

Analyse et Synthèse

Durée : 1 heure 30

Coefficient : 1

THEME : Radars automatiques... pour ou contre ?

Document 1 :

Angélique Négroni, « Voyage au cœur de la France des radars », *Le Figaro.fr*, 27 juin 2008.

Document 2 :

Romain Katchadourian, « Où va l'argent des radars automatiques ? », *France Soir*, mercredi 21 janvier 2009.

Document 3 :

Alexandre Lequin, « 4100 radars automatiques pour 2012 », *leblogauto.com*, 22 décembre 2007.

Voyage au cœur de la France des radars.

Le premier engin automatique a été installé le 31 octobre 2003 et plusieurs milliers d'autres seront installés d'ici à 2012.

La route nationale qui passe aux alentours de la commune de Fayl-Billot, en Haute-Marne, a changé. Redoutée des automobilistes, une nouvelle silhouette a fait son apparition sur le bas-côté de la route. Depuis le 23 juin, un nouveau radar automatique fixe est en service. C'est l'un des derniers-nés des 1 258 équipements identiques installés en France.

Sa soudaine irruption dans ce paysage rural ne doit rien au hasard. Elle est le résultat d'une lente gestation qui a tout d'abord démarré dans les couloirs de la préfecture de la Haute-Marne. Il y a quelques mois, la carte des axes routiers étalée sur son bureau, le représentant de l'État a posé son index sur un croisement situé à Fayl-Billot. C'est précisément là qu'il faudrait agir, avait-il estimé, en désignant l'intersection. Un carrefour de la mort, où six vies se sont brisées au cours de ces dernières années, où des dizaines de blessés ont dû être arrachés à la tôle froissée des véhicules.

Des projets de nouveaux radars dans les cartons

À l'instar de toutes les autres, la proposition du préfet de la Haute-Marne a ensuite atterri au 17^e étage d'une des tours de la Défense, en région parisienne, au siège de la Dipica (direction du projet interministériel du contrôle automatisé), dirigée par le préfet Jean-Jacques Debacq. Dans son bureau fonctionnel, sans ornement prétentieux, ce dernier est le maître absolu du dispositif. Tel un général des armées, c'est lui qui règne sur les bataillons de radars, mobiles et fixes. Soit 2 037 équipements disséminés sur les routes françaises. Semaine après semaine, ce fonctionnaire minutieux, au visage d'étudiant, peaufine avec soin son plan de bataille antivitesse et surveillance comme le lait sur le feu toutes les remontées d'informations. Les pannes, les procédures de réparation, les actes de vandalisme, la qualité des images issues des radars, tout est passé au peigne fin avec un seul objectif à la clé : faire tourner à plein régime ce système sans cesse alimenté.

D'ici à décembre prochain, 300 nouveaux radars entreront en action. Puis, dans les quatre années suivantes, selon la feuille de route fixée par Nicolas

Sarkozy, 2 000 autres s'ajouteront au dispositif, dont 800 fixes. Autant dire une forêt de caméras qui seront braquées sur les conducteurs.

D'ici là, d'ailleurs, de nouveaux modèles auront peut-être vu le jour. Des projets sont en effet dans les cartons. Parmi eux, le radar qui pourra « prendre » quatre voies d'autoroute d'un coup, ou encore le radar « intelligent », qui reconnaîtra les formes pour flasher les poids lourds, lesquels échappent aujourd'hui à ce genre de sanctions. Est aussi à l'étude, le radar réagissant à la pluie : il pourrait changer automatiquement ses réglages de vitesse, pour passer de 130 à 110 km/heure. Fait certain, en 2009, une dizaine de tunnels seront équipés de radars qui sanctionneront le non-respect des distances de sécurité. Les premiers radars aux feux rouges seront installés au cours de cette même année.

Quelques grains de sable ralentissent parfois la progression impressionnante du maillage. « La topographie du lieu peut empêcher l'installation d'un nouvel équipement », explique Jean-Jacques Debacq. D'autres fois, le grain de sable prend forme humaine. Certains présidents de conseils généraux refusent, par principe, de donner leur accord, pourtant indispensable quand il s'agit d'installer un radar sur leurs routes départementales. Une bonne dizaine en France ferait ainsi de la résistance.

Loin de la tour de la Défense, l'autre centre stratégique du pays des radars se situe à Rennes. Si la tête de ce vaste dispositif est en Ile-de-France, son corps, lui, est en Bretagne, retranché derrière les murs de deux immeubles hautement sécurisés. C'est là, dans ce centre national de traitement du contrôle automatisé (CNT), que les ordres donnés par le préfet Debacq sont exécutés. C'est donc bien là qu'en pressant un simple bouton, notre fameux équipement de Fayl-Billot, répertorié sous le numéro 4008, a été mis en service. Dorénavant, toute sa vie de radar faite de flashes, de pannes, de contrôles techniques périodiques, d'actes de vandalisme sera consignée dans la machine informatique.

