

Moins de "flashes" en 2013

Alors que le nombre de personnes tuées sur les routes françaises a atteint un minimum historique en 2013 (entre 3 200 à 3 300* contre 3 653 en 2012), les radars automatiques n'ont jamais aussi peu "flashé".

UNE PREMIERE

Selon les derniers chiffres consolidés du ministère de l'Intérieur, publiés en exclusivité par *L'Express*, plus de 15 millions de flashes ont été comptabilisés de janvier à octobre 2013. Or, sur la même période 2012, on en était déjà à plus de 17 millions. On voit mal comment la tendance aurait pu s'inverser sur la fin de l'année sachant que, d'après les sources de *L'Express*, novembre 2013 a de nouveau été marqué par un repli du nombre de flashes - également appelés messages d'infraction (Mifs) - de l'ordre de 15 %. Au final, 2013 est une première dans l'histoire du contrôle-sanction automatisé (CSA) car, depuis son installation en 2003, le nombre de crépitements n'avait jusqu'alors jamais cessé de progresser d'année en année. Sur la période janvier à octobre le nombre d'avis de contravention est en recul de 7,4 % tandis que du côté des radars feux rouges et passages à niveau, la baisse est de 6,5 % par rapport à la même période en 2012.

POURQUOI UN TEL INFLÉCHISSEMENT ?

Faut-il y voir un meilleur respect des limitations de vitesse et des règles de sécurité en général de la part des conducteurs ? Même si cette raison ne peut pas être écartée, la baisse de régime des automates en 2013 s'explique également, voire essentiellement, par une moins bonne "disponibilité" des radars en 2013. Pour explications, *L'Express* avance un chiffre de 600 radars débranchés ou hors service au cours de l'année : des appareils vandalisés, en panne ou bien à l'arrêt forcé du fait de leur vérification réglementaire non effectuée dans les temps. Mais le phénomène s'est accéléré à partir du mois de mars, en raison du changement du prestataire chargé de leur maintenance. D'après la Sécurité Routière, le renouvellement de ce contrat, complexe et exigeant techniquement, a nécessité une période d'adaptation de plusieurs mois qui a eu des conséquences à court terme sur la disponibilité des équipements.

AUCUN NOUVEAU RADAR EN 2014

En 2014, le nombre de radars déployés ne devrait pas évoluer et rester stable à quelque 4 100 unités. La priorité est désormais donnée au renouvellement des systèmes les plus anciens et à la modernisation du parc. Or, si jusque-là le nombre de PV n'avait cessé d'augmenter d'une année sur l'autre, c'était bien principalement parce que le nombre d'équipements en service avait lui aussi progressé. Conclusion : même avec un rétablissement de la maintenance des radars à un niveau standard, les statistiques ne devraient pas franchement repartir à la hausse cette année. À moins peut-être que l'abaissement de 10 km/h des limitations de vitesse, comme appliqué sur le périphérique parisien (de 80 à 70 km/h) ne se généralise sur tout le réseau routier français.

UN CHIFFRE D'AFFAIRES TOUJOURS PRÉVU À LA HAUSSE

Toujours est-il que le budget 2014 ne fait aucune mention de cette nouvelle situation. Il est prévu que les amendes forfaitaires des radars rapportent plus de 689 millions d'euros en 2014. En même temps, les automobilistes européens, jusque-là épargnés, devraient davantage pouvoir être

mis à l'amende, grâce à l'entrée en vigueur le 7 novembre dernier d'une directive européenne consistant à faciliter les échanges d'informations des conducteurs au sein de l'Union Européenne. Les perspectives de progression sont notables. En France, selon la Sécurité Routière, 21 % des infractions relevées par les radars automatiques concernent en effet des véhicules immatriculés à l'étranger, alors qu'ils ne représentent que 5 % du trafic. Enfin, le Gouvernement compte sans doute sur ce nouveau radar redoutable apparu depuis peu (mi-octobre) : le radar mobile "nouvelle génération".

LE "CONTRÔLE EN APPROCHE"

Ce nouveau système de contrôle automatisé, dit de "contrôle en approche" est un radar embarqué à bord d'une voiture banalisée, conduite par des gendarmes ou des policiers en uniforme. Sa mission est de pouvoir photographier, sans flash, tous les véhicules en excès de vitesse. Lors des tout premiers déploiements en mars 2013, le radar contrôlait seulement les véhicules qui le dépassaient par la gauche. Désormais il photographie également les véhicules roulant en sens inverse. En circulation ou à l'arrêt, il contrôle donc les véhicules dans les deux sens de circulation. Les véhicules équipés - dont le coût pour chacun s'élève à 70 000 euros - ne se distinguent pas d'une voiture lambda, à l'exception de deux lucarnes et des antennes radars insérées en dessous des plaques d'immatriculations, et du boîtier gris de l'appareil photo posé derrière le pare-brise. Lorsqu'un automobiliste dépasse la vitesse autorisée, une photographie du contrevenant s'affiche aussitôt sur la tablette dont dispose les policiers dans le véhicule. Ils y voient distinctement le conducteur et sa plaque d'immatriculation. Au terme de chaque patrouille, les données sont envoyées en quelques secondes au centre national de traitement automatisé des infractions de Rennes.

D'après la sécurité routière, ces radars sont conçus pour cibler les conducteurs responsables de grand excès de vitesse : la marge technique de ces radars est de 10 km/h pour les limitations de vitesse inférieures à 100 km/h et de 10 % pour les limitations de vitesse supérieures à 100 km/h (contre 5 km/h et 5 % pour les autres radars vitesse).

On l'aura compris, les adeptes de la vitesse ont encore beaucoup de soucis à se faire !

**Chiffres non consolidés à l'heure où nous rédigeons cet article.*

Les différents types de radars automatiques en France

Radars "chantier" : radars adaptés aux zones de chantier. Ils sont déplaçables afin de suivre l'évolution du chantier ou peuvent être déplacés sur différentes zones de travaux pour contrôler le respect des limitations de vitesse. Unités déployées* : 4 (phase de test)

Radars "contrôle en approche" : radar embarqué dans un véhicule en circulation. Le radar est réglé sur la vitesse autorisée de la route empruntée. Les données sont calculées automatiquement. Unités déployées* : 66

Radars vitesse "fixe" : radar installé sur le bord des routes. Il calcule la vitesse du véhicule à son passage instantanément. Unités déployées* : 2 205

Radars vitesse "embarqué" : radar embarqué dans un véhicule arrêté et positionné au bord de la route. Unités déployées* : 790

Radars "discriminant" : Radar vitesse fixe qui permet de différencier les catégories de véhicules, et notamment les poids lourds, afin de contrôler les limitations de vitesse spécifiques selon la catégorie d'usagers. Unités déployées* : 194

-  **Radar “vitesse moyenne” ou radar “tronçon”** : contrôle la vitesse moyenne pratiquée par les usagers sur une portion de route pouvant aller jusqu'à plusieurs kilomètres entre deux points. Le lieu de l'infraction est le point de contrôle de sortie. Unités déployées* : 61
-  **Radar “feu rouge”** : radar fixe qui repère et enregistre les infractions commises aux feux. Unités déployées* : 712
-  **Radar “passage à niveau”** : radar fixe qui contrôle le respect absolu du franchissement du feu clignotant afin de sécuriser les passages à niveau les plus préoccupants. Unités déployées* : 45

* *Données Sécurité Routière au 1er décembre 2013.*