

## IV – Précautions d'implantation et fonctionnement du dispositif

### A - Généralités :

Le code de la route (article L411-6) précise «le droit de placer en vue du public, par tous les moyens appropriés, des indications ou signaux concernant, à un titre quelconque la circulation, n'appartient qu'aux autorités chargées des services de voirie».

La collectivité qui implante le dispositif doit être en mesure de gérer sa maintenance, son exploitation, ainsi que la gestion du vandalisme.

Les implantations en bordure de routes départementales sont soumises à une autorisation de voirie. A cet effet, la demande doit être accompagnée d'un diagnostic qui **justifie l'enjeu de sécurité routière**.

### B - Visibilité :

Le dispositif doit être parfaitement visible par ceux à qui il est destiné, Vérifier qu'aucun masque (signalisation, arbres, stationnement) ne génère une difficulté de perception.

### C - Choix de l'emplacement :

A dissocier de la signalisation routière en place. Implantation du côté droit de la chaussée dans le sens de circulation.

Privilégier les emplacements sûrs au regard des obstacles latéraux.

Prévoir une distance minimale de 100 m entre le dispositif et le panneau d'entrée d'agglomération pour crédibiliser le message affiché.

### D - Accessibilité :

En cas d'implantation en agglomération, il est nécessaire de veiller à ce que la circulation des piétons et des personnes à mobilité réduite ne soit pas gênée. A cet effet, prévoir une hauteur de 2.20m sous le panneau.

### E - Etalonnage :

Lors de la mise en œuvre, le bon fonctionnement du dispositif devra être vérifié. Ce contrôle doit être réitéré régulièrement en phase d'exploitation. Toutefois, il ne fait pas l'objet d'une obligation de certification ou d'homologation.

### F - Les différents modèles :

Un large panel de dispositifs qui vont de 1500 € à 7000 € TTC l'unité est commercialisé aujourd'hui. Certains dispositifs permettent un enregistrement des données de vitesse. L'alimentation peut être avec raccordement électrique ou avec batterie-solaire et capteurs solaires.

Contacts :

- Direction Départementale des Territoires  
Service d'appui Technique et de Sécurité routière

- Conseil Général des Vosges  
Service Routes

Documentation : CERTU – Savoir de base en sécurité routière: les radars pédagogiques en milieu urbain.

# Sécurité Routière

## LES RADARS PÉDAGOGIQUES

### "Critères techniques et domaine d'emploi"



PLAQUETTE RÉALISÉE PAR LE CONSEIL GÉNÉRAL DES VOSGES ET LA DIRECTION DÉPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DES VOSGES

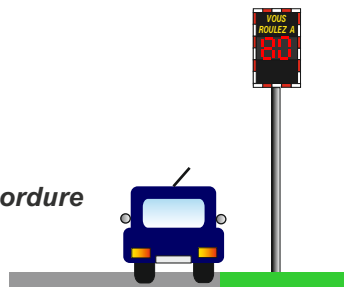
2013

# CRITÈRES TECHNIQUES ET DOMAINE D'EMPLOI

## I – Définition

Le radar pédagogique est un équipement implanté en bordure de chaussée pour indiquer à l'utilisateur :

La vitesse à laquelle il circule aux abords du dispositif, et/ou un message d'alerte si sa vitesse est supérieure à celle qui est autorisée.



## II – Réglementation relative au dispositif :

L'arrêté du 24 novembre 1967, relatif à la signalisation des routes et autoroutes, modifié le 6 décembre 2011, intègre les radars pédagogiques dans l'éventail des signaux routiers autorisés sur le domaine public.

A ce titre, l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) dans ses articles 163 et 191 précise la composition du radar pédagogique et ses conditions d'utilisation.

Le message délivré à l'utilisateur doit comprendre :

Soit uniquement l'indication de la vitesse du véhicule détecté lorsque celui-ci respecte la limite autorisée. Soit un message d'alerte (exemple : attention, danger, ralentir...) lorsque la vitesse relevée est supérieure à la limite autorisée. Ce message peut éventuellement être complété par l'affichage de l'indication de la vitesse du véhicule en infraction (si cette vitesse ne dépasse pas de plus de 10 km/h le seuil autorisé) ou par un signal de danger.

La vitesse du véhicule doit être affichée de la façon suivante :

En chiffres **verts, jaunes** ou **blancs-jaunes**, si elle est inférieure ou égale à la vitesse maximale autorisée ;

En chiffres **rouges, jaunes** ou **blancs-jaunes**, si elle est supérieure à la vitesse maximale autorisée.



La dimension des chiffres et des caractères doit permettre à l'utilisateur de lire le message en toute sécurité.

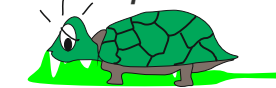
## III – Domaine d'emploi :

### A - Le choix d'utiliser un radar

Il doit impérativement découler d'un diagnostic afin de rechercher les zones où il existe un fort enjeu de sécurité routière, et notamment de vitesse.

Il est donc nécessaire de collecter les informations ci-après :

- Mesures de vitesses.
- Relevés d'accidentologie.
- Analyse de l'environnement routier soumis à des vitesses inadaptées (proximité d'intersections, écoles, zones de travaux....)



### B - Les effets du radar pédagogique :

- Baisse des vitesses de 2 à 6 km/h en milieu urbain.
- Baisse plus efficace sur les vitesses les plus élevées.
- Baisse effective pendant la durée d'implantation mais risque relatif de banalisation pour les usagers réguliers.

### C - Les deux choix possibles

#### Le radar permanent

Nécessite un enjeu fort et sans solution alternative.  
Diagnostic à établir.  
Risque relatif de banalisation auprès des usagers habituels.

#### Le radar mobile

Permet de couvrir plusieurs sites, voire de recenser les vitesses lorsque l'appareil le permet.

