

# ANALYSE DE 72 RADARS



*Délégation interministérielle à la Sécurité routière  
Département du contrôle automatisé*

*Juillet 2013*



# SYNTHÈSE

Sur les 72 radars évoqués par l'association 40 millions d'automobilistes, 52 sont situés sur des zones dont l'accidentalité était importante avant l'installation du radar et dont la baisse a été constatée depuis, ce qui justifie pleinement leur mise en place.

Un radar qui a épargné des victimes de la route ne peut être considéré comme un piège pour les usagers.

Au-delà de ces 52 cas, 15 radars sont situés sur des zones où la vitesse limite a été abaissée depuis leur installation ou pour lesquelles les relevés de vitesse avant leur installation montraient des dépassements importants et réguliers de la limitation.

Ces radars ont donc été installés en prévention d'accidents, potentiellement graves en regard des vitesses pratiquées.

Enfin, 5 radars ont été installés en protection d'ouvrages d'art ou de zone frontière afin de prévenir tout accident dans ces secteurs sensibles.

Par ailleurs, il est à noter que certains radars évoqués par l'association sont signalés par des radars pédagogiques, ce qui n'est pas toujours bien compris par les usagers. La remise en place des panneaux d'annonce en amont des radars fixes décidée par le ministre de l'intérieur en février dernier permettra d'améliorer l'information des usagers et un meilleur respect de la règle sur les zones concernées.

Ainsi, les radars sont placés à des endroits accidentogènes dans le seul but d'inciter les usagers à réduire leur vitesse afin de diminuer le nombre d'accidents sur les routes.

Par ailleurs, la délégation à la sécurité et circulation routières réalise en permanence l'analyse de leurs emplacements sur le territoire afin que leurs effets sur l'accidentalité soient assurés et maintenus. Une vingtaine de radars sont notamment déplacés chaque année car les conditions de dangerosité ayant prévalu à leur installation ne sont plus réunies.

La vitesse excessive, encore à l'origine de 26% des accidents mortels en 2012, reste un facteur aggravant dans l'ensemble des accidents. Les radars, en faisant évoluer les comportements, contribuent très largement à la baisse de la mortalité sur les routes et à l'atteinte de l'objectif fixé par le ministre de l'intérieur de moins de 2000 morts par an en 2020.

\*\*\*

Vous trouverez ci-après une analyse détaillée des 72 radars cités dans l'étude de 40 millions d'automobilistes, classés par région et par département.



# SOMMAIRE

ALSACE .....	7
Bas-Rhin – 67.....	7
AQUITAINE.....	7
Gironde – 33.....	7
Landes – 40.....	8
Pyrénées-Atlantiques – 64.....	8
AUVERGNE .....	9
Allier – 03.....	9
Puy-de-Dôme – 63.....	9
BASSE-NORMANDIE .....	10
Calvados - 14.....	10
BOURGOGNE.....	12
Côte-d’Or – 21.....	12
Saône-et-Loire – 71.....	12
CENTRE.....	13
Eure-et-Loire – 28.....	13
Indre-et-Loire – 37.....	13
CHAMPAGNE-ARDENNE.....	14
Marne – 51.....	14
Haute-Marne – 52.....	14
FRANCHE-COMTÉ .....	15
Territoire de Belfort – 90.....	15
ILE-DE-FRANCE.....	16
Yvelines – 78.....	16
Essonne – 91.....	17
Hauts-de-Seine – 92.....	18
Seine-Saint-Denis – 93.....	19
Val de Marne – 94.....	19
LANGUEDOC-ROUSSILLON .....	22
Gard – 30.....	22
Hérault – 34.....	22
Lozère – 48.....	23
Pyrénées Orientales – 66.....	24
LIMOUSIN .....	24

Haute Vienne – 87.....	24
Creuse – 23.....	25
<b>LORRAINE.....</b>	<b>26</b>
Meurthe-et-Moselle – 54.....	26
Meuse – 55.....	27
Moselle – 57.....	27
<b>MIDI-PYRENNÉES.....</b>	<b>29</b>
Gers – 32.....	29
Tarn-et-Garonne – 82.....	29
<b>NORD-PAS-DE-CALAIS.....</b>	<b>30</b>
Nord – 59.....	30
Pas-de-Calais – 62.....	30
<b>PAYS-DE-LA-LOIRE.....</b>	<b>31</b>
Sarthe – 72.....	31
Loire-Atlantique – 44.....	31
<b>PICARDIE.....</b>	<b>32</b>
Oise - 60.....	32
<b>POITOU-CHARENTES.....</b>	<b>34</b>
Charente-Maritime – 17.....	34
<b>PROVENCE ALPES COTE D’AZUR.....</b>	<b>34</b>
Hautes Alpes – 05.....	34
Bouches-du-Rhône – 13.....	36
Vaucluse – 84.....	38
<b>RHONE-ALPES.....</b>	<b>38</b>
Loire – 42.....	38
Rhône – 69.....	39
Haute-Savoie – 74.....	40

## ALSACE

### Bas-Rhin – 67

A35 à Geispolsheim, dans le sens Selesta – Strasbourg

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2005 sur l'A35 sur une section limitée à 110 km/h en raison de son caractère périurbain. Le radar est installé en terre-plein central. Il est annoncé par un panneau d'annonce et la limitation de vitesse est rappelée en amont.

#### → JUSTIFICATION

Avant la mise en service du radar, entre 2001 et 2006, 91 accidents ont été recensés sur cette zone provoquant le décès de 5 personnes et causant 129 blessés, dont 31 hospitalisés.

Dans les 5 ans suivant l'installation du radar : 60 accidents ont provoqué 2 tués et 80 blessés dont 11 hospitalisés. Soit : 31 accidents de moins, 3 tués de moins et 49 blessés sauvés.

## AQUITAINE

### Gironde – 33

A630, Bordeaux (33), sortie du Pont d'Aquitaine

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en janvier 2004, sur un axe à 2x3 voies, limité à 70 km/h, à la sortie du pont d'Aquitaine.

#### → JUSTIFICATION

La mise en place de ce radar se justifie par la configuration particulière de cet ouvrage qui comporte des voies de largeurs différentes (voie lente 3,30 m, voie médiane 2,95 m, voie rapide 2,80 m), et une vitesse limitée à 70km/h. Enfin, la présence d'un échangeur à proximité immédiate engendre un trafic non négligeable vers Bordeaux centre et induit des mouvements de cisaillement au niveau de cet échangeur avec un passage direct de la voie rapide à la voie lente par les usagers.

Pas de données sur l'accidentalité avant la mise en service du radar.

## Landes – 40

### N10 à Labouheyre – direction Bayonne

#### → CONTEXTE

2 radars ont été mis en service en novembre 2003 sur cette portion de la RN10 limitée à 110 km/h qui était l'axe principal de transit vers l'Espagne le long de la côte atlantique.

