



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 12ème législature

radars

Question écrite n° 86173

### Texte de la question

Les emplacements choisis pour l'installation des radars automatiques, nommés sous le vocable administratif de système de « contrôle sanctions automatiques » (CSA) développé par le Gouvernement depuis son arrivée aux affaires soulève de plus en plus d'interrogations. En effet, de plus en plus de voix s'élèvent pour dénoncer des choix d'implantations sur des portions routières qui ne présentent ni une dangerosité particulière ni un taux accidentogène particulier. En revanche, est souligné le fait que la plupart des emplacements choisis sont justement sur des portions propices à faire « du chiffre ». Il est vrai que sur le plan empirique, et si l'on prend le cas du département des Hautes-Pyrénées, les critiques ne sont pas si dénuées de fondement que cela : un CSA installé sur l'A64 au niveau de la commune de Lutilhous, en pleine descente et en ligne droite (portion qui ne présente pourtant pas un profil accidentogène et une dangerosité particulière), alors que sur un plan pragmatique et si l'on voulait réellement servir la cause de la sécurité routière il aurait été judicieux de l'installer dans le grand tournant de l'A64 sous le viaduc de Lanespède qui est connu « comme le loup blanc » pour être l'un des points routiers parmi les plus dangereux et meurtriers des Hautes-Pyrénées... soit quelque 9 kilomètres en contrebas de l'emplacement actuel retenu ! Idem concernant les CSA installés à l'entrée de la commune de Tarbes sur la D. 935 et sur la RN 117 à la hauteur de la zone commerciale de la commune d'Ibos. Et les exemples ne manquent bien évidemment pas non plus dans les autres départements... d'où l'étonnement et la colère des automobilistes. En l'état actuel des choses, donc, tout peut effectivement faire croire que de part les emplacements choisis et sur le mobile de la conduite d'une politique vertueuse, le Gouvernement cherche vraiment à faire du chiffre via les amendes, ces dernières étant dès lors considérées comme un impôt indirect déguisé. En conséquence, Mme Chantal Robin-Rodrigo demande à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer de lui indiquer les mesures correctives qu'il entend prendre dans ce dossier afin que les emplacements d'ores et déjà choisis ou à choisir soient modifiés et/ou motivés par de clairs et objectifs éléments librement consultables par tous citoyens qui le souhaitent.

### Texte de la réponse

Les emplacements sur lesquels sont implantés les radars automatiques fixes, sur les voies routières, sont désignés sous l'autorité du préfet de département, qui est le mieux à même de connaître le taux d'accidentologie d'une voie ou d'une portion de voie, et ce grâce aux statistiques fournies par les services de police et de gendarmerie. Le dossier technique est élaboré par les directions départementales de l'équipement et est validé par le préfet, qui recoupe les éléments fournis par les administrations décentralisées de l'État. Le dossier est ensuite instruit par la direction de la sécurité et de la circulation routières en relation avec le titulaire du marché, qui vérifie que l'implantation est compatible avec les normes d'homologation de ce matériel. C'est ainsi que ces appareils ne sont jamais posés à proximité de lignes à haute tension ou d'antennes de téléphonie mobile. C'est précisément le cas du radar installé sur l'A 64. L'implantation en courbe risquerait d'entraîner des contestations car le radar pourrait détecter un véhicule circulant dans le sens inverse, ces deux sens n'étant pas forcément limités à la même vitesse. En ce qui concerne l'emplacement des radars implantés sur la D 935 et la RN 117, c'est effectivement la présence du centre commercial, avec les difficultés de circulation qu'il engendre, qui a été

retenue. Si l'automatisation se traduit par une constatation systématique des infractions, elle garantit cependant l'égalité de tous devant la loi, ce qui n'était pas toujours le cas avec les contrôles conventionnels. La mise en oeuvre de cette politique a permis de réduire, de façon significative, le décalage entre les règles édictées par le code de la route et l'interprétation plutôt libérale qui en était faite parfois par les conducteurs qui les discutaient trop souvent et les transgressaient trop largement. Le choix avait été fait par le Gouvernement de n'accepter aucune marge de tolérance en ce qui concerne les contrôles routiers, si ce n'est la marge technique des appareils (de 5 km/h jusqu'à 100 km/h et de 5 % au-delà). Afin de répondre à la principale revendication de nos concitoyens devant la répression identique des petits et grands excès de vitesse, le Gouvernement, par mesure d'équité, a adopté le décret du 6 décembre 2004 introduisant davantage de proportionnalité dans les sanctions. Cette progressivité des sanctions permet de faire partager par le plus grand nombre le bien-fondé des mesures engagées par le Gouvernement depuis trois ans. Elle répond à l'objectif de celui-ci, qui est non pas d'augmenter les recettes tirées du produit des amendes par l'État mais bien de sauver des vies par un meilleur respect des règles.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Chantal Robin-Rodrigo](#)

**Circonscription :** Hautes-Pyrénées (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 86173

**Rubrique :** Sécurité routière

**Ministère interrogé :** transports, équipement, tourisme et mer

**Ministère attributaire :** transports, équipement, tourisme et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 21 février 2006, page 1776

**Réponse publiée le :** 23 mai 2006, page 5553