(LP/FRÉDÉRIC DUGIT.)

▲ **LES CABINES FIXES.** Déployées depuis novembre 2003, elles sont aujourd'hui au nombre de 1 898 en fonctionnement. Elles flashent les voitures et les motos (quand elles sont positionnées pour contrôler par l'arrière) et verbalisent selon l'importance de l'excès de vitesse, à partir de 90 € et un point de permis en moins pour un excès de moins de 20 km/h.

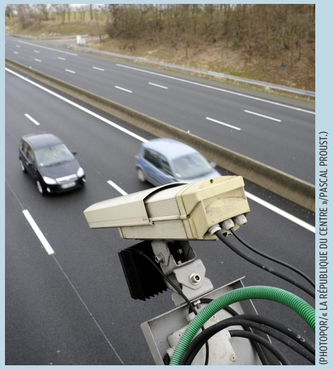
(LP/DAVID CHARPENTIER.)

◀ **LES MOBILES.** 933 appareils de contrôle de vitesse sont installés à l'arrière de voitures banalisées garées sur le bord de la route. Les pouvoirs publics ne prévoient pas d'appareils supplémentaires, mais un appel d'offres a toutefois été récemment lancé pour expérimenter des radars mobiles à bord de véhicules roulants, voitures et motos, capables de verbaliser tout en circulant dans le flot du trafic.

(LP/FRÉDÉRIC DUGIT.)

◀ **LES RADARS FEUX ROUGES ET AUX PASSAGES À NIVEAU.** 533 radars surveillent les franchissements aux feux rouges, principalement en ville. Deux autres sont déjà installés à titre expérimental pour verbaliser les conducteurs qui forcent les passages à niveau alors que le feu clignotant, avertissant de l'arrivée d'un train, est allumé.

LES RADARS-TRONÇONS ▶ Cette année, les premiers d'une vague de 100 doivent débarquer cet été sur les routes. Ils fonctionnent par paire, et sont capables de mesurer la vitesse moyenne d'un véhicule entre deux points distants de plusieurs kilomètres. Si le second radar mesure une allure moyenne supérieure à celle autorisée, elle flashe le contrevenant. Ces appareils doivent d'abord être déployés sur des tronçons « identifiés » comme des tunnels, des ponts, des chantiers temporaires, ou sur des portions de routes particulièrement accidentogènes.



(PHOTOPQR/« LA RÉPUBLIQUE DU CENTRE »/PASCAL PROUST.)

(PHOTOPQR/« LE COURRIER DE L'OUEST »/LAURENT COMBET.)

▲ **LES DISCRIMINANTS.** Ils sont équipés de deux systèmes radars l'un au-dessus de l'autre. Le premier flashe les voitures, le second les camions, et sont capables de faire la différence entre les deux types de véhicules, soumis à des vitesses maximales autorisées différentes. Quatre-vingt-dix radars discriminants doivent être mis en service d'ici à la fin de l'année. Sept sont déjà en place, comme à Angers ou dans le Val-d'Oise, mais de façon expérimentale et sans verbalisation.

Les radars routiers de plus en plus contestés

SÉCURITÉ. A l'occasion des départs, les vacanciers croiseront de nombreux radars. Si ces derniers se multiplient, leur efficacité est remise en cause… comme leur légalité.

L'effet radar serait-il en train de s'étioler ? Alors que de nombreux automobilistes s'apprêtent à prendre la route à l'occasion de ce deuxième week-end de départ en vacances de printemps — ce samedi est classé orange par Bison Futé —, l'efficacité des 3 373 radars automatiques qui surveillent le trafic est de plus en plus souvent mise en cause. Les appareils ont beau se multiplier et devenir de plus en plus perfectionnés, le nombre de victimes d'accidents de la circulation, après avoir tristement stagné en 2010 (3 994 tués), repart à la hausse de manière inquiétante depuis le début de cette année (+ 10,3 % de morts). L'arsenal automatisé sur lequel misent les pouvoirs publics a pourtant permis, comme le rappelait récemment la Sécurité routière dans une vaste campagne publicitaire, de sauver 11 000 vies depuis 2002.

La lutte contre les seuls excès de vitesse est-elle aujourd'hui suffisante ? Non, clament les associations de victimes, qui réclament en chœur une reprise en main de la politique anti-chauffards, ainsi que des mesures innovantes.

