

Instructions concernant les contrôles de vitesse par la police et la surveillance de la circulation aux feux rouges

(fondées sur l'art. 9, al. 2 et 3, OCCR¹, ainsi que sur l'art. 2, let. b, LAO², avec l'accord de l'Office fédéral de métrologie [METAS])

I. Généralités

1. Bases légales (art. 4 OCCR)

L'ordonnance du 15 février 2006 sur les instruments de mesure (RS 941.210) ainsi que l'ordonnance du DFJP sur les instruments de mesure officielle de vitesse pour la circulation routière (OIV; RS 941.261) sont applicables.

2. Documentation au moyen de données et d'images (art. 10 OCCR)

Les exigences requises pour la documentation au moyen de données et d'images sont fixées conformément à l'OIV.

3. Exigences posées aux méthodes de mesure (art. 4 et 5 OCCR)

Toute infraction doit être enregistrée de manière à permettre d'attribuer incontestablement la valeur mesurée au véhicule contrôlé. Hormis dans le cas de contrôles de vitesse au moyen d'appareils stationnaires, les mesures seront réalisées selon au moins une des méthodes suivantes:

3.1 Deux méthodes de mesure indépendantes, dont les résultats sont comparés automatiquement par un procédé d'évaluation. Une infraction ne doit être enregistrée que si l'écart entre la valeur la plus élevée et la plus basse n'excède pas 1%. Les résultats obtenus selon les deux méthodes de mesure doivent être documentés de manière transparente.

C'est la plus basse des valeurs obtenues selon les deux méthodes de mesure qui constitue la vitesse déterminante.

3.2 Un système de mesures multiples, dont les valeurs peuvent être reconstituées après-coup à l'aide d'une série d'images déterminée dans le temps, d'une image définie à distance fixe ou à partir d'un enregistrement vidéo. La mesure est utilisable dès lors que l'écart entre le résultat de l'analyse des images et celui du système de mesurage ne dépasse pas 10 km/h pour des vitesses inférieures ou égales à 100 km/h et 10% pour des vitesses supérieures à 100 km/h.

La vitesse déterminante est la valeur mesurée par le système.

¹ Ordonnance du 28 mars 2007 sur le contrôle de la circulation routière (RS 741.013)

² Loi du 24 juin 1970 sur les amendes d'ordre (RS 741.03)

4. Vitesse déterminante

La vitesse obtenue après correction de la valeur mesurée conformément à l'art. 9 OOCRC sera déterminante pour sanctionner une infraction. Il convient d'indiquer clairement la valeur de correction utilisée.

5. Avis au conducteur fautif

S'il est dérogé au principe qui consiste à renseigner sur-le-champ le détenteur du véhicule sur les faits reprochés et l'infraction commise, l'intéressé sera informé en règle générale dans les 15 jours ouvrables. La prescription des poursuites au sens du Code pénal est déterminante.

II. Contrôles de vitesse au moyen d'appareils stationnaires (art. 7, let. a, OOCRC)

Par "contrôles" au sens de l'art. 7, let. a, OOCRC, on entend les mesures réalisées à partir d'un trépied ou d'un véhicule à l'arrêt et surveillées par du personnel spécialisé.

6. Procès-verbal des mesures de vitesse

Le procès-verbal, qui doit être rédigé pour chaque série de mesures effectuées au même endroit, indiquera:

- la date, l'heure et le lieu des mesures effectuées
- le sens de circulation des véhicules contrôlés
- la vitesse maximale autorisée sur le lieu des mesures
- la désignation du système de mesure de vitesse, avec le n° METAS
- la date de la dernière vérification
- le nom de la personne responsable des contrôles
- la confirmation de l'exécution des tests de fonctionnement prescrits
- la signature de la personne responsable des contrôles

Les événements particuliers doivent figurer au procès-verbal.

7. Contrôles au moyen de cinémomètres radar

Ces systèmes de mesure déterminent la vitesse d'un véhicule selon le principe de Doppler.

7.1 Lieu d'utilisation

Les appareils radar doivent être placés et utilisés de manière à éviter les erreurs de mesure causées par la présence de surfaces ou de treillis métalliques réfléchissant le faisceau d'ondes électromagnétiques. La personne responsable des contrôles vouera donc une attention toute particulière à ce risque en installant l'appareil et en réglant la sensibilité.

