

8 SOCIÉTÉ

# Pour ramener bon ordre, les villes développ

Partout en France, les communes utilisent leurs caméras pour sanctionner le stationnement gênant, le téléphone au volant et autres écarts.

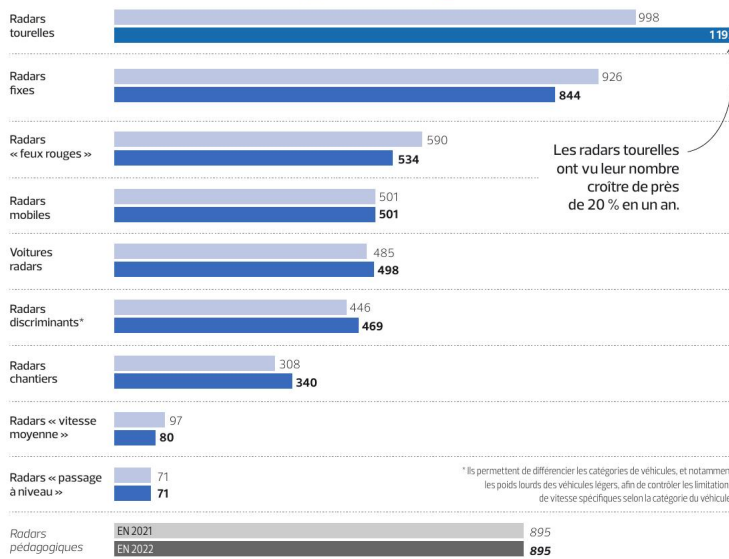
ANGÉLIQUE NEGRONI anegroni@lefigaro.fr

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE** « C'est une véritable boucherie à Paris ! », s'emporte Yves Carra, de l'Automobile Club Association. Cette métaphore décrit la nasse dans laquelle se sentent piégés des milliers d'automobilistes aujourd'hui avec quelque 1400 caméras braquées sur eux dans la capitale. Au moindre écart, ils sont vidéo-verbalisés, et la sanction tombe. Derrière leur écran d'ordinateur, des dizaines d'agents relèvent les infractions, capturent les clichés qui en attestent. Se met alors en branle une véritable production industrielle : tout transite par informatique au centre national de traitement à Rennes, le temple de la verbalisation qui arrose la France entière de ses formulaires pour payer l'amende.

À Paris, 124 544 procès-verbaux ont été expédiés en 2019. Si on exclut 2020, année particulièrement perturbée par le Covid, les chiffres flambent année après année : 182 726 PV en 2021 et 188 302 en 2022. 2023 s'annonce une année prolifique car, déjà sur les cinq premiers mois, on note une hausse de 7% par rapport à l'an passé sur la même période. Et ce ne sont là que les données de la préfecture de police, car la ville de Paris s'est également mise à la vidéo-verbalisation et compte renforcer les moyens : « On va passer de 10 à 20 agents et on financera de nouvelles caméras », indique Nicolas Nordman, ad-

## Le parc de radars atteint 4 530 appareils en 2022

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE RADARS PAR TYPE



Sources : Délégation à sécurité routière et annexe au projet de loi de finances pour 2023

joint en charge de la prévention et de la sécurité. Pour la préfecture, il n'y a pas de risque de doublon. « Car chacune des autorités surveille ses propres rues », souligne une source. Le vrai risque est pour l'automobiliste : il peut désormais être verbalisé dès qu'il prend le volant.

Alors que la vidéo-verbalisation n'était autorisée, à ses débuts en 2018, que pour une poignée d'écarts de conduite, « elle peut dorénavant sanctionner 12 types d'infractions qui, en se déclinant, correspon-

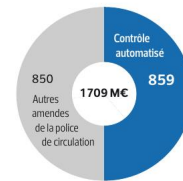
dent à 44 infractions », explique un spécialiste à la préfecture de police. Ainsi, un stationnement gênant peut aussi être très gênant. Et le tarif de l'amende n'est pas le même : 35 euros pour le premier, 135 euros pour le deuxième.

