

Sanctions. Mobilisation pour des assouplissements

Créée en avril à l'initiative de l'Automobile club de l'Ouest, l'association 40 millions d'automobilistes réclame une application plus souple des sanctions des excès de vitesse, comme, notamment, la suppression du retrait de points pour des excès inférieurs à 20 km/h.

« Sanctionner les fautes graves, c'est normal, mais il faut distinguer les fautes vénielles. Un excès de 10 km/h en décélérant en entrant dans une agglomération, ce n'est pas la même chose que plus de 20 km/h en centre-ville. 90 % des conducteurs sont des gens raisonnables; pas irréprocha-

bles, sans doute, mais il ne faut pas les confondre avec les individus dangereux, responsables de 50 % des accidents, explique Laurent Hecquet, porte-parole de l'association.

L'objectif de 40 millions d'automobilistes est de « permettre aux automobilistes d'exprimer leur ras-le-bol, dans le cadre d'une politique qui les concerne au premier chef : la sécurité routière (...) Les gens ont compris : aujourd'hui, les gros excès de vitesse sont rares. On ne peut plus gagner grand-chose de ce côté. Mieux vaut s'intéresser aux 80 % de causes d'accident qui restent », conclut-il.

COUP DE FLASH

20 M € EN UN AN. 40 radars fixes en Bretagne : dix dans les Côtes-d'Armor, neuf dans le Finistère, treize en Ille-et-Vilaine et huit dans le Morbihan. Le petit dernier se situe sur la route Saint-Brieuc/Paimpol (90 km/h), à hauteur de Lannebert. Le plus performant est celui de Saint-Brieuc (Rennes/Brest) avec 120 infractions par jour en moyenne, soit le double de celui de Dirinon, en seconde position. En 2005, les radars fixes ont rapporté 20 M € en Bretagne (avec la Loire-Atlantique).

UNE SEMAINE DE STRESS. Sept jours, c'est le délai moyen pour recevoir sa contravention après avoir été flashé. En cas de changement récent de carte grise ou de plaque d'immatriculation illisible, cela peut prendre plus de temps. Au bout d'un an, il y a prescription.



UN FLASH SÉLECTIF. Une voiture ou une moto vous dépasse à grande vitesse devant un radar. Le flash se déclenche. Vous ne serez pas sanctionné. Soit le véhicule pressé a été photographié seul (c'est le cas de ce citoyen britannique, trop pressé d'aller aux 24 Heures du Mans, flashé à 220 km/h au volant de son Aston Martin, le 18 juin), soit les deux véhicules sont photographiés au même niveau. Dans ce cas, il y a doute. Cela fait partie des 30 % de clichés qui ne sont pas suivis d'effet (principalement les véhicules étrangers et motards flashés par l'avant). (Photo archives/F.D.)

DROIT À L'IMAGE. Le propriétaire du véhicule a le droit de réclamer la photo qui concerne sa contravention avant d'envisager une contestation. Ce qui ne nécessite pas de consignation. La demande doit être envoyée par lettre simple au Centre automatisé. Il faut joindre les photocopies de la carte grise, d'une pièce d'identité avec photo, de l'avis de contravention ou du formulaire de requête en exonération et une enveloppe timbrée avec ses nom et adresse.

ATTEINTE À LA VIE PRIVÉE ? La procédure d'automatisation des contrôles de vitesse a été validée par la Commission nationale de l'informatique et des libertés. Le système automatique utilise uniquement la liste des cartes grises pour identifier le propriétaire du véhicule en infraction. Les photos sont immédiatement cryptées. Elles ne sont décryptées qu'en bout de chaîne, par des officiers ou des agents de police judiciaire au Centre national de traitement. Par ailleurs, lorsqu'un automobiliste réclame la photographie correspondant à l'infraction, la prise de vue ne permet pas d'identifier un éventuel passager.

2.000 RADARS POUR FIN 2007. Le Premier ministre Dominique de Villepin a annoncé, jeudi, l'installation de 500 nouveaux radars en 2007. Avec



les 1.000 installés à la fin 2005 (700 fixes et 300 mobiles) et les 500 prévus en 2006 (300 fixes et 200 mobiles), le nombre des radars couvrant les routes françaises devrait donc être de 2.000 fin 2007. (Photo Claude Prigent)

VRAIS EXCÈS ET FAUSSES PLAQUES. La plupart des erreurs concernent des véhicules photographiés avec de fausses plaques d'immatriculation qui reprennent les numéros d'une voiture enregistrée par le service des cartes grises. Il peut aussi s'agir de fausses plaques délivrées à partir d'une carte grise obtenue en utilisant l'identité d'une autre personne. Le cas s'est produit avec une jeune fille de Roubaix qui n'avait pas encore son permis. Une voiture, qui a été immatriculée sous son nom à son insu, a été prise en excès de vitesse dans la Somme.

Dossier réalisé par Yvon Corre et Hervé Queillé

Radars embarqués. Banalisés mais efficaces



● A la brigade de Saint-Brieuc, le radar embarqué, un Mesta 210, est de sortie tous les jours. Caché dans le coffre, il affiche la vitesse des contrevenants sur un grand écran, placé à l'avant, juste devant un gendarme. (Photo H.Q.)

