

VOITURES BANALISÉES, CHAUFFEURS PRIVÉS, FLASH INVISIBLE...

# Gare aux contrôles des voitures radars

On ne les voit pas. On ne s'en méfie pas. Et la plupart des conducteurs n'y pensent même pas. Pourtant ces voitures radars sont redoutables ! Leur mission ? Sillonner sans relâche les routes de France afin de traquer les excès de vitesse. *Auto Plus* vous en dit plus sur cette menace invisible mais réelle.

**A**utrefois réservées aux seuls policiers et gendarmes, la conduite des voitures radars passe progressivement depuis 2018 aux mains de chauffeurs "civils". La raison officielle ? Permettre aux forces de l'ordre de se consacrer à d'autres tâches sur le terrain. Alors que huit régions sont déjà "privatisées", trois nouvelles y passeront au printemps prochain : Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur, où 150 voitures s'approprient à être confiées aux chauffeurs de la société OTC. Dès lors, les seules régions encore épargnées par cette externalisation seront la Corse et l'Île-de-France. Bref, toute la France – ou presque – s'approprie donc à être concernée par cette privatisation... Et si cela ne vous inquiète pas, vous avez tort, car même les plus prudents peuvent se faire piéger. On vous explique pourquoi.

**Des voitures en mode incognito**  
Autant on peut redoubler de vigilance à l'approche d'une cabine radar, annoncée en général en amont par un panneau, autant il est quasiment impossible de savoir si on double ou

croise une voiture radar, a fortiori si celle-ci est conduite par une personne en civil. A moins d'avoir un œil de lynx et d'être particulièrement à l'affût pour repérer quelques malgres signes distinctifs (panneau noir sur la lunette arrière, plusieurs écrans sur le tableau de bord...), impossible de les distinguer dans la circulation. Et pour cause, il s'agit de modèles de grande série qui passent totalement inaperçus, type Peugeot 308 et 508, Citroën Berlingo, Seat Leon, Skoda Octavia, VW Golf, Citroën C5 Aircross (c'est nouveau), Ford Mondeo\*...

## Aucun flash visible

Comme si cela ne suffisait pas, le radar embarqué dans ces véhicules banalisés, planqué derrière la plaque d'immatriculation, ne "flashe" pas. Le projecteur infrarouge n'émet en effet aucune lumière visible (comme sur les tourelles ou les urbains). La surprise sera donc totale à la réception de l'avis de contravention dans la boîte aux lettres ou, comme Joël, un tranquille retraité de Charente-Maritime (17), à la convocation au poste de police pour un pseudo-grand excès de vitesse qu'il est persuadé ne

## Une marge d'erreur supérieure à celle des cabines radars

Les étourdis devraient être moins inquiétés qu'avec un radar fixe, type cabine automatique, la marge technique d'erreur étant supérieure avec un appareil en mouvement :

- Pour les voitures radars, elle est de 10 km/h pour une vitesse limitée à moins de 100 km/h ; 10 % au-delà. Exemple : sur une voie limitée à 80 km/h, elle sera de 10 km/h. Pour une vitesse limitée à 130 km/h, elle sera de 10 % soit 15 km/h. Vous serez ainsi verbalisé respectivement à partir de 91 km/h (vitesse mesurée) pour une vitesse retenue à 81 km/h, et à partir de 146 km/h pour une vitesse retenue de 131 km/h.
- Sachez-le, il faut doubler une voiture radar à une vitesse au moins 20 km/h supérieure à la sienne pour faire l'objet d'un contrôle. Une contrainte technique qui n'existe pas lorsque vous la croisez.
- Pour rappel, la marge d'erreur pour un radar fixe (jumelles comprises) est respectivement de 5 km/h et de 5 %.

pas avoir commis (erreur de mesure ?). D'où l'importance de se rappeler que les radars fixes ne sont pas les seuls à vous cliquer et que vous devez rester constamment vigilant, en particulier aux multiples changements de limitations, pour ne pas être bêtement aligné à votre insu.