Face à ces contrôles tous azimuts et à la véritable jungle de la circulation, le conducteur a tôt fait de tomber dans les pièges. Qui ne s'est pas retrouvé sur une voie de bus par erreur, comme Isabelle, une conductrice pourtant prudente ? En

ville, entre les pistes cyclables, les voies de bus et les tramways, difficile de s'y retrouver. « Un ami de province est venu à Paris et a roulé rue de Rivoli où les voitures sont maintenant interdites », rapporte Yves Carra. Lui-même, à Lyon, a pris par erreur un sens interdit. De quoi regretter le bon vieux temps où le policier, présent sur le terrain, voyait bien que l'on était perdu et rangeait, compréhensif, son carnet d'amendes. Aujourd'hui, c'est la sanction par caméra. « On a déshumanisé

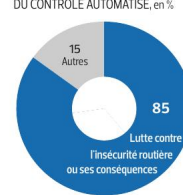
## La moitié des recettes des amendes provient des radars

MONTANT DES RECOURS ENVERS DES AMENDES EN 2021, en millions d'euros



## Des sommes dévolues surtout à la sécurité routière

AFFECTION DES AMENDES ISSUES DU CONTRÔLE AUTOMATISÉ, en %



Infographie LE FIGARO

la politique de sécurité routière. On sanctionne sans discernement », regrette M<sup>e</sup> Rémy Josseaux, spécialiste en droit de l'automobile. C'est ainsi que Laurent Marysse, à la tête d'une société de nettoyage, s'arrache les cheveux : « Mes salariés arrivent à 5 h 45 dans Paris et, pour décharger leur lourd matériel, ils stationnent sur les pistes cyclables où, à cette heure-ci, il n'y a pas un vélo. Ils sont quand même verbalisés !, s'indigne-t-il. J'ai aujourd'hui une employée à plein temps

# Derrière leurs écrans, ces agents municipaux qui dressent des PV à la pelle

RUEIL-MALMAISON, 17 h 00. Comme chaque jour à cette heure, des dizaines de warnings se mettent à clignoter dans les rues de cette ville des Hauts-de-Seine. En quittant leur bureau, avant de regagner leurs pénates, les automobilistes se garent en pagaille au plus près de ce qu'ils ont à faire. Devant la boulangerie pour la baguette du dîner, devant l'école pour récupérer les enfants... Ils ont beau voir le panneau indiquant qu'ils sont dans une zone vidéo-verbalisée, tous foulent allègrement les règles. Au risque d'un PV à 35 euros, ils stationnent sur une piste cyclable, une place de livraison ou encore une zone réservée aux transporteurs de fonds, même s'ils s'exposent dans ce cas à 135 euros d'amende.

Sachant qu'ils peuvent être sanctionnés à distance, tous ont adopté le même code : ils actionnent leurs feux de détresse pour signifier que l'infraction sera fugace et espèrent à ce titre la tolérance de l'agent verbalisateur. Depuis le centre de supervision urbain de la ville, ce dernier est prêt à faire partir le formulaire de verbalisation. Face à un mur tapissé d'écrans où défilent les milliers d'images des 50 rues vidéo-verbalisées - les 50 grands axes de la commune - l'équipe de ce centre assiste à ce show habituel de fin d'après-midi. « Si je voulais, je pourrais mettre 3 000 PV par jour », s'amuse Gilles, l'un des deux agents en poste sur la tranche horaire 13 h 30-23 heures. Avec Joffrey, son collègue, il forme un tandem habilité à ne faire que du stationnement gênant.

Confortablement assis sur un siège en cuir, la nuque bien calée contre un appui-tête, Gilles repère sur les écrans un cliché qui l'intéresse. Il le récupère sur son ordinateur pour le grossir. On y voit une Citroën garée sur une place de livraison, une femme en sortir et revenir à bride abattue, baguette à la main. Sur une autre caméra, un automobiliste est stationné sur une piste cyclable. Nonchalamment, il se dirige vers un tabac, avant de revenir puis de repartir tout aussi nonchalamment. De brèves infrac-

**Si je voulais, je pourrais mettre 3 000 PV par jour**

GILLES, UN AGENT MUNICIPAL DU CENTRE DE SUPERVISION URBAINE DE RUEIL-MALMAISON

L'infraction est capturée. L'agent ouvre alors son portable, où se trouve le logiciel de verbalisation électronique, entre le numéro de la plaque d'immatriculation, choisit parmi toutes les icônes proposées celle de la marque de la voiture et, enfin, indique le type d'infraction commise. La procédure se termine par une simple signature numérique de l'agent assermenté. Le dossier rejoint le centre national de traitement (CNT) de Rennes, lieu de passage obligé de tous ces millions de PV électroniques en France. Deux à trois jours plus tard, le contrevenant reçoit le formulaire pour s'acquiescer de son amende.

