

Avertisseurs de radars

Le grand bazar !

Les avertisseurs de radars sont désormais illégaux, et leur utilisation expose à de lourdes sanctions. De nombreuses questions se posent encore pourtant à l'automobiliste, qui dans le même temps se voit confronté à des radars toujours plus nombreux.

Alexandre Boillod-Cerneux

D'un côté, les radars qui ont rapporté 630 millions d'euros à l'Etat l'an dernier. De l'autre, une immense majorité d'automobilistes responsables redoutant simplement d'être flashé pour une poignée de km/h en trop. Ce qui a conduit 12 à 14 millions d'entre eux à s'équiper d'un GPS doté de la fonction avertisseur de radars, alors que 6 millions d'autres optaient pour un appareil spécifique type Coyote ou téléchargeaient des applications dédiées sur leur Smartphone. Des équipements dont l'usage est prohibé depuis le 5 janvier dernier, les pouvoirs publics ayant décidé de durcir la réglementation afin de faire baisser les chiffres de la sécurité routière.

Une interdiction qui posait plus de questions qu'elle n'en résolvait : tous les types d'appareils sont-ils interdits ? A quelles sanctions s'expose-t-on en cas de contournement de la loi ? La mise à jour est-elle compliquée à effectuer ? Quelles est la latitude des forces de l'ordre dans leurs contrôles ? Le jeu en vaut-il la chandelle pour l'automobiliste ? D'après un sondage réalisé en janvier par le site web apreslachat.com auprès de 1743 consommateurs, dont 78% possédaient un avertisseur, seuls 21% avaient procédé aux mises à jour obligatoires. Et ce malgré les risques encourus, en l'occurrence le retrait de six points de permis et jusqu'à 1500 € d'amende. Le signe d'un problème, non ?

Exemple d'une alerte de zone de danger sur le Max de Wikango



LA NOUVELLE NORME

Il est maintenant interdit de signaler la position précise (GPS) d'un radar ou d'un contrôle routier par un appareil électronique. Toutefois, le gouvernement ayant tout de même reconnu l'utilité de ces appareils pour une conduite plus sereine, une nouvelle norme a été définie. Les appareils signalent des zones de danger et des zones à risques potentiels, déterminées en fonction de listes de points sensibles communiquées par les pouvoirs publics. Le signalement se fait désormais sur des périmètres autour de ces zones : 4 km sur autoroute, 2 km hors agglomération et 300 m en ville. Les appareils délivrent aussi des alertes de trafic routier et des messages de prévention (« mettre sa ceinture », etc.). La fonction communautaire des appareils type Coyote est toujours active, mais on ne peut signaler que des zones à risques, sans plus de précisions sur la nature réelle...

D'accord, c'est interdit.

Mais concrètement, que peuvent faire les forces de l'ordre ?





PEUT-ON CONTOURNER CETTE LOI ?

Pour les Smartphones, il existe des applications (nous vous laissons chercher...), dont les serveurs sont basés à l'étranger, qui continuent à fonctionner comme des avertisseurs de radars. Toujours sur Smartphone, il semble que les réseaux sociaux type Twitter commencent aussi à être utilisés à ces fins. Pour les autres appareils, à l'exception de Coyote dont la mise à jour est automatique, on peut choisir de ne pas procéder aux actualisations légales et garder l'ancienne base de données. Avec les GPS, on peut choisir de ne pas désactiver la fonction d'alertes radars. De plus, il existe de nombreux sites comme Navx où l'on peut télécharger (en payant) des POI, des bases de données radars régulièrement mises à jour. Plus fastidieux, on trouve les coordonnées GPS des radars fixes sur certains sites Internet: à partir de là, il suffit de les rentrer manuellement dans son GPS sous un autre nom, comme on le fait pour des restaurants. Mais pour couvrir la France, cela va être fastidieux...

