

Le déploiement de radars automatiques en France est intervenu en 2003 dans l'optique de réduire le nombre de tués sur la route (ici une photo prise près de Lille).



FREDERICK FLOORN/ATP

Radars automatiques: vingt ans de tensions, de polémiques mais aussi de vies sauvées

De 43 en 2003, le nombre de machines est passé à 4 600 cette année, avec des modèles plus performants.

ANGÉLIQUE NÉGRONI
anegroni@lefigaro.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE C'est un anniversaire qui ne risque pas d'être célébré outre mesure. Pourtant, bien que toujours autant décriés, les radars automatiques fêtent bien leur vingtième année d'existence en ce vendredi 27 octobre. Ils ont beau sauver des vies, ils restent, aux yeux des automobilistes français, responsables de bien des maux. Notamment parce qu'ils incarnent une politique à double vitesse : zéro tolérance pour le conducteur mais trop peu de moyens pour réprimer d'autres infractions, parfois bien plus graves.

Ce flot de critiques, qui ne tarit pas depuis 20 ans, a commencé au moment où le premier radar automatique a été planté en France. C'était le 27 octobre 2003. Ce jour-là, pour l'implantation de la toute première cabine, l'événement prend une tournure nationale. Deux ministres sont dépêchés, Nicolas Sarkozy et Gilles de Robien, respectivement à l'Intérieur et aux Transports, quittent leurs ministères pour se rendre sous un pont, en bordure de la nationale 20 qui traverse La Ville-du-Bois, dans l'Essonne. Cette installation devant tout un parterre de journalistes marque la volonté du chef de l'État de l'époque, Jacques Chirac, réélu après un duel inédit au second tour avec Jean-Marie Le Pen. Lors de la traditionnelle allocution du 14 juillet 2002, le président avait annoncé que la Sécurité routière ferait partie d'un des trois grands chantiers prioritaires de son mandat, avec la lutte contre le cancer et le handicap. Un choix audacieux dans une époque où les morts sur la route, qui se comptaient chaque année par milliers, étaient vécus comme une triste fatalité.

En 2002, la France du chômage à 7,9 % ou du César du meilleur film décerné au Fabuleux destin d'Amélie Poulain est aussi celle des routes qui tuent : 7 242 victi-

mes, contre 3 267 aujourd'hui. L'année précédente est une année noire. En 2001, le nombre de personnes décédées atteint 7 720. Même si le pic de 1972, avec 16 545 tués, est déjà loin, ces décomptes macabres hissent à cette époque la France sur le podium des pays les plus meurtriers en Europe sur les routes. La vitesse est à chaque fois mise en cause. En 2001, la Prévention routière hausse le ton et demande la « criminalisation » des infractions routières les plus graves.

« Flagrant délit d'excès de vitesse »

Avec ce premier radar automatique, qui sera suivi de milliers d'autres, la guerre aux chauffards est déclarée. Mais les hostilités contre ces appareils, qui seront particulièrement touchés lors de la crise des « gilets jaunes » - entre 2018 et 2019 où 75 % du parc sera vandalisé et mis hors service -, commencent aussi. Dès le lendemain de son installation, le premier radar est d'ailleurs détérioré. Deux vitres de la cabine sont cassées à coups de masse. Il est ensuite mis sous bonne garde par la gendarmerie durant un mois. Le jour de l'inauguration, le magazine Auto Plus, peu enclin à voir ces machines s'installer sur notre réseau, jouera à sa manière l'histoire de l'arroseur arrosé. Il piège les deux ministres venus en voiture jusque dans l'Essonne. Leurs chauffeurs respectifs sont pris en « flagrant délit d'excès de vitesse » sur la RN20, par le biais des « enquêteurs équipés de radar-laser » mis en place sur le trajet par les responsables de la revue. La preuve qu'il n'est pas si aisé de respecter les vitesses.

Avec cette nouvelle technologie, annoncée en grande pompe par le gouvernement des mois plus tôt, les automobilistes comprennent aussitôt qu'il sera difficile de passer entre les gouttes de la sanction. Ils redoutent de perdre leur permis à tout prix, créé, lui, en 1992. Tout au long de l'année 2003, avant même que le radar ne

flashe, les brusques coups de frein se multiplient sur les routes. Les résultats sont pourtant spectaculaires : les autorités annoncent une chute de 20,1 % de morts sur la route dès la première année. Mis à part la période Covid, ce sera la baisse la plus notable de toute l'histoire de la Sécurité routière. « Ce sont 1 511 vies qui ont été épargnées en 2003 par rapport à 2002 », se félicitent les services du ministère de l'Intérieur dans un communiqué.