« 66 km/h pour un semi-remorque, c'est rare. D'habitude, les routiers ont l'œil... »

10 h 15, mardi, à l'entrée de Trémuson (22). Une longue ligne droite, peu de maisons, mais on est toujours en agglomération. Le gendarme Martin, de la Brigade motorisée de Saint-Brieuc, a installé son break, sur le bas-côté, depuis 8 h. Un break de couleur sombre. Seul le flash sur le hayon arrière peut éveiller l'œil averti. Un redoutable Mesta 210 se trouve dans le coffre. Efficace : 57 excès de vitesse en

deux heures; entre 56 et 85 km/h, photo à l'appui sur grand écran. « On règle le radar à 56 km/h pour tenir compte de la marge d'erreur officielle de l'appareil ».

Mais il est temps de changer d'endroit. Direction Châteaudren. Où, précisément ? « Dans un endroit où les excès de vitesse sont fréquents ». Le temps de porter les données sur disquette. Le tout sera transféré dans l'ordinateur à la brigade puis transmis au centre national de traitement. Les éclairs de flash rythment la matinée. Pas de record : « Le maximum que j'ai constaté, c'est 93 km/h, une fois,

en agglomération et 130 km/h sur route », commente le gendarme. « En fait, la vitesse moyenne a un peu baissé sur route mais pas en agglomération ».

Nouveaux appareils prévus

La période la plus propice aux infractions ? « Entre 8 h et 9 h, quand les gens vont au travail ». Le gendarme Martin effectue ces contrôles deux fois par semaine. Mais le radar, lui, est de sortie chaque jour à la brigade de Saint-Brieuc. Celles de Guingamp, Dinan et Lannion se partagent le second. « On doit en recevoir deux autres à

la fin de l'année », précise le capitaine Henault, commandant l'escadron départemental de sécurité routière, qui estime que le radar embarqué est un bon complément des radars fixes. Bref, on est prévenu. Sans oublier que les motards disposent aussi de jumelles (une paire par brigade) qui portent à 600 m et de trois Mesta 208 traditionnels à installer en bord de route.

Au fait, petit tuyau : allez donc voir sur le site www.msr.cotesdarmor.com, vous y trouverez la carte des radars mobiles des derniers mois.

« Une justice aveugle »

Rémy Josseaume est un juriste spécialiste de droit routier. Il dénonce un système qui a déshumanisé la sanction.

Près de trois ans après la mise en place du premier radar, les Français ont-ils accepté leur présence ?

Je dirais que les Français ont assimilé la présence des radars mais ne l'ont toujours pas acceptée. Ce que l'on peut, en tout cas, constater, c'est une plus grande réactivité des usagers de la route qui commencent à mieux connaître leurs droits. Ils en ont assez d'être victimes d'un système complètement aveugle, automatisé, qui a déshumanisé la sanction.

Aujourd'hui, il y a plein de gens qui risquent leur emploi pour des infractions mineures. Devant les tribunaux, les contentieux concernant les radars et le permis à points explosent. Ça devient même ingérable. Il faut deux ou trois ans de délai pour faire aboutir un dossier de permis à points.

Mais enfin, on ne peut pas nier que cette politique obtient des résultats. Moins de 5.000 morts sur les routes, c'est un énorme progrès...

Certes, mais ce résultat n'est pas lié



● Selon un juriste spécialiste de droit routier, les automobilistes en ont assez d'être victimes d'un système complètement aveugle, automatisé, qui a déshumanisé la sanction. (Photo François Destoc/Archives)

uniquement aux radars. L'effet radar est limité. On roule plus vite avant et après. La vitesse a été en quelque sorte délocalisée.

Le premier radar automatique a été mis en service en octobre 2003 et la baisse des morts sur la route avait commencé avant, en juillet 2002. La prise de conscience des automobilistes sur la nécessité d'en finir avec l'hécatombe sur les routes date d'avant la mise en place des

radars. Elle est surtout due aux reportages faits par les médias.

Mais quel serait alors le bon système ?

C'est un système qui n'exclut pas les gens de leur vie professionnelle et sociale. Actuellement, il n'y a aucune intelligence et indulgence dans le système. Je vois des gens qui mettent des années et des années pour récupérer leurs points.

On est tous devenu des criminels de la route. Les Français ont le sentiment que les radars ne sont qu'une pompe à fric pour l'Etat. Ils n'ont pas tort : quand on regarde la carte des radars, on s'aperçoit qu'ils sont souvent placés dans des endroits peu dangereux. Il y a en très peu dans les centres-villes qui sont pourtant les zones les plus accidentogènes.

On parle d'un assouplissement du système, en particulier de réduire les délais pour récupérer les points perdus (*) pour les infractions mineures. Qu'en pensez-vous ?

Si c'est le cas, cela ne devrait pas avoir d'effet négatif sur les accidents. Ce n'est pas pour ça que les Français rouleront plus vite.

Ce qui me paraît le plus important, ça serait surtout de changer ceux qui sont aujourd'hui à la tête de la Sécurité routière. Rémy Heitz est un ancien magistrat qui ne pense que répression.

* Le gouvernement a décidé, jeudi, de repousser à la fin de l'année la réforme du permis à points, qui doit notamment modifier le délai de six mois obligatoire avant de repasser l'examen en cas de perte des douze points.