



**Réunion de concertation
concernant la sécurité routière et les radars**

Durant les 5 dernières années, le bilan départemental de la sécurité routière a montré des résultats très encourageants et particulièrement en 2009. L'année 2009 **est l'année de référence** grâce à un taux d'accidentalité et de mortalité le plus bas jamais constaté.

L'année dernière, les bons résultats se sont inversés. La mortalité en Essonne a connu une hausse significative : **40 tués** contre 27 tués en 2009.

I - L' évolution de l'accidentologie en Essonne

En ce début d'année, l'évolution défavorable semble se poursuivre. En effet, les chiffres des premiers mois de l'année 2011 sont alarmants.

Ils suivent la tendance nationale et régionale avec une hausse du taux de l'accidentalité et du taux de mortalité :

- le nombre d'accidents impliquant des victimes est en hausse de 15,89 %,
- on dénombre 21 tués, au lieu de 15 à la même date en 2010.

Chiffres accidentologie			
Chiffres cumulés au 5 juin de l'année			
nombre	2010	2011*	différence
accidents	535	620	15,89%
tués	15	21	6 tués
blessés	675	774	14,67%

Le nombre des accidents, de personnes décédées et le nombre de blessés, constatés au 9 juin 2011, sont tous supérieurs aux chiffres de l'année 2010.

Sur les 18 accidents mortels recensés depuis le début de l'année, 13 véhicules légers et 4 deux-roues motorisés sont impliqués. 3 piétons et un cycliste ont perdu la vie. Par ailleurs, 3 accidents ont provoqué chacun la mort de 2 usagers.

Les causes présumées des accidents sont prioritairement liées à la non maîtrise des véhicules, puis à la prise d'alcool et la vitesse excessive. Les accidents mortels se sont produits hors agglomération et lorsque la luminosité était faible.

A - Les usagers de 2RM

4 usagers de 2 RM ont perdu la vie sur les 21 décès. Cela représente 19 % des tués pour environ 2 % du trafic.

Les motards décédés étaient âgés de 19, 22 ans et 48 et 54 ans. Sur ces 4 accidents mortels, 3 impliquaient des véhicules légers, et 1 accident mortel a eu lieu sans l'intervention d'un tiers.

Selon les chiffres 2010 et les premières données 2011, les usagers de 2 roues motorisées représentent :

- 1 accident corporel sur 3
- 1 tué sur 3
- 1 blessé hospitalisé sur 3

Plus la puissance de l'engin est importante, plus le risque d'accident et de mortalité est élevé.

Dans 50 % des **accidents** de 2RM, un 2 roues motorisées dont la cylindrée est supérieure à 125 cm³ est impliqué, alors que cette proportion est de 1/3 tiers pour les cylindrées inférieures à 50 cm³.

La mortalité touche principalement les conducteurs d'une 2RM de catégorie supérieure à 125 cm³, (11 des 13 motards tués en 2010). Cette représentation est identique parmi les victimes graves : plus de la moitié (59 %) des victimes 2RM étaient des usagers avec une cylindrée supérieure à 125 cm³.

B - Les Jeunes

En 2010, les usagers âgés de moins de 24 ans sont malheureusement toujours aussi présents parmi les victimes de la route puisqu'ils représentent :

- **1 tué sur 4**
- **près de 1 blessé hospitalisé sur 3**

La catégorie d'âges 18-24 ans représente plus de la moitié (64 %) des blessés et près de la moitié (59 %) des blessés graves.

II – Le contrôle des sanctions automatisé (CSA)

A - Les radars fixes en Essonne

L'installation d'équipements de contrôle automatisé de la vitesse a été fondé sur un changement attendu du comportement des conducteurs. Le meilleur respect des règles de vitesse peut permettre de répondre à l'enjeu fort en matière de sécurité routière : celui de diminuer le taux de mortalité.

C'est pourquoi les équipements de contrôle CSA ont été implantés dans des zones accidentogènes, celles où les vitesses relevées sont excessives et dans des sections où les forces de police ne

peuvent effectuer des contrôles. Sur le département de l'Essonne, 23 radars fixes sont en fonction.

L'activité des radars s'est caractérisé en 2010 par un fléchissement du nombre des infractions constatées par rapport aux chiffres de l'année 2009. Cette baisse s'explique en partie par les travaux en cours sur certains itinéraires ou les pannes.

Prochainement, les 2 premiers radars, contrôlant de façon ciblée le dépassement des vitesses autorisées par les poids lourds, seront installés.

Les infractions

Globalement, on constate une augmentation de 5,7 % du nombre global des infractions relevées par les radars fixes et les radars mobiles. (comparaison des chiffres du mois de mars 2011 à ceux de mars 2010)

Concernant les radars fixes, une baisse de 2,62 % est observée en mars alors que la tendance était à l'augmentation en janvier (+ 0,2 %) et février (+1,82 %).

