

Une loi pour brider les avertisseurs de radars

L'interdiction de la signalisation des barrages de police pourrait bien s'appliquer aux contrôles de vitesse.

PHILIPPE DOUCET pdoucet@lefigaro.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE Le gouvernement voudrait verser de l'huile sur le feu des « gilets jaunes » qu'il ne s'y prendrait pas autrement. Relancer l'idée d'interdire la signalisation des contrôles routiers ressemble, dans le contexte actuel, à une provocation. Un projet de loi serait en ce moment soumis à l'avis du Conseil d'État afin d'être présenté en Conseil des ministres le mois prochain. Selon ce texte, les exploitants d'assistants d'aides à la conduite, essentiellement Coyote et Waze, pourraient être contraints d'occulter leur signal à la demande des forces de l'ordre. Une « cape d'invisibilité », pour reprendre le vocabulaire de *Harry Potter*, qui pourrait durer jusqu'à vingt-quatre heures.

Ces dispositions ne concerneraient que les opérations antiterroristes, les contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants ou la recherche de malfaiteurs. Leur inobservation pourrait être sanctionnée par une peine d'emprisonnement allant jusqu'à deux ans et une amende de 30 000 euros. Les automobilistes s'interrogent. Cette occultation va-t-elle s'étendre aux contrôles de vitesse ? Dans la pratique, rien n'empêchera en effet les forces de l'ordre de déclarer au procureur de la République un contrôle antiterroriste et



Un assistant d'aide à la conduite de la communauté Coyote indique la présence d'un radar sur une autoroute, à exactement 510 mètres du conducteur.

d'y adjoindre un contrôle de vitesse. Dans ce cas, les assistants d'aide à la conduite, qui permettent de localiser aussi les radars mobiles, seront inopérants.

Cette volonté d'interdiction ne date pas d'hier. Elle est depuis longtemps relayée par Claude Got et Chantal Perriçon, partisans de longue date d'une sécurité routière ultrarépressive. Elle a

bien failli être obtenue en 2011. Fabien Pierlot, le président et fondateur de Coyote, avait à l'époque réussi à retenir le couperet en négociant avec Claude Guéant, alors ministre de l'Intérieur. Pour ne pas perdre la face, les pouvoirs publics avaient toutefois exigé que Coyote et ses concurrents ne soient plus qualifiés d'avertisseurs de radars, mais d'« assistants d'aide à la conduite ».

« Ce nouveau texte n'ajoute rien au millefeuille de la sécurité routière, réagit Pierre Chasseray, président de l'association 40 Millions d'automobilistes. Pour être irréprochable, la loi doit sceller le cloisonnement entre les différents types d'infractions. Or, je suis certain qu'elle n'en fera rien. »

Facebook n'est pas concerné

Les juristes s'interrogent également. Selon eux, le recours à la législation actuelle suffit pour autoriser la création d'une « cape d'invisibilité ». Pour preuve, Coyote avait coupé son service lors de la vague d'attentats terroristes de 2015. Ce projet de loi s'analyse également comme une réponse prétextuelle des pouvoirs publics, irrités par la prolifération des assistants d'aide à la conduite. « Nous assistons au bridage de la liberté de communication entre usagers de la route », tranche pour sa part M^e Rémy Josseume, avocat spécialisé en droit routier. Facebook n'est pas concerné par cette interdiction. « La Cour de cassation a réaffirmé la liberté de s'informer via les réseaux sociaux », rappelle M^e Josseume. Ce qui signifie que les conducteurs devront alors se saisir de leur portable pour échanger, ce qui constituerait une terrible régression en matière de sécurité routière. Comme toujours, le diable se cache dans les détails. ■

ALEXANDRE MARCHINI/PHOTOFOR/LEST REPUBLICAIN