

## **Question écrite n° 4-6357**

**de Dimitri Fourny (cdH) du 29 décembre 2009**

**à la ministre de l'Intérieur**

*Radars mobiles - Installation - Règles - Sécurité - Rôles préventif et répressif*

### **Chronologie**

29/12/2009 Envoi question (*Fin du délai de réponse: 29/1/2010* )

2/3/2010 Réponse

Requalification de : demande d'explications 4-1258

### **Question n° 4-6357 du 29 décembre 2009 : (Question posée en français)**

Je souhaite répercuter une question posée le 23 septembre 2009 au Parlement wallon relative à l'installation de radars sur les routes et autoroutes (Parlement wallon, CRI n°1 (2009-2010) du 23 septembre 2002, p. 46).

Force est de constater que l'installation des radars fixes apporte des résultats probants. En effet, ceux-ci se révèlent salutaires et rencontrent des objectifs de prévention. Depuis leur mise en place, ce type de contrôle a permis d'épargner un nombre important de vies.

D'ailleurs, même la population a pris conscience du phénomène des radars réguliers et de l'efficacité de ces derniers.

Il reste cependant que l'installation de radars mobiles pose un certains nombres de problèmes en matière de sécurité de la route. Car, malheureusement, les véhicules de police qui opèrent ce type de contrôle ne respectent pas le Code de la route, franchissant parfois les lignes blanches, stationnant sur une bande d'arrêt d'urgences, faisant des marches-arrières là où il est interdit de le faire ou encore stationnant à côté d'un pont.

Quelles sont les règles qui régissent l'installation de radars mobiles ? Comment sont-elles appliquées concrètement sur le terrain ?

Ne faudrait-il pas trouver un accord avec les régions pour que les radars mobiles soient installés dans des endroits plus sécurisés et que le rôle préventif de ces actions soit surtout développé plutôt que le volet répressif ?

### **Réponse reçue le 2 mars 2010 :**

L'honorable membre trouvera ci-dessous réponse à ses questions.

Je voudrais d'emblée rappeler que les contrôles radars, qu'ils soient automatiques ou non, restent très importants car, en raison de l'augmentation de la probabilité d'être contrôlé, ils induisent une modification permanente du comportement des automobilistes, non seulement aux endroits de contrôle, mais aussi sur l'ensemble du réseau routier.

La réalisation des contrôles mobiles sur autoroutes n'est effectivement pas sans risque, surtout l'arrivée sur le lieu de contrôle et le départ, la nuit ou lors de fortes averses. Un groupe de travail au sein de la police fédérale de la route a d'ailleurs déterminé des normes à cet égard, en collaboration avec un conseiller en prévention.

Il y a plusieurs endroits-types pour exécuter ces contrôles sur autoroutes : sur la berme centrale, sur la bande d'arrêt d'urgence, en dehors de la voirie, sur des ponts ou des portiques. Pour ces contrôles, un radar mobile est utilisé, lequel peut être installé sur un véhicule, sur un trépied avec une commande à distance, ou en version "multagard", qui est un petit conteneur déplaçable. A l'avenir, les trépieds et les « multagard » seront de plus en plus utilisés, afin de limiter les risques pour le personnel.

Pour rejoindre certains de ces endroits, pour lesquels le Code de la Route ne peut être strictement respecté, comme par exemple le franchissement d'une ligne blanche continue, soit le véhicule radar utilise son feu bleu, soit un deuxième véhicule de police est engagé, ces véhicules disposant à l'arrière d'une signalisation textuelle lumineuse. Cela permet d'informer les autres usagers, et ainsi préserver la sécurité.

Il ne faut pas non plus oublier que le personnel chargé de ces missions est un personnel expérimenté, et qu'il n'hésite pas à suspendre une action si toutes les normes et conditions de sécurité ne sont pas respectées.