Si l'on utilise plusieurs appareils radar sur la même route ou très près les uns des autres, il convient de choisir la distance entre les appareils en fonction des dérangements que leur proximité pourrait produire.

7.2 Contrôles au moyen de « pistolets » radar

Ces appareils n'ont pas d'angle de mesure spécifique. Si les « pistolets » radar ne sont pas orientés exactement dans la direction du véhicule contrôlé, les résultats sont toujours à l'avantage du conducteur concerné. Aucune correction de la valeur mesurée n'est admise.

La valeur mesurée ne peut être utilisée que si les propriétés de l'appareil et les images multiples (p.ex. vidéo) permettent d'attribuer incontestablement l'infraction au véhicule contrôlé. Un seul véhicule doit figurer sur l'image. On doit pouvoir déterminer à l'aide des documents photographiques que le « pistolet » radar n'a pas in dûment dérivé de son axe pendant la mesure. Les mesures sont autorisées dans les virages.

7.3 Contrôles au moyen d'appareils radar sous un angle de mesure spécifique > 0° dans les virages

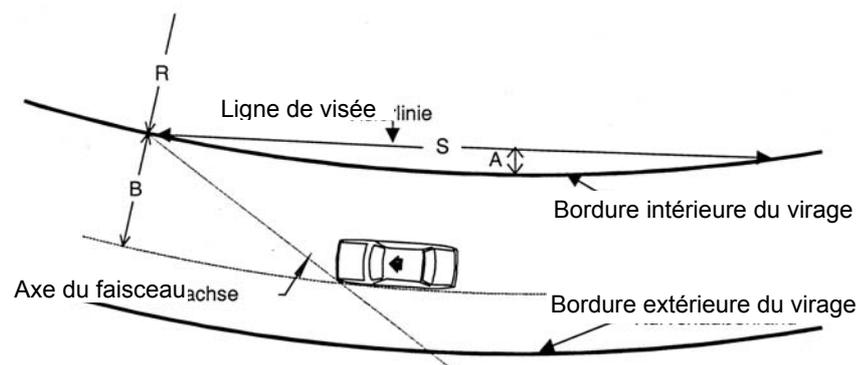
Les contrôles au moyen d'appareils radar mesurant la vitesse des véhicules sous un angle spécifique ne sont admises dans les virages que si des raisons de sécurité le justifient.

Est considéré comme virage un tronçon de route présentant une courbe d'un rayon inférieur à 260 m. Tel est le cas lorsque le segment de droite perpendiculaire au centre d'une corde de 25 m de longueur, qui sous-tend l'arc de cercle formé par la ligne de référence (p.ex. le bord de la route, la ligne médiane de la chaussée), mesure plus de 30 cm (cf. croquis).

Le rayon en question se calcule à l'aide de la formule suivante :

$$R = \frac{S^2}{8 * A}$$

Exemple de mesure dans un virage



Lorsque des contrôles de vitesse sont effectués dans des virages, le faisceau radar sera dirigé exactement dans le sens de circulation ou face aux véhicules à contrôler (angle de mesure 0 degré).

8. Mesures au moyen de cinémomètres laser

Ces systèmes déterminent la vitesse d'un véhicule en mesurant la durée d'une série d'impulsions infrarouges (p.ex. « pistolets » ou scanners laser, etc.).

8.1 Utilisation des systèmes de mesure

Ces systèmes peuvent être utilisés tenus à la main ou posés sur un trépied. Les contrôles de vitesse au moyen d'un « pistolet » laser à travers les vitres d'un véhicule sont autorisés.

8.2 Erreur dans l'angle de mesure

Si les systèmes laser ne sont pas orientés exactement dans la direction du véhicule contrôlé, les résultats sont à l'avantage du conducteur concerné. Aucune correction de la valeur mesurée n'est admise.

9. Mesures au moyen de détecteurs à seuil stationnaires

Ces systèmes déterminent la vitesse d'un véhicule en mesurant le temps qu'il met pour parcourir un système de plusieurs seuils. En font partie les cellules photoélectriques mobiles, les systèmes de corrélation d'images, les capteurs piézoélectriques, etc.

