



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

radars

Question écrite n° 85209

Texte de la question

M. Jean-François Mancel attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur l'enquête publiée par *Auto-Plus* sur les radars. Selon ce magazine, les radars ont été installés sur des sites jugés plus rentables, pour « remplir les caisses de l'État ». Les radars placés dans une zone à risque rapportent en effet beaucoup moins d'argent. Un radar placé sur un axe dangereux flashe en moyenne 4 774 fois par an (chiffres de 2014), contre 12 000 pour un radar installé sur une route où il ne serait pas indispensable. Soit trois fois moins. Cet écart rapporterait près d'un million d'euros par an et par cabine. En outre, dans la catégorie des emplacements les moins pertinents, ce sont les radars discriminants qui feraient gagner le plus d'argent à l'État. Ces radars capables d'identifier les différentes catégories de véhicules et de flasher en conséquence seraient au nombre de 2 188 sur les routes de France. Ils seraient placés dans 56 % des cas sur des tronçons non dangereux, comme à Port-Marly dans les Yvelines. À titre de comparaison, 45 % des cabines classiques sont placées sur des routes peu dangereuses. Il souhaiterait savoir si ces informations sont exactes car si c'est le cas c'est toute la crédibilité de la politique de sécurité routière qui est en cause.

Texte de la réponse

Les critères de choix des sites d'implantation sont rappelés en annexe de la circulaire annuelle envoyée aux préfets de département. Celle-ci définit à la fois les orientations stratégiques de la politique du contrôle automatisé, rappelle les critères techniques d'implantation des dispositifs et précisent les critères d'adéquation des équipements à la situation constatée sur les sections de voies identifiées comme accidentogènes. Elle ne contient aucune considération de rentabilité financière. Chaque équipement possède des caractéristiques qui lui permettent d'être utilisé en fonction des catégories d'usagers infractionnistes et des conduites à risque qu'ils génèrent. Le lieu d'implantation d'un radar fixe est arrêté par une commission spéciale qui prend en compte les données de l'accidentalité sur une période d'au moins cinq années. Le choix des sites répond à la fois à une logique de zone d'accumulation d'accidents pour le réseau secondaire et à une logique d'itinéraire pour les autoroutes. Sur ces dernières, il s'agissait de rappeler régulièrement la vitesse limite avec l'objectif de faire baisser la vitesse moyenne pratiquée sur l'ensemble du réseau. Distinguant les poids lourds des véhicules légers, les 239 radars discriminant, déployés au 1er décembre 2015, appartiennent à la dernière génération de radars fixes. Précédés d'un panneau d'annonce, ils participent à la réduction des vitesses moyennes sur nos routes. En effet, la perception du danger par les conducteurs peut apparaître clairement sur certaines portions de route ou certains tronçons alors que sur d'autres, comme sur les grandes lignes droites, l'impression de sécurité apportée par les infrastructures entraînera une mauvaise perception du danger réel et provoquera un excès de confiance du conducteur. C'est la raison pour laquelle, sur une route identifiée comme à risque par son profil ou sa fréquentation par de nombreux poids lourds ou sa nature d'axe structurant, certains radars peuvent produire trois fois plus de flashes que d'autres. Ils contribuent par leur plus haut niveau technique à l'objectif rappelé dans le plan de 26 mesures pris par le gouvernement le 26 janvier 2015 de mieux lutter contre les vitesses excessives ou inadaptées sur les routes et contre les contournements de la loi en matière de contrôle automatisé. Le Comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015 a rappelé que la vitesse

excessive ou inadaptée restait la cause principale de 26 % des accidents mortels. L'objectif de lutte contre l'insécurité routière du contrôle automatisé reste donc la baisse de la vitesse moyenne sur nos routes par le respect de toutes les vitesses limites autorisées par tous les véhicules. De nouveaux équipements modernisés, appropriés aux véhicules et au type de routes vont ainsi permettre de sécuriser un nombre plus important d'itinéraires et de sites à protéger identifiés comme zones de danger temporaires ou permanentes. Pour lutter plus efficacement contre l'insécurité routière, leur capacité de contrôle se doublera d'une approche nouvelle de leur disposition par une localisation plus incertaine des points de contrôles effectifs.

Données clés

Auteur : [M. Jean-François Mancel](#)

Circonscription : Oise (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 85209

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Intérieur

Ministère attributaire : Intérieur

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [14 juillet 2015](#), page 5364

Réponse publiée au JO le : [31 mai 2016](#), page 4813