

en 2003, 1 511 vies ont été sauvées avec cinquante radars (moyenne sur l'année) qui ont constaté 1,6 million d'infractions. En 2004, avec 240 radars (toujours en moyenne), 499 vies ont été épargnées alors que 3,1 millions d'infractions ont été constatées. En 2005, on comptait 670 radars, 257 vies sauvées et 4,3 millions d'infractions.

Assenée avec graphiques et commentaires à l'appui, par la sécurité routière, selon laquelle les radars « sont à l'origine des deux tiers de la baisse du nombre de tués », cette corrélation est très contestable. Elle est même carrément démentie dans un document officiel de cette même institution, qui n'en est plus à une contradiction près. Dans son rapport sur « l'impact du contrôle sanction automatique 2003-2005 », l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière – quel titre pompeux ! – note que « le fait que les étrangers (22 % des infractions) bénéficient pour l'instant et pour un long moment d'une certaine impunité ne semble pas poser de graves problèmes car on a observé que la part des étrangers en voiture particulière dans les accidents graves a finalement baissé au cours des dernières années ». En clair : alors que les étrangers ne sont pas concernés par les radars, leur taux d'accident a baissé plus vite que celui des Français ! Ce qui est d'autant plus festif, c'est qu'au volant de ces voitures aux plaques étrangères, il y a de plus en plus de Français plus pressés que les autres, qui ont choisi ce moyen pour passer à travers les mailles du filet. Difficile de contredire aussi clairement tout un document d'autojustification. Cette intéressante précision est publiée à la page 60, dans le corps du texte, sans autre commentaire...

Mais ce n'est pas la seule perle qui fasse douter du

sérieux des affirmations ressassées à longueur de pages pour justifier le salaire de ceux qui les professent. Dans sa « synthèse », le même organisme écrit que « les accidents locaux à proximité des radars ont très fortement baissé : de l'ordre de 45 % pour les accidents corporels et de 70 % si on s'intéresse aux seuls accidents mortels contre respectivement 19 % et 28 % pour la France entière ». Bravo ! Mais la phrase suivante précise malheureusement que « l'étude des vitesses et des accidents locaux a montré que la zone d'impact des radars ne dépassait pas 3 km ».

Je constate donc qu'avec cinq cents radars installés en moyenne pendant la période considérée, ceux-ci n'ont eu un impact que sur 1 500 (500 × 3) km de routes, d'autoroutes et de voies urbaines, soit sur 0,375 % d'un réseau routier français de 400 000 km (hors 600 000 km de voies communales, où l'on se tue aussi), sur lequel on comptait 5 000 morts par an.

Je ne suis pas statisticien, mais je voudrais qu'on m'explique comment l'Observatoire interministériel est parvenu à créditer les radars d'une baisse de 70 % du nombre de tués sur un échantillon pareil : rapporté au réseau total et au nombre de tués, il y aurait moins de vingt morts par an sur l'ensemble des zones couvertes par les radars. Et 7,5 morts si l'on intègre les voies communales. Avec ce calcul simple, on voit comment les statistiques peuvent être biaisées. Toutes le sont-elles aussi grossièrement ? Je me bornerai à constater le caractère totalement idéologique des chiffres que la sécurité routière sert aux Français, derrière l'apparence sérieuse des rapports officiels.