

(Remplir cette partie à l'aide de la notice)

Concours / Examen : Concours externe D.P.CSR Recrutement :Epreuve : Etude de cas pratique Spécialité : Session : 2023**CONSIGNES**

- Remplir soigneusement, sur CHAQUE feuille officielle, la zone d'identification en MAJUSCULES.
- Ne pas signer la composition et ne pas y apporter de signe distinctif pouvant indiquer sa provenance.
- Numéroté chaque PAGE (cadre en bas à droite de la page) et placer les feuilles dans le bon sens et dans l'ordre.
- Rédiger avec un stylo à encre foncée (bleue ou noire) et ne pas utiliser de stylo plume à encre claire.
- N'effectuer aucun collage ou découpage de sujets ou de feuille officielle. Ne joindre aucun brouillon.

Note à l'attention du préfet de Haute-Garonne
Saas concert du chef de service

Cler - Date

La lutte contre la violence routière nous oblige à mener de nouvelles actions afin de faire baisser la mortalité sur nos routes.

Depuis le tournant de années 2000 et la mise en place de radars automatiques en 2003, la France a connu une baisse structurelle du nombre de décès sur les routes.

Si de nouveaux dispositifs innovants tel que le radar anti bruits sont en phase d'expérimentation dans de métropoles telles que Toulouse et Paris, un autre dispositif lancé en 2013 a achevé sa phase expérimentale et est désormais pleinement opérationnel :

Il s'agit du dispositif de radars vitesse embarqués.

Dans le cadre du déploiement des radars vitesse embarqués dans le département, je vous adresse la présente note qui vise à mesurer le engeny d'un tel déploiement.

Ainsi, la présente note présentera les principales caractéristiques du dispositif de déploiement de radars embarqués confiés à des sociétés privées (I).

Elle présentera également les modalités d'exercice de la police judiciaire ainsi que le cadre juridique de la décision du premier ministre (II)

Enfin, cette note exposera une série de propositions visant à informer au mieux les usagers du fonctionnement de radars embarqués (III)

I) Les caractéristiques du dispositif de déploiement de radars embarqués confiés à des sociétés privées.

Ces dispositifs de véhicules avec radars de vitesse embarqués comprennent des caractéristiques techniques (A) ainsi que des caractéristiques opérationnelles (B)

A) Les caractéristiques techniques

Dans l'ensemble de régions où le dispositif est mis en place, les véhicules de sociétés chargés de circuler ne disposent d'aucune serigraphie ou élément d'identification. L'ensemble du parc automobile ~~chargé~~ ^{circulant afin} d'assurer cette tâche est totalement bandésé.

Les véhicules doivent circuler tous les jours à hauteur de six heures par jour.

Afin d'éviter les erreurs de verbalisation et de limiter les constatations, un système de lecture automatique de panneaux équipe les véhicules.

Ce système est couplé avec un système de cartographie.

Ni les conducteurs, ni les entreprises postales n'ont accès aux clichés photographiques de véhicules circulant en zones de vitesse.

Concernant la marge technique d'erreur, lorsque les contrôles de vitesse sont effectués à l'aide d'un radar automatique ou d'un cinémomètre par les forces de l'ordre, cette marge est de 5 kilomètres/heure ou de 5 pourcent.

Lorsque la vitesse enregistrée est inférieure à 100 kilomètres/heure, la marge technique d'erreur est de 5 kilomètres/heure.

Au delà de 100 kilomètres/heure, la marge est alors plus favorable pour l'automobiliste puisqu'elle est de 5 pourcent.

Par exemple, pour une vitesse enregistrée à 80 kilomètres/heure, la vitesse retenue sera de 75 kilomètres/heure. Pour une vitesse enregistrée à 200 kilomètres/heure, la vitesse retenue sera de 190 kilomètres/heure.

Avec ces véhicules avec radars de vitesse embarqués, cette marge technique d'erreur est nettement plus élevée.

En effet, cette marge s'applique selon le même procédé avec 10 km/heure / heures ou 10 pourcent de retenue sur la vitesse enregistrée.

B) Les caractéristiques opérationnelles

Les entreprises délégataires ne se voient confier aucune ~~mission~~ objectif de validation. Elles doivent uniquement parcourir une distance fixée par l'état.

Par exemple : 100.000 ou 200.000 kilomètres par an.

C'est sur cette base du kilomètre parcouru que sont rémunérées ces entreprises.

Concernant le choix de routes on doit veiller les véhicules, il appartient aux services de l'état de sélectionner ces routes.

Cette sélection est faite en fonction de critères d'accidentalité.

Les entreprises privées n'ont aucune ^{manœuvre de} manœuvre sur le choix de routes à emprunter ou sur les distances à parcourir. Les véhicules restent sous le contrôle strict de l'état.

Ce système de nature avec radars embarqués a été lancé dans sa phase expérimentale en 2013.

