



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

radars

Question écrite n° 13411

## Texte de la question

M. Franck Gilard attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur l'emplacement des radars automatiques et l'utilisation des jumelles des forces de l'ordre. Les conducteurs qui respectent scrupuleusement le code de la route sont néanmoins souvent piégés par les radars automatiques ou les jumelles des forces de l'ordre implantés à l'entrée ou à la sortie des agglomérations pour des vitesses comprises entre 50 et 55 km/heure. Théoriquement, le radar devrait être localisé à un endroit accidentogène de l'agglomération. Dans la pratique, le radar est souvent implanté à l'entrée ou à la sortie de l'agglomération dans une partie hybride, peu urbanisée. Cette formule assure un excellent rendement pour le Trésor public mais suscite la réprobation des automobilistes. Les usagers qui perdent un point pour avoir conduit à 51 km/heure (c'est-à-dire 56,5 km/heure) sont révoltés par ces mesures. Par conséquent, il lui demande s'il ne serait pas souhaitable que les emplacements des radars soient validés par une commission siégeant au niveau des sous-préfectures et comprenant des élus locaux et des usagers.

## Texte de la réponse

Le déploiement de radars automatiques s'inscrit dans une politique globale de lutte contre l'insécurité routière. Il vise non pas à piéger les usagers de la route mais à réduire l'accidentologie sur des secteurs dangereux et à infléchir les comportements, afin d'inscrire dans la durée le recul sensible du nombre de victimes sur la route enregistré depuis plusieurs années. Dans un souci de protéger davantage les usagers qui sont plus vulnérables en ville, les forces de l'ordre effectuent très fréquemment des contrôles de la vitesse à l'entrée et la sortie des agglomérations, en raison des risques encourus en particulier par les piétons. En effet, les excès de vitesse en ville restent la principale cause d'accident corporel et représentent dans tous les cas un facteur aggravant. C'est en ville que les taux de dépassement des limitations de vitesse sont les plus élevés, avec plus de 68 % sur les voies d'entrée et de sortie d'agglomération. Le respect de la vitesse maximale en agglomération permettrait de réduire de près de 15 % les accidents mortels et il importe, notamment, d'agir dès l'entrée en agglomération sur le comportement routier. La probabilité d'un contrôle devient ainsi moins aléatoire, dans le cadre d'une transparence dans l'information : indication à l'avance des zones concernées par une communication par voie de presse et une signalisation claire sur la route par le rappel de la vitesse limite autorisée. Aucune tolérance n'est observée dans la mesure des dépassements de vitesse, en dehors de la marge technique. L'implantation des radars se fonde sur des critères objectifs liés en particulier à l'accidentologie sur les secteurs contrôlés, le lien entre cette accidentologie et les vitesses pratiquées, et la difficulté d'opérer des contrôles traditionnels. Le choix des sites d'emplacement des radars automatiques résulte d'études menées par les directions départementales de l'équipement et d'une concertation avec les services de l'État et les collectivités territoriales concernés. Cette concertation est menée par le préfet du département qui y associe les acteurs impliqués dans la politique de sécurité routière. Il n'est pas envisagé de créer des commissions ad hoc.

Données clés

Auteur : [M. Franck Gilard](#)

**Circonscription** : Eure (5<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question** : Question écrite

**Numéro de la question** : 13411

**Rubrique** : Sécurité routière

**Ministère interrogé** : Écologie, développement et aménagement durables

**Ministère attributaire** : Écologie, développement et aménagement durables

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le** : 18 décembre 2007, page 7933

**Réponse publiée le** : 11 mars 2008, page 2092