

Le contrôle sanction automatisé

13 Juin 2003

Sommaire

Partie I : Pourquoi un contrôle Sanction Automatisé ? **p. 3**

- Des exemples européens encourageants
- La spécificité du système français
- La Mission interministérielle pour le contrôle sanction automatisé

Partie II- Qu'est-ce le Contrôle Sanction Automatisé ? **p. 12**

- L'architecture du circuit
- Le Contrôle Sanction Automatisé, ce qu'il faut savoir
- Les 100 premiers sites

PARTIE I

Pourquoi un Contrôle Sanction Automatisé ?



Des exemples européens encourageants

En France, les infractions au code de la route sont fréquentes. Franchissement de feux rouges, non respect des limitations de vitesse et des distances de sécurité, franchissement des lignes blanches ... sont constatés chaque jour mais ne sont pas systématiquement sanctionnés. La probabilité d'être sanctionné, pour un conducteur, est en effet très faible. Cette situation génère un sentiment d'impunité qui nuit au bon respect du code de la route et donc à la Sécurité routière. Pour faire en sorte que chaque usager respecte les règles nécessaires au bon partage de la route, les procédures de contrôle-sanction sont en voie d'automatisation pour déboucher sur une augmentation significative du nombre de contraventions. L'expérience d'autres pays d'Europe apporte la preuve de l'efficacité d'un système automatisé.

En ayant fait de la lutte contre la violence routière, une des priorités de son action, le gouvernement français a annoncé l'automatisation de la chaîne du contrôle sanction comme la solution permettant d'atteindre plus de sécurité sur les routes. Ce système a fait ses preuves dans d'autres pays d'Europe. Panorama des expériences européennes.

Pays-Bas : le « contrôle de parcours » ou un système pour contrôler la vitesse moyenne

- ***Importance du dispositif***

Le système dit «de parcours » fonctionne depuis mai 2003 sur une portion de 3 km, à 2x3 voies de l'autoroute A13 entre la rocade de Rotterdam et Delft. Il **mesure la vitesse moyenne sur les 3 km, par opposition à la vitesse instantanée mesurée par les détecteurs conventionnels.**

Pour ce faire, deux portiques équipés de caméras numériques photographient, par l'arrière, tous les véhicules à l'entrée et à la sortie de la section surveillée. Le système met en correspondance les deux photos de chaque véhicule et calcule la vitesse moyenne à partir des heures de passage exactes associées à chaque prise de vue.

- ***Transmission et traitement des données***

Un agent de police se connecte au système de détection une fois par jour. Une équipe de trois personnes, dédiée au traitement des infractions détectées, visualise à l'écran chaque paire de prises de vue pour vérifier la correspondance des images (prises à l'entrée et à la sortie du tronçon contrôlé). Ils saisissent la plaque d'immatriculation si celle-ci n'a été reconnue ni par l'OCR (lecteur de reconnaissance optique) du système de détection, ni par celui du système de traitement. L'agent superviseur de l'équipe valide les contraventions avant de les transmettre à la justice.



- **Organisation de la chaîne**

Le système de détection est entièrement automatique. La transmission vers le centre de traitement est commandée par la Police qui effectue le traitement. En plus des véhicules nationaux, elle traite les véhicules belges, allemands et suisses grâce à des accords bilatéraux avec ces pays qui lui permettent d'identifier les propriétaires. Le recouvrement est effectué par le service central de recouvrement de la justice. Les contestations formelles doivent être précédées de la consignation de la somme due au titre de l'amende. Les poursuites pénales, quant à elles, sont effectuées par le service du procureur national dédié aux infractions du Code de la route.

