

Les radars augmentent le nombre d'accidents sur autoroute ?

Par Nicolas, mardi 24 juin 2008 à 09:37 :: [Etranger](#) :: [#155](#) :: [rss](#)

En Suisse, la Police cantonale vaudoise a publié un rapport annuel avec des chiffres surprenant concernant l'autoroute A1 entre Genève et Lausanne.

Ce tronçon de 42 kilomètres entre l'échangeur d'Ecublens et celui de Genève est surveillé depuis 2 ans par 17 radars fixes placés environ tous les 5 kilomètres. Ces radars signalés et parfaitement visibles prennent en excès de vitesse pas plus de 0,15% d'automobilistes.

Le problème, c'est que le nombre d'accidents recensés sur ce tronçon a beaucoup augmenté depuis l'installation des radars: 268 accidents recensés en 2007 contre 227 en 2006 et 211 en 2005.

Dès le mois d'octobre 2007, le [Touring Club Suisse \(TCS\) alertait les autorités sur ce nouveau phénomène](#). En effet, si au début les conducteurs levaient le pied sur tout le secteur concerné, aujourd'hui les habitués se sont mis à accélérer entre les radars et à ralentir à l'approche des points de contrôle, cette succession de coups de frein intempestifs suivis d'accélération est à l'origine de nombreux accrochages.

La police cantonale réfute cette interprétation et dit ne pas avoir constaté d'effet d'accordéon entre les radars. Pour expliquer l'augmentation de tôle froissée, la police allègue notamment que le trafic a augmenté, c'est effectivement le cas, mais cette hausse n'excède pas 1,4%.

Pour Jean-Marc Thévenaz, porte-parole du TCS, il faut repenser le dispositif : «Je n'irai pas jusqu'à affirmer que les nouveaux radars ont causé des accidents, mais une chose est certaine, ils n'ont pas permis d'en diminuer le nombre. Au final, je pense que la police est la première déçue du résultat. De notre côté, nous estimons que les points de contrôle n'ont pas tous été placés dans des endroits dangereux. Il serait plus judicieux de redéployer les radars à disposition dans des zones réellement accidentogènes.»

L'Office fédérale des routes (OFROU) élabore actuellement une stratégie qui définira des critères uniformes pour la localisation des radars fixes, en fonction des besoins de sécurité routière. L'idée consiste à placer les radars en priorité dans les zones accidentogènes. Dans cette optique, l'OFROU répertorie précisément tous les accidents survenus en Suisse.

L'OFROU, propriétaire des routes nationales depuis le 1er janvier 2008, planche également sur un projet permettant d'effectuer à l'avenir des contrôles de la vitesse moyenne sur un tronçon.

Source : [Largeur.com](#)