C'est ce qui pourrait arriver à cet automobiliste qui a garé son Audi au beau milieu d'un rond-point. Gilles, qui a repéré ce comportement sur le mur d'écrans, fait apparaître l'image sur son ordinateur. À l'aide d'une manette, il zoome la scène qu'il peut regarder sous toutes les coutures. À deux pas se trouve une école. « Encore quelqu'un qui va chercher son gamin... on va attendre un peu avant de verbaliser », dit-il, conciliant. Pourtant, à deux pas, comme dans de nombreux quartiers de la ville, il y a un parking souterrain avec la première demi-heure gratuite. Une initiative du maire, Patrick Ollier. Mais « rien n'y fait », indique l'agent qui retourne à ses images. Comme un chef cuisinier qui surveille plusieurs casseroles sur le feu, il

à cette fois dans sa ligne de mire plusieurs véhicules mal garés qui tardent à partir. Cette fois, si l'infraction traîne trop, le couperet tombera. Il retourne alors sur une caméra qui montre un autre stationnement gênant sur une piste cyclable, véritable spot national dans toutes les grandes villes. « Ah, la voiture a dérapé ! », indique le fonctionnaire. Très vite, elle est remplacée par une autre qui, comme la précédente, a mis ses warnings. Puis, retour sur l'Audi, qui, elle, est toujours là. Cette fois, elle n'y coupera pas : PV. Du 1<sup>er</sup> janvier au 30 mars dernier, quelque 3 342 PV pour stationnement gênant à Rueil-Malmaison ont été adressés. « On a ciblé les grands axes de circulation pour garantir la fluidité du trafic », indique le maire. En quelques heures, Gilles en aura dressé 18.

« D'autres jours, des agents qui ont une habilitation plus large verbalisent d'autres comportements illicites », signale le responsable du centre, Sébastien. Feu rouge grillé, stop non respecté, défaut du port de la ceinture de

sécurité, non-port du casque, téléphone portable tenu en main au volant... Au cours des trois premiers mois de l'année, 137 amendes sont ainsi parties.

Ce dispositif de 171 caméras, qui montera à 200 d'ici à la fin de l'année, sert aussi à la vidéo-protection. D'ailleurs, ce mardi-là, des policiers du commissariat de la ville font une visite éclair au centre. À force de travailler main dans la main, tout le monde se connaît bien. Les enquêteurs viennent récupérer, sur réquisition, des images pour une enquête judiciaire en cours. Quelques heures plus tard, la police nationale recourt de nouveau au centre urbain. Par téléphone, elle l'alerte qu'un jeune motard se livre à un rodéo sauvage dans la ville. Avec toutes les images dont ils disposent, les agents municipaux sont les yeux du commissariat. Ce dernier demande un zoom sur la rue où le conducteur fait du zèle sur une route, au milieu du trafic. Gilles enclenche la bonne caméra qui fait apparaître l'individu. Le motard entre dans une cité où un groupe

de jeunes est repéré. Pour tenter d'intercepter le chauffard, toutes les précautions sont prises. La vidéo-verbalisation cesse alors afin que toute l'attention soit portée sur l'opération de police sur le terrain. Les caméras sont braquées au pied d'un bloc d'immeubles où tout pourrait dégénérer. Finalement, les jeunes se dispersent, l'auteur du rodéo abandonne sa moto, un policier la récupère et rentre avec au commissariat. « C'est un motard, ça se voit à sa conduite ! », commente Joffrey qui le suit derrière son écran.