Quant aux radars mobiles, on observe une augmentation constante depuis le début de l'année : 27 % pour le 1er trimestre.

Augmentation des « petits » dépassements de vitesse

De plus, l'analyse des infractions relevées par les CSA fixes montrent :

- une diminution des dépassements de vitesse supérieurs à 20 km/h
- une augmentation des « petits » dépassements de vitesse, inférieurs à 20 km/h soit 95,6 % des infractions constatées en 2010 (89,9 % en 2009). Ces chiffres se stabilisent pour le 1er trimestre 2011.

Cette tendance se confirme pour les radars mobiles et représente 87 % en 2011 (90 % des infractions en 2010)

Nombre d'infractions au 1er trimestre			
	2010	2011	%
radars fixes	94 604	94 196	-0,43
radars mobiles	27 751	35 133	26,6
Total	122 355	129 329	5,7

B - Les radars aux feux rouges

Les lieux d'implantation ont été arrêtés après une concertation avec les collectivités locales au regard des caractéristiques géométriques et techniques des sites présentant une accidentologie conséquente. Il faut rappeler le caractère particulièrement dangereux du franchissement d'un feu rouge. Les conséquences peuvent s'avérer dramatiques.

Les dispositifs de contrôle des franchissements des feux tricolores ont été implantés sur 5 carrefours des communes de Bièvres, Brunoy, Longjumeau, Sainte Geneviève des Bois et Les Ulis. 4 de ces carrefours sont équipés de système de contrôle dans les 2 sens de circulation.

Le bilan de l'activité des radars Feux rouges

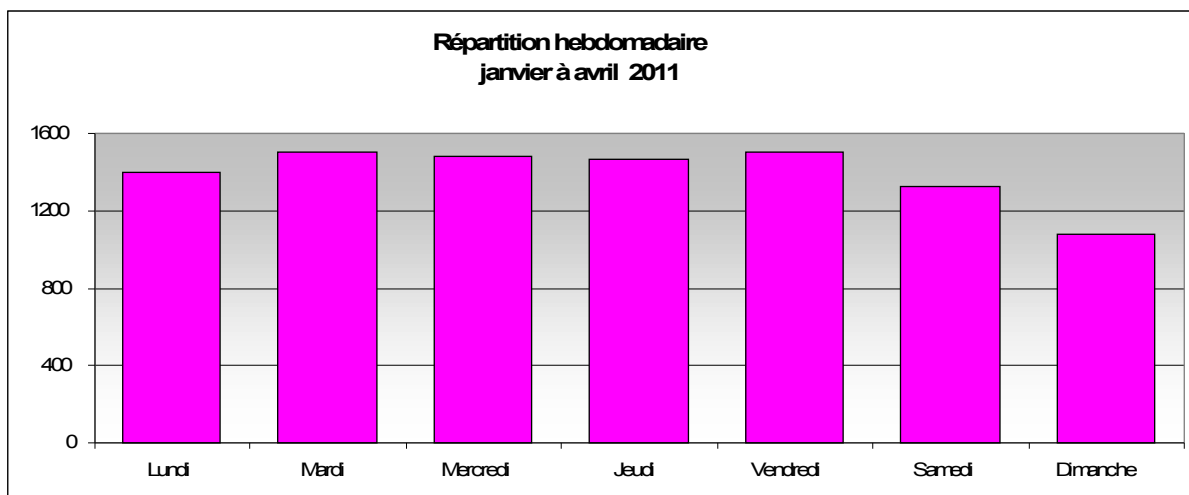
On relève **9754** infractions depuis la date de mise en production des radars avec une moyenne de 10 infractions par jour et par radar.

Le nombre des infractions relevés sur les 9 radars sont très différents d'un site à l'autre. Sur la période de référence (15 novembre au 30 avril), le nombre moyen d'infractions constaté varie de 346 messages d'infraction sur la RN6 à Brunoy – sens province/Paris) à 1 618 messages sur la commune de Longjumeau (RD 117).

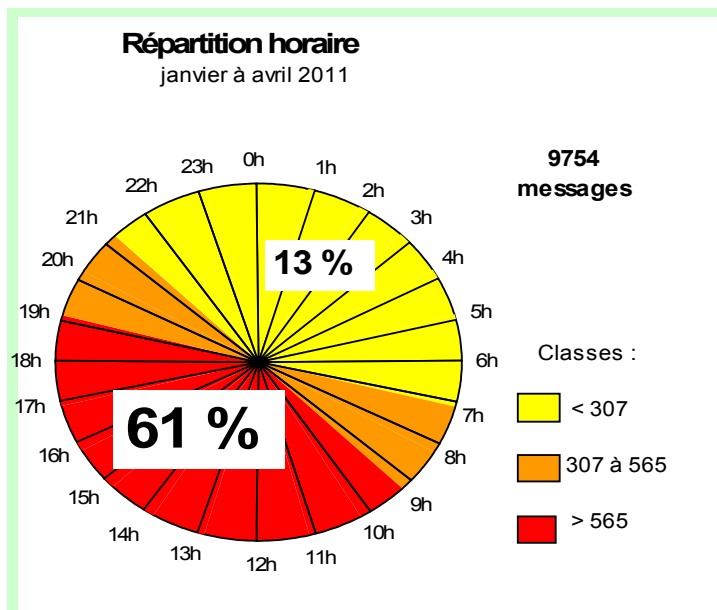
Il est à noter que la production n'est pas liée au nombre de véhicules circulant sur les axes équipés, ni à la vitesse autorisée.