Les véhicules étaient alors conduits par des gendarmes ou policiers.

Cette mission mobilisait alors deux fonctionnaires.

La délégation de cette tâche à un prestataire externe permet de dégager du temps pour les forces de l'ordre.

Ces derniers peuvent être alors davantage mobilisés sur des missions de sécurité routière axées contre la lutte de conduites à risque.

En effet, outre la vitesse, d'autres causes d'accidents matériels, capables au moins sont régulièrement présentes :

alcool - consommation de produit stupéfiant - non respect des règles de priorité.

II) Les modalités d'exercice des missions de police judiciaire et le cadre juridique de la décision du premier ministre.

La mise en œuvre de ce dispositif se fait selon des modalités d'exercice strictes des missions de police judiciaire (A).

Face à la défiance de certaines associations, il apparaît nécessaire de clarifier le cadre juridique de la décision du premier ministre qui a permis la délégation de cette mission à des prestataires externes (B).

A) Les modalités d'exercice de la police judiciaire.

La finalité de la police judiciaire telle que défini par l'article 14 du code de procédure pénale est la répression des infractions et la recherche de leurs auteurs.

La police judiciaire est assurée par les officiers de police judiciaire et sous la responsabilité de ces derniers par les agents de police judiciaire et par les agents de police judiciaire adjoints.

La répression d'infraction vise les crimes, les délits et les contraventions.

Le dispositif de radars embarqués permet de lutter contre les excès de vitesse.

Les excès sont en grande majorité des contraventions.

Néanmoins, la récidive légale d'un grand excès de vitesse (au-delà de 100 km/h au-dessus de la vitesse autorisée) est constitutive d'un délit puni d'une amende de 3750 euros.

Ce dispositif permet donc la constatation de délit par les policiers et gendarme chargé de l'analyse des clichés photographiques.

Juridiquement, les conducteurs ou les entreprises privées qui circulent sur les routes qui leur sont désignés ne constatent aucune infraction.

Les données enregistrées par ces véhicules sont transférées vers le centre automatisé de constatation des infractions routières.

Ce centre, situé au sein du centre national de traitement, est composé d'officiers de police judiciaire.

Ce sont eux qui constatent et qui reprennent les infractions.

B) Le cadre juridique de la décision du premier ministre

En vertu des articles 20 et 21 de la Constitution du 4 octobre 1958, le premier ministre détermine et conduit la politique de la nation. Il dispose en outre du pouvoir réglementaire.

L'article 34 de la Constitution fixe ce qui relève du domaine de la loi et l'article 37 ce qui relève du domaine du règlement.

Quid de la légalité d'une telle délégation ?

En effet, la jurisprudence interdit la privatisation des missions de police judiciaire.

Le Conseil Constitutionnel a opéré à une censure partielle lors d'une décision du 10 mars 2011 relative à la loi LOPSI II. Une disposition de cette loi prévoyait la possibilité d'externaliser la surveillance de la voie publique via le dispositif de vidéoprotection à des agents privés.

La décision du comité interministériel de la sécurité routière du

(Remplir cette partie à l'aide de la notice)

Concours / Examen : Concours externe DPCSR

Recrutement :

Epreuve : Etude de cas pratiqueSpécialité : Session : 2022**CONSIGNES**

- Remplir soigneusement, sur CHAQUE feuille officielle, la zone d'identification en MAJUSCULES.
- Ne pas signer la composition et ne pas y apporter de signe distinctif pouvant indiquer sa provenance.
- Numéroté chaque PAGE (cadre en bas à droite de la page) et placer les feuilles dans le bon sens et dans l'ordre.
- Rédiger avec un stylo à encre foncée (bleue ou noire) et ne pas utiliser de stylo plume à encre claire.
- N'effectuer aucun collage ou découpage de sujets ou de feuille officielle. Ne joindre aucun brouillon.

2 octobre 2015 a permis la délégation de la conduite à des acteurs privés. Les entreprises sont sélectionnées selon la procédure d'appel d'offre. Afin d'éviter les situations de monopole et pour stimuler la concurrence, chaque région doit lier un partenariat avec une société différente. Le Conseil d'Etat s'est prononcé sur la légalité de la décision du premier ministre de déléguer cette mission de circulation à l'aide de radars embarqués. Il résulte de la décision du Conseil d'Etat du 8 juillet 2019 que cette décision relève bien du pouvoir réglementaire du premier ministre. Aucune illégalité n'a été constatée par le Conseil d'Etat.