## Des patrouilles quotidiennes

Comme nous l'avons vu précédemment, les policiers et gendarmes se délestent de plus en plus de la conduite des "mobiles mobiles". Et on n'y gagne pas au change ! Aux mains de prestataires privés, les voitures arpentent désormais le bitume de jour comme de nuit, même par temps de pluie, cinq à six heures par jour, du lundi au dimanche, jours fériés compris. Petites précisions : elles ne sont autorisées à effectuer des contrôles qu'en

roulant, jamais à l'arrêt sur le bas-côté, contrairement à celles encore utilisées par les forces de l'ordre.

## Une prédilection pour les voies limitées à 80 et 90 km/h

Les "rondes" des voitures radars ont lieu quasi exclusivement sur des routes (départementales ou nationales) où la vitesse maximale autorisée est de 80 ou de 90 km/h : en 2023, c'est là qu'ont eu lieu 90 % des contrôles. Leur configuration préférée ? Des voies à double sens sans séparateur central et les fameux "itinéraires sécurisés" (qui concentrent également un maximum de radars autonomes, redoutables eux aussi). Quid des 10 % de contrôles restants ? Ils ont lieu sur des axes limités à 70 km/h et, plus rarement, sur des voies rapides.



Prudence donc, d'autant que les voitures radars peuvent contrôler les véhicules en éloignement (lorsqu'on les double), mais aussi – et c'est là que c'est particulièrement fourbe et piégeux – en approche (quand on les croise), à la condition, bien sûr, qu'il n'y ait aucun séparateur central. A noter : les chauffeurs privés n'ont pas la main sur le matériel embarqué. Leur mission est de conduire. Point. Ils n'ont aucun moyen de savoir quels véhicules ont été "radarisés" par leur voiture, ni combien sont tombés entre leurs mailles. Encore moins de procéder à une quelconque manipulation sur le système embarqué. Les panneaux de limitations de vitesse maximales autorisées sont du reste automatiquement scannés sur les routes empruntées. Par ailleurs, leurs circuits, prédéfinis par la préfecture, leur sont communiqués au dernier moment, afin d'éviter les fuites.

## Des radars qui ne sont malgré tout pas non plus infallibles

Comme avec n'importe quel cinémomètre et autre appareil de mesure en général, on n'est pas à l'abri d'un "bug" avec ce radar qui répond au doux nom de "Gatso Millia" sur l'avis de contravention. Ni donc d'une amende abusive. Ainsi, vous pouvez recevoir un PV pour un excès de vitesse que vous n'avez

pas commis. Exemple : la vitesse maximale autorisée de la voie sur laquelle vous avez été verbalisé est erronée ou les coordonnées GPS indiquées sur l'avis correspondent à un point situé au beau milieu d'un champ et non d'une route. Plus rare, mais possible, l'erreur qui porte sur la mesure elle-même, comme pour notre retraité de Charente-Maritime qui aurait été contrôlé à 170 km/h sur une voie limitée à 90 km/h... à quelques mètres seulement d'un carrefour giratoire et après un virage. Inconcevable, à moins de chercher à se tuer. Autre cas, cet automobiliste qui aurait été pris à 248 km/h au lieu de 90 km/h autorisés et où, là encore, la configuration du lieu ne permettait pas même à un fou d'atteindre un tel record de vitesse.

## Contester un PV indus, un droit

On ne le répètera jamais assez. Ne réglez pas un PV avant de décortiquer en long et en large l'avis de contravention. Une erreur sur le lieu, la mesure, une usurpation de plaques, etc. restent toujours possibles. L'amende est alors contestable (preuves impératives à l'appui), par courrier recommandé avec AR ou idéalement sur le site [Antai.gouv.fr](http://Antai.gouv.fr). Et n'oubliez pas de consigner (68 ou 135 € selon l'infraction\*\*), c'est un passage obligé.

Par Pascale Gétin

\* Voir la carte de France du déploiement des voitures radars privatisées par département sur [Radar-prive.fr](http://Radar-prive.fr) \*\* Il s'agit de verser un montant pour avoir le droit de contester.



Officiellement, 150 voitures radars, sur un parc de 400, sont opérationnelles simultanément dans toute la France. Et d'ici à la fin de l'année, elles seront toutes conduites par des chauffeurs privés, sauf en Corse et en Île-de-France.