

# Évaluation

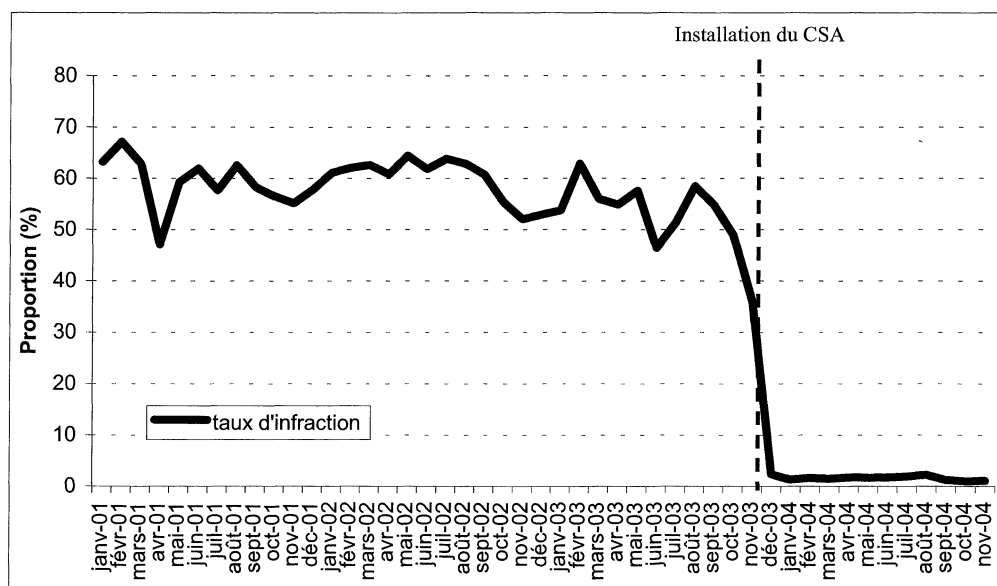
## **Impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière (2003-2005)**

## 4.2.2. Analyse temporelle

Avant la mise en place des radars CA, la tendance générale au cours des dernières années était à une légère diminution de la part des conducteurs roulant en excès de vitesse. L'installation des radars provoque une rupture de cette tendance sur l'ensemble des sites.

La rupture de tendance est fortement marquée, en particulier pour les sites analysés à partir des mesures effectuées au droit du radar. Pour les stations situées à distance du radar, deux autres observations ont pu être faites selon les sites :

- une rupture de tendance importante avec une compensation au fil des mois, la part des infractions reste cependant à un taux bien inférieur à précédemment ;
- une rupture de tendance moins marquée mais plus durable.



Graphique 12 - Evolution du taux de conducteurs en infraction à la station de Mondeville (dans le sens et au droit du radar)

Nous voyons que la diminution du taux d'infraction est très forte et se produit très rapidement suite à la mise en place d'un radar.

## 4.2.3. Analyse transitoire

Pour toutes les stations se trouvant au droit du radar, le test statistique fait apparaître un seul changement de comportement des conducteurs, au cours de la semaine où le radar automatique est installé. **Cela signifie que les usagers adaptent très rapidement leurs vitesses et que celles-ci restent stables par la suite.**

Dans le cas de stations distantes du radar, le test statistique n'a pas toujours révélé de changement significatif des vitesses.

## 4.2.4. Analyse du sens opposé au CA

Les mêmes analyses ont été réalisées pour le sens de circulation inverse au radar automatique.

L'analyse avant/après montre qu'il se produit une diminution des vitesses dans le sens opposé au CA, dès l'installation d'un radar automatique. Cette diminution est constatée par les stations se trouvant dans le voisinage immédiat du radar et aussi celles qui lui sont distantes. Elle est toutefois moins prononcée que

## 10. CONCLUSIONS

### 10.1. Le système des radars fixes a un impact local très fort :

- En 2006, lorsque les 1000 radars fixes seront déployés, chaque conducteur français sera contrôlé, en moyenne, plus de 20 fois par mois par les radars fixes qui contrôleront environ 1000 fois plus que le système traditionnel.
- Le taux de dépassement au niveau des radars est passé de 0,5 % à un taux extrêmement faible de 0,3 %. Il semblerait que l'on soit arrivé là à un palier en dessous duquel on ne descendra pas beaucoup : même annoncé par de grands panneaux de signalisation, une très petite minorité continue à ne pas voir ou à ignorer ces radars. De ce fait, la production moyenne mensuelle de chaque radar fixe reste au-dessus de 1000 infractions constatées par mois.
- Cette baisse locale des vitesses a eu une forte conséquence sur les accidents au niveau des radars qui ont baissé de manière très importante de l'ordre de 40 % pour les accidents corporels et de 65 % pour les accidents mortels contre respectivement 19% et 28% pour la France entière. Il est vrai que conformément aux engagements pris les sites choisis étaient dans l'ensemble plutôt plus dangereux que la moyenne nationale
- Il a été établi, par contre, que l'impact local de ces radars fixes ne dépassait pas 3 km.

### 10.2. Les effets globaux sont eux aussi très importants

- En mars 2005, alors que le système était implanté depuis 16 mois et que le nombre de radars fixes était de 200, 5% des conducteurs disaient avoir reçu une contravention et 55 % indiquaient qu'au moins une personne de leur entourage en avait reçu une.
- Lorsque les 1000 radars fixes et 500 radars mobiles seront déployés, on peut prévoir environ 9 millions de contraventions par an représentant environ 375 M€ de recettes.
- Pour mesurer correctement l'effet global sur les vitesses, l'Observatoire a utilisé les observations du sondage national quadrimestriel de vitesse. Il s'est assuré que les points de mesure habituels n'étaient pas perturbés par l'installation de radars proches : une distance minimum de 5 km a été fixée et certains points de mesure ont dû être déplacés.
- Le taux de dépassement des vitesses limites plus 10 km/h est passé de 35 % en 2003 à 19% en 2005. Le taux de dépassement des vitesses limites plus 30 km/h a été divisé par 5. La vitesse moyenne a chuté de 5 km/h.
- La baisse des vitesses moyennes n'est d'ailleurs pas seulement due à la baisse des excès de vitesse mais pour un quart à la baisse des vitesses des automobilistes qui respectaient déjà les limitations de vitesse. Ce phénomène est à relier avec le fait que généralement les automobilistes choisissent un comportement de vitesse par rapport à la vitesse de l'ensemble du trafic : l'effet du contrôle automatisé joue par la baisse de l'ensemble des vitesses et/ou par la baisse des vitesses individuelles par rapport à ces vitesses moyennes.
- Conséquence de la baisse des vitesses, le nombre des accidents et des tués a diminué : de 2002 à 2005, la baisse du nombre des tués a dépassé les 30 % ce qui représente une baisse historique.
- En s'appuyant sur un certain nombre de résultats de la littérature internationale, on peut estimer que les trois quarts de cette baisse sont attribuables à la baisse des vitesses consécutive à la mise en place du contrôle automatisé.

### 10.3. L'acceptabilité du système

- On constate globalement une bonne acceptation du système : les trois quarts des Français y voient l'origine de la baisse des vitesses et de la baisse des accidents.