

L'État privatise la conduite des voitures radars

Cette mesure sera expérimentée à partir d'août et devrait être généralisée en 2017. Le but est de multiplier les contrôles de vitesse et d'affecter les policiers et gendarmes à d'autres missions.

« On privatise juste l'action de conduire la voiture avec un chauffeur qui va se promener avec le radar », tenait à rassurer, hier, Emmanuel Barbe. Le délégué interministériel à la sécurité routière tient à ne laisser aucun doute : le gouvernement ne va pas privatiser les contrôles de vitesse.

Actuellement, les 319 voitures banalisées et équipées de radars mobiles de nouvelle génération (RMNG) ne circulent qu'une heure treize par jour, « parce que les policiers et gendarmes sont mobilisés sur beaucoup de tâches en ce moment », selon Emmanuel Barbe.

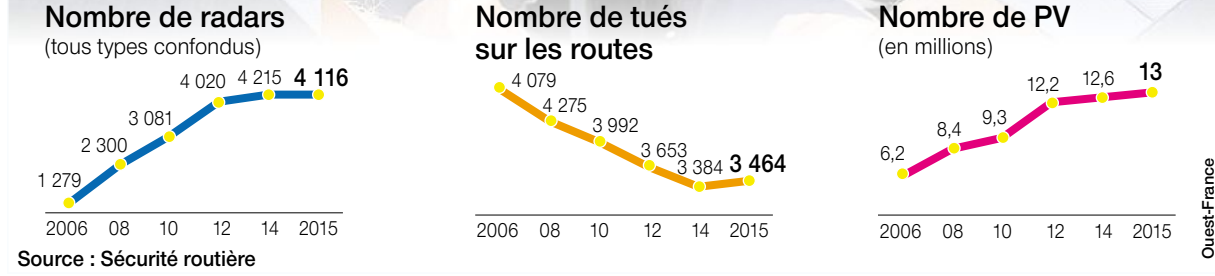
Conséquence : en 2015, le nombre d'infractions relevées par les radars mobiles a diminué de 4 %, alors que le nombre de tués augmentait de 2,4 %. Pour 25 % de ces 3 464 tués, la cause de l'accident était une vitesse excessive.

Trois fois plus de contrôles

Pour Emmanuel Barbe, il faudrait que les contrôles faits par des voitures radars soient « multipliés par trois ». Pour cela, le parc des voitures radars passera de 319 à 440 d'ici à deux ans.

En octobre, le Premier ministre Manuel Valls a annoncé que l'État allait « augmenter, dans les meilleurs délais, l'utilisation des radars embarqués dans des véhicules banalisés, en confiant leur mise en œuvre à des prestataires agréés, sous étroit contrôle ». Ce dispositif sera expérimenté à partir de la fin du mois d'août et devrait être généralisé en janvier 2017.

Selon une enquête réalisée par Harris Interactive pour l'association 40 millions d'automobilistes, 83 % des personnes interrogées estiment que ce serait « une mauvaise chose



de confier la gestion des radars mobiles à des sociétés privées ». 71 % pensent que cela n'améliorera pas la sécurité routière et 86 % estiment que cela incitera les prestataires à « réaliser des contrôles aux endroits où ils ont le plus de chances de constater des infractions ».

Autant d'idées que le gouvernement réfute. « En lien avec les forces de l'ordre, nous allons leur dire les routes qu'ils doivent parcourir, on contrôlera les missions pour être certains qu'ils sont allés là où on voulait qu'ils aillent ou qu'ils ne sont pas sortis à des heures anormales... Les véhicules restent la

propriété de l'État », précise Emmanuel Barbe.

« Le PV sera fait par un officier à Rennes, au Centre automatisé de constatation des infractions routières », comme c'est déjà le cas actuellement.

« La décision du gouvernement est de pur bon sens. Au moment où les policiers sont mobilisés par la lutte contre le terrorisme, il est essentiel que les radars puissent continuer à sauver des vies », affirme Jehanne Collard, avocate spécialisée dans la défense des victimes de la route. Selon elle, les associations qui « insinuent que les socié-

tés privées feront du chiffre, poussées par l'appât du gain » sont de mauvaise foi.

Lancées en 2013 pour lutter contre les grands excès de vitesse, les voitures radars peuvent contrôler tous les véhicules qui les dépassent ou les croisent.

Lorsque la limitation de vitesse est inférieure à 100 km/h, le radar retire automatiquement 10 km/h. Lorsque la limitation est supérieure à 100 km/h, il retire 10 % de la vitesse mesurée. Si vous conduisez à 124 km/h sur une route limitée à 110, le radar retient 111 km/h. PV !

Julie DURAND.

« Ces machines à flash vont devenir des machines à cash »

Entretien

Pierre Chassera, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes (1).



Pourquoi contestez-vous la mesure d'externalisation de la conduite des radars embarqués ?

