

VOITURES-RADARS PRIVATISÉES

LE SCANDALEUX DÉTOURNEMENT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Créée voici une quinzaine d'années, la Ligue de Défense des Conducteurs est une association loi 1901 qui réunit 1 million de sympathisants, ralliés derrière la devise « *Stop à la répression absurde, Oui à la conduite responsable* ». La Ligue de Défense des Conducteurs, indépendante de tout organisme public, de toute formation politique, syndicale ou professionnelle, est intégralement financée par les dons de ses membres.

Notre association a pour but de réunir le plus grand nombre de conducteurs raisonnables et de faire entendre leur voix, pour en finir avec cette répression automatisée et aveugle et passer à une politique efficace de sécurité routière. Nous agissons en produisant et en décryptant de l'information, mais aussi en organisant des campagnes de mobilisation auprès des élus et du gouvernement, pour faire évoluer les politiques et les moyens mis en œuvre afin de garantir notre sécurité sur les routes. ■



VOITURES-RADARS PRIVATISÉES

LE SCANDALEUX DÉTOURNEMENT
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

SOMMAIRE

I- GENÈSE D'UNE MACHINE À PV	p. 8
A- Radars mobiles : vingt ans de progrès technologique	p. 8
1- Objectif montée en puissance	p. 8
2- Quand les forces de l'ordre passent la main	p. 9
B- La voiture-radar privatisée, une invention sournoise 100 % française	p. 10
C- Une mise en place à marche forcée, balayant tous les questionnements	p. 12
1- Blanc-seing du Conseil d'État	p. 12
2 - Du flou dans les attributions de marchés	p. 12
3- Rien n'est trop cher pour ces bijoux de technologie	p. 12
4- Voile pudique sur les émissions de CO ₂	p. 13
5- Un implacable déploiement	p. 13
II- SE CACHER POUR SANCTIONNER, UNE IDÉE DÉTESTÉE	p. 14
A- Des citoyens remontés	p. 14
1-L'opinion publique rejette les voitures-radars privatisées	p. 14
2- En plus, les conducteurs sont poussés à la faute !	p. 15
3- Michel, première victime d'un accident provoqué par un chauffeur privé, témoigne	p. 16
B- Des policiers hostiles à la mesure	p. 16
C- Des élus loin d'être convaincus	p. 17
D- Omerta et non-dits jusque dans les offres d'emploi pour les chauffeurs	p. 19
E- Même les chauffeurs se plaignent !	p. 19
III- L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE PASSE INDÉNIABLEMENT APRÈS LA RENTABILITÉ	p. 20
A- Premiers bilans peu convaincants	p. 20
1- Soi-disant manque de recul	p. 20
2- Boîtes à erreurs	p. 21
3- Informations au compte-gouttes	p. 21
B- Plus de 200 000 € de bénéfice net par an et par voiture-radar privatisée !	p. 21
1- Premières estimations	p. 22
2- Une base de données pour plus de précision	p. 22
a- Pour calculer le nombre de PV par mois par véhicule	p. 22
b- Pour calculer le montant moyen par PV dressé par véhicule	p. 22
c- Pour calculer le « chiffres d'affaires » annuel moyen par voiture-radar privatisée	p. 23
3- Calcul des charges par véhicule	p. 23
4- Un scandaleux bénéfice	p. 24
IV- QUAND L'OBSESSION DE LA TRAQUE À LA VITESSE RELÈGUE LES AUTRES FACTEURS D'ACCIDENTS AU SECOND PLAN	p. 24
A- 58 % des dépassements de vitesse inférieurs à... 5 km/h	p. 24
B- La vitesse, l'arbre qui cache tous les autres facteurs d'accident	p. 25
C- L'alcool et les stupéfiants au volant, on en parle ?	p. 26
1- Contrôle de l'alcoolémie	p. 26
2- Contrôle de la présence de stupéfiants dans le sang	p. 26
D- L'entretien des routes est lui aussi négligé	p. 27
E- La formation à la conduite des plus jeunes, énième parent pauvre de la sécurité routière	p. 27

AVANT-PROPOS

Mille radars tourelles, 800 radars discriminants capables d'identifier le véhicule en infraction dans le flot de circulation, 600 radars fixes, 600 radars autonomes, 500 radars mobiles, 500 radars feux rouges, 400 voitures-radars, 200 radars urbains... L'impressionnant arsenal déployé sur nos routes en 2023, qui frise donc désormais les 5 000 dispositifs de contrôle, auxquels vont s'ajouter les radars urbains que les élus locaux peuvent maintenant installer à leur propre initiative – depuis la loi 3DS de 2022, cette opération n'est plus la seule prérogative de l'État – vise exclusivement la mesure de la vitesse. Alors que selon le ministère de l'Intérieur, 58 % des excès de vitesse sont inférieurs à 5 km/h... et 95 % inférieurs à 20 km/h. Pourtant, la politique de « Sécurité routière » repose presque exclusivement, depuis vingt ans, sur la base d'un maillage scientifiquement mené des routes par des radars toujours plus perfectionnés, capables de détecter le moindre kilomètre-heure au-dessus de la limitation autorisée. Cette implacable répression fait du conducteur un justiciable pas comme les autres. Maître Rémy Josseume, président de l'Automobile club des avocats et partenaire de longue date de la Ligue de Défense des Conducteurs, constatait dans une chronique parue dans Le Figaro en 2022 : « *Les sanctions tombent, implacablement, mécaniquement, au point que nombre d'automobilistes ont le sentiment qu'il vaut mieux être un délinquant de droit commun que d'être un délinquant routier. De tous les "infractionnistes", l'automobiliste est celui qui contribue le plus aux deniers de l'État.* »

Nous y voilà : la rentabilité est la clé de voûte de cette politique aveugle où « *la généralisation des contrôles automatisés [a] créé une délinquance nouvelle, dont les contours atteignent désormais tous les citoyens* », continue Maître Josseume. Depuis fin 2003 et les premiers radars automatiques, l'État a empoché plus de 12 milliards d'euros (à fin 2022). Rien qu'en 2021 – dernières données complètes disponibles, publiées fin 2022 –, les 4 300 radars automatiques en activité ont permis de dresser 14,3 millions de contraventions. Pour la « meilleure année », en 2017, les recettes des radars ont dépassé 1 milliard d'euros. Record à battre...

Pour améliorer cette rentabilité jamais suffisante, les moyens sont multiples : l'abaissement des limitations de vitesse (80 km/h sur le réseau secondaire, 30 km/h généralisé dans plus de deux cents villes, passage 110 km/h sur autoroute reve-



AVANT-PROPOS

nant régulièrement sur le devant de la scène) et le matériel de plus en plus sophistiqué font des « miracles ». Parmi cet arsenal, les voitures-radars privatisées, apparues en 2018 sur nos routes et qui font l'objet de cette présente étude. Conduits par des salariés d'entreprises privées dépourvus de toute mission de sécurité Routière, ces véhicules constituent le dévoiement ultime d'une politique ultra répressive.

D'ailleurs, à plusieurs reprises déjà, la Cour des comptes a pointé du doigt les limites de l'efficacité de la stratégie du tout-radar, laquelle vise davantage notre portefeuille que notre sécurité. Mais le gouvernement fait la sourde oreille : chaque année, la loi de finances prévoit inmanquablement de consacrer 200 millions d'euros dans l'entretien du parc de radars existant et dans l'achat de nouveaux engins. Il faut dire que l'État table sur une juteuse reprise du « business », après les dernières années noires : à la crise des Gilets jaunes, en 2018-2019, durant laquelle jusqu'à 60 % des radars ont été mis hors d'usage, ont succédé les confinements de 2020, qui n'ont pas favorisé les sorties motorisées. La preuve de son « optimisme », on la trouve une nouvelle fois dans le projet de loi de finances (PLF), édition 2022 cette fois : on y lit qu'en 2023, l'État prévoit d'envoyer 13 millions de lettres de retrait de points, contre 8,6 millions en 2019, dernière année de

circulation « normale » depuis la crise sanitaire. C'est un bond de 51 % et une lamentable preuve de cynisme, nos gouvernants pariant ainsi ouvertement sur un juteux retour sur investissement... Car qui dit envoi de lettres de retrait de points, dit contraventions, auxquelles les conducteurs les plus vertueux ont, comme le souligne plus haut Maître Josseume, de plus en plus de mal à échapper, entre les changements de vitesse incessants sur le réseau routier et, maintenant, les voitures-radars privatisées qui s'insèrent incognito dans la circulation pour piéger les étourdis.

« Couronnée » par les voitures-radars privatisées, la répression focalisée sur la vitesse a de beaux jours devant elle. Mais à la Ligue de Défense des Conducteurs, nous sommes déterminés à dénoncer ce détournement sans précédent de la sécurité routière, à démontrer combien ces nouveaux dispositifs s'avèrent sources de stress pour les automobilistes, les motards, les chauffeurs professionnels, ajoutant donc du danger sur la route. Aussi, nous désirons prouver que le recours à des entreprises privées dont les chauffeurs remplacent les forces de l'ordre au volant n'est en aucun cas lié à la volonté d'améliorer les statistiques d'accidentologie, mais à un indécent souci de rentabilité. ■



INTRODUCTION

Avec l'introduction des voitures-radars, dont la conduite, pendant des années l'apanage des policiers ou des gendarmes, est depuis 2018 progressivement déléguée à des chauffeurs salariés d'entreprises privées, une nouvelle étape est franchie : l'État abandonne ouvertement l'une de ses fonctions régaliennes, celle de sécurité routière « assurée par les forces de police et de la gendarmerie nationale », rappelait le sénateur des Hauts-de-Seine Roger Karoutchi dans sa question écrite au gouvernement, en 2016. Celui-ci s'interrogeait alors sur la pertinence du futur déploiement de ce dispositif...

Pire, l'État assume cette mise en place d'un système fourbe, inique, destiné à piéger les contrevenants sans la moindre visée pédagogique ou préventive, qui devrait pourtant être l'un des prérequis de toute mesure liée à la sécurité routière. Pour ce faire, le ministère de l'Intérieur a demandé à des entreprises pas forcément spécialistes du sujet de fournir des conducteurs roulant des milliers de kilomètres par mois pour des salaires modestes. Les contacts de ces derniers avec les citoyens sont évidemment explosifs. Pourquoi une telle réaction épidermique de la part des automobilistes ? Parce qu'à force d'infantiliser les gens et de leur tendre des pièges sous prétexte de prévenir des comportements répréhensibles, on les révolte. Parce

que l'opacité instaurée par le ministère de l'Intérieur autour de cette mesure (les sociétés sous-traitantes ont interdiction de prendre la parole) laisse à penser, à juste titre ou pas, que ce système a bien des choses à cacher.

Dans cette étude, la Ligue de Défense des Conducteurs revient sur la genèse de ces machines infernales et la dérive de l'industrialisation du PV routier. Dans un second temps, nous faisons le point sur l'importante opposition qu'a rencontrée l'instauration de ces voitures-radars privatisées, que ce soit auprès de nos sympathisants, des élus et même des représentants des forces de l'ordre. Enfin, nous analysons les premiers « résultats » sur la sécurité routière de cette mesure, sans oublier de rappeler les leviers que l'État n'actionne que trop peu pour améliorer vraiment les statistiques d'accidentologie.

Même si le principe de déléguer la conduite de ces véhicules, qui appartient au ministère de l'Intérieur, à des salariés d'entreprises privées, a été validé par le Conseil d'État, même si leur déploiement continue sur sa lancée et que les autorités font la sourde oreille, alors que de nombreuses voix s'élèvent pour contester leur légitimité, la Ligue de Défense des Conducteurs continuera à exiger le retrait de la circulation des voitures-radars privatisées. Nous vous expliquons donc ici pourquoi. ■



I. GENÈSE D'UNE MACHINE À PV

Premier radar automatique fin 2003, premier radar embarqué quelques mois plus tard : le double coup de sifflet annonçant les débuts de la répression automatisée de la vitesse a retenti quasiment au même moment, sous la houlette de Nicolas Sarkozy, alors ministre de l'Intérieur. Pourquoi la vitesse plutôt que les autres infractions ? C'est simple, un dépassement de limitation est aisément mesurable et tout le processus de sanction (du flash au paiement) peut être délégué à des machines. Les voitures-radars privatisées représentent l'aboutissement de cette démarche qui s'est appuyée, en deux décennies, sur un incessant bourrage de crâne de la population : la vitesse serait le facteur numéro 1 de la mortalité sur la route. Un rapport d'étude du Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) publié en août 2021 se révèle pourtant nettement plus nuancé : selon cette étude visant à analyser les déterminants des accidents mortels de l'année 2015, pour les seuls facteurs humains, « *l'altération des capacités physiques ou psychologiques d'au moins un des impliqués* » (ingestion d'alcool, de stupéfiants, de médicaments, fatigue, stress, énervement, grand âge...) – l'état de l'usager, donc – intervient dans 67 % des cas (de façon quasi certaine ou probable), contre 58 % pour le comportement de l'usager (vitesse, règles de conduite...). La conduite sous l'empire de l'alcool ou de stupéfiants compte à elle seule pour 48 % des cas... contre 39 % pour la vitesse « *excessive ou inadaptée* ».

Comme nous le soulignons dans notre avant-propos, que la Cour des comptes observe depuis plusieurs années que la politique du tout-radar a certainement atteint ses limites pour améliorer les statistiques d'accidentologie (ce dont la Ligue de Défense des Conducteurs est évidemment convaincue depuis longtemps) n'a guère d'influence sur les décisions de l'État. Aussi les technologies s'affûtent-elles plus que jamais pour « piéger la vitesse ». Contentons-nous ici de décrire les progrès des radars mobiles... devenus encore plus mobiles avec le temps.

A. Radars mobiles : vingt ans de progrès technologique

1. Objectif montée en puissance



Contrôler les automobilistes depuis une voiture est une vieille tradition pour les forces de l'ordre. Le 26 janvier 2004 est mis en service le « *premier radar de vitesse embarqué* », selon le bilan des infractions de cette même année. Au mois de décembre, ils sont déjà 168 sur le territoire, distribués « *à part égale entre police et gendarmerie* » précise la Sécurité routière. Dès 2005, le même document fait état de leur redoutable efficacité : les radars embarqués ont permis d'émettre 1 656 215 PV ! Puis, les chiffres s'emballent, avec 2 350 427 PV en 2006 (+ 42 %), 3 208 292 en 2007 (+ 36 %), 3 979 236 en 2008 (+ 24 %)... année où la Sécurité routière souligne d'ailleurs que « *c'est la première fois que les radars embarqués dépassent en volume les dispositifs fixes* » : 51 % des infractions du contrôle sanction automatisé leur sont dues.

Il faut toutefois attendre 2013 pour voir évoquer, pour la première fois, les radars « mobiles ». Ceux-ci se distinguent des « embarqués » par le fait qu'ils sont également capables de flasher en roulant. En 2016, eux aussi commencent à peser lourd dans le bilan des infractions, avec près de 2 millions de PV et 124 voitures radars déployées. Toutefois, la redoutable capacité d'adaptation aux contrôles des auto-

Le Mesta 1200 est un radar embarqué, mais il ne fonctionne que lorsque le véhicule est à l'arrêt.

© Thesupermat - Wikipedia Commons

mobilistes (notamment via les applications de signalement Waze ou Coyote), la destructrice crise des Gilets jaunes en 2018-2019, puis les confinements liés au Covid, sont autant de phénomènes qui ont fait chuter les chiffres dans les années qui ont suivi... jusqu'à la

« reprise des activités » en 2021, où 973 radars mobiles embarqués ou voitures radars étaient déployés sur les routes de France. Entre-temps, les voitures-radars avec chauffeurs privatisés en ont profité pour faire leurs premiers tours de roue.

MARGE DE TOLÉRANCE OU MARGE TECHNIQUE ? NOTRE MISE AU POINT

Pour mémoire, en matière de radars, il n'existe pas de « tolérance » qui permettrait de fermer les yeux sur un petit excès de vitesse.