SE METTRE EN CONFORMITÉ AVEC LA LOI

Pour les avertisseurs de radars les plus courants (Coyote, Wikango, Alerte GPS, Inforad), les fabricants ont travaillé sur la mise à jour de leurs produits. Pour les appareils communicants (les plus courants et les plus utiles), les mises à jour sont gratuites. En revanche pour certains vieux avertisseurs (ne signalant que les radars fixes), il a fallu développer de nouveaux programmes et les mises à jours sont payantes (une vingtaine d'euros en général). Attention, certains produits ne peuvent être mis à jour, et dans ce cas, le fabricant propose un avoir sur l'achat d'un nouvel appareil (c'est le cas de certains Inforad, marque pionnière sur le créneau). Sachez que chez Wikango, tous les appareils peuvent être mis à jour.

LES AVERTISSEURS DE RADARS :

Dans bien des cas, il faut se rendre sur le site du fabricant afin de télécharger un logiciel à installer sur son PC. On y connecte alors son avertisseur de radars pour le mettre à jour. Pour les avertisseurs communicants Coyote, c'est plus simple, cela se fait automatiquement par la communication GSM de l'appareil.

LES APPLICATIONS SMARTPHONES :

Pour les fabricants respectant la nouvelle loi, il suffit de se rendre sur le Store Apps de son Smartphone (Apple Store, Android Market...) pour télécharger la mise à jour de son application. C'est en général gratuit.

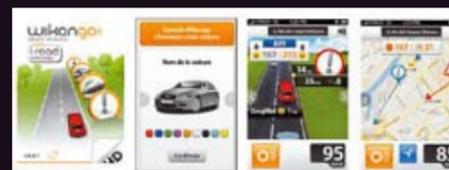
LES GPS PORTABLES ET FIXES :

Pour commencer, il suffit de désactiver les alertes radars dans le menu de fonctions de l'appareil. Pour ne citer que les principaux fabricants, Tomtom permet de supprimer la base de données radars de son GPS via le programme Tomtom Home. Chez Garmin, tous les nouveaux appareils sont en règle; il n'y a aucune manipulation à effectuer. Certains anciens modèles peuvent être mis à jour sur le site de Garmin et, pour ceux qui ne le peuvent pas, il suffit de désactiver les alertes. C'est aussi ce qu'il faut faire pour les MIO, Becker, ou Mappy.

DES CHANGEMENTS SONT-ILS ATTENDUS ?

La base de données des zones à risques et des zones de danger n'est pas encore figée, le gouvernement et les membres de l'AFFTAC étant encore en discussion. Ensuite, les différentes marques prévoient toutes de vérifier les problèmes (comme les changements de limites de vitesses) pour adapter leur cartographie. Wikango a d'ailleurs développé un nouveau brevet, le iRoad. Cette technologie permet à l'assistant de conduite de savoir vraiment où vous êtes et ne de plus donner d'alerte de vitesse erronée. En clair, il fera parfaitement la différence entre l'autoroute et la nationale qui longe celle-ci. Wikango a également entièrement revu son application iPhone pour la rendre plus efficace, plus pratique en un coup d'œil. Si les assistants d'aide à la conduite ne sont pas aussi précis que les anciens avertisseurs de radars, les marques ne cessent de les améliorer pour qu'ils conservent une pertinence optimale.

Très simple d'utilisation, le Speedoflash SK08 permet de contrôler sa vitesse et signale les zones de danger. Tout cela sans abonnement, la mise à jour se fait sur le site du fabricant.



La nouvelle application Wikango HD pour iPhone semble très prometteuse avec sa fonction iRoad et son interface nettement plus conviviale !

LES ASSISTANTS D'AIDE À LA CONDUITE FONCTIONNENT-T-IL AUSSI BIEN ?

Les avis divergent beaucoup sur ce point, alors qu'il est objectivement trop tôt pour se prononcer. Certes, les premières mises à jour ont généré leur lot de « bugs ». Par exemple chez Wikango, il y a trop d'alertes d'embouteillages fausses. Il y a également de nombreuses alertes de zones de dangers (théoriquement un contrôle mobile), alors que les forces de l'ordre n'y sont pas. Dans le même ordre d'idée, les appareils signalent parfois une limitation à 50 km/h sur l'autoroute... Il s'agit en fait d'une route départementale trop proche pour que le GPS fasse la différence. Ce problème existait déjà avant. Pour en avoir le cœur net, nous avons parcouru 1500 km avec un AlerteGPS G520 non mis à jour et un Wikango Max sous la nouvelle norme. Globalement, le Max a très bien fonctionné et nous a évité des contrôles surprises. Peu de différences, si ce n'est que la zone étant plus longue, il faut être un peu plus vigilant. Bref, juste de nouvelles habitudes à prendre. Notez que la fonction communautaire, principal attrait de ces machines, est toujours présente. L'on peut toujours voir le nombre d'éclaireur devant soi.

