



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

radars

Question écrite n° 114285

## Texte de la question

M. Jean-Pierre Kucheida attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration sur l'interdiction de tous les dispositifs destinés à informer les conducteurs de la proximité d'un radar fixe. Alors qu'une circulaire de clarification vient de préciser que les panneaux qui signalaient la présence d'un radar fixe seront remplacés par des radars pédagogiques, se pose toujours la question du devenir des appareils individuels de signalement des radars fixes de type Coyote ou logiciel. Dans la mesure où les radars fixes sont le plus fréquemment installés dans des zones de circulation dangereuses, et afin de maintenir la vigilance des conducteurs dans ces secteurs, les concepteurs, constructeurs et promoteurs de ces dispositifs embarqués ont proposé de les convertir en avertisseurs de zone dangereuse. Dans la mesure où cette industrie représente notamment plus de 2 000 emplois sur le territoire français, l'interdiction de tout usage de ces dispositifs de signalement serait préjudiciable à une partie de notre économie. En conséquence, il lui demande de lui préciser ses intentions quant à une évolution qui concilierait prévention routière et dynamisme de l'emploi.

## Texte de la réponse

Le comité interministériel du 11 mai 2011 a décidé d'interdire les avertisseurs de radars en ce qu'ils nuisent à la politique de sécurité routière en alimentant le sentiment d'impunité des conducteurs qui ne craignent plus d'être contrôlés inopinément sur la vitesse. Ainsi, le code de la route vient d'être modifié par voie de décret en Conseil d'Etat publié au journal officiel le 4 janvier 2012 afin d'y introduire cette interdiction de détention, de transport et d'usage de tout dispositif permettant d'avertir de la réalisation d'un contrôle relatif à la réglementation de la circulation routière. Parallèlement, le ministre de l'intérieur a lancé une opération de recensement des zones du réseau routier à l'intérieur desquelles le conducteur d'un véhicule doit faire preuve d'une vigilance accrue. Ce recensement est basé sur trois critères d'objectivisation du risque routier : la signalisation routière de danger, les limitations de vitesse et l'accidentalité. Il est mené en concertation avec l'ensemble des acteurs de la gestion de la route, dont les collectivités territoriales. Le nombre de zones identifiées nécessairement limité restera proportionné à l'objectif d'efficacité évoqué par l'honorable parlementaire. Un protocole a été signé avec l'Association française des fournisseurs et utilisateurs d'aide à la conduite (AFFTAC) dont les membres se sont engagés à ne plus indiquer la localisation des radars fixes ou mobiles ainsi que celle des contrôles routiers opérés par les forces de l'ordre et à ne plus en organiser une telle information par voie communautaire. Un organisme de certification a été mandaté par l'AFFTAC afin de construire le référentiel de vérification correspondant. Le choix de cet organisme a été avalisé par l'Etat, qui suit l'élaboration des règles afin de garantir la prise en compte des objectifs en termes de sécurité routière. Cette certification prendra la forme d'une marque « NF logiciel » d'application volontaire. Les outils technologiques d'aide à la conduite pouvant contribuer, selon certaines conditions précises, aux objectifs de sécurité routière et de renforcement de la pédagogie à l'égard des conducteurs, les opérateurs de géonavigation et les constructeurs automobiles ont également été sollicités afin d'intégrer cette évolution. Ainsi, ces outils ont vocation à permettre de signaler à leurs utilisateurs les limitations de vitesse en vigueur, les zones de vigilance accrue et les points de danger

(dont, par exemple, les passages à niveau, ...) sur l'ensemble des réseaux routiers. Des messages de prévention routière seront également diffusés sur les thèmes de l'alcool, de la vitesse, du port de la ceinture, de la pause nécessaire au moins toutes les deux heures de conduite afin de lutter contre l'hypovigilance et la somnolence. Un travail se poursuit en parallèle, destiné à permettre l'émergence de nouveaux types d'aides à la conduite, tels que le limiteur automatique adapté à la vitesse autorisée devant aussi contribuer au confort de la conduite et à une plus grande sécurité pour tous les usagers de la route.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Pierre Kucheida](#)

**Circonscription :** Pas-de-Calais (12<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 114285

**Rubrique :** Sécurité routière

**Ministère interrogé :** Intérieur, outre-mer, collectivités territoriales et immigration

**Ministère attributaire :** Intérieur, outre-mer, collectivités territoriales et immigration

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 12 juillet 2011, page 7546

**Réponse publiée le :** 22 mai 2012, page 4095