



Actuellement, 397 radars feux rouges sont installés dans les grandes villes et 134 radars supplémentaires sont en prévision, la mise en service de 1000 radars étant quant à elle prévue pour fin 2012.

Les radars de feu font partie de l'arsenal juridique censé œuvrer pour la sécurité routière depuis un arrêté du ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement en date du 15 juillet 2004 (modifié le 14 novembre 2010). Pourtant, ce n'est que le 3 juillet 2009 que le premier radar à un feu rouge a été installé, à Lyon. Si l'objectif du gouvernement est louable, encore faut-il que cette technologie nouvelle ne soit pas source de nouveaux tracasseries pour les automobilistes. Car le franchissement d'un feu rouge fixe coûte cher : 135 euros d'amende – jusqu'à trois ans de suspension de permis - et 4 points seront retirés du permis de conduire (le passage au feu jaune n'est pas concerné par le dispositif puisque si l'arrêt du véhicule au feu jaune s'impose au conducteur, le non respect de cette obligation n'implique qu'une contravention de 2e classe d'un montant de 35 € sans retrait de point). La vigilance voire l'inquiétude est d'autant plus de mise que ces équipements de constatation automatisée du franchissement de feux rouges (telle est leur appellation savante), au contraire des radars de vitesse, ne sont pas signalés en amont. Cette absence de signalement pourrait être mal interprétée par les automobilistes qui pourraient en

déduire que ces instruments sont destinés à renflouer les caisses de l'Etat, ce qui ne va pas dans le sens de l'acceptabilité sociale du système...

IMPERFECTIONS

Redoutables, ces radars le sont aussi en ce qu'ils sont soumis à un régime juridique allégé. En effet, seule une procédure d'homologation avant leur mise en service est prévue par l'arrêté. Ils échappent ainsi aux obligations de vérification primitive et périodique annuelle auxquelles sont astreints les radars mesurant les vitesses excessives. Heureusement, le système mis en place n'est pas sans faille. Il est d'abord permis de se demander si de tels radars ne devraient pas être considérés comme des instruments de mesure. En effet, le décret du 3 mai 2001 et de l'arrêté du 31 décembre 2001 relatif au contrôle des instruments de mesure disposent que l'organisme en charge de la vérification doit garantir les conditions d'impartialité. Car le système mis en place ne repose-t-il pas sur un calcul de vitesse entre deux points donnés ? En effet, deux photographies sont prises à deux endroits et à deux instants différents, photographies couplées avec un système de chronométrage. Or, qui dit chronométrage dit mesure du temps ce qui ferait alors entrer les radars sur feux rouges fixes dans la catégorie des instruments de mesure soumis à des contrôles très stricts. A notre connaissance, cet argument n'a pas encore été soulevé devant les juridictions mais nul doute que la Cour de cassation aura à se prononcer sur la question un jour ou l'autre. Un autre argument, plus sûr, s'impose : la

première photographie est déclenchée par deux boucles électromagnétiques noyées dans la chaussée. Elle est prise peu avant le franchissement du feu. La seconde photographie le véhicule par l'arrière, après le franchissement du feu. On voit donc bien que l'infraction ne peut être constatée qu'au moment où la seconde photo est prise. Or, cette seconde photo ne permet d'identifier que la plaque d'immatriculation du véhicule. Son propriétaire sera certes pécuniairement responsable de la contravention, mais le retrait de points suppose que le conducteur soit identifié pour qu'il puisse valablement avoir lieu. En effet, en droit pénal routier comme en droit pénal général, c'est à l'autorité de poursuite de prouver que telle infraction est imputable à telle personne. Ainsi, en l'absence d'identification du conducteur, sa responsabilité pénale ne saurait être engagée, seule sa responsabilité pécuniaire pourra l'être. Théoriquement, tous les radars sur les feux rouges peuvent donc être contestés. Ceci est d'autant plus vrai que le justiciable n'a pas à dénoncer le véritable conducteur pour échapper au retrait de point. Il pourra donc se contenter, non sans un certain courage, de camper sur sa position devant le juge de proximité pour échapper, en principe, au retrait des quatre points. En prouvant ne pas être le conducteur, le justiciable ne pourra pas être condamné à l'une ou l'autre des sanctions prévues par le Code de la route. Il sera purement et simplement relaxé ! On comprend dès lors que le dispositif entraînera sans doute un important contentieux et des audiences houleuses qui pourraient susciter l'ire des juges de proximité, sans compter bien entendu les clichés inexploitablement en justice dont on sait par ailleurs qu'ils sont nombreux...

LA CONTESTATION

Tout ceci suppose au préalable de contester dans le délai de 45 jours et dans les formes prescrites pour les contraventions de ce type, formes qui sont indiquées sur la requête en exonération jointe à l'avis de contravention. Ainsi, notamment, le contrevenant devra verser comme pour les radars de vitesse une consignation correspondant au montant de l'amende forfaitaire soit dans ce cas 135 euros et motiver une contestation en courrier RAR. La sauvegarde de vos points est à ce prix...