III. Contrôles de vitesse au moyen d'appareils mobiles (art. 7, let. b, OOCCR)

10. Contrôles de vitesse mobiles

Il s'agit d'établir la vitesse du véhicule contrôlé au moyen d'un cinémomètre complémentaire admis à cet effet (récepteur GPS, tachygraphe de poursuite, etc.). Exemples: contrôles avec tachygraphe de poursuite et "Moving Radar"

11. Contrôles de vitesse au moyen d'un véhicule-suiveur

11.1 Conditions générales

Pour qu'un contrôle vitesse réalisé au moyen d'un véhicule-suiveur ait une force probante, il faut en principe:

- disposer d'un tronçon suffisamment long (cf. tableau de l'annexe 1 OOCCR)
- maintenir la même distance par rapport au véhicule suivi, selon le type de mesure
- utiliser un système de mesure admis indiquant de manière probante la vitesse du véhicule-suiveur

11.2 Vérification du système de mesure installé dans le véhicule et de ses accessoires

Les systèmes de mesure (tachygraphes de poursuite) utilisés pour les contrôles de vitesse au moyen d'un véhicule-suiveur doivent, en plus des vérifications prescrites, être examinés quant à leur précision après chaque changement de roues ou de pneus. Cette vérification peut être effectuée par la police elle-même ou par un organe d'expertise cantonal ou fédéral. La valeur affichée ne doit pas dépasser la vitesse effective de plus de 2% dans la zone de vitesse maximale autorisée.

Les tachygraphes de poursuite surveillés par des récepteurs GPS ne nécessitent pas de vérification supplémentaire après un changement de roues ou de pneus.

11.3 Correction de mesure

Si les faits sont établis au moyen d'un cinémomètre vidéo autorisé à cet effet et que la valeur mesurée est traitée par la suite selon la méthode de conservation des preuves et d'évaluation des résultats admise par le METAS - méthode qui prend d'office en compte la correction de mesure - aucune valeur de correction ne sera déduite de la valeur mesurée.

Si la distance entre le véhicule de mesure (police) et le véhicule suivi est surveillée en continu au moyen d'un procédé de mesure de distance intégré autorisé et qu'on en tient compte en déterminant la vitesse, on appliquera les valeurs de correction définies à l'art. 9, al. 1, let. a, OOCGR.

11.4 Contrôles de vitesse au moyen d'un véhicule-suiveur, sans documentation photographique

Il s'agit de contrôles réalisés au moyen d'un véhicule-suiveur, dont les données sont enregistrées sur un ruban de papier.

11.4.1 Mesures en maintenant une distance constante

11.4.1.1 La distance entre le véhicule de police et le véhicule suivi sera maintenue dans la mesure du possible, compte tenu de leur vitesse effective. A la fin de la mesure, la distance devra être identique ou supérieure à celle du début.

11.4.1.2 Le tronçon de mesure doit avoir une longueur d'au moins 500 m.

11.4.1.3 La vitesse moyenne déterminante est la moyenne arithmétique de toutes les vitesses mesurées sur le tronçon de mesure ou sur l'ensemble de la fenêtre de mesure.

11.4.1.4 L'évaluation de fenêtres de mesure à l'intérieur d'un tronçon plus grand est autorisée, à condition que la fenêtre ait une longueur d'au moins 500 m.

11.4.1.5 L'enregistrement des vitesses mesurées doit comprendre au moins une valeur toutes les deux secondes.
Seront également enregistrées sur le ruban de papier les indications suivantes: la date, l'heure du début de la mesure, l'heure de la fin de la mesure, le tronçon total de mesure, la durée totale de mesure, la vitesse moyenne par fenêtre de mesure et les paramètres de calibrage.

11.4.2 Mesures en adaptant librement la distance

11.4.2.1 A la fin de la mesure, la distance entre le véhicule-suiveur et le véhicule contrôlé devra être égale ou supérieure à celle du début. Au cours de la poursuite, le véhicule-suiveur pourra rattraper le véhicule suivi.

11.4.2.2 La vitesse moyenne déterminante est la moyenne arithmétique de toutes les vitesses mesurées sur le tronçon de mesure.