D'autres propositions attendues

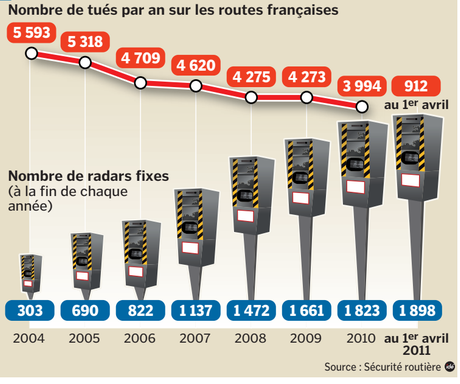
Objet de doutes quant à leur efficacité, les cabines flasheuses sont aujourd'hui la cible d'une nouvelle salve juridique : les radars ne sont pas contrôlés de façon légale, selon l'association 40 Millions d'automobilistes *(lire ci-dessous)*. Une faille de plus dans une longue liste de cafouillages qui affaiblissent un système que certains jugent désormais inadapté et à bout de course. « Les recours se multiplient », estime Rémy Josseaume, de 40 Millions d'automobilistes.

Le 21 mars, le ministre de l'Intérieur, Claude Guéant, recevait les associations de sécurité routière. Il a d'abord réaffirmé « la poursuite et l'amplification du déploiement de dispositifs radar », avant d'annoncer vouloir rapidement faire de nouvelles propositions. Son objectif : « Non pas sanctionner mais rechercher plus de sécurité par la pédagogie ». En revanche, il est resté silencieux sur l'objectif fixé par Nicolas Sarkozy en 2007, au début de son mandat présidentiel, de passer sous la barre des 3 000 morts fin 2012. Pour y parvenir, il faudra sans doute un peu plus que des nouveaux radars.

AYMERIC RENOU

Moins de tués sur les routes

Nombre de tués par an sur les routes françaises



Source : Sécurité routière

Le marché des avertisseurs se développe

La multiplication des radars fait le malheur de nombreux automobilistes, mais aussi le bonheur de certains commerçants. Si les détecteurs, qui captent les ondes émises par les radars, sont interdits de vente en France, les avertisseurs restent, eux, légaux. Après les appareils classiques, qui signalent la présence d'appareils fixes en fonction de la position GPS du véhicule, vient la dernière génération, celle des « communautaires ». Les utilisateurs peuvent ainsi signaler aux membres de leur « réseau d'alerte » la présence d'un radar fixe ou mobile via un réseau GSM. Fondé en 2005, Coyote System est le leader de ce marché, avec 900 000 abonnés. Ces derniers utilisent l'appareil Mini Coyote (199 € au début, puis 12 € par mois), mais aussi sa fonction gratuite pour smartphones, iCoyote.

FABIEN SOYEZ

« Certains appareils sont dans l'illégalité »

RÉMY JOSSEAUME ● de 40 Millions d'automobilistes

Juriste et docteur en droit, président de la commission juridique de l'association 40 Millions d'automobilistes, Rémy Josseaume est l'un des plus fins connaisseurs des questions de contentieux routier en France.

Quel nouveau couac avez-vous débusqué ?

RÉMY JOSSEAUME. Il y a trois ans, nous avions soulevé le problème de l'impartialité des procédures de vérification des radars automatiques, réalisées par la Sagem alors que l'entreprise en était également le constructeur. La justice nous a donné raison. Aujourd'hui, seuls cinq organismes* sont autorisés par le ministère de l'Industrie pour réaliser ces contrôles annuels. Or, certains appareils, lunettes laser et radars automatiques, sont dans l'illégalité, car toujours vérifiés par les Drire, les Directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement. Ce qui est contraire à la loi.

(DR.)

Quelles conséquences pour les automobilistes ?

Me Mathieu Lesage, avocat adhérent de l'association, a obtenu le mois dernier la relaxe de son client en soulevant cette anomalie. Nous avons aujourd'hui une dizaine d'autres dossiers en cours sur le même sujet. Pour savoir si un PV est illégal ou pas, il suffit de regarder, sur l'avis de contravention, le nom de l'organisme vérificateur. Si la Drire est mentionnée, et que le PV a été dressé après le 18 décembre 2009, il est tout simplement invalide.

