

veaux », raillait le général de Gaulle. Pas question de traiter les citoyens, a fortiori les automobilistes, comme des êtres responsables, à même de comprendre les fondements et la complexité d'une politique de sécurité routière ambitieuse et justifiée. Alors que chacun sait qu'une action publique, pour être efficace, doit être comprise et acceptée non seulement par le plus grand nombre, mais par ceux-là même dont elle remet en cause les habitudes et les comportements. Un bourrage de crâne et une infantilisation que Rémy Heitz, qui fut délégué à la sécurité routière au moment du lancement des radars, jusqu'en novembre 2006, ne conteste pas vraiment : « Par souci d'efficacité, j'ai décidé de faire porter toute la communication sur les vitesses excessives et sur l'alcool, alors que je sais parfaitement que tous les accidents ont des causes multiples. Et il n'était pas question de relâcher la pression, car dès que l'UBM [unité de bruit médiatique] mesurée chaque mois diminuait, le nombre de morts et de blessés sur la route cessait de diminuer le mois suivant. »

L'intérêt de la cause ne se discute pas. La façon dont elle est défendue, si. Profitant de ce consensus politique, au fil des ans, se sont constituées une énorme administration interministérielle ainsi que de nombreuses associations de victimes de la route, souvent éphémères. Prenez le Conseil national de la sécurité routière (CNSR), créé par un décret du 28 août 2001 signé par Lionel Jospin, Laurent Fabius et Jean-Claude Gayssot. Ce conseil est « associé à l'élaboration et à l'évaluation de la politique des pouvoirs publics. [II] commande les études et recherches qui lui paraissent utiles » et comprend... quarante-cinq membres.

Chapitre 3

La dérive folle du permis à points

En 2007, il faut « que chaque automobiliste soit certain d'avoir sa vitesse contrôlée, au moins une fois par heure ». L'engagement pris fin 2006 par Rémy Heitz, alors délégué interministériel à la sécurité routière, exprime une volonté claire : la surveillance permanente, le contrôle, la répression et la sanction doivent rester la clé de voûte de la politique gouvernementale. L'association, unique au monde, du permis à points et d'un système de contrôle entièrement automatisé des vitesses constitue l'outil privilégié de cette répression. Comment en est-on arrivé là ?

Tout a commencé, dans la plus grande discrétion, le 10 juillet 1989. Alors que la France a déjà la tête en vacances, l'Assemblée nationale vote une loi « relative à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions » qui prévoit l'instauration d'un permis de conduire à points. Jusque-là, le carton rose était attribué à vie et n'était – provisoirement – retiré que pour des infractions très lourdes, généralement à l'origine d'accidents graves ou mortels. Conçu par Michel Delebarre, ministre des Transports, et porté par Georges Sarre, secrétaire d'État, le projet de loi avait suscité la controverse. Il n'emportait

[...]. Modèle, c'est le même mot qui permet de désigner une maquette ou un mannequin. C'est à la fois un schéma, une représentation simple et un idéal, une perfection susceptible d'être atteinte. »

L'homme clé de ce programme parfait, qui va faire le bonheur des Français malgré eux, s'appelle Raphaël Bartolt. Préfet de l'Ardèche, auteur d'un « Que sais-je ? » *Les Transports routiers*, ancien directeur de campagne de Jean-Pierre Chevènement, ce haut fonctionnaire est aujourd'hui préfet de Dordogne, choyé par Nicolas Sarkozy pour services rendus, ce qui montre bien à quel point le Gosplan à la française déborde les étiquettes politiques. C'est en tant que directeur du projet que Bartolt, laissant le devant de la scène aux politiques et au délégué interministériel à la sécurité routière Rémy Heitz, a piloté l'automatisation complète de l'ensemble de la chaîne de traitement des procès-verbaux, à partir des radars mobiles installés en ville ou au bord des routes, et des radars fixes dont il est prévu de déployer cent unités dès la première année, avec un objectif de mille d'ici à 2005. Ce projet a nécessité de coordonner l'action de quatre ministères (Transports, Justice, Intérieur pour la police et Défense pour la gendarmerie).