- 11.4.2.3 Sur l'enregistrement des vitesses mesurées doivent figurer la date, l'heure du début de la mesure, l'heure de la fin de la mesure, le tronçon total et la durée totale de la mesure, la vitesse (tronçon de mesure / temps de mesure) et les paramètres de calibrage.
- 11.5 Contrôle de vitesse au moyen d'un véhicule-suiveur, avec documentation photographique
- Lorsque des caméras munies d'un objectif à focale variable (zoom) sont utilisées, le réglage du zoom doit être visible sur l'image. Il est interdit de modifier la distance focale pendant la mesure.
- Le véhicule contrôlé devra si possible être filmé en continu pendant la mesure; il ne devra pas être dépassé par celui de la police. Les données de mesure pertinentes apparaissent sur l'enregistrement vidéo.
- 11.5.1 Mesures en maintenant une distance constante
- 11.5.1.1 La distance entre le véhicule de police et le véhicule suivi sera maintenue dans la mesure du possible, compte tenu de la vitesse effective des deux véhicules. A la fin de la mesure, la distance devra être identique ou supérieure à celle du début.
- 11.5.1.2 Le tronçon de mesure doit avoir une longueur d'au moins 200 m.
- 11.5.1.3 La vitesse moyenne déterminante est la moyenne arithmétique de toutes les vitesses mesurées sur le tronçon concerné ou sur l'ensemble de la fenêtre de mesure.
- 11.5.1.4 L'évaluation de fenêtres de mesure situées à l'intérieur d'un tronçon plus grand est autorisée, à condition que la fenêtre ait une longueur d'au moins 200 m.
- 11.5.2 Mesures en adaptant librement la distance
- 11.5.2.1 A la fin de la mesure, la distance entre le véhicule-suiveur et le véhicule contrôlé devra être égale ou supérieure à celle du début. Au cours de la poursuite, la distance entre les deux véhicules pourra être réduite.
- 11.5.2.2 La vitesse moyenne déterminante est la moyenne arithmétique de toutes les vitesses mesurées sur le tronçon de mesure.
- 11.5.2.3 Sur l'enregistrement des vitesses mesurées doivent figurer la date, l'heure du début et l'heure de la fin de la mesure, le tronçon total et la durée totale de la mesure, la vitesse (tronçon de mesure / temps de mesure) et les paramètres de calibrage.
- 11.5.3 Contrôles de la vitesse selon des points fixes
- Ce mode de mesure ne doit être appliqué qu'au moyen d'appareils de mesure autorisés à cette fin.
- 11.5.3.1 La distance entre le véhicule de police et le véhicule suivi ne doit pas être trop importante au moment de l'enregistrement des points fixes.
- 11.5.3.2 La vitesse déterminante est la vitesse moyenne (tronçon de mesure / temps de mesure).

IV. Contrôles de vitesse au moyen de systèmes installés à demeure (art. 7, let. c, OOCCR)

Les contrôles de vitesse au moyen de systèmes de mesure installés à demeure sont des contrôles automatiques sans postes d'interception.

Exemples: appareils radar automatiques, détecteurs optiques à seuil avec capteurs installés à demeure dans le revêtement de la chaussée, scanners laser.

12. Conditions générales

12.1 Procès-verbal de mesure

Après chaque mise en service du système de mesure (p.ex. après le changement de film, l'échange de la mémoire, le changement du système ou des paramètres de mesure, etc.), il y a lieu de vérifier et de documenter les données suivantes de manière probante:

- la date et l'heure de la mise en service
- la désignation exacte du lieu du contrôle, avec la direction de la mesure
- la désignation du système de mesure, avec le n° METAS
- la confirmation du contrôle des résultats positifs du test de fonctionnement
- les paramètres principaux (p.ex. la distance entre les capteurs, l'intervalle entre deux images, la distance fixe, la limite de vitesse variable ou fixe, etc.)
- le nom de la personne responsable des contrôles

12.2 Surveillance de l'enregistrement des vitesses mesurées au moyen de la documentation photogrammétrique

Les exigences auxquelles les méthodes de mesure décrites au chiffre 3 doivent satisfaire permettent une vérification subséquente des faits. On y procède en recourant à des méthodes photogrammétriques ou en vérifiant le contenu des images déterminées.

La personne responsable de l'évaluation contrôle à intervalles réguliers ou, en cas d'opposition, les valeurs mesurées enregistrées. Un contrôle doit notamment être effectué lors de chaque mise en service, au début de l'enregistrement des données.

Ces mesures de contrôle doivent être inscrites dans un carnet de bord, de même que le contenu du procès-verbal.

13. Appareils radar automatiques

Appareils radar installés à demeure.