En revanche, il existe une « marge technique », c'est-à-dire une marge d'erreur. Celle des voitures-radars se mêlant à la circulation est de 10 km/h pour les vitesses mesurées par le radar inférieures à 100 km/h ; elle est de 10 % pour les vitesses mesurées supérieures à 100 km/h.

Par exemple, si la limitation est de 80 km/h, vous serez sanctionné

à partir d'une vitesse retenue de 81 km/h, correspondant à une vitesse mesurée de 91 km/h (laquelle peut être surévaluée justement à cause de cette marge technique). Donc si la mesure est de 91 km/h, vous recevrez un PV pour excès de vitesse, soit 45 euros minimum à payer et le retrait d'un point de votre permis de conduire (à noter qu'à partir du 1^{er} janvier 2024, les infractions inférieures à 5 km/h au-dessus de la limitation de vitesse ne feront plus l'objet de ce retrait de point).

2. Quand les forces de l'ordre passent la main

La première voiture-radar (qui flashe en roulant sans intercepter le contrevenant) a donc été dévoilée en 2013. À l'époque, elle est destinée aux seules forces de l'ordre. À l'occasion de cette présentation, Aurélien Wattez, chef du département du contrôle automatisé au ministère de l'Intérieur, a une phrase mémorable, recueillie par Le Parisien : « Si l'on voulait piéger les conducteurs, les policiers seraient en civil dans les voitures ou cachés dans les fourrés... » Ce haut fonctionnaire livre alors sans le savoir la doctrine qui présidera moins de deux ans plus tard ! En octobre 2015, le Comité interministériel de Sécurité routière prend en effet une décision radicale. Officiellement en raison d'un « relâchement des comportements des usagers », le comité décide « d'augmenter, dans les meilleurs délais, l'utilisation des radars embarqués dans des véhicules banalisés en confiant leur mise en œuvre à des prestataires agréés ».

Mais il faut attendre 2018 et la sortie du rapport des députés Jean-Michel Fauvergue et Alice Thourot (tous deux membres du parti d'Emmanuel Macron Renaissance), « D'un continuum de sécurité à une sécurité globale », pour en apprendre davantage. Et découvrir que ces deux élus, sans doute mandatés par l'exécutif, plaident pour une privatisation de la sécurité qui dépasse largement le cadre des véhicules-radars. Ainsi, il convient de « conforter l'association de sociétés privées aux activités de Sécurité routière » selon ces députés, car grâce à cet attelage improbable, « environ 205 équivalents temps plein peuvent être affectés vers d'autres tâches ». La Cour des comptes (qui n'est visiblement pas à une contradiction près, puisque deux ans plus tard elle s'interroge elle-même sur la pertinence de cette politique du tout-radar) complète le propos : « L'objectif de cette démarche est d'augmenter le temps d'utilisation quotidien

effectif de ces dispositifs qui, inférieur à 2 heures par jour actuellement, pourrait ainsi atteindre 6 heures dans un premier temps, puis 8 heures en cible ». La note d'exécution budgétaire de l'année 2018 réalisée par la même Cour des comptes confirme qu'il y a urgence à confier des radars au privé. Les magistrats parlent en effet de « retards récurrents dans le déploiement des systèmes de contrôle automatisé, qu'il s'agisse des radars postés ou des radars embarqués dans des voitures. L'ensemble de ces éléments aura inévitablement des conséquences sur les recettes 2019 et affectera, sinon le compte d'affectation spéciale en lui-même, à coup sûr l'ordre établi jusqu'à présent dans l'utilisation des amendes de circulation et de stationnement routier ». En d'autres termes, si les recettes n'entrent plus dans les caisses, gros problème budgétaire en perspective !



À l'origine, la conduite des voitures-radars était réservée aux seules forces de l'ordre.

B. La voiture-radar privatisée, une invention sournoise 100 % française

La voiture-radar privatisée indétectable est une invention purement française. Il n'y aurait à ce jour aucun pays ayant osé se lancer dans pareille aventure (à une exception près, lire plus bas). Le Cerema, le centre d'expertise des métiers de la route en France, le confirme : il ne possède aucune littérature scientifique qui aborderait de près ou de loin les voitures-radars conduites par des chauffeurs privés, a fortiori lorsqu'elles circulent incognito. En mai 2019, le délégué interministériel à la Sécurité routière Emmanuel Barbe l'avait avoué au micro de *France Inter* : « On est dans quelque chose de complètement innovant », s'était-il satisfait. Il y a pourtant bien d'autres pays qui pratiquent la voiture-radar, comme le Royaume-Uni, par exemple. En Australie, l'État

COMME LA HAUTE-COUTURE, LE VIN ET LE FROMAGE, LES VOITURES-RADARS PRIVATISÉES SONT UNE SPÉCIALITÉ FRANÇAISE

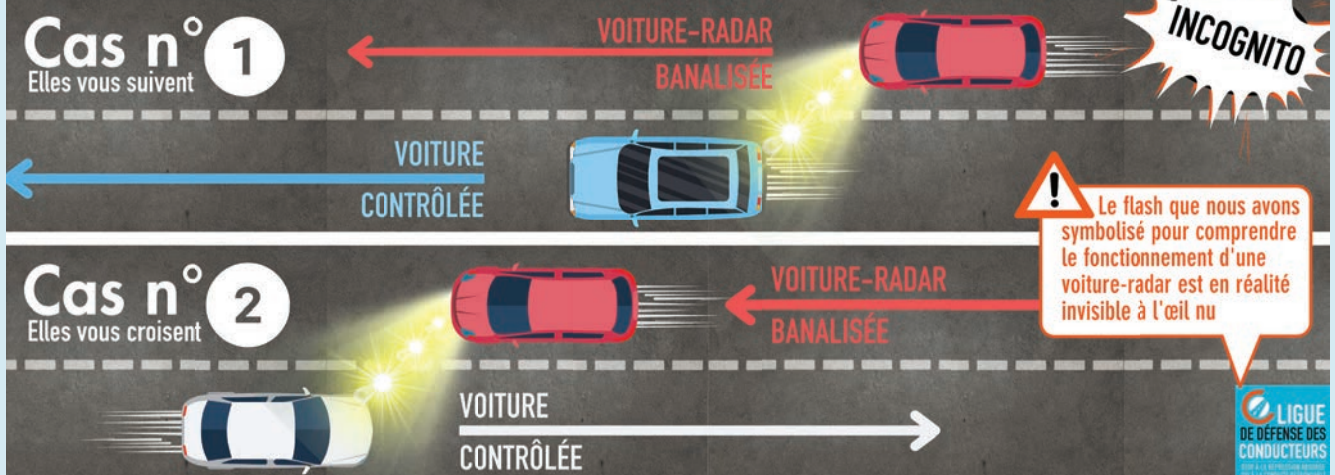
du Queensland a lui aussi déployé des autos qui flashent : « Les policiers peuvent faire fonctionner les radars à bord d'un véhicule sérigraphié ou non, qu'ils soient en uniforme ou en tenue civile, sur les sites approuvés », indiquent les services administratifs de cet État. Toute la nuance se situe dans cette dernière phrase : les policiers (et non des opérateurs privés) peuvent agir dans la plus grande discrétion, mais à la condition qu'ils se postent physiquement sur l'un des 3 500 sites de surveillance référencés par l'État du Queensland, qui en publie la liste auprès du grand public. Sacrée différence avec la posture française ! Toujours en Australie, l'État de la Nouvelle-Galles du Sud avait tenté

une expérience en 2021 : retirer les panneaux signalant la présence de voitures-radars stationnées en bord de route. Un an plus tard jour pour jour, l'État est revenu sur sa décision, le ministre des Routes s'excusant et avouant avoir commis une erreur. Il faut dire que dès le retrait des panneaux, le volume de PV émis par les voitures-radars était passé de 3 222 (octobre 2020) à 6 064 (novembre 2020), pour s'établir finalement à 25 692 amendes par mois en 2021. Un chiffre à comparer aux 3 500 PV mensuels que généraient les voitures-radars auparavant... Le nombre d'amendes a donc explosé, la rentabilité du système aussi, selon la presse australienne : 73,6 millions de dollars australiens récoltés en 2021 par ces voitures-radars, dont 40,4 millions de dollars d'amendes infligées pour des excès de vitesse inférieurs à moins de 10 km/h ! Face à un tel « boom » de rentabilité, les élus locaux ont vite mis le holà, craignant des réactions hostiles de la population. Désormais, non seulement les voitures-radars de la Nouvelle-Galles du Sud ont un panneau sur le toit signalant leur présence, mais en plus, elles sont sérigraphiées, pour une meilleure reconnaissance. Elles sont aussi conduites par des policiers et polluent moins, car elles sont électriques. Les policiers chypriotes ont cependant choisi de suivre la voie française début avril 2022. Les premiers radars embarqués dans des voitures banalisées ont connu leur baptême du feu, piégeant des dizaines de conducteurs. Premier retour d'expérience après une quinzaine de jours de fonctionnement, selon le journal quotidien local *Cyprus Mail* : « La police envisage de porter plainte contre un certain nombre d'individus qui ont jeté des pierres sur les caméras mobiles de surveillance du trafic et ont proféré des menaces en ligne. » Il aurait été surprenant qu'à Chypre, on réagisse différemment qu'en France...

The screenshot shows the CarExpert website interface. At the top, there are navigation links for 'CAR REVIEWS', 'CAR NEWS', 'BEST CARS', 'CAR CHOOSER', and 'NEW CAR DEALS'. A 'Sold Price Report' button is visible on the right. The main content area features a large image of a white speed camera vehicle with a sign on its roof that reads 'YOUR SPEED BEEN CHECKED'. Below the image, the article title is 'New South Wales speed cameras no longer allowed to be hidden'. The author is identified as William Stopford, News Editor, with a profile picture. The article was published 10 months ago on 5 September 2022 at 4:24am and has 31 comments. The sub-headline reads: 'New South Wales speed camera vehicle operators are now prohibited from parking too close to other vehicles or behind foliage.'

En Nouvelle-Galles du sud (Australie), en 2022, l'État s'est excusé d'avoir retiré les panneaux signalant les voitures-radars, engendrant une explosion de PV.

ELLES VOUS SUIVENT OU VOUS CROISENT



UNE VOITURE-RADAR PRIVATISÉE, COMMENT ÇA MARCHE ?

Les véhicules-radars sont des modèles de discrétion. Ces Peugeot 308, Renault Mégane, Ford Focus, Volkswagen Golf..., voitures de Monsieur Tout-le-Monde par excellence, se fondent dans la circulation. L'habituel duo de policiers ou gendarmes en uniforme y est donc remplacé par un seul chauffeur privé. En effet, le radar est entièrement automatisé. Il n'y a donc plus besoin d'un second agent pour déterminer les vitesses réglementaires à prendre en compte. Aujourd'hui, le rôle des chauffeurs privés se cantonne à la conduite de ces véhicules.

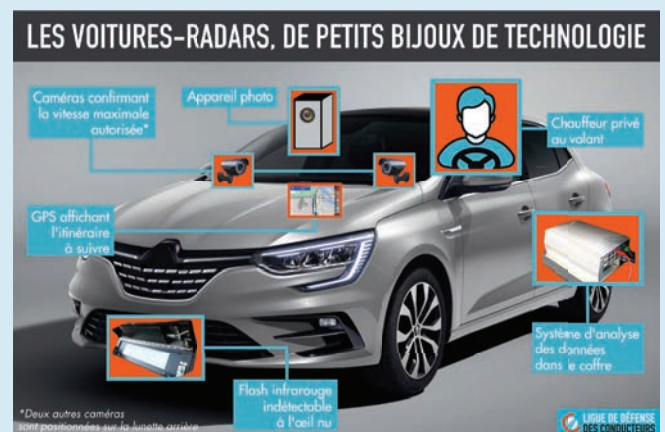
La vitesse à contrôler, elle, est désormais déterminée de la façon suivante : un GPS situe la voiture-radar sur une carte qui répertorie les vitesses maximales autorisées en temps réel. En complément, des caméras situées à l'avant et à l'arrière du véhicule lisent les panneaux de signalisation pour vérifier la vitesse de référence à l'endroit donné.

Concrètement, la voiture-radar, pendant qu'elle roule, est programmée pour mesurer la vitesse des véhicules qui la dépassent ou qu'elle croise, au moyen d'une antenne radar cachée derrière la plaque d'immatriculation avant. Si un excès de vitesse est détecté, le véhicule en infraction est pris en photo à l'aide d'une caméra installée sur le tableau de bord. À noter que le conducteur peut déconnecter le radar sur ordre vocal lors des franchissements de ronds-points ou lorsque les virages sont serrés. Le dispositif fonctionne aussi la nuit.

Le flash, placé à l'avant du véhicule, est capable de prendre cinq photos à la seconde en haute résolution. « *Le flash, vous ne le remarquerez même pas*, explique un policier. *Il est recouvert d'un*

cache infrarouge qui le rend invisible. »¹ Lorsque les flashes des radars sont visibles et que l'on reçoit un PV dans sa boîte aux lettres plusieurs semaines ou mois après, on a parfois quand même du mal à se souvenir de l'infraction. Sans flash, sans prendre conscience dans l'instant d'une potentielle infraction, de quoi pourra-t-on se rappeler *a posteriori*, à réception de la sanction ? À la Ligue de Défense des Conducteurs, nous recevons régulièrement des témoignages de sympathisants verbalisés ne se souvenant plus des circonstances de l'infraction... Quelles vertus pédagogiques la Sécurité routière associe-t-elle donc à la répression par les voitures-radars privatisées ?

¹ Bartholomé Simon, « *En Essonne, une voiture-radar flashe plus de 300 véhicules en une soirée sur la N20* ». *Le Parisien*, 18 octobre 2019. Disponible sur : [En Essonne, une voiture-radar flashe plus de 300 véhicules en une soirée sur la N20 - Le Parisien](#)



C. Une mise en place à marche forcée, balayant tous les questionnements

1. Blanc-seing du Conseil d'État

Le Conseil d'État a balayé toutes les critiques d'un revers de la main en décembre 2019. Les voitures-radars privatisées ne constituent pas un « prêt de main d'œuvre illicite » à la force publique, selon le jugement rendu. Rappelons tous les faits qui ont mené à pousser la contestation jusque devant cette institution. En mai 2018, *Le Canard Enchaîné* avait publié un article citant abondamment une note de la Direction des libertés publiques et des affaires juridiques (ministère de l'Intérieur). Selon cet écrit, « l'externalisation de cette mission (c'est-à-dire le fait de faire rouler des voitures-radars) devrait être prévue par la loi, celle-ci devant expressément prévoir la possibilité, pour des opérateurs privés, de procéder à ces opérations ». La loi n'a pourtant pas évolué. Quelle a été la réaction de l'État ? Il a simplement revu sa copie. Dans un communiqué faisant office de réponse à l'hebdomadaire satirique, la Sécurité routière rétorqua aussitôt :

« L'objet même du marché a été limité à la simple conduite du véhicule, sans aucun paramétrage du radar ni choix des itinéraires du prestataire. Aucune appréciation n'est laissée à l'opérateur dans la détermination des itinéraires de contrôle ». Ce qui signifierait alors, implicitement, que l'État comptait initialement « lâcher la bride » à ces opérateurs privés afin qu'ils ramènent un maximum de contraventions ? Fort possible. Mais le plus gros, c'est que le Conseil d'État ait avalé la pilule du simple « prêt de main-d'œuvre » et de la « mission passive ». Alors que derrière ces salariés au volant, ce sont bien des entreprises privées qui permettent la réalisation de ces contrôles de vitesse, avec une perspective de chiffre d'affaires à la clé. Enfin, c'est bel et bien la surveillance de citoyens demandée à d'autres citoyens n'appartenant pas aux forces de l'ordre qui résulte de ce dispositif. Que cela ne choque personne au plus haut de l'État est assez inadmissible.

