



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

radars

Question écrite n° 63444

## Texte de la question

M. André Wojciechowski attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le tout répression et le zéro tolérance en matière de sécurité routière qui irrite de plus en plus nos concitoyens qui semblent assimiler le trop répressif à une réelle volonté de l'État d'alimenter ses caisses par une mise en place excessive de radars dans des endroits qui ne sont pas particulièrement accidentogènes. Notre voisin allemand a choisi lui une autre stratégie, celle de la limitation de vitesse et de la répression dans les endroits uniquement dangereux et la liberté de la vitesse sur les autoroutes. Il lui demande si son Gouvernement ne souhaite pas assouplir les règles en matière de sécurité routière à l'image de notre partenaire allemand.

## Texte de la réponse

La politique menée sans relâche par les pouvoirs publics en matière de sécurité routière s'est traduite, depuis 2002, par une réduction de près de la moitié du nombre de personnes tuées (- 44,3 %) et par une baisse de 31,8 % des personnes blessées. L'année 2009, huitième année de baisse consécutive, a connu un faible recul de la mortalité de 0,3 % par rapport à 2008 (4 262 personnes tuées). Au-delà de ce constat, le chiffre des victimes accidentées de la route est encore trop élevé (101 348 personnes) et le non-respect du code de la route, notamment les excès de vitesse, demeure une des causes principales de cette insécurité routière. C'est ainsi que 800 vies auraient pu être sauvées en 2008 si les limitations en vigueur avaient été strictement respectées. Les politiques mises en place par les pouvoirs publics pour lutter contre l'insécurité routière s'inscrivent dans une approche globale fondée sur la prévention (information-éducation-formation mais également sur les sanctions. En effet, le contrôle du non-respect du code de la route et les moyens mis à la disposition des forces de police et de gendarmerie pour l'exercer s'imposent comme indispensables à l'application de ces politiques. Ainsi, dès 2002 et 2003, le renforcement des sanctions et des moyens de contrôle des forces de l'ordre, l'équipement en radars lasers et le déploiement d'un système de contrôle-sanction automatisé inscrit dans la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 sur la violence routière ont marqué la première étape d'une baisse du nombre de tués (moins 20,9 % en 2003). Globalement, la baisse de la vitesse moyenne de 10 % constatée depuis 2002 s'est poursuivie en 2008. Le positionnement des radars est encadré par la circulaire du 21 novembre 2005 adressée aux préfets de département et au préfet de police de Paris. Elle définit les critères de choix des sites, la concertation à mener localement et les modalités de proposition des sites. L'accidentalité est le premier de ces critères, suivie par la logique d'itinéraire et l'accessibilité des sites. Enfin, bien que la problématique de la vitesse y soit abordée différemment, il convient de souligner qu'en Allemagne les contrôles de vitesse sont effectués sur l'ensemble du réseau routier. En outre, si la liberté de vitesse existe effectivement sur certains tronçons d'autoroutes, cette liberté trouve souvent ses limites car, même sur ces tronçons, la vitesse est réglementée dès lors que les conditions de circulation l'exigent (densité, trafic, conditions météorologiques, etc.).

## Données clés

**Auteur :** [M. André Wojciechowski](#)

**Circonscription** : Moselle (7<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question** : Question écrite

**Numéro de la question** : 63444

**Rubrique** : Sécurité routière

**Ministère interrogé** : Transports

**Ministère attributaire** : Transports

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le** : 10 novembre 2009, page 10583

**Réponse publiée le** : 25 mai 2010, page 5904