

Flashé par un radar ? Oui, mais lequel ?

Mesta 210, Parifex Falco, Gatso Millia... Sur les avis de contravention, les radars sont désignés par leur nom officiel. Un jargon obscur qu'il vaut mieux connaître pour identifier le type d'appareil, repérer une éventuelle irrégularité, voire contester le PV s'il y a lieu.



► **Texte :**
Pascale Gétin
Illustration :
Christophe Igouant



Avec 4819 radars automatiques disséminés sur le territoire, bien malin — ou chanceux — celui qui échappe encore aux "serial flasheurs" en tous genres. Et avec la déferlante des appareils (type radars urbains) qui seront financés par les collectivités locales dès l'an prochain, la pression ne va pas retomber de sitôt. Mais si ces dispositifs font désormais partie du paysage, êtes-vous capable de les distinguer ? Et connaissez-vous leur véritable nom ? Pas sûr. Or, cette information est loin d'être anodine, car elle permet de replacer l'infraction dans son contexte (type

de contrôle, présence d'une signalisation ou pas, etc.) et de visualiser l'appareil mentionné sur l'avis de contravention. Tour d'horizon des principaux radars, leur appellation sur le PV et leurs spécificités.

Les cabines fixes classiques

Sur le PV : Mesta 210C, 210D
Depuis l'arrivée en 2003 des premières cabines automatiques, vous avez eu le temps de vous familiariser avec elles. Selon leur génération, elles embarquent un radar Mesta 210C ou D. Elles flashent en approche (de face) ou, le plus souvent, en éloignement (de dos). Dans ce dernier

cas, l'identification du conducteur est impossible. Il est alors facile de sauver ses points si nécessaire (voir "A savoir"). De face, bien que la photo soit censée permettre d'identifier le conducteur, c'est rarement le cas en pratique. Attention, la fonction double sens est fréquemment activée sur les routes dépourvues de séparateur central.

Le radar tourelle ou urbain

Sur le PV : Mesta Fusion (tourelle) et Parifex Nomad ou Idemia Compact (urbain) L'un et l'autre ont vocation à remplacer les cabines classiques et, en ville, les dispositifs de feu (Aximum Captor,

Gatso GTC GS11, Mesta 3000) devenus obsolètes, en panne ou détruits. Les modèles urbains diffèrent selon les zones d'implantation (entre la moitié nord et sud du territoire). Tous contrôlent aujourd'hui la vitesse ou le franchissement de feu rouge (mais pas en simultané, pour le moment). A terme,



ils pourraient être amenés à verbaliser d'autres infractions, comme l'usage du téléphone au volant, le défaut de ceinture ou le non-respect des distances de sécurité. On ne peut pas loupier le tourelle et son Mesta Fusion perché sur un mât de près de 4 m. D'une portée d'une centaine de mètres, il peut surveiller plusieurs voies et jusqu'à 126 véhicules simultanément. Comme le radar urbain, il utilise un flash infrarouge invisible. Mais après des expérimentations menées récemment, un flash lumineux pourrait bien faire son retour.

Le radar autonome

Sur le PV : Poliscan F1 HP



Appelé communément radar de chantier, car initialement présent dans les zones de travaux, il est repérable à sa carcarasse grise posée au bord de la chaussée ou sur un terre-plein central. Déplaçable à l'envi dans les secteurs à risques et sur les itinéraires sécurisés, très "prisé" des vandales, il peut rester en place jusqu'à plusieurs semaines. Redoutable, il flashe les excès de vitesse dans les deux sens de circulation, aussi bien sur les routes dépourvues de séparateur central que sur les quatre voies, avec une portée comprise entre 20 et 50 m. Et sait distinguer les voitures des poids lourds. Il est d'autant plus piègeux que les limitations sont souvent abaissées dans son secteur.

Les voitures radars

Sur le PV : Millia Gatso

Difficiles à repérer — pour ne pas dire impossibles —, ces voitures sont banalisées pour mieux se fondre dans le trafic. Aucun marquage distinctif, excepté un rectangle sur la lunette arrière. Autre particularité : leur conduite est désormais largement confiée à des opérateurs privés, sauf en Ile-de-France, en Corse et en Outre-mer, où elles restent pilotées par les forces de l'ordre. Equipées d'un radar doppler, elles contrôlent les véhicules qu'elles croisent ou qui les dépassent d'au moins 20 km/h (pas moins), tout en roulant. Avec une tolérance technique supérieure à celle des radars fixes (voir "A savoir"), elles n'en sont pas moins redoutables, car indétectables.

Discriminant et double face

Sur le PV : Parifex Falco



Ces variantes de cabines fixes, sont de forme cylindrique et plus "design". Coiffées d'un module lidar, elles fonctionnent majoritairement en mode "double face" : elles prennent systématiquement une photo de face et de dos des véhicules en infraction. Leur portée est de 2,5 à 45,5 m. Sur les dernières versions, leur projecteur infrarouge est invisible. Le Parifex Falco a surtout la particularité de distinguer la catégorie des véhicules (voiture, poids lourd, deux-roues) et de les verbaliser en fonction

de leurs limitations respectives. La fonction double face permet en outre d'épingler les motards grâce aux prises de vue arrière. Attention, un discriminant peut être installé de manière à contrôler les véhicules en double sens dans les conditions habituelles (voies sans séparateur central).

Le radar tronçon

Sur le PV : Mesta 5000 Smart



On ne s'en méfie pas assez et beaucoup semblent encore ignorer sa particularité : il calcule la vitesse moyenne entre deux bornes. Bon à savoir : ce type de spot s'étend sur plusieurs kilomètres (jusqu'à 12 km) et peut comprendre un tunnel. Or, plus la distance est longue, plus il est facile de "l'oublier".

Le hibou embarqué ou débarqué

Sur le PV : Mesta 210C

On retrouve ici le même cinémomètre que dans les anciennes cabines grises. Son boîtier avec

A savoir

► Les radars sont signalés en amont par un panneau, sauf sur les itinéraires sécurisés et à l'exception des voitures radars, des hiboux et des jumelles. Le titulaire de la carte grise est considéré comme le "redevable péuniairement" de l'infraction sauf s'il conteste en apportant la preuve qu'il n'en est pas l'auteur. Il peut aussi désigner le véritable conducteur ou invoquer un vol, la destruction du véhicule, sa vente, une usurpation de plaques, etc. Par ailleurs, la marge d'erreur appliquée dépend du type de radar : 5 km/h (ou 5% à partir de 100 km/h) pour un appareil fixe, 10 km/h (ou 10%) pour un dispositif en mouvement (voiture radar).

des leurs limitations respectives. Le surnom de "hibou". Celui-ci peut aussi bien sévir depuis la lunette arrière d'une voiture à l'arrêt — banalisée ou non — que installé de manière à contrôler les véhicules en double sens dans les conditions habituelles (voies sans séparateur central).

Les jumelles ou pistolet

Sur le PV : Eurolaser ou TruSpeed



(jumelles) et Ultralyte, Mestalar, multalaser et Prolaser 4 (pistolet) Au mains des forces de l'ordre, ces redoutables "snipers" sont indétectables. Avec leur longue portée — de 300 à 1000 m selon le modèle —, ils vous ciblent depuis un pont, de derrière un panneau ou un arbre avant même que vous ne les aperceviez, ou que vous soyez interpellé par un "comité d'accueil". Attention, il s'agit d'appareils mobiles employés comme fixes. La marge technique est donc bien de 5 km/h ou de 5% (voir ci-dessous).