ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

radars

Question écrite n° 97389

Texte de la question

M. Yannick Favennec attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, sur la présence de radars fixes sur les autoroutes ou les voies rapides, censés être implantés sur des sites « accidentogènes », alors que ces axes sont réputés comme étant 5 à 7 fois plus sûrs que le reste du réseau. De ce constat découle, pour des nombreux automobilistes, le sentiment que ces radars sont installés pour les « piéger ». C'est pourquoi il lui demande si les nouveaux emplacements pourraient être choisis en concertation avec les représentants des automobilistes, réunis au sein des commissions départementales de sécurité routière déjà existantes, ou de structures spécifiques à créer, lesquelles seraient à même de valider également les limitations de vitesses applicables et l'implantation des panneaux dans une zone donnée, ainsi que d'apprécier les emplacements des radars déjà existants. Il souhaiterait savoir si ces mesures sont envisageables. - Question transmise à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

Texte de la réponse

L'attention du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer est attirée sur le choix de l'implantation des radars automatiques fixes sur le réseau autoroutier plutôt que sur le réseau des voies nationales et départementales. Lors du comité interministériel de la sécurité routière du 1er juillet 2005, il a été décidé de poursuivre les implantations de radars automatiques par le lancement d'une nouvelle tranche de 500 appareils au cours de l'année 2006. Le Gouvernement a ainsi montré sa volonté de poursuivre un programme dont les effets sur l'accidentalité ne sont aujourd'hui plus à démontrer. En 2005, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) a réalisé une évaluation du contrôle-sanction automatisé, avec la collaboration du comité des experts du Conseil national de la sécurité routière, du service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA), de l'Institut national de la recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) et du centre d'études techniques de l'équipement (CETE) de Normandie-Centre, pour connaître l'impact de ce dispositif sur la sécurité routière. Il ressort de ce travail, achevé au début de l'année 2006, que le contrôle-sanction automatisé a permis une forte intensification du contrôle de la vitesse. Il s'en est suivi une diminution importante de la vitesse des conducteurs. L'évaluation établit que les trois quarts de la baisse du nombre d'accidents et de tués sont imputables à cette baisse des vitesses. Depuis le début de l'année 2006, le plan dit « des nouveaux radars 2006 » a démarré par l'installation de 84 radars fixes et 17 embarqués, ce qui permet fin juin 2006 d'atteindre un total de 1 100 radars. La répartition en est la suivante : 17 % sont implantés sur les autoroutes, 60 % sur les routes nationales et 23 % sur les routes départementales. Le bilan de l'année 2005 publié par l'ONISR laisse apparaître que la baisse du nombre de victimes de la route a surtout profité aux routes de rase campagne (- 22,5 % pour les autoroutes de dégagement et - 9,9 % pour les routes nationales). En revanche, on constate une nette dégradation sur les autoroutes de liaison (+ 16,7 % de personnes tuées) qui fait suite à la nette amélioration enregistrée en 2004 sur ce réseau (- 34,5 %). Les emplacements sur lesquels sont implantés les radars automatiques fixes sont proposés sous l'autorité du préfet de département qui est le mieux informé sur le taux d'accidentologie d'une voie ou d'une portion de voie, ceci grâce aux statistiques fournies par les services de police et de gendarmerie. Le dossier technique est élaboré

par les directions départementales de l'équipement, puis il est validé par le préfet qui recoupe les éléments fournis par les administrations décentralisées de l'État. Il veille à ce que l'implantation s'inscrive dans une stratégie définie de lutte contre l'insécurité routière, en ayant le souci de ne pas « piéger » les automobilistes mais d'épargner des vies humaines. 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 techniques d'homologation de ce matériel. C'est ainsi que ces appareils ne sont jamais, par exemple, posés à proximité de lignes à haute tension ou d'antennes de téléphonie mobile. Les sites d'implantation retenus sont ceux qui ont été communiqués par les préfectures avec leur ordre de priorité suivant des critères prenant en compte le caractère accidentogène des lieux, l'implication du facteur vitesse dans les accidents, la difficulté d'effectuer des contrôles classiques, ainsi qu'une logique d'itinéraires permettant d'homogénéiser la pose des équipements sur l'ensemble du territoire. À ce titre, il convient de conserver le pouvoir de décision au niveau central afin de préserver la logique de mise en oeuvre de la politique de sécurité routière en matière d'équipement en radars automatiques.

Données clés

Auteur : M. Yannick Favennec
Circonscription : Mayenne (3e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 97389
Rubrique : Sécurité routière
Ministère interrogé : intérieur et aménagement du territoire
Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 20 juin 2006, page 6377
Réponse publiée le : 1er août 2006, page 8206