



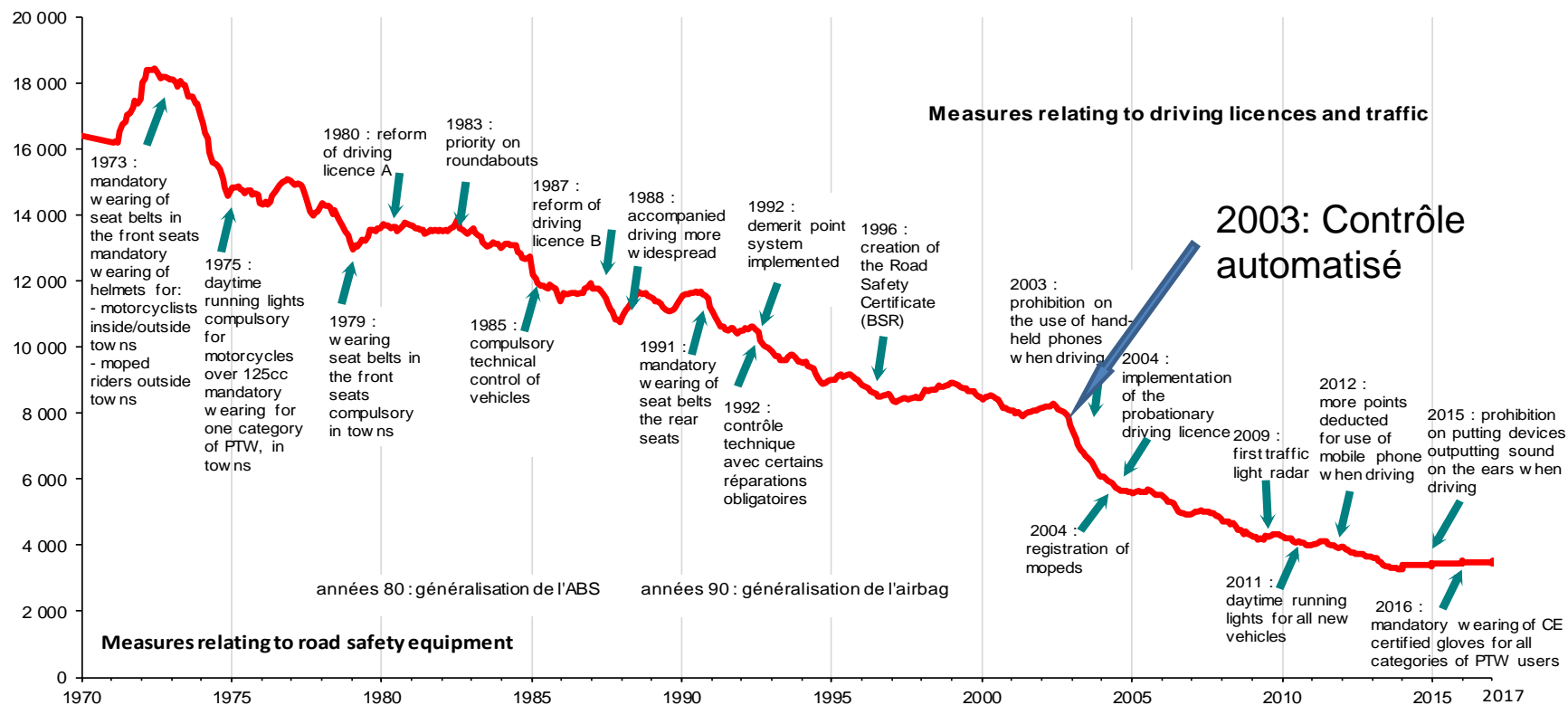
JSFR 18 octobre 2022

Les Radars Automatisés en France

Département du Contrôle Automatisé



Diminution historique de l'accidentalité





Historique et bestiaire du contrôle automatisé

- Avant les années 2000: dispositifs de radars homologués avec interception (pas d'automatisation)
- 2003 : premiers dispositifs de contrôle automatisé en France
- 2004-2006 : radars embarquables sur trépieds
- 2008 : Radars Franchissement (feux rouges et passages à niveau)
- 2012 Radars Tronçons
- 2013 Radars Mobiles – à conduite externalisée: 2018
- 2016 Radars Temporaires (de chantier): déplaçables
- 2018 Radars multi-fonctions Tourelles
- 2020 : Radars Urbains
- Effets leurres et de dissuasion