Les excès de vitesse constatés, l'accidentalité élevée ainsi qu'un trafic très important étaient à l'origine de l'implantation de ces radars, parmi les premiers installés en 2003.

A la suite des travaux de concession de cette portion de la RN10 en autoroute A63, ces deux radars ont été déposés définitivement en avril 2013.

#### → JUSTIFICATION

Ces radars ont été positionnés à cet endroit en raison de la présence d'un virage sur cet axe à 2x2 voies franchissant un secteur urbanisé imposant une réduction de la vitesse à 90km/h alors que le reste de l'axe était limité à 110km/h.

Ils ont été justifiés par l'absence de respect de la vitesse par les usagers alors même que l'infrastructure présentait des caractéristiques particulièrement accidentogènes.

## Pyrénées-Atlantiques – 64

### A64/RD1, Mouguerre (64)

#### → CONTEXTE

Le radar a été mis en service en juin 2010 sur la RD1 qui est l'axe à 2x2 voies reliant les autoroutes A63 et A64, limité à 110 km/h.

La RD1 a des caractéristiques géométriques particulières et de nombreuses pertes de contrôle dans les courbes ont été recensées sur l'ensemble de l'itinéraire.

#### → JUSTIFICATION

Avant l'installation du radar sur 5 ans, l'accidentalité sur 4 km était de 7 accidents, 1 blessé grave, 10 blessés légers.

Depuis 2010, l'accidentalité a fortement diminué.



## A63 à Saint-Jean-de-Luz (64)

### → CONTEXTE

Ce radar discriminant mis en service en janvier 2012 est situé sur l'A63 qui est l'axe reliant le département des Landes à la plate-forme autoroutière de Biriadou (frontière espagnole). La vitesse limite autorisée est de 110 km/h.

L'A63 a des caractéristiques géométriques particulières, tant au point de vue du tracé en plan que du profil en long. Le trafic poids-lourds y est important (8 000 véhicules/jour) et dans les nombreuses pentes, les usagers ont tendance à accélérer.

### → JUSTIFICATION

L'accidentalité de 2006 à 2011 sur 4 km fait état de 5 accidents, 3 tués, 8 blessés graves, 1 blessé léger, ce qui a justifié l'implantation d'un radar automatique.

## AUVERGNE

### Allier – 03

#### N7, sortie de Bessay-sur-Allier

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2004 sur la N7 limitée à 90 km/h.

### → JUSTIFICATION

L'accidentalité avant la mise en place du radar était sur 5 ans de 9 accidents, 5 tués, 16 blessés. Ce qui a justifié l'implantation du radar. Depuis, le bilan est de 3 accidents, 0 tué, 4 blessés.

### Puy-de-Dôme – 63

#### A75, au sud de Clermont-Ferrand, à La Roche Blanche

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2006, il se trouve sur une portion où la vitesse est limitée à 110 km/h (autoroute en secteur urbain + circulation importante). Depuis 2012, la zone à 110 km/h a été allongée, dans le cadre de la réflexion sur la cohérence des vitesses menée par la commission départementale de sécurité routière (CDSR).

## → JUSTIFICATION

Ce radar a été justifié en raison d'un nombre important d'accidents sur la période 1997/2001, puisque 33 accidents, 6 tués, 14 blessés graves, y avaient été répertoriés.

Depuis, l'accidentalité a fortement diminué.

A71, au nord de Clermont-Ferrand, à Josserand

## → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en janvier 2006, sur une portion à 110 km/h, en ligne droite et en montée.

## → JUSTIFICATION

L'objectif était de faire respecter la limitation par les véhicules légers, car il existe un fort différentiel entre les poids-lourds peinant à monter et certains véhicules légers (différentiel responsable de nombreux accidents).

Entre 1997 et 2001, 30 accidents, 5 tués, 13 blessés graves ont été comptabilisés. Depuis, l'installation du radar, l'accidentalité a fortement diminué.

# BASSE-NORMANDIE

Calvados - 14

RN13, Loucelles (14), sens Cherbourg vers Paris

## → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2003 sur la RN13, sur une section limitée à 70 km/h. Il est placé à quelques dizaines de mètres du panneau abaissant la vitesse à 70 km/h.

## → JUSTIFICATION

L'installation du radar est justifiée par la présence d'une intersection juste en aval et du caractère accidentogène de la voie. L'accidentalité sur 5 ans avant l'installation du radar était de 18 accidents causant 1 tué et 7 blessés hospitalisés. Depuis son installation il y a 10 ans, seuls 6 accidents ont été recensés et 6 blessés hospitalisés.

## A132, Canapville, sortie de Deauville

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en mars 2008. Il est situé sur la RD677 à l'entrée de l'agglomération de Canapville. Les usagers sortent de l'autoroute A132 à 130 km/h et arrivent rapidement en agglomération où la vitesse est limitée à 50 km/h. De nombreux excès de vitesse étaient enregistrés, avec des véhicules souvent mesurés à plus de 100 km/h.

### → JUSTIFICATION

Ce radar est justifié par l'accidentalité importante sur les 5 années avant la mise en service du radar, puisque 5 accidents, 1 tué, 3 blessés hospitalisés y ont été recensés. Depuis l'installation du radar, il y a 5 ans, aucun accident n'a été enregistré.

## D579, OUILLY LE VICOMTE

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en février 2011 sur la RD579 limitée à 90 km/h. De très nombreux excès de vitesse étaient constatés par les forces de l'ordre. La circulation s'effectue sur une seule voie en descente avec interdiction de dépasser. Le radar est en ligne droite et précède une courbe à droite et un échangeur dénivelé.

### → JUSTIFICATION

Ce radar est justifié par l'accidentalité importante sur les 5 années avant la mise en service du radar, puisque 8 accidents, 3 tués, 3 blessés hospitalisés ont été constatés. Depuis l'installation du radar, il y a 2 ans, un seul accident a été enregistré entraînant un blessé.

# BOURGOGNE

## Côte-d'Or – 21

RD905, Longeault (21)

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2011, sur une section limitée à 50 km/h de la RD905 traversant la commune de Longeault.

### → JUSTIFICATION

L'accidentalité au niveau de la zone d'installation du radar avant sa mise en place était de 12 accidents, 3 tués, 23 blessés dont 4 graves. Depuis, l'accidentalité a fortement diminué.

## Saône-et-Loire – 71

N80, Le Creusot avant Marmagne

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2011. La dangerosité du site est liée à la présence d'un virage assez prononcé faisant suite à une section confortable. La limitation de vitesse dans le virage est de 50 km/h, ce qui est peu hors agglomération, mais justifié par la géométrie de la route.

Il y avait une forte attente localement pour qu'un radar soit mis en place, au plus près possible du virage dangereux pour éviter une ré-accélération des usagers après le radar.

La séquence d'abaissement avant le virage de 90 à 50 km/h est courte, avec une limitation à 50 km/h qui n'arrive que quelques dizaines de mètres avant le radar, c'est la raison pour laquelle un aménagement des panneaux est prévu prochainement par le Conseil général.