- **Politique vis à vis des automobilistes**

Les caméras sont cachées par les panneaux de signalisation. **Le système de contrôle est signalé en amont. Une campagne de communication a accompagné la mise en place de ce nouvel équipement.**

- **Résultats observés**

Avant la mise en place du système, la police traitait les infractions provenant de radars à films argentiques. A présent, elle traite les deux flux d'infractions, avec des outils différents. Elle se montre très satisfaite du système de détection mis en place sur l' A13 puisque 0,25 % seulement des véhicules échappent à la mesure de vitesse. Quant au logiciel de traitement, il est plus productif que celui des images argentiques et ne génère que peu d'appels pour s'informer après réception de la contravention ; **93 % des amendes administratives sont d'ailleurs recouvrées sur première notification.**

Selon la police, les automobilistes trouvent que ce contrôle de parcours est juste, car s'appliquant à une vitesse moyenne, il punit un excès de vitesse substantiel et conscient, et non pas un excès ponctuel et aléatoire comme cela peut-être le cas avec une mesure de vitesse instantanée par radar.



7 000 points de contrôle au Royaume-Uni

- **Importance du dispositif**

Les contrôles de vitesse par radar sont très développés au Royaume-Uni avec 7 000 sites de contrôles fixes recensés. Des contrôles mobiles embarqués ont lieu avec enregistrement vidéo. A Londres, un contrôle automatique des voies de bus est également installé.

- **Organisation de la chaîne**

Dans la grande majorité, la détection automatique utilise **des radars avec prise de vue argentique**. Trois sites fixes mesurent la vitesse moyenne. Depuis 2001, **une loi de décentralisation permet aux collectivités territoriales de mettre en place et d'exploiter les chaînes de contrôle-sanction, en partenariat avec les districts de police**. Dans le Pays de Galles par exemple, 300 points fixes de surveillance concernent un bassin de 2,25 millions d'habitants. Les collectivités territoriales choisissent les sites de contrôle en fonction de l'accidentologie et des préoccupations de la population et obtiennent un financement sur le montant des amendes.

- **Transmission et traitement des données**

La détection est opérée par un personnel mixte police/civil qui s'occupe de la maintenance, du traitement des infractions et des contestations. **Ces équipes dédiées visualisent et valident les infractions**. Après l'envoi du PV, elles traitent les réactions téléphoniques et écrites des contrevenants. C'est ce traitement des réactions qui mobilise le plus de ressources. Le recouvrement et les poursuites pénales sont effectués par la justice.

- **Politique vis à vis des automobilistes**

Les détecteurs sont placés dans des boîtiers jaunes bien visibles, signalés de manière permanente.

- **Résultats de sécurité routière**

L'étude de l'expérience anglaise met en évidence non seulement l'efficacité dans la répression mais aussi le respect effectif des règles de la circulation.

- disparition totale des grands excès de vitesse sur les itinéraires concernés (plus de 15mp/h soit 25 km/h)
- chute des excès de vitesses jusqu'à 2/3 (à partir d'un niveau qui était déjà bien plus bas qu'en France)
- diminution des accidents corporels de 15%
- diminution des victimes graves de 20%



Une chaîne décentralisée en Suisse

- **Importance du dispositif**

400 détecteurs fixes sont installés en Suisse. Des contrôles mobiles ont également lieu. Les contrôles portent **essentiellement sur la vitesse mais d'autres dispositifs existent ou sont en cours d'homologation pour le contrôle des feux rouges et des interdistances.** Un système fixe de mesure et d'affichage de l'interdistance est notamment installé dans le tunnel du St. Gottard, depuis 2002, mais il n'est pas envisagé à l'heure actuelle de l'utiliser pour la répression. Le canton de Soleure est le premier à installer un système numérique avec transmission automatique sur un site autoroutier (printemps 2003).

- **Organisation de la chaîne**

Le contrôle-sanction revient aux cantons et aux communes qui ont la responsabilité d'exploiter les routes, d'immatriculer les véhicules et d'administrer la justice (cantons uniquement). La Confédération gère un registre central qui regroupe les fichiers cantonaux et qui est utile pour l'identification des contrevenants

- **Transmission et traitement des données**

La police effectue la détection et le traitement. Sur la base d'un accord avec le procureur, c'est elle qui valide le PV et déclenche la poursuite de l'infraction après consultation du registre central des véhicules. Elle doit aussi identifier le conducteur, parce que c'est lui qui est responsable. Le produit des amendes revient au canton ou à la commune.

