, stupéfiants, fatigue, distraction**. L'objectif implicite est de maximiser les recettes, plutôt que de réduire les risques réels sur la route.

Un constat simple

Malgré la diversité des technologies mises en place :

- L'ensemble du système reste centré sur la vitesse, facile à automatiser et à rentabiliser.
- Les dispositifs modernes permettent de multiplier les flashes et les PV, mais n'améliorent pas directement la sécurité sur les causes principales d'accidents graves.

3. Le droit, l'argent facile et le cynisme

Lorsque les premiers radars ont été installés en 2003, l'État expliquait aux Français que ces dispositifs ne concerneraient « que les chauffards ». Le message était simple : le bon conducteur n'a rien à craindre.

Vingt ans plus tard, la réalité est tout autre : **la quasi-totalité des automobilistes a déjà été flashée au moins une fois**, preuve que le dispositif touche désormais tout le monde, au quotidien.

Du radar de sécurité... au radar de rentabilité

L'un des tournants majeurs a été, pour certains radars, l'inversion du sens de prise de vue : les radars qui photographiaient autrefois les conducteurs de face capturent désormais l'arrière des véhicules.

Ce changement apparemment technique a eu un impact juridique majeur :

- **impossible d'identifier le conducteur**,
- l'amende devient civile, appliquée directement au titulaire de la carte grise,
- contestation presque impossible,
- et dans tous les cas : **l'argent est dû**.

Ce glissement transforme les radars en machines à cash plutôt qu'en outils de sécurité.

Le petit excès de vitesse : fin du point retiré

Il aura fallu vingt ans pour que les « petits excès » de vitesse (inférieurs à 5km/h) ne retirent plus aucun points. Mais le système demeure profondément déséquilibré :

- l'amende, elle, reste due,
- contester expose l'automobiliste à un passage au tribunal de police, où l'amende peut être doublée,
- la logique est claire : **payer coûte moins cher que se défendre**.

C'est une répression qui décourage la quête de justice.

La dénonciation obligatoire : un système qui frappe jusqu'aux entreprises

Depuis l'obligation faite aux employeurs de dénoncer leurs salariés flashés avec un véhicule professionnel, la mécanique financière s'est encore renforcée :

- non-dénonciation : **750 à 1 875 €** d'amende pour l'entreprise,
- multiplication des contraventions,
- certaines PME ont dû faire face à des montants tels que leur survie a été mise en péril.

Encore une fois, le message est clair : **la logique punitive prime sur la sécurité**.

Une conclusion qui s'impose

Toutes ces évolutions pointent dans une même direction :

la répression automatisée ne s'est pas adaptée aux enjeux de sécurité routière, mais elle a parfaitement accompagné la hausse des recettes.

L'essentiel du système vise l'infraction la plus rentable et la plus simple à automatiser : **le PETIT kilomètre-heure.**

Pendant ce temps, les causes majeures de mortalité — alcool, stupéfiants, distraction, fatigue — restent peu contrôlées, faute de moyens, de volonté politique et d'investissements.

**QUAND ON NE
MESURE QUE LA
VITESSE, ON NE
TRAITE PAS LE
DANGER.**

4. Les gardiens du temple : médias et politiques

Depuis plus de vingt ans, le message officiel sur les radars est simple et répétitif : « les radars sauvent des vies ». Cette formule, devenue un réflexe, est systématiquement relayée par les médias, souvent sans nuance ni contextualisation.

Cette narration dominante a profondément façonné l'opinion publique, tout en creusant un écart notable entre le discours politique et le ressenti des automobilistes.

Pourtant, elle simplifie considérablement la réalité. On attribue fréquemment la baisse de la mortalité observée depuis 2002 aux radars... alors que le tout premier radar automatique n'a été installé qu'à la fin de l'année 2003. Il est donc chronologiquement impossible que les radars aient contribué à la diminution de la mortalité dès 2002.

Les médias : amplificateurs du récit institutionnel

Dans la plupart des traitements médiatiques, l'angle est toujours le même : les radars seraient le principal facteur de la baisse de la mortalité.

Ce récit occulte plusieurs éléments essentiels :

- le premier radar n'a été installé qu'en **2003**,
- la forte baisse de la mortalité des années 2000 s'explique par une **multitude de mesures**,
- la **mortalité stagne depuis 2013**, malgré l'explosion du nombre de radars.

Pourtant, des titres élogieux persistent : « Les radars ont sauvé X vies », même lorsque les périodes citées ne correspondent pas à la réalité historique du déploiement des radars.

Cette facilité narrative entretient l'idée d'un radar « protecteur », **figure quasi sacrée** de la Sécurité routière, rarement interrogée, encore moins remise en question. Ce rôle d'amplificateur, souvent involontaire, fait des médias des relais naturels du discours officiel.

L'opinion publique : un méfiance qui persiste

À l'inverse du discours institutionnel, les Français expriment depuis plusieurs années un **sentiment d'injustice** autour du système radar.

**72 % DES FRANÇAIS
PERÇOIVENT LES
RADARS COMME DES
“POMPES À FRIC”**

Dès 2014, un sondage Harris Interactive révélait déjà que 64 % des Français percevaient les radars comme de simples « **pompes à fric** ». En 2025, cette proportion a même augmenté à plus de 72 %, soit une progression de 8 points.