PHOTO DR/123RF

CE QUE DIT LA LOI



Par Maître Ingrid Briollet

Le décret n°2012-3 du 3 janvier 2012 entré en vigueur le 5 janvier 2012 est venu « interdire la détention, le transport et l'usage des « avertisseurs de radar » ».

■ **Quels sont les appareils concernés ?** Tous les appareils permettant d'avertir ou d'informer le conducteur en temps réel de la présence d'un radar fixe ou mobile.

Toutefois, sous la pression des fabricants d'avertisseurs de radars réunis en association (AFFTAC), le gouvernement a tempéré sa mesure en permettant de leur substituer une version édulcorée : les « assistants d'aide à la conduite ».

■ **Que signalent-ils ?** Leurs alertes indiquent « les sections de voies dangereuses » sur une portion d'au moins 4 km sur le réseau autoroutier, de 2 km hors agglomération et de 300 mètres en agglomération ainsi que des « points de danger précis », tels les passages à niveau, les virages, la chaussée glissante ou les accidents... Le Préfet fournit les listes départementales des zones concernées dont l'étendue conduit parfois à des « alertes » tous les kilomètres ou presque !

■ **Comment s'assurer que les mises à jour sont bien conformes à la législation en vigueur ?** L'Etat a instauré un label « NF logiciel ». Après avoir procédé à la mise en conformité (gratuite et consistant à désactiver la base radars), l'utilisateur peut imprimer un « Certificat » qu'il pourra présenter aux forces de l'ordre en cas de contrôle. Notons que la mise à jour est plus compliquée pour les propriétaires de dispositif intégré puisque cela implique que le fabricant délivre un CD ou un DVD de cartographie ou permette la mise en conformité en atelier (aucun concessionnaire n'est vraiment prêt !).

■ **Quelles sont les sanctions ?** L'article R.413-15 du Code de la route punit le contrevenant à une amende de 1.500 €, outre la réduction de six points du permis de conduire. L'appareil est également confisqué et s'il est « appliqué » sur le véhicule, celui-ci peut également être saisi ! Le texte prévoit la peine complémentaire de suspension, pour trois ans au plus, du permis de conduire.

■ **Mais, pour sanctionner, que peuvent contrôler les forces de l'ordre ?** Au cœur de la période transitoire, elles sont invitées à faire preuve de « discernement dans une approche pédagogique »... A terme, il est prévu qu'elles disposent d'une liste du Ministère des transports, qui énumère les produits certifiés, ceux en cours de certification et ceux non certifiés. Pour l'heure, la liste n'a pas encore été dressée. Ce qui n'est pas sans incidence dans la pratique, puisque le texte peut difficilement être mis en application. Sachez qu'en cas de dispositif intégré, elles n'ont pas le droit de contrôler que le GPS de bord est conforme. Idem pour les smartphones ou pour les tablettes: elles ne peuvent vérifier leur contenu quoi qu'elles puissent prétendre. Pour investiguer davantage, elles doivent disposer d'une réquisition du Procureur de la République. Toutefois et après un accident, la vérification sera nécessairement effectuée.

■ **A l'avenir ?** Si le 9 février 2012, la société Navx a été déboutée de son recours « en urgence » devant le Conseil d'Etat (qui a estimé qu'il n'y avait aucune urgence) rien ne l'empêche de reprendre son argument « au fond », consistant à dénoncer le décret comme contraire à la liberté d'expression (et donc l'échange d'informations entre les automobilistes), garantie par l'article 10 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme... A suivre donc...

Tous les appareils sont visés par l'interdiction, smartphones compris.