- **Politique vis à vis des automobilistes**

Les contrôles ne sont pas systématiquement signalés. Cependant, le site indépendant www.radar.ch recense les détecteurs fixes pour la vitesse et les feux rouges. Quant au registre des immatriculations, il est publié par les cantons et consultable sur Internet.

- **Résultats observés**

Au niveau du volume d'infractions détectées et sanctionnées, l'exemple du Canton de Soleure est révélateur de l'augmentation qu'induit un contrôle-sanction automatisé. Avec 110 000 PV escomptés en 2002 pour 250 000 habitants, le nombre de PV par habitant est 20 fois supérieur à celui comptabilisé en France.

Sources

- Revue du Comité de la Sécurité routière, n°132, avril 2003
- Etude des pratiques du contrôle-sanction automatisé dans différents pays, rapport final, mars 2003, Carte Blanche Conseil pour la DSCR



La spécificité du système français

Parce que la France fait le pari du numérique et d'une automatisation globale du système, elle déploie un modèle de contrôle sanction automatisé spécifique. Issu des enseignements tirés par les expériences menées dans d'autres pays, le système français se veut encore plus abouti en terme d'automatisation.

De nombreux pays connaissent l'automatisation du contrôle sanction, la Grande Bretagne et les Pays Bas figurent parmi les plus couramment cités. Cependant, **la plupart de ces systèmes ne sont pas réellement automatisés car ils conservent beaucoup de procédures effectuées manuellement** même s'il s'agit de procédés techniques qui visent à une certaine simplification et un allègement des tâches manuelles. En effet, beaucoup de ces systèmes sont fondés sur des photographies argentiques. C'est le cas pour la Grande Bretagne.

C'est le cas également en Hollande pour 95% des appareils actuellement installés. Seule l'expérience actuellement menée autour des vitesses moyennes sur l'A 13 non loin de Rotterdam a permis une forte automatisation, grâce à un système de caméras installées sur des voies rapides et à des lecteurs optiques installés sur les PC au bord de ces voies. Ce dispositif a permis d'aller plus avant vers l'intégration et la récupération des données de manière automatique, sachant qu'elles sont en tout état de cause lues ensuite au niveau des services de Police par des opérateurs qui vérifient les données.

Aux Etats Unis, il s'agit là aussi d'appareils argentiques installés dans la plupart des Etats. Or, ce support nécessite d'interrompre le circuit automatique puisqu'il est indispensable, au bout d'environ 400 photos, d'aller récupérer les rouleaux de photos afin de les développer. Ce sont ensuite des opérateurs qui lisent à l'écran les numéros de plaques minéralogiques.

Un système numérique, entièrement automatique

La principale spécificité du système contrôle-sanction français est de reposer sur les techniques d'imagerie numérique. Cette technologie permet désormais de garantir la signature et l'intégrité des données transmises sur la base de photos numériques (reconnaissance légale). **Le numérique permet la continuité du réseau entre l'appareil de prise de vue et la transmission au centre chargé de l'interrogation.** Les images numériques sont enregistrées, extraites à distance et analysées par des lecteurs optiques qui lisent les plaques pour les transmettre au fichier national des immatriculations. **Le système ne nécessite qu'une surveillance** de celui qui interroge le fichier et de celui qui lit l'infraction, la constate et appose sa signature sur l'avis de contravention.



L'autre originalité du système est de constituer **un système d'information complet, fonctionnant en réseau avec tous les services concernés**. Il permet de ne pas recopier les données à chaque stade de la procédure en constituant un dossier entièrement informatisé, grâce à l'utilisation des techniques de gestion électronique de documents. A chaque stade de l'infraction, chaque nouvelle opération vient apporter un élément nouveau inscrit dans le fichier informatique. Ainsi, par exemple, si la personne paie ou consigne, les agents du Ministère des Finances feront savoir, par l'envoi d'une information électronique automatique, que cette procédure a été effectuée.

Le dossier d'information complet, entièrement informatisé est identifiable grâce à un numéro unique couplé à un code barre. Les équipes disposent de l'ensemble des données informatiques concernant telle ou telle infraction.

Ce système automatique permettra de dresser des statistiques précises et fiables sur la Sécurité routière.

