

## Tous les véhicules contrôlés

Aucun véhicule ne peut échapper au contrôle ni, par conséquent, aucun contrevenant à la sanction. Une fois les 1 000 radars installés, chacun adaptera ainsi sa vitesse aux limitations.

> Les **motocyclistes** représentent une catégorie très exposée aux accidents : 0,8 % du trafic, mais 12,8 % des victimes corporelles. Équipées d'une seule plaque à l'arrière, les motos échappaient jusqu'ici aux flashes. Le système de contrôle automatique pallie en partie cette lacune :

- certains dispositifs fixes peuvent photographier la plaque d'un deux-roues en excès de vitesse, en orientant les appareils de prises de vue vers l'arrière ;
- les appareils mobiles, embarqués dans des véhicules de police et de gendarmerie, pourront également être orientés vers l'arrière.

> Si les **camions** représentent 6,1% des kilomètres parcourus et seulement 3,1% des véhicules mêlés à des accidents, 13% des tués sur la route le sont dans un accident impliquant un poids lourd. Jusqu'à présent, les systèmes de contrôle ne reconnaissaient pas un camion lorsqu'il dépassait les limitations spécifiques à sa catégorie. Des appareils en cours d'installation seront bientôt capables de se déclencher différemment suivant le type de véhicule.

> Les **propriétaires de véhicules étrangers** sont rarement poursuivis dans leur pays d'origine lorsqu'ils ont commis une infraction au code de la route en France. Prochainement, des poursuites pourront être engagées à l'encontre des titulaires de cartes grises délivrées par des autorités étrangères, grâce à l'échange des numéros de plaques entre États nationaux. De tels échanges sont en cours de développement avec l'Allemagne, la Belgique et le Luxembourg.

## Les recours possibles

Lorsque le propriétaire d'un véhicule reçoit un avis de contravention issu du circuit de contrôle automatisé, il peut contester cette contravention selon le procédé suivant.

> Il doit obligatoirement compléter le **formulaire de requête en exonération** qui lui a été envoyé en même temps que l'avis de contravention puis le renvoyer à l'adresse indiquée sur ce document, accompagné d'une lettre d'explication.

> Dans certains cas de contestation, précisés sur le document, il lui faudra verser **135 euros à titre de consignation**, dans l'attente de la suite donnée à la requête. Ce paiement n'entraîne pas le retrait de points du permis de conduire.

> La **consignation sera remboursée**, à la demande du propriétaire du véhicule, dans deux cas :

- quand la contravention est classée sans suite par l'officier du ministère public chargé d'examiner le bien-fondé de la requête ;
- quand l'officier du ministère public saisit la juridiction et que le juge prononce une relaxe.

## Des dysfonctionnements rapidement maîtrisés

> Comme tout système sophistiqué en phase de démarrage, le contrôle automatisé a connu quelques dysfonctionnements. Mais si l'on considère la quantité de contraventions dressées durant le premier mois de mise en œuvre des radars automatiques, ces erreurs concernent moins d'un cas sur dix mille. Et cette proportion va rapidement décroître, puisque **la plupart des sources d'erreur sont déjà identifiées**.

> Des **correctifs sont ajoutés au système dès que nécessaire**, comme l'illustre le cas, largement médiatisé, du tracteur dont le propriétaire s'est vu octroyer une contravention pour excès de vitesse. En réalité, c'est une voiture particulière qui était responsable de l'infraction : le numéro de sa plaque d'immatriculation, en partie détachée, n'était que partiellement visible et avait été identifié à tort comme étant celui du tracteur. L'affaire a été classée sans suite et le système a été reconfiguré pour ne plus interroger le fichier des immatriculations des tracteurs.

> Un autre type de dysfonctionnement, dont la correction n'est pas du ressort de ce dispositif, concerne deux types d'usurpation d'immatriculation :

- l'**usage de fausses plaques d'immatriculation** portant les numéros de voitures régulièrement enregistrées par le service des cartes grises ;
- l'**usurpation d'identité**. Le contrevenant utilise l'identité d'une autre personne afin d'obtenir une carte grise pour son véhicule.

La détection de ces pratiques malhonnêtes ne peut remettre en cause la rigueur des radars.

### Pour plus d'information

Des fiches d'information sont disponibles sur le site Internet de la Sécurité routière : [www.securiteroutiere.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.gouv.fr).

Pour en savoir plus :  
[www.securiteroutiere.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.gouv.fr)



MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT,  
DU TOURISME ET DE LA MER,  
DIRECTION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES  
LA GRANDE ARCHE - 92055 PARIS - LA DÉFENSE

Les informations figurant dans ce document sont données à titre indicatif.

# LE CONTRÔLE AUTOMATISÉ

Tout savoir sur la chaîne contrôle-sanction automatique



CHANGEONS

Pour votre sécurité,



contrôles  
automatiques

Chantier prioritaire de l'action gouvernementale, la lutte contre la violence routière s'est inscrite dans la loi du 12 juin 2003. En sanctionnant plus sévèrement les infractions et en mettant fin au permis de conduire « à vie », les dispositions de cette nouvelle loi entendent sensibiliser, éduquer l'ensemble des usagers de la route à un respect plus strict des règles afin de garantir une plus grande sécurité à tous. La mise en place, depuis le mois d'octobre 2003, de radars automatiques fait partie de ce dispositif. L'automatisation des contrôles constitue un levier efficace pour amener les usagers à une conduite plus apaisée puisque, d'ores et déjà, on enregistre une baisse notable de la vitesse moyenne relevée dans les secteurs où ont été installés les premiers radars.

## Deux types de radar

Parmi les 1 000 radars automatiques prévus à l'horizon 2005, 70 % seront fixes et 30 % mobiles, c'est-à-dire embarqués dans les véhicules de police ou de gendarmerie. À la fin de l'année 2003, près de 100 de ces radars étaient déjà en fonctionnement.

## Le dispositif le plus efficace

Contrairement à ceux des pays qui ont automatisé leurs contrôles plus tôt (Royaume-Uni, Pays-Bas, Suisse), le système français fait appel à des solutions techniques de pointe intégrant des appareils photo numériques, qui offrent de nombreux avantages.

> La photo permet de réaliser des prises de vue des seuls véhicules en excès de vitesse, sans prendre en compte – comme c'est le cas de la vidéo, au Royaume-Uni – les usagers qui respectent les limitations. Ce système effectue une sélection objective sur le terrain.

> Le numérique ne nécessite ni changement de pellicule ni développement et contribue ainsi à réduire les risques d'erreur liés à des interventions humaines. Le tout-numérique assure également la continuité des contrôles.

> Le système offre une sécurité et une fiabilité maximales. Les données sont transmises par ligne haut débit sécurisée puis analysées par des lecteurs associés à des

logiciels de reconnaissance optique, semblables à ceux qu'utilisent les banques. Mais même si la filière automatisée garantit un niveau de fiabilité jamais atteint, elle fait l'objet d'une surveillance par des officiers ou des agents de police judiciaire.

> C'est une source précieuse d'informations. Tous les jours sont produits des tableaux indiquant avec précision les vitesses et les types d'axe, les heures, etc., où elles ont été relevées. Ces statistiques, enregistrées aux niveaux départemental et national, sont mises à la disposition des ministères chargés de la politique de sécurité routière, mais aussi des préfets et des procureurs de la République. Ceux-ci peuvent ainsi, dans le cadre du plan départemental de sécurité routière, organiser le déploiement des forces de police et de gendarmerie; ces dernières, libérées des contraintes liées au contrôle de vitesse avec opérateur peuvent d'ores et déjà être affectées à d'autres tâches de sécurité routière qui nécessitent une présence humaine : contrôle du port de la ceinture, du degré d'alcoolémie, etc.

## Les libertés individuelles respectées

Le système a fait l'objet d'une validation par la Commission nationale de l'informatique et des libertés (Cnil), qui a pour mission de protéger la vie privée et les libertés individuelles ou publiques.

> Le dispositif ne procède à aucun recoupement de fichiers : il sollicite uniquement le fichier national des immatriculations pour identifier les propriétaires des véhicules en infraction.

> Rappelons que les radars automatisés ne photographient pas les véhicules qui respectent la limitation. Tous les usagers qui respectent les limitations sont invisibles pour le système.

