



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

radars

Question écrite n° 11693

Texte de la question

M. Jean-Pierre Kucheida attire l'attention de Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales sur la fiabilité des radars, qu'ils soient fixes ou mobiles. La région Nord-Pas-de-Calais compte trente et un radars fixes automatiques recensés au 15 novembre 2007. Pour le seul département du Pas-de-Calais, chaque radar automatique rapporte à l'État près de 220 000 euros. À titre indicatif, les amendes engrangées par l'État en 2006 s'élèvent à 350 millions d'euros, dont 280 millions sont récupérés du fait des petits excès de vitesse, qui représentent 80 % des infractions. Or les écarts entre vitesse réelle et vitesse relevée souffrent des variations qui atteignent des pourcentages d'erreur estimés à 13 % lorsqu'il s'agit de contrôles effectués par des radars mobiles. Comme leur nom l'indique, ces radars sont positionnés par les forces de police ou la gendarmerie, et l'erreur est humaine. Mais, en la matière, si le radar ne respecte pas un angle de 25° par rapport au véhicule, la vitesse du conducteur peut être largement surestimée. De la même manière, les radars fixes doivent faire l'objet d'une mise en conformité annuelle, démarche qui se fait rare et favorise le manque de précision dans les contrôles. Au total, ce sont près de 1 500 radars qui sont plus que susceptibles de faire de la pénalisation intensive un travail d'approximation très lucratif. Les Français sont les « vaches à lait » de la méthode particulièrement répressive de la tolérance zéro. Or celle-ci montre ses limites, car le nombre de personnes conduisant sans permis de conduire n'a jamais été aussi élevé. L'automobile est, par ailleurs, un outil de travail essentiel aujourd'hui, qui plus est à une époque où la mobilité conditionne dans une très large mesure l'accès à l'emploi. La fiabilité pour le moins douteuse des radars est donc une menace potentielle pour tous les salariés quotidiennement exposés au risque d'une amende qui, à en juger par les revenus qui abondent les caisses de l'État, institutionnalise un nouvel impôt particulièrement juteux. En conséquence, il lui demande de bien vouloir s'assurer de la fiabilité des contrôles et, bien plus, de réviser une politique de la sécurité routière insatisfaisante et inefficace.

Texte de la réponse

À la suite d'une étude réalisée à l'initiative personnelle d'un ouvrier d'État du secrétariat général de l'administration de la police de Metz, portant sur les conditions techniques d'implantation des radars automatiques fixes et embarqués, l'inspection générale de la police nationale, qui a eu connaissance de ce rapport en février 2006, l'a transmis, pour examen, à la direction du projet interministériel contrôle automatisé (DPICA). Il résulte de ce rapport que si l'angle de 25 du radar par rapport à l'axe de la route n'est pas conforme, la vitesse relevée n'est pas exacte. Pour autant, le document expose dans un tableau des calculs tout à fait inexacts. On sait que 1 degré d'angle en plus ou en moins entraîne une différence de 1 % dans la vitesse mesurée. Or le dispositif de contrôle automatisé admet une marge technique large avec 5 km/h pour les vitesses limites inférieures à 100 km/h et 5 % de la vitesse relevée lorsque la limite est supérieure à 100 km/h. Afin de s'assurer que les procédures soient bien respectées et que l'angle soit exact, les policiers et les gendarmes qui utilisent les radars embarqués reçoivent des formations (initiale et continue) à l'emploi des équipements pour les paramétrer conformément aux spécifications des appareils. Chaque véhicule doté d'un radar automatique est livré avec une directive d'emploi et le matériel nécessaire pour son bon positionnement ; un jalon permet de le

positionner selon l'angle requis et une butée sur le radar assure qu'il soit bien orienté à 25. Les radars fixes sont, eux, paramétrés lors de leur installation initiale selon l'angle de 25 requis pour le contrôle de vitesse. L'implantation est couverte par un protocole réglementaire du service de métrologie et les appareils font l'objet de vérifications périodiques de leur étalonnage. Toutes les garanties sont donc réunies pour qu'aucune erreur matérielle ou humaine ne se produise dans la constatation de la vitesse. La fiabilité des contrôles par radars automatiques fixes ou embarqués ne saurait être aucunement remise en cause par la diffusion de ce rapport dans la presse qui repose sur une étude isolée et empirique.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Pierre Kucheida](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (12^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 11693

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Intérieur, outre-mer et collectivités territoriales

Ministère attributaire : Écologie, développement et aménagement durables

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 novembre 2007, page 7414

Réponse publiée le : 26 février 2008, page 1639