Image not found or type unknown

Excés de vitesse : La fiabilité des radars remise en cause

Actualité législative publié le **15/06/2016**, vu **11277 fois**, Auteur : Maitre Vanessa FITOUSSI

Il convient de ne pas s'incliner d'une manière définitive sur un relevé de vitesse surtout la mesure paraît irréaliste. Plusieurs éléments peuvent perturber un relevé de vitesse, les modalités techniques de chaque fonctionnement de radar doivent être connues et prises en compte et des éléments extérieurs peuvent justifier un dysfonctionnement.

La fiabilite des radars remise en cause

Comme nous l'avons souvent indiqué dans nos articles, le Cabinet conteste les procès-verbaux dès lorsque le relevé de vitesse paraît contestable.

Il convient de ne pas s'incliner d'une manière définitive sur un relevé de vitesse surtout la mesure paraît irréaliste.

Plusieurs éléments peuvent perturber un relevé de vitesse, les modalités techniques de chaque fonctionnement de radar doivent être connues et prises en compte et des éléments extérieurs peuvent justifier un dysfonctionnement.

a) Le doute sur la fiabilité des radars fixes confirmé par la Cour de cassation

Une décision importante vient d'être rendue par la Cour de cassation dans **un arrêt de principe du 8 mars 2016** au cours de laquelle sur le fondement de l'article 537 du Code de procédure pénale, il a été ouvert la possibilité de mettre en cause les mesures de vitesse relevées par l'appareil de contrôle automatique.

Dans cette affaire, des expertises avaient été ordonnées par le Juge de proximité, elles ont été réalisées contradictoirement.

Un contrôleur principal de la Direction régionale et de l'environnement, de l'aménagement et du logement a conclu un doute sur la fiabilité du radar et ce d'une manière assez large puisque le radar fixe en lui-même ne présentait pas de dysfonctionnement.

C'était donc un élément extérieur qui était venu perturber ponctuellement la mesure de l'appareil.

Ce principe de l'élément extérieur peut-être invoqué de manière générale.

Il y a donc toujours un doute sur le relevé de vitesse.

Il convient de le plaider devant la juridiction de proximité de manière systématique dès lors que l'analyse de votre dossier aura été effectuée par un avocat spécialisé et qu'il rentrera dans le champ d'application de cette jurisprudence.

Il ne s’agit pas de remettre en cause de manière définitive et fondamentale la fiabilité de tous les radars automatiques, mais d’utiliser à titre d’exemple cet arrêt que nous considérons comme un arrêt de principe pour ouvrir le champ de la contestation sur le fondement de l’article 537 du Code de procédure pénale.

b) Quels sont les radars qui peuvent être remis en cause ?

La fiabilité d’un radar peut toujours être mise en cause.

Il faut bien retenir qu’il existe deux catégories de radars à distinguer car la défense ne sera jamais la même : les radars fixes automatiques et les radars mobiles ou mobiles embarqués qui nécessitent une interpellation par l’Officier de l’OPJ.

La défense que vous devrez adapter au PV ne dépend pas en réalité du radar lui-même, mais du critère d’interpellation ou non.

Si c’est un radar automatique et que vous avez reçu le PV plus tard, sans aucune interpellation et sans relevé d’identité, l’appareil de contestation se fera sur le fondement de l’article L. 121-3 et sur l’impossibilité d’identifier le conducteur et ce n’est qu’après que nous serons en mesure éventuellement de soulever les dysfonctionnements des radars et notamment des radars fixes pour ce qui sont des modèles classiques, les MESTA 210 et MESTA 210C, qui sont remis en cause dans cette fameuse expertise que nous avons évoquée ci-dessus dans le cadre de la jurisprudence de la Cour de cassation.

Puisque vous avez fait l’objet d’une interpellation, vous avez donc été contrôlé par la voie d’un radar mobile ou un radar dit mobile mobile.

Les radars automatiques mobiles peuvent être embarqués dans le véhicule de police, c’est le cas notamment du MESTA 210 fabriqué par SAGEM devenu aujourd’hui MORPHO.

Une seconde génération de radars est arrivée en 2007, toujours fabriqué par SAGEM pour être embarqué à l’extérieur de la voiture, donc posé sur un trépied et c’est pour cela qu’il apparaîtra sur votre relevé de contravention « radar fixe » alors qu’en réalité, c’est un radar mobile, il n’est pas à son emplacement régulier.

Enfin, il existe depuis 2013, avec un déploiement en 2015 et 2016, plus de 400 radars embarqués dans les véhicules des voitures, des radars mobiles nouvelle génération type GATSO MILLIA.

Ces radars sont capables de contrôler de la vitesse des véhicules en mode de mouvement, c'est-à-dire que le véhicule radar est dans le fond de la circulation, caché et prend dans le flux de la circulation la vitesse sans être posé dans un emplacement particulier.

Ces radars nouvelle génération sont installés dans des RENAULT MEGANE ou dans des PEUGEOT 208, PEUGEOT 308, des CITRÖEN BERLINGO essentiellement et ils sont donc dans des véhicules banalisés.

Il n’empêche que les mentions obligatoires relatives aux vérifications du radar doivent figurer sur le PV et que notamment, les organismes vérificateurs doivent être compétents pour procéder à la mise en fonctionnement de ces radars.

c) sur les obligations de vérification du bon fonctionnement du radar

L’obligation de vérification des appareils de contrôle routier relève de l’application des textes

Copyright © 2024 Légavox.fr - Tous droits réservés

relatifs aux cinémomètres de contrôle routier, essentiellement le décret du 3 mai 2011 relatif au contrôle des instruments de mesure, clarification instaurant le principe de la vérification périodique des instruments qui consiste à vérifier, à intervalles réguliers, que les instruments restent conformes aux exigences qui leur sont applicables.

