



Tests pour
de nouveaux
radars
embarqués PAGE 10

Les nouveaux radars embarqués testés dans l'Oise et les Yvelines

Des failles dans la procédure de contrôle des radars anciens ont abouti à l'annulation de PV.

ANGÉLIQUE NÉGRONI ET AUDE SÉRÈS

SÉCURITÉ ROUTIÈRE La nouvelle génération de radars, les fameux « radars embarqués », est en test sur les routes de France. Plus précisément dans les Yvelines et dans l'Oise. Depuis ce week-end, ces instruments de contrôle de la vitesse sont placés dans des véhicules banalisés de la police ou de la gendarmerie, et sont capables de repérer en mouvement les excès de vitesse des automobilistes.

Ces radars, dont la mise en service avait été annoncée le 21 mars par Claude Guéant, pourront détecter les excès de vitesse des voitures doublant les véhicules banalisés en circulation, alors qu'auparavant les voitures équipées de radars devaient être à l'arrêt. Une période de test qui devrait durer deux mois, précise une source policière. Mais, pendant cette période, les dépassements de vitesse constatés ne donneront pas lieu à une verbalisation. Michèle Merli, ancienne déléguée à la sécurité routière, avait évoqué en mars une période probatoire de six mois avant leur généralisation.

Automobilistes et avocats redoublent d'imagination pour trouver des failles

dans le système

En attendant, automobilistes et avocats redoublent d'imagination pour trouver des failles dans le système. Ainsi, la règle selon laquelle cinq organismes seulement, désignés par le ministère de l'Industrie, sont habilités à contrôler le fonctionnement des radars automatiques et radars jumelles, n'est pas toujours respectée. Dans un récent jugement du 16 juin dernier, le tribunal de police de Belfort a ainsi relaxé un automobiliste, pourtant auteur d'un important excès de vitesse de plus de 50 km/h : 196 km/h au lieu de 110. Motif : « L'organisme ayant procédé à la prétendue vérification (du radar, NDLR) le 1^{er} juillet 2010 n'était pas compétent pour le faire », est-il écrit. En l'occurrence, c'est la Drire, la direction régionale de l'industrie de la recherche et de l'environnement, qui a opéré l'inspection. En toute illégalité. Elle ne fait pas partie des cinq organismes désignés.

La réglementation sur ce point avait pourtant été clarifiée dès 2009 quand des automobilistes s'étaient émus de constater que le fabricant des radars, la Sagem, vérifiait le bon fonctionnement de ses appareils. Plusieurs tribunaux de proximité saisis leur avaient donné raison. À la suite de quoi, l'administration

avait été contrainte de désigner des structures indépendantes pour suppléer la Sagem dans ses missions de contrôle. Entre 2009 et 2010 cinq organismes ont donc été progressivement nommés par le ministère de l'Industrie. Parmi eux : le LNE, le Laboratoire national d'essais. « Or on trouve, donc, encore des Drire à la manœuvre pour s'assurer de la fiabilité des équipements. Cela laisse à penser que les autorités veulent à tout prix que les radars fonctionnent et s'adressent pour faire vite à une proche administration. Cela constitue une dérive de la politique du chiffre », dénonce M^e Mathieu Lesage, à l'origine de la récente décision rendue par le tribunal de Belfort.

Pour Rémy Josseaume, spécialiste du droit de l'automobile, les conducteurs doivent donc être vigilants. À eux de regarder le nom de l'organisme vérificateur qui doit figurer sur le procès-verbal. La Cour de cassation, dans son arrêt du 15 février dernier, avait d'ailleurs rappelé qu'il s'agissait d'une mention obligatoire. « Or cette donnée ne figure pas toujours sur le document », déplore le juriste. Mais selon Rémy Josseaume, avec ce défaut d'information, l'automobiliste est assuré d'obtenir l'annulation de son amende. ■



Les radars embarqués, qui sont placés dans des véhicules banalisés de la police ou de la gendarmerie, pourront détecter, tout en circulant, les excès de vitesse des automobilistes.
P. CAFFIN/
PHOTOPQR/
LE PARISIEN