



CC 18 C



RÉGLEMENTATION - JURIDIQUE

Auto Plus

VOITURES RADARS, DRONES, FLASHS, COVOITURAGE...

Radars & Co : ces questions qui vous préoccupent



Depuis 2003, les radars n'ont cessé de se diversifier et de se multiplier, jusqu'à friser les 4 400 appareils! Et en parallèle, de nouvelles règles – drastiques – de stationnement ont été instaurées. Si, bon gré mal gré, les conducteurs se plient aux différentes contraintes que cela entraîne, certaines subtilités leur échappent. Le point.



“La présence d'un radar doit-elle être signalée en amont?”
Ce n'est pas obligatoire, mais il est d'usage qu'un panneau indique la présence d'une cabine (radars urbains et autonomes compris). Deux exceptions: les itinéraires sécurisés, où la présence de radars est signalée moins précisément, et les contrôles mobiles par des hiboux, qui ne sont pas annoncés. L'absence d'une telle signalisation n'est toutefois pas contestable.

“Un radar urbain peut-il flasher simultanément la vitesses et un feu grillé?”



Techniquement oui. Néanmoins, en pratique, ce petit nouveau, qui sévit pour l'heure dans le Territoire de Belfort, les Bouches-du-Rhône et le Doubs, “flashe” l'une ou l'autre de ces infractions. Pas les deux à la fois. La décision finale revenant à la Sécurité routière, il n'est toutefois pas exclu qu'à terme la règle évolue.

“Si je ne vois aucun flash, c'est que je ne vais pas être verbalisé?”

Pas nécessairement. Ça dépend du radar! Désormais, de plus en plus d'appareils – tels les radars tourelles ou urbains, les voitures radars et certains discriminants (soit les totems cylindriques noirs) – émettent des flashes infrarouges invisibles.

“Une voiture radar privatisée peut-elle effectuer des contrôles à l'arrêt?”

Absolument pas. Seules celles qui sont entre les mains de forces de l'ordre ont le droit de contrôler les véhicules aussi bien en roulant qu'à l'arrêt. Pas celles confiées à des chauffeurs privés.

“Quels radars verbalisent le défaut de ceinture et le téléphone au volant?”

Aucun. Mettons fin une bonne fois pour toutes à cette légende urbaine: il n'y a pas un seul radar en

France homologué pour contrôler ces infractions! Leurs seules prérogatives: la vitesse, les feux rouges et les passages à niveau.

“Est-ce qu'un contrôle aux jumelles impose d'être intercepté?”

Pas forcément. Cependant, si l'interception du véhicule en infraction n'est pas obligatoire, sur le terrain, elle est quasi systématique. Elle permet en effet aux forces de l'ordre d'identifier le conducteur et d'effectuer les divers contrôles appropriés (papiers, véhicule).



“Est-ce que la limitation de vitesse peut être abaissée sur les cabines lors d'une alerte pollution?”

Rien de tel actuellement. Techniquement, c'est faisable. Mais, dans les faits, les radars automatiques restent toujours programmés pour “flasher” au-dessus de la limitation maximale autorisée sur la voie.



Idem en cas de pluie. Attention, si les cabines ne tiennent pas compte de l'abaissement de la limitation en cas de pic de pollution ou d'averse, en revanche, à défaut de réduire votre vitesse, vous courez le risque d'être verbalisé par la maréchaussée potentiellement présente sur place.

“Un radar flashe-t-il à la vitesse réelle ou prend-il en compte sa marge d'erreur?”

Après marge. L'appareil mesure votre vitesse réelle, puis déduit la marge technique, qui correspond à son “droit à l'erreur” de +/- 5 km/h. La marge est donc de 5 km/h au-dessous de 100 km/h et de 5 % au-delà (10 km/h et 10 % pour les voitures radars). Exemple: si la limitation est à 90 km/h et que vous êtes contrôlé à 93 km/h, la vitesse retenue sera de 88 km/h. Il n'y aura donc pas de flash. En revanche, à 98 km/h, la vitesse retenue de 93 km/h le déclenchera et donnera lieu à l'émission d'un

message d'infraction (Mif) qui sera envoyé, pour traitement, au QG des radars de Rennes.

"Est-il vrai que des drones vont désormais surveiller notre vitesse?"



Non. Les médias (sur le Web, notamment) ont beaucoup extrapolé sur la traque à la vitesse par "radar drone". Certes, la surveillance aérienne des routes ne date pas d'hier. Mais, à l'instar des hélicoptères qui scrutent la circulation, ces engins ne sont pas voués à mesurer votre vitesse, mais à repérer les comportements les plus dangereux. Et encore, à des périodes bien spécifiques (type départs en vacances), sur ordre motivé du préfet et dans un cadre très réglementé. A charge pour la maréchaussée postée au sol dans la zone ciblée de cueillir les conducteurs pris en défaut (dépassement par la droite, chevauchement de ligne blanche, slalom entre les voitures, etc.). Dans tous les cas, pas de panique, aucun risque de les voir déployés à grande échelle.

"Risque-t-on de voir bientôt arriver le Velolaser, ce mini-radar qui sévit en Espagne?"

Ce n'est pas prévu. L'arsenal répressif déployé en France se voulant déjà ultra-moderne et high-tech, il serait étonnant que le petit dernier du fabricant Invia Sistemas débarque sur notre territoire de sitôt. Et, dans l'hypothèse où les nombreux atouts de ce radar laser poids plume (50 cm et 2 kg), indétectable, arriveraient à convaincre notre gouvernement, entre les expérimentations et la phase d'homologation, on a le temps de voir venir.



"Puis-je être 'flashé' si j'emprunte à tort la voie de covoiturage alors que le losange est allumé?"

Non, mais... on entend tout et son contraire à ce sujet. Aux dernières nouvelles, la ville de Lyon, qui avait annoncé que ses radars surveillant la voie de gauche réservée – notamment au covoiturage – seraient opérationnels fin janvier, s'est ravisée. Toujours pas de feu vert non plus pour celui de Lille sur l'autoroute A1. Bref, pour l'heure, ils sont utilisés à titre pédagogique. En revanche, il est toujours possible d'être interpellé par une patrouille des forces de l'ordre, avec le risque, modéré, d'écopier d'un PV à 135 €.



"Est-ce que je peux savoir par qui j'ai été verbalisé pour un stationnement gênant?"

Non. A moins d'être sur place au moment où un agent passe, vous n'avez aucun moyen de savoir si vous avez été verbalisé par un policier patrouillant à pied, ou par un agent derrière sa caméra, si la voie fait l'objet d'une vidéo-surveillance. Il est juste précisé un numéro de matricule sur le PV.

"Est-ce que le fait d'être garé au volant sur une place payante m'expose à un FPS?"



Oui. L'arrêt est une immobilisation momentanée le temps de permettre la montée ou la descente de personnes ou le chargement ou déchargement du véhicule. A défaut, il s'agit d'un stationnement. Il faut donc payer, sous peine d'écopier d'un FPS.

Par **Pascale Gétin**

Source : Magazine

Auto Plus. 16/02/2024

Amicalement.