13.1 Distances entre les appareils radars actifs fonctionnant sur la même bande de fréquence

Si plusieurs appareils radars sont placés sur la même route ou très près les uns des autres, il convient d'observer les règles suivantes: les rayons des antennes radar ne doivent pas entrer en contact avec le rayon de sensibilité des appareils. Il est possible d'utiliser plusieurs antennes radar fonctionnant sur la même fréquence et installées parallèlement sur plusieurs voies.

13.2 Contrôle de vitesse dans les virages

Les appareils radar automatiques ne doivent pas être utilisés pour des contrôles de vitesse dans les virages.

14. Systèmes de mesure au moyen de capteurs installés dans le revêtement de la chaussée

Sont considérés comme tels les boucles d'induction, les capteurs piézoélectriques, les câbles à fibres optiques, etc. Les capteurs installés dans le revêtement de la chaussée sont des éléments du système de mesure et doivent faire l'objet d'une vérification officielle. Ces systèmes sont souvent combinés avec des installations de surveillance de la circulation aux feux rouges.

15. Détecteurs optiques à seuil

Sont considérés comme tels les cellules photoélectriques, les systèmes de corrélation d'images, etc.

16. Cinémomètres laser

Sont considérés comme tels les systèmes décrits au chiffre 8 qui permettent de mesurer automatiquement les vitesses.

V. Contrôles de vitesse sur des tronçons de route (contrôles de vitesse par tronçons; CVT) (art. 7, let. d, OOCGR)

La vitesse déterminante lors des CVT est la vitesse moyenne (distance parcourue / temps). La différence entre ce type de mesure et les mesures réalisées au moyen d'appareils installés à demeure (chapitre IV) consiste dans le fait que les mesures n'ont pas lieu en un endroit délimité, mais sur un tronçon de route relativement long.

Il s'agit de contrôles automatiques sans poste d'interception.

Exemples: cameras numériques, capteurs installés dans le revêtement de la chaussée

17. Conditions générales

17.1 Procès-verbal de mesure

Après chaque mise en service du système de mesure (p.ex. après le changement de film, l'échange de la mémoire, le changement du système ou des paramètres de mesure, etc.), il y a lieu de vérifier et de documenter les données suivantes de manière probante:

- la date et l'heure de la mise en service
- la désignation exacte du lieu du contrôle, avec la direction de la mesure
- la désignation du système de mesure, avec le n° METAS
- la confirmation du contrôle des résultats positifs du test de fonctionnement
- les paramètres principaux (p.ex. la distance entre les détecteurs, l'intervalle entre deux images, la limite de vitesse variable ou fixe, etc.)
- le nom de la personne responsable des contrôles

17.2 Surveillance de l'enregistrement des valeurs mesurées au moyen de la documentation photogrammétrique

Les exigences auxquelles les méthodes de mesure décrites au chiffre 3 doivent satisfaire permet une vérification subséquente des faits. On y procède en recourant à des méthodes photogrammétriques ou en vérifiant le contenu des images déterminées.

La personne responsable de l'évaluation contrôlera à intervalles réguliers l'enregistrement des vitesses. Un contrôle doit être effectué notamment lors de chaque mise en service, au début de l'enregistrement.

Les résultats des contrôles doivent être inscrits dans un carnet de bord.

18. Installation

18.1 Exigences auxquelles doit répondre le tronçon de route

La distance entre deux postes de détection doit être choisie de manière à ce que la vitesse mesurée au moyen des détecteurs n'excède pas de plus de 2% la vitesse effective

18.2 Tronçons avec différentes limites de vitesse

Les contrôles de vitesse sur un tronçon de route:

- ne sont pas admis si le tronçon comporte différentes vitesses maximales générales ou signalées (p.ex. à l'intérieur d'une localité: signal « Vitesse maximale 50, Limite générale » [2.30.1] et « Vitesse maximale » [2.30]);
- sont admis si le tronçon comporte une vitesse maximale générale ou signalée et des dérogations à ces vitesses maximales pour certaines catégories de véhicules (p.ex. sur une autoroute: vitesse maximale générale 120 km/h et vitesse maximale autorisée pour les camions et les trains routiers 80 km/h);
- sont admis s'il le tronçon est équipé de signaux à message variable (affichage variable de la vitesse).

18.3 Série de contrôles de vitesse sur plusieurs tronçons de route

Les CVT peuvent être effectués en série. Les limites de vitesse peuvent différer d'un tronçon à l'autre. Il est possible de sanctionner plusieurs infractions commises sur des tronçons consécutifs.