Pourquoi y a-t-il autant de failles juridiques frappant le système des radars ?

En 2002, Rémy Heitz, le délégué interministériel à la sécurité routière de l'époque, avait présenté le système comme infaillible. La réalité a prouvé que c'est tout le contraire. En robotisant la procédure, elle s'est déshumanisée et s'est heurtée au fonctionnement normal de toute justice. Car il n'y a jamais eu autant de problèmes juridiques soulevés que depuis l'arrivée de ces radars automatiques. Nous demandons autant d'irréprochabilité aux pouvoirs publics qu'ils en exigent aux automobilistes.

Cette politique a pourtant permis de sauver des milliers de vies…

C'est exact, en faisant baisser les vitesses et en éradiquant presque totalement les très grands excès. C'est indéniable. Mais la vitesse n'est pas la seule source d'accidents. En misant sur le tout-radar et le tout-répressif, l'Etat ferme les yeux sur les autres causes. Les statistiques de mortalité routière, stagnantes l'année dernière et en hausse depuis le début de l'année, prouvent que l'on a atteint un seuil d'inefficacité.

Quelles autres pistes souhaiteriez-vous voir explorées ?

Occupons-nous des usagers de la route plutôt que de la seule manière de les sanctionner. Travaillons sur la vitesse, mais aussi sur les deux-roues motorisés, dont le nombre de morts sur les routes monte en flèche, sur l'alcool au volant, sur la somnolence au volant. La sécurité routière est un enjeu complexe.

PROPOS RECUEILLIS PAR A.R.

* Le Cete Apave Sud Europe, le Laboratoire central des industries électriques (LCIE), le Laboratoire national de métrologie et d'essais (LNE), SGS Qualitest Industrie et Thomas Hugo Conseil (THC).

Aujourd'hui en France
L'ACTU pages 2 à 14. 24 HEURES DANS LES 22 RÉGIONS pages 16 et 17. LE SPORT pages 18 à 23. LE SPORT HIPPIQUE pages 24 à 27.
L'AIR DU TEMPS pages 28 et 29. CULTURE, LOISIRS pages 30 à 33. PROGRAMME TÉLÉ page 34. JEUX, KENO page 35. MÉTÉO page 36.

Une longue série de couacs

Ce n'est pas la première fois que le système des radars automatiques est mis en cause. Les failles juridiques et les couacs se multiplient depuis plusieurs années.

Point kilométrique oublié

Le premier lièvre est levé en juillet 2005 par un avocat parisien, Sébastien Dufour. Certains PV oublient une mention pourtant obligatoire depuis longtemps : le point kilométrique exact et le sens de circulation de la voiture en infraction. La bourde est rapidement corrigée, mais permet tout de même à quelques centaines d'automobilistes d'échapper à la sanction.

L'impunité des plaques étrangères

Intransigeants avec les automobilistes français, les radars automatiques sont désespérément aveugles face aux plaques d'immatriculation étrangères. La faute à des fichiers de cartes grises non partagés entre pays européens. Des accords ont tout de même été signés, après des mois de négociations, avec le Luxembourg par exemple, mais nombre d'automobilistes européens continuent aujourd'hui de rouler trop vite sans être inquiétés.

Mauvais angle

Une enquête du magazine « Auto Plus » révèle fin 2007 que les forces de l'ordre installent parfois incorrectement leurs véhicules équipés de radars mobiles sur le bord de la route. Par négligence, elles oublient de positionner correctement l'appareil, contrôlent sous un mauvais angle et faussent ainsi les mesures de vitesses, avec un delta pouvant atteindre 4 à 5 km/h. Gêné, le gouvernement dément, puis reconnaît à demi-mot la faute en enjoignant aux gendarmes et policiers de se conformer à la règle.

