ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Question écrite sur les radars provisoires et la signalétique inadaptée

Question écrite n° 10861

Texte de la question

M. Sébastien Chenu attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur et des outre-mer sur les radars provisoires et les problèmes de signalétique. La Première ministre a annoncé une quarantaine de mesures le 17 juillet 2023 visant notamment à faciliter la vie des usagers sur la route. Pourtant, l'exécutif n'a pas éclairé une situation de plus en plus fréquente et dommageable pour les concitoyens : l'explosion des radars provisoires. De nombreux citoyens de grandes villes déplorent l'accroissement de ce phénomène. Dans la métropole lilloise, de nouveaux radars de chantier ont été installés et ont ainsi fait basculer la vitesse maximale de 70 à 50 km/h. Un radar de chantier a notamment été fixé sur l'A25. L'objectif initial demeure la sécurisation des lieux où ils sont posés, à l'instar d'un chantier. Cependant, la mauvaise signalétique de ces nouveaux radars exaspère non seulement les automobilistes mais contribue aussi à pénaliser injustement ces automobilistes. Le changement de vitesse que doivent opérer les automobilistes s'avère parfois dangereux, en particulier lorsque les radars sont installés dans des virages. Ces radars provisoires pèsent lourdement sur le quotidien des Français allant travailler avec leur véhicule. Par ailleurs, l'État ne manque pas de moyens financiers lorsqu'il s'agit de questions routières. En 2022, les radars automatiques avaient permis à l'État d'engranger 707 millions d'euros. Et ces recettes ne tiennent pas compte de celles engrangées par des radars provisoires, qui permettent d'ajouter plusieurs millions d'euros. En somme, l'État récolte plus d'argent qu'il ne lui en faut grâce aux amendes distribuées sans limites. Cela ne l'empêche pas de ne pas être attentif à la signalisation des radars ainsi qu'à leur positionnement qui coûtent aux usagers routiers. Si, selon la direction interdépartementale des routes (DIR) du Nord, les paliers de réduction de vitesse respectent la réglementation, d'innombrables usagers ont le sentiment de se faire racketter à cause de la mauvaise signalétique. Beaucoup font déjà face à l'inflation alimentaire et énergétique. Leur rajouter ce fardeau financier alors qu'ils ne sont que peu responsables de cette situation reste intolérable et injuste. Par conséquent, il lui demande s'il compte agir pour revoir la signalétique et prendre des mesures en faveur des automobilistes.

Texte de la réponse

Depuis 2003, l'État déploie des radars de contrôle de la vitesse sur les routes françaises, à des emplacements présentant des risques pour la sécurité des usagers. La signalisation de ces radars est prévue dans la réglementation, notamment dans l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes, ainsi qu'à l'article 101-4 de la partie 5 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR). Il s'agit des panneaux SR3. En complément, l'article 5-3 de l'IISR précise la taille des panneaux adaptée à la vitesse maximale autorisée, afin de s'assurer de la bonne lisibilité par les usagers de la route, en fonction de leur vitesse. Afin de favoriser l'acceptabilité publique et l'effet pédagogique de la présence des radars, il a été décidé que tous les radars contrôlant la vitesse seraient signalés par des panneaux spécifiques. Bien que la réglementation ne prévoit pas de distance minimale entre ces panneaux d'annonce et les radars, la doctrine de déploiement prévoit une distance minimale de 100 m sur route communale, départementale ou nationale, et de 500 m sur autoroute et voie rapide. Concernant la signalisation de la vitesse maximale autorisée, celle-ci est prévue dans l'IISR précédemment citée à l'aide de panneaux B14, et ne relève pas de la compétence de la délégation à la sécurité routière, mais de celle du gestionnaire de voirie en vertu de l'article L.411-6 du Code de

la route. Aucune distance minimale entre les panneaux B14 et les radars n'est précisée dans la réglementation. Par ailleurs, sans précision apportée par un panonceau supplémentaire, la nouvelle limitation s'applique au droit du panneau B14. S'agissant plus spécifiquement des radars chantiers, les panneaux de signalisation invitent les automobilistes à ralentir à l'approche du chantier situé en aval afin de protéger les personnes travaillant sur ce chantier. Tout excès de vitesse à l'approche d'un chantier peut s'avérer dramatique pour les personnels intervenant sur la route. A titre d'exemple, le radar chantier sur l'A25 est clairement signalé et les paliers de réduction de vitesse sont respectés. Par ailleurs, en ce qui concerne les recettes du contrôle automatisé, les 707 millions d'euros perçus par l'État en 2022 comprennent l'ensemble du produit des avis de contravention, y compris les recettes des radars chantiers. Enfin, il convient de rappeler qu'un audit général du déploiement du contrôle automatisé a été réalisé en 2021 par la Cour des comptes, qui a confirmé la pertinence et l'efficacité de cette politique publique.

Données clés

Auteur : M. Sébastien Chenu
Circonscription : Nord (19e circonscription) - Rassemblement National
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 10861
Rubrique : Sécurité routière
Ministère interrogé : Intérieur et outre-mer
Ministère attributaire : Intérieur et outre-mer

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 8 août 2023, page 7343
Réponse publiée au JO le : 3 octobre 2023, page 8818