18.4 Longueur du tronçon surveillé

La longueur du tronçon surveillé (distance) par des appareils installés à demeure est établie par le METAS lors de la première vérification. Cette valeur doit être enregistrée dans la documentation photographique.

La longueur d'un tronçon surveillé par des appareils stationnaires doit être enregistrée dans la documentation photographique à l'aide de l'indication de la position fournie par les récepteurs GPS (début et fin de la mesure). La distance est la liaison directe entre les positions « début de la mesure » et « fin de la mesure ».

19. Exploitation

19.1 Décalage lors d'un changement de limite de vitesse au moyen de signaux à message variable

Le décalage (temps qui s'écoule entre le moment où s'effectue le changement de limite de vitesse et celui où l'on déclenche le processus de contrôle de cette nouvelle limite) doit être d'au moins 5 secondes.

Si la limite est abaissée, l'application de la nouvelle limite est retardée d'au moins 5 secondes; dans le cas contraire, elle est avancée d'autant.

19.2 Enregistrement du décalage

Le décalage enregistré sur les images ne doit pas être inférieur au décalage établi lors du réglage de l'appareil.

VI. Autres constatations de dépassements de vitesse

(art. 8 OOCRR)

20. **Détermination de la vitesse sur la base des enregistrements d'un tachygraphe, d'un enregistreur de fin de parcours ou d'un enregistreur de données du véhicule contrôlé**

L'art. 100, al. 1, OETV³ exige, pour certains types de courses et de véhicules, l'utilisation d'un tachygraphe « pour contrôler la durée du travail et du repos ou élucider les causes d'accident ». Si, lors de la vérification des enregistrements du tachygraphe (sur la route ou en entreprise) visant à contrôler la durée du travail et du repos ou à élucider les causes d'un accident, on constate que d'autres infractions ont été commises (p.ex. un dépassement de la vitesse maximale autorisée), on peut se fonder sur ces constatations pour engager une procédure pénale ou infliger une amende d'ordre pour excès de vitesse. En revanche, il est abusif de procéder en tout temps à un contrôle subséquent inconditionnel de la vitesse adoptée sur la base des enregistrements du tachygraphe (art. 8, al. 1 OOCRR; cf. ATF 112 IV 43 ss). Le disque d'enregistrement peut également être utilisé comme moyen de preuve si la police constate elle-même un dépassement de vitesse.

Certains véhicules nécessitent un enregistreur de fin de parcours ou un enregistreur de données. Lorsque la police constate, en examinant ces enregistrements en vue d'élucider un accident, que d'autres infractions ont été commises (p.ex. un dépassement de la vitesse maximale autorisée), elle peut utiliser ces enregistrements pour engager une action pénale ou pour infliger une amende d'ordre au conducteur fautif.

21. **Contrôles de vitesse au moyen d'un véhicule-suiveur sans système de mesure calibré (art. 8, al. 2, OOCRR)**

Une mesure de la vitesse au moyen d'un véhicule-suiveur sans système de mesure calibré, c'est-à-dire uniquement à l'aide du compteur de vitesse du véhicule, d'un tachygraphe, d'un enregistreur de fin de parcours ou d'un enregistreur de données devrait se limiter aux cas de dépassements massifs de la vitesse maxi-

male autorisée. Avant de dénoncer un tel excès de vitesse, la police procédera comme suit :

Détermination de l'exactitude du compteur de vitesse du véhicule, du tachygraphe, de l'enregistreur de fin de parcours ou de l'enregistreur de données

La différence entre la vitesse effective et la vitesse affichée au compteur du véhicule de police ainsi que celle enregistrée par le tachygraphe, l'enregistreur de fin de parcours ou l'enregistreur de données doit être déterminée au moyen d'une mesure radar/laser, d'un récepteur GPS de la police ou sur un banc d'essai à rouleaux du service des automobiles ou d'une personne habilitée par l'autorité d'immatriculation (cf. art 32 OETV). Cette valeur doit ensuite être déduite du dépassement de vitesse constaté. La vérification du compteur de vitesse doit être effectuée le plus rapidement possible après le contrôle de vitesse, au moyen d'un véhicule-suiveur et à une allure à peu près identique (entre 50 et 150 km/h, les anciens compteurs de vitesse, notamment, ne sont pas « linéaires »).