À 23 heures, comme prévu, le tandem finit sa surveillance. « Une mission fatigante où l'on fait des pauses toutes les deux heures pour reposer la vue », souligne l'agent. Une autre équipe prend la relève pour un travail de nuit qui se poursuivra jusqu'à 7 heures du matin. Une plage horaire qui est en général plus calme sur le front de la vidéo-verbalisation. Mais, dans le noir, avec le halo de lumière que provoque tout portable allumé, les agents repèrent bien mieux l'usage du téléphone au volant... ■ A.N.



Au centre de supervision urbain de Rueil-Malmaison (Hauts-de-Seine). Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 30 mars, 3 342 PV pour stationnement gênant ont été délivrés grâce aux caméras de surveillance, également utilisées pour la vidéo-protection. FRANCIS BOUCHON/LE FIGARO

# ent la vidéooverbalisation à tous crins



La ville de Nice dispose d'un parc de 4000 caméras (ici, un radar sonore) et son maire, Christian Estrosi, souhaiterait aller plus loin en recourant à l'intelligence artificielle.

stationnement anarchique, sur un secteur précis. C'est le cas à Nancy, où la vidéooverbalisation commence ce mois-ci : les caméras vont notamment se concentrer sur une rue commerçante pour stopper la paralysie du trafic provoquée par des véhicules se garant n'importe comment. À Angers, même combat et même méthode pour empêcher qu'une place soit utilisée comme un parking. À Neuilly-sur-Seine encore, on fait aussi la chasse dans le centre-ville aux conducteurs qui se mettent en double file pour une course rapide. À Nice, qui dispose d'un parc de 4000 caméras, et où 30 662 PV pour stationnement

**« J'ai aujourd'hui une employée à plein temps pour s'occuper de toutes ces histoires d'amendes »**

LAURENT MARYSSE, PATRON D'UNE SOCIÉTÉ DE NETTOYAGE

ment gênant ont été dressés l'an passé, on veut aller plus loin. Son maire, Christian Estrosi, souhaite recourir à l'intelligence artificielle pour déclencher automatiquement la bonne caméra dès qu'une piste cyclable est utilisée par une voiture ou un deux-roues motorisé. « On attend le retour de la Cnil pour appliquer cette technologie innovante », souligne son premier adjoint, Anthony Borré.

Le recours à cette vidéooverbalisation pourrait avoir pour conséquence fâcheuse de faire fuir les automobilistes et de vider les centres-villes. « Il faut trouver un juste équilibre », admet Jeanne Behre-Robinson, adjointe à la sécurité à Angers. À la préfecture de police de Paris, on assure que les agents verbalisateurs, derrière leurs écrans, font preuve de discernement. « Disposant de caméras multidirectionnelles, ils voient même mieux ce qui se passe dans la rue qu'un agent sur le terrain », assure-t-on. Mais à Nancy, l'adjoint, Lionel Adam, prévient : il n'y aura pas de tolérance. « Même pour trois minutes d'arrêt, on verbalise. Sinon on ne résoudre pas le problème du stationnement. » Comme ailleurs, les parkings souterrains de la ville restent souvent à moitié vides. ■

pour s'occuper de toutes ces histoires d'amendes. »

Malgré les nombreux usagers de la route qui pestent contre la vidéooverbalisation, celle-ci se répand comme une traînée de poudre à travers le pays. Après des villes pionnières comme Draguignan, Nice ou Cannes, des centaines d'autres communes s'y sont mises. Au nombre de 244 en 2018, elles sont aujourd'hui beaucoup plus nombreuses. Chaque semaine, des conseils municipaux adoptent ce dis-

positif qui marche dans les pas de la vidéooverbalisation. Les centres de supervision urbains (CSU), qui existent dans nombre d'agglomérations pour assurer la sécurité dans les rues, servent en effet aussi à traquer les infractions routières. De quoi amortir quelque peu le coût important de ces CSU. Car, même si les élus affirment que les PV routiers ne leur rapportent rien, ils récupèrent malgré tout une partie de cette manne financière. L'annexe du projet de loi de finances pour 2023 livre à

ce titre des chiffres intéressants. En excluant les radars vitesse, le document indique que les amendes de police de la circulation ont rapporté 850 millions d'euros en 2021, dont 360 millions ont été dédoublés de l'État et 413 millions ont été versés aux collectivités. Le montant des enveloppes que distribue ensuite le préfet tient compte des PV dressés dans chaque ville. Ainsi, en 2022, Draguignan a perçu 299 940 euros. « Une somme qui doit être affectée à des travaux facilitant la mo-

bilité et le stationnement », précise son adjoint à la sécurité, Jean-Yves Fort.

