Article écrit par Service Presse le 6 juillet 2009

Marge technique d'erreur des radars : L'Automobile Club demande des procédures totalement fiables !

La modification de la marge d'erreur technique des radars impose la certitude de procédures de contrôle rigoureusement fiables.

Conscient de la nécessité de sanctionner les vrais délinquants de la route, L'Automobile Club –Association Française des Automobilistes –(ACAFA) estime tout aussi urgent de renforcer la crédibilité de l'ensemble du système contrôle – sanction aux yeux de la grande majorité des usagers, qui ne sont pas des délinquants, afin que les verbalisations ne soient pas considérées uniquement comme une fatalité aléatoire, et qu'ils en assument les conséquences, sans pour autant que leurs comportements évoluent réellement et durablement.

Le retrait d'un point au premier kilomètre de dépassement apparaît unanimement comme injuste et inefficace. Aujourd'hui, être, par exemple, contrôlé à 91 km/h sur route ou 131 km/h sur autoroute, - vitesse calculée en tenant compte de la marge réelle d'erreur du radar-, entraîne déjà un retrait de point.

C'est pourquoi L'Automobile Club, en rappelant que des marges de tolérance existent en Europe*, a demandé la création d'une marge de tolérance de 10 km/h sur route et autoroute, et de 5km/h en ville, en deçà de laquelle il y aurait amende comme actuellement, mais pas de perte de points.

* En Allemagne, aucune sanction n'est appliquée pour un dépassement jusqu'à + 5 km/h. Une amende – mais pas de sanction en termes de points jusqu'à +20 km/h.
En Espagne, pas de sanction jusqu'à +10 km/h et une perte de points n'intervient qu'à partir de +31 km/h.

L'Automobile Club –Association Française des Automobilistes - rappelle également que le mécanisme des radars automatiques, ne peut avoir d'effet pédagogique que s'il est totalement fiable et donc incontestable aux yeux des automobilistes. Tout soupçon d'irrégularité ou de possible anomalie dans l'utilisation ou dans l'implantation des radars ne peut aboutir qu'à l'effet inverse du but recherché en termes de sécurité routière.

Ainsi, une grande partie des 2500 radars utilisés en France sont construits et installés par la société SAGEM. Dans de nombreux cas, les procès verbaux indiquent que le constructeur en assure aussi la vérification annuelle. Or, la règlementation stipule que ce contrôle doit être effectué en toute impartialité et que l'organisme chargé d'en évaluer la conformité ne peut pas également en être le concepteur, le fabricant, l'installateur.

La question de la légalité de nombreux contrôles a donc été posée par L'Automobile Club depuis

plusieurs mois et elle vient de recevoir une réponse claire de la part du Tribunal de Police de Saint Dié des Vosges, de Marseille et de Nancy qui viennent de relaxer des adhérents de l'Automobile Club, poursuivis pour des excès de vitesse constatés par des cinémomètres Mesta vérifiés par la société SAGEM DS….. et construits par elle.

Les conditions d'implantation et d'utilisation des radars ne sont toujours pas mieux respectées : après une décision de relaxe prise le 02 juin 2008 par la Juridiction de proximité de Vesoul, le Ministère Public, (qui avait fait appel), s'est désisté de cet appel le 02 avril 2009 simplement après avoir pris connaissance du rapport d'huissier confirmant l'implantation totalement non conforme du radar.

L'Automobile Club –Association Française des Automobilistes – demande instamment aux pouvoirs publics de mettre en œuvre les processus administratifs, juridiques et techniques permettant de garantir totalement la fiabilité des contrôles et des poursuites, de manière à ce que le processus « contrôle-sanction » puisse influer de manière optimale sur les comportements.