22. Autres constatations de dépassements de vitesse

Aux termes de l'art. 2, let. b, LAO, la procédure relative aux amendes d'ordre ne s'applique pas aux contrôles de vitesse ni aux constatations d'infractions au moyen d'installations automatiques qui n'ont pas été effectués conformément aux présentes instructions.

En cas d'infractions ne pouvant faire l'objet d'une procédure relative aux amendes d'ordre, on tiendra compte des présentes instructions dans le cadre de la législation cantonale en matière de police et de la procédure pénale cantonale.

Il n'est pas exclu que des infractions manifestes constatées par la police d'une autre manière que celle décrite dans les présentes instructions - par exemple en mesurant la distance entre des véhicules qui se suivent - puissent également donner lieu à une sanction.

Les présentes instructions n'influent ni sur la manière de déterminer la vitesse au moyen d'expertises (p.ex. analyse du déroulement des accidents ou enquête sur des infractions aux règles de la circulation routière), ni sur la libre appréciation des preuves par les tribunaux.

La vitesse déterminée au moyen d'expertises et les corrections des valeurs mesurées à prendre en compte le cas échéant sont exhaustives : il n'est pas admis d'appliquer en plus les valeurs de correction fixées dans l'OCCR.

VII. Systèmes de surveillance aux feux rouges (art. 11 OCCR)

Lorsqu'il est combiné avec des systèmes de surveillance de la circulation aux feux rouges, le contrôle de la vitesse doit être effectué conformément aux chapitres IV ou VIII.

³ Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS 741.41)

23. Installation

23.1 Temps transitoires aux installations de feux de circulation (durée de la phase jaune)

Ces systèmes de surveillance ne peuvent être utilisés qu'aux installations de feux de circulation dont la durée minimale du temps transitoire (durée de la phase jaune entre le feu rouge et le feu vert) correspond aux valeurs suivantes:

- 3 secondes lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins,
- 4 secondes lorsque la vitesse est limitée à 60 km/h,
- 5 secondes lorsque la vitesse est limitée à 70 km/h ou plus

Les temps transitoires sont fixés dans la norme VSS « Installations de feux de circulation: SN 640 837 - Temps transitoires et temps minimaux », qui tient lieu de directive du DFJP.

23.2 Zone de détection du capteur (détection du véhicule)

Le capteur doit enregistrer le véhicule et l'infraction immédiatement après la ligne d'arrêt.

24. Exploitation

24.1 Début du décalage

La durée du décalage (temps entre le début de la phase rouge et le déclenchement de l'appareil de surveillance) doit être d'au moins 0,5 seconde.

24.2 Procès-verbal de mesure

Après chaque mise en service du système de mesure (p.ex. après le changement de film, l'échange de la mémoire, le changement du système ou des paramètres de mesure, etc.), il y a lieu de vérifier et de documenter les données suivantes de manière probante:

- la date et l'heure de la mise en service
- la désignation exacte du lieu du contrôle, avec la direction de la mesure
- la désignation du système de mesure, avec le n° METAS
- la confirmation du contrôle des résultats positifs du test de fonctionnement
- les paramètres principaux (p.ex. la distance entre les détecteurs, l'intervalle entre deux images, la distance fixe, la vitesse de seuil minimale, la limite de vitesse, le décalage du feu rouge, etc.)
- le nom de la personne responsable des contrôles

24.3 Exigences auxquelles doivent répondre les prises de vue

Le franchissement au rouge doit être documenté par au moins une prise de vue. Lorsqu'une seule image est disponible, le véhicule doit se trouver dans la zone conflictuelle décrite au chiffre 24.4 et l'on doit pouvoir prouver de façon techniquement irréfutable qu'il a franchi le capteur lorsque le feu rouge était allumé.

Les images enregistrées doivent contenir les données suivantes:

- la durée du décalage (temps entre le début de la phase rouge et le déclenchement de l'appareil de surveillance)
- la durée de la phase jaune (temps transitoire)
- des indications concernant l'emplacement de l'installation de surveillance
- la date et l'heure de l'infraction
- l'affichage direct ou indirect de l'état du signal lumineux, pour autant que l'état du signal ne soit pas surveillé ni enregistré de façon probante

24.4 Franchissement au rouge

Il doit être visible sur les images que le véhicule se trouve dans la zone conflictuelle avec d'autres usagers de la route (passage pour piétons, trafic transversal, véhicules qui débouchent⁴, circulation en sens inverse, etc.) ou qu'il y est inéluctablement entré (conclusion tirée du changement de position du véhicule et de la vitesse calculée sur la base du changement de position documentée par la séquence d'images) ou qu'il a passé le signal lumineux (le conducteur ne voit plus le signal lumineux).