Vérification douteuse

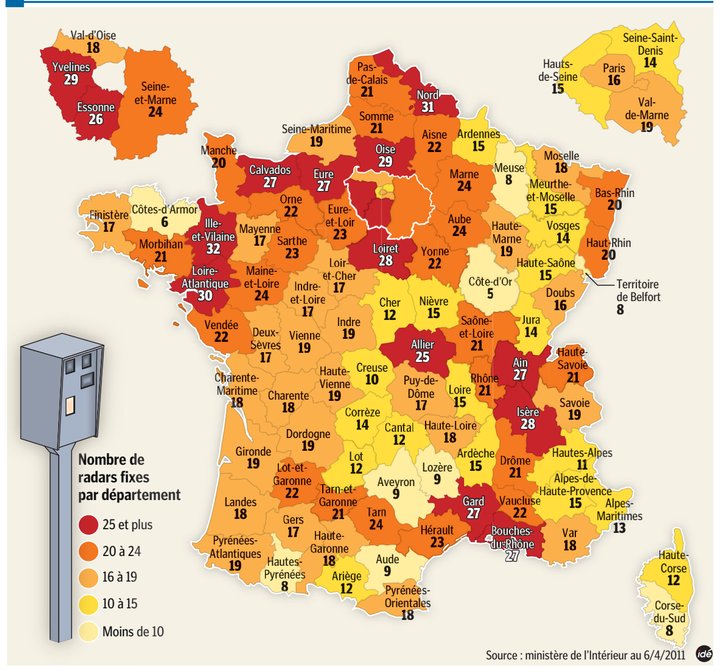
En avril 2009, l'association 40 Millions d'automobilistes saisit la justice pour dénoncer « l'illégalité et le manque d'impartialité » de certains contrôles périodiques des radars automatiques. Il apparaît en effet que la société Sagem, qui fabrique les appareils, en vérifie également le fonctionnement chaque année. La justice donne raison à l'association et les pouvoirs publics revoient leur copie.

Usurpation d'identité

Dénoncer sa grand-mère qui ne conduit plus, ou même acheter des points sur Internet est devenu courant pour éviter de perdre son permis. La pratique est d'autant plus facile que les radars ne prennent plus la photographie du conducteur, mais se contentent de réaliser un cliché de la plaque d'immatriculation. Les pouvoirs publics n'ont jamais trouvé la parade pour empêcher le commerce des points. La dernière mouture de la loi sur la sécurité intérieure (Loppsi 2), adoptée il y a quelques semaines, se contente de réprimer plus sévèrement le trafic, désormais puni d'un maximum de six mois d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende.

A.R.

La répartition des radars fixes sur le territoire



Source : ministère de l'Intérieur au 6/4/2011

Le Centre automatisé de constatation des infractions routières à Rennes reçoit les dizaines de milliers de photos prises par les radars et émet les avis de contraventions envoyés aux automobilistes. (PHOTOPQR/« LE TÉLÉGRAMME »/ALAIN LE BLOAS.)

500 flashs par jour sur l'autoroute des vacances

TOULON (VAR)
DE NOTRE CORRESPONDANTE

Entre 500 et 540 flashs par jour en moyenne : c'est la productivité affolante du radar le plus efficace de France. Il se situe sur l'autoroute A 8, aux Adrets-de-l'Estérel, près de Fréjus (Var). Dans une descente, prompte aux accélérations, l'appareil surveille les passages au-dessus de 110 km/h et déclenche son flash au moindre dépassement. Ce qui s'est produit 200 000 fois l'année dernière. Ce tableau de chasse n'évolue cependant pas depuis plusieurs années. « C'est surtout le positionnement de ce radar, en plein sur l'autoroute des vacances, qui explique ce chiffre important. L'été, ici, c'est toute l'Europe qui défile. Et le panneau indicateur de la présence de l'appareil est tout petit. Beaucoup d'automobilistes ne le voient pas. Seuls les locaux ne se font pas avoir », regrette un habitant.

> *« Il s'agit de petits excès, mais d'excès quand même »*
> **UN GENDARME HABITUÉ AUX CONTRÔLES DANS CETTE ZONE**

Sur les 200 000 clichés enregistrés dans l'année, il est intéressant de noter que « les dépassements de vitesse sont en majorité inférieurs à 20 km/h au-dessus du seuil toléré. Il s'agit de petits excès, mais d'excès quand même », souligne un gendarme habitué aux contrôles dans cette zone. Surtout, dans le sens Puget-sur-Argens (Var) vers Mandelieu (Alpes-Maritimes), deux autres appareils suivent sur le même axe, seulement éloignés de quelques centaines de mètres du premier. « Le premier se trouve sur le terre-plein central et les deux autres sont postés sur la droite. Hélas, il n'y a qu'un seul panneau avertisseur pour les trois. Est-ce bien légal ? » s'interroge un usager. Avec les premiers beaux jours, en tout cas, le trafic s'accroît sur la A 8, et les flashs crépitent. Les pics d'infraction ont toujours lieu l'été, avec une pointe à la mi-août, moment des grandes transhumances. L'été 2011 ne devrait pas faire exception.

