

Conseil national de la sécurité routière

II - Contrôle automatisé des infractions : Etat d'avancement des expérimentations

Suite aux décisions du Comité Interministériel de Sécurité Routière du 25 octobre 2000, une série d'expérimentations sont mises en place dont l'objet est de tester des **systèmes de contrôle, fixes et permanents, intégrés à l'infrastructure, et automatisés de la constatation de l'infraction à l'envoi du procès-verbal au domicile du contrevenant.**

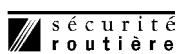
Elles concernent la **vitesse** et les **feux rouges**. Des expérimentations sur le contrôle et la sanction du non respect des **interdistances** sont en cours ou en projet ; elle ont lieu en tunnel, compte tenu des risques particuliers que présentent ces ouvrages.

Un défi majeur en ce qui concerne la vitesse est d'amener un changement de comportement des conducteurs. Alors que toutes les études montrent que la vitesse est un facteur de risque important, l'excès de vitesse reste largement accepté, contrairement à la conduite en état d'ivresse maintenant considérée comme socialement inacceptable.

En ce qui concerne le franchissement des feux rouges, l'appui des nouvelles technologies peut constituer une aide précieuse pour les faire respecter.

1. Le contrôle automatique : objectifs et approche

- Influencer sur le **comportement du conducteur** : par la mise en place de systèmes fixes et fonctionnant de manière permanente, permettant d'augmenter le risque d'être contrôlé et sanctionné et réduisant le caractère aléatoire du contrôle. Les conducteurs sont informés de la mise en place de ces dispositifs, sur les sites et par les médias.
- Mettre en œuvre une **approche intégrée** : pour être efficace le contrôle doit être exercé sur l'ensemble des réseaux routiers, en concertation avec les collectivités locales et les sociétés concessionnaires.
- Travailler en **partenariat** : l'automatisation de la chaîne de contrôle – sanction concerne tous les acteurs intervenant dans le processus: gestionnaires de réseaux, forces de l'ordre, justice.
- Travailler en coopération au sein de l'**Europe** : pour harmoniser les systèmes de contrôle automatique dans la communauté européenne et assurer la même efficacité des contrôles pour les étrangers et les nationaux.



Secrétariat : Observatoire national interministériel de sécurité routière
Arche de la Défense Paroi Sud 92055 la Défense Cedex
Téléphone : 01 40 81 80 42 Télécopieur : 01 40 81 80 99

✉ : Onisr.dscr@equipement.gouv.fr

2. Le contrôle automatique : état d'avancement des expérimentations

Les expérimentations en cours : sur 2 sites, une première phase expérimentale a eu lieu et une deuxième phase est en cours ; sur ces sites, des résultats sont disponibles. Un 3ème site, sur lequel l'expérimentation a démarré en septembre dernier, fait l'objet d'une automatisation de l'ensemble de la chaîne contrôle sanction.

- Traversée d'ANGERS et réseau ESCOTA entre Cannes et Mandelieu : des systèmes semi-automatiques ont été installés à la fin de l'année 2000 ; la très nette baisse des vitesses enregistrée au cours de cette première phase a amené à poursuivre l'expérimentation en augmentant le niveau d'automatisation de l'ensemble du dispositif : numérisation des systèmes de prise de vue et transmission automatique des données vers les postes de contrôle des forces de police.
- CHAMBERY : le site expérimental de Chambéry est un tunnel en entrée d'agglomération (Tunnel des Monts). Dans cette opération, est testé un nouveau type de matériel (radar laser) plus performant et plus précis que les radars traditionnels (à effet Doppler) ; parallèlement, est mise en œuvre une automatisation de la chaîne allant de la constatation de l'infraction à l'envoi du procès-verbal au contrevenant.

Les expérimentations dont le démarrage est prévu en 2002

- METZ : le contrôle automatisé des infractions sera mis en œuvre sur 2 sites : en agglomération (contrôle de vitesse et feux rouges) et sur A31 en zone péri-urbaine (contrôle de vitesse) ; il est prévu une transmission automatique des données vers les postes de contrôle des forces de police ainsi qu'une automatisation de l'ensemble de la chaîne contrôle sanction. Cette opération fait l'objet d'une coopération entre la Ville et l'Etat.
- ST ETIENNE : le site expérimental est une sortie de tunnel en zone urbaine particulièrement dangereuse pour les usagers, les forces de police et les secours; des policiers en situation de contrôle et des pompiers en intervention ont été victimes d'accidents graves sur ce site. Les contrôles pratiqués sur ce site seront des contrôles de vitesse.
- MONTPELLIER : des systèmes de contrôle de franchissement des feux rouges sont en cours d'installation ; cette opération permettra de tester des techniques de détection nouvelles (hyperfréquences).

Les expérimentations en projet

- NORD : il est prévu un contrôle des vitesses et du franchissement des feux rouges en zone urbaine et péri-urbaine dans la région lilloise; cette opération fait l'objet d'une coopération entre l'Etat et les collectivités locales.
- ALPES-MARITIMES : il est prévu un contrôle des vitesses sur le contournement de Nice et en traversée de la ville (Promenade des Anglais)
- PARIS : des systèmes de contrôle automatique des vitesses seront installés sur le périphérique et sur certains grands axes en agglomération ainsi que sur le respect des feux tricolores.
- TOULOUSE : une expérimentation de contrôle aux feux rouges est en cours de montage.
- Passage à niveau : cette opération, en concertation avec RFF et la SNCF, a pour objet de tester l'efficacité d'un système de contrôle automatique sur la réduction des infractions aux passages à niveaux ; un site expérimental a été choisi près de Poitiers.

- LYON : des systèmes de contrôle de vitesse sont mis en place sur les voies rapides urbaines de la région lyonnaise (contournement Est et traversée de la ville). Cette opération mettra en œuvre des systèmes techniques de détection, prise de vue et transmission de données, nouveaux et fortement intégrés ; elle comprend également une automatisation du traitement des procès-verbaux par les forces de l'ordre.

Les expérimentations en tunnel

Des expérimentations spécifiques sont conduites en tunnel ; elles ont pour objet de tester les performances techniques des systèmes automatisés permettant de sanctionner le non respect des vitesses et des interdistances.

Une première expérimentation est menée dans le tunnel du Mont Blanc en vue de la mise en oeuvre d'un système de mesure des vitesses et des interdistances pour la réouverture du tunnel ; le système comprendra la transmission des données sous le tunnel jusqu'aux postes de contrôle des gendarmes français et des policiers italiens.