Depuis l'arrêté du 4 juin 2009, le Gouvernement modifiait les règles relatives à la vérification des radars, que le radar soit fixe, mobile, automatique ou au laser, discriminant ou non.

Il existe trois types de vérification qui sont sous la responsabilité d'un organisme désigné par le ministère de l'Industrie :

- -une vérification primitive sur les instruments neufs mis en fonction ;
- -une vérification périodique annuelle, uniquement par des organismes désignés par le ministère de l'Industrie ;
- -une vérification de l'installation, ce qu'on appelle un essai préalable au moment où le radar est positionné, notamment dans le cadre de l'installation du cinémomètre sur le site lorsqu'il s'agit d'un radar fixe.

d) Quels sont les organismes compétents ?

L'organisme vérificateur du cinémomètre doit être mentionné sur le PV, la date à laquelle a été réalisé le contrôle, son caractère annuel, mais surtout qui a vérifié.

Or, bien souvent, cette mention fait défaut et c'est une cause de nullité, étant entendu que les DRIRE qui étaient à l'époque les Directions départementales affectées à cette vérification ont disparu depuis 2010, que c'est sous la compétence donc du ministère de l'Industrie que les organismes doivent recevoir un agrément.

A noter qu'en 2010, à la suite de l'arrêté de 2009, il y avait cinq organismes désignés pour procéder à ces contrôles et qu'à ce jour, sur une actualisation des agréments, il n'existe plus que deux organismes qui gèrent ces contrôles et qui ont été choisis par MORPHO ex-SAGEM, à savoir la société SGS AUTO SERVICES et le marché qui est attribué par le ministère de l'Intérieur, au LNE, renouvelé depuis 2014.

Sont donc accrédités sur le site de la DGE (Direction générale des entreprises) deux organismes désignés pour la vérification périodique des cinémomètres des contrôles routiers :

- le laboratoire national de métrologie et d'essais (LNE) dans le 15ème à PARIS
- la SGS AUTO MOTO SERVICE au MANS.

Cette mention est donc particulièrement fragile et il convient de vérifier la fiabilité du contrôle sur la base de ces éléments.

En conclusion, il est donc toujours possible de remettre en cause le bon fonctionnement d'un radar qu'il soit fixe ou mobile.

En principe, des éléments extérieurs peuvent venir perturber le bon fonctionnement d'un radar et il est essentiel de demander dans ces cas-là une expertise sur le bon fonctionnement du radar et rapporter la preuve de son dysfonctionnement sur le fondement de l'article 537.

Des mentions obligatoires sur le fonctionnement du radar doivent figurer, date de la vérification primitive, de la vérification périodique et de l'essai préalable et le nom de l'organisme vérificateur valablement désigné par le ministère de l'Industrie.

Copyright © 2024 Légavox.fr - Tous droits réservés

e) Sur le principe d’impartialité de l’organisme vérificateur

Il est à noter également qu’en application du décret du 3 mai 2011, relatif au contrôle des instruments de mesure, les organismes désignés par le ministère de l’Industrie doivent présenter toute garantie d’intégrité et d’impartialité ; c’est l’article 36 de ce décret qui s’applique.

C’est sur la base de cette jurisprudence et sur l’objectif d’impartialité et d’indépendance de toute personne ayant intérêt à vérifier le cinémomètre que de nombreux contrôles ont été annulés lorsqu’ils étaient effectués par la SAGEM elle-même, actuellement MORPHO- SAFRAN IDENTITY.

Le ministère de l’Intérieur doit donc attribuer ses agréments uniquement sur la base d’un cahier des charges précis, défini en annexe de l’arrêté de 2009 et notamment sur le principe fondamental d’une impartialité de l’organisme vérificateur.

Néanmoins, le monde de l’étalonnage des radars est un monde extrêmement opaque. De nombreuses informations ne sont pas communiquées, sont gérées par la DGE. Les liens entre SAFRAN IDENTITY et les organismes de vérification sont assez opaques.

La seule possibilité pour un justiciable de s’assurer du bon entretien d’un cinémomètre est de réclamer un carnet métrologique, une sorte de carnet de santé de l’appareil.

Ce carnet métrologique est communicable à toute personne qui en fait la demande auprès de la société ou de l’administration.

Les avocats spécialistes demandent la communication de ce carnet métrologique systématiquement dans la cadre de la défense, c’est une pièce substantielle et dans de très nombreux cas, pour ne pas donner des pourcentages erronés, mais sur deux affaires sur trois, le carnet comporte des mentions erronées et permet d’obtenir la nullité de PV.

C’est donc dans le cadre de savoir-faire qu’il convient de faire appel à un avocat spécialisé pour contester vos PV et en obtenir la nullité.

Dans le cadre des relevés de vitesse, ne jamais s’incliner devant un relevé de vitesse surtout lorsque celui-ci paraît contestable la machine n’a pas toujours raison !!!.

twitter : @vfitoussi

www.FITOUSSI-AVOCAT.COM (contacter Maitre FITOUSSI pour contester vos Excès de vitesse :CABINET264@GMAIL.COM)

Copyright © 2024 Légavox.fr - Tous droits réservés