



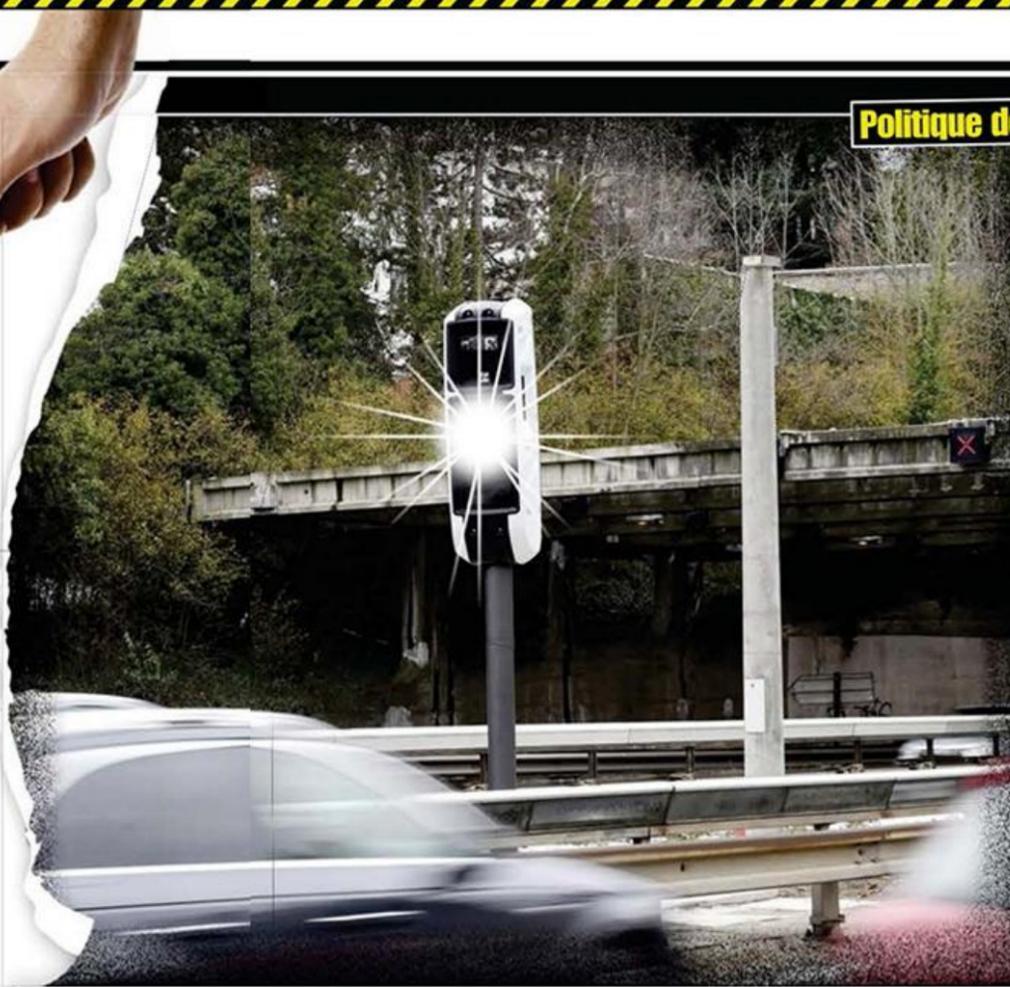
FUTURS RADARS

Tout ce qui se trame...

Après avoir focalisé son attention sur la vitesse, la Sécurité routière porte sa réflexion sur de nouveaux fronts : cohabitation entre les usagers en ville, traque des mauvais comportements, sécurisation des chantiers, mais aussi retour d'un peu de pédagogie.

Si vous avez le sentiment que la politique de sécurité routière ronronne, préparez-vous au changement. Cantonnée depuis un moment à une gestion comptable du parc des radars installés (ou détruits), cette "grande cause nationale" semble prête à s'attaquer à de nouveaux sujets. Nous avons pu en cerner les principaux lors du récent Salon des maires, qui s'est tenu à Paris. L'occasion de glaner des indiscretions sur ce qui se trame pour rendre les routes – et surtout les villes – plus sûres. Car c'est bien le milieu urbain qui concentre désormais l'attention des pouvoirs publics.

Pour preuve, le retour aux affaires de l'ex-délégué interministériel à la sécurité routière, Emmanuel Barbe, qui vient d'être chargé d'une mission baptisée "contre les violences, protéger tous les usagers de la route". Son rôle ? Proposer des mesures pour apaiser les tensions entre ces différents protagonistes. A l'heure où les radars deviennent urbains et – potentiellement – multi-infractions, ils seront à n'en pas douter de la partie. Dans un autre registre, une réflexion est en cours pour revenir sur le dogme du "radar planqué", qui flashe sans qu'on s'en rende compte. Sur ce point, nous, on dit banco! ■



Politique des radars

Adieu les "leurres" et retour des flashes visibles ?