Une réforme de l'Etat pour plus de Sécurité routière

Toutes les interventions manuelles et administratives n'étant pas nécessaires au fonctionnement de la chaîne ont été supprimées. L'objectif est d'atteindre une automatisation maximale / optimale du système pour limiter les éventuels goulots d'étranglements.

Au plan local, ce système automatisé sera extrêmement économe en heures fonctionnaires ou en heures de militaires de la Gendarmerie Nationale. Ainsi que l'avait demandé le Conseil interministériel à la Sécurité routière, ces forces de l'ordre pourront être redéployées à d'autres tâches de Sécurité routière, par exemple, ceinture de sécurité ou alcoolémie etc...

Le système français sera également un remarquable projet en termes de réforme de l'Etat, puisqu'il conduira l'Etat à être beaucoup plus efficace dans une répression routière plus systématique et plus égalitaire.

Il transcende en effet les cloisonnements des différents ministères, ce qui ne semble pas être le cas dans d'autres pays étrangers où, notamment, le système est relativement automatisé mais uniquement à l'intérieur d'une entité administrative (par exemple, la Police ou la Justice). Dans ces cas de figure, l'automatisation pensée à l'intérieur d'une même structure est assez peu en communication avec l'ensemble de la chaîne de traitement.



La Mission interministérielle pour le Contrôle Sanction Automatisé

Lors du Comité interministériel de Sécurité routière (CISR) du 18 décembre 2002, le Gouvernement a annoncé une série de mesures concrètes visant à faire respecter les règles du code de la route existantes et à sanctionner plus fermement les comportements dangereux. Le contrôle-sanction automatisé est un des volets de ce programme, dont la première étape fut la création d'une structure dédiée.

La synergie de quatre ministères pour un système global

Le 12 février 2003, deux mois seulement après le CISR ayant décidé de sa création, la Mission Interministérielle Contrôle Sanction Automatisée (MICSA) est installée et chargée de veiller au déploiement du CSA en France. Il s'agit non seulement d'installer 1 000 appareils de contrôle automatique dans les trois prochaines années, dont 100 dès la fin 2003, mais aussi de concevoir et de construire un système complet et automatique de traitement de l'infraction, allant du relevé automatique jusqu'à la possibilité d'accès au juge pour le contrevenant qui le souhaite.

Aussi surprenant que cela puisse paraître, c'est bel et bien le retard de la France dans la mise en place des systèmes de contrôle-sanction automatisé qui a permis d'atteindre l'objectif fixé. En effet, la mission CSA a pu tirer les enseignements des différents systèmes mis en place chez ses voisins européens. Ceci a permis d'orienter les travaux sur l'essentiel, notamment l'architecture, la sécurité et les éventuels goulots d'étranglements d'un tel dispositif.

C'est dans cette optique que quatre départements ministériels, à savoir l'Intérieur, les Finances, la Justice, et l'Équipement se sont associés pour mener à bien ce projet.

Les objectifs principaux du dispositif sont :

- Accroître et améliorer le contrôle des infractions les plus fréquentes au code de la route : dépassement des limites de vitesse, non-respect des feux tricolores, non respect des interdistances, la circulation dans les voies réservées, etc.
- Permettre aux forces de l'ordre d'être plus présentes pour assurer les contrôles d'autres infractions
- Rendre la règle incontournable pour tous les usagers, en supprimant les possibilités d'indulgence



- Simplifier les procédures pour rendre la sanction plus rapide et plus pédagogique pour le conducteur infractionniste
- Instaurer une conduite apaisée à tous les usagers de la route

La Mission Interministérielle Contrôle Sanction Automatisé est présidée par Jacques Sichertman, ingénieur général de l'Équipement, et composée de Raphaël Bartolt, préfet, Patrick Poirret, sous-directeur de la justice pénale générale, Hervé Guillou sous-directeur à la direction générale de la comptabilité publique, Christian Marche, chef d'escadron de la gendarmerie, Jean-Dominique Demay, commandant de police, Annie Canel, chargée de mission Équipement, Jean-François Janin et Alain Goergen, ingénieurs de l'Équipement.

Les travaux et les résultats de la Mission

Depuis sa mise en œuvre en février 2003, la mission interministérielle s'est réunie toutes les semaines. La grande difficulté du travail était due à la nécessité d'envisager la chaîne comme un tout.

Les représentants des différents ministères de la mission ont ainsi travaillé en synergie pour parvenir à une conception globale, intégrant et résolvant toutes les problématiques soulevées à chaque maillon de la chaîne.

Après 3 mois et demi de travaux qui ont permis de mettre en place les conditions juridiques, techniques, organisationnelles du fonctionnement du dispositif, des consultations ont pu déjà être lancées pour la mise en place des 100 premiers équipements en 2003 et pour la première phase de la mise en œuvre du système de traitement automatisé.

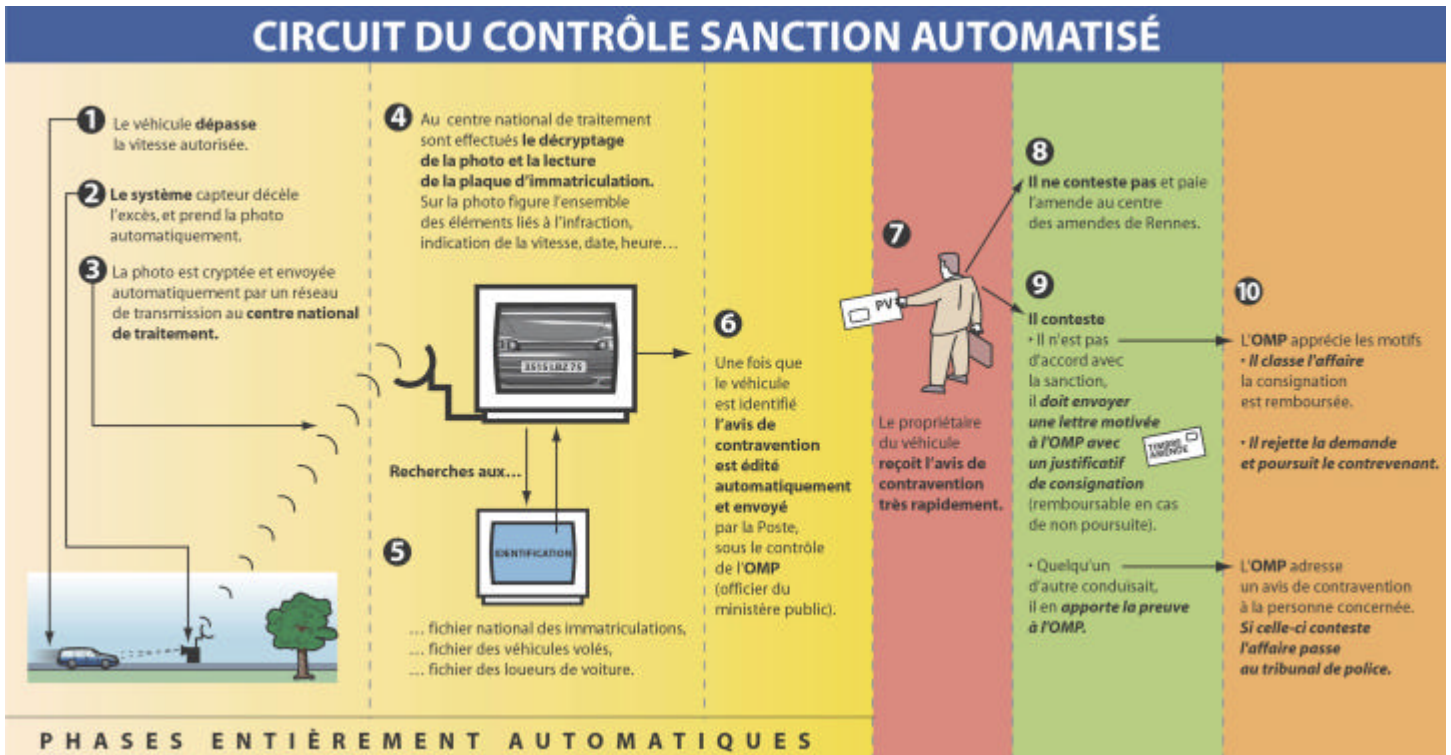
Va suivre le déploiement des 1000 appareils prévus pour les deux années suivantes et les compléments nécessaires du dispositif de traitement.



PARTIE II

Qu'est-ce que le Contrôle Sanction Automatisé ?

L'architecture du circuit



Ce qu'il faut savoir du Contrôle Sanction Automatisé

Le contrôle automatisé des infractions routières vise à faciliter la constatation, sans interception des véhicules, de certaines contraventions au code de la route et notamment du non respect des vitesses, des feux rouges et des interdistances. La mise en place de ce Contrôle Sanction Automatisé (CSA) augmentera ainsi sensiblement la probabilité d'être contrôlé. Pour atteindre cet objectif, 100 appareils spécifiques seront installés sur les routes d'ici la fin de l'année, puis le déploiement des 1000 appareils suivants s'effectuera progressivement à partir de janvier 2004 et s'étendra sur 2 ans (actuellement une trentaine de sites expérimentaux sont opérationnels). Explications.

Les grands principes du Contrôle Sanction Automatisé

Le Contrôle Sanction Automatisé (CSA) est l'addition de trois éléments : la présence permanente d'appareils de contrôle, l'envoi systématique et rapide des contraventions, la consignation du montant des amendes avant toute éventuelle contestation.

Ce dispositif introduit d'abord dans le processus de contrôle-sanction, une dose plus ou moins importante d'automatisation grâce aux nouvelles technologies (caméras vidéo numériques permettant la transmission aisée de fichier images, reconnaissance automatique des numéros de plaques, outils bureautiques...).

Par ailleurs, la quasi-automatisation du processus d'établissement des contraventions permettra d'envoyer les contraventions dans un délai beaucoup plus court (quelques jours au lieu de quelques mois).

Enfin, l'automatisme du traitement des contraventions au code de la route vise à éviter tout risque d'encombrement des tribunaux tout en réservant des possibilités de recours indispensables à une bonne justice. Pour contester devant le juge de police une contravention constatée sans interception du véhicule, le conducteur devra s'acquitter d'une consignation égale au montant de l'amende.

Le contrôle Sanction Automatisé : comment ça marche ?

Tous les usagers seront concernés par ce dispositif

Aujourd'hui, la probabilité d'être sanctionné pour un conducteur en infraction – et quel que soit son type de véhicule - est très faible, ce qui a évidemment une influence négative sur le respect du code de la route, et donc de la sécurité routière. C'est la raison pour laquelle, le CSA doit répondre à cette problématique en s'assurant que tous les usagers soient soumis au même contrôle / sanction.

Pour que nul ne puisse échapper au contrôle, tous les véhicules (y compris, les véhicules étrangers et ceux des administrations) sont concernés. Concrètement, les véhicules seront photographiés et la constatation de l'infraction sera relevée par un agent habilité, au vu de la photographie ainsi prise.

En cas d'infraction constatée, le PV (procès verbal) sera transmis par la poste dans les délais les plus brefs. L'amende sera alors à régler, comme actuellement au Centre des Amendes de Rennes, dans un délai de 30 jours. Passé ce délai, une amende forfaitaire majorée sera transmise par le Trésor Public.

Vers une prise en compte systématique des contrevenants

Le CSA permettra à terme une prise en compte systématique de tous les contrevenants. En ce sens, il sera plus équitable que le contrôle traditionnel fondé sur une détection aléatoire.

Grâce au meilleur respect des règles qu'il devrait entraîner, le CSA va dans le sens d'une amélioration de la sécurité routière. De plus, il doit aussi conduire à un apaisement du trafic.

Par ailleurs, ce système sera pour les forces de l'ordre comme pour le ministère de la Justice une source de gain de temps et de diminution de tâches fastidieuses.

