



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

radars

Question écrite n° 18386

Texte de la question

M. Bernard Perrut attire l'attention de Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales sur les conditions de fiabilité des radars, fixes ou mobiles, qui ont révélé de nombreuses erreurs de mesure de vitesse suivant leur implantation, pouvant aller jusqu'à 10 % d'augmentation de la vitesse réelle de l'automobiliste, qui n'a souvent pas la possibilité de prouver sa bonne foi, alors qu'il se trouve sanctionné à tort, par le paiement d'une amende et la perte de points, non mérités. Il lui demande quelles mesures peuvent être prises pour améliorer les conditions des contrôles et éviter de telles situations.

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. Bernard Perrut](#)

Circonscription : Rhône (9^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 18386

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 : 4 mars 2008, page 1754

Réponse publiée le : 8 avril 2008, page 3054