2. Du flou dans les attributions de marchés

L'État est d'ailleurs si peu à l'aise d'un point de vue juridique sur les voitures-radars qu'il insiste pour que toute société prestataire répondant à un appel d'offres fournisse « une note explicative, avec un exemple de contrat de travail type en annexe, permettant de justifier le lien de subordination indiscutable entre les conducteurs et les coordonnateurs. Le candidat explicitera notamment le type de directives que le coordina-

teur donne à ses conducteurs ». Bien que le Conseil d'État ait tranché, l'administration ne semble toujours pas à l'aise avec l'éventuel « prêt de main-d'œuvre illicite ». Paradoxe : les avis d'attribution des marchés publics mentionnent clairement la possibilité, pour les entreprises qui ont emporté les marchés, de procéder à la sous-traitance de leurs tâches. De sous-traitance, il n'a pourtant jamais été question, officiellement. Pourquoi ? Peut-être parce que le recours à des entreprises tierces remettrait sur le devant de la scène l'épineux sujet du « prêt de main-d'œuvre illicite ». Mais aussi parce qu'il engendrerait inévitablement une perte de contrôle de l'État sur ces multiples « sous-prestataires » qui seront peut-être moins regardants, par exemple, sur la moralité des chauffeurs embauchés, l'entretien du véhicule... Officiellement pourtant, il n'avait jamais été question de sous-traitance.

**OFFICIELLEMENT, IL N'A JAMAIS ÉTÉ QUESTION
QUE LES ENTREPRISES PRIVÉES EMBAUCHANT
LES CHAUFFEURS DE VOITURES-RADARS
FASSENT APPEL À DES SOUS-TRAITANTS.
POURTANT...**

3. Rien n'est trop cher pour ces bijoux de technologie

Faire rouler des voitures-radars n'a rien de gratuit. Un véhicule tout équipé vaut environ 70 000 €, selon Emmanuel Barbe, Délégué interministériel à la Sécurité routière entre 2015 et 2020, matériel de relevé des infractions compris (encore que depuis fin 2020, on note le « recyclage » d'anciennes voitures-radars en modèles « privatisés »). Les voitures roulent 140 000 kilomètres par an (voir sur le même sujet l'accablant témoignage d'un chauffeur de voiture-radar privatisée « repenté », page 16), ce qui signifie qu'elles arrivent en bout de course pour l'État en moins d'un an et demi, puisque les véhicules de police sont censés être réformés à 170 000 km. Mais ces autos consomment aussi du gazole, en tout cas pour le moment (Jérôme Nury, député de l'Orne, a interpellé le ministère de l'Intérieur sur le

passage au 100 % électrique des voitures-radars en novembre 2022 et la réponse est tombée dès le 28 mars 2023 : « Les voitures radars sont des modèles récents de type compacte ou berline mais qui exigent une motorisation diesel (vignette Crit'Air 2) dans la mesure où l'équipement intégré dans le véhicule nécessite une puissance minimale de moteur. Des adaptations sont actuellement réalisées sur les équipements afin de les rendre fonctionnels avec des véhicules en motorisation essence »).

À elle seule, la « prestation de conduite des équipements mobiles » coûte ainsi de plus en plus cher à l'État (donc à nous) : 17 millions d'euros en 2021, 17,2 millions en 2022 et... plus de 22 millions en 2023. Un budget qui enflera à mesure que ces véhicules seront déployés.

4. Voile pudique sur les émissions de CO₂

Il faut enfin ne surtout pas oublier la dimension écologique de la conduite d'un véhicule, à l'heure où l'exécutif rivalise d'ingéniosité pour convaincre la population de laisser sa voiture au garage. Une Ford Focus diesel de 120 chevaux (l'un des modèles du parc de voitures-radars), qui parcourt 140 000 km par an sur les routes de France émet 15 tonnes de CO₂ sur cette période (calcul réalisé sur la base d'une consommation moyenne de 6,1 litres/100 km). Multiplié

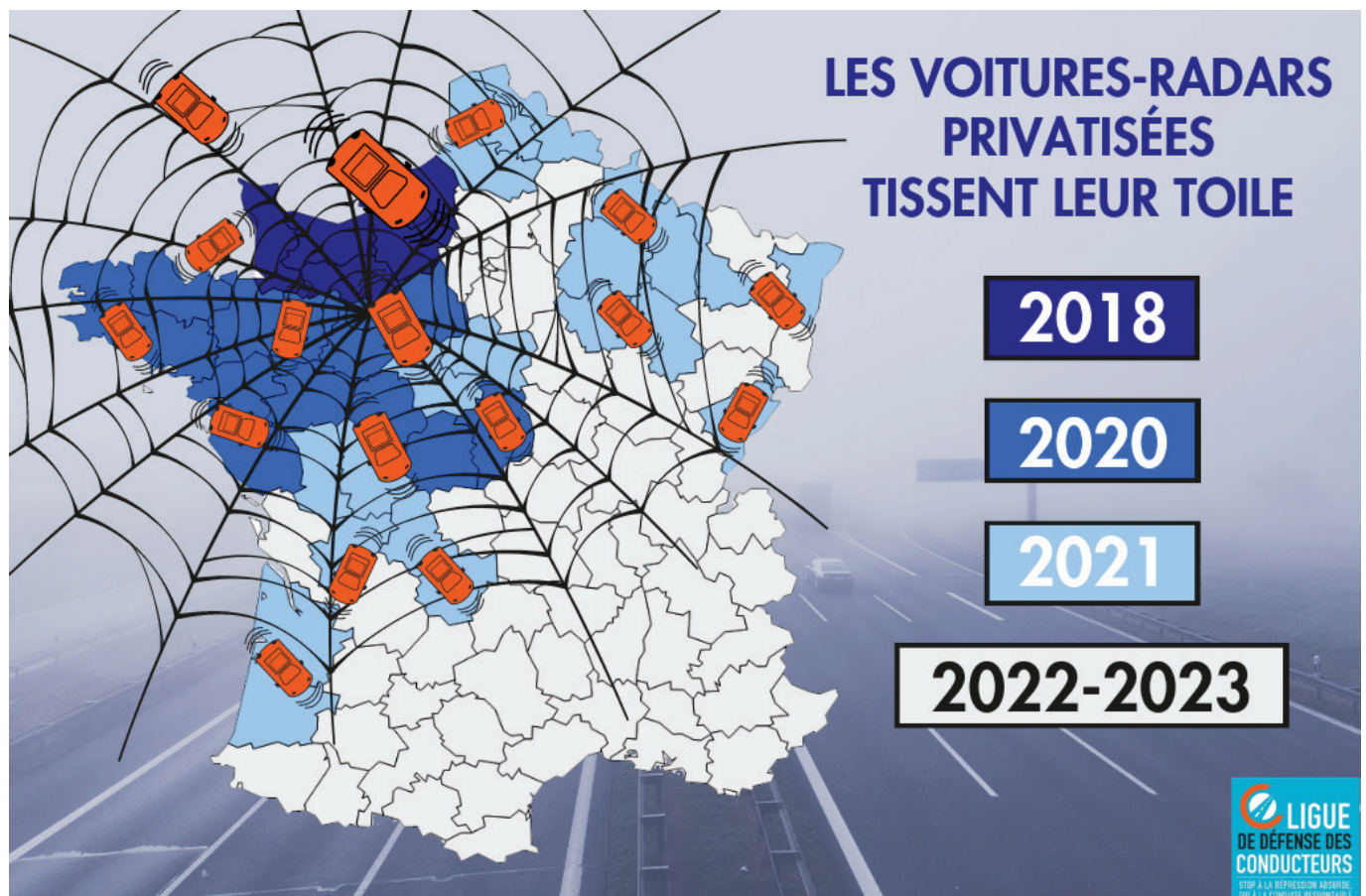
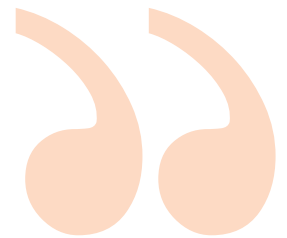
par le nombre de voitures-radars privatisées (223 au moment où nous avons réalisé ce calcul), on obtient une émission annuelle de 3 400 tonnes de CO₂ rien que dans le but de piéger les automobilistes. Et ce n'est qu'un début, puisque le but est de monter à 450 voitures en circulation (400 à fin 2023) : ce sont 6 900 tonnes de CO₂ qui seront alors relâchées chaque année par les voitures-radars...

5. Un implacable déploiement

Le 23 avril 2018, cinq premiers véhicules ont été mis en service dans l'Eure, en Normandie, dont les routes ont servi de véritables laboratoires d'expérimentation. L'État avait alors prévu de déployer ce dispositif en deux ans seulement... Entretemps, mouvement des Gilets jaunes et crise du Covid ont ralenti ce calendrier de mise en

place à marche forcée, au point qu'à mi-2023, huit régions et 55 départements métropolitains « seulement » ont subi cette contagion. Autrement dit, en Auvergne-Rhône-Alpes, Corse, Île-de-France, Occitanie et Provence-Alpes-Côte-d'Azur, les voitures-radars sont encore conduites par les forces de l'ordre. Mais ce n'est qu'un sursis !

CINQ RÉGIONS RESTENT ENCORE ÉPARGNÉES PAR LES VOITURES-RADARS PRIVATISÉES (AUVERGNE-RHÔNE-ALPES, CORSE, ÎLE-DE-FRANCE, OCCITANIE ET PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR). LEUR DÉPLOIEMENT ACCUSE MÊME UN CERTAIN RETARD... POUR LES AUTRES RÉGIONS, LE RISQUE POUR LES CONDUCTEURS EST PARTOUT !



II. SE CACHER POUR SANCTIONNER. UNE IDÉE DÉTESTÉE

Droit dans ses bottes, le gouvernement continue à déployer ces véhicules évoluant sournoisement dans la circulation, faisant la sourde oreille aux messages émanant de toutes parts (citoyens, représentants des forces de l'ordre, élus... et la Ligue de Défense des Conducteurs bien sûr) et réclamant si ce n'est leur suppression, tout au moins la preuve de leur efficacité... en vain.

A. Des citoyens remontés qu'on pousse à la faute

1. L'opinion publique rejette les voitures-radars privatisées

Dans le bilan des infractions de l'année 2007, la Sécurité routière avertissait : « Il faut rester vigilant dans le domaine de la politique de déploiement des radars, en évitant toute utilisation qui générerait de l'incompréhension chez l'usager ». De bonnes résolutions manifestement passées à la trappe depuis... Une étude de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar, devenu depuis université Gustave Eiffel) avait par ailleurs indiqué, dès 2018 : « Utiliser les radars ou des actions cachées sur des zones qui ne sont pas perçues comme à risque est vu comme opposé à l'objectif de dissuasion ». Et d'adjoindre un sondage à ce travail : « Êtes-vous d'accord avec le slogan Radars = pompes à fric ? » À 38,8 %, les répondants sont « tout à fait d'accord » et à 33,6 %, « d'accord ». Soit 72,4 % des personnes interrogées qui considèrent les radars comme des « pompes à fric ».

L'un de nos sympathisants regrettait, sur la page Facebook de la Ligue de Défense des Conducteurs, en septembre 2020 : « Je n'envie pas les conducteurs de ces voitures. Ça doit être épuisant de conduire toute la journée en regardant tout le temps son compteur. [...] Je suis pour si des véhicules comme ça sont conduits par les forces de l'ordre pour traquer les chauffards. Quand c'est privé, qu'on veut les faire tourner 7/7, 24/24, c'est vraiment juste pour faire du chiffre. Au-delà de la vitesse, je préférerais qu'on traque ceux qui ne respectent pas les distances de sécurité, estiment que vous êtes sur leur chemin, doublent par la droite, changent de file sans regarder et sans si-

gnaler. » Un autre ajoute, en juin 2022 : « Il est clair que le principe de jouer avec les nerfs et le self-control des gens est particulièrement détestable. On a déjà assez à gérer dans la vie ».

Rien d'étonnant donc à constater les déferlements de haine sur Internet à l'encontre des voitures-radars privatisées. Insultes envers l'État, promesses d'en découdre physiquement avec des chauffeurs décrits comme des traîtres... Mi-2021, Marlène Schiappa avait publiquement reconnu ce souci devant le Sénat. Parlant des chauffeurs de ces voitures-radars, l'ex-ministre déléguée auprès du ministre de l'Intérieur, chargée de la Citoyenneté, déplorait alors que « des actes malveillants à leur égard sont régulièrement constatés dans les régions concernées, prenant parfois la forme d'actes dangereux, dont certains ont donné lieu à dépôt de plainte ou de main courante. »

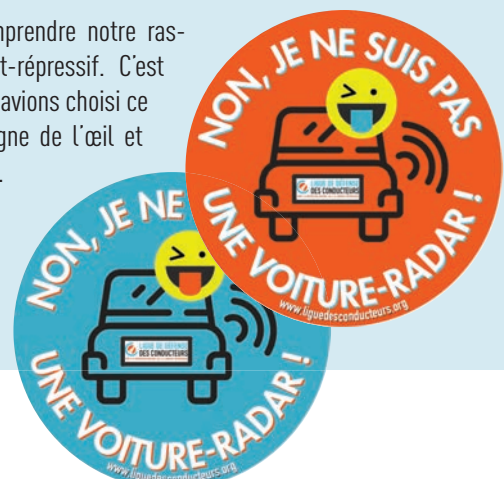
Posant la question de la signalisation des voitures-radars dès juin 2021 au gouvernement, le député Robin Reda a pour sa part obtenu la réponse écrite suivante, mi-avril 2022 : « Si la visibilité des contrôles peut permettre dans certaines situations d'en renforcer le caractère dissuasif, l'identification des véhicules à conduite externalisée soulèverait d'importantes difficultés pour la sécurité des conducteurs. En effet, des actes malveillants à l'égard des conducteurs, la plupart heureusement sans gravité, sont régulièrement constatés dans les régions concernées (agression verbale, insultes, gestes, prise de photos ou vidéos). Des actes plus dangereux se produisent également (suivi/freinage, blocage du véhicule, agression physique, dégra-

CONTRE LE CONTRÔLE INCOGNITO DE LA VITESSE, LA LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS LANCE L'AUTOCOLLANT « NON, JE NE SUIS PAS UNE VOITURE-RADAR ! »

Au printemps 2022, notre association a proposé à ses sympathisants de coller sur leur pare-brise la vignette autocollante « Non, je ne suis pas une voiture-radar ! », créée pour leur permettre de faire savoir à la communauté automobile qu'ils ne sont pas l'un de ces véhicules conduits par des chauffeurs privés.

Ce sont près de 20 000 autocollants qui ont été vendus (3 euros les deux, un prix permettant juste à l'association de rentrer dans ses frais). Saupoudré d'une bonne dose d'ironie, notre message visait à instaurer une réelle connivence entre les conducteurs... tout en fai-

sant bien comprendre notre ras-le-bol du tout-répressif. C'est pourquoi nous avons choisi ce smiley qui cligne de l'œil et tire la langue...



dation), dont certains ont donné lieu à un dépôt de plainte ou à une main courante. Il est observé en moyenne une cinquantaine d'incivilités par mois dont 20 % d'actes dangereux. C'est pourquoi il apparaît peu pertinent de réaliser un marquage spécifique des voitures-radars, au risque d'exposer encore davantage ces personnels civils à des actes malveillants », explique le ministère de l'Intérieur. Selon son raisonnement, c'est donc pour les protéger des citoyens les plus excessifs que l'État persiste à rendre invisibles les voitures-radars ! Une logique imparable, à l'opposé de celle pourtant prônée par les scientifiques.

Au-delà des agressions physiques, une simple recherche sur le web donne une idée du niveau d'adhésion suscité par cette mesure. Lorsque l'on tape « voiture-radar » sur un moteur de recherche bien

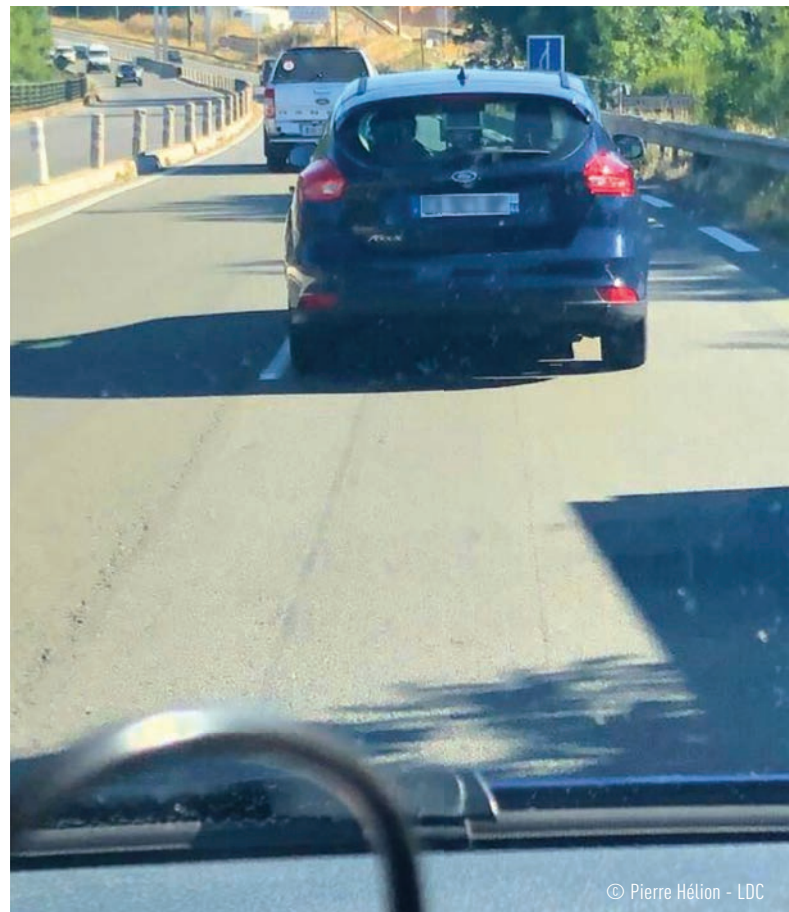
connu, la deuxième occurrence s'apparente à un véritable répertoire des véhicules concernés : marque, modèle, immatriculation, le tout photos à l'appui. Le site (www.radars-auto.com) propose même un découpage par département, afin que chacun puisse quasiment être mis au courant en temps réel des voitures-radars qui circulent sur son territoire !

Il serait toutefois injuste de ne pas mentionner le fait que l'État réfléchit à faire évoluer cette situation d'omerta totale sur les voitures-radars : « Le ministère de l'Intérieur étudie néanmoins la pertinence pour les préfetures de publier sur leur site Internet la cartographie des axes contrôlés par les voitures radars, comme l'ont déjà fait les préfetures de Loire-Atlantique et Maine-et-Loire », indique la place Beauvau dans sa réponse au député Robin Reda.

2. En plus, les conducteurs sont poussés à la faute !

Selon les déclarations officielles du ministère de l'Intérieur, « les conducteurs de ces voitures ont l'obligation contractuelle de circuler à une vitesse adaptée dans le flot normal de circulation. L'employeur du chauffeur, titulaire du marché, s'expose à une lourde pénalité contractuelle (1 000 euros par jour et par voiture) si une voiture-radar circule à une vitesse anormalement basse, notamment dans le but d'inciter les autres véhicules à le dépasser en commettant un excès de vitesse. » Trois questions se posent à la lecture de cette phrase. Qu'est-ce qu'une vitesse « adaptée » dans la circulation ? Qui est capable de juger que la vitesse de la voiture-radar était la bonne à un moment donné ? Et qui vérifiera a posteriori qu'une auto n'a pas volontairement circulé trop lentement pour forcer les autres à doubler et à se faire prendre ? Aucun garde-fou n'existe en la matière, tant le niveau d'opacité (et de complicité) est grand entre les responsables des forces de l'ordre et les sociétés privées qui fournissent le service. Inéluctablement, les témoignages de gens volontairement poussés à commettre une infraction se multiplient : « Je roulais au régulateur à environ 82-83 km/h sur une route limitée à 80 km/h. Je commence à rejoindre une voiture qui roulait plus doucement que moi. Grande ligne droite avec une bonne visibilité, j'accélère pour la dépasser, tant que la route est libre et limiter mon temps sur la file opposée. Ensuite je me rabats et laisse la voiture ralentir pour que le régulateur se remette en fonctionnement à ma vitesse d'origine. Sauf que le véhicule que je venais de doubler était une voiture-radar. Si elle n'avait pas été sur la route, je serais resté à ma vitesse d'origine et n'aurais pas commis d'infraction. Je me suis retrouvé en excès de 8 km/h » a fait savoir un internaute sur la page Facebook de la Ligue de Défense des Conducteurs. L'exposition de ce témoignage sur la toile a permis à d'autres conducteurs de corroborer ces faits. Selon David, « même constat en Eure-et-Loir, je circule tous les jours sur la N10 », où les voitures-radars rouleraient « moins vite que le flux, donc soit on double aux limitations et on met trois plombs [sic] à doubler, soit on perd des points. » Guy, un autre sympathisant, nous raconte le comportement très contestable d'une voiture-radar privatisée sur l'autoroute A87, entre La-Roche-sur-Yon et Cholet, en avril 2023 : « Le conducteur omettait systématiquement de mettre son clignotant

lorsqu'il doublait... Il serait bon que ces "piégeurs" donneurs de leçons commencent par respecter le code de la route. Pour rappel, le défaut de clignotant c'est 35 euros et 3 points de moins sur le permis ». Julie, enfin, emprunte souvent la D32 dans les Vosges, entre Châtel-sur-Moselle et Rambervillers : « Le conducteur s'amuse à freiner et accélérer. Une fois je l'ai suivi : j'ai pu constater qu'il faisait n'importe quoi pour se pour se faire doubler sur tout le trajet, bref pour pousser à la faute. C'est révoltant ».



© Pierre Hélicon - LDC

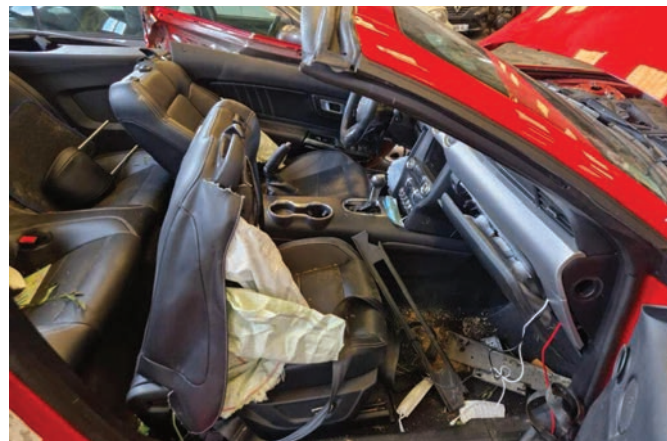
Nos sympathisants dénoncent régulièrement le comportement des chauffeurs de voitures-radars.

3. Michel, première victime d'un accident provoqué par un chauffeur privé, témoigne

Michel est un sympathisant de la Ligue de Défense des Conducteurs dont l'accident de la route, survenu en mai 2023, a été extrêmement médiatisé. Et pour cause : c'est une voiture-radar privatisée qui l'a provoqué, mettant sa vie et celle de son épouse en danger. « Je venais de regarder mon compteur de vitesse pour m'assurer que je respectais bien la limitation. J'avais même réglé mon limiteur à 77 km/h, sur une départementale à 80 km/h. J'étais sur une belle ligne droite, il faisait beau, tout allait bien », nous a-t-il raconté. « Avec ma femme à mes côtés, notre petite chienne à ses pieds, nous roulions entre Saint-Lô et Coutances, dans la Manche, où nous nous réjouissons de retrouver notre famille. Tout à coup, la voiture qui arrivait en face de nous s'est déportée sur notre file et est venue s'encastrer dans notre Ford Mustang. Je n'ai rien pu faire, elle nous a percutés de plein fouet, impossible de l'éviter ! »

La voiture en question se révèle être un de ces véhicules conduits par des chauffeurs privés, salariés de sociétés à qui l'État délègue la responsabilité de relever des excès de vitesse... sous couvert d'améliorer la sécurité sur les routes. Michel enrage : « La femme qui conduisait est sortie de sa voiture et s'est dirigée vers nous, dans le fossé où on avait fini par s'immobiliser après je ne sais combien de tête-à-queue,

pour nous demander si on n'avait pas trop de mal. Tu parles qu'on allait bien ! Nos huit airbags ont explosé, nous sauvant la vie, mais aujourd'hui mon épouse, blessée au cou, porte toujours une minerve et moi, j'ai reçu des débris de verre dans l'œil gauche. J'en suis à ma deuxième opération... Notre petite chienne, enfermée deux jours dans un chenil municipal, le temps qu'on reçoive les premiers soins, est tout aussi traumatisée. Le pire, c'est que cette femme nous a spontanément avoué s'être endormie au volant ! Je suis scandalisé. » Michel, 75 ans, n'avait jamais eu un accident de sa vie. Sur son permis, douze points. Par le passé, il a même été inspecteur départemental de sécurité routière... Pas complètement le profil du délinquant routier. De retour dans le Lot où il réside, notre sympathisant ne lâche pas le morceau. « J'ai évidemment porté plainte ». Pour s'enquérir de la santé de Michel, côté État, c'est silence radio. « Je n'ai reçu de coup de fil ni du préfet, ni du ministère de l'Intérieur. Le seul qui m'ait appelé, c'est le patron de Mobiom, l'entreprise qui emploie la conductrice de la voiture-radar. Il est confus, mais aussi furieux, parce que j'ai parlé à la presse. Vous pensez bien que je n'allais pas passer mon accident sous silence ! Ce que je constate, c'est que ces véhicules, sur le papier, sont censés renforcer la sécurité routière. Alors qu'en réalité, ce sont de vrais dangers... »



© Michel Deltour - LDC

Le cabriolet flambant neuf de Michel a fait les frais de l'endormissement d'une conductrice de voiture-radar qui lui a coupé la route... le blessant au passage, ainsi que son épouse.

B. Des policiers hostiles à la mesure

Chaque jour au contact de la population, les policiers ne semblent guère goûter non plus aux innovations de l'État en matière de répression : « Nous étions déjà hostiles à la mesure il y a un peu plus de deux ans, lorsque nous avons examiné cela. Hostiles parce que contrôler les vitesses est une mission de police, il existe des unités prévues pour cela. En passant par le privé, on ôte des prérogatives à nos unités. Mais pour nous, le risque est surtout de voir le nombre de PV s'envoler. Cela pourrait conduire les gens à se montrer agressifs envers les forces de l'ordre. En temps normal, les policiers savent adapter leur travail en fonction du contexte social », a confié courant

2022 Jérôme Moisant, secrétaire général adjoint du syndicat SGP FO Police, à notre association. L'un de ses homologues de l'Unsa Police renchérit : « La Sécurité routière est du domaine régalien, le contrôle du respect du code de la route n'appartient qu'à la police ou à la gendarmerie. Pour que cela soit efficace, il faut qu'il y ait contact humain ». Une position quasi identique à celle d'Alliance Police, recueillie par France Bleu cette fois, qui entend aussi mettre le doigt sur un point majeur : quid de l'alcool ou de la drogue chez le contrevenant sans aucune interpellation directe ? Car rien ne remplacera la fameuse « peur du gendarme »...

C. Des élus loin d'être convaincus

Députés, sénateurs et même maires ne sont pas forcément enthousiastes à l'idée de voir la sécurité routière se privatiser peu à peu. Le maire de Naujac-sur-Mer, en Gironde, avait rédigé en 2018 un arrêté visant à interdire les voitures-radars sur sa commune. La Ligue de Défense des Conducteurs était allée alors à sa rencontre : « *La délégation de services de l'État, c'est-à-dire les services régaliens, à des sociétés privées, c'est quelque chose que je ne tolère plus. D'autant plus que nous avons malheureusement un exemple flagrant qui a été fait en ce qui concerne les infractions, pour relever les infractions du stationnement dans les grandes cités. On a vu immédiatement les débordements que ça pouvait occasionner [NDLR : nombreuses erreurs de destinataires, forfaits post-stationnement injustifiés, etc.]. Je ne cautionnerai pas ce genre de choses* », nous avait alors confié Jean-Bernard Dufourd, qui avait été imité, dans les mois suivants, par cinq autres maires. Des arrêtés aussitôt déclarés illégaux par les préfetures.

Mais c'est surtout au niveau national, en particulier parlementaire, que la contestation se situe. Ainsi la question écrite de Nicolas Forissier, député de l'Indre, en octobre 2021 : « *M. Forissier alerte M. le ministre de l'Intérieur sur l'accélération de la privatisation de la sécurité, qui s'illustre notamment par le fait de confier à des sociétés privées une mission relevant de la Sécurité routière [...] Considérant que les missions qui permettent de garantir l'ordre*

public doivent rester une compétence publique (État ou collectivités territoriales), M. le député demande que des mesures soient prises, notamment sous la forme d'un engagement financier durable, afin de permettre aux acteurs publics de la sécurité de remplir leurs missions et d'éviter ainsi tout développement de la "sécurité privée". Il demande également de nouveau qu'on lui apporte les preuves de l'efficacité des voitures radars embarquées concernant l'évolution de l'accidentalité routière ».

Pour le député de l'Essonne Robin Reda, le sentiment d'être piégé risque de s'avérer à double tranchant. Risque qu'il relève dans la question citée page 14, datée de 2021, dans laquelle il s'interroge sur la sécurité des chauffeurs de ces véhicules : « *M. le député s'interroge sur la pertinence de voitures-radars qui ne sont pas identifiées clairement par les usagers de la route. En effet, les conducteurs doivent porter toute leur attention aux différents panneaux de circulation mais aussi à l'ensemble du trafic routier qui se densifie au cours des dernières années. Or il apparaît que ces voitures-radars ajoutent une demande d'attention particulière par les usagers de la route. De plus, cela peut contribuer au sentiment de surveillance accrue qui peut être ressenti par les conducteurs. Il lui demande donc s'il envisage la possibilité de rendre visibles ces voitures-radars pour les usagers de la route exactement comme cela est déjà fait pour les radars fixes. Cela permettra une plus*

Ain	Cantal	Haute-Marne	Mayotte	Anais Sabatini
Jérôme Buisson	Jean-Yves Bony	Christophe Bentz	Mansour Kamardine	Rhône
Aisne	Vincent Descœur	Laurence Robert-Dehault	Meurthe-et-Moselle	Alexandre Portier
José Beaurin	Charente	Haute-Saône	Thibault Bazin	Saône-et-Loire
Jocelyn Dessigny	Caroline Colombier	Emeric Salmon	Meuse	Josiane Corneloup
Nicolas Dragon	Corrèze	Antoine Villedieu	Florence Goulet	Savoie
Allier	Francis Dubois	Haute-Savoie	Moselle	Vincent Rolland
Jorys Bovet	Côte-d'Or	Virginie Duby-Muller	Fabien Di Filippo	Seine-et-Marne
Nicolas Ray	Hubert Brigand	Christelle Petex-Levet	Laurent Jacobelli	Béatrice Roullaud
Alpes-de-Haute-Provence	Côtes-d'Armor	Hérault	Alexandre Loubet	Somme
Christian Girard	Marc Le Fur	Stéphanie Galzy	Kévin Pfeffer	Yaël Menache
Alpes-Maritimes	Dordogne	Aurélien Lopez-Liguori	Nord	Jean-Philippe Tanguy
Alexandra Masson	Serge Muller	Emmanuelle Ménard	Pierrick Berteloot	Tarn
Bryan Masson	Doubs	Ille-et-Vilaine	Guy Bricout	Frédéric Cabrolier
Éric Pauget	Géraldine Grangier	Jean-Luc Bourgeaux	Victor Catteau	Tarn-et-Garonne
Michèle Tabarot	Drôme	Indre	Sébastien Chenu	Marine Hamelet
Lionel Tivoli	Emmanuelle Anthoine	Nicolas Forissier	Thibaut François	Territoire-de-Belfort
Ardeche	Lisette Pollet	Isère	Matthieu Marchio	Ian Boucard
Fabrice Brun	Essonne	Alexis Joly	Michaël Taverne	Var
Ardennes	Nathalie Da Conceicao Carvalho	Yannick Neuder	Oise	Frédéric Boccaletti
Pierre Cordier	Nicolas Dupont-Aignan	Jura	Philippe Ballard	Frank Giletti
Aube	Eure	Marie-Christine Dalloz	Michel Guinot	Laure Lavalette
Valérie Bazin-Malgras	Timothée Houssin	Loire	Alexandre Sabatou	Julie Lechanteux
Jordan Guitton	Katiana Levavasseur	Dino Cinieri	Orne	Philippe Lottiaux
Angélique Ranc	Christine Loir	Jean-Pierre Taite	Véronique Louwagie	Stéphane Rambaud
Aude	Kévin Mauvieux	Loiret	Jérôme Nury	Philippe Schreck
Christophe Barthès	Gard	Thomas Ménagé	Pas-de-Calais	Vaucluse
Frédéric Falcon	Pascale Bordes	Mathilde Paris	Bruno Bilde	Bénédicte Auzanot
Julien Rancoule	Yoann Gillet	Loir-et-Cher	Emmanuel Blairy	Hervé de Lépinau
Bouches-du-Rhône	Nicolas Meizonnet	Roger Chudeau	Christine Engrand	Joris Hébrard
Franck Allisio	Pierre Meurin	Lot-et-Garonne	Thierry Frappé	Marie-France Lorho
Romain Baubry	Gironde	Annick Cousin	Marine Le Pen	Vosges
José Gonzalez	Grégoire de Fournas	Hélène Laporte	Caroline Parmentier	Stéphane Viry
Gisèle Lelouis	Edwige Diaz	Manche	Pyrénées-Orientales	Yonne
Joëlle Mélin	Haute-Loire	Philippe Gosselin	Sophie Blanc	Daniel Grenon
Emmanuel Taché de la Pagerie	Isabelle Valentin	Marne	Sandrine Dogor-Such	Julien Odoul
	Jean-Pierre Vigier	Anne-Sophie Frigout	Michèle Martinez	

Fin 2022, pas moins de 125 députés ont signé au moins un amendement demandant une suppression partielle ou totale des dépenses dans les radars.

grande transparence du contrôle routier et une meilleure acceptation de ce dernier par les citoyens » indique alors la question écrite.

Mais à l'Assemblée nationale, sans doute est-ce Pierre Cordier qui s'investit le plus contre les voitures-radars privatisées (lire notre entretien ci-dessous). En mai 2021, le député des Ardennes a déposé une proposition de loi visant à signaler la présence des radars mobiles : « *Un signal de confiance dans la responsabilité du conducteur pourrait résider dans la fin du caractère banalisé des véhicules de contrôle de la vitesse, comme c'est déjà le cas pour les véhicules de contrôle du stationnement payant. Cette décision atténuerait le stress des automobilistes, dont la conduite resterait concentrée sur les conditions de circulation, plutôt que sur la recherche du dispositif qui va les piéger. Elle réduirait aussi la défiance de la population, qui associe le concept de voitures-radars, en particulier conduites par des chauffeurs salariés de sociétés privées, à un objectif de rentabilité plutôt qu'un renforcement de la Sécurité routière. En effet, ces chauffeurs privés n'endossent aucune mission de prévention et ne sont pas habilités à arrêter les fous du volant. L'identification des voitures-radars serait par ailleurs parfaitement cohérente avec les panneaux de signalisation avertissant les conducteurs de leur entrée dans une zone de contrôle de la vitesse par radar fixe.* »

La proposition de loi a fait long feu, même si une soixantaine de députés l'avaient cosignée. À l'automne 2021, Pierre Cordier a ensuite déposé un amendement au projet de loi de finances (PLF) 2022. Cet amendement, évidemment repoussé lors de son examen, demandait à réaffecter les 192 millions d'euros dévolus aux radars à l'entretien des routes... Un an plus tard, les mêmes sont remontés au créneau, dans le cadre du PLF 2023. Sauf que

le mouvement avait pris de l'ampleur : stimulés par plus de 100 000 messages d'interpellation envoyés par les sympathisants de la Ligue de Défense des Conducteurs, ce sont 125 députés qui ont défendu des amendements à ce projet de loi de finances destinés à améliorer l'entretien des routes par les communes, en utilisant pour cela l'argent prévu pour la politique du tout-radar (voir tableau page précédente). Le recours à l'article 49.3 par le gouvernement n'a malheureusement pas permis à ces amendements d'aboutir, mais la mobilisation n'aura pas été vaine puisque de plus en plus de députés, d'horizons politiques différents, souhaitent officiellement, aujourd'hui, une suppression partielle ou totale des dépenses dans les radars.

Un mois plus tard, décidément très remonté contre les voitures-radars privatisées, Pierre Cordier a de nouveau demandé leur signalisation dans la circulation. Si, à la Ligue de Défense des Conducteurs, c'est bien leur éradication que nous visons, nous avons évidemment soutenu les initiatives du député ardennais. Lesquelles se sont déclinées en deux temps. D'abord, une proposition de loi, déposée le 2 novembre 2022 et « *visant à rendre obligatoire la signalisation des radars mobiles privés* ». Puis, un amendement à la loi d'Orientation et de programmation du ministère de l'Intérieur (LOPMI) déposé le 7 novembre de la même année et débattu en séance. Après un exposé des motifs citant notamment les actions de notre association, Pierre Cordier, suivi par une vingtaine de ses collègues, demande purement et simplement que « *D'ici 2024, les véhicules de contrôle de la vitesse [fassent] l'objet d'une signalisation spécifique de nature à permettre à tout conducteur de les identifier à l'œil nu en toutes circonstances.* »

3 QUESTIONS À PIERRE CORDIER, DÉPUTÉ DES ARDENNES

« Il faut faire la chasse aux radars pervers », nous avait déclaré Pierre Cordier, en déposant une seconde proposition de loi en faveur de la signalisation des voiture-radars privatisées, en novembre 2022. L'occasion pour nous de faire un point sur son engagement.

Combien de véhicules circulent-ils dans votre circonscription ?

« Dans les Ardennes, trois véhicules-radars sont arrivés. J'ai même eu l'occasion d'en voir un, il s'agit d'une Peugeot 308 grise. J'ai pu constater sur les réseaux sociaux que certains citoyens avaient déjà été pris en faute par ces voitures.

Quel message vouliez-vous faire passer avec votre amendement au projet de loi de finances transférant l'argent des radars au profit de l'entretien des routes ?

Pour les collectivités locales, équilibrer un budget est quelque

chose de très, très compliqué. Avec la suppression de taxes comme celle d'habitation, il faut désormais aller prendre l'argent ailleurs. Or, les radars sont utilisés comme une pompe à fric par l'État. L'entretien des routes est capital : dans les départements ruraux, pour aller travailler, on met de l'essence dans sa voiture et on y va... le nez sur le compteur, pour éviter les voitures-radars.

Il existe désormais des sites internet qui divulguent le type et l'immatriculation des voitures radars, photos à l'appui.

Qu'est-ce que cela vous inspire ?

Je l'avais dit dès le départ, certaines de ces sociétés privées vont avoir des problèmes. Rappelez-vous, le départ du mouvement des Gilets jaunes, c'était un trop plein de taxes, notamment sur l'essence. Il serait à mon avis étonnant que les entreprises qui emploient des chauffeurs privés n'aient aucune exigence de rendement, surtout si le nombre de morts sur les routes ne diminue pas. Vraiment, je suis très critique de la méthode de la voiture-radar privatisée. Il appartient à la police et à la gendarmerie d'intervenir dans le domaine de la sécurité. Arrêter l'automobiliste a un rôle éducatif, cela permet de lui faire passer un message. J'ai donc un peu peur pour les gens qui conduisent ces voitures... »



© LDC

D. Omerta et non-dits jusque dans les offres d'emploi pour les chauffeurs

S'il y a bien un dossier que l'exécutif tente par tous les moyens de cacher, c'est assurément celui des voitures-radars privatisées. La Sécurité routière, qui dépend du ministère de l'Intérieur, a publié quelques communiqués explicatifs. Si voiture-radar privatisée il y a désormais, c'est pour « *libérer du temps pour les forces de l'ordre* » assure l'organisme ; 400 équivalents temps plein seraient économisés, selon ses dires les plus récents. D'autre part, recourir au privé permettrait de réaliser bien plus d'heures effectives de contrôle, toujours officiellement. Autant d'explications dont il faut aujourd'hui se contenter. Si la Sécurité routière répond du bout des lèvres aux sollicitations des journalistes, ce n'est pas du tout le cas des sociétés qui ont eu l'occasion de remporter les différents marchés : Mo-

biom (groupe Challancin), OTI France Services, Securitas France et GSR. À toutes ses demandes envoyées par mail ou par téléphone, la Ligue de Défense des Conducteurs n'a jamais reçu la moindre réponse. Sans doute l'attitude la plus parlante est-elle celle de cette salariée de la société GSR, rencontrée à l'occasion du salon Milipol à Villepinte, fin 2021 : « *Je ne veux pas vous entraver dans votre travail, mais le ministère de l'Intérieur nous a demandé de ne répondre à aucune question* », finit-elle par lâcher de mauvaise grâce après une demi-heure d'efforts.

La Ligue de Défense des Conducteurs n'a donc pas été en mesure d'aborder le volet « sous-traitance » prévu par les contrats entre l'État et les sociétés qui ont emporté les marchés. Détail presque amusant, la voiture-radar privatisée doit être tellement secrète qu'elle ne révèle même pas son nom dans les offres d'emploi. Dans les annonces publiées par Mobiom (*ci-contre*), il est ainsi indiqué que le chauffeur doit « *réaliser une tournée à dimension régionale communiquée par votre coordonnateur, au volant d'un véhicule équipé d'un équipement mobile de terrain* ». Point de notion de radar ou de voiture appartenant à la police ! Toujours dans ce même souci d'ultra-discrétion, les voitures tourneraient régulièrement : un mois ici, le mois suivant dans la région voisine, etc.



E. Même les chauffeurs se plaignent !

« *Certains chauffeurs roulent moins vite que de raison pour obliger les automobiles à doubler et à commettre un excès de vitesse* ». L'ancien conducteur de voiture-radar privatisée que le quotidien *L'Alsace* a interrogé, dans un article publié fin mars 2023, ne fait que dramatiquement confirmer les informations que les sympathisants de notre association nous ont confiées plus haut. Pire, il décrit dans cette interview choc l'état déplorable des véhicules dans lesquels lui et ses collègues circulent. « *Les voitures-radars sont des dangers*, explique-t-il. *Au point qu'il m'est arrivé d'espérer me faire arrêter par les forces de l'ordre* ». Le journaliste qui l'interroge a eu accès à des photos et captures d'écran édifiantes. Il raconte : voitures avec 300 000 km au compteur, pneus lisses, plaques d'immatriculation non conformes... La liste est longue ! Ébahis, nous avons aussi découvert dans l'article que les chauffeurs sont « *chargés d'amener eux-mêmes les voitures chez le réparateur* ».

Les conditions de travail de ces « travailleurs du radar » se révèlent par ailleurs très difficiles. Trois horaires différents dans la semaine, pouvant osciller entre 5 h 30 et 3 h du matin, ça vous bouscule l'horloge interne ! Éviter de conduire quand on est complètement épuisé, encore une consigne de la Sécurité routière dont s'affranchissent les entreprises employant ces salariés. Lesquels, pour un « *saire net de 1 833 € pour 300 à 500 km sur la route par jour* », ont évidemment

conscience du caractère ingrat de leur profession. Le témoin entendu dans *L'Alsace* a d'ailleurs jeté l'éponge, après avoir constaté qu'au lieu d'« *œuvrer pour la sécurité routière* », il avait finalement l'impression de « *participer à une politique du chiffre* ». Tout est dit !



C'est le quotidien L'Alsace qui, en mars 2023, a recueilli le témoignage effroyable d'un chauffeur privé de voiture-radar.

III. L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE PASSE INDÉNIABLEMENT APRÈS LA RENTABILITÉ

Sur le papier, cette véritable ubérisation de la répression — la délégation de la conduite de véhicules équipés de radars à des chauffeurs privés n'est rien d'autre — ne pouvait que séduire l'État... à condition de prendre de la distance par rapport à l'objectif initial hypocritement visé, à savoir l'amélioration de la sécurité routière. En effet, les résultats concrets se font attendre. De toute façon, nous ne sommes guère pressés de les découvrir, après la scandaleuse interprétation que l'ONISR a faite des retombées du 80 km/h : des calculs alambiqués et une mauvaise foi assumée ont débouché sur « 349 vies sauvées » durant les vingt premiers mois qui ont suivi la mise en place de cet abaissement de la limitation de vitesse sur le réseau secondaire. Le même procédé ne manquera sûrement pas d'être appliqué pour parvenir à un bilan « positif » pour les voitures-radars privatisées.

A. Premiers bilans peu convaincants

1. Soi-disant manque de recul

Obtenir un bilan objectif de l'efficacité ou de l'inefficacité des voitures-radars privatisées relève de la gageure. Certaines préfectures communiquent des chiffres, d'autres non, d'autres enfin ne tiennent pas leurs engagements...

À l'image d'un système qui s'est développé et imposé dans la plus parfaite opacité, les premiers bilans sont pour l'instant illisibles. Voire effrayants. D'abord, la version officielle. Le député Patrick Hetzel a eu l'heureuse idée, en octobre 2020, de chercher à savoir « si sur les routes concernées par l'activité de ces véhicules le nombre des accidents est en diminution, et si leur gravité est moindre ». Huit mois plus tard, le ministère de l'Intérieur est parvenu à produire un ersatz de réponse : « Avec seulement trois années de recul, il paraît difficile de tirer des conclusions définitives quant à l'impact sur l'accidentalité qu'à pu avoir l'externalisation des ETM (ndlr, équipements de terrain mobiles) dans ces départements. » L'expression « après seulement trois années de recul » est à apprécier à l'aune des faits suivants : en juillet 2018, le gouvernement avait décidé d'imposer

une baisse de la vitesse maximale de 10 km/h sur les chaussées limitées à 90 km/h non séparées par un dispositif central. La mesure avait été hautement polémique, au point que l'État avait expressément demandé à ses services d'apporter une preuve scientifique du bien-fondé de l'abaissement de la vitesse maximale à 80 km/h. Ainsi, en juillet 2020 sortait un rapport qui ne laissait guère place au doute : on assistait à « une baisse très significative du nombre de tués sur le réseau concerné », selon l'étude du Cerema. En deux ans, le ministère de l'Intérieur était donc parvenu à produire une réponse pseudo-scientifique (mais parfaitement fallacieuse, démontée par la Ligue de Défense des Conducteurs) pour apaiser les doutes des citoyens. Trois ans après la mise en fonction des voitures-radars privatisées, les mêmes talentueux scientifiques de la Sécurité routière ne sont donc plus en mesure de tirer un premier bilan élogieux ?

En dépit de « l'insuffisance » de trois années écoulées pour effectuer un bilan, le ministère de l'Intérieur reconnaît finalement dans sa réponse au député que les premiers indicateurs... n'indiquent rien de précis : « Quant à l'action des ETM [équipements de terrain mobiles, ndlr] externalisés, elle demeure inégale pour les 20 départements : l'accidentalité connaît une baisse dans 10 départements, une stabilité dans 6 d'entre eux, et une hausse dans les 4 restants. »

La langue de bois fait décidément fureur lorsqu'il s'agit des voitures-radars privatisées. Ainsi, lors de notre entretien de l'automne 2022 avec Nicolas Gariel, chargé de mission au ministère de l'Intérieur, celui-ci nous avait confié la « satisfaction » de ses services au regard des résultats obtenus. « Ce système [des voitures-radars privatisées] fonctionne assez bien sur les vitesses observées sur ces axes où ces véhicules circulent. Les analyses qu'en fait la Sécurité routière font état de retours positifs ». Faut-il préciser qu'au moment où nous écrivons ces lignes, nous attendons toujours d'en savoir plus sur ces « retours positifs », malgré nos demandes ?

© LDC

VOTRE ASSOCIATION REÇUE AU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR



Alexandra Legendre et Nathalie Troussard, respectivement porte-parole et secrétaire générale de la LDC, n'ont recueilli que de la langue de bois lors de leur rendez-vous au ministère de l'Intérieur.

2. Boîtes à erreurs

Un deuxième fait notable est à relever. En octobre 2021, la préfecture de la Marne a publiquement avoué que des automobilistes avaient été indûment flashés par des voitures-radars quinze jours durant. Officiellement, la base de données des limitations de vitesse par portion de route n'avait pas été mise à jour, consécutivement justement à un passage à 80 km/h puis à un repassage à 90 km/h quelques mois plus tard. Soit. La réponse faite au député Hetzel exclut pourtant qu'une telle erreur puisse se produire. L'État reconnaît bien que lorsque la police conduisait les autos, le rôle du passager était « *d'ajuster en temps réel la vitesse autorisée en*

fonction des panneaux de limitation de vitesse. » Une tâche qui ne serait plus à réaliser puisque « *a contrario, l'ETM externalisé (en réalité un autre type de véhicule) est géolocalisé ce qui permet un calibrage automatique de la vitesse maximale autorisée et autorise son emploi par le seul conducteur.* » Que s'est-il donc passé dans la Marne durant les quinze premiers jours d'octobre 2021 ? Les chauffeurs de voitures-radars ne seraient-ils pas contraints de réaliser un peu plus que ce que leur feuille de route initiale prévoyait ? Au vu du témoignage relevé par le quotidien *L'Alsace* (voir plus haut), le zèle n'est pas exclu.

3. Informations au compte-gouttes

Comme écrit dans l'introduction de ce chapitre, ne doutons pas un seul instant que les pouvoirs publics afficheront malgré tout le même talent mathématique que pour « l'efficacité » du 80 km/h, afin de prouver par A + B que les voitures-radars privatisées s'avèrent bénéfiques en matière d'amélioration de la sécurité routière. Mais déjà, les premières conséquences en matière de verbalisation sont, quant à elles, indéniables.

Pendant longtemps, les informations que nous parvenions à rassembler sont demeurées parcellaires. Tout juste avons-nous pu obtenir quelques données, glanées au détour de nos nombreuses sollicitations des départements. Dans la Manche par exemple, qui a refusé de communiquer plus avant ses chiffres pour les besoins de cette étude, 11 738 messages d'infraction ont été émis par les voitures-radars entre le 1^{er} janvier et le 31 octobre 2020. En Saône-et-Loire, les quatre véhicules « en activité » ont émis trente messages d'infraction par jour au premier trimestre 2020. Le département de la Mayenne a livré un chiffre annuel : en 2021, les voitures-radars ont émis « *plus de 22 000* » messages d'infraction, selon la préfecture. Sachant que les voitures-radars ne sanctionnent que la vitesse, il est possible de comparer ce chiffre au nombre d'excès de vitesse annuel relevé par les radars automatiques dans le département : 33 717 en 2019. À elles seules, les voitures radars conduites par des opérateurs privés sembleraient capables d'augmenter la volumétrie d'excès de vitesse constatés de l'ordre de 65 %, si l'on se réfère à ces observations effectuées en Mayenne... Dans le Loir-et-Cher, les trois voitures-radars privatisées ont flashé 23 534 fois en 2022. À 60,50 € en moyenne le PV-vitesse, ces dernières ont donc soutiré plus de 1,4 million d'euros aux conducteurs du département.

Puis, en septembre 2022, la Sécurité routière a enfin délivré de premières informations plus générales au site radars-auto.com, notamment sur le nombre de contrôles réalisés par les voitures-radars privatisées en 2021 en France : pas moins de 6,65 millions, pour 150 véhicules en fonction (contre 83 en 2020, sur une flotte totale de 385 modèles, dont 235 restaient donc encore aux mains de forces de l'ordre), déployés dans 39 départements ! Avec une sacrée montée en puissance pendant l'année, puisque les contrôles sont passés de 758 000 au premier trimestre 2021 à 2 886 000 au dernier trimestre.

NUL DOUTE QUE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE OU LE MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR PROUVERONT PAR A + B QUE LES VOITURES-RADARS PRIVÉES SONT EFFICACES POUR LUTTER CONTRE LES ACCIDENTS... MAIS AU PRIX DE QUELLES TARTUFERIES ?

Puis, en décembre 2022, la Sécurité routière a fini par publier un fichier beaucoup plus complet, dans lequel figurent tous les relevés de contrôles réalisés par les voitures-radars privatisées circulant dans les quatre premières régions où ces dernières ont été déployées. À savoir la Normandie, la Bretagne, les Pays de la Loire et le Centre-Val de Loire. Après analyse attentive de ces données, un journaliste de *L'Argus*, le 2 janvier 2023, signalait dans un article que selon les jours, le nombre de véhicules mesurés pouvait « *dépasser les 10 000 !* ». Dommage, si l'on en sait plus sur les « performances » de ces machines roulantes à PV, leurs résultats en matière d'accidents en moins pèchent par leur absence.

B. Plus de 200 000 € de bénéfice net par an et par voiture-radar privatisée !

Depuis la mise en place des voitures-radars privatisées, la Ligue de Défense des Conducteurs est à l'affût de la moindre information lui permettant de calculer la rentabilité de ce dispositif. Mois après mois, selon les sources sur lesquelles nous avons réussi à mettre la main, nous avons

ajusté nos calculs en agrégeant de nombreuses données. Si nos premières évaluations s'établissaient à un peu moins de 200 000 euros par véhicule, depuis, nous sommes arrivés à la conclusion qu'en réalité, ce bénéfice net dépassait cette somme.

1. Premières estimations

Depuis leur création, pour évaluer la rentabilité de ces véhicules, nous devons nous contenter d'agglomérer des informations glanées de toutes parts : la réponse parlementaire obtenue en septembre 2020 par le sénateur de l'Oise Olivier Paccaud, traitant de leur mode d'exploitation contenant quelques précieux pourcentages ainsi que le nombre d'heures de roulage (en l'occurrence, 5 h 30 en moyenne par jour), s'était par exemple révélée précieuse. Elle nous avait permis d'obtenir une première estimation des recettes nettes par véhicule à un peu moins de 200 000 €.

Puis, courant 2021, deux préfectures situées dans des départements où sévissaient déjà les voitures-radars privatisées ont communiqué sur des chiffres encore plus alarmants, nous amenant à conclure qu'en Charente, chaque véhicule pouvait rapporter, annuellement, 355 000 €. Voire, dans les Deux-Sèvres, jusqu'à 625 000 € ! Mais ces estimations étant basées sur les contraventions dressées durant le seul mois d'août de la même année dans chaque département, nous avons attendu d'obtenir des chiffres plus représentatifs, communiqués sur une plus longue période.

2. Une base de données pour plus de précision

a. Pour calculer le nombre de PV par mois par véhicule

Fin 2022, la Sécurité routière a discrètement publié un jeu de données « des vitesses pratiques issues des voitures radars à conduite externalisée », sur la plateforme officielle www.data.gouv.fr. Cette incroyable mine d'informations – qu'il faut toutefois épilucher avec un spécialiste de la base de données pour tout comprendre –, nous a permis d'affiner nos calculs, sans compter que grâce à elle, nous avons appris beaucoup d'autres détails « savoureux » (*lire encadré page suivante*) !

Dans ce document, on apprend tout d'abord que 8,08 % des contrôles ont détecté un excès de vitesse tout au long de l'année : de 213 en moyenne par voiture en janvier 2021, le nombre de messages d'infraction est ainsi passé à 548 en décembre. Sachant que selon la Sécurité routière, 75 % des messages d'infraction aboutissent à des contraventions (sur les 537 253 messages d'infraction enregistrés par les voitures-radars privatisées, cela représente 402 940 PV au total), on

obtient donc 160 PV par mois en janvier 2021 et 411 PV en décembre par voiture. Parallèlement, alors que « seules » 83 voitures circulaient en janvier 2021, elles étaient 150 à la fin de la même année. La totalité des 67 « petites nouvelles » ont été déployées entre août et décembre. Grâce à cet accroissement du parc, le nombre de contrôles de vitesse par mois est passé de 2 638 en janvier à 6 779 en décembre 2021 et ce, malgré les indispensables étapes de rodage des heures et des trajets dans les nouveaux départements !

Nous avons donc choisi, pour calculer notre moyenne, de nous concentrer sur les contraventions dressées au cours des six derniers mois 2021, avec un parc de voitures-radars plus touffu. Nous voulions aussi tenir compte des variations de trafic. En effet, décembre se révèle un mois « creux », avec seulement 411 PV par voiture, contre 427 en octobre et 442 en septembre.

Le nombre moyen de contraventions, entre juillet et décembre 2021, s'élève ainsi à 414,8 par mois et par véhicule.

b. Pour calculer le montant moyen par PV dressé par véhicule

Tous radars confondus, sur les quatre dernières années (2018-19-20-21), la recette moyenne d'un PV consécutif à un excès de vitesse constaté par le contrôle automatisé s'établit à 60,50 € (correspondant à la moyenne des recettes annuelles du contrôle automatisé divisées par le nombre d'amendes, avec un pic à 63,30 € en 2018 et une année Covid peu représentative, à 56,10 €). Pour corroborer cette moyenne, il aurait été pratique de disposer du taux de contravention payées au tarif forfaitaire, au tarif minoré et au tarif majoré. Malheureusement, ces données ne sont pas officiellement publiées. Aussi avons-nous été contraints d'évaluer cette répartition... pour retomber sur cette moyenne de 60,50 €.

Pour notre hypothèse de paiement – que nous espérons la plus proche possible de la réalité –, nous sommes donc partis du postulat suivant : pour les 94 % d'infractions inférieures à 20 km/h tous radars confon-

us sur la seule année 2021, soit 10 641 890 contraventions (*source : ONISR*), 26 % des PV ont a priori été payés au tarif forfaitaire (68 €), 69 % au tarif minoré (45 €) et 5 % au tarif majoré (180 €).

Pour les 6 % d'infractions supérieures à 20 km/h (soit 675 105 contraventions), nous avons estimé cette répartition à 17 % pour le tarif forfaitaire (135 €), 81 % pour le minoré (90 €) et 2 % pour le tarif majoré (375 €).

Dans cette précieuse base de données, nous apprenons que la part d'infractions inférieures à 20 km/h constatées par les seules voitures-radars privatisées, cette fois, s'élève à 92 % (et 8 % pour des excès de vitesse supérieurs).

Nous avons donc appliqué la même répartition 26 %/69 %/5 % pour les premiers, ainsi que la répartition 17 %/81 %/2 % pour les seconds.

Nous parvenons ainsi à un montant moyen par PV dressé par un seul véhicule à 61,40 €.

c. Pour calculer le « chiffre d'affaires » annuel moyen par voiture-radar privatisée

Nous savons donc maintenant qu'une seule voiture-radar privatisée dresse en moyenne 414,8 PV par mois et que le montant moyen de cette contravention est de 61,40 €.

Pour obtenir le chiffre d'affaires mensuel d'un seul véhicule, il suffit donc de multiplier 414,8 par 61,40 €, ce qui donne 25 468,72 €.

Pour obtenir le chiffre d'affaires annuel, multiplions cette somme par 12 : on obtient 305 625 €.

CE QUE LA BASE DE DONNÉES PUBLIÉE PAR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE NOUS A AUSSI APPRIS

Grâce à ces chiffres communiqués officiellement par la Sécurité routière, nous avons découvert d'autres pépites. Nous avons ainsi constaté que les voitures-radars privatisées circulent très majoritairement sur le réseau secondaire (71 % sur routes limitées à 80 km/h et 26 % sur routes à 90 km/h, soit un total de 97 % des contrôles). Or, il se trouve que 97,3 % des conducteurs circulant sur le réseau limité à 80 km/h respectent la limitation de vitesse ou commettent tout au plus un petit excès de vitesse de moins de 20 km/h (« petit excès » étant le qualificatif officiel de la Sécurité routière pour

ces dépassements). Ce pourcentage s'élève à 98,2 % sur le réseau à 90 km/h. Et on ose nous parler de surveillance des « fous du volant »... Insistons sur le fait que ces vitesses sont réelles et non pas affectées par un freinage ponctuel tel que celui qu'on peut observer devant les radars fixes signalés.

Les voitures-radars privatisées nous permettent donc d'effectuer un constat qui devrait « naturellement » éliminer leur raison d'exister : l'immense majorité des conducteurs conduisent tranquillement, dans le flot de la circulation !

VOITURES RADARS PRIVATISÉES		Un juteux marché pour les 4 entreprises ayant remporté le marché !			
Entreprise	Région / Départements	Nombre de voitures	Montant du marché hors taxes	Durée du contrat	Coût hors taxes par voiture par an
GSR	Centre Val de Loire Cher Eure-et-Loir Indre Indre-et-Loire Loir-et-Cher Loiret	20	8 295 530 €	4 ans (2019-2023)	103 694 €
		2			
		3			
		3			
		4			
		3			
GSR	Nouvelle Aquitaine Charente Charente-Maritime Corrèze Creuse Dordogne Gironde Landes Lot-et-Garonne Pyrénées-Atlantiques Deux-Sèvres Vienne Haute-Vienne	45	16 508 394 €	4 ans (2020-2024)	91 713 €
		2			
		6			
		3			
		2			
		4			
		9			
		4			
		2			
		4			
		2			
INEO	Hauts-de-France Aisne Nord Oise Pas-de-Calais Somme	33	11 346 716 €	4 ans (2020-2024)	85 959 €
		6			
		8			
		7			
		5			
MOBIOM	Normandie Calvados Eure Manche Orne Seine-Maritime	26	10 247 080 €	4 ans (2017-2021)	98 529 €
		7			
MOBIOM	Bretagne Côtes-d'Armor Finistère Ile-et-Vilaine Morbihan	18	8 693 932 €	4 ans (2019-2023)	120 749 €
		3			
		6			
		5			
		4			
MOBIOM	Grand-Est Ardennes Aube Marne Haute-Marne Meurthe-et-Moselle Meuse Moselle Bas-Rhin Haut-Rhin Vosges	40	15 170 679 €	4 ans (2020-2024)	94 816 €
		3			
		3			
		4			
		1			
		6			
		3			
		6			
		6			
		5			
OTI	Pays de la Loire Loire-Atlantique Maine-et-Loire Mayenne Sarthe Vendée	19	7 774 445 €	4 ans (2020-2024)	102 295 €
		7			
		5			
		1			
		3			
		3			
OTI	Bourgogne-Franche-Comté Côte-d'Or Doubs Jura Nièvre Haute-Saône Saône-et-Loire Yonne Territoire-de-Belfort	24	9 021 394 €	4 ans (2020-2024)	93 972 €
		4			
		4			
		3			
		2			
		2			
		4			
		3			
		2			
TOTAL		225	94 772 944 €		96 212 €

Source : radar-privé.com / LDC

3. Calcul des charges par véhicule

Grâce au travail de compilation du site radar-privé.com, détaillant chaque marché public décroché par les quatre entreprises qui, à ce jour, gèrent ces véhicules, dans toutes les régions où ces derniers « sévissent » déjà, nous avons pu réaliser le tableau ci-contre, nous permettant d'établir le coût moyen hors taxes d'une voiture-radar privatisée par an, pour une région « équipée ». Sachant que les missions de « prestation de conduite des équipements mobiles » attribuées à ces entreprises restent floues, pour cause de « procédure confidentielle » ! Tout juste apprend-on, à la lecture de l'appel d'offre publié en 2017 pour « approvisionner » la Normandie, première région à accueillir les voitures-radars privatisées, qu'elles devront remplir les tâches suivantes : « conduite des véhicules selon des parcours que le titulaire devra définir conformément aux plans de contrôle du pouvoir adjudicateur ou ses représentants dans un système d'information, supervision des chauffeurs via un système de gestion de flotte, gestion des interfaces avec les prestataires chargés de la maintenance de la voiture ou du système radar embarqué et la coordination avec les services de l'État ».

Les appels d'offre que la Ligue de Défense des Conducteurs a compilés grâce au site radar-privé.com permettent d'établir le coût moyen par voiture par an à 96 212 € hors taxes. À noter que les informations collectées font état de 225 véhicules, alors que le chiffre officiel communiqué début 2023 mentionne 223 voitures.

4. Un scandaleux bénéfice

Pour boucler cette longue démonstration et déduire le bénéfice engrangé par une seule voiture-radar privatisée chaque année, il suffit de soustraire ce coût moyen par voiture-radar privatisée du « chiffres d'affaires » potentiel qu'elle peut générer, calculé plus haut.

Le bénéfice net pour l'État par an et par voiture s'élève à 209 413 euros.

$$\begin{array}{r} 305\,625\ \text{€} \\ - 96\,212\ \text{€} \\ \hline 209\,413\ \text{€} \end{array}$$

Alors que la base de données qui nous a servi à réaliser ces calculs mentionne 150 voitures-radars privatisées à fin 2021, nous savons qu'au 1^{er} janvier 2023, leur nombre était passé à 223.

Les perspectives de bénéfice net pour 2023 s'élèvent à 46,7 millions d'euros*.

*sans prendre en compte que le déploiement de ces véhicules est loin d'être bouclé

$$\begin{array}{r} 209\,413\ \text{€} \\ \times 223 \\ \hline 46,7\ \text{M€} \end{array}$$

À terme, la conduite de la totalité du parc de voitures-radars sera intégralement déléguée à des chauffeurs privés.

Les perspectives de bénéfice net à terme s'élèvent à 94,2 millions d'euros*.

*lorsque la conduite de la totalité des 450 voitures-radars sera intégralement déléguée à des chauffeurs privés

$$\begin{array}{r} 209\,413\ \text{€} \\ \times 450 \\ \hline 94,2\ \text{M€} \end{array}$$

IV. QUAND L'OBSESSION DE LA TRAQUE À LA VITESSE RELÈGUE LES AUTRES FACTEURS D'ACCIDENTS AU SECOND PLAN

A la Ligue de Défense des Conducteurs, nous n'avons cessé de rappeler tous les autres facteurs d'accidents routiers, dont le « traitement » passe trop souvent à la trappe, ou n'est que survolé... car beaucoup moins aisé à corriger, contrôler ou réprimer que la vitesse. Surtout lorsque l'on sait que six excès de vitesse sur dix sont inférieurs à 5 km/h.

A. 58 % des dépassements de vitesse inférieurs à... 5 km/h

L'État, peu enclin à communiquer avec transparence sur les chiffres de la répression routière, a mis un an à répondre à la sénatrice du Var Françoise Dumont qui, à la suggestion de la Ligue de Défense des Conducteurs, avait demandé à connaître la part des dépassements de limitations de vitesse inférieurs à 5 km/h, début 2021. En avril 2022, nous avons donc enfin appris que sur les 12,5 millions d'infractions constatées par des radars automatiques en 2020, 58 % concernent des « excès » de 1 à 5 km/h (sachant que dans 95 % des cas, ceux-ci

sont inférieurs à 20 km/h ; les « grands » excès de vitesse, supérieurs ou égaux à 50 km/h et qui font les grands titres dans les médias, comptent quant à eux pour... 0,3 %).

Cette inflexibilité se révèle il est vrai particulièrement lucrative pour l'État, puisque le paiement des 7,3 millions de contraventions dressées pour ces dépassements de moins de 5 km/h (1,44 million en agglomération et 5,85 millions hors agglomération) lui a rapporté, cette année-là, pas loin de 400 millions d'euros au minimum, si l'on base notre calcul sur le règlement de 100 % d'amendes minorées (soit 45 € hors agglomération ou 90 € en agglomération).

À la suite de la publication de cette information, la Ligue de Défense des Conducteurs a aussitôt lancé une nouvelle pétition exigeant « **Zéro sanction pour les mini-dépassements** », qui a récolté 165 000 signatures. Vos signatures, nous les avons compilées en deux volumes, remis à Gérald Darmanin, ministre de l'Intérieur... Lequel a confirmé l'abandon de la suppression de point pour ces infractions à partir du 1^{er} janvier 2024 – un premier pas, même si l'on se demande pourquoi nous devons attendre si longtemps. Pour autant, c'est bel et bien la totalité de la « punition » dont nous exigeons la suppression. Évidemment, le ministre ne renonce pas aux voitures-radars privatisées...

ZÉRO SANCTION
POUR LES MINI-DÉPASSEMENTS
DÉJÀ 160 000 SIGNATURES !!!
Ni contravention
Ni retrait de point
pour les dépassements de moins de 5 km/h*
*Hors agglomération
SIGNEZ NOTRE PÉTITION !

B. La vitesse, l'arbre qui cache tous les autres facteurs d'accident

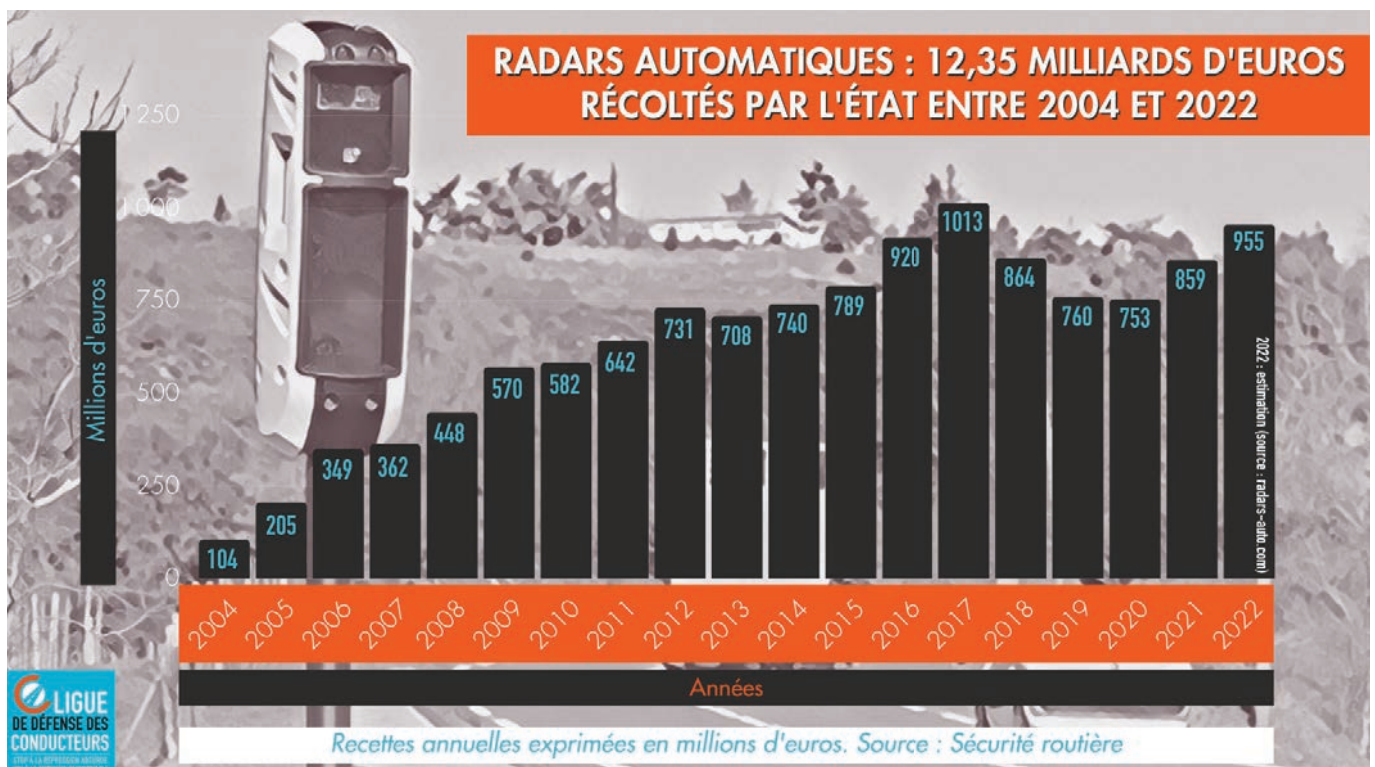
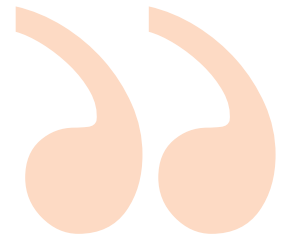
Un brin sceptique, un journaliste d'Actu.fr a osé demander à la préfecture des Landes, en avril 2022, en quoi il était pertinent de mettre en place des voitures-radars : « *Les voitures-radars contribuent à la lutte contre l'insécurité routière dans un département où la vitesse est une des principales causes des accidents, notamment mortels* », lui a-t-on rétorqué depuis Mont-de-Marsan. Une assertion exacte, la préfecture des Landes attribue en effet 18 % des accidents mortels à une vitesse excessive en 2019. Mais il serait dommage de s'en tenir là. La préfecture landaise omet en effet de préciser qu'en 2019, les principales causes des accidents mortels relevaient d'états de conscience modifiés : 16 % d'accidents dus à l'alcool, tout autant pour les stupéfiants. La consommation de ces substances pèse décemment bien lourd dans la mortalité routière landaise.

Ce même schéma se répète hélas dans bien des départements de France. En Lot-et-Garonne, toujours en 2019, sur les 23 personnes qui ont perdu la vie sur les routes, cinq accidents sont liés à l'alcool. Il s'agit de la première cause, la vitesse étant la dernière (un accident). En Mayenne, « *la part des accidents corporels avec alcool a augmenté* », note la préfecture dans son bilan annuel de 2019.

Le département de la Manche, enfin. D'après le bilan préfectoral, « *26 % des accidents mortels* » voyaient l'un de ses protagonistes témoigner d'une alcoolémie positive, en 2019. La vitesse excessive ou inadaptée y représente quant à elle 21 % des causes d'accidents mortels : « *L'alcool est surreprésenté dans les accidents mortels par rapport à l'ensemble des accidents corporels* », concluent les services préfectoraux, qui font aussi observer que 38 % des tués l'ont été de nuit. Dommage, les voitures-radars ne sont pas conçues pour faire face aux vraies problématiques de la route. Cet acharnement à traquer la vitesse depuis des années atteint une disproportion que l'on pourrait trouver absurde désormais.

Si l'on considère l'affaire d'un strict point de vue financier, l'État a cependant tout intérêt à traquer le moindre km/h de trop. En effet, depuis 2004, première année de recettes pleines (le premier radar ayant été installé fin 2003), les sanctions automatisées ont rapporté plus de 12 milliards d'euros (voir graphique ci-dessous) ! Ce montant donne le tournis... d'autant que pendant ce temps, on ne peut que constater que les nombreux autres facteurs d'accidents de la route, eux, « *bénéficient* » de bien moins d'attention que la vitesse.

L'AUTOMATISATION DE LA RÉPRESSION ROUTIÈRE EST LUCRATIVE ET MALHEUREUSEMENT, CES RECETTES NE SONT QUE TROP PEU CONSACRÉES À L'ENTRETIEN DES ROUTES OU À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.. L'ÉTAT PLONGEANT GÉNÉREUSEMENT DEDANS POUR ÉPONGER SES DETTES !



C. L'alcool et les stupéfiants au volant, on en parle ?

La « privatisation » des voitures radars était conçue pour recentrer les forces de l'ordre sur d'autres missions ; cet objectif est précisé dans un communiqué de presse de la Sécurité routière du 20 février 2017 : « Cette réforme permettra donc de libérer du temps de travail pour les forces de l'ordre, qu'elles consacreront à des tâches mieux en rapport avec leur qualification au profit de la lutte contre la délinquance et la protection de la population, comme la recherche des conduites en état d'ivresse ou après prise de stupéfiants. »

Mais la Sécurité routière a beau signifier à l'envi que les voitures-radars permettent aux policiers et gendarmes d'être « redéployés » sur d'autres missions, l'effet se fait encore attendre.

Il faut dire que les journées des fonctionnaires et militaires censés se préoccuper de Sécurité routière sont bien chargées, si l'on en croit le

« Plan départemental de contrôles routiers 2022 en Loire-Atlantique », par exemple. Concernant la brigade motocycliste départementale, « le cœur de métier de la brigade est la Sécurité routière », annonce la préfecture, mais « elle est également engagée sur l'anticriminalité, la lutte contre l'économie souterraine, le maintien de l'ordre et les services divers ». En d'autres termes, les policiers et gendarmes nantais servent à toutes les tâches, la Sécurité routière n'étant qu'une de leurs missions parmi tant d'autres. Au ministère de l'Intérieur, on nous jure pourtant que ce n'est pas le cas. « Ce sont des unités de Sécurité routière qui sont concernées et le fait de les faire "disparaître" au volant des voitures-radars, c'est uniquement pour réaliser des opérations de Sécurité routière », a ainsi certifié le commandant de gendarmerie Nicolas Gariel, chargé de mission, lors d'un rendez-vous avec la Ligue de Défense des Conducteurs en septembre 2022.



LA DISPROPORTION ENTRE LE NOMBRE DE CONTRÔLES DE VITESSE ET CELUI DES CONTRÔLES D'ALCOOLÉMIE ET DE STUPÉFIANTS AU VOLANT EST FLAGRANTE. MAIS LES PREMIERS RAPPORTENT LORSQU'ILS SONT AUTOMATISÉS, LES DEUXIÈMES NE FONT QUE COÛTER... ET NE PEUVENT ÊTRE DÉLÉGUÉS À DES MACHINES

1. Contrôle de l'alcoolémie

Cela fait désormais cinq ans que des chauffeurs privés sillonnent certaines routes de France en lieu et place des forces de l'ordre. Pourtant, l'évolution du nombre de dépistages liés à l'alcoolémie est la suivante, selon les bilans des services de l'État : 10,1 millions de dépistages en 2017, 9,3 millions en 2018, 9 millions en 2019,

7 millions en 2020... et à peine plus de 7,1 millions en 2021. Soit 30 % de moins entre 2017 et 2021 (le mois de confinement que nous avons connu du 3 avril au 3 mai 2021 n'explique pas tout) !

Et pourtant... un conducteur est alcoolisé dans 31 % des accidents mortels.

2. Contrôle de la présence de stupéfiants dans le sang

Selon l'ONISR, en 2021 environ 700 personnes ont perdu la vie dans un accident avec stupéfiants (cocaïne, cannabis...). En 2019, cette estimation était inférieure à 500 victimes. C'est 40 % de plus... En dix ans, les dépistages ont bien été multipliés par six : 98 097 en 2011, 630 957 en 2021. Mais comme le précise le bilan statistique de la Sécurité routière 2021, « Le dépistage lui-même est encore souvent activé lorsque les forces de l'ordre ont une forte suspicion d'usage de stupéfiants [...] ». Autrement dit, alors que quand on prend le volant, il est désormais improbable de ne pas voir sa vitesse contrôlée par un radar automatique (14,7 millions de contraventions en 2021, mais sur combien de centaines de millions de contrôles ?), l'impunité, en cas de consommation de stupéfiants, reste quasi-totale. Parallèlement, « seulement » 128 000 PV pour conduite sous l'empire de stupéfiants ont été dressés. Autrement dit, le risque de devoir faire l'objet d'une sanction pour avoir dépassé la limitation de vitesse est 115 fois su-

périeur que si l'on a consommé de la drogue. Ajoutons, pour enfoncer le clou, qu'en 2021, 70 % des 14,6 millions de points perdus étaient liés à un excès de vitesse, contre 3,5 % pour cause d'alcoolémie et 1,7 % pour usage de stupéfiants.