Situation en 2022

■ PARC DE 4500 RADARS

■ RADARS FIXES

- 1400: Vitesse / ville / autoroutes / discriminants, double face, vitesse moyenne
- 600 : Franchissements
- 1100 Radars Tourelles / 100 Urbains (multi-infractions)

■ RADARS DEPLACABLES

- 350 radars déplaçables => parc en augmentation, sur 800 emplacements, 250 itinéraires, 6000 kms

■ RADARS MOBILES

- 500 : Sur trépieds forces de l'ordre
- 500 : Dans véhicules forces de l'ordre / À conduite externalisée



Comparaison des Modèles

RADARS INSTALLES	RADARS DEPLACABLES	RADARS MOBILES
Cible axes principaux, autoroutes	Cible axes secondaires accidentogènes	Cible tous axes autres
Installation : entre 6 mois et 1,5 an	Installation: quelques semaines	Mise en place immédiate
Coûts importants de travaux	Coûts d'installation très réduits	Coûts de transport (essence, conduite)
Coût de fonctionnement limités	Coûts de fonctionnement élevés	Coûts de fonctionnement très élevés
Autonomie Permanente	Autonomie de quelques semaines	Présence fugitive
Productivité très forte	Productivité forte	Productivité faible
Coût au contrôle très faible	Coût au contrôle très faible	Coût au contrôle très élevé (x 100)
Avertissement permanent	Avertissement temporaire	Pas d'avertissement
Effet d'habitude	Effet partiel de surprise	Effet total de surprise
Infractions ~ 1 %	Infractions supérieures à 1%	Infractions élevées : 8 – 12 %
Long terme et effet psychologique	Moyen terme et repositionnements	Court terme et effet global



Chiffres Essentiels

- 4500 radars => entre 600 et 1000 poses par an
- Délai d'installation radars fixes => entre 6 mois et 1 an et demi
- Coûts: entre 70 K€ et 150 K€
- Durée de vie: entre 10 et 15 ans
- Véhicules radars: 30 à 40 M de kms / an
- Contrôles: plusieurs milliards / an
- Infractions constatées: environ 20 millions par an
- Amendes récoltées: entre 600 et 800 M€
- Coût: environ 200 M€ / an



L'organisation

- L'administration centrale – 15 personnes
- Des Assistances à Maîtrise d'ouvrage – 80 personnes
- Des Prestataires – industriels, installateurs, exploitants, mainteneurs : 1000 personnes, maillage local
- Organisation spécifique pour les prestataires de conduite externalisée : centre de contrôle, parking, conduct.
- Le centre de traitement des infractions : plusieurs centaines de personnes (éditique, lecture des plaques, accès aux fichiers, recouvrement, poursuite, justice)
- Les correspondants radars en départements, l'autorité de Police : 200 personnes, 3 rôles principaux
- Plusieurs prestataires se partagent le marché, dont 2 principaux français, ainsi que d'autres européens (cinémomètres hollandais, équipements allemands)

