

# **Rapport du Conseil communal au Conseil général concernant une demande de crédit pour l'adaptation et le renouvellement de radars**

(Du 5 septembre 2005)

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

Dans le but d'améliorer la sécurité routière en ville de Neuchâtel, vous avez accepté, en date du 15 mars 2004, la stratégie globale de modération et de sécurisation du trafic dans les quartiers.

Afin de garantir la sécurité des piétons et d'abaisser le nombre et la gravité des accidents, nous vous proposons avec le présent rapport d'améliorer le réseau de radars. Ils permettront de mieux contrôler la vitesse et le respect de la signalisation lumineuse en ville.

Ce projet s'inscrit dans les objectifs de la politique nationale de sécurité (comme décrit dans le rapport no 04-007 de la sécurisation des quartiers).

Nous vous rappelons que le but de cette politique est de réduire, d'ici à 2010, à moins de 300 le nombre annuel de tués sur les routes et à moins 3'000 celui de blessés graves, contre respectivement 544 et 6'194 en 2001. Ensuite, la réduction devra se poursuivre à raison de 30% au minimum par tranche de dix ans. Les partenaires luttant contre la route meurtrière entendent y parvenir au moyen de cinq objectifs principaux :

- les autorités mettent la sécurité routière sur un pied d'égalité avec la mobilité ;
- les usagers de la route ont un comportement sûr, respectueux des autres et responsable ;

- tous les véhicules sont techniquement sûrs et favorisent la sécurité routière ;
- les infrastructures routières sont conçues, entretenues et exploitées de manière à assurer la sécurité du trafic ;
- le sauvetage des victimes d'accident se fait rapidement et de manière compétente.

Dans cet esprit, notre politique vise à diminuer le risque d'accidents et leurs conséquences car chaque drame est un drame de trop. Cette politique nécessite non seulement une modération du trafic dans les quartiers résidentiels mais également le contrôle du respect de ces mesures.

## **1 Historique**

### Septembre 1987 :

Le premier site de contrôle permettant de détecter le passage au rouge des véhicules circulant dans le sens ouest-est fut installé à la Place Numa-Droz.

### Septembre 1989 :

Après avoir expérimenté avec succès la première installation, un deuxième site fut implanté pour le contrôle de la circulation dans le sens est-ouest au carrefour Premier-Mars – Pourtalès.

### Juin 1998 :

Dans le cadre des travaux de réfection des intersections Maladière – Gibraltar et Pierre-à-Mazel – Littoral, une signalisation lumineuse gérant les deux sites fut réalisée.

Ces deux carrefours furent dotés d'une technologie de radar, capable de contrôler non seulement le non-respect de la phase rouge de la signalisation lumineuse mais aussi la vitesse des véhicules.

### Mars 2002 :

L'exploitation des deux premiers sites installés en 1987 et 1989 a cessé en raison, d'une part, des travaux de réaménagement de l'Avenue du Premier-Mars dans la configuration prévue pour l'Expo.02

et, d'autre part, en raison de la technologie qui est devenue obsolète, le fournisseur n'assure plus les réparations des modules de base.

#### Août 2002 :

Une nouvelle installation, aux mêmes caractéristiques que celle introduite en 1998, vit le jour à l'intersection quai Godet – rue William-Mayor.

#### Juin 2004 :

Suite aux travaux entrepris dans le cadre du nouveau stade de la Maladière et la construction d'un giratoire au carrefour Pierre-à-Mazel – Littoral, l'exploitation du radar installé en 1998 est également devenue caduque.

## **2 Situation actuelle**

Deux installations fixes sont toujours en exploitation, soit celle du carrefour Maladière – Gibraltar à l'Est et celle du carrefour Godet - rue William-Mayor à l'Ouest. Le radar mobile est également toujours en fonction.

Malheureusement, la situation actuelle ne permet pas d'atteindre les objectifs définis en introduction. De plus, le traitement administratif est lourd puisque le système photo argentique nous contraint à ouvrir l'installation, à mettre un nouveau film photo dans l'appareil et, lorsque le film est complet à le remplacer, à le développer pour pouvoir enfin exploiter les informations qu'il contient.

