

L'impact des radars fixes sur l'accidentologie en Picardie

La politique nationale de contrôle sanction automatisé mise en place depuis 2002 a, au niveau national, incontestablement participé à la diminution des accidents de la route.

Il convenait néanmoins de vérifier dans quelle proportion, en Picardie, cette politique avait contribué à la baisse de l'accidentologie constatée ces dernières années et si les accidents du fait de l'implantation des radars présentaient une typologie particulière. L'étude statistique réalisée par la DRE avec l'aide du CETE Nord Picardie nous apporte des éléments de réponse particulièrement étayés à ce sujet.



Méthodologie

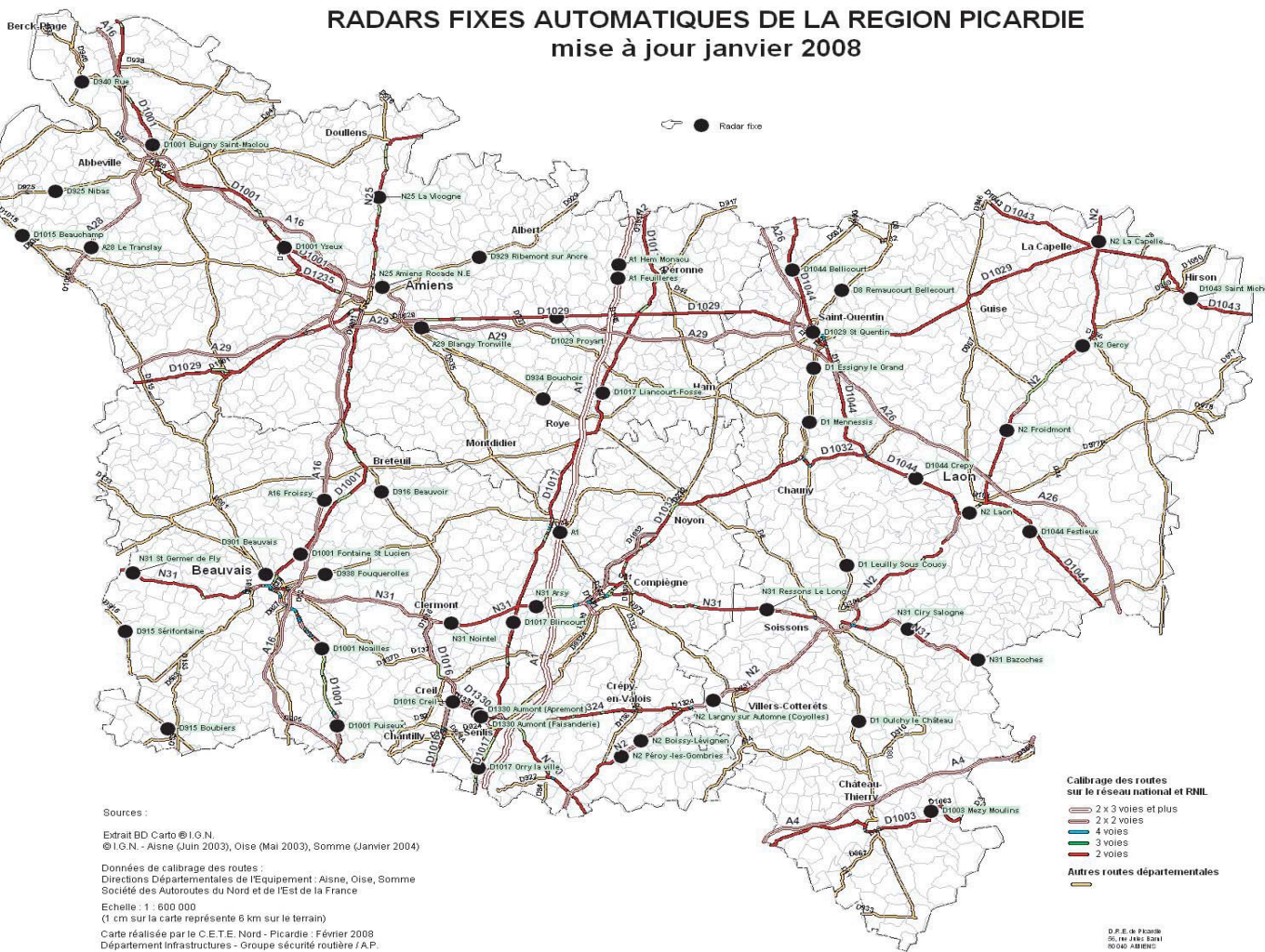
L'étude comprend trois points :

- Une analyse globale de l'effet des radars dans les zones allant de 1000/2000 et 3000 mètres de part et d'autre de l'appareil sur la période 2002-2006.
- Une analyse comparative de l'évolution des accidents en fonction de grandes typologies entre les zones avec radar et les zones sans radar sur la période 2002-2006
- Une cartographie reprenant la localisation et la date de mise en service des radars.

