

15ème législature

| | | |
|---|--|---|
| Question N° : 33004 | De M. Guy Bricout (UDI et Indépendants - Nord) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Intérieur | | Ministère attributaire > Intérieur |
| Rubrique > sécurité routière | Tête d'analyse >Déploiement des voitures-radar à conduite externalisée | Analyse > Déploiement des voitures-radar à conduite externalisée. |
| Question publiée au JO le : 13/10/2020 Réponse publiée au JO le : 27/07/2021 page : 6042 Date de signalement : 12/01/2021 | | |

Texte de la question

M. Guy Bricout attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les conséquences en matière de sécurité routière du déploiement des voitures-radar à conduite externalisée. D'une part, il souhaiterait savoir si sur les routes concernées par l'activité de ces véhicules le nombre des accidents est en diminution, et si leur gravité est moindre. D'autre part, il lui demande de bien vouloir lui préciser si cette externalisation a un effet sur la présence des forces de l'ordre sur la route et leur recentrage sur d'autres missions, telles que les contrôles ciblés d'alcoolémie ou de stupéfiants.

Texte de la réponse

L'externalisation permet effectivement aux forces de l'ordre d'orienter leur activité sur des missions dites « de bord de route ». A cela, plusieurs raisons : - L'emploi des radars mobiles ou équipements de terrain mobiles (ETM) était initialement confié à des unités de sécurité routière. Délestées de cette mission, ces dernières reviennent de fait à une activité de bord de route impliquant des actions de contrôle statiques et dynamiques, qui nécessitent une interception, et entraînent les vérifications ciblées ou prévues en fonction des circonstances. - L'emploi des ETM confiés aux forces de l'ordre impose la présence à bord d'un conducteur et d'un opérateur, pour des raisons de sécurité, car les agents agissent en tenue, mais aussi pour des raisons techniques, car le conducteur est cantonné à ce rôle tandis que l'opérateur ajuste en temps réel la vitesse autorisée (VMA) en fonction des panneaux de limitation de vitesse. A contrario, l'ETM externalisé (en réalité un autre type de véhicule) est géolocalisé ce qui permet un calibrage automatique de la VMA et autorise son emploi par le seul conducteur. Cette adaptation permet là aussi un gain significatif sur la ressource employable en bord de route. Avec seulement 3 années de recul, il paraît difficile de tirer des conclusions définitives quant à l'impact sur l'accidentalité qu'a pu avoir l'externalisation des ETM dans ces départements. Néanmoins, le principe de leur emploi sur des axes accidentogènes étant a priori acquis, on peut rechercher une corrélation entre ces deux éléments qui permet de penser que l'efficacité des ETM externalisés demeure inégale : Par exemple, les vingt départements de la zone Ouest étaient dotés de 25 ETED (équipements de terrain embarquables débarquables) et de 13 ETM. Au 1er janvier 2021, restent 18 ETED et 2 ETM. En l'absence de calendrier de retrait, il n'est pas possible de suivre l'état des équipements en temps réel. Quant à l'action des ETM externalisés, elle demeure inégale pour les 20 départements : l'accidentalité connaît une baisse dans 10 départements, une stabilité dans 6 d'entre eux, et une hausse dans les 4 restants. Le redéploiement des effectifs de police « libérés » dans la zone Ouest a été reporté vers les missions de sécurité routière,



essentiellement en bord de route, impliquant des actions de contrôles statiques et dynamiques, qui nécessitent une interception et entraînent des vérifications ciblées ou prévues en fonction des circonstances tels que les dépistages alcoolémie après contrôle de la vitesse avec interception, ou des opérations « alcoolémie » et « usage de stupéfiants ».