

Radars mobiles : des agents privés au volant

Plus de 300 voitures de police banalisées équipées de radars embarqués vont bientôt sillonner la France. Elles seront désormais conduites par des prestataires privés et devront rouler huit heures chaque jour.

ANGÉLIQUE NÉGRONI anegroni@lefigaro.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE Les véhicules de police banalisés dotés de radars embarqués ne roulaient jusqu' alors qu'une heure par jour en moyenne. Ils devront être utilisés huit heures. Tel est l'objectif annoncé par la délégation interministérielle à la sécurité routière, qui présente, ce vendredi, dans l'Eure, une version remaniée de ce dispositif de contrôle et dont la nouveauté repose sur le recours au privé. Ainsi, dans la voiture des forces de l'ordre qui, en circulant, flashe les automobilistes en excès de vitesse, il n'y aura plus ni galon ni uniforme. Le policier et le gendarme vont être remplacés par l'employé d'une société privée. Mieux encore : alors qu'il fallait deux fonctionnaires pour faire rouler chaque bolide, il n'y aura plus qu'un seul salarié.

Testée pour le moment en Normandie avant d'être progressivement généralisée en France à compter de septembre prochain, cette réorganisation est la solution qui a donc été trouvée pour optimiser l'usage de cette technologie sous-utilisée. Lancé en grande pompe en mars 2013 et annoncé comme le système qui allait flasher tous azimuts, le recours à ces véhicules avait finalement fait... pschitt. Trop chronophages car nécessitant deux policiers ou gendarmes à chaque fois, ces véhicules, de 70 000 euros chacun, étaient très vite restés au garage. Après un usage de deux heures de la voiture par jour en 2015, la moyenne a aujourd'hui



Les véhicules de police banalisés dotés de radars qui rouleront huit heures par jour pourront réaliser jusqu'à 15 millions de flashes. ALBERT FACELLY/LE FIGARO

chuté à une heure. À terme, l'État compte donc libérer l'équivalent de 400 fonctionnaires qui étaient mobilisés chaque année sur ce mode de contrôle et les affecter à d'autres missions. En recourant au privé, il espère donc aussi faire fonctionner à plein régime ce parc de 383 véhicules en France. Selon un cahier des charges précis et sous le contrôle des préfetures, les entreprises sélectionnées devront se plier aux objectifs définis dont celui de faire rouler la voiture 8 heures par jour. Conséquence directe : le nombre de PV devrait cette fois-ci s'envoler. Ainsi, en 2016 et en fonctionnement au ralenti, ces radars embarqués avaient

réalisé 1,9 million de flashes. Si leur usage est multiplié par huit, les 15 millions devraient donc aisément être atteints... Par ailleurs, « les trajets effectués, les plages horaires de contrôle seront fixés par les services de l'État, en fonction des critères d'accidentalité locale », dit-on à la sécurité routière en précisant encore qu'ils « ne seront en aucun cas laissés à la libre appréciation des entreprises ou de leurs conducteurs ».

Sans intervention humaine

Cette bascule vers le privé a été rendue possible par une nécessaire adaptation du matériel de contrôle. Jusqu' alors, la voi-

ture radar était conduite par un fonctionnaire tandis qu'un autre faisait les réglages en intégrant notamment les vitesses rencontrées sur la route. Dorénavant et pour pouvoir se passer de la présence de tout agent assermenté, tout se fera automatiquement. Avec une nouvelle technologie, les équipements vont lire d'eux-mêmes les limitations de vitesse inscrites sur les panneaux. « Le chauffeur n'aura donc rien à faire, et c'est la raison pour laquelle il sera seul dans la voiture », insiste Emmanuel Barbe, le délégué interministériel à la sécurité routière. Une fois sa mission achevée, le même chauffeur remettra le boîtier aux gendarmes ou aux policiers, qui expédieront les données au Centre national de traitement (CNT) de Rennes. « C'est de ce centre, avec des forces de l'ordre derrière leur écran, que les verbalisations se font », insiste encore Emmanuel Barbe.

Mais ce recours au privé est déjà dénoncé par l'association 40 millions d'automobilistes, qui relève que les sociétés sélectionnées seront rémunérées « en fonction du temps passé sur la route ». Du côté de la Sécurité routière, on indique qu'« en aucun cas, les entreprises ne seront rétribuées au nombre d'infractions enregistrées ». Quant à M^e Rémy Josseume, celui-ci s'interroge sur ce contrôle qui se passe de toute intervention humaine dans la voiture. « Comment les appareils vont-ils tenir compte de la pluie, qui dans ce cas impose une réduction de la vitesse ? » se demande ce spécialiste du droit de l'automobile. ■