

La boîte à outils du Contrôle Sanction Automatisé (CSA)

15 mai 2011

Composition actuelle du parc d'équipements

Le parc de dispositifs de contrôle automatisé est composé aujourd'hui de trois types d'équipements différents : les radars vitesse fixes, les radars vitesse mobiles et les dispositifs de contrôle de franchissement de feux-rouges.

Les radars vitesse fixes (1923)

Ces équipements sont installés au bord des routes, que ce soit au sol ou sur mât, contrôlent, grâce à la technologie radar, la vitesse instantanée des véhicules sur les zones les plus accidentogènes avec pour effet de faire baisser les vitesses pratiquées. Ils sont aujourd'hui signalés par un panneau « contrôles radar fréquents » placé entre 1 et 2 km en amont du premier radar fixe d'une zone accidentogène.

Pour les radars installés avec l'ancienne signalisation « contrôles automatiques » sur des zones qui demeurent encore accidentogènes, il sera nécessaire de procéder à la mise en place de la nouvelle signalisation.



Les radars vitesse mobiles (933)

Les radars vitesse mobiles, fonctionnant sur les mêmes principes que les radars fixes, sont embarqués dans des véhicules de police ou de gendarmerie. Ils ne sont pas signalés et laissent peser une probabilité de contrôle de la vitesse sur les usagers, afin de les inciter à respecter les limitations de vitesse.

A cette fin, il est important que les unités de Police ou de Gendarmerie équipées puissent réaliser des contrôles réguliers en changeant fréquemment de point de contrôle.



Les dispositifs de contrôle de franchissement de feux-rouges (565)



Les dispositifs de contrôle de franchissement de feux-rouges, déployés depuis juillet 2009, permettent de contrôler et relever les infractions de franchissement de carrefour au feu rouge. Ils permettent de sécuriser les centres urbains denses, et de protéger les usagers les plus vulnérables.

Il sera ainsi rechercher des installations dans de grandes agglomérations, à proximité des écoles et centres hospitaliers où les infractions sont régulièrement constatées.

Les nouveaux équipements en 2011

Les radars discriminants (8)

Depuis la fin du mois de janvier sont déployés des radars vitesse discriminants permettant de différencier les poids-lourds des véhicules légers, ainsi que d'identifier avec certitude la voie de circulation du contrevenant dans le cas où plusieurs véhicules sont présents sur les clichés d'infraction.

Ils sont destinés aux axes où le trafic est important et mélangé, avec notamment un trafic poids-lourds élevé, et où le respect des vitesses de chaque catégorie constituent un enjeu de sécurité routière. Ils sont également annoncés avec la signalisation « contrôles radar fréquents ».



Les dispositifs de contrôle de la vitesse moyenne

A partir du mois d'octobre 2011, seront opérationnels les premiers dispositifs de contrôle de la vitesse moyenne permettant de calculer la vitesse moyenne de tous les véhicules sur une section de plusieurs kilomètres.

Ils seront destinés prioritairement aux ouvrages d'art et aux portions de routes où l'enjeu de sécurité routière est élevé comme les successions de virages ou les descentes dangereuses.



Les dispositifs de contrôle de franchissement de passages à niveau (2)

Deux équipements sont actuellement en cours d'expérimentation aux passages à niveau de Lagny-le-Sec (60) et Hondeghem (59).

A partir de décembre 2011, seront également disponibles des dispositifs opérationnels de contrôle de passages à niveau (PN) spécifiques, qui contrôleront les franchissements illicites aux PN. Ils fonctionneront de manière analogue aux dispositifs de contrôle aux feux-rouges actuellement déployés. Il s'agit d'une mesure importante du plan de sécurisation des PN, mis en place à la suite de l'accident d'Allinges.

Ils seront installés prioritairement sur les passages à niveau les plus préoccupants.

Autres perspectives 2011-2012

Les radars mobiles-mobiles

Le 26 janvier 2011, suite à la communication sur la sécurité routière réalisée en conseil des ministres, il a décidé la mise en place d'un programme de déploiement de radars mobiles de nouvelle génération, pouvant contrôler la vitesse dans le flux de circulation.



Suite à cette demande, il a été mis en place un groupe de travail réunissant l'UCLIR, la DGGN, la PP, la DCSP, la DCCRS et la DSCR afin de proposer une solution dans les meilleurs délais. Ce groupe s'est réuni deux fois et a permis à la fois de préciser le besoin des forces de l'ordre, ainsi que de dresser l'état de l'art au niveau international.

Sur cette base, la DSCR a publié un appel d'offres pour un marché d'expérimentation.

Le calendrier prévisionnel prévoit une mise en œuvre des premiers équipements expérimentaux au 1^{er} juillet 2011.

Les radars semi-fixes pour le contrôle des zones de chantier

Sur les zones de chantier, la limitation de vitesse est généralement abaissée, en raison de la présence de personnel de chantier et d'un risque d'accident plus important, liée au rétrécissement ou à la diminution du nombre de voies de circulation. De nombreuses études ont montré que sur ces zones particulièrement sensibles, la baisse de la vitesse limite autorisée n'était pas respectée par les usagers de la route.

Afin d'assurer un contrôle des vitesses dans ces zones de chantier, ce que ne permettent pas de manière satisfaisante les radars actuellement disponibles et déployés, **il a été décidé en lien avec les sociétés d'autoroutes et les directions inter-régionales des routes de mener une expérimentation de radars semi-fixes.**



Une nouvelle catégorie de « radars » automatiques est disponible sur le marché, avec la particularité de pouvoir répondre au besoin spécifique des zones de chantiers. Il s'agit des radars semi-fixes.

Plusieurs sociétés proposent ce type de systèmes et notamment la société allemande ROBOT, ou la société suisse CES. Cette dernière propose même des forfaits de location des radars semi-fixes comprenant l'installation, le changement des batteries à intervalles réguliers, le déplacement de l'équipement, voire le traitement des dossiers infractions.