Crédit photo : dna.fr

Cette perception se renforce par le doute sur l'efficacité des radars: un Français sur deux estime qu'ils ne sont pas toujours placés dans les zones les plus dangereuses, et près de **75 % pensent qu'ils servent avant tout à rapporter de l'argent plutôt qu'à protéger**.

En conséquence, environ 20 millions de conducteurs se sentent concernés par cette injustice, et près de 50 000 actes de dégradation de radars ont été enregistrés au cours des dix dernières années.

Cette méfiance trouve ses racines dans l'opacité autour de l'utilisation des recettes des radars: beaucoup ignorent où va l'argent et comment il est réinvesti pour améliorer la sécurité routière, ce qui alimente un **sentiment d'injustice** profondément ancré.

Le radar comme symbole social

Les épisodes récents l'ont montré : dans les grands mouvements sociaux, les radars deviennent presque systématiquement des cibles. Ils incarnent, à tort ou à raison, le ressenti d'une fiscalité injuste et déconnectée du terrain.

Mais surtout : le radar n'est plus perçu comme un dispositif ciblant les comportements dangereux. Il touche **tout le monde**, y compris l'automobiliste ordinaire, ce qui accentue le sentiment d'iniquité.

Un fossé qui se creuse

Le constat est clair : le discours officiel, relayé par les médias, et le vécu des conducteurs **ne coïncident plus**. Les Français ne demandent pas la fin des radars. Ils demandent :

- du sens,
- de la cohérence,
- et surtout de la **transparence** dans l'usage de l'argent collecté.

5. La solution oubliée : immersion et technologie

Au-delà du discours dominant sur la vitesse, un élément revient régulièrement dans les échanges avec les acteurs du terrain : **l'alcool au volant reste le grand angle mort de la politique de sécurité routière**.

Nous sommes allés à la rencontre de Karl Auzou, Directeur Général de SécuLife, l'un des principaux fabricants d'éthylotests en France. Selon lui, la France dispose déjà des outils nécessaires pour faire évoluer les pratiques — mais **les choix politiques n'ont jamais suivi**.



Credit photo : SecuLife

Instaurer le dépistage comme réflexe national

Toutes les pistes convergent : plutôt que de sanctionner après coup, il faut donner aux conducteurs les moyens de savoir avant.

Cette vision propose une approche simple :

- **sensibiliser dès l'auto-école**, avec un dépistage avant chaque leçon ;
- **équiper chaque jeune conducteur** d'un éthylotest pendant toute la durée du permis probatoire ;
- associer les assureurs, qui financent déjà des actions de prévention, pour réduire le coût global.

Ce n'est ni révolutionnaire, ni coûteux : **le matériel existe, la filière existe, les budgets existent**. Il manque uniquement une impulsion politique.

Réorienter une partie du milliard vers ce qui sauve réellement

Dans le débat sur les radars, une question revient constamment : **où va cet argent ? Et pourquoi n'est-il pas utilisé pour protéger les usagers sur les risques majeurs ?**

C'est précisément là que se trouve le point d'achoppement : les Français ne contestent pas l'amende en elle-même, ils contestent l'**absence de lien visible** entre ce qu'ils paient et l'amélioration réelle de la sécurité.

Réallocation d'une fraction de ces recettes à des solutions concrètes comme le dépistage, les équipements de prévention, les outils d'éducation routière, serait non seulement logique, mais immédiatement bénéfique.

Sortir du "tout radar" pour reconstruire la confiance

Le système actuel repose sur un message simpliste : vitesse = danger. Pourtant, les accidents graves révèlent une réalité beaucoup plus complexe : alcool, stupéfiants, inattention, formation insuffisante, comportements à risque...

En se focalisant presque exclusivement sur les radars, l'État a laissé s'installer un sentiment d'injustice et de déconnexion. Restaurer la confiance passe par une stratégie plus équilibrée :

- **former mieux,**
- **prévenir plus,**
- **accompagner davantage,**
- et sanctionner... mais seulement lorsque c'est nécessaire.

Une sécurité routière qui responsabilise plutôt que culpabilise

La sécurité routière de demain ne peut pas se limiter à flasher pour quelques kilomètres-heure de trop : elle doit rendre les conducteurs acteurs de leur sécurité en leur donnant de vrais outils et en instaurant une véritable culture de prévention dès l'apprentissage. Les solutions existent déjà, il ne reste qu'à les mettre en œuvre pour réduire réellement la mortalité.

RADAR : LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU POINT... MORT

Entre perception publique et discours institutionnel, le système des radars reste un sujet de débats intenses et de méfiance persistante. Depuis plusieurs années, les Français expriment un sentiment d'injustice: plus de 70 % le considèrent comme une « pompe à fric », près de la moitié pensent que les radars ne sont pas placés là où ils seraient le plus utiles, et des millions de conducteurs se sentent directement concernés par cette controverse.

Notre reportage retrace ces perceptions, chiffre par chiffre, et va plus loin: il révèle chaque aspect de ce système, des décisions institutionnelles à la vie quotidienne des conducteurs, en passant par l'utilisation réelle des recettes des radars. Témoignages, enquêtes et analyses se succèdent pour montrer l'écart entre la communication officielle et le ressenti des Français.

Pour comprendre les enjeux, voir les faits dans le détail et se faire sa propre idée, découvrez l'intégralité du reportage [en cliquant ici](#) ou [sur la page YouTube de « 40 millions d'automobilistes »](#).

Une plongée complète qui éclaire ce débat et met en lumière les multiples facettes d'un système au cœur de la sécurité routière... et de l'opinion publique.