Il faut appeler un chat un chat, on parle ici de privatisation. Ce n'est pas à une société privée d'avoir des prérogatives concernant la sécurité routière. L'objectif d'une société privée

est d'être rentable, de réaliser des bénéfices, pas de faire de la philanthropie. Ces machines à flash vont devenir des machines à cash.

Le délégué interministériel à la Sécurité routière a précisé que la rétribution de ces sociétés ne dépendra pas du nombre d'amendes dressées...

C'est du pipeau ! Certes, il n'y aura pas de commissions au nombre de contraventions. Mais les faits restent les mêmes. On va confier à des sociétés privées la conduite de voitures qui vont flasher les automobilistes. L'État a lancé un appel d'offres et créé un marché. La société privée ne l'aura pas pour cent ans. Lorsqu'il faudra le reconduire, la société devra rendre des comptes et démontrer

son efficacité. Si elle n'a pas verbalisé assez, le contrat lui échappera. Dans ce cas, l'efficacité se mesure à la rentabilité. En conséquence, le nombre de contraventions va s'envoler.

Les défenseurs des victimes vous opposent que les radars ont permis de sauver des vies...

En France, il n'y a toujours qu'un symptôme d'accident, la vitesse, et une seule réponse, les radars. L'alcool et les stupéfiants sont impliqués dans au moins un quart des accidents mortels. Mais leur répression n'est pas aussi rentable que celle de la vitesse...

Comment comptez-vous contester cette mesure ?

Il y a déjà eu le sondage publié dans

La Parisien. Plus de 83 % des sondés n'y sont pas favorables et 76 % d'entre eux estiment qu'elle ne vise qu'à faire rentrer plus d'argent dans les caisses de l'État par le biais des contraventions.

Nous avons lancé une pétition pour s'opposer à la privatisation des radars embarqués. Nous donnerons les résultats dans quelques jours. S'il le faut, nous irons plus loin avec des manifestations et des opérations escargot.

Recueilli par Marie MERDRIGNAC.

(1) Association soutenue par les Automobile clubs de l'Union nationale des Automobile clubs.

Le fiasco du nouveau permis de conduire

Le projet Faeton devait généraliser le permis à puce infalsifiable. Il a coûté plus de 40 millions d'euros, pour un résultat nul.

C'est la cour de discipline budgétaire de la Cour des comptes qui vient de révéler les dérapages du projet « Faeton », censé mettre en place le nouveau permis de conduire sécurisé européen. Celui-ci aurait dû être créé pour janvier 2013, en application d'une directive européenne de 2006. Le dispositif a coûté 41,3 millions d'euros. Mais il n'a jamais fonctionné.

Faeton devait permettre une gestion intégrale des permis, de l'inscription à l'auto-école jusqu'au retrait de points. Confié à l'Agence nationale des titres sécurisés (ANTS), établissement public sous tutelle du ministère de l'Intérieur, le projet a été lancé en décembre 2010 et le marché attribué le 4 mai 2011 à Capgemini.

« Zones d'ombre »

« Le logiciel fourni était de qualité insuffisante et l'application instable. Capgemini n'était pas en mesure de réaliser les corrections nécessaires dans les délais », explique Bertrand Maréchaux, directeur de l'ANTS entre 2011 et 2013. Et pour cause : la société Sopra qui gérait l'ancien système national du permis de conduire (SNPC) et écartée du marché, n'a jamais communiqué les renseignements utiles à Capgemini.



« Faeton 1 », un plan B pour que la France puisse délivrer des permis.

Un plan B « Faeton 1 » a été réalisé en urgence afin que la France puisse continuer de délivrer des permis de conduire. Cette simple adaptation du système existant a coûté 12,5 millions d'euros supplémentaires.

Mais la Cour des comptes a aussi révélé des éléments surprenants : des bons de commande auraient été signés sans respecter les règles du code des marchés publics. Le procureur général a réclamé un complément d'enquête pour éclairer « les zones d'ombre du dossier ». La décision, en délibéré, sera rendue dans les prochains jours.

Jacques DUPLESSY.

Rouler sans assurance : le fléau s'étend

En six ans, le nombre d'accidents grave (avec blessés) ayant impliqué un conducteur non assuré a augmenté de plus de 40 %.

Entre 370 000 et 750 000 automobilistes, majoritairement âgés de moins de 35 ans, roulent sans assurance en France, estime le Fonds de garantie des assurances obligatoires (FGAO). La plupart de ces conducteurs circulent aussi... sans permis. En effet, le fait de circuler sans un permis valide annule automatiquement toute assurance, même si la voiture que vous conduisez est par ailleurs assurée.

Mais qui roule sans permis ? Quelques jeunes qui ne l'ont pas encore mais qui prennent le volant occasionnellement. Mais également des automobilistes, sous le coup d'une suspension de permis, ou dont le capital points épuisé a invalidé ce dernier. Et ceux-là, sont de plus en plus nombreux.

Conséquences gravissimes

Pour la première fois, le nombre d'automobilistes non assurés impliqués dans des accidents corporels a franchi la part des 10 % l'an dernier (contre 6,9 % en 2009).