Depuis le 1er janvier 2011, date à laquelle l'ensemble des équipements faisant partie de la 1^{ère} programmation sont tous en production, l'analyse menée montre que :

- le nombre d'infractions le plus important relevé se situe sur une voie située en centre ville et très embouteillée aux heures de pointe. A contrario, un équipement en sortie de ville sur un axe en 2 fois 2 voies et où la vitesse est règlementée à 70 Km/h engendre très peu d'infractions.
- les messages d'infractions liés au franchissement de feux rouges (entre 1400 et 1500 messages) se répartissent de manière relativement homogène durant la semaine. Le week-end leur nombre est moins important. Le dimanche, le nombre des messages se situe en dessous du seuil des 1200 messages/semaine.



Le 1er constat est que le nombre d'infractions est lié à la densité de la circulation et aux déplacements de la population active.



De manière générale, la répartition des heures où les infractions se produisent coïncide avec les horaires de déplacements de la population active. Ainsi, 61 % des messages d'infractions se concentrent durant la journée sur une plage horaire de 10 heures (9h - 19h)

III – La programmation des radars pédagogiques

Le Comité interministériel de la Sécurité Routière s'est réuni le 11 mai dernier. Plusieurs mesures ont été décidées pour lutter contre l'insécurité routière et réduire sensiblement le nombre de victimes sur les routes, en hausse inquiétante depuis le début de l'année, tant au niveau national que local.

L'une d'entre elles, consiste à retirer les panneaux signalant la présence des radars fixes de contrôles de vitesse. En effet, ceux-ci n'ont plus d'effet dissuasif auprès des conducteurs. Ces déposes interviendront dans un délai d'un an et sans attendre l'installation des radars pédagogiques, qui rappellent à l'usager la vitesse à laquelle il roule, sans le sanctionner.

Ces radars pédagogiques seront implantés de façon stratégique. Ainsi, certains appareils seront installés sur des tronçons dangereux non équipés de radars.

La mise en oeuvre de ces mesures en Essonne fait l'objet, ce jour, d'une concertation avec tous les partenaires de la sécurité routière. Il s'agit d'établir une liste d'implantation des radars pédagogiques par ordre de priorité.

La dépose des panneaux

Les réunions de concertations visent à :

- identifier les sites prioritaires
- établir un calendrier sur les 12 prochains mois.

Les règles de dépose

Le panneau d'indication de la vitesse limite autorisée sera conservé lorsque ce dernier est présent sur la signalisation du radar.

Dans le cas contraire, il sera procédé à son installation, afin de rappeler les prescriptions de vitesse aux usagers.

Le calendrier

Le calendrier comporte 2 phases :

- **1er phase**, dès ce mois-ci : installation de 150 radars pédagogiques sur l'ensemble du territoire national, (4 en Essonne) :
 - x installation sur axe à 1 ou 2 voies
 - x vitesse inférieure à 110Km/h
 - x sur les sites équipés de support d'installation (mât, candelabre) et d'une alimentation électrique disponibles
 - x possibilité de les installer sans contrainte technique liée à la courbure de l'axe ou à la présence d'entrées ou de sorties à proximité

Les premiers radars pédagogiques seront installés sur des itinéraires accidentogènes et à proximité des radars fixes

- **2ème phase**, à partir du mois d'octobre : 2 000 à 4 000 radars supplémentaires au niveau national (20 à 40 en Essonne)

Ces radars seront implantés :

- sur des sections dangereuses non contrôlées par des radars fixes ou mobiles et sur lesquelles il convient d'alerter les usagers sur le respect des limitations de vitesse

Les fonctionnalités des radars pédagogiques

Les radars pédagogiques disposeront des fonctionnalités suivantes :

- affichage en vert de la vitesse des véhicules lorsque celle-ci est en deça de la vitesse limite autorisée,
- affichage en rouge lorsque la vitesse pratiquée est au-delà de la vitesse limite autorisée
- message incitatif au ralentissement si la vitesse pratiquée est supérieure à + de 20 km/h :
PRUDENCE, RALENTIR, ATTENTION, DANGER