Raphaël Bartolt a présenté cette automatisation de la répression routière comme un modèle d'action publique, lors d'une des rares interviews qu'il ait données à la revue *Penser public* : « C'est un exemple réussi de modernisation technologique tout en améliorant le service rendu, en l'occurrence la sécurité des usagers de la route. Huit mois seulement se sont écoulés entre la passation de la commande par le ministre de l'Intérieur et la mise en œuvre des premiers radars.

Nous avons pu obtenir ce délai de réalisation très court grâce à une organisation légère très réactive. Le projet était en outre suivi par les quatre directeurs de cabinet des ministères concernés, ce qui offrait un grand confort car nous étions très contrôlés, comme cela est normal, mais soutenus aussi quand des difficultés se présentaient [...]. Nous étions soumis à la contrainte du “temps politique” qui nous imposait un délai de réalisation extrêmement bref. Il fallait faire passer la réforme et lever les obstacles, notamment légaux, le plus rapidement possible. J’ajoute que la communication autour du projet était un autre défi, dans un contexte rendu plus difficile par des médias a priori méfiants et à l’affût des premiers dysfonctionnements. Le système des radars électroniques est plutôt “brutal” et nécessitait une large information du public comme la diffusion de la carte d’implantation et la mise en place de panneaux indicateurs. Ce n’est qu’à partir de la diffusion des premiers sondages, qui montraient que les deux tiers des Français soutenaient le projet, que les médias ont inversé leur position à notre égard. »

Dans un tel contexte, quasi soviétique, la contestation, évidemment, n’a pas sa place. Le 6 janvier 2004, *Libération* publie une tribune libre de Jean-Gustave Padioleau, un polytechnicien, professeur associé à l’université Paris-Dauphine. Elle est titrée : « Radars, la mauvaise solution ». Avec une équipe de cinq collègues de la Maison des sciences de l’homme, à Paris, Padioleau est un des innombrables chercheurs qui travaillent sur fonds publics dans le domaine de la sécu-

rité routière. Malheureusement pour lui, il n'est pas dans le moule. Il a été placé auprès de Rémy Heitz, délégué à la sécurité routière et magistrat, par le réseau des polytechniciens, tout puissant au ministère de l'Équipement. Il est chargé de conduire une étude sur « l'individualisme collectif des automobilistes français » face aux radars et caméras, dans le cadre du Prédit, un programme public de recherche sur les transports terrestres, associant plusieurs ministères (dont celui de l'Intérieur) et des agences gouvernementales.

Débarrassée de ses scories idéologiques, la tribune libre de Padioleau apparaît largement prémonitoire. Il félicite d'abord Jean-Pierre Raffarin de vouloir « humaniser » les radars : « De fait, les risques ne sont pas minces que [leur] déploiement au sabre ne conduise à miner l'autorité et la puissance de l'État libéral républicain, et à faire des croche-pieds aux politiques performantes, durables, de sécurité routière. » Pour le chercheur, les radars traduisent l'essor des « nouvelles technologies politiques de contrôle social ». Dans le cas français, elles ont un intérêt fiscal primordial. Surtout, « les radars représentent un cas d'école de reproduction de l'exception française de la conduite de grands projets, écrit Padioleau : tout d'abord, dans la bonne tradition hexagonale, un "complexe de radars" se met en place, sans enquêtes parlementaires, sans audits de suivi ni évaluation de son fonctionnement ».

Le chercheur fait la comparaison avec les complexes militaro-industriel ou nucléaire, note que ce système de radars regroupe « quelques fonctionnaires parisiens-sarkoziens, des entreprises proches des milieux de la Défense, des hygiénistes antilibéraux,

des soutiens médiatiques quasi subventionnés ». Il annonce déjà « un quadrillage en radars des feux rouges urbains, quitte à mettre devant le fait accompli des autorités détentrices du pouvoir de police (préfets, maires...) ». Car l'important est « l'irréversibilité de l'action ». Pour être efficace le complexe doit « engager d'urgence ses projets de telle manière que, par suite des enjeux politiques, financiers, technologiques, les marches arrière, les corrections soient indispensables et irréalistes ».

