



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

radars

Question écrite n° 16777

## Texte de la question

M. Philippe Vitel attire l'attention de Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales sur la fiabilité des radars fixes et mobiles. D'après les éditions du mardi 23 octobre 2007 et du 8 janvier 2008 du magazine « Auto plus », qui s'appuie sur un rapport confidentiel du ministère de l'intérieur, de multiples erreurs de mesure des radars auraient conduit à l'émission de procès-verbaux injustifiés. Est en cause la conformité du matériel fixes et mobiles de contrôle de vitesse ainsi que leur implantation. En effet, un degré d'écart par rapport à l'axe de la route majorerait les excès de vitesse de 4 % à 13 %. Il souhaiterait donc connaître les intentions du Gouvernement afin que toutes suspicions puissent être écartées pour l'ensemble de nos concitoyens.

## 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 un 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. Philippe Vitel](#)

**Circonscription :** Var (2<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 16777

**Rubrique :** Sécurité routière

**Ministère interrogé** : Intérieur, outre-mer et collectivités territoriales

**Ministère attributaire** : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le** : 12 février 2008, page 1109

**Réponse publiée le** : 20 mai 2008, page 4217