Sur l'ensemble de la Picardie se sont 54 radars fixes qui ont été installés depuis 2002 tout réseau confondu. Pour l'étude, seuls les radars installés avant fin 2006 sur RN, RD et autoroutes et situés en rase campagne ont été étudiés, soit 29 au total.

L'analyse de l'effet sur l'accidentologie en fonction de la distance a été conduite sur une zone maximale de 3 kilomètres avant et après chaque radar ce qui représente 180 kilomètres de réseau routier. Ces derniers ont été comparés à l'ensemble des autoroutes, routes nationales et routes départementales de la Picardie soit 15 000 kilomètres.

Les données relatives à l'accidentologie proviennent, du fichier informatique national constitué par le service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA) d'après les informations fournies localement par les forces de police, de gendarmerie et par les compagnies de CRS.



Observatoire
Régional
de Sécurité
Routière



En conclusion, l'effet des radars fixes est très significatif dans la zone dans laquelle ils sont placés et cet effet diminue quand la distance augmente.

D'où la nécessité de bien choisir les emplacements afin qu'ils produisent les meilleurs gains en terme d'accidentologie.



Brèves mensuelles de la DRE Picardie

DRE Picardie
 56 rue Jules Barni - 80040 Amiens Cedex 1
 Tél : 03 22 82 25 00 - Fax : 03 22 91 73 77
 courriel : dre-picardie@equipement.gouv.fr

Directeur de la publication : Michel PIGNOL

Dépôt légal : ISSN 1960-906X - 2ème trim. 2008



Conception et rédaction :

DRE Picardie
 Observatoire Régional de Sécurité Routière
 à partir de l'étude du CETE "impact des radars sur l'accidentologie en Picardie"

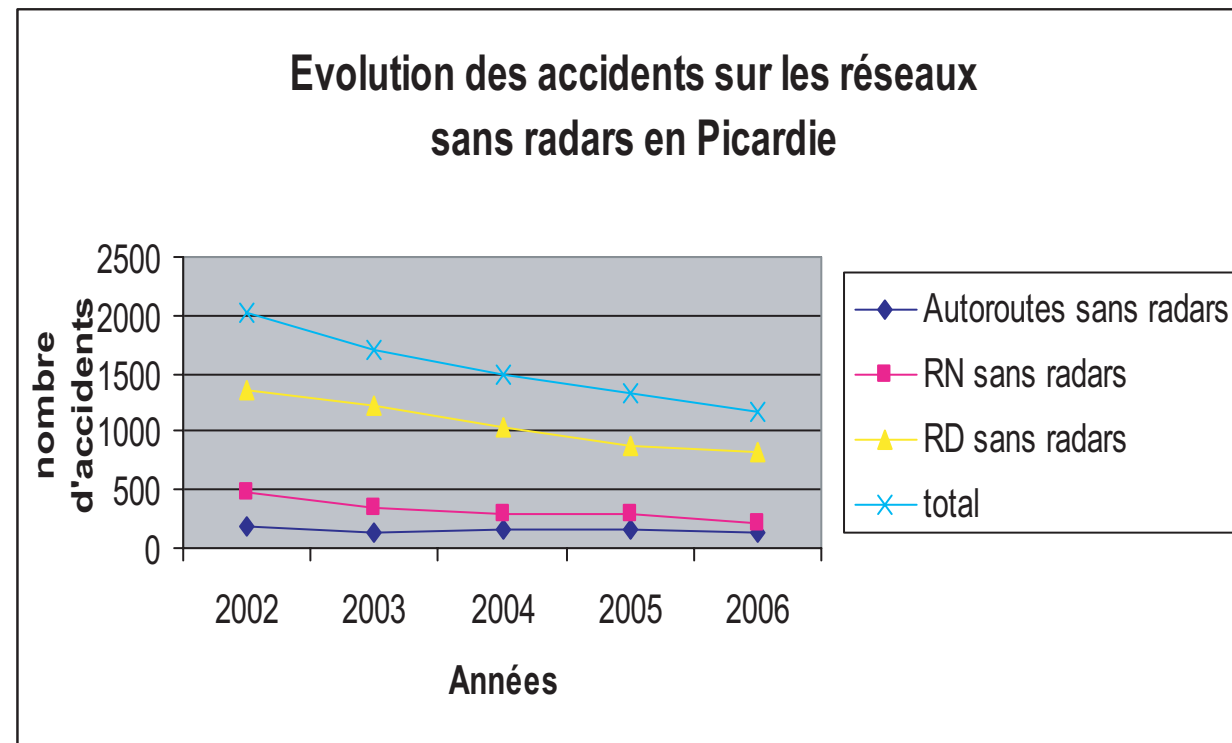
Contact :

Observatoire Régional de Sécurité Routière
 Christine POIRIE
 Tél. : 03.22.82.25.11
 christine.poirie@equipement.gouv.fr

Les radars fixes ont un impact sur l'accidentologie

Evolution des accidents sur les réseaux sans radars en Picardie

	2002	2003	2004	2005	2006	évolution
Autoroutes sans radars	197	139	150	152	138	-30%
RN sans radars	471	333	305	287	208	-56%
RD sans radars	1361	1223	1031	882	835	-39%
total	2029	1695	1486	1321	1181	-41%

