



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

radars

Question écrite n° 41817

Texte de la question

M. Michel Liebgott attire l'attention de Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales sur les conditions d'utilisation des nouveaux radars automatiques destinés à contrôler les automobilistes ne respectant pas les distances de sécurité. Ces radars pourront-ils déterminer la distance de sécurité adéquate en fonction du trafic (embouteillage ou circulation fluide), de la vitesse de chaque véhicule (entraînant une distance d'arrêt très différente d'une vitesse à l'autre) et de la météo (route sèche ou chaussée mouillée ou détrempée) ? Tous ces paramètres devraient faire l'objet d'une information claire à destination de chaque conducteur, afin d'éviter des relevés d'infraction systématiques, alors que la réalité des conditions de trafic, de vitesse ou de météo ont une grande importance pour déterminer la dangerosité de la conduite automobile. Chacun de ces critères, combinés aux autres, créant des situations différentes, il s'interroge sur les risques d'interprétations subjectives pouvant générer autant de conflits devant les tribunaux. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui préciser les garanties qui pourront être apportées aux conducteurs, s'agissant des critères retenus pour chaque infraction constatée.

Texte de la réponse

Le non-respect des distances de sécurité entre dans le cadre légal des infractions pouvant faire l'objet de mesure automatique. L'inter-distance est la grandeur à mesurer entre le point le plus à l'arrière d'un véhicule et le point le plus à l'avant du véhicule qui le suit immédiatement, dits points de référence. Cet écart est exprimé soit par la longueur séparant les deux points de référence à un instant donné, soit par le temps s'écoulant entre les passages respectifs de ces deux points en un lieu donné. L'instrument peut indiquer la valeur de l'inter-distance, soit sous forme de longueur, exprimée en mètres, soit sous forme de temps, exprimé en dixièmes de seconde, soit sous ces deux formes. Un marché de définition, testé dans le tunnel d'Orelle, a été passé avec des industriels pour la mise au point de dispositifs de contrôle automatique du respect des distances de sécurité dans les tunnels à chaussée mono-voie. La mesure est plus difficile pour les chaussées à multi-voies, notamment pour détecter les cas de rabattement ou d'insertion qui ne sont pas interdits. Des études sont menées à Angers pour définir les paramètres qui permettraient de constater ces infractions sans risque de contestation. Le déploiement de ces dispositifs s'inscrit dans la continuité de la mise en place du contrôle sanction automatisé des vitesses qui trouve ses fondements dans la loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière. Le Gouvernement souhaite poursuivre la généralisation des contrôles automatiques et du traitement automatisé des infractions. Les poursuites pénales concernant l'adjonction de nouvelles infractions dans le système de traitement automatique se feront dans les mêmes conditions que le traitement actuel des excès de vitesse par radars automatiques.

Données clés

Auteur : [M. Michel Liebgott](#)

Circonscription : Moselle (10^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 41817

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Intérieur, outre-mer et collectivités territoriales

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 10 février 2009, page 1241

Réponse publiée le : 21 avril 2009, page 3810