



Le Parisien

Le bide des radars avec chauffeurs privés

Emilie Torgemen 07 mai 2019, 22h37



A bord d'une voiture-radar privée en avril 2018 dans l'Eure, un des départements test. LP/Guillaume Georges

Depuis le mois d'avril 2018, des voitures radars capables de contrôler la vitesse en circulation ont été confiées à des chauffeurs privés. Ils flashent peu et la généralisation à l'ensemble du territoire ne semble plus d'actualité.

On se doutait que les radars avec chauffeurs privés ne démarraient pas en trombe, le préfet de la Manche vient de donner confirmation que ces radars embarqués dans des voitures conduites par des agents privés ne flashent que très peu.

Selon le préfet cité dans La Presse de la Manche ces radars embarqués ont relevé moins de 10 infractions par jour dans le département, soit 1760 infractions en six mois. Dans le détail, les voitures ont flashé 433 fois en janvier ; 382 en février puis encore moins en mars avec 258 crépitements. Serait-ce le signe que les Français sont de plus en plus exemplaires sur les routes de Cherbourg ou d'Avranches ? Loin de là, sur les quatre premiers mois de l'année, le nombre total d'excès de vitesse enregistrés dans le département a augmenté (+ 54 %), alors qu'un quart des radars fixes est hors-service.

Un déploiement très lent

« Bonne nouvelle ! se réjouit Pierre Chasseray, de 40 Millions d'automobilistes. Nous avons déposé un recours devant le Conseil d'état contre la privatisation des radars toujours pas jugé. La sécurité routière nous aurait écoutés, elle aurait évité un flop. »

Un flop vraiment ? En tout cas, les radars avec chauffeurs privés se déploient très lentement. Dans une réponse à une question écrite d'un sénateur, le ministre de l'Intérieur avait détaillé cette montée en puissance du dispositif très lente. « D'avril à septembre 2018, l'expérimentation n'a concerné que les seuls départements de l'Eure et de la Seine-Maritime avant d'être étendue à compter de septembre 2018 aux autres départements de la région Normandie » pouvait on lire.

Au moment du lancement pourtant, la sécurité routière visait une généralisation à tout le territoire. On parlait à l'époque d'appel d'offres à venir en Bretagne, Pays de Loire et Centre Loire. C'était il y a plus d'un an et le dispositif n'a pas dépassé la région Normandie. « C'est une grande nouveauté technologique, il a fallu régler un certain nombre de problèmes techniques, c'est chose faite » rassure le délégué interministériel à la Sécurité routière Emmanuel Barbe. Par ailleurs, le contexte des Gilets Jaunes et de fronde anti 80 km/h n'encourage pas une généralisation. « A ce stade le contexte n'est pas favorable » explique le délégué pudiquement.

3,1 millions investis pour les vingt-six premiers véhicules

Pas sûr que les faibles nombre de contraventions suffisent même à couvrir les 120 000 € par voiture et par an versés à la société Mobiom pour conduire ces serials flasheurs. Il faudrait environ 260 infractions relevées chaque jour pour rembourser les 3,1 M€ investis pour les vingt-six premiers véhicules mis en circulation.

L'objectif de cette privatisation était avant tout de faire tourner plus ces radars embarqués qui ne roulaient alors en moyenne 45 minutes par jour, les gendarmes étant occupés à d'autres tâches. « Nous soutenions l'ambition mais il a fallu que la sécurité routière l'assortisse de choix technologiques hasardeux, avec la lecture automatique des panneaux, s'emporte Chantal Perrichon, la présidente de la Ligue contre la violence routière. Nous payons encore cette erreur de pilotage ! »