### → JUSTIFICATION

Ce radar est situé dans une zone qui était particulièrement accidentogène avant son installation. Sur la période 2000-2008, ont été dénombrés 18 accidents, ayant causé 9 tués et 22 blessés. Depuis la mise en place du radar, plus aucun accident corporel n'est à déplorer.

## CENTRE

### Eure-et-Loire – 28

D921, Pont-Tranchefêtu

#### → CONTEXTE

Ce radar a été implanté fin 2010 à l'entrée du hameau de "Pont tranche fêtu" (commune de Fontenay-sur-Eure) sur la RD921, limitée à 50 km/h. Ce radar est situé 35 m après le panneau d'entrée d'agglomération, le panneau d'annonce du radar étant implanté en amont dans une zone limitée à 70 km/h. Le panneau de limitation à 50 km/h est installé 250 m avant le panneau d'entrée d'agglomération.

#### → JUSTIFICATION

L'objectif de ce radar était de sécuriser l'entrée du hameau qui est marqué par un virage serré et dont la lisibilité est faible. Il s'agissait donc de faire respecter les limitations de vitesse sur cette zone accidentogène.

### Indre-et-Loire – 37

A10 – Saint-Avertin (37)

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2007, sur une section limitée à 110 km/h. Cette limitation de vitesse a ensuite été abaissée à 90 km/h en 2011.

En conséquence, le radar flashe plus de 400 fois par jour malgré l'information claire et lisible de la limitation à 90 km/h sur cette portion de quelques kilomètres de l'A10 au niveau de l'agglomération de Tours.

#### → JUSTIFICATION

Le radar a été justifié par une volonté de faire respecter les limitations de vitesse sur cet axe à très fort trafic.

# CHAMPAGNE-ARDENNE

## Marne – 51

### Traversée urbaine de Reims

#### → CONTEXTE

Il s'agit de 2 radars mis en service en 2005, sur une portion d'autoroute urbaine traversant l'agglomération de Reims. La vitesse est limitée à 90 km/h depuis 2011 date à laquelle elle est passée de 110 à 90 km/h.

#### → JUSTIFICATION

L'accidentalité sur des zones de 4 000 m autour des radars était élevée avant leur installation :

- 15 accidents (7 dans un sens, 8 dans l'autre) et 25 blessés pour l'un,
- 22 accidents (10 dans un sens, 12 dans l'autre) et 24 blessés pour l'autre.

Depuis la mise en place des radars, il n'y a plus de zone d'accumulation d'accidents sur ces secteurs.

## Haute-Marne – 52

### N67 sens Chaumont – St Dizier

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2005 sur la RN67 au niveau de la commune Mussey-sur-Marne où la vitesse limite autorisée est de 70 km/h.

Le radar fixe est précédé d'un radar pédagogique installé dans une zone où la vitesse limite autorisée est de 90 km/h, en raison de la configuration complexe des lieux. Cette situation qui peut être mal comprise par les usagers sera résolue avec l'installation d'un panneau d'annonce radar en lieu et place du radar pédagogique.

#### → JUSTIFICATION

En 2003 et 2004, sur la RN67 dans la traversée du territoire de Mussey-sur-Marne, 6 accidents ont eu lieu causant 13 blessés. Cette accidentalité a fortement diminué depuis l'installation du radar.

## D67 sens Gray – Langres

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2009 sur la RD67 au niveau du passage à niveau situé sur la commune de Villegusien-Le-Lac. La vitesse est limitée à 50 km/h.

### → JUSTIFICATION

Le radar a été installé dans le cadre du plan de sécurisation des passages à niveau préoccupants. Il a été déposé en décembre 2012 en raison des travaux engagés pour la construction d'un ouvrage destiné à supprimer définitivement le passage à niveau.

## FRANCHE-COMTÉ

### Territoire de Belfort – 90

#### A36, sens Mulhouse-Belfort

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2009, sur une section de l'A36 à deux fois trois voies en descente, le radar est bien visible et signalé par un panneau et un rappel de vitesse. La limitation est de 110 km/h du fait de la catégorie de classement de cette autoroute interurbaine.

### → JUSTIFICATION

En raison de nombreux travaux effectués sur l'A36 depuis 2007, les usagers étaient contraints de rouler à des vitesses réduites. Ainsi l'accidentalité avant la mise en service du radar est faible. La mise en place du radar est surtout justifiée par les vitesses excessives relevées avant les travaux, le trafic journalier très élevé, l'aspect interurbain de l'autoroute et le nombre d'échangeurs à proximité du radar.

# ILE-DE-FRANCE

## Yvelines – 78

### Tunnel de l'A86 entre Versailles et Vaucresson

#### → CONTEXTE

36 radars installés dans ce tunnel duplex de quelques kilomètres de long limité à 70 km/h. La présence des radars est signalée à l'entrée de chacun des tronçons qui indiquent également l'étendue de la zone de contrôle.

#### → JUSTIFICATION

Ces radars ont été installés pour la sécurisation du tunnel conformément à l'avis de la Commission Nationale d'Evaluation de la Sécurité des Ouvrages Routiers (CNESOR).

### D27 – Rambouillet

#### → CONTEXTE

Ce radar a été installé en 2011, sur la RD27 limitée à 50 km/h. La RD27 passe de 90 à 70 km/h à l'approche de Rambouillet en raison de chicanes, puis à 50 km/h au niveau d'une intersection importante. Le radar est installé quelques centaines de mètres après cet abaissement de vitesse.

#### → JUSTIFICATION

5 accidents ont eu lieu dans ce secteur entre 2004 et 2008 avec 12 blessés dont 1 grave. Malgré les aménagements routiers, 69 % des usagers dépassaient la limitation, ce qui a justifié l'implantation d'un radar. Depuis son installation, l'accidentalité a largement diminué même si l'on ne dispose pas encore des chiffres consolidés pour l'année 2012.



## D185 – Versailles

### → CONTEXTE

Ce radar a été installé en 2011 sur la RD185 sur la commune de Versailles. La vitesse est limitée à 50 km/h. L'axe est en descente au niveau de la zone du radar.

### → JUSTIFICATION

Cet axe roulant était le lieu d'excès de vitesse importants en raison d'une configuration favorable de l'axe, 2 voies en descente, avec une bonne visibilité. En conséquence, certains usagers arrivaient à des vitesses très élevées au niveau des carrefours et des passages piétons en aval.

L'accidentologie de 2007 à 2010 était de 7 accidents, 2 blessés hospitalisés et 7 blessés légers. Depuis l'installation du radar, aucun accident n'a été enregistré.

## N13 juste avant St-Germain-en-Laye

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2009 sur la RN13 dans le sens Paris/St-Germain-en-Laye. La vitesse est limitée à 50 km/h au niveau du radar situé sur la commune du Pecq. La limitation passe à 70 km/h quelques centaines de mètres en aval, après le panneau de fin d'agglomération.

### → JUSTIFICATION

L'accidentologie de 2005 à 2009 fait état de 2 accidents et 2 blessés légers. Depuis l'installation du radar, aucun accident corporel n'a été constaté sur la zone.

## Essonne – 91

### A10 à Janvry

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2007, dans le sens province-Paris, et se situe sur une zone concédée sur laquelle la vitesse est limitée à 110 km/h en raison de l'approche de la zone agglomérée de la région parisienne, et de la bretelle d'accès à la francilienne.

### → JUSTIFICATION

L'A10 est un axe très fréquenté, où les vitesses pratiquées étaient élevées et source d'accidents. La commission départementale de sécurité routière (CDSR) a examiné la mise en cohérence des vitesses sur le réseau essonnien, et n'a relevé aucun problème de lisibilité sur ce site, la limitation de vitesse étant clairement rappelée au niveau du panneau d'annonce du radar.

Sur les 5 années qui précèdent l'installation du radar, ont été recensés 15 accidents, 1 tué et 13 blessés. Depuis sa mise en place, 7 accidents ont été constatés causant 7 blessés.

### A10 à Massy-Palaiseau

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2007 dans le sens Paris-province, sur une zone où la vitesse limite autorisée est de 90 km/h.

#### → JUSTIFICATION

La limitation de vitesse s'explique par la configuration de la voie et la présence d'échangeurs à proximité (bretelle d'accès et bretelle de sortie). Lors de la réunion de la commission départementale de sécurité routière, la cohérence des vitesses sur l'ensemble des réseaux de l'Essonne a été examinée. Les membres de la commission ont alors demandé de maintenir la limitation actuelle à 90km/h.

Par ailleurs, les chiffres de l'accidentalité, examinés sur les 5 années avant et après la pose du radar, montre que le nombre d'accidents est passé de 18 à 3, et le nombre de tués de 1 à 0. Cependant, on dénombre 2 blessés graves après l'installation du radar, contre aucun avant.

### Hauts-de-Seine – 92

#### Quai du 4-Septembre à Boulogne-Billancourt

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2011 sur la RD1, sur une section à 2 voies limitée à 50 km/h.

#### → JUSTIFICATION

Ce radar a été demandé par les forces de l'ordre suite à une consultation des services et des collectivités en 2009. Deux raisons à cette implantation : vitesses excessives constatées en zone urbaine et difficultés pour intercepter les contrevenants en cas de contrôle mobile.

## Seine-Saint-Denis – 93

### A1 vers Paris, un peu avant l'A86

#### → CONTEXTE

Ce radar a été installé en novembre 2003, ce radar est situé sur l'autoroute A1 avant l'embranchement vers l'A86. À cet endroit, l'axe est composé de 5 voies, et la limitation est abaissée à 90 km/h en raison des embranchements.

#### → JUSTIFICATION

La circulation sur cet axe est très élevée, et la limitation de vitesse est abaissée, car de nombreux changements de files ont lieu, ce qui est générateur de risques d'accidents.

## Val de Marne – 94

### Entre A4 et A86, sortie Nogent-Champigny

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2006. Il est situé au niveau d'un embranchement entre l'A4 et l'A86.

#### → JUSTIFICATION

L'accidentalité sur ce site avant l'implantation du radar était de 7 accidents avec 1 tué, sur 5 ans. Depuis que le radar est installé, 5 accidents ont été recensés et aucun tué.

### Choisy le Roi

#### → CONTEXTE

Ces 2 radars automatiques, ont été installés en 2005 sur l'avenue de Choisy-le-Roi dont la vitesse est limitée à 30 km/h.

#### → JUSTIFICATION

Ces radars ont été demandés par le Préfet suite à plusieurs accidents en raison de vitesse excessive et notamment des poids-lourds. Les riverains soutiennent très activement ces radars, car ils contribuent à sécuriser cette zone urbaine surnommée localement la « route de la mort ». Depuis leur installation, aucun accident grave n'a été constaté.

## A6a, vers Paris avant bretelle de sortie vers Orly

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2008 sur l'autoroute A6a en amont de la sortie vers l'aéroport d'Orly. Il s'agit d'un axe où le trafic est très élevé et mélangé.

### → JUSTIFICATION

L'accidentalité sur 5 ans avant l'installation du radar était de 3 accidents causant 3 blessés dont 1 grave. Depuis l'installation du radar, aucun accident n'a été enregistré.

## Val d'Oise – 95

### D301 à Moisselles

### → CONTEXTE

Ce radar a été installé sur la RN1 en 2004 sur une section limitée à 110 km/h. Il se trouve aujourd'hui sur la RD301 suite au transfert en 2008 de ce tronçon au département, et la limitation est de 90 km/h.

### → JUSTIFICATION

En 2011, le Conseil général a décidé d'abaisser la vitesse limite autorisée de 110 km/h à 90 km/h dans la traversée des communes de Saint-Brice-Sous-Forêt, Piscop, Domont, Ezanville, Moisselles, Baillet-en-France, Attainville, dans les deux sens pour permettre la circulation des véhicules agricoles.

L'accidentalité était sur 4 ans, avant l'installation du radar de : 2 accidents dont 1 mortel. Depuis la mise en place du radar, 2 accidents ont été enregistrés mais sans aucun blessé.

## D301 entre La Croix-Verte et St Brice-sous-Forêt

### → CONTEXTE

Ce radar a été installé sur la RN1 en 2007 sur une section limitée à 110 km/h. Il se trouve aujourd'hui sur la RD301 suite au transfert en 2008 de ce tronçon au département, et la limitation est de 90 km/h.

### → JUSTIFICATION

En 2011, le Conseil général du Val d'Oise a décidé d'abaisser la vitesse limite autorisée de 110 km/h à 90 km/h dans la traversée des communes de Saint-Brice-Sous-Forêt, Piscop, Domont, Ezanville, Moisselles, Baillet-en-France, Attainville, dans les deux sens pour permettre la circulation des véhicules agricoles.

Concernant le radar d'Ezanville entre La Croix-Verte et St Brice-sous-Forêt, 9 accidents et 14 blessés ont été comptabilisés sur une période de 5 ans avant l'installation du radar, sur la même période après sa mise en service, 1 seul accident a été recensé.

## D301 à Groslay

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2010 est installé sur une section de la RD301 à 2x2 voies limitée à 50 km/h. En amont, les usagers traversent une section aux configurations de voies rapides où la vitesse limite autorisée est de 90 km/h.

### → JUSTIFICATION

Ce site a été proposé en 2008 par le Préfet du Val d'Oise, car les mesures de vitesse relevées sur cette zone faisaient état d'une vitesse pratiquée par 85 % des usagers proche des 70 km/h dans le franchissement d'une section urbanisée et fréquentée par des usagers vulnérables avec de nombreuses activités commerciales.

L'accidentalité sur 2 ans avant l'installation du radar était de 8 accidents causant 11 blessés. Depuis 2010, aucun accident corporel n'a été enregistré.

# LANGUEDOC-ROUSSILLON

## Gard – 30

### RN106, Vézénobres

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en septembre 2009 à la suite d'une demande du Préfet du Gard (30) en décembre 2008. L'axe est limité à ce niveau à 110 km/h.

#### → JUSTIFICATION

Le Préfet du Gard a souhaité installer un radar suite à un accident très grave de la circulation en date du 15 novembre 2008 (4 jeunes décédés). Cet axe était une nouvelle voie rapide, dont la configuration entraînait des vitesses pratiquées très élevées (2 véhicules mesurés à plus de 180 km/h après l'accident).

De plus, l'implantation est justifiée par la présence d'un virage en bout de la longue ligne droite (légèrement en pente) à proximité du site où est implanté le radar.

Depuis l'installation du radar, aucun nouvel accident grave de la circulation n'a été recensé sur cette route.

## Hérault – 34

### A75, Sortie du Tunnel du Pas-de-l'Escalette (34)

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2003, sur une section limitée à 80 km/h, en descente de la sortie du tunnel de l'Escalette.

#### → JUSTIFICATION

L'installation du radar est justifiée pour protéger la traversée de l'ouvrage. Le risque maximum dans ce secteur est qu'un accident matériel « léger » engendre ensuite un carambolage, à l'intérieur du tunnel de l'Escalette, avec la possibilité d'un incendie.

L'impact sur les accidents a été immédiat dès la mise en service du contrôle sanction automatisé, puisque l'accidentalité est passée de 7 accidents par mois à 1 accident par mois (accidents corporels + accidents matériels).

## A9 – Vendargues, sens Béziers vers Nîmes

### → CONTEXTE

2 radars mis en service en 2006 pour l'un et en 2012 pour l'autre, installés au niveau de Vendargues sur l'A9. La particularité de ces radars est qu'ils sont situés sur une section dont la limitation de vitesse change selon les heures de la journée. En effet, sur demande du Préfet de l'Hérault, la vitesse est limitée à 90 km/h du lundi au vendredi de 7h à 9h et de 17h à 19h, et à 110 km/h le reste du temps.

L'information sur la vitesse à respecter est réalisée par plusieurs panneaux à messages variables successifs.

### → JUSTIFICATION

Sur la portion d'autoroute concernée, aux heures de pointe liées aux trajets domicile-travail, les congestions des voies de sortie remontaient jusque sur l'autoroute, ce qui est à l'origine de situations dangereuses et d'accidents. L'abaissement de la vitesse sur ces horaires a été décidé afin d'éviter ces situations, et les radars ont été adaptés en conséquence pour s'assurer du respect de cet abaissement.

## Lozère – 48

### A75, La Canourgue

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2005 est implanté sur l'A75, dans la descente de Banassac, dans le sens Béziers Clermont-Ferrand, sur une section limitée à 110 km/h.

La limitation à 110km/h est justifiée par la sinuosité de l'axe routier dans ce secteur avec des pentes allant de 4 à 7 %.

### → JUSTIFICATION

L'accidentalité relevée sur un secteur d'un kilomètre autour du radar entre 2001 et 2005 : était de 2 accidents, 0 tué, 1 blessé hospitalisé et 1 blessé léger. Depuis la mise en place du radar, seul un accident a été enregistré causant un blessé hospitalisé.

## Pyrénées Orientales – 66

A9, direction Le Boulou, commune de Les Cluses

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en juillet 2007 sur l'A9, limitée à cet endroit à 110 km/h pour les véhicules légers, et 70 km/h pour les poids-lourds. Ce radar est en cours de remplacement par un radar discriminant qui permettra de contrôler le respect des limites de vitesse par les poids lourds.

### → JUSTIFICATION

L'accidentalité sur 4 000 m dans le sens du radar était avant la pose du radar de 4 accidents corporels et 8 blessés légers. Depuis la pose du radar, seul 1 accident corporel a eu lieu sur cette zone causant néanmoins 2 blessés hospitalisés et 2 blessés légers.

## LIMOUSIN

## Haute Vienne – 87

A20 à Limoges, sens province – Paris

### → CONTEXTE

Radar mis en service en 2005 sur l'autoroute A20 limitée à 90 km/h, au niveau de Limoges.

### → JUSTIFICATION

L'accidentalité sur une zone de 1 000 m avant la mise en place du radar était sur 5 ans de 78 accidents. Ce qui a justifié la mise en place d'un radar automatique. Depuis son implantation, le nombre d'accidents a diminué puisque le bilan sur 5 ans s'établit à 23 accidents.



## Creuse – 23

### RN145 à Saint-Vaury (23)

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en août 2006 sur une zone où la limitation est de 110 km/h. Ce radar ne présente aucun caractère piégeux. Il est situé sur un axe à 2x2 voies où la limitation de vitesse est constante à 110 km/h sur une centaine de kilomètres. Il est parfaitement visible en terre-plein central et annoncé par un panneau.

#### → JUSTIFICATION

Les arguments retenus pour le choix du site étaient la densité d'accidents sur la zone en aval du radar (8 accidents en 5 ans avec 2 tués, 3 blessés graves et 4 blessés légers), la vitesse excessive des usagers et l'impossibilité d'effectuer des contrôles de vitesse traditionnels en toute sécurité.

Dans la zone de 4 000 m, l'accidentalité avant la pose de 2001 à 2005 était de 1 accident mortel et après la pose de 2007 à 2012 de 1 accident avec 1 blessé hospitalisé.

## Corrèze – 19

### A20 commune de Noailles

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2004 sur l'A20, sur une section limitée à 90 km/h, en amont d'un tunnel, sur la commune de Noailles. Le radar est précédé à ce jour par un radar pédagogique installé dans une zone limitée à 100 km/h. La signalisation de ce radar sera améliorée avec la remise en place des panneaux d'annonce radar.

#### → JUSTIFICATION

Ce radar a été installé en amont d'un tunnel suivi d'une zone sinueuse, endroit où se sont produits de nombreux accidents matériels et corporels.

Entre 1997 et 2004, deux accidents corporels ont eu lieu sur cette zone causant 3 tués et 1 blessé léger. Depuis la pose du radar en 2004, 3 accidents corporels ont eu lieu causant 3 blessés légers.

# LORRAINE

## Meurthe-et-Moselle – 54

### A31, Champigneulles (54)

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2005, sur une section limitée à 90 km/h.

#### → JUSTIFICATION

L'accidentalité avant l'installation du radar recense sur 5 ans, 23 accidents et 1 tué. Depuis la mise en place du radar il y a 8 ans, 4 accidents et 1 tué ont été comptabilisés.

### A31 entre Maxéville et Nancy

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2008 sur cette section de 3 voies limitée actuellement à 90 km/h en raison de son caractère périurbain en contournement de Nancy. En termes de trafic, cette section correspond à l'une des plus chargées du réseau autoroutier de Meurthe-et-Moselle.

#### → JUSTIFICATION

Sur la période 2001-2005, ce site apparaît comme la principale zone d'accumulation d'accidents sur le réseau autoroutier de Meurthe-et-Moselle. Sur une section de 4000m, 17 accidents corporels se sont produits dans le sens Metz-Nancy pour la période considérée, ayant fait 21 victimes dont 1 tué et 2 blessés graves.

Depuis l'installation du radar, le nombre d'accidents et de victimes a considérablement diminué.

## Meuse – 55

### D618, Rouvois-sur-Othain (55)

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2011 juste après l'entrée de l'agglomération de Rouvois-sur-Othain, afin de prévenir un virage dangereux à angle droit situé juste en aval dans la commune. Ce radar est signalé par un radar pédagogique installé à quelques dizaines de mètres du radar dans la même section limitée à 50 km/h. Ce radar sera encore plus lisible après la remise en place des panneaux d'annonce radar, prévue à 1 500 m en amont.

#### → JUSTIFICATION

L'accidentalité avant l'installation du radar recense sur 5 ans, 1 accident corporel et 1 blessé grave. Depuis la mise en place du radar, aucun nouvel accident n'a été comptabilisé.

Le radar a été positionné à cet endroit suite à une demande locale et avec l'accord du Préfet afin de faire ralentir les usagers avant le virage serré souvent abordé à des vitesses excessives.

## Moselle – 57

### RD31bis, entre Forbach et Sarreguemines

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2009 sur la RD31 bis limitée à 90km/h, sur une section à 2x2 voies en amont d'une courbe serrée.

#### → JUSTIFICATION

Ce radar a été décidé suite à la survenue d'un accident très grave de la circulation en mai 2008 faisant 4 tués. L'une des causes de l'accident était la vitesse.

Depuis l'installation du radar, aucun accident n'est survenu dans la zone d'activité de cet équipement.

## A31, entrée de Thionville en venant du Luxembourg

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2007 sur l'A31 au nord de Thionville dans le sens Luxembourg – Metz où la vitesse était limitée à 130km/h. C'est le premier radar rencontré par les véhicules en provenance du Luxembourg et entrant sur le territoire national. L'objectif de cet équipement était de faire ralentir les automobilistes avant l'entrée dans l'agglomération thionvilloise où le profil est sinueux, très encombré et la vitesse limitée à 90 km/h.

Depuis 2010 et l'harmonisation des vitesses sur l'A31, la vitesse limite autorisée a été abaissée à 110km/h sur la section où se trouve le radar.

### → JUSTIFICATION

De mars 2003 à mars 2008 avant la pose du radar, ont été relevés sur cette zone 13 accidents faisant 4 tués et 15 blessés. Depuis la mise en place du radar, sur une période de 5 ans, 9 accidents ont été constatés, et 14 blessés mais aucun tué.

# MIDI-PYRÉNÉES

## Gers – 32

### N124 entre l'Isle Jourdain et Pujaudran

#### → CONTEXTE

Ce radar mis en service en octobre 2009 est implanté sur le tronçon en 2x2 voies de la RN124, sur une section limitée à 90 km/h sur 1 km environ (sur le reste de la 2x2, la limitation de vitesse est de 110 km/h).

Le radar est implanté juste avant une courbe accidentogène, entre l'entrée et la sortie d'une aire d'arrêt.

Le début de la zone limitée à 90 km/h se situe à 500 m avant le radar et le panneau de présignalisation du radar avec un rappel de la limitation de vitesse à 90 km/h se trouve à 300 m en amont du radar.

#### → JUSTIFICATION

La vitesse a été réduite à 90 km/h dans cette section en mars 2004, suite à de nombreux accidents matériels dans une courbe en bas de pente. Cependant, les accidents matériels ont perduré jusqu'à l'installation du radar.

L'accidentologie avant la mise en service du radar n'a pas recensé d'accident corporel, mais plusieurs accidents matériels constatés chaque année dans la courbe en descente, même après la mise en place de la limitation de vitesse à 90 km/h entraînant le remplacement fréquent des glissières de sécurité dans cette courbe.

Depuis la mise en service du radar, il n'y a plus eu d'accidents corporel ou matériel.

## Tarn-et-Garonne – 82

### A20, rocade de Montauban

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2007, sur une section limitée à 90 km/h en raison de son caractère périurbain, et de la présence de virages prononcés.

#### → JUSTIFICATION

Le radar a été demandé en raison d'une forte accidentologie sur la zone puisque 18 accidents et 35 blessés ont été comptabilisés jusqu'en 2007. Depuis la pose du radar seuls 4 accidents et 6 blessés sont à déplorer.

# NORD-PAS-DE-CALAIS

## Nord – 59

### N356 – Périphérique de Lille

#### → CONTEXTE

Ce radar a été installé en 2007 sur la RN356 sur le périphérique lillois, limité à 90 km/h, avec 3 voies de circulation, sur une section accidentogène en bas d'une descente en virage à gauche. La vitesse a été abaissée depuis l'installation du radar à 70 km/h, ce qui mécontente les usagers.

#### → JUSTIFICATION

De nombreux accidents corporels étaient enregistrés avant la mise en place du radar, et notamment 41 accidents entre 2002 et 2006 provoquant 3 tués et 2 blessés graves. Depuis l'installation du radar en 2007, 11 accidents ont été recensés et un blessé grave.

## Pas-de-Calais – 62

### D939 à Humières

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2007 sur la RD939. Il est situé en sortie de virage sur une section limitée à 70 km/h après la sortie d'une agglomération. Le panneau d'annonce radar est implanté avant une intersection.

#### → JUSTIFICATION

La RD939 est une voie propice aux excès de vitesse, qui justifie l'implantation du radar. La limitation de vitesse à 70 km/h est rappelée sur le panneau d'annonce du radar et également quelques centaines de mètres avant le radar juste après l'intersection.

# PAYS-DE-LA-LOIRE

## Sarthe – 72

### D338 – Entre Tours et Le Mans (72)

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2004 sur la RD338, sur une section limitée à 70 km/h dans ce sens de circulation. L'autre sens de circulation est limité à 90 km/h à cet endroit.

#### → JUSTIFICATION

L'installation du radar est justifiée par la présence d'un virage à droite dangereux peu après le radar. Avant la pose du radar sur les années 2000/2003, 4 accidents se sont produits dans la zone qui suit immédiatement le radar avec 4 blessés hospitalisés ; les accidents de moindre intensité étaient par ailleurs nombreux. Après la mise en service du radar, et ce sur la période 2004/2011, un net progrès a été constaté à cet endroit avec un seul accident avec 1 blessé hospitalisé.

## Loire-Atlantique – 44

### Pont de Saint-Nazaire D213

#### → CONTEXTE

2 radars de vitesse moyenne mis en service en 2012, sur une section limitée à 70 km/h. Il s'agit d'un axe à 3 voies dont la voie centrale change de sens de circulation en fonction des heures de la journée afin de fluidifier le trafic pendulaire.

#### → JUSTIFICATION

L'accidentalité avant l'installation du radar a recensé 6 accidents entre 2005 et 2010 causant 1 tué et 8 blessés dont 6 graves.

## Maine-et-Loire - 49

D323, avenue Victor-Chatenay à Angers

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2012, il est situé en agglomération, en amont d'un carrefour à feux.

### → JUSTIFICATION

Entre 2005 et 2009, ont été dénombrés 14 accidents corporels. En raison de la présence d'un carrefour à feux fréquemment grillé et de vitesses importantes, malgré la proximité du lycée de la Baronnerie, le radar a été demandé en 2010 par la Préfecture. Ce radar relève un grand nombre d'infractions, malgré le caractère risqué de la zone.

## PICARDIE

## Oise - 60

D1017 à Blincourt

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2007 sur la RD1017, sur une section limitée à 50 km/h. Cette route départementale limitée hors agglomération à 90 km/h est limitée à 50 km/h pour la traversée du village de Blincourt.

### → JUSTIFICATION

Les relevés de vitesse réalisés avant l'installation du radar montraient une vitesse pratiquée par 85 % des usagers proche de 90 km/h alors que la limitation est à 50 km/h, car les usagers ne ralentissaient pas dans le village. L'accidentalité était sur 5 ans de 4 accidents, 6 blessés avant la mise en place du radar. Depuis l'accidentalité a baissé avec 2 accidents, 2 blessés.



## D932a à Chamant, nord de Senlis

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2011 sur la RD932a, sur une section limitée à 50 km/h. Cette route départementale est limitée à 50 km/h pour la traversée du village de Chamant, alors qu'elle est limitée à 90 km/h hors agglomération.

### → JUSTIFICATION

Les relevés de vitesse réalisés avant l'installation du radar montraient une vitesse pratiquée par 85 % des usagers proche de 90 km/h alors que la limitation est à 50, car les usagers ne ralentissaient pas dans le village. Plusieurs accidents graves, mortels pour certains, étaient enregistrés avant l'installation du radar et depuis aucun accident mortel n'a été constaté.

## Somme – 80

## N25, Rocade Nord d'Amiens

### → CONTEXTE

Ce radar, installé sur la RN25 à Amiens, a été mis en service en 2004. Il est installé sur le terre-plein central sur une 2x2 voies supportant un trafic très important (30 000 véhicules/jour).

La limitation de vitesse a récemment été abaissée, passant de 110 km/h à 90 km/h en raison d'une mauvaise qualité de la couche de roulement qui pouvait se traduire par une diminution d'adhérence de la chaussée. Des travaux de réparation sont prévus en juillet, et la vitesse sera rétablie à 110 km/h après la fin des travaux.

### → JUSTIFICATION

Le site a été choisi compte tenu des vitesses élevées relevées régulièrement par les agents des forces de l'ordre à cet endroit.

L'analyse de l'accidentalité sur 2 km en amont et en aval de l'emplacement radar sur une période de 4 ans montre qu'avant la mise en service du radar, 4 accidents se sont produits causant 5 blessés. Depuis l'installation du radar, on dénombre 2 accidents et 5 blessés dont 1 hospitalisé.

## POITOU-CHARENTES

### Charente-Maritime – 17

#### RN137, Aytré

##### → CONTEXTE

Ce radar discriminant a été mis en service en février 2013. Il est installé 1 km après un radar fixe classique, sur une section limitée à 90 km/h pour les véhicules légers, et 80 km/h pour les poids-lourds.

##### → JUSTIFICATION

Ce radar a été installé en raison de forte ré-accélérations et vitesses élevées en courbe après le passage devant le premier radar fixe situé à moins d'un kilomètre en amont. Avant la pose de ce radar discriminant, de nombreux contrôles réalisés par les forces de police avaient identifié des vitesses excessives sur cette section de voie.

Malgré le premier radar, la zone restait accidentogène et avait recensé sur 4 000 m : 21 accidents corporels sur la période 2004/2009.

## PROVENCE ALPES COTE D'AZUR

### Hautes Alpes – 05

#### RN 85, Gap

##### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2008 sur la RN 85 dans le sens Gap – Sisteron. La vitesse est limitée à 90 km/h. Ce radar est installé sur un créneau de dépassement court (700 m), en descente et qui comprend une légère courbe à droite.

##### → JUSTIFICATION

Avant la pose du radar, les usagers effectuaient des dépassements à très vive allure, et achevaient leur manœuvre après le créneau de dépassement. A la suite d'un accident mortel (choc frontal entre la voiture dépassant et un véhicule léger montant, décès de deux enfants de 3 et 7 ans), l'implantation d'un radar sur ce site a été décidée par le Préfet des Hautes-Alpes. Depuis, les vitesses pratiquées dans ce secteur se sont réduites, et aucun accident n'est à déplorer.

## RD 942, vers Tallard

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2011 sur la RD942 au niveau de la commune de Saint-Etienne-le-Laus, dans le sens Briançon-Sisteron. La vitesse est limitée à 70 km/h. Ce dispositif est précédé d'un radar pédagogique implanté dans une zone limitée à 90 km/h, ce qui peut surprendre les usagers. Cette situation sera résolue avec la remise en place des panneaux d'annonce radars.

Le radar a été implanté en approche d'un carrefour de desserte du village de Saint-Etienne-le-Laus et non loin d'une aire d'arrêt très fréquentée, notamment en période estivale.

### → JUSTIFICATION

Cette section de route départementale est faite de grands alignements droits entre lesquels se succèdent des portions sinueuses. Cette route fait également l'objet d'une surveillance renforcée de la part des forces de l'ordre car les excès de vitesse y sont très fréquents.

On peut noter que cet axe a connu de graves accidents, dus notamment à des chocs frontaux faisant suite à dépassement de vitesse très élevée. Dans le secteur du radar, 2 accidents causant 3 blessés hospitalisés ont été recensés dans les 5 ans précédant son installation. Depuis, aucun accident n'est à déplorer.

## RD 1075, route Sisteron-Gap

### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en novembre 2011 sur la RD 1075 au niveau de la commune d'Aspres-sur-Buëch, dans le sens Sisteron-Grenoble. La vitesse est limitée à 90 km/h. Ce dispositif est précédé d'un radar pédagogique.

### → JUSTIFICATION

L'implantation de ce radar a permis de sécuriser les échanges au droit des carrefours situés sur cette section de la RD1075. Ce secteur surveillé par la gendarmerie nationale enregistre de nombreux excès de vitesse dus au tracé rectiligne de l'axe.

## Bouches-du-Rhône – 13

### A51, sens Aix – Marseille

#### → CONTEXTE

Le radar a été implanté sur l'A51 en 2009 dans le sens Aix-en-Provence – Marseille alors limitée à 110 km/h. Cette vitesse a été abaissée à 90 km/h en 2012, suite à une expérimentation dans le cadre de la protection de l'atmosphère et qui a été profitable en termes d'accidentalité.

#### → JUSTIFICATION

Avant l'installation du radar, sur une zone de 4 km autour de l'implantation du radar, il a été recensé sur 5 ans, 59 accidents avec 1 tué. Depuis la mise en place du radar, il a été enregistré 21 accidents sans aucun tué.

## Corse du Sud – 2A

### N194, Sarrola-Carcopino

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2011 sur la N194. Il s'agit d'un secteur très fréquenté (zone d'activités) et le danger est lié à la présence d'une école à proximité avec une configuration rectiligne de la voie favorisant les excès de vitesse. La signalisation relative à la limitation de vitesse est rappelée en amont du radar qui est signalé par ailleurs par un radar pédagogique.

#### → JUSTIFICATION

Concernant l'accidentalité, le bilan de 2002 à 2007 est 24 accidents ayant entraîné 5 tués sur un tronçon de 4 000 m. Au vu de ces éléments la mise en place de ce radar a été demandée en priorité par le Préfet en 2010.

Depuis l'installation du radar, aucun accident corporel n'a été enregistré sur une zone de 850 m autour du radar. Sur la zone de 4 000 m, 4 accidents ont été constatés depuis juin 2011 avec un tué mais cet accident a eu lieu à 2 000 m en aval du radar dans le sens opposé au sens de contrôle du radar.

D61 – Ramatuelle direction Cogolin

→ **CONTEXTE**

Ce radar a été mis en service en 2011 sur la RD61, sur une section limitée à 70 km/h. Le radar est placé en amont d'un virage dangereux (intersection dans le virage).

→ **JUSTIFICATION**

L'accidentologie avant l'installation du radar était de 4 accidents, 6 blessés hospitalisés et 4 blessés légers. Depuis 2011, aucun accident n'a été enregistré sur cette zone.

A57, Toulon vers Hyères

→ **CONTEXTE**

Ce radar a été mis en service en 2005 sur une section à 110 km/h. La limitation a ensuite été abaissée à 90 km/h par décision préfectorale en janvier 2010 en raison d'une accidentalité toujours élevée.

→ **JUSTIFICATION**

L'accidentologie de 2001 à 2005 a recensé 39 accidents, 1 tué et 59 blessés légers. Le radar était donc pleinement justifié. De 2005 à 2010, le nombre d'accidents n'avait pas baissé puisque 49 accidents, 1 tué, 16 blessés hospitalisés, 56 blessés légers étaient toujours comptabilisés.

Suite à l'abaissement de vitesse, l'accidentologie a chuté et de 2010 à 2012, seuls 4 accidents et 1 blessé léger ont été recensés.

A8 avant Mandelieu, les Adrets de l'Estère!

→ **CONTEXTE**

Ce radar a été mis en service en 2006 sur l'autoroute A8 limitée sur cette zone à 110 km/h en raison de son tracé sinueux et en descente dans le sens contrôlé par le radar.

→ **JUSTIFICATION**

L'accidentologie sur les 5 ans avant l'installation du radar était de 4 accidents, 1 tué, 4 blessés hospitalisés et 2 blessés légers. Depuis la mise en place du radar, aucun accident n'a été enregistré sur cette zone.

## Vaucluse – 84

### A7 à Bédarrides (84)

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en février 2007 sur l'autoroute A7 sur une zone où la vitesse est limitée à 110 km/h depuis 2003 où elle avait été abaissée pour prévenir une courbe en bas de la descente.

#### → JUSTIFICATION

Le radar a été installé en raison d'une forte accidentalité entre 2003 et 2006 avec 18 accidents, 12 blessés légers et 3 blessés graves enregistrés. Depuis 2007, 17 accidents ont été recensés mais sans aucun blessé.

## RHONE-ALPES

## Loire – 42

### N1082, Loire (42), Entrée de Montrond-les-Bains

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service le 11 février 2005. L'entrée de Montrond est limitée à 90km/h et un créneau de dépassement se termine juste avant le panneau d'agglomération.

Le radar est implanté à une centaine de mètres en aval du panneau d'entrée de l'agglomération et la vitesse est limitée à 50 km/h.

#### → JUSTIFICATION

Entre 2000 à 2004, ont été enregistrés 10 accidents ayant occasionné 3 tués sur le tronçon de 4 000 m à l'approche du secteur urbanisé dense.

Sur le même tronçon après la mise en service du radar, de 2006 à 2011 seuls 3 accidents corporels ont été enregistrés, aucun n'étant mortel.

## Rhône – 69

### A6, Ecully (69)

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2007, sur une section limitée à 90 km/h en raison de son caractère périurbain en contournement de l'agglomération lyonnaise.

#### → JUSTIFICATION

L'accidentalité sur la zone du radar a recensé, sur 5 ans avant l'implantation du radar, 24 accidents, 1 tué et 28 blessés dont 7 graves. Depuis 2007 et la mise en place du radar ont été enregistrés 14 accidents et 15 blessés dont 5 graves.

### RD383, Périphérique sud de Lyon

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en mars 2007. Situé sur le périphérique de Lyon, sur la commune de Vénissieux. La vitesse est limitée à 70 km/h en raison du virage dangereux dit de la "femme morte". Cette zone a été étendue de 200 m en amont du radar fixe pour une sécurisation accrue de ce virage. En amont de cette zone la vitesse générale est de 90 km/h.

#### → JUSTIFICATION

L'accidentalité sur 1 km sur la période 2003/2006 était de 34 accidents corporels. Après la mise en service du radar, sur la période 2008/2011, seuls 19 accidents corporels ont été comptabilisés

### RD383, Lyon, Boulevard Bonneville

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en janvier 2011. Situé sur le périphérique de Lyon, sur la commune de Saint-Fons. La vitesse est limitée à 70 km/h sur cette zone située entre la limitation générale à 90 km/h du Boulevard périphérique et la limitation à 50 km/h qui permet d'amorcer le virage en toute sécurité.

#### → JUSTIFICATION

Le radar est justifié en raison du caractère accidentogène de la zone, avec 25 accidents corporels comptabilisés entre 2004 et 2008 sur 1 km autour du radar.

## Haute-Savoie – 74

### A41 – Saint Julien en Genevois (74)

#### → CONTEXTE

Ce radar a été mis en service en 2011, sur une section limitée à 50 km/h. L'incompréhension vient de l'abaissement rapide de la vitesse qui passe de 90 à 50 en quelques centaines de mètres.

#### → JUSTIFICATION

Ce radar a été implanté à cet endroit afin de faire ralentir les usagers à l'approche de la zone douanière, sur laquelle circulent des usagers vulnérables et principalement des piétons. Cette limitation de vitesse est justifiée par l'approche du poste frontière avec la Suisse quelques dizaines de mètres en aval.