Il faut aussi jouer sur l'orgueil national : « Les radars à la française affichent d'être uniques au monde, revendiquent d'être sans précédent (le "tout-numérique"), épatent le réalisme sceptique de praticiens étrangers, raille Jean-Gustave Padioleau : cette prouesse nationale du déploiement visionnaire d'un système prototype rend les radars hexagonaux incomparables et incommensurables. » En outre, poursuit-il, « le complexe valorise à l'excès les performances des radars. Le contrôle sanction automatisé apparaît comme "le" sésame efficace de la sécurité routière [alors que] les exemples étrangers invitent plutôt à la modestie ».

À titre d'exemple, explique le chercheur déviant, « la réussite de la Suède mobilise un portefeuille de politiques de sécurité routière qui n'enferment pas les automobilistes dans le châtiment mais se préoccupent de la sûreté des véhicules, des infrastructures, et responsabilisent les citoyens : d'autres pays préfèrent l'apprentissage du contrôle continu, enregistrant la conduite moyenne sur un itinéraire de plusieurs kilomètres, plaçant le conducteur devant ses responsabilités en cas de vitesse excessive ». Contrôle continu qui aurait, pour les responsables français, deux incon-

vénients majeurs : « À court terme, [il] est perçu comme moins rentable financièrement. De plus, la dédramatisation du contrôle des excès de vitesse réduit les affichages politiques des hit-parades de “flashés” et les célébrations ostentatoires de “morts en moins”. »

Après une telle analyse, le chercheur sera vite flashé lui-même, sitôt après la publication de sa tribune libre dans *Libération* : « L'absence d'impartialité ressortant de ce texte me paraît interdire la poursuite de ce projet dans des conditions normales de sérénité », écrira Rémy Heitz au directeur de la Maison des sciences de l'homme. Évoquant « le manque de compétence et de loyauté » du chercheur, le directeur de la sécurité routière envisage de « résilier la convention ». C'est-à-dire de couper les crédits publics dont bénéficie la Maison des sciences de l'homme. Le 29 mars, sous la plume de Florence Aubenas, *Libération* publie une enquête sur la mise en œuvre des radars automatiques et le climat délétère qui l'entoure, sous le titre : « Radars : censure d'un chercheur critique ». Information reprise le lendemain par le quotidien gratuit *20 minutes* qui titre : « Un chercheur sacqué pour avoir douté de l'efficacité des radars. Il a franchi la ligne jaune¹. »

Jean-Gustave Padioleau racontera ses démêlés avec les dirigeants de la sécurité routière dans un livre publié en 2006². Un livre éclairant sur le totalitarisme et la culture du mensonge qui règnent dans le monde clos de la sécurité routière, mais malheureusement

1. *20 minutes* du 30 mars 2004.

2. Jean-Gustave Padioleau, *La Société du radar, l'État sarkozyste au Kärcher*, L'Harmattan, 2006.

dence, de Sagem, est mise en œuvre pour garantir la sécurité des flux de données. Chaque radar dispose de son propre certificat. Son paramétrage est réalisé, à distance, à partir du centre automatisé de constatation des infractions, basé à Lille. Les radars automatiques ont une marge technique de 5 km/h jusqu'à 100 km/h (95 au lieu de 90) et de 5 % au-delà de 100 (136,5 au lieu de 130)... Cette marge d'erreur est réelle : la différence entre la vitesse constatée et celle retenue dans les documents que reçoivent les automobilistes flashés n'est donc en rien un cadeau, comme on le croit souvent. Si l'on est flashé à 96 km/h, on peut aussi bien avoir roulé à 101 qu'à 91 km/h.