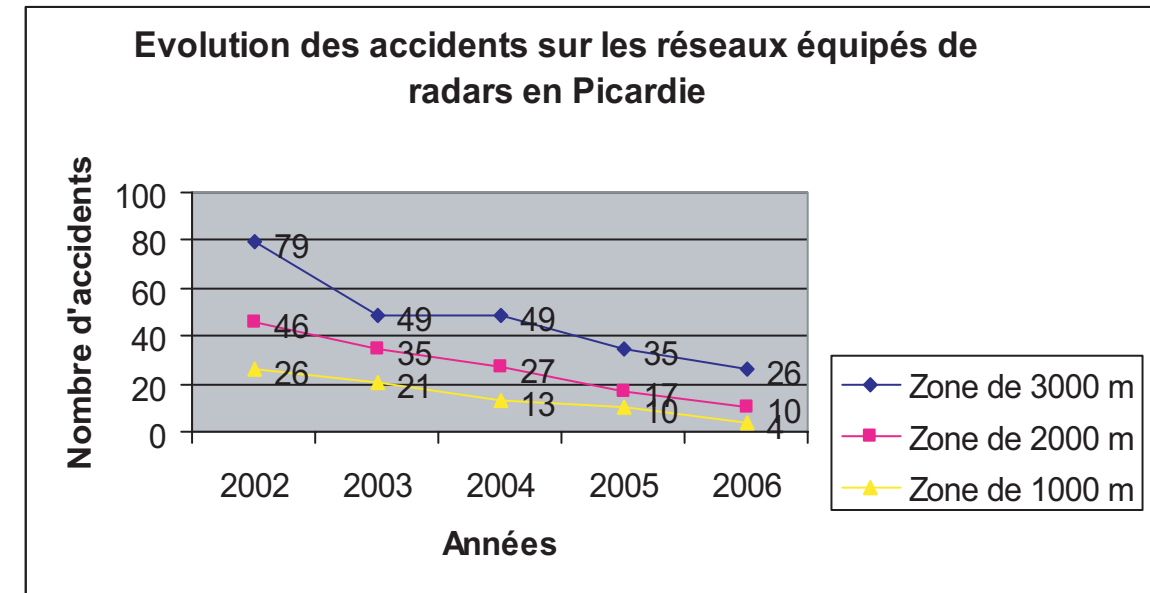


Sur l'ensemble du réseau routier constitué des autoroutes, routes nationales et routes départementales, la baisse de l'accidentologie est de 41% ce qui correspond à un gain de 848 accidents. Il convient d'ailleurs de souligner à cet égard que la baisse la plus significative concerne le réseau routier national avec une baisse de plus de 50%.



Evolution des accidents sur les réseaux avec radars en Picardie

Sur les sections avec radars, tout réseau confondu (autoroutes, routes nationales, routes départementales) l'évolution diffère selon les distances par rapport aux radars.



Sur les réseaux avec radars :

- La baisse est très forte, près de 85%, sur les sections de 1000 m de part et d'autre d'un radar ce qui concourt à un gain de 22 accidents
- Sur les sections de 2000 m de part et d'autre d'un radar, la baisse n'est plus que 78%
- Sur les sections de 3000 m de part et d'autre d'un radar, la baisse est de 67%

Ainsi les zones couvertes par les radars sont moins accidentogènes que celles sans radars puisque la baisse évolue entre 85 et 67% à comparer aux 41% des réseaux sans radars. De même les sections courtes situées à moins d'un kilomètre d'un radar ont moins d'accidents que les sections plus longues (2 et 3 kilomètres).

Des résultats à moduler en fonction des typologies d'accidents

Pour chaque modalité a été calculée la baisse relative de l'accidentologie à comparer aux sections sans radar. Il apparaît que les résultats sont peu probants pour certaines typologies d'accidents.

Ainsi la présence de radars, n'a pas un effet plus fort (ni moins fort) chez les jeunes conducteurs par rapport aux plus âgés, on retrouve chez les plus de 25 ans des valeurs similaires.

De même, on ne constate aucune évolution différenciée entre le jour et la nuit qui aurait pour origine la présence de radars.

Par contre, pour certains types d'accidents, les radars ont un impact indéniable.

C'est ainsi qu'il ressort qu'en plus de l'effet général de la nouvelle politique de sécurité routière, les radars ont un effet plus faible sur les motos, voire les poids lourds que sur les véhicules légers.

En outre, pour les réseaux équipés de radars, il a été constaté une diminution relative des accidents de semaine significativement plus forte que la diminution relative des accidents de week-end. L'on peut supposer, à cet effet, que les radars sont connus des usagers de semaine et qu'ils réduisent fortement leur vitesse, alors qu'ils sont moins connus des conducteurs du week-end et auraient alors un effet moindre.

Enfin, les conducteurs féminins semblent être plus sensibles aux radars que les conducteurs masculins.

Il est effectivement admis que les femmes, en moyenne, sont plus respectueuses que les hommes de la réglementation. Les radars pourraient donc avoir sur elles un effet plus fort.