Mais c'est bel et bien pour mettre bon ordre dans leurs rues que les élus, disent-ils, profitent de leur CSU. Alors que la vidéooverbalisation pourrait, après accord du procureur, couvrir tout le territoire d'une ville et sanctionner un large spectre d'infractions - comme le téléphone au volant ou encore le non-port de la ceinture -, les maires l'utilisent surtout comme une force de frappe ciblant en priorité le

## Covoiturage, ZFE, bruit... Les nouveaux radars attendus sur nos routes

TOUJOURS plus de radars : voilà la trajectoire suivie par l'État pour contrôler davantage nos faits et gestes sur la route. Dans cet objectif, les autorités diversifient d'année en année leur portefeuille d'appareils. Mais, alors que des dispositifs dernier cri vont prochainement entrer en vigueur pour surveiller le covoiturage, les zones à faibles émissions (ZFE) ou encore le bruit de nos moteurs, la Cour des comptes, dans un rapport publié en avril dernier, fait le point sur les radars de contrôle de vitesse, dont les coûts de maintenance augmentent. La facture est ainsi passée de 35 millions d'euros en 2021 à 45 millions l'an dernier.

Si cette hausse s'explique en partie par l'étoffement du parc, avec 108 appareils de plus en un an (4530, contre 4422), les radars embarqués dans des véhicules font l'objet d'une attention particulière. Continuant à se déployer progressivement en France, ils coûtent de plus en plus cher. Au nombre de 498 l'an passé et sillonnant les rues de 53 départements, leurs frais de fonctionnement ont fait un bond de 32%. En cause, le prix plus élevé du carburant et aussi, selon la Sécurité routière, un recours plus important à cette technologie. En d'autres termes, ces voitures banalisées avec radar embarqué sortent de plus en plus souvent des garages pour flasher les automobilistes pris en excès de vitesse.

En conséquence, le matériel doit être renouvelé plus fréquemment, peut-on lire dans le rapport qui livre une autre explication à cette hausse : « Le renouvellement de certains marchés de maintenance en 2021 aurait conduit les candidats à relever leur offre pour tenir compte de l'inflation et des difficultés d'approvisionnement de certaines pièces détachées. »

Les sages de la Rue Cambon relèvent également que la baisse du nombre de radars fixes (844 en 2022, contre 926 en 2021) ne fait pas fléchir leur coût d'entretien. Au contraire, ils augmentent même de 30%. La dépense moyenne pour réparer un de ces appareils est à chaque fois plus lourde et s'élève désormais à 5137,10 euros, alors qu'elle était

de 3948,60 euros en 2021. Si les magistrats ne livrent pas d'explication, ces réparations de plus en plus chères tiennent à la vétusté de ce type d'appareils, qui ont fait leur temps et qui sont peu à peu remplacés par une technologie plus récente, comme les radars tourelles. Ces derniers sont passés de 998 unités en 2021 à 1193 un an plus tard.

### Opposition massive

Concentré sur le thème de la vitesse, l'État compte, dans cette mission, s'appuyer sur de nouveaux partenaires. Définitivement votée en février 2022, la loi 3DS (différenciation, décentralisation, déconcentration) donne la possibilité aux maires ou aux présidents de département d'installer eux-mêmes des radars sans accord obligatoire du préfet comme c'est le cas aujourd'hui. Si des élus se réjouissent de cette nouvelle prérogative, d'autres réfléchiront à deux fois avant de se lancer dans l'aventure. À l'heure où les agressions d'édiles se multiplient, certains pourraient ne pas vouloir prendre le risque de s'attirer les foudres de leurs administrés en installant un appareil sur leur commune. « Ce sera plus facile pour un maire d'une grande ville que pour celui d'un village », prédit Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la métropole de Lyon chargé des mobilités. Quoi qu'il en soit, le décret d'application de cette loi tarde à voir le jour, et ces nouvelles dispositions législatives restent inopérantes.