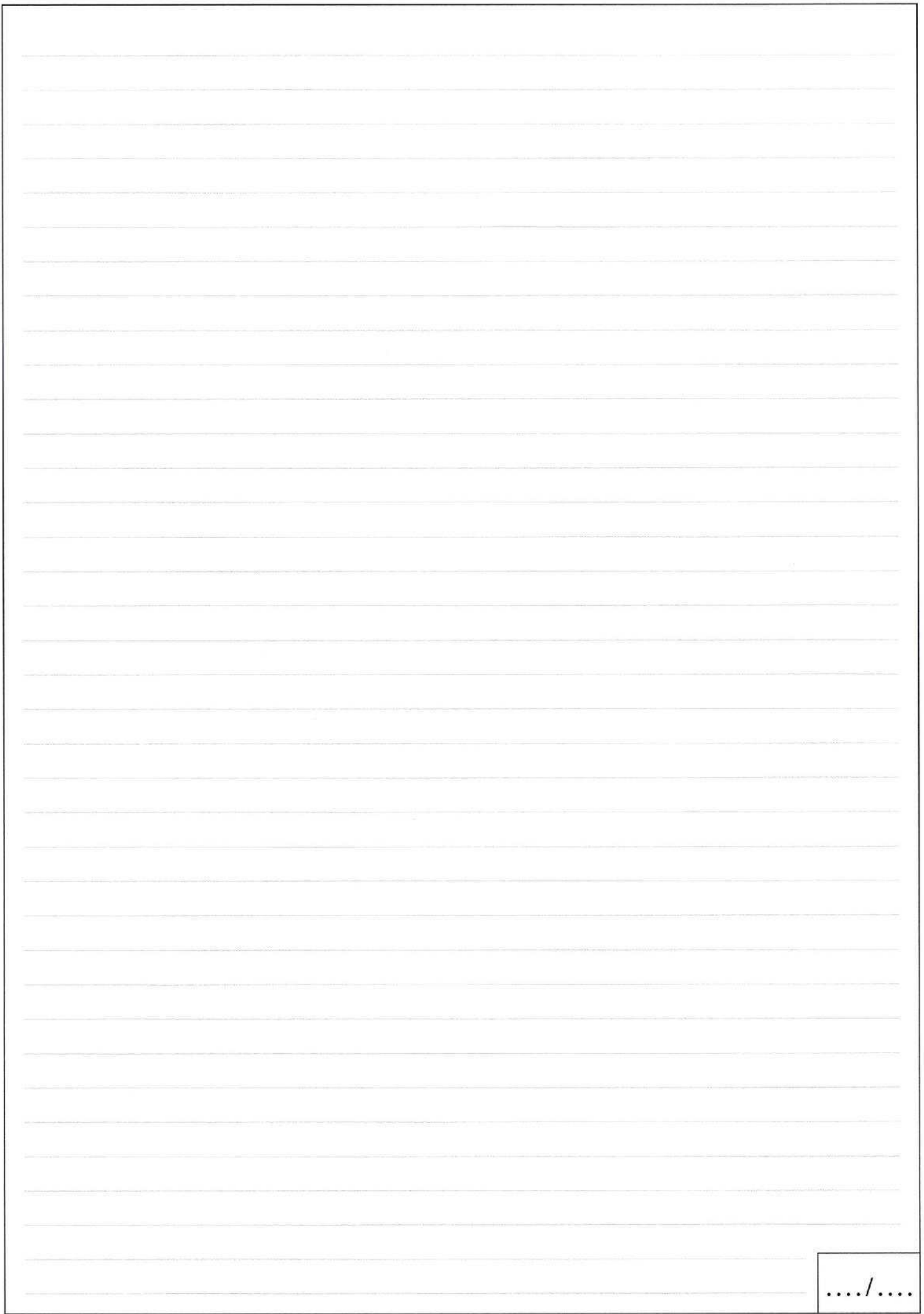
III) Propositions pour informer les usagers du fonctionnement de radars embarqués

- Les efforts d'aujourd'hui seront les conducteurs de demain. C'est pourquoi, la mobilisation des acteurs de la sécurité routière pour des interventions en milieu scolaire est envisageable. A l'image du permis piéton et du permis vélo, une formation aux risques liés à la vitesse pourrait être mise en place en partenariat avec les comités pédagogiques des établissements scolaires du département ainsi qu'avec la brigade de gendarmerie départementale, les commissariats et les polices municipales du département.
- Développer notre réseau partenarial à travers des initiatives locales qui valorisent l'image de missions de police / de missions de prévention dans un cadre non coercitif. Exemple : partenariat avec proxiadventure.
- Dans le cadre de stages de sensibilisation routière dédiés dans le cadre d'une condamnation judiciaire, la présentation du dispositif

pourrait avoir un impact positif est limiter le risque de récidive.

- L'instauration d'un dialogue constructif avec les représentants de associations d'autantistes à travers des réunions semestrielles pourrait être de nature à réduire la défiance envers les dispositifs de sécurité routière.
- Menes de actions de communication, en particulier sur le réseau sociaux peut également être de nature à mieux faire comprendre l'intérêt d'un tel dispositif en particulier envers les jeunes.

Le coordinateur de sécurité routière
Département de Haut-Rhin.



.... /