DIANE ANDRESY

Les radars routiers de plus en plus contestés

SÉCURITÉ. A l'occasion des départs, les vacanciers croiseront de nombreux radars. Si ces derniers se multiplient, leur efficacité est pourtant remise en cause… comme leur légalité.

L'effet radar serait-il en train de s'étioler ? Alors que de nombreux automobilistes s'apprêtent à prendre la route à l'occasion de ce deuxième week-end de départs en vacances de printemps — ce samedi est classé orange par Bison Futé — l'efficacité des 3 373 radars automatiques qui surveillent le trafic est de plus en plus souvent mise en cause. Les appareils ont beau se multiplier et devenir de plus en plus perfectionnés, le nombre de victimes d'accidents de la circulation, après avoir tristement stagné en 2010 (3 994 tués), repart à la hausse de manière inquiétante depuis le début de cette année (+ 10,3 % de morts). L'arsenal automatisé sur lequel misent les pouvoirs publics a pourtant permis, comme le rappelait récemment la Sécurité routière dans une vaste campagne publicitaire, de sauver 11 000 vies depuis 2002.

La lutte contre les seuls excès de vitesse est-elle aujourd'hui suffisante ? Non, clament les associations de victimes, qui réclament en chœur une reprise en main de la politique anti-chauffards, ainsi que des mesures innovantes.

L'association 40 Millions d'automobilistes détecte une nouvelle faille

Questionnées sur leur efficacité, les cabines flasheuses sont aujourd'hui la cible d'une nouvelle salve juridique : les radars ne sont pas contrôlés de façon légale, selon l'association 40 Millions d'automobilistes. Celle-ci souligne que de nombreux appareils radars, mais aussi lunettes laser, continuent d'être contrôlés par l'administration elle-même, alors qu'ils devraient l'être par des organismes indépendants agréés. L'Etat se retrouvant ainsi à la fois juge et partie, de nombreux PV dressés depuis décembre 2009 pourraient être invalidés. Une faille de plus dans une longue liste de cafouillages qui ne font qu'affaiblir un peu plus un système que certains jugent désormais inadapté et à bout de course. « Les recours se multiplient », estime Rémy Josseaume, de 40 Millions d'automobilistes.

Le 21 mars, le ministre de l'Intérieur, Claude Guéant, recevait les associations de sécurité routière. Il a d'abord réaffirmé « la poursuite et l'amplification du déploiement de dispositifs radar », avant d'annoncer vouloir rapidement faire de nouvelles propositions. Son objectif : « Non pas sanctionner mais rechercher plus de sécurité par la pédagogie. » En revanche, il est resté silencieux sur l'objectif fixé par Nicolas Sarkozy en 2007, au début de son mandat présidentiel, de passer sous la barre des 3 000 morts fin 2012. Pour y parvenir, il faudra sans doute un peu plus que de nouveaux radars.

AYMERIC RENOU

Une longue série de couacs

Ce n'est pas la première fois que le système des radars automatiques est mis en cause. Les failles juridiques et les couacs se multiplient depuis plusieurs années.

■ **Point kilométrique oublié.** Le premier lièvre est levé en juillet 2005 par un avocat parisien, Sébastien Dufour. Certains PV oublient une mention pourtant obligatoire : le point kilométrique et le sens de circulation du véhicule en infraction. La bourde est corrigée, mais permet à des centaines de conducteurs d'échapper à la sanction.

■ **L'impunité des plaques étrangères.** Les radars automatiques sont désespérément aveugles face aux plaques d'immatriculation étrangères. La faute à des fichiers de cartes grises non partagés entre pays européens. Des accords ont été signés, après des mois de négociations, avec le Luxembourg par exemple, mais nombre d'automobilistes européens continuent de rouler trop vite sans être inquiétés.