Que la lumière soit ! Et la lumière ne fut plus. Alors qu'avant, les flashes étaient tous visibles, en 2015, la Sécurité routière décida de changer la donne. Nouveau dogme : "Instaurer le risque permanent de se faire contrôler", comme le résumait alors Emmanuel Barbe. Pour cela, trois mesures furent prises : établir des itinéraires sécurisés où les radars seraient à peine signalés ; installer des milliers de cabines "leurres" actives à tour de rôle, sans que l'on puisse savoir laquelle flashait, et remplacer les flashes classiques par des projecteurs infrarouges invisibles. Ce qui est aujourd'hui le cas sur les voitures radars, les tourelles, certains discriminants et sur les urbains ! Or, selon nos informations, le Département du contrôle automatisé (DCA), qui pilote toute l'activité des radars, semble vouloir revenir en partie sur cette stratégie. Déjà, le principe des leurres est abandonné. Ensuite, il serait question de remettre de la "visibilité" sur les contrôles. L'idée étant à la fois d'en finir avec l'image des radars pièges et de renouer avec l'aspect pédagogique indéniable du flash qui éblouit : lorsqu'il crépète, les autres conducteurs lèvent le pied et on fait soi-même attention à son allure dans les jours qui suivent. Le hic, c'est que, techniquement, implanter un flash "à l'ancienne" sur un radar conçu avec un projecteur infrarouge implique – notamment sur les tourelles et les urbains – une nouvelle homologation ! Trop complexe. Pourquoi pas un flash factice qui se déclencherait uniquement pour nous prévenir qu'on "en a pris une" ? A moins que l'idée ne soit de renouer avec les flashes visibles que sur les futures générations d'appareils de contrôle...



J.-B. BORNIER / L'EST RÉPUBLICAIN / MAXPPP

Radars "collectivités"

Encore beaucoup d'inconnues

Sans surprise, c'était LE sujet du Salon des maires : à quand des radars installés par les collectivités locales ? Bientôt, mais pas tout de suite. Le marché public qui doit aboutir au référencement de plusieurs solutions de contrôle complètes, que les maires pourront acheter – ou plutôt louer nous a-t-on confié – n'a toujours pas été publié, et ne devrait pas l'être avant début 2025. Pourquoi si tard ? Parce que le processus de reversement des recettes de ces radars aux collectivités doit encore être fixé, sans quoi rien ne peut se concrétiser. D'ici là, les fabricants font la promotion de leurs radars urbains, capables de flasher simultanément les excès de vitesse et les feux grillés (la double verbalisation est évoquée par le gouvernement), mais aussi d'autres infractions comme le non-respect des voies réservées (bus, vélo...).



FACEBOOK / JEUNES AGRICULTEURS MANCHE

Radars autonomes

Malmenés et toujours en rade

Double peine pour ces champions du flash : à l'arrêt depuis mi-juillet pour cause de changement du prestataire chargé de leur maintenance, voilà qu'ils resservent de punching-ball aux agriculteurs (photo ci-dessus)... Quand seront-ils à nouveau déplacés régulièrement ? Impossible à dire. Ce qui est sûr, en revanche, c'est que leur contingent augmentera en 2025, notamment pour sécuriser les zones de travaux (c'est leur vocation première). Autre évolution envisagée par la DGITM* : réfléchir à la mise en place de radars chantiers sur des racks fixés aux glissières (comme ci-contre en Suisse). Leur intérêt ? Une facilité et une rapidité d'installation qui font défaut aux gros et lourds radars autonomes.



SERA

Radars de ZFE

Plus de son, plus d'image

Alors que l'appel d'offres pour la fourniture de radars chargés de surveiller les zones à faibles émissions est toujours en cours, on sent bien que plus grand monde n'y croit. Entre recul du nombre de métropoles soumises à ZFE – poudre sociale provoquée par les interdictions de circuler et complexité à homologuer la solution de contrôle (qui doit être dédiée à cette seule fonction) – les fabricants semblent s'être fait une raison. Seul projet concret : l'arrivée annoncée de cinq radars pédagogiques de ZFE à Saint-Etienne (42).



J. PHILIPPON / LE PROGRES / MAXPPP

Radars de covoiturage

Objectif : verbalisation automatique

Les constructeurs de dispositifs de comptage des véhicules avec au moins deux passagers à bord sur les voies réservées (dites VR2+) ne s'en cachent pas : leur but est d'arriver à homologuer leurs appareils pour qu'ils puissent réaliser des "contrôles sanctions automatisés", comme les radars de vitesse. En effet, pour l'heure, les radars de covoiturage implantés ne sanctionnent pas automatiquement les resquilleurs : c'est un agent qui s'en charge à distance après avoir visionné les photos prises par l'appareil (on parle de vidéo-verbalisation assistée par ordinateur, VAO).



N. BOURREAU / PRESSE OCEAN / MAXPPP

Radars multi-infractions

L'homologation prendra du temps

Sur le contrôle de l'interdistance, réservé aux voies rapides et qui ciblerait notamment les "trains de poids lourds", si dangereux pour les patrouilleurs en intervention, les fabricants de radars s'accordent à dire que la technologie est au point (voir aussi p. 8). En revanche, pour ce qui est du non-port de la ceinture et de l'usage du téléphone, ça se complique. Réussir à identifier les contrevenants, avec une marge d'erreur la plus faible possible, via la vidéo et l'intelligence artificielle,

est une gageure : luminosité, angle de vue, reflets sur le pare-brise, couleur des vêtements, erreurs d'interprétation... Le risque de faux positifs est tel que nombre d'infractions supposées passeront, dans le doute, à la trappe. Le hic, c'est qu'en l'absence d'un "arrêt d'homologation" qui fixera les critères à respecter pour décrocher une certification, les fabricants naviguent à vue. Et ne s'avancent sur aucun timing de développement une fois les règles du jeu connues...



L. DARD / LA DÉPÊCHE DU MIDI / MAXPPP

* Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités.