

La privatisation des radars : entre doute et scepticisme

Trop peu rentables jusqu'ici, les radars embarqués vont être confiés à des sociétés privées à partir de septembre 2017. Le nombre de PV pourrait ainsi être multiplié par dix ! Actuellement, ce dispositif est géré par les gendarmes et les policiers. Mais les radars embarqués servent assez peu : une heure en moyenne par jour, selon le ministère de l'Intérieur. Les autorités veulent désormais rentabiliser ces voitures et les faire flasher toute la journée. À partir du mois de septembre 2017, ce sont donc des agents privés habillés en civil qui rouleront dans des véhicules. Le dispositif sera donc quasiment indétectable.

Cette mesure s'inscrit dans une stratégie pour tenter d'enrayer la hausse de la mortalité routière enregistrée depuis 2014. En 2016, 3 469 personnes sont mortes sur les routes, pour la troisième année consécutive, une première depuis 1972.

L'OTRE est plus que sceptique sur la méthode et les moyens déployés par la mise en place de cette mesure. Une fois de plus, l'État se désengage d'une mission régaliennne celle de la sécurité en générale et celle de la sécurité routière en particulier.

Comment accepter que des sociétés privées soient désormais à même d'être les contrôleurs patentés de l'État ? Délester gendarmes et policiers de tâches administratives récurrentes pour leur permettre de se concentrer, au mieux, sur leurs missions de sécurité publique est un principe, voire un projet plus qu'acceptable. Mais confier à des agents privés soumis à des intérêts du même nom, la charge de constater une infraction définie par le Code pénal ou le Code de la route, n'apparaît-il pas comme une dérive choquante ?

L'association *40 millions d'automobilistes* a dénoncé le 20 février dernier ce qu'elle désigne comme la « *privatisation* » des radars embarqués, dictée par l'« *excellente opération financière* » pour l'État qui engrangera, selon elle, 2,2 milliards d'euros par an de recettes issues des amendes. Manne inattendue pour un État que d'aucun disait « *en faillite* »...

Une expérimentation a ainsi débuté le 24 février 2017 en Normandie, comme l'a annoncé le ministère de l'Intérieur dans un communiqué. Ceci permettra, sur plusieurs mois, de valider l'homologation de ce nouveau système, même si, le temps de l'expérimentation, il ne donnera lieu à aucune contravention.

Contre la mise en place de cette mesure, une pétition a déjà rassemblé près de 300 000 signatures contre cette « *mesure scandaleuse* ».

Le ministre de l'Intérieur, Bruno Le Roux, a annoncé que les radars « *... resteront sous la*

responsabilité de l'État » puisque si les infractions sont constatées par le radar embarqué, le PV, lui, est rédigé par un officier de police judiciaire au centre de traitement des infractions routières de Rennes. Par ailleurs, les sociétés privées « *ne seront pas rémunérées au nombre d'infractions mais au temps que le radar aura passé sur la route* », a voulu préciser le ministre.

Nous sommes tous rassurés... mais le principe est-il pérenne ?

Selon les autorités, ce nouveau système permettrait de verbaliser dix fois plus qu'actuellement et de dresser ainsi 12 millions de PV par an. Un chiffre encore sous-estimé, selon l'association 40 millions d'automobilistes, qui est vent debout contre cette mesure.

Les risques de dérives ne sont pas absents... C'est pourquoi le système devra faire l'objet d'un contrôle a priori et a posteriori pour prévenir tout dérapage. L'OTRE met en garde contre un système qui risque de multiplier des infractions mineures pouvant entraîner à terme la perte du permis de conduire pour les professionnels de la route. L'égalité devant la loi doit permettre à un professionnel routier de ne pas être sanctionné doublement en perdant à la fois son emploi et son permis de conduire... Il est donc plus qu'urgent de réfléchir à la mise en œuvre d'un permis professionnelle à point.

Ph. BONNEAU