Depuis, le nombre d'appareils a explosé en France : de 43 en 2003 à près de 4 600 20 ans plus tard. Une véritable armada a été mise en place. Dans cette guerre contre l'insécurité routière, le gouvernement dispose désormais d'une batterie de modèles qui ne contrôlent plus seulement la vitesse mais aussi les distances de sécurité, ou encore les feux rouges. Un rapport annexé au Projet de loi de finances (PLF) 2023 passe en revue cette armée d'appareils. L'inventaire qui est dressé est vertigineux : outre les 600 radars fixes pour la vitesse, le document évoque 800 radars discriminants qui permettent de distinguer la vitesse des véhicules légers de celle des poids lourds. Il relève aussi quelque 500 radars mobiles et 600 radars autonomes de chantier, destinés à assurer un contrôle des vitesses aux abords de ces sites. Sur cette liste figure aussi les 50 « radars tronçons », qui permettent de mesurer la vitesse moyenne d'un véhicule sur un secteur de route. Le document dénombre également 400 radars installés aux feux rouges et 50 mis en place sur les passages à niveau. L'annexe du PLF met par ailleurs en lumière l'arrivée des nouvelles troupes plus performantes, pour remplacer un parc vieillissant. Il s'agit des 1 000 radars tourelles, véritables couteaux suisses qui contrôlent le franchissement des feux rouges, des passages à niveau, et la vitesse. À leur côté, il y a aussi 200 radars urbains actifs que l'on déplace et qui tournent sur 700 cabines. Le document

évoque enfin cet autre dispositif redoutable déployé sur tout le territoire et qui a fait couler tellement d'encre : ces 400 voitures banalisées qui circulent avec des radars embarqués.

Au-dessus du berceau de ces radars de plus en plus nombreux, partisans et détracteurs, deux camps irréconciliables, n'ont cessé de se battre à coups de chiffres ou encore de recours. Combien de fois, en effet, des avocats ont cherché à mettre à terre ces machines en les attaquant de toutes parts, tantôt en mettant en cause leur réglage, tantôt les PV qu'ils génèrent ? Opposante de la première heure, l'association 40 millions d'automobilistes enfonce quant à elle, le même clou depuis 2003. Pour elle, ces appareils ne sont que des pompes à fric. Elle vient d'ailleurs de calculer qu'en 20 ans d'existence, ils avaient rapporté 12,5 milliards d'euros ! De quoi assurément mettre du beurre dans les épauliers de l'État... Pour contrer ces accusations, chaque gouvernement qui passe rappelle inlassablement que le coût de l'insécurité routière est bien plus élevé que ce que rapporte ce contrôle sanction automatisé. En 2022, le coût s'est ainsi élevé à 50,2 milliards d'euros tandis que les recettes radars ont rapporté 928 millions d'euros.

Automobilistes prêts à tout

Résolument dans le camp, lui aussi, des pourfendeurs de ce dispositif, M^e Rémy Josseaume, spécialiste en droit de l'automobile, estime que ce contrôle automatisé présente un réel danger : celui d'avoir créé une nouvelle délinquance. « Pour éviter de perdre leurs points et au final leur permis, des automobilistes sont aujourd'hui prêts à tout. Les usurpations de plaque, les conduites sans permis, les refus d'obtempérer et les délits de fuite ont littéralement explosé ces dernières années », s'inquiète-t-il. Pour la première fois dans l'histoire des radars, la répression

va d'ailleurs s'assouplir. Confronté à ce qu'avait annoncé le ministre de l'Intérieur, Gérard Darmanin, en avril dernier, les petits excès de vitesse, inférieurs à 5 km/h, ne seront plus sanctionnés par un retrait de points à compter du 1^{er} janvier prochain. Une mesure qui n'a d'ailleurs rien de symbolique : à titre d'exemple, en 2020, sur les 12,5 millions de contraventions envoyées pour des excès de vitesse contrôlés par des radars, 58 % concernaient ces petits dépassements.

Mais après ce pas en arrière, bientôt dix en avant ? La forêt de radars est en effet vouée à s'étoffer de nouveau. L'État qui était jusqu'à présent le seul à décider de leur installation va être rejoint par les collectivités. La loi 3DS - différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification - du 8 et 9 février 2022 donne la possibilité aux communes ou encore aux départements d'équiper leurs routes de ces appareils. Il ne reste plus aujourd'hui que la publication d'un texte d'application pour qu'ils s'y mettent eux aussi. Quant aux proesses technologiques de ces engins tout n'a pas encore été exploité. Ainsi, les radars tourelles ou urbains aujourd'hui en son régime pourraient prochainement être à même de sanctionner le non-port de la ceinture ou encore le téléphone au volant. surtout, les usagers de la route portent un regard inquiet sur ce qui se trame Outre-Manche où des radars associés à l'intelligence artificielle ont été mis au point. Testés sur une autoroute du sud-ouest de l'Angleterre, ils fourniraient des résultats stupéfiants en ne laissant plus passer aucune infraction. Pour l'heure, au rayon carnet rose en France, deux nouveaux-nés sont déjà là, faisant leurs premiers pas dans le cadre d'un dispositif expérimental. Il s'agit des radars sonores et ceux destinés à contrôler le co-voiturage, tous deux bientôt en service. Vingt ans après, la famille radar continue donc de s'agrandir. ■

7 242
morts

sur la route en 2002
contre 3 267
aujourd'hui

50,2
milliards
d'euros

Coût de l'insécurité
routière tandis
que les recettes radars
ont rapporté
928 millions d'euros