Dans ce service « d'état-civil » des radars fixes, on peut tout analyser et tout savoir. Quel est le plus ancien ? Il se trouve dans l'Essonne, à Ville-aux-Bois. Il a été installé le 31 octobre 2003. Quel est le plus productif, ou plutôt le « plus gros mifeur », selon l'expression maison, d'infractions ? Le sujet est tabou... Il est quelque part dans le Var, sur un axe d'autoroute. « Si on donne sa localisation précise, il sera aussitôt vandalisé », affirme-t-on à la Dipica, où l'on redoute les représailles contre les machines. Et le moins mifeur ? Cette fois, la communication est plus prolixe. Il se trouve à Saint-Péray, dans l'Ardèche. Un autre également se situe à Barjac, en Lozère.

Ceux-là ne risquent guère de voir la main vengeresse d'un conducteur s'abattre sur eux. Ils ne flashent une voiture que tous les dix jours.

Solides arguments à faire valoir

C'est aussi à Rennes, que l'on traite du sort des automobilistes pris par radars fixes ou mobiles. Ce qui s'y passe ne se raconte d'ailleurs qu'avec des superlatifs tant la masse d'amendes traitée est importante. Le CNT en chiffres, c'est en effet 14 millions de messages d'infractions en 2007, donnant lieu à 8 millions d'avis de contravention. Une énorme machine conçue pour un traitement de masse et qui a rapporté 450 millions d'euros l'an passé. Collectivités locales, agence de financement des routes et Dipica se partagent le gros de la recette.

Après avoir été flashé, le conducteur reçoit dans les trois jours, en moyenne, son avis de contravention. Un traitement incroyablement rapide comparé au nombre d'infractions reçues. Au CNT, rien ne se fait sur papier. Tout se traite derrière des écrans et par courrier type. Le numéro de la plaque du contrevenant est relevé sur la photo, un service expédie l'avis de contravention au propriétaire du véhicule. En parallèle, les courriers de protestation des automobilistes, réclamant leurs photos ou donnant des explications, sont examinés : ouverts, scannés, triés et expédiés aux services compétents. Tout est conçu pour faire vite, mais aussi pour limiter le nombre de contestataires. Même s'ils s'opposent à la sanction, ces derniers devront quand même payer le prix fort de l'amende. Un moyen apparemment dissuasif : en 2007, 241 000 contestations, sur 8 millions de contraventions, ont été enregistrées et soumises à des juges.

Pris dans la nasse de cette incroyable machine, le conducteur n'a plus guère la possibilité de s'en échapper. Le temps où l'on pouvait faire sauter les PV semble bel et bien révolu. Toutefois, il reste encore une maigre échappatoire. À condition d'avoir de solides arguments à faire valoir, le conducteur peut défendre son cas devant le procureur de Rennes, le magistrat qui veille sur le CNT. «Je veux garder la main sur l'opportunité des poursuites», insiste Hervé Pavy. Un pompier appelé sur une urgence, une mère de famille qui conduit à toute allure son fils grièvement blessé vers un hôpital pourront ainsi plaider leur cause par écrit. Des cas qui restent donc exceptionnels.

Le CNT est presque déjà de l'histoire ancienne. Dans un an, il déménagera et occupera de nouveaux locaux, qui sortent déjà de terre, juste sous ses fenêtres. Plus grand, plus performant, le CNT2 est en préparation. Il héritera alors du traitement des 25 autres millions de contraventions à la

circulation routière pour stationnement gênant, feu rouge non respecté, stop grillé... L'ensemble sera informatisé et automatisé. Le glas devrait bientôt sonner pour l'ère du papillon sur le pare-brise.

DOCUMENT 2

Sécurité routière - Où va l'argent des radars automatiques ?

Ils ont rapporté 447 millions d'euros à l'Etat en 2008 et leur nombre devrait encore augmenter.

Après la SNCF, Hervé Mariton s'intéresse aux radars. Le rapporteur spécial du budget des transports à l'Assemblée nationale va en effet publier avant l'été un rapport sur l'utilisation de l'argent récolté par les radars automatiques.

Loin de critiquer la politique de la Sécurité routière qu'il soutient - selon le député de la Drôme, « elle a permis de sauver de nombreuses vies, le nombre de morts sur les routes ayant diminué de 7,5 % en 2008 » -, il s'agit là essentiellement de s'assurer que l'argent récolté est bien utilisé. L'année dernière, sur les 447 millions d'euros récoltés, 200 ont ainsi été consacrés à la Sécurité routière, les 247 autres ont été mis à la disposition des collectivités locales ou à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

« Sans garantie de leur destination », soulève Hervé Mariton. Et de poursuivre : « Je vais donc poser des questions et mettre la pression sur le gouvernement pour que l'intégralité de l'argent des contraventions tombe dans les caisses de la Sécurité routière. »

Un compte spécial

En 2002 déjà, le député de la Drôme avait demandé la création d'un compte d'affection spécial destiné à garantir la destination de cette manne financière. Si le compte a été créé, il ne fonctionnerait pas comme il faut. Lorsqu'un automobiliste sanctionné paye sa contravention, celle-ci est perçue par le Trésor public. C'est ensuite lui qui distribue l'argent entre le compte spécial et les autres bénéficiaires.

