

Neuf flashes en vingt-cinq minutes

Le flash infrarouge, invisible quand il se déclenche, est fixé près du pare-chocs avant. L'antenne radar est dissimulée sous la plaque d'immatriculation. La caméra a trouvé sa place au chaud sur le tableau de bord, à quelques centimètres d'un écran tactile. La batterie et l'unité centrale qui calcule les vitesses sont, elles, dans le coffre. Voilà non pas le dernier joujou de James Bond mais la Renault Mégane dCi banalisée équipée d'un radar mobile de nouvelle génération, en phase de test hier après-midi.

Dès le 15 mars, vingt véhicules de ce genre, avec à leur bord deux policiers ou deux gendarmes en uniforme, vont commencer à rouler sur les axes accidentogènes de dix-huit départements*. Leur mission? Se mêler à la circulation pour flasher, en mouvement, les conducteurs en excès de vitesse. Les premières semaines, ces voitures ne pourront verbaliser que ceux qui les dépassent sur la gauche.

« Ce dispositif vise clairement les chauffards »

Aurélien Wattez, chef du département du contrôle automatisé à la Sécurité routière

Mais à partir de l'été prochain, elles pourront aussi immortaliser les contrevenants roulant en sens inverse sur les routes sans terre-plein central. Et ce n'est qu'un début.

« Dans les trois prochaines années, il y en aura 300, à raison de 100 par an », dévoile Aurélien Wattez, chef du département du contrôle automatisé à la Sécurité routière. Aux côtés d'un policier, le capitaine Cossu, il nous a fait hier après-midi sur l'A10, dans l'Essonne, une démonstration de cet équipement à 70 000 € (voiture comprise) homologué depuis dix jours.

En vingt-cinq minutes de test, le dispositif a flashé neuf fois. Sur la bretelle d'accès à l'autoroute, à hauteur de Palaiseau, le panneau indi-

que 70 km/h. La Mégane marron respecte scrupuleusement cette limitation. Soudain, elle se fait doubler par une Clio. Pour que le système fonctionne, le différentiel de vitesse entre les deux voitures doit être au moins de 20 km/h. C'est le cas. Sur la tablette apparaît la vitesse mesurée du Fangio flashé par l'arrière : 109 km/h. La vitesse retenue est de 98 km/h. Avec ces radars mobiles, une marge d'erreur de 10 % est, en effet, retranchée systématiquement pour le véhicule photographié roulant à plus de 100 km/h et de 10 km/h pour celui circulant à moins de 100 km/h, soit deux fois plus que pour un radar stationnaire (5 % et 5 km/h), à l'instar des cabines classiques. Les petits excès de vitesse passeront donc à travers les mailles du filet. « Ce dispositif vise clairement les chauffards. On cherche là à lutter contre les grands excès de vitesse », explique Aurélien Wattez. Le conducteur de la Clio n'a pas vu qu'il était contrôlé. Si la verbalisation avait été effective dès hier, son dépasement lui aurait coûté une amende forfaitaire de 135 € et deux points de permis.

Les automobilistes pris en excès de vitesse par le radar embarqué ne sont pas arrêtés, les Mégane aménagées n'étant pas des « véhicules d'interception ». Les données enregistrées par la machine sont transmises au Centre national du traitement des contraventions à Rennes (Ille-et-Vilaine) qui envoie ensuite le PV au propriétaire du véhicule.

VINCENT MONGAILLARD

* Ille-et-Vilaine (deux voitures), Bouches-du-Rhône (deux voitures), Paris, Essonne, Somme, Oise, Loiret, Haute-Garonne, Rhône, Nord, Moselle, Loire-Atlantique, Gironde, Calvados, Pyrénées-Orientales, Vaucluse, Loir-et-Cher, Alpes-Maritimes.

www.leparisien.fr / www.aujourd'hui.fr

> VIDÉO
Découvrez cette étonnante machine



Palaiseau (Essonne), hier. La voiture équipée d'un radar mobile de nouvelle génération se mêle à la circulation. A l'avant, une tablette tactile montre les données récoltées par un flash infrarouge situé sous la plaque d'immatriculation (photo de gauche) et par une caméra posée sur le tableau de bord. (LP/Yann Foreix)