En plus des radars contrôlant la vitesse, d'autres appareils vont entrer en scène sous peu pour traquer de toutes nouvelles infractions. C'est le cas avec le covoiturage. Appelées à se développer, les voies réservées aux automobilistes qui transporteront des passagers seront contrôlées par des radars, actuellement en phase d'expérimentation. L'opposition massive (plus de 85% de non parmi les 6 000 votants en ligne) à l'aménagement prévu sur le périphérique parisien n'empêchera pas la réalisation de ce projet. Ni la dizaine d'autres programmés en France. D'ailleurs, les radars qui verbaliseront les automobilistes repérés seuls dans

leur voiture sur cette voie de covoiturage sont déjà testés depuis plusieurs mois à Paris.

Des voies de covoiturage de 8 km sont également expérimentées sur l'A48, au nord-ouest de Grenoble. « On a fait le choix de les ouvrir lorsque le trafic est saturé pour que le conducteur qui fait du covoiturage y trouve justement un intérêt. En utilisant ces 8 km, il gagne 3 à 5 minutes en moyenne. Ce n'est pas rien », souligne Nicolas Moronval, chef de département transition écologique chez Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), qui exploite ce réseau. À la sortie de Lyon, on teste aussi ces voies sur 4 km dans les deux sens de circulation. Mais, pour Jean-Charles Kohlhaas, l'État tarde à mettre au point une technologie qui permettra des sanctions : « Tant qu'il n'y en aura pas, ces voies réservées seront peu respectées. Bien du monde les utilise à tort. L'État avait promis des radars au deuxième trimestre 2023. On y est... Et toujours rien. »

Comment fonctionneront ces futurs appareils ? Missionné par l'État, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cereema) éprouve depuis huit ans cette nouvelle technologie qui a recours à l'intelligence artificielle permettant de distinguer un humain... d'un mannequin ou d'une poupée gonflable qu'un conducteur resquilleur serait tenté d'installer sur le siège passager. « Mais il ne s'agit pas, comme on l'entend souvent, de caméras thermiques qui réagiraient à la chaleur. Car, en plein été, où il fait très chaud dans les véhicules, on ne pourrait distinguer une personne d'un siège brûlant ! Les capteurs utilisés sont des caméras utilisant des flashs infrarouges proches qui permettent notamment de traverser les vitres teintées », indique Pascal Glasson, directeur de projets régulation des trafics et voies réservées au sein du Cereema.

D'autres radars apparaîtront bientôt dans le paysage, notamment ceux pour contrôler les fameuses zones à faibles émissions (ZFE), qui, malgré le rejet qu'elles suscitent, se mettent progressivement en place à travers le pays. Ils devraient être au point fin 2024 ou début

2025. Enfin, des radars antibruit sont attendus pour faire la chasse aux bolides qui cassent les oreilles des riverains. « Seuls les excès de bruit seront sanctionnés, mais, pour l'heure, les seuils de verbalisation n'ont pas encore été définis », indique Philippe Dunez, du Cereema, chargé de l'expérimentation. « Après deux ans d'essais dans sept col-

lectivités, les premiers tests avec sanction et amendé devraient commencer en début d'année prochaine », complète sa collègue Christine Bugajny. Si toute cette nouvelle technologie fonctionne, elle se déploiera ensuite dans les villes. De quoi donner du grain à moudre à ceux qui dénoncent la déshumanisation de la politique de sécurité routière. ■ A.N.

# ARTCURIAL

ARNAU (1928-2005)  
Ce Lize  
Bronze  
276 x 112 x 92 cm

## MONACO SCULPTURES

Sculptures des XX<sup>e</sup> & XXI<sup>e</sup> siècles

Vente aux enchères le mardi 18 juillet 2023  
à l'Hôtel Hermitage Monte-Carlo

+33 (0)1 42 99 16 13      vfavre@artcurial.com