D'une manière générale sur les routes de la ville, nous constatons que le nombre de décès oscille entre 1 et 3 par année depuis 1994. Les blessés se comptent entre 80 et 120 chaque année depuis 1990. Cette valeur quantitative ne tient pas compte de la gravité des blessures qui a cependant tendance à diminuer. Les dégâts matériels ont connu une forte diminution depuis 1995 avec un chiffre exceptionnellement bas en 2003.

## **Les vitesses observées**

L'espace routier à l'intérieur des localités est un lieu où un nombre important d'usagers se rencontrent sans cesse. Les situations conflictuelles sont donc beaucoup plus fréquentes qu'en dehors des zones d'habitation.

Au surplus, les statistiques le prouvent, le nombre d'accidents et leur gravité sont directement proportionnels à la vitesse. A 30 km/h, la distance d'arrêt est deux fois plus courte qu'à 50 km/h. Une vitesse réduite, combinée avec d'autres facteurs, influe favorablement sur l'occurrence d'un accident. Si la vitesse lors de la collision est de 30 km/h au lieu de

50 km/h, la probabilité qu'un accident ait une issue fatale pour les piétons passe de 85% à 10%<sup>1</sup>.

A Neuchâtel, on constate que les dépassements de vitesse sont proportionnellement plus élevés dans les rues limitées à 30 km/h que dans les rues limitées à 50 et 60 km/h. En effet, les infractions représentent 20 à 30 % du trafic dans les rues 30 km/h alors qu'elles ne sont que de 10 à 20 % dans les rues 50 km/h.

## **3 Situation future**

### **3.1 Concept**

L'objectif est d'installer un système de contrôle sur les principaux axes d'entrée de la ville pour signifier à l'automobiliste, la nécessité d'adopter une conduite plus respectueuse des autres utilisateurs de la voie publique.

Afin d'intensifier l'efficacité des mesures, un concept de radars fixes et mobiles a été élaboré, comprenant sept emplacements fixes et un radar mobile. Ainsi, les deux installations fixes existantes seront modifiées pour accueillir la nouvelle technologie numérique, cinq installations nouvelles seront posées et le radar mobile d'ancienne génération sera modifié pour l'adapter au numérique. Deux nouvelles caméras numériques sont prévues pour les cinq nouveaux postes de contrôle

---

<sup>1</sup> Office fédéral des routes, 2003, brochure « Modérer le trafic à l'intérieur des localités », p. 14.

alors que l'actuelle caméra fixe sera adaptée à la nouvelle technologie numérique. Un tournus à trois caméras sera établi entre les sept emplacements.

### **3.2 Technologie**

Même si les deux technologies sont regroupées en un seul appareil, il faut différencier le fonctionnement du système radar avec le contrôle de la signalisation lumineuse. En effet, le radar fonctionne par ondes et ces dernières permettent avec précision de déterminer la vitesse d'un véhicule. Le contrôle du respect de la signalisation lumineuse quant à lui est en lien direct avec les boucles de détection installées sur la chaussée. Par un système de réflexion, l'appareil photographique prend le véhicule en infraction annoncé par la boucle de détection ainsi que les données relatives à l'état de situation (date, heure, lieu).

L'image doit comprendre le véhicule en infraction et les données relatives à l'état de situation, ainsi que la vision des feux au moment des faits. L'évolution de la technologie permet donc avec les nouvelles conceptions d'avoir les deux procédés en un, mais, dans tous les cas, les boucles inductives doivent absolument être installées.

Dans le cadre de la proposition qui est faite, les photos numériques parviendront directement par liaison au poste de police, soit au service radar et feux lumineux, sans que l'on ait besoin d'aller remplacer les différents films. Il s'agit donc d'un gain de temps important dans l'exploitation des données.

En ce qui concerne les caissons permettant l'installation du dispositif, seuls ceux de la dernière génération seront conservés. Les plus anciens, ne pouvant plus être utilisés, ils seront vendus au prix de la ferraille.