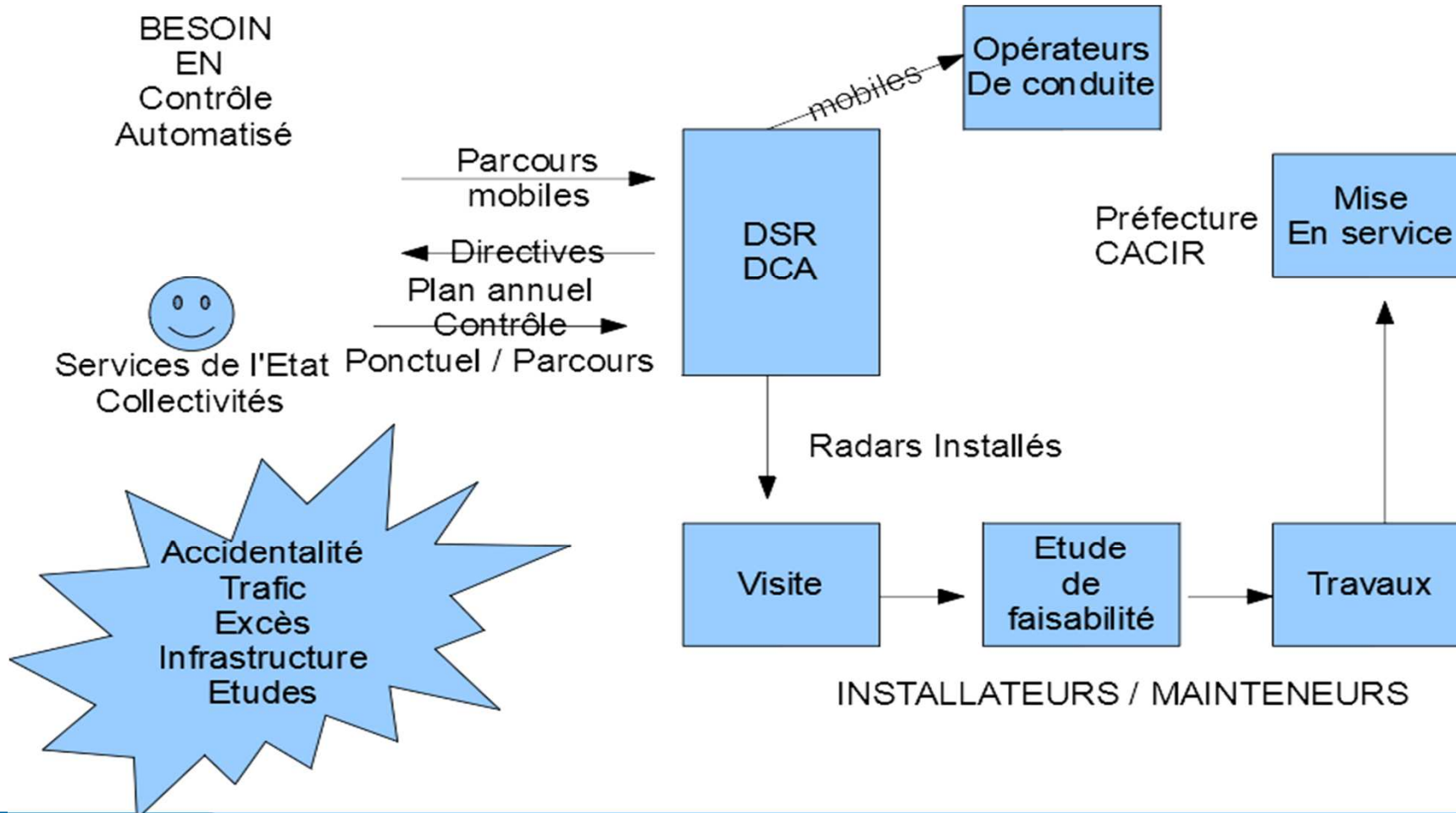


Les critères de mise en œuvre du contrôle automatisé

- Une étude d'accidentalité approfondie (jusqu'à 5 ans) – toutes remontées d'accidents
- Le caractère accidentogène des sites ou axes
- L'étude des différentes solutions (sécurisation des routes, terre-plein, rond-point, dos d'âne, signalisation, ...)
- Un fort trafic et des excès de vitesse importants
- L'éligibilité technique



La mise en oeuvre





Les enjeux et les résultats

- L'effet sur la conduite => une présence partout sur tout le territoire, sur toutes les routes
- L'acceptabilité => les études, les explications, la vigilance
- Les dégradations => plusieurs milliers de dégradations par an, des matériels détruits, brûlés
- La pédagogie => les panneaux, l'avertissement => la dissuasion
- Les résultats => baisse des infractions, baisse des vitesses pratiquées
- Qte contrôles par radars mobiles => 758 000 T1 2021 => 2 886 000 T4 2021,
- TAUX D'INFRACTIONS EN % OBSERVES VIS-À-VIS DES RADARS MOBILES (infractions/contrôles):

- Les taux vont de 3% à 12 % et au-delà

2020 T1	2020 T2	2020 T3	2020 T4	2021 T1	2021 T2	2021 T3	2021 T4	2022 T1	2022 04	2022 05	2022 06	2022 07	2022 08
12,71	11,77	8,32	9,61	8,81	8,38	7,64	7,5	8,22	7,88	7,48	7,37	7,57	7,18

- Les vitesses observées sont passées de 71,7 km/h au T1 2021 à 68,3 km/h au T4 2021



Les axes de travail

- La couverture des zones non atteintes
- L'outre-mer
- Les nouvelles infractions
- Le renouvellement des matériels
- L'agilité des matériels (2 axes: énergie, installation)
- La précision des cinémomètres
- De nouveaux radars « petits tronçons » ou « Bourgs ruraux traversants »
- De nouveaux radars embarquables, auto-alignables
- Avec caméras et traitements automatiques d'images



Des questions?