Les avocats préparent la contre-offensive

« Plus de peur que de mal » : les avocats spécialistes du contentieux automobile ne se lassent pas de railler ces nouveaux radars dits « mobiles ». « On nous avait promis un système futuriste avec des dispositifs flashant à 360°, par l'avant ou l'arrière, etc., résume M^e Matthieu Lesage, avocat spécialisé dans la défense des automobilistes. Au final, ces radars annoncés comme le messie ne sont rien de tout ça. » C'est du réchauffé, renchérit M^e Rémy Josseaume, président de l'Automobile Club des avocats. Cela existait déjà il y a vingt ans, avant que le mobile mobile ne soit abandonné faute de fiabilité. »

■ Des conditions de mise en œuvre très contraignantes. De fait, il semblerait que les conditions de mises en œuvre de ce nouveau dispositif soient particulièrement draconiennes. Premier problème : ce radar embarqué ne pourra

contrôler que les véhicules roulant à une vitesse lui étant supérieure de plus de 20 km/h. En clair, si les policiers se trouvent en agglomération, seule la vitesse des véhicules roulant à plus de 70 km/h pourra être mesurée, à moins que la voiture de police ne roule nettement en dessous de la vitesse limite... Autre contrainte : l'angle entre les deux voitures doit

être de 20° maximum, le dévatement de 100 m et la marge d'erreur retenue sera de 10 km/h, contre 5 pour les actuels radars.

Surtout, le fait que, dans un premier temps, ces mobiles mobiles n'enregistrent les contrevenants que par l'arrière laisse la porte ouverte aux contestations. Si l'automobiliste se rebiffe, il devra ainsi payer

l'amende, mais aucun point ne pourra lui être retiré sur son permis de conduire (lire ci-dessous).

« Ces nouveaux modèles ne seront pas utilisés massivement, pronostique M^e Lesage. Il coûtera cher de les faire circuler. Ils seront finalement utilisés comme les actuels radars mobiles statiques au bord des autoroutes. C'est un effet d'annonce pour

donner la fausse impression que la vitesse sera surveillée partout, et tout le temps. » « Ils visent exclusivement les grands excès de vitesse, acquiesce M^e Josseaume. Celui qui connaît le système en sera quitte pour mettre la main au portefeuille, sans dommages pour son permis. Le message des autorités, c'est : On ponctionne et ça nous satisfait. »

Pierre Chasseray, le délégué général de l'association 40 Millions d'automobilistes, ne dit pas autre chose : « C'est un gadget de plus, dans une liste sans fin. » Et de s'interroger sur « le nombre de radars, comparé au vide intersidéral de la lutte contre l'alcool au volant qui reste la première cause de mortalité ». Pour Pierre Chasseray, le premier objectif de l'Etat reste financier. « La véritable solution, ce serait de mettre plus d'agents sur le terrain pour contrôler l'alcoolémie, et de créer une vraie police de la route. »

NICOLAS JACQUARD ET FLORIAN LOISY

Le business des contestations

Environ 100 000 PV pour excès de vitesse ont été contestés en 2012. Une paille, ramenée à l'activité des milliers de radars en fonction, quand on sait que le « fixe » est le plus performant, sur l'A10, aligne à lui seul 135 000 automobilistes à l'année. Pourtant, « la contestation ne cesse d'augmenter, développe M^e Rémy Josseaume. Les gens en ont ras le bol. » Et le déploiement des radars embarqués devrait accentuer le

phénomène. Selon M^e Josseaume, « 100 % des gens contrôlés par ce radar garderont leurs 12 points s'ils confient leur dossier à un avocat. » Car avec le flash par l'arrière, c'est au ministère public de prouver que le contrevenant conduisait sa voiture à ce moment-là, ce qui se révèle impossible. La semaine dernière, un automobiliste contrôlé à 200 km/h au volant d'une Maserati n'a ainsi écopé que d'une amende de 1300 €.

« Pensez-vous que cela va le dissuader ? » interroge M^e Josseaume. Recourir à un avocat, en pareil cas, coûte entre 350 € et 800 €. Une somme que certains empruntent. Artisans ou livreurs, tous ont un besoin vital du permis. Le flash par l'avant, à partir de cet été, aurait pu compliquer les contestations, mais les spécialistes relèvent que, dans au moins un cas sur deux, le cliché est illisible.

N.J.