> Les photos prises sur le terrain sont immédiatement cryptées, en même temps que les éléments nécessaires au constat de l'infraction (date, heure, localisation, vitesse enregistrée). Ces informations ne sont décryptées qu'en bout de chaîne, par des officiers ou des agents de police judiciaire qui constateront l'infraction au Centre national de traitement.

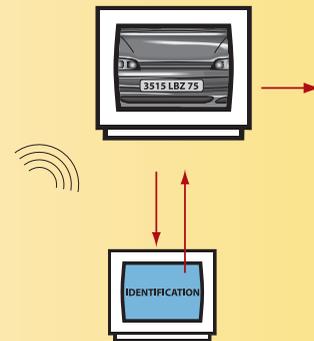
> L'ensemble de la procédure est placé sous le contrôle du procureur de la République, qui délègue un magistrat auprès du centre, où six officiers ou agents de police judiciaire sont chargés d'appliquer le contrôle effectif de la procédure.

> Par ailleurs, toute personne qui reçoit un avis de contravention peut réclamer la photographie correspondant à l'infraction en cause. Précisons que, si le conducteur est identifiable sur cette photo, l'anonymat des éventuels passagers est préservé puisque les visages sont masqués.

### LA CHAÎNE DU CONTRÔLE AUTOMATISÉ

- Le véhicule dépasse la vitesse autorisée.
- Le radar détecte l'excès, prend la photo automatiquement et la crypte.
- Radar fixe, installé dans une cabine blindée : la photo cryptée est envoyée automatiquement au Centre national de traitement (CNR).
  - Radar mobile, embarqué dans une voiture de police : la photo cryptée est enregistrée sur une disquette Zip. Celle-ci est insérée dans un ordinateur appelé station de transfert, à la brigade de police. De là, la photo cryptée est envoyée au CNR par liaison sécurisée.

- Au CNR sont effectués le décryptage de la photo et la lecture de la plaque d'immatriculation. Sur la photo figure l'ensemble des éléments liés à l'infraction : indication de la vitesse, date, heure...



- Recherche au fichier national des immatriculations, au fichier des véhicules volés et au fichier des loueurs de voitures.

- Une fois que le véhicule est identifié, l'avis de contravention est édité et envoyé automatiquement par la poste, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire.

- Le propriétaire du véhicule reçoit l'avis de contravention.

- Il paie l'amende au centre des amendes de Rennes, par téléphone, par Internet, par chèque ou par timbre-amende.

- Il conteste :
  - il envoie une lettre motivée à l'officier du ministère public (OMP) après consignation d'une somme égale au montant de l'amende (paiement de l'amende par anticipation);
  - il n'est pas l'auteur de l'infraction, il désigne le conducteur contrevenant.

- L'OMP apprécie les motifs :
  - il classe l'affaire, l'avis de contravention est remboursé;
  - il rejette la demande, l'affaire passe devant le tribunal de police.

- L'OMP adresse un avis de contravention à la personne concernée. Si celle-ci conteste à son tour, l'affaire passe au tribunal de police.

## Un système transparent

Le contrôle automatisé n'est pas un piège. Il ne s'agit pas de « rançonner » les automobilistes, ce n'est pas une « pompe à fric ».

> Avant même que les premiers radars automatiques n'aient été installés, la carte de leur implantation était déjà à la disposition du public.

> Cette carte est régulièrement remise à jour, publiée par la presse et consultable en permanence sur les sites Internet de la Sécurité routière ([www.securiteroutiere.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.gouv.fr)) ainsi que des ministères de l'Équipement ([www.equipement.gouv.fr](http://www.equipement.gouv.fr)) et de l'Intérieur ([www.interieur.gouv.fr](http://www.interieur.gouv.fr)).

> Pour que les usagers soient informés *in situ*, de grands panneaux signalent systématiquement l'entrée dans les zones de contrôle-radar automatisé, et la presse locale rend compte en amont de l'implantation de nouveaux radars.

> La plupart des radars sont installés en priorité sur des portions de route :

- où se produisent beaucoup d'accidents corporels;
- où la vitesse est souvent en cause dans les accidents;
- où les contrôles directs par les forces de l'ordre sont difficiles à réaliser.