Soixante-dix radars sont donc commandés en version fixe, trente en version mobile, pour les gendarmes. En juin 2003, un second appel d'offres est lancé. Il porte sur l'informatique du centre national de traitement des procès-verbaux. La proposition d'Atos Origin est retenue, Cegetel assurant la gestion du réseau, et France Télécom posant les lignes spécialisées pour raccorder les radars au système central. L'ensemble des traitements est réalisé dans un seul centre informatique, condition essentielle pour la réussite du projet, affirme Raphaël Bartolt, dans l'obscur langage administratif : « Si je traite localement l'afflux de P-V, j'étouffe le projet. Il faut prendre en central un maximum de tâches telles que l'éditique. » Ce qui a nécessité le vote d'un amendement...

Le 1^{er} novembre 2003, pour le week-end de la Toussaint, le plus meurtrier de l'année, le CSA subit son baptême du feu : 447 contraventions sont dressées par les dix radars mis en place (mais en trois semaines, on

grimpera à 72 000 contraventions !). Rémy Heitz et Raphaël Bartolt posent pour les caméras et les journaux, comme des chasseurs de brousse devant un lion abattu. Les 447 P-V délivrés le vendredi par les dix premiers radars automatiques en activité ont quitté le samedi les locaux de la société Aspheria, filiale à 51 % de La Poste, depuis un entrepôt de la zone industrielle d'Orly, en banlieue parisienne, expliquent-ils. Ils parviendront lundi chez leurs destinataires qui pourront payer par audiotel (0,12 € la minute !) et sur Internet grâce à un site spécialement développé pour l'occasion (www.amendes.gouv.fr).

« Toutes les nuits entre 23 heures et 4 heures, nous interrogeons automatiquement le fichier national des immatriculations pour connaître l'identité des contrevenants de la journée à partir de leur numéro de plaque », explique Raphaël Bartolt. Les photos des plaques, transmises par les radars au centre national de traitement à Lille, sont pour l'instant converties manuellement en numéros. « Mais à terme, 80 % d'entre elles seront lues automatiquement par un système de reconnaissance d'image », estime Rémy Heitz. Un système parfait ? Pas vraiment. Il y a des bugs : « Hier, par exemple, nous avons dû annuler toutes les photos prises par l'un des radars car il était resté à l'heure d'été... », reconnaît le délégué général à la sécurité routière.

Cent radars devaient être installés en 2003, quatre cents en 2004, mille en 2005, mille cinq cents en 2006 et deux mille en 2007. Le rythme réel de mise en service a été un peu moins élevé. Dans l'hypothèse – inexacte – où les radars automatiques expliqueraient à eux seuls la diminution du nombre de tués, force est de reconnaître que leur efficacité est dégressive :

nes chacun. Il faut avoir l'aplomb d'une Geneviève Jurgensen pour oser dire : « On est en train de fabriquer une légende, le permis à points ne crée pas de chômage ! Je n'ai jamais entendu aucun syndicat tenir ce discours¹. » Affirmant que « les gros rouleurs sont moins impliqués dans les accidents que les conducteurs du dimanche », ce qui n'a rien à voir avec le sujet, la porte-parole de la Ligue contre la violence routière s'est déchaînée, à plusieurs reprises, contre les parlementaires qui proposaient d'adoucir les barèmes de retraits de points pour les professionnels de la route : « L'égalité devant la loi est un principe fondamental. » Comme si le conducteur qui avale plus de 200 000 km par an, en ville et en toutes circonstances, qu'il pleuve ou qu'il vente, était en situation d'égalité par rapport à celui qui en parcourt moins de 10 000 !

Pour ne pas se retrouver dans la situation de Raïd Kadhim, plusieurs centaines de taxis, à Paris, ont choisi délibérément de continuer à rouler, alors que leur permis a été invalidé. La plupart ont perdu tout leur capital de points en moins d'un an, pour des passages au feu orange déclaré rouge par des policiers ou pour de petits excès de vitesse, alors qu'ils étaient stressés par des clients pressés, en particulier dans l'enceinte de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et sur l'autoroute du Nord, aux alentours du Stade de France, où la vitesse, contre toute raison, est limitée à 90 km/h.