Ultra médiatisé, l'accident causé en février 2023 par l'humoriste Pierre Palmade, sous l'emprise de stupéfiants, aura au moins permis de pointer du doigt les manquements de l'État en la matière. Pour autant, ce n'est pas ce million de contrôles annuels, objectif visé pour 2023 par le ministre de l'Intérieur, Gérald Darmanin, qui changeront fondamentalement les choses.

Pas sûr non plus que l'annonce du gouvernement d'Élisabeth Borne, le 17 juillet 2023, portant à 8 le nombre de points que l'on pourra perdre en cas d'usage de stupéfiants aggravé par la présence d'alcool dans le sang, effraie réellement les habitués de ce type de comportement... et encore faut-il qu'elle soit entérinée par le Parlement.

D. L'entretien des routes est lui aussi négligé

Le Forum économique mondial établit un classement par pays des meilleures infrastructures routières. Dans l'édition 2019 (la plus récente) la France occupait le 18^e rang. Alors qu'elle figurait au 1^{er} rang en 2012, devant 143 autres pays... En effet, les routes françaises se dégradent faute d'entretien suffisant.

Pourtant, selon l'Observatoire national interministériel de la Sécurité routière, 30 % des accidents mortels impliquent au moins un facteur infrastructure. Ce dernier point est intolérable, pour notre association qui, dès 2013, est d'ailleurs devenue un acteur majeur de la sécurité routière, en développant le premier réseau communautaire de signalement des zones dangereuses du réseau routier, baptisé Activ'Route (www.activroute.org).

Entre la chaussée qui se dégrade et les ralentisseurs illégaux qui pullulent et représentent, eux aussi, une menace pour la sécurité routière, comme nous l'avons expliqué dans notre étude « *Ralentisseurs illégaux, + d'accidents, + d'impact sur l'environnement, + de carburant, + d'inconfort, + de bruit* » publiée mi-2022, l'urgence d'entreprendre des travaux routiers d'envergure s'impose.



Le meilleur entretien des routes demeure un sujet-clé de l'amélioration de la sécurité routière.

E. La formation à la conduite des plus jeunes, énième parent pauvre de la sécurité routière

Parmi les victimes de la route, 17 % sont âgés de 18 à 24 ans. Or, cette tranche d'âge ne représente que 8 % de la population française... Dans son manifeste rédigé en amont de l'élection présidentielle en avril 2022, la Ligue de Défense des Conducteurs a réclamé la création d'une formation post-permis gratuite, pratique et pas seulement théorique, telle qu'elle existe aujourd'hui. La sensibilisation aux risques routiers s'accompagnerait ainsi d'un apprentissage des bons réflexes (freinage d'urgence, évitement, conduite sur route mouillée...), réalisé par des professionnels sur routes fermées et sécurisées. Du bon sens, de l'in-

novation, la mobilisation de nombreux partenaires (État, Sécurité routière, assurances, auto-écoles, circuits...) : cette politique de sécurité routière, en phase avec la réalité de terrain – à savoir la surmortalité des jeunes sur la route – engagerait une dynamique positive qui, bien sûr, ne remettrait pas en cause la formation initiale à la conduite... mais dont l'efficacité concrète ne manquerait pas de se vérifier rapidement et dont la pertinence s'impose plus que jamais, alors que le gouvernement s'apprête à abaisser l'âge minimum pour conduire à 17 ans, dès le 1^{er} janvier 2024.



LA MISE EN PLACE D'UNE FORMATION POST-PERMISS GRATUITE MAIS, SURTOUT, PRATIQUE ET PAS SEULEMENT THÉORIQUE, SERAIT UN MOYEN EFFICACE ET INNOVANT D'AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DES JEUNES

CONCLUSION

Le meilleur « ami » du permis de conduire à points, c'est le radar automatique. Le premier a fêté ses trente ans en 2022, mais c'est le second, né fin 2003 et qui soufflera donc ses vingt bougies en fin d'année, qui a donné leur vraie valeur à nos douze points... ainsi que leur caractère volatile (*lire Annexe page 30*).

Alors qu'avec l'abaissement des limitations de vitesse et la prolifération des radars, se multiplient les occasions de se faire « flasher » pour un ou deux kilomètres-heure en trop, l'avènement des voitures-radars privatisées est devenu le symbole d'une politique de « sécurité routière » qui privilégie la facilité – le contrôle de la vitesse – aux actions qui se révéleraient réellement efficaces pour faire baisser la mortalité routière : les contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants, l'entretien des routes ou la meilleure formation des plus jeunes.

Même la technologie s'en mêle. C'est à nouveau le site radars-auto.com qui lève le lièvre dès 2021 : « *En 2017, la Sécurité routière s'est portée acquéreur de données sur le trafic routier en France métropolitaine auprès de Michelin Travel Part* », explique radars-auto dans un article du 18 février de la même année. Alors qu'elle était initialement destinée à la construction d'une « base nationale des vitesses limites autorisées » (mais aussi d'outil d'analyse des accidents), cette précieuse source d'informations - que nous contribuons à générer nous-mêmes, conductrices et conducteurs, lors de nos déplacements à bord de véhicules connectés - va également lui permettre « d'optimiser » le positionnement de ses radars. Là où les accidents ont le plus souvent lieu ? Ce serait logique pour qui serait tenté d'associer le contrôle de la vitesse automatisé à la sécurité routière, mais on en est évidemment loin. Ce sera plutôt, précise ce site extrêmement bien renseigné, là où « *les vitesses pratiquées et le trafic sont le plus élevés* ». Ce qui est tordu, c'est que, découlant de l'observation de nos propres allées et venues, ces informations sont ultra fiables... Les voitures-radars privatisées, naturellement, en profiteront aussi pour « affûter » leurs parcours.

À une époque où les procédures laissent de moins en moins de place à l'humain, de nombreux sympathisants qui nous appellent, à la Ligue de Défense des Conducteurs, se déclarent favorables à une police de la route, susceptible de traiter de multiples domaines d'infraction. Citons à nouveau Maître Rémy Josseume, toujours en verve lorsqu'il s'agit de remettre en question ce dispositif (France Bleu Mayenne, 2019) : « *L'avantage avec des policiers et des gendarmes qui vous flashent, c'est qu'ils mettent le gyrophare et vont interpellé le conducteur ou la conductrice.* »

De même, cette année-là, le sénateur Michel Raison (en poste jusqu'en 2020) critique ainsi l'externalisation de la conduite des voitures radars : « *Il vaudrait mieux payer des gendarmes et des policiers plutôt qu'un groupe privé, qui ne peut verbaliser que les excès de vitesse. Les gendarmes pourraient aussi remarquer ceux qui téléphonent, qui doublent sur les lignes blanches... les comportements à risque ! Parce que quand on voit les gendarmes, on se tient plus souvent à carreau.* »

À ce sujet, une question écrite posée dès 2017 par l'ex-députée Sophie Rohfrisch est également significative : « *le principe du contrôle radar [...] consistait certes à réprimer, mais aussi à sensibiliser au respect de la vitesse autorisée au moment de l'interception par les forces de l'ordre. L'abandon du pouvoir régalien exercé par les forces de l'ordre, chargées de constater la matérialité d'une infraction, [...] déconcerte d'ailleurs les agents chargés de cette mission importante au contact de la population. Soulager les forces de l'ordre ne consiste pas à supprimer certaines de leurs missions essentielles, mais à mieux valoriser et organiser ces différentes missions. [...] Faut-il rappeler que les automobilistes [...] sont absolument contraints d'utiliser leurs véhicules, faute de transports collectifs attractifs.* » Effectivement, huit Français sur dix continuent d'utiliser la voiture pour aller travailler.

En 2018, alors que les voitures-radars privatisées en étaient à leurs premiers kilomètres, notre association avait recueilli près de 470 000 signatures à sa pétition « **Non à la privatisation des radars mobiles embarqués** » qui, déjà, demandait que le gouvernement change l'approche d'une politique de sécurité routière trop systématiquement fondée sur le contrôle automatisé, s'appuyant notamment sur des radars cachés dans des voitures banalisées. Un véritable raz-de-marée que le gouvernement d'alors, dirigé par Édouard Philippe, avait choisi d'ignorer... À noter que cette pétition ne constituait pas notre première vague de mobilisation sur ce sujet, puisque dès 2016, notre association avait demandé aux députés de prendre position face à la multiplication « des radars invisibles », c'est-à-dire non signalés.

Cinq ans plus tard, l'État persiste et signe : à terme, la totalité des 450 voitures-radars (et qui sait, sans doute bien davantage dans les années à venir ?) sera conduite par des salariés d'entreprises privées. De notre côté non plus, nous ne lâcherons rien : nous allons continuer à dénoncer les abus de la répression routière automatisée, que ces véhicules incarnent de manière caricaturale. Dont nous exigeons évidemment le retrait... voire, mais dans un premier temps seule-

CONCLUSION

ment, la signalisation (ainsi que la publication officielle des parcours imposés par chaque préfet, dans les départements, quitte à les réactualiser en temps réel). Ce qui représenterait un véritable tournant dans la politique de sécurité routière actuellement menée et responsabiliserait le conducteur... Celui-là même que notre association défend, au quotidien. Qui s'engage, à chaque fois qu'il prend le volant, à respecter la charte (*voir au dos de cette publication*) qui a toujours accompagné nos actions. Sensible aux messages de prévention, sensible aux forces de l'ordre sur le bord des routes. Mais qui continue

de rejeter les dispositifs de répression aveugle qui en font, en totale déconnexion avec la réalité, un coupable tout désigné.

Tous ensemble, nous ne saurions nous résigner à laisser la politique de sécurité routière justifier l'existence des voitures-radars privatisées par son efficacité sur l'accidentologie. Ce dispositif, qui engendre stress et sentiment d'injustice pour les conducteurs susceptibles de tomber, à chaque instant, dans ce piège de la répression automatisée (même pour un mini-dépassement de la limitation de vitesse), ne repose que sur sa prometteuse rentabilité. C'est inacceptable. ■



ANNEXE 10 CHIFFRES EFFARANTS SUR LE PERMIS À POINTS

240 MILLIONS

C'est le nombre de points retirés en trente ans (ce dispositif est né en 1992), sachant que les premières années, avant l'industrialisation de la répression via les radars automatiques, les conducteurs n'ont perdu en moyenne que 2,6 millions de points par an.

14,6 MILLIONS

C'est le nombre de points retirés en 2021. Le record de 2017 n'est pas égalé, mais entre bonds technologiques réalisés par les radars les plus récents et prolifération tous azimuts, l'État prévoit déjà de le battre dès... 2023 (voir plus bas).

1,4

C'est le nombre de points retirés en moyenne pour une infraction... On est bien loin de la caricature du chauffard irresponsable !

56,3 %

C'est la part des points retirés en 2021 pour des infractions à 1 point. Contre... 6,1 % pour des infractions à 6 points.

18,2 MILLIONS

Dans son Projet de loi de finances 2022, l'État prévoit d'envoyer 13 millions de lettres de retrait de point en 2023 (+ 51 % par rapport à 2019, dernière année de circulation « normale » pré-Covid !). Si l'on considère qu'on enlève en moyenne 1,4 point par infraction comme vu ci-dessus, on obtient 18,2 millions de points enlevés l'an prochain. Le record de points retirés de 2017 tombera donc peut-être cette année, mais pas celui du cynisme. Car il en faut, du cynisme, pour « prévoir » combien de points nous allons perdre dans l'avenir...

10,1 MILLIONS

C'est le nombre de points retirés en 2021 pour les seuls excès de vitesse. Lesquels, rappelons-le, sont inférieurs à 5 km/h dans 58 % des cas et inférieurs à 20 km/h dans 95 % des cas.

507 000

C'est le nombre de points retirés en 2021 pour cause d'alcoolémie (250 000 pour usage de stupéfiants) : soit au total seulement 5 % des points retirés ! Alors que ces deux facteurs apparaissent respectivement dans 31 % et 17 % des accidents mortels...

1 336 169

C'est le nombre de conducteurs ayant suivi un stage de récupération de points en 2021. Vous avez au moins 6 points et vous êtes concerné ? Rendez-vous sur notre site (www.liguedesconducteurs.org), onglet « Vous défendre », rubrique « Protégez votre permis ».

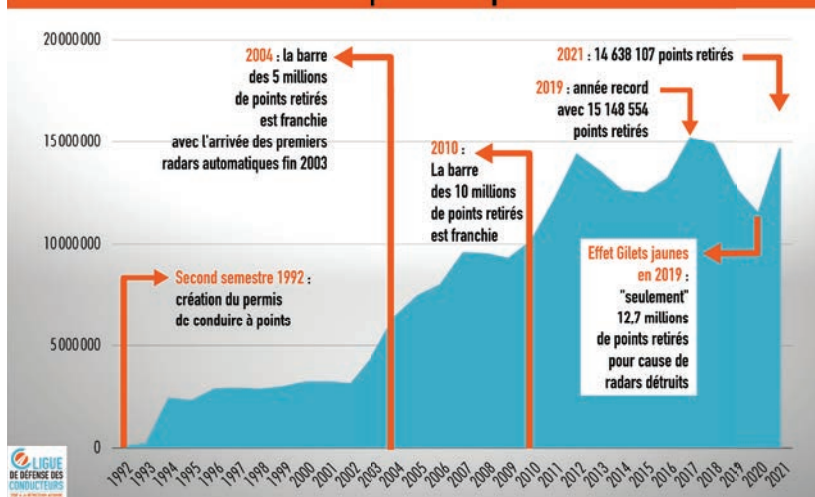
74 902

C'est le nombre de permis qui ont été invalidés en 2021. On estime qu'en France, 770 000 personnes conduisent sans permis... donc sans assurance. Un vrai fléau et un vrai problème de société auquel l'État devrait s'atteler en toute urgence... plutôt que de dépenser des centaines de millions d'euros dans toujours plus de radars : selon le Projet de loi de finances 2023, ils seront 4 600 d'ici à fin 2023.

1 MILLION

C'est le nombre de points retirés en 2021 pour usage de téléphone/oreillettes. Soit moins de 7 % du total, sachant que d'après la Sécurité routière, près d'un accident corporel sur 10 serait lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.

1992-2022 : 240 millions de points de permis retirés en 30 ans !





LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

Pour rester en contact

Site internet : www.liguedesconducteurs.org

E-mail : contact@liguedesconducteurs.org

Téléphone : 01 43 95 40 20

Adresse : 23 avenue Jean Moulin - 75014 Paris



Retrouvez-nous aussi sur les réseaux sociaux
Facebook - X (ex-Twitter) - LinkedIn - Instagram

NOTRE CHARTE DU CONDUCTEUR RESPONSABLE

- Article 1** J'ADAPTE MA CONDUITE à la densité du trafic, à l'état de la route, aux conditions météorologiques et à ma forme du moment.
- Article 2** JE NE SUIS PAS SEUL SUR LA ROUTE. Je garde mes distances et vérifie très régulièrement dans mes rétroviseurs que je ne gêne personne ; je me décale largement pour laisser passer ou doubler les deux-roues.
- Article 3** JE NE CONDUIS PAS sous l'emprise de substances altérant sensiblement ma vigilance et mes réflexes.
- Article 4** J'ENTRETIENS régulièrement mon véhicule pour garantir une sécurité maximale.