Rouler sans permis et sans assurance peut avoir des conséquences gravissimes. En cas d'accident, les victimes sont indemnisées par le FGAO. Mais, celui-ci se retourne ensuite vers le conducteur sans permis



Rouler sans permis et sans assurance peut avoir de lourdes conséquences.

pour se faire rembourser les sommes qu'il a versées pour dédommager les victimes.

S'il y a des blessés, éventuellement avec des séquelles, ce sera à l'automobiliste non assuré de payer les indemnités et éventuellement les pensions d'invalidité. Cela peut plomber une vie entière.

Accessoirement, rouler non assuré est un délit. Avec, à la clé, 3 750 € d'amende, une immobilisation de votre voiture (voire une confiscation définitive) et une suspension du permis jusqu'à trois ans (ou une annulation définitive).

Jean-Rémy MACCHIA.

Le monde et la France en bref

Transport aérien : 7 % de passagers en plus en 2015

Le trafic aérien de passagers a augmenté de près de 7 % l'an dernier dans le monde, selon un premier bilan de l'agence des Nations unies

chargée de l'aviation civile. L'aéroport le plus fréquenté en 2015 était celui d'Atlanta aux États-Unis. Devant celui de Pékin, en Chine.

Encore un blogueur libéral assassiné au Bangladesh

Nazimuddin Samad, 28 ans, un étudiant en droit qui défendait la laïcité et critiquait les islamistes radicaux, a été tué, mercredi soir, par des hommes armés de machettes. Cinq

blogueurs libéraux et un éditeur ont été assassinés l'an dernier au Bangladesh. Ces meurtres ont été revendiqués par un groupuscule islamiste interdit, Ansarullah Bangla Team.

Les crédits à la consommation augmentent

Le total des crédits aux particuliers a progressé de 3,9 % en France, entre février 2015 et février 2016, selon les données brutes publiées, hier, par la Banque de France. Cette accéléra-

tion est due, pour l'essentiel, aux crédits à la consommation (+5 %), alors que l'Insee a annoncé que les achats des ménages avaient atteint un montant record en février.

Diesel : des dépassements jusqu'à dix fois la norme

La commission mise en place après l'affaire Volkswagen a testé cinquante-deux nouveaux véhicules diesels, en conditions réelles d'utilisation. Conclusion : des dépassements allant jusqu'à dix fois la norme d'émissions polluantes d'oxydes d'azote (NOx) sur certains modèles. « Les résultats montrent qu'une majorité des véhicules Euro 6 (la norme en vigueur depuis cet été) testés dé-

passent de plus de cinq fois leur limite d'émissions dont certains, bien au-delà », précise le ministère de l'Écologie. Ces dépassements d'oxydes d'azote sont liés en grande partie au choix de la technologie de dépollution fait par le constructeur, souligne l'étude. « Il y a des difficultés avec certains constructeurs, notamment Renault et Opel », précise le ministère.

Nouvelles images du troisième terroriste de Bruxelles



La justice belge a diffusé, hier, de nouvelles images et fait appel au public pour retrouver le troisième assaillant de l'aéroport de Zaventem, le mystérieux « homme au chapeau » des attentats de Bruxelles. Les magistrats ont donné le détail,

à l'aide d'un clip vidéo, du parcours du suspect de sa sortie de l'aérogare jusqu'à ce que sa trace soit perdue dans la capitale belge, environ deux heures plus tard. Sur ces images, on le voit parfois courir, ou marcher avec un portable à l'oreille.

Pollen

Ils sont très redoutés par les personnes allergiques. Les pollens de bouleau arrivent sur le nord de la France. Le risque d'allergie sera très élevé dès le week-end prochain et plus particulièrement dimanche, en raison du beau temps prévu dans le nord du pays, prévient le Réseau national de surveillance aérobiologique (RNSA).

Pédophilie : Mgr Lalanne « demande pardon »

L'évêque de Pontoise avait déclaré, mardi, au micro de RCF, que la pédophilie était « un mal », mais qu'il ne « saurait pas dire » si c'était « de l'ordre du péché ». Après le tollé suscité par ses propos, notamment parmi les victimes, Mgr Lalanne a publié un communiqué, mercredi soir, rappelant que, pour Benoît XVI, « la pédophilie, dans tous les cas est un

péché objectivement grave ». Tout en soulignant la « question du degré de conscience et donc de responsabilité de celui qui commet des actes aussi atroces ». L'évêque, responsable de la cellule de veille de l'épiscopat sur la pédophilie, a demandé « pardon », hier, sur RCF, à tous ceux qui ont pu être choqués par ses déclarations.

Les policiers manifestent pour une prime de risque

Les manifestants étaient près de 8 000 selon le syndicat Unité-police SGP-FO, second syndicat de gardiens de la paix, et plus de 2 000 selon d'autres sources policières, à battre le pavé parisien, hier, jusqu'aux abords de Matignon. Les policiers réclamaient notamment l'augmentation d'une « prime de risque » sur fond d'attentat et d'état d'urgence qui « use » les troupes.

