

Revue

Lexbase Hebdo édition publique n°258 du 13 septembre 2012

[Permis de conduire] Questions à...

Les "radars-tronçons" sont-ils illégaux ? — Questions à Rémy Josseaume, avocat, docteur en droit pénal et président de l'Automobile Club des Avocats

N° Lexbase : N3394BTU



par Yann Le Foll, Rédacteur en chef de Lexbase Hebdo — édition publique

Le premier "radar-tronçon" de France, conçu pour mesurer la vitesse moyenne pratiquée par les conducteurs sur une section de plusieurs kilomètres a été mis en service le 25 août 2012 près de Besançon, dans le Doubs. Ce dispositif, déjà présent en Italie, en Grande-Bretagne, en Allemagne, aux Pays-Bas ou encore en Norvège, est constitué de deux caméras à infrarouge distantes de plusieurs kilomètres. Qui contrôlent deux fois les conducteurs sur une portion de deux kilomètres où la vitesse est limitée à 70 km à l'heure. Il a enregistré 40 infractions en moyenne chaque jour lors de ses phases de tests pour une fréquentation de 13 000 à 15 000 véhicules. Alors qu'une vingtaine d'autres "radars-tronçons" doivent être installés en France d'ici la fin de l'année 2012, l'Automobile Club des Avocats estime que la non-homologation du dispositif rend les PV dressés depuis le 24 août illégaux. Pour faire le point sur cette question, Lexbase Hebdo — édition publique a rencontré Rémy Josseaume, avocat, docteur en droit pénal et président de l'Automobile Club des Avocats.

Lexbase : Vous contestez la légalité de la mise en service du premier radar-tronçon de France, situé près de Besançon, au cours du mois d'août 2012. Quelle est votre argumentation ?

Rémy Josseaume : L'argumentation est purement juridique. En effet, les cinémomètres de contrôle routier (plus communément appelés "radars") doivent faire l'objet d'une homologation par l'Etat afin de pouvoir être utilisés par les forces de l'ordre dans le cadre des contrôles de vitesse. Cette homologation, définie par le décret n° 2001-387 du 3 mai 2001, relatif au contrôle des instruments de mesure (N° Lexbase : L0362IUX), et dans l'arrêté d'application

du 4 juin 2009, spécifique aux cinémomètres de contrôle routier (N° Lexbase : L0586IUA), se concrétise par la délivrance d'un certificat d'examen type. Le décret n° 2001-387 du 3 mai 2001 prévoit, en son article 6, que ce certificat fait l'objet d'une publication dans le bulletin officiel du ministère chargé de l'Industrie (désormais désigné BOAC).

D'une manière plus générale, tout acte émanant de l'administration doit faire l'objet d'une publication afin d'être opposable à l'administré. Tout le monde sait que l'entrée en vigueur d'un acte de l'Etat, de nature contraignante, est subordonnée à sa publication ou à son affichage. Or, à cette date, et alors que les premiers procès-verbaux ont été dressés, aucune publication n'est intervenue, de sorte que la légalité de ces derniers est contestable.

Lexbase : La sécurité routière affirme, de son côté, que la procédure d'homologation de ce radar "a été réalisée conformément à la réglementation en vigueur" et qu'"aucune publication au Bulletin officiel n'est nécessaire pour valider cette homologation" ? Que lui répondez-vous ?

Rémy Josseume : La sécurité routière cite le décret précité. Il ne convient pas seulement de le citer, encore faut-il le lire ! L'administration conteste le caractère obligatoire de cette publication mais ne répond pas aux interrogations légitimes qui naissent de cette position : pourquoi tous les radars ont-ils fait jusqu'à présent l'objet d'une publication au BOAC ? Pourquoi le décret du 3 mai 2011 prévoit-il cette publication ? Et finalement, à quoi sert alors le BOAC ?

Si le certificat d'homologation, datant du 6 juillet 2012, a, en effet, été publié officiellement sur le site internet du Laboratoire national de métrologie et d'essais (l'organisme certificateur désigné par le ministère chargé de l'Industrie pour homologuer les radars), ce site est totalement distinct du BOAC. C'est une pure position de circonstance pour garder sa crédibilité auprès de l'opinion publique. Elle est juridiquement infondée et donc absolument pas convaincante. Désormais, c'est la justice qui tranchera cette difficulté.

Lexbase : Pensez-vous pouvoir, à terme, obtenir l'annulation entière du dispositif ?

Rémy Josseume : Nous étudierons avec précision les procédures qui seront diligentées contre les automobilistes. Cependant, ce dispositif pose déjà d'autres difficultés pratiques et juridiques. D'une part, il est déjà contestable en cas de changement de conducteur au cours du trajet soumis au contrôle. Qui sera alors verbalisé, sinon le titulaire de la carte grise ? D'autre part, certains produits dits "d'aide à la conduite" seront certainement mis sur le marché dans les prochains mois pour calculer la vitesse moyenne des usagers et inviter en temps réel ces derniers à réduire leur vitesse pendant plusieurs kilomètres pour corriger la vitesse moyenne au cours du trajet contrôlé par le radar.

Vous verrez des conducteurs stationner sur le bord de la route pour "casser" leur vitesse dès lors qu'ils se seront aperçus qu'ils circulaient sur un trajet contrôlé. Enfin, ces zones vont générer une certaine inattention des conducteurs qui devront constamment fixer leur compteur plutôt que la route pour éviter la verbalisation. Dans tous les cas, nous savons, d'ores et déjà, et même si l'on se dirige plutôt, selon toute probabilité, vers une publication du certificat d'examen de ce radar au Bulletin officiel, que par l'articulation des textes en vigueur, nous pourrions éviter aux usagers qui nous saisisent de perdre le moindre point sur leur permis de conduire, nonobstant la réalité de l'infraction.