Rémy Heitz conteste cet acharnement spécifique dont seraient l'objet les taxis « dont il est faux de croire qu'ils sont tous menacés de perdre leur permis

1. *L'Express* du 19 octobre 2006.

n'ayant que peu de rapport avec la sécurité routière. Ils choisissent des voies larges et bien dégagées. Leur seul objectif étant de faire du chiffre, réalité confirmée par de nombreux témoignages et une enquête récente diffusée sur TF1¹. On est loin des objectifs lénifiants brandis à tout instant par les ministres et les fonctionnaires chargés de donner une apparence de moralité à ce système !

Tout habitués par leur combat contre la violence routière – dont personne ne nie la réalité – les intégristes de la sécurité n'ont sans doute pas mesuré la violence de l'arsenal répressif qu'ils ont enclenché. Sans doute avaient-ils en tête l'exemple, cent fois mis en avant, de l'homme mûr, au volant d'une grosse voiture allemande, sûr de lui-même, de ses réflexes pourtant émoussés après un bon repas arrosé, explosant les limitations de vitesse et tuant les occupants d'une petite voiture qui ne demandait rien à personne. L'homme à abattre qui, lorsqu'il est pris, fait les choux gras de la sécurité routière et des médias.

Tel ce jeune patron qui, à 4 heures du matin, fin décembre 2006, en plein Paris, au volant d'une Mercedes, avec 1,18 gramme d'alcool dans le sang et des traces de cannabis, a tué quatre jeunes gens qui s'étaient serrés à six dans une Volkswagen Polo. On ne dit pas si eux aussi avaient de l'alcool dans le sang. Qui a grillé le feu ? Lui ou eux ? Compte tenu du contexte, ce ne pourra être que le conducteur de la Mercedes, qui a été écroué.

Patron, Mercedes, alcool, cannabis : ces individus

1. TF1, Le droit de savoir, 16 janvier 2007.

repousser sont avant tout, pour les médias, des symboles qui fédèrent l'opinion contre eux et ce qu'ils représentent. Alors que dans la réalité, comme le reconnaît Rémy Heitz, les infractions et les accidents de la route les plus graves sont surtout le fait de jeunes hommes issus de l'immigration. Mais chacun se garde de le dire publiquement.

La répression, de toute manière, s'abat de façon parfaitement aveugle, au point que l'avocat Jean-Marc Fedida, auteur de *L'Horreur sécuritaire*¹, peut parler d'un État qui « exerce aujourd'hui sans partage une puissance qui n'est plus basée que sur un rapport de force avec son citoyen [...]. En choisissant de mener une guerre contre ses propres citoyens, au seul prétexte démagogique de satisfaire à des attentes sécuritaires, l'État n'a pas fait seulement régresser nos libertés, il s'est condamné à la violence pour la violence ».

Violence ? Prenez le cas de Pierre, le fils d'un de mes amis. À dix-huit ans, il a réussi son permis de conduire, code et épreuve pratique, du premier coup. Il est déjà en fin de première année de préparation aux grandes écoles. Le dernier soir de ses examens de fin d'année scolaire, il part faire la fête avec des amis. À 2 h 30 du matin, accompagnant un camarade, à petite vitesse, sans commettre d'infraction, il se fait arrêter, avenue Foch, pour un contrôle d'alcoolémie². Verdict : 0,7 gramme. Le gamin est aussitôt conduit à l'hôtel de police du XIII^e arrondissement de Paris, puis, menottes aux mains, à l'hôpital pour y subir des

1. Jean-Marc Fedida, *L'Horreur sécuritaire*, Éditions Privé, 2005.

2. L'avenue Foch et la place de la Porte-Dauphine sont, à Paris, les lieux de prédilection des forces de l'ordre pour les contrôles routiers. Elles y courent moins de risques qu'en banlieue où, dans certains quartiers, elles s'abstiennent de toute intervention de cette nature.

Vis-à-vis d'un gamin de dix-huit ans, brillant dans ses études, qui a bu deux verres de trop au soir de ses examens et n'a, objectivement, mis en danger la vie de personne, la répression n'est-elle pas excessive ? Elle est surtout indéchiffrable et aléatoire. Les exemples abondent de citoyens parfaitement intégrés, maîtres d'eux-mêmes qui, au sortir d'un restaurant, se sont retrouvés arