

## Des radars « désactivés » et une accidentalité en baisse : les radars ne servent donc à rien !

Chaque fois qu'il le peut, le Délégué interministériel à la sécurité routière vante les mérites de ses radars chéris ; insistant sur le fait que les radars sauvent des vies et que "la dégradation du parc radars provoquera des morts". Entre-temps, la grogne sociale est passée par là et une grande partie des 3 439 radars automatiques en a fait les frais depuis novembre 2018.

Impact sur l'accidentalité routière ? La Ligue de Défense des Conducteurs a analysé les chiffres et le moins que l'on puisse dire, c'est que le bilan n'est pas en faveur des radars...

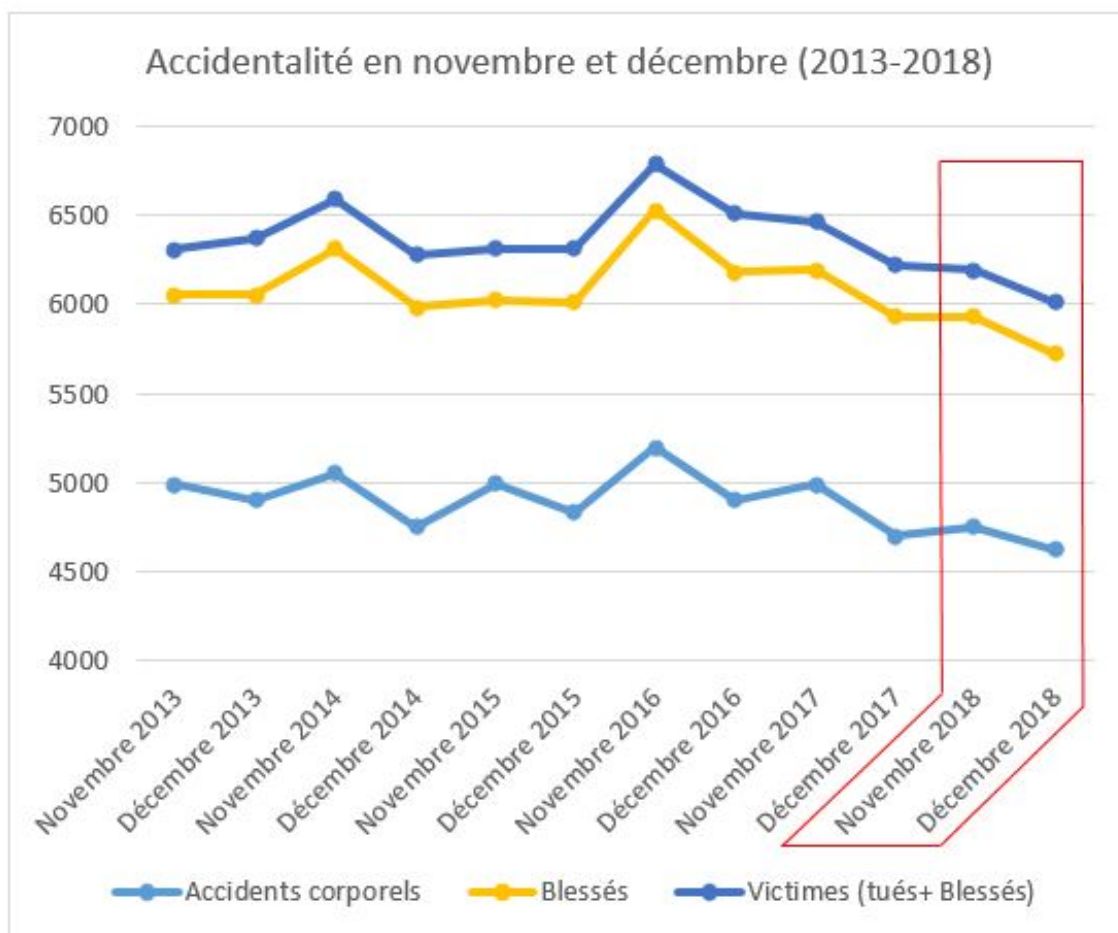


Figure 1. Evolution de l'accidentalité pour les mois de novembre et décembre, entre 2013 et 2018

Les bilans de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière<sup>1</sup> (ONISR) font état d'une baisse de la mortalité routière depuis 40 ans, donc bien avant l'apparition du premier radar en 2003. L'actuelle politique de sécurité routière pointe sans cesse la vitesse comme responsable de tous les maux sur les routes françaises, mettant moins l'accent sur d'autres facteurs prépondérants comme la

## **Des radars « désactivés » et une accidentalité en baisse : les radars ne servent donc à rien !**

---

somnolence, le manque de vigilance, l'état des routes, l'impact de l'alcool ou des drogues...

### **60 % de radars « désactivés »...**

Les causes d'accidents étant multifactorielles, comment isoler et évaluer le poids du facteur vitesse ? La gronde des ronds-points a apporté un premier élément de réponse en neutralisant plus de la moitié du parc des radars français.

Si les radars sont vandalisés\* depuis leur instauration, ils cristallisent la grogne populaire et sont la cible d'une colère accrue depuis l'abaissement de la vitesse à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, en juillet 2018.

En effet, le mouvement de contestation s'est attaqué aux radars dès le début de la grogne, ce qui a entraîné la « désactivation » forcée de 60 % des radars de l'Hexagone<sup>2</sup>, comme le précisait Christophe Castaner le 10 janvier dernier : « Près de 60 % [d'entre eux] ont été neutralisés, attaqués, détruits par celles et ceux qui se revendiquent [du mouvement] des Gilets jaunes ».

### **... qui mesurent toujours...**

S'ils ont été masqués, bâchés, recouverts de peinture ou emballés avec du plastique, ces radars mesurent toujours les vitesses des conducteurs sans pouvoir flasher. En émettant une onde en continu, qui va « rebondir » sur le véhicule à son passage, le système analytique du radar va étudier le changement de longueur d'onde et calculer la vitesse du véhicule : c'est le fameux effet Doppler. Or cette onde traverse la peinture, les bâches ou le plastique (qui obstruent le système photographique cependant), ce qui va permettre au radar de continuer de mesurer des vitesses et de transmettre les infractions au central de traitement sans que la photo soit exploitable, donc sans possibilité de dresser des PV. C'est ce que concède Christophe Castaner :

« Certains sont juste bâchés. Et donc on a, à la fois la photographie qui ne peut plus se faire, mais on a toujours le radar qui permet d'enregistrer la vitesse de passage des véhicules. »

En revanche, cette situation a permis de mettre en lumière un phénomène : en l'absence d'arme de répression en état de fonctionnement, le nombre d'excès de vitesse a presque quadruplé<sup>3</sup>. Les radars ont ainsi enregistré une augmentation de 268 % des infractions routières<sup>3</sup>.

Donc, les radars ont été massivement « neutralisés » à partir de la mi-novembre 2018 avec près de 60 % de radars dégradés en décembre et le nombre d'infractions

## Des radars « désactivés » et une accidentalité en baisse : les radars ne servent donc à rien !

---

routières relevées a augmenté de 268 %.

### Et pourtant...

De façon totalement involontaire, ces dégradations, par la « désactivation » des radars, ont donc permis d'isoler le facteur vitesse dans les causes multifactorielles d'accident. Au regard de l'isolement de cette variable accidentogène, il apparaît donc pertinent d'analyser les données et les chiffres fournis par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) sur cette même période pour juger objectivement de l'efficacité des radars. La Ligue de Défense des Conducteurs s'est donc attachée à répertorier et analyser les données issues de l'ONISR.

Accidentalité en novembre et décembre entre 2013 et 2018

	Accidents corporels	Tués	Blessés (+24h)	Blessés	Victimes (tués+Blessés)
Novembre 2013	4989	252	2092	6053	6 305
Décembre 2013	4899	313	2212	6057	6 370
Novembre 2014	5055	280	2185	6312	6 592
Décembre 2014	4749	286	2113	5989	6 275
Novembre 2015	4998	290	2179	6022	6 312
Décembre 2015	4835	307	2231	6009	6 316
Novembre 2016	5201	257	2223	6527	6 784
Décembre 2016	4900	331	2372	6181	6 512
Novembre 2017	4987	272	2265	6192	6464
Décembre 2017	4699	292	2101	5927	6219
Novembre 2018	4752	267	1585	5931	6198
Décembre 2018	4626	292	1532	5718	6010

Figure 2. Accidentalité en fonction des mois de novembre et décembre

Pour objectiver au maximum cette démarche d'analyse, l'association a comparé les données d'accidentalité (fournies par l'ONISR dans ses bilans mensuels et annuels<sup>1</sup>) des deux mois « sans radars », novembre et décembre 2018, aux mois de novembre et décembre des cinq années antérieures jusqu'à l'année du bilan d'accidentologie « historique » de 2013. Les analyses comparent les mois de novembre et décembre 2018 aux autres mois de novembre et décembre pour

## Des radars « désactivés » et une accidentalité en baisse : les radars ne servent donc à rien !

éliminer le facteur saisonnier qui peut être responsable de disparités dans les données recueillies (*figure 2*).

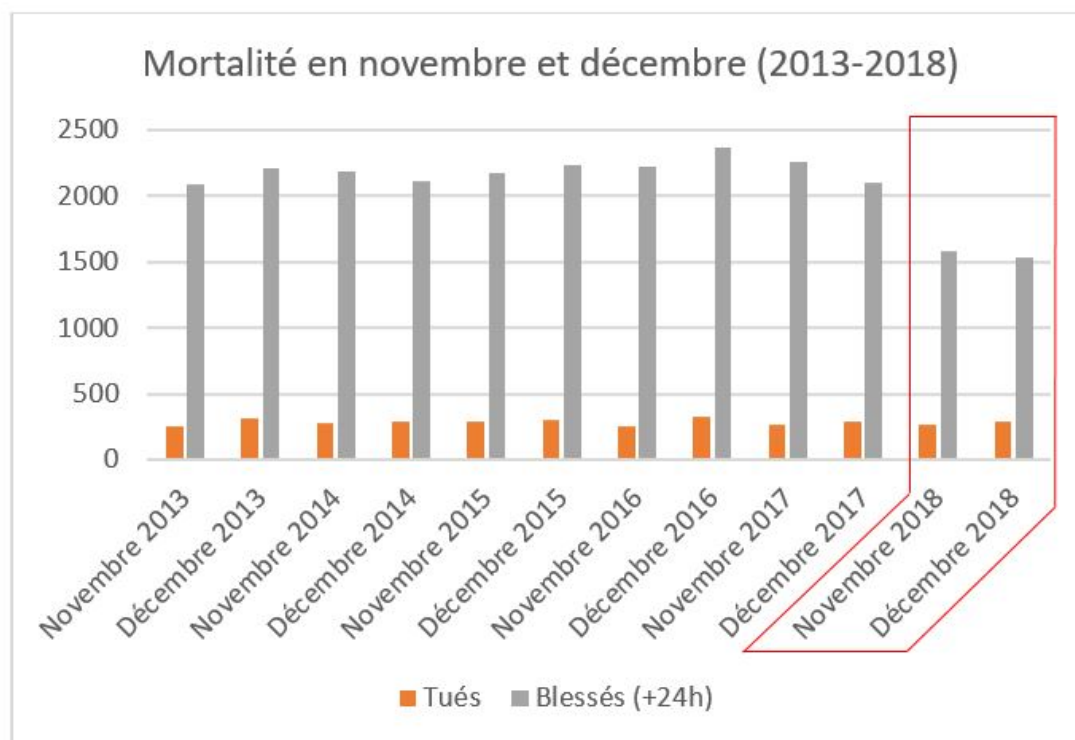


Figure 3. Evolution de la mortalité pour les mois de novembre et décembre, entre 2013 et 2018

Ainsi, pour le mois de novembre 2018 (partiellement impacté par la « désactivation » des radars\*\*), on observe que le nombre de « tués » est similaire au mois de novembre 2017 (*figure 3*), supérieur aux mois de novembre 2013 (+ 15 morts) et 2016 (+ 9 morts) mais inférieur aux mois de novembre 2017 (- 5 morts), 2015 (- 29 morts) et 2014 (- 13 morts). Concernant les autres catégories (« Accidents corporels », « Blessés +24h », « Blessés » et « Victimes »), les données du mois de novembre 2018 sont meilleures que celles des mois de novembre des cinq années précédentes (*figure 1*). En moyenne, les données du mois de novembre 2018 sont inférieures à celles des mois de novembre des années 2013 à 2018 : 294 « Accidents corporels », 604 « Blessés +24h », 290 « Blessés » et 295 « Victimes » en moins.

Les données des mois de décembre 2018 (intégralement impacté par la « désactivation » des radars\*\*) confirment la tendance du mois de novembre 2018 :

- Le nombre de « Tués » est semblable à décembre 2017 (*figure 3*), supérieur de 6 morts à décembre 2014 mais très nettement inférieur à décembre

## **Des radars « désactivés » et une accidentalité en baisse : les radars ne servent donc à rien !**

---

2016 (- 45 morts), décembre 2015 (- 13 morts) et décembre 2013 (- 21 morts).

- En comparaison des mois de décembre entre 2013 et 2017 (*figure 1*), le nombre d' « Accidents corporels » est inférieur pour le mois de décembre 2018 : - 190 « Accidents corporels » en moyenne.
- En comparaison des mois de décembre entre 2013 et 2017, le nombre de « Blessés de plus de 24 heures » est inférieur pour le mois de décembre 2018 : - 674 « Blessés +24h » en moyenne.
- En comparaison des mois de décembre entre 2013 et 2017, le nombre de « Blessés » est inférieur pour le mois de décembre 2018 : - 315 « Blessés » en moyenne.
- En comparaison des mois de décembre entre 2013 et 2017, le nombre de « Victimes » est inférieur pour le mois de décembre 2018 : - 329 « Victimes » en moyenne.

Les résultats montrent que les données des mois de novembre et décembre 2018, pour les catégories « Accidents corporels », « Blessés +24h », « Blessés » et « Victimes » sont nettement meilleures que celles des mois de novembre et décembre des cinq dernières années (*figure 1*). Pour le nombre de « Tués », les résultats montrent que les données des mois de novembre et décembre 2018 sont supérieures aux résultats de trois mois étudiés sur dix et meilleures ou égale à sept mois sur dix étudiés (*figure 3*).

### **Conclusions**

La gronde générale, qui a dégradé les radars sur le territoire national à hauteur de 60 %, a offert une occasion unique d'analyser leur "efficacité" sur l'accidentalité routière. En comparant les données des bilans mensuels de l'accidentalité de l'ONISR, des deux mois impactés par les neutralisations de radars\*\* (novembre et décembre 2018), il a été possible de tirer plusieurs enseignements :

1. En dépit de la dégradation des radars, ceux-ci ont quand même pu enregistrer les vitesses des véhicules. Une augmentation de 268 % des infractions routières a été constatée. Donc, lorsque les conducteurs ne sont pas soumis à la répression routière, ils augmentent leur vitesse naturelle de circulation.
2. Malgré cette augmentation de la vitesse, l'accidentalité et la mortalité routière ont eu tendance à diminuer.

Finalement, en roulant plus vite, les conducteurs n'ont causé ni accidents ni morts supplémentaires par rapports aux années antérieures.-

Plusieurs conclusions apparaissent :

## **Des radars « désactivés » et une accidentalité en baisse : les radars ne servent donc à rien !**

---

- cela vient confirmer ce que des analyses statistiques ont déjà montré par le passé : il n'y a pas de lien systématique entre vitesse et mortalité routière.

- en conduisant un peu plus vite, les conducteurs se sont rapprochés de la vitesse naturelle de circulation, vitesse dictée par les circonstances et non par la seule limite réglementaire. Puisque cette vitesse naturelle n'a pas été source d'accidents supplémentaires, on peut penser que les limitations de vitesse en France sont inadéquates.

- enfin, les conducteurs, sachant que les radars sont hors-service, ne se trouvent plus dans un climat de paranoïa qui les oblige à scruter le moindre accotement pour y chercher les radars. Ils peuvent donc, en toute quiétude, focaliser leur attention à 100 % sur la route sans craindre le flash.

Moins d'angoisse des radars = plus de quiétude et d'attention sur la route = une accidentalité et une mortalité en baisse !

De quoi démolir le mythe des radars sauveurs de vie.

La Ligue de Défense des Conducteurs demande donc l'arrêt immédiat de la politique de sécurité routière par les radars.

\*Rappelons que le fait de dégrader un radar est passible d'une amende allant jusqu'à 200 000 euros et deux ans d'emprisonnement.

\*\*À noter que le mouvement de dégradation nationale des radars a débuté le 17 novembre 2018. Le mois de novembre 2018 est partiellement affecté par la « désactivation » des radars. En revanche, le mois de décembre 2018 a été impacté totalement par ces neutralisations.

<sup>1</sup> [Bilans d'accidentalité de l'ONISR](#)

<sup>2</sup> [France.info](#), 10-01-2019.

<sup>3</sup> [Auto Plus](#), 31-01-2019.