Pour Hervé Mariton, il faudrait que le compte d'affection spécial perçoive l'intégralité de l'argent et le répartisse lui-même. Les sommes versées aux collectivités locales seraient ainsi parfaitement fléchées et leur destination sûre. Second chantier, la modernisation du Centre national de traitement (CNT). Situé à Rennes, il reçoit chaque année 14 millions de messages d'infractions. Pourtant, seuls 8 millions d'entre eux débouchent sur une contravention.

La raison ? Beaucoup de photos sont floues, les plaques minéralogiques illisibles. De plus, 25 % des infractions pour excès de vitesse concernent les conducteurs étrangers. Un pourcentage qui explose l'été. Or, mis à par les ressortissants luxembourgeois, avec qui un accord a été signé, les conducteurs étrangers échappent à l'amende.

1.500 nouveaux radars d'ici trois ans.

Tout l'enjeu est de rendre transparent un système dont l'Etat ne peut plus se passer tant il rapporte gros. Si les Français qualifient bien souvent les radars automatiques de « pompes à fric », ils devront s'y habituer : près de 1.500 radars fixes et mobiles seront déployés sur le territoire d'ici 2012 à raison de 500 par an. La nature des infractions constatées va elle aussi évoluer puisque ces nouvelles machines contrôleront le franchissement des feux rouges et le non-respect des distances de sécurité en tunnel.

Romain Katchadourian, Edition de *France Soir* du jeudi 22 janvier 2009.

4100 radars automatiques pour 2012

C'est bizarre. Aujourd'hui les radars automatiques ne sont que 1600 sur le bord des routes (dont 1000 fixes) et pourtant j'ai l'impression qu'ils sont dix fois plus nombreux.

Eh bien accrochez-vous, car ce n'est pas fini. L'Etat va tenir les engagements de Nicolas Sarkozy et ce seront donc 2500 radars automatiques (fixes et mobiles) qui vont s'ajouter aux existants dans les 5 années à venir. Objectif: passer de 4500 morts sur les routes en 2007 à moins de 3000 pour l'année 2012.

"Si depuis, cinq ans, on constate une diminution des personnes tuées sur les routes d'environ 40%, il n'est pas possible de se résoudre à une fatalité de plus de 4.500 morts sur les routes de France. Le président de la République a donc, en accord avec le Premier ministre, fixé l'objectif de moins de 3.000 personnes tuées en 2012", déclare David Martinon dans un texte publié à l'issue d'un conseil des ministres dont le thème était la sécurité routière.

Mais rassurez-vous, l'Etat ne fait pas qu'agiter le bâton de la répression au dessus de nos têtes, il a aussi des idées préventives comme la réforme du permis de conduire (en fait un crédit à taux 0 pour faciliter l'accès du permis aux jeunes), des mesures pour lutter contre l'alcool au volant et des mesures pour la sécurité des deux roues.

Des mesures dont il ne donne aucun détail. Apparemment, les projets pour lutter contre l'alcool au volant et améliorer la sécurité des deux roues ne sont pas aussi prioritaires que celui de poser 2500 radars supplémentaires.

Pas un mot non plus sur une visite médicale obligatoire à partir d'un certain âge, tout comme l'amélioration des infrastructures. Silence total. Il faut savoir que près de la moitié des accidents mortels ont lieu la nuit, et souvent de nuit les marquages au sol ou la signalisation des véhicules laissent à désirer. Ajoutez un peu de brouillard et vous êtes gagnant.

Bref avec tout ça, le dindon de la farce, c'est encore l'automobiliste qui roule pour vivre. Le problème, c'est que la politique des radars automatiques est extrêmement rentable. On met un radar et c'est le jackpot assuré. On peut alors rêver pour un changement de politique. Mais on ne sait jamais, c'est Noël.

leblogauto.com, Par Alexandre Lequin le 22 décembre 2007.

QUESTIONS D'ANALYSE

QUESTION 1

« Le glas devrait bientôt sonner pour l'ère du papillon sur le pare-brise. »
Expliquez ce que veut dire Angélique Négroni dans cette remarque formulée dans le document 1.

QUESTION 2

Dans le document 2, Romain Katchadourian souligne un gros point faible concernant l'efficacité des radars automatiques ? Lequel ?

QUESTION 3

« [...] dont il ne donne aucun détail », « Pas un mot non plus », « Silence total ». A travers ces expressions tirées du document 3, Alexandre Lequin met en cause le gouvernement. De quelle manière ?

QUESTION 4

« Ajoutez un peu de brouillard et vous êtes gagnant. »
« On peut alors rêver pour un changement de politique. Mais on ne sait jamais, c'est Noël. »
Quelle est la tonalité des remarques qui concluent les deux derniers paragraphes du troisième document ? Quelle est l'intention de M. Lequin ?

QUESTION DE SYNTHÈSE (réflexion personnelle)

Croyez-vous en l'efficacité des radars automatiques ou pensez-vous qu'ils sont avant tout un « jackpot assuré » ?