Un changement de direction illicite ou le fait de ne pas poursuivre sa route dans la direction indiquée par la flèche ne peuvent être sanctionnés que si ces infractions sont clairement visibles sur les photos, compte tenu de la position sans équivoque du véhicule ou de la direction empruntée.

24.5 Véhicules qui suivent

Les conducteurs des véhicules qui suivent celui qui a déclenché la prise de vues peuvent également être sanctionnés.

VIII. Contrôles de vitesse au moyen d'appareils de surveillance photographique de la circulation aux feux rouges avec installations cinémométriques intégrées non homologuées

Il s'agit de systèmes de surveillance de la circulation aux feux rouges combinés avec des systèmes de mesure de la vitesse non homologués. En principe, ces appareils servent à la documentation photographique des franchissements de feux rouges dans le trafic. Plusieurs capteurs par voie étant généralement installés pour détecter les franchissements au rouge, il est possible de déterminer la vitesse du véhicule fautif.

La détection du temps de passage au moyen des détecteurs intégrés dans ces systèmes de surveillance présente des incertitudes inhérentes à la technique. Pour chaque infraction, l'installation prend donc deux photos à un intervalle défini à l'avance. En appliquant une méthode photogrammétrique spécifique au lieu en question, il est possible de vérifier la valeur de la vitesse affichée dans le champ de données de la photo.

⁴ ATF 108 IV 191: Lorsque deux lignes d'arrêt sont marquées avant une installation de signaux lumineux – la première avant, la deuxième après une intersection précédant ladite installation – les véhicules circulant sur l'axe longitudinal sont tenus d'attendre déjà avant la première ligne d'arrêt jusqu'à ce que le signal accorde le passage.

25. Restrictions en cas de contrôles de la vitesse au moyen d'appareils de surveillance photographique de la circulation aux feux rouges avec installations cinémométriques intégrées non homologuées

Les excès de vitesse enregistrés par de tels systèmes peuvent être dénoncés lorsque les conditions suivantes sont remplies:

- Chaque excès de vitesse doit être contrôlé par une méthode photogrammétrique.
- La correction de la valeur mesurée est définie conformément à l'art. 9, al. 3, OOCR (des deux valeurs mesurées, c'est la valeur la plus basse qui fera foi pour la sanction); on ne prendra en compte que ces seules valeurs de correction.

IX. Dispositions finales

26. Dispositions transitoires

Les adaptations à apporter aux appareils de systèmes de mesure et de surveillance déjà en service (matériel et/ou logiciels) doivent être effectuées dans les cinq ans suivant l'entrée en vigueur des présentes instructions.

Les installations de feux de circulation équipées de systèmes de surveillance de la circulation aux feux rouges dont les temps transitoires (durée de la phase jaune) ne correspondent pas aux valeurs minimales prescrites au chiffre 23 doivent être adaptées dans les cinq ans suivant l'entrée en vigueur des présentes instructions. Dans le cas contraire, l'installation de surveillance aux feux rouges sera mise hors service.

27. Abrogation

Sont abrogées les instructions du:

- 11 avril 1988 du Département fédéral de justice et police (DFJP) relatives à l'utilisation d'appareils de surveillance photographique de la circulation aux feux rouges
- 15 août 1996 de l'Office fédéral de métrologie et d'accréditation (METAS) concernant l'exploitation d'installations de surveillance photographique de la circulation aux feux rouges avec installations cinémométriques intégrées non homologuées
- 10 août 1998 du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) concernant les contrôles de vitesse dans la circulation routière et la circulaire complémentaire du 27 novembre 1998 (n'existe qu'en version allemande)
- ainsi que la circulaire du 18 mai 1995 du DETEC « Instructions concernant les contrôles de vitesse dans la circulation routière, du 15 décembre 1994 / Formation du personnel chargé des contrôles ».

28. Entrée en vigueur

Les présentes instructions entrent en vigueur le 1^{er} juillet 2008.