La technologie numérique sera également utilisée pour le radar mobile afin de rationaliser au maximum l'exploitation de celui-ci (un seul système d'exploitation numérique pour toutes les installations). Il s'agit, comme pour les installations de radar fixe, de remplacer l'appareil photographique conventionnel (photo argentique) par un appareil photo numérique ainsi que de compléter le dispositif du contrôle à l'intérieur du véhicule par une vision immédiate de l'image et des données. L'ancien matériel du radar mobile ne peut pas être vendu comme matériel d'occasion puisque incomplet (une partie sera réutilisée par le service) et obsolète.

### **3.3 Avantages**

Les avantages de ce système sont :

- Un contrôle de tous les axes collecteurs principaux (Nord-Est-Ouest),
- Un taux optimum de résolution des cas délictueux grâce au numérique qui, par ailleurs évite les risques de perte de donnée lors du développement,
- Une transmission des images sur un poste de travail administratif relié à la centrale,
- Une exploitation immédiate des données depuis la place de travail,
- Une diminution des tâches des exploitants.

### 3.4 Localisation

Les sept sites retenus sont :

- Route de Pierre-à-Bot, contrôle de la vitesse,
- Rue des Parcs, contrôle de la vitesse,
- Route des Falaises, contrôle de la vitesse,
- Tunnel de Prébarreau Sud, contrôle de la vitesse et du respect des feux lumineux,
- Avenue des Portes-Rouges, contrôle de la vitesse et du respect des feux lumineux,
- Rue de la Maladière, contrôle de la vitesse et du respect des feux lumineux,
- Quai Philippe Godet, contrôle de la vitesse et du respect des feux lumineux.

## 4 Plan financier

### 4.1 Budget des investissements

	Frs.
Cinq nouveaux emplacements	119'980
Génie civil, liaison au poste, raccordement électrique	150'000
Homologation et contrôle des boucles	12'300

Deux nouvelles caméras pour postes fixes et modification d'une caméra en numérique	278'920
Modification des boîtiers des 2 emplacements existants	16'000
Modification du véhicule avec radar mobile	97'800
Matériel informatique, base de données et système d'exploitation	50'000
Divers et imprévus 10%	70'000
<b>Total y.c TVA</b>	<b>795'000</b>

Les amortissements annuels seront donc de 119'250 francs.

#### 4.2 Projection des économies de fonctionnement

	Frs.
Produit pour le développement et déchets	1'000
Films	4'000
<b>Total</b>	<b>5'000</b>

#### 4.3 Rentrées financières

Par ailleurs, les rentrées financières escomptées assurent l'auto-financement des contrôles de vitesse.

### 5 Conclusion

La circulation en zone urbaine nécessite une grande attention, la vitesse est un élément déterminant quant au nombre et à la gravité des accidents. La sécurisation des quartiers n'a de sens que si la limitation de vitesse est respectée. Le présent rapport répond à notre volonté d'inviter les automobilistes à adopter une conduite prudente en zone urbaine. Les améliorations technologiques nous permettent un meilleur contrôle sans augmenter les effectifs liés à la surveillance de la circulation ; elles permettent au surplus une diminution des coûts de fonctionnement.

La Commission financière sera consultée.

Nous vous invitons, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, à prendre en considération le présent rapport et à adopter le projet d'arrêté ci-après.

Neuchâtel, le 5 septembre 2005

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL:

Le président,

Le chancelier,

Antoine Grandjean

Rémy Voirol



Projet

**Arrêté  
concernant une demande de crédit pour l'adaptation et le  
renouvellement de radars**

Le Conseil général de la Ville de Neuchâtel,

Sur la proposition du Conseil communal,

a r r ê t e :

**Article premier.**- Un crédit d'un montant de 795'000 francs est accordé au Conseil communal pour l'acquisition et l'adaptation de radars.

**Art. 2.**- Cet investissement fera l'objet d'un amortissement calculé aux taux de 15% grevant le compte de fonctionnement de la section de police.

**Art. 3.**- Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté.

AU NOM DU CONSEIL GENERAL :

Le président,

Le secrétaire,

Jean-Charles Authier

Frédéric Guyot