40 millions d'automobilistes

Chers pare-brise

« 40 millions d'automobilistes », analyse l'augmentation annoncée de 2.5 à 4 % des primes d'assurance automobile. En cause l'importance qu'a pris depuis plusieurs années la réparation des pare-brises dans les dépenses des sociétés d'assurance.

Avec la montée en puissance des campagnes publicitaires aguicheuses autour de la réparation du pare-brise, annoncée à tort comme gratuite pour l'assuré, le marché du « lifting » du pare-brise a explosé. Le nombre des réparations augmente de 15% par an. Une situation qui profite très largement aux réparateurs, au détriment du budget du consommateur. En effet, sur la base d'une prime moyenne d'assurance constatée de 397€*, la part de la garantie bris de glace s'élève à 32€, soit environ 8%, alors qu'elle était de 6% il y a deux ans. Suivant cette même évolution annuelle de 15%, le montant de la garantie bris de glace s'élèvera d'ici 3 ans, à environ 48€. Le seul poste « garantie bris de glace » entrainera ainsi une augmentation de 4% du montant de la cotisation payée par l'automobiliste. Fort de ce constat, « 40 millions d'automobilistes » en appelle, aujourd'hui, à la responsabilité des assureurs et automobilistes pour que cesse rapidement cette dérive.

Un marketing anxieux...

Selon l'enquête de « 40 millions d'automobilistes », si le service semble bien perçu aujourd'hui par les automobilistes assurés, c'est parce qu'on les angoisse vis-à-vis du danger réel que présente un impact, complété par le fait qu'une réparation coûte moins cher qu'un remplacement et fait faire des économies aux assureurs.

En effet, lorsque le processus de réparation n'existait pas, pour réparer un impact gênant ou grave, il n'y avait pas d'autre solution que le remplacement. Aussi, l'apparition de nouvelles techniques, qui apportait une solution innovante, a conduit les assureurs à recommander la réparation quand c'était possible, avec pour objectif d'éviter un remplacement plus coûteux. Progressivement et compte tenu de la montée en puissance satisfaisante de l'offre, les assureurs ont mis en œuvre une démarche simplifiée et automatisée afin de faciliter l'accès de leurs assurés à ce service et de limiter les coûts de gestion administratifs.

Des différences de prix supérieures à 30 % entre les enseignes

Ainsi l'automatisation de la procédure, qui a supprimé tout contact préalable entre l'assuré et l'assureur, a transformé le client de l'assureur en un client du réparateur et a eu pour conséquence d'amener l'assureur à perdre la maîtrise de sa garantie. L'enquête a révélé que cette situation a été très profitable au marché de la réparation du pare-brise. Le développement des campagnes publicitaires et d'un marketing agressif et anxieux sur le thème de la réparation gratuite des impacts a conduit à imposer le nom d'une enseigne dans l'esprit du public et à créer une sorte de monopole commercial. Ceci a eu pour double effet d'augmenter de façon très importante la demande de la part des consommateurs et surtout de rendre le leader du marché tellement incontournable que, pour des produits totalement équivalents, il se permet de pratiquer des prix supérieurs de plus de 30% à ceux de ses principaux concurrents. « Au vu des conclusions de l'enquête,

on a le sentiment d'assister à l'essor d'un marché du lifting du pare-brise sur le dos des assurés. A notre grande surprise, certains assureurs semblent faire preuve d'un silence gêné face à cette situation pourtant défavorable pour leurs clients. Le dindon de la farce c'est l'automobiliste qui finance un produit dont il n'a en réalité pas forcément besoin », commente Louis Derboulle, Président de l'association « 40 millions d'automobilistes ».

« 40 millions d'automobilistes » en appelle à la responsabilité des assureurs et des usagers

Un des objectifs de « 40 millions d'automobilistes » étant de veiller au budget des automobilistes et par conséquent au bien-fondé de l'augmentation des contrats d'assurance, l'association a donc matière à agir sur le plan de l'intérêt général en ouvrant un débat public sur la question du marché de la réparation du pare-brise.

Par ce débat, l'association entend :

- permettre aux assureurs de reprendre la maîtrise du dossier dans l'intérêt des consommateurs.
- sensibiliser les automobilistes sur la réalité de ce marché et sur le bien fondé de la réparation d'un impact par rapport au risque réel. Elle les invite à se rapprocher de leurs assureurs pour être orientés vers le réparateur conventionné le mieux placé au niveau prix.
- rééquilibrer le marché en faisant disparaître tout monopole qui peut être très préjudiciable à terme et qui se constitue progressivement sur le dos des assurés.

L'enquête dans sa globalité est consultable à la Une du site « 40 millions d'automobilistes ».

Prix moyen constaté pour des primes proposant le bris de glace chez deux grands assureurs.