Un système qui devra rapidement s'autofinancer

Le déploiement du système sur l'ensemble du territoire métropolitain se fera en deux grandes étapes :

La première dotera le pays d'une centaine d'appareils d'ici la fin de l'année 2003 et mènera en parallèle toutes les études et travaux nécessaires au bon fonctionnement du système dont ces appareils constituent un des éléments : mise en place de traitement des amendes, recouvrement, traitement des requêtes, consignations des amendes... Le financement de ces premiers appareils sera assuré directement par l'Etat.

Une fois ce premier investissement consenti, le plan d'équipement prévoit que le financement des autres appareils de ce type soit autofinancé par le produit des amendes recouvrées.



Les critères de localisation pour le choix des sites

Les premiers appareils seront installés en priorité dans des zones de forte accidentologie sur des réseaux de grande circulation : routes nationales, autoroutes... Au fur et à mesure du déploiement, le réseau secondaire sera équipé. Une première carte de France sera diffusée avec les départements équipés de ce type d'appareils.

La consignation : pourquoi, comment

Rendre les recours dilatoires ou de mauvaise foi plus difficiles

Le CSA instaure une présomption de responsabilité du propriétaire du véhicule pour les contraventions constatées sans interception du véhicule.

S'il entend contester la contravention devant le juge de police, le propriétaire devra s'acquitter d'une consignation égale au montant de l'amende. Il devra ensuite adresser une lettre recommandée avec accusé de réception à l'officier du ministère public qui lui aura envoyé la contravention (en y joignant le justificatif de consignation). En cas de rejet de la contestation, l'officier du ministère public saisira le tribunal de Police dans le ressort duquel se situe le domicile du contrevenant. En cas de condamnation, outre le prononcé d'une amende qui ne pourra être inférieure au montant de l'amende forfaitaire ou de l'amende forfaitaire majorée, augmentée de 10%, le Tribunal de Police pourra, pour les excès de vitesse importants, prononcer une suspension de permis de conduire.

La procédure de l'amende forfaitaire est ainsi rendue plus opérationnelle, en subordonnant la recevabilité de la contestation émanant du titulaire de la carte grise à la consignation préalable du montant de cette amende. L'exigence de consignation a pour but de dissuader les contrevenants dits « d'habitude » de contester systématiquement les faits.

Deux exceptions cependant à cette règle de la consignation préalable :

- si le propriétaire du véhicule peut produire le récépissé d'un dépôt de plainte pour vol ou destruction du véhicule ;
- si le propriétaire est en mesure de communiquer l'identité ainsi que la référence du permis de conduire du conducteur du véhicule auteur de la contravention.

Les risques en cas de non-paiement

A l'issue d'un délai de 30 jours, l'amende forfaitaire non réglée se transformera en amende forfaitaire majorée. Le contrevenant, en outre, s'expose à l'opposition au transfert du certificat d'immatriculation.



Pourra-t-on bénéficier d'indulgence ?

La chaîne étant entièrement automatique, l'intervention humaine sera de fait réduite à sa plus simple expression. Aucune manipulation (du type retrait de photo ou de coordonnées) ne pourra s'effectuer en raison des systèmes de sécurité qui seront installés.

La gestion des cas particuliers

Le cas des véhicules de location et des véhicules de société

Le système interrogera automatiquement un fichier dédié aux véhicules loués qui reconnaîtra la société de location. Celle-ci sera interrogée et communiquera les coordonnées du locataire, à charge pour lui de fournir les renseignements demandés.

Quant aux véhicules professionnels, gérés par une société, c'est elle même qui fournira les renseignements demandés sur le conducteur.

Le cas de prêt de véhicule

De part la loi, le propriétaire est obligé de communiquer nom, prénom, adresse et numéro du permis de conduire du conducteur. En cas d'absence d'élément, il sera considéré comme étant le contrevenant et devra s'acquitter du montant de l'amende.

Le cas du véhicule volé ou détruit

Pour s'exonérer de l'avis de contravention adressé au propriétaire, celui-ci devra justifier du dépôt de plainte pour vol ou destruction de son véhicule.