■ **Mauvais angle.** Une enquête du magazine « Auto Plus » révèle fin 2007 que les forces de l'ordre installent parfois incorrectement leurs véhicules équipés de radars mobiles sur le bord de la route. Elles contrôlent sous un mauvais angle et faussent ainsi les mesures de vitesses, avec un delta pouvant atteindre 4 à 5 km/h. Gêné, le gouvernement dément, puis reconnaît à demi-mot la faute en enjoignant aux gendarmes et policiers de se conformer à la règle.

■ **Vérification douteuse.** En avril 2009, l'association 40 Millions d'automobilistes saisit la justice pour dénoncer « l'illégalité et le manque d'impartialité » de certains contrôles périodiques des radars automatiques. Il apparaît en effet que la société Sagem, qui fabrique les appareils, en vérifie également le fonctionnement chaque année. La justice donne raison à l'association et les pouvoirs publics revoient leur copie.

Le Centre automatisé de constatation des infractions routières, à Rennes, reçoit les dizaines de milliers de photos prises par les radars. (PHOTOPQR/« LE TÉLÉGRAMME »/ALAIN LE BLOAS.)

■ **Usurpation d'identité.** Dénoncer sa grand-mère qui ne conduit plus, ou acheter des points sur Internet est devenu courant pour éviter de perdre son permis. La pratique est d'autant plus facile que les radars se contentent de réaliser un cliché de la plaque d'immatriculation. Les pouvoirs publics n'ont jamais trouvé la parade pour empêcher ce commerce de points. La dernière mouture de la loi sur la sécurité intérieure (Loppsi 2) se contente donc de réprimer plus sévèrement le trafic, désormais puni d'un maximum de six mois d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende.

A.R.

Les différents appareils qui contrôlent notre vitesse

(LP/FRÉDÉRIC DUGIT.)

LES CABINES FIXES. Déployées depuis novembre 2003, elles sont aujourd'hui au nombre de 1 898 en fonctionnement. Elles flashent les voitures et les motos (quand elles sont positionnées pour contrôler par l'arrière) et verbalisent selon l'importance de l'excès de vitesse, à partir de 90 € et un point de permis en moins pour un excès de moins de 20 km/h.

(LP/DAVID CHARPENTIER.)

LES MOBILES. 933 appareils de contrôle de vitesse sont installés à l'arrière de voitures banalisées garées sur le bord de la route. Les pouvoirs publics ne prévoient pas d'appareils supplémentaires, mais un appel d'offres a toutefois été récemment lancé pour expérimenter des radars mobiles à bord de véhicules roulants, voitures et motos, capables de verbaliser tout en circulant dans le flot du trafic.

(LP/FRÉDÉRIC DUGIT.)

LES RADARS FEUX ROUGES ET AUX PASSAGES À NIVEAU. 533 radars surveillent les franchissements aux feux rouges, principalement en ville. Deux autres sont déjà installés à titre expérimental pour verbaliser les conducteurs qui forcent les passages à niveau alors que le feu clignotant, avertissant de l'arrivée d'un train, est allumé.

(PHOTOPQR/« LA RÉPUBLIQUE DU CENTRE »/PASCAL PROUST.)

LES RADARS-TRONÇONS. Les premiers d'une vague de 100 doivent débarquer cet été sur les routes. Ils fonctionnent par paire et sont capables de mesurer la vitesse moyenne d'un véhicule entre deux points distants de plusieurs kilomètres. Si le second radar mesure une moyenne supérieure à celle autorisée, elle flashe le contrevenant. Ces appareils doivent d'abord être déployés sur des tronçons identifiés comme particulièrement accidentogènes.

(PHOTOPQR/« LE COURRIER DE L'OUEST »/LAURENT COMBET.)

LES DISCRIMINANTS. Ils sont équipés de deux systèmes radars l'un au-dessus de l'autre. Le premier flashe les voitures, le second les camions, et sont capables de faire la différence entre les deux types de véhicules, soumis à des vitesses maximales autorisées différentes. Quatre-vingt-dix radars discriminants doivent être mis en service d'ici à la fin de l'année. Sept sont déjà en place, comme à Angers ou dans le Val-d'Oise, de façon expérimentale et sans verbalisation.