Le cas du mauvais adressage

Trop de contrevenants échappent aujourd'hui aux poursuites en ne déclarant pas leur changement d'adresse au fichier national des immatriculations. Aussi, la présomption de domiciliation est désormais instituée à l'encontre du titulaire de la carte grise, c'est-à-dire que l'adresse indiquée sur la carte-grise fait foi et qu'elle sera reconnue comme seule valable. A charge pour l'utilisateur d'être en règle quant à son adresse de résidence.

La condamnation au paiement de l'amende sera définitive si aucune réclamation n'est formulée dans un délai de trois mois à compter de la date d'envoi, par le comptable du Trésor public, en lettre recommandée.



Le matériel

Des matériels de contrôle sûrs, adaptés et homologués

Le système sera basé sur des antennes cinémomètres qui ont déjà fait leur preuve reliées à des appareils photographiques numériques. Ces appareils seront commandés à distance et transmettrons les données par satellite, fibre optique ou Internet ADSL. Ces données seront exploitées par un système automatique de reconnaissance de plaques d'immatriculation en liaison directe avec les différents fichiers.

En ce qui concerne la constatation des excès de vitesse, deux systèmes seront employés : un système d'appareils fixes implantés dans des cabines le long des axes routiers, et un système d'appareils mobiles, embarqués dans des véhicules pour sécuriser le réseau non couvert.

Pour garantir le bon fonctionnement du système, tous les appareils ainsi que leur couplage avec les appareils photographiques sont homologués. Une certification de la chaîne sera requise pour éviter toute manipulation de photo et de données.

Pour assurer la sécurité des matériels, les cabines utilisées seront physiquement blindées et sécurisées par des dispositifs anti-intrusion. Informatiquement, les données seront cryptées et des pare-feu installés sur le système pour éviter toute intrusion de piratage.

Le système par lui même ne commettra pas d'erreur. Cependant, les photos enregistrées pourraient pour certaines être inexploitable. Elles seront rebutées automatiquement pour éviter les contestations. En cas de défaillance, le système s'autorégulera pour, si nécessaire, s'arrêter en cas de problème important.

Les 100 premiers sites du Contrôle Sanction Automatisé

Le Comité interministériel du 18 décembre 2002 a décidé de la mise en place de 100 équipements permettant le contrôle sanction automatisé d'ici la fin de l'année 2003. Le choix des 100 premières installations de systèmes de contrôle sanction automatisé a été fait essentiellement à partir des critères d'accidentologie. Les premiers sites équipés sont, d'une part, des sites sur lesquels les taux d'accidents sont particulièrement élevés et, d'autre part, des sites ou ouvrages à risques particuliers (notamment les tunnels).

L'implication des préfets et des équipes en place (Equipement, forces de l'ordre, représentants de la Justice) président également au choix des implantations.

Ces 100 premiers appareils ont été répartis sur une trentaine de départements, pour des raisons pratiques. 70 appareils sont fixes (intégrés dans l'infrastructure) et 30 sont mobiles (embarqués dans des véhicules de police et de gendarmerie). Les matériels mobiles (15 en zone gendarmerie et 15 en zone police) ont été affectés dans des départements où les réseaux secondaires sont particulièrement accidentogènes.

Des propositions pour l'installation de systèmes de contrôle sanction automatisé ont également été faites sur les différents réseaux concédés en accord avec les sociétés concessionnaires et les préfets compétents territorialement. Quatre à cinq sites seront intégrés à la liste des cent premières installations.

Le contrôle des feux tricolores et des interdistances

Dans cette liste, figurent également 2 sites sur lesquels seront installés des systèmes de contrôle sanction automatisé aux feux tricolores, l'un à Toulouse, l'autre à Montpellier. Ces opérations sont menées en collaboration avec les municipalités et leur état d'avancement permet de dire qu'elles seront en état de fonctionner avant la fin de l'année 2003.

La région Rhône-Alpes, de manière générale, et les départements de la Savoie et de la Haute-Savoie en particulier, bénéficient d'un nombre d'installations relativement important, en raison, d'une part de la forte implication des équipes locales, dès le démarrage des expérimentations, et d'autre part, du grand nombre de tunnels dans cette région. A ce titre, les premières expérimentations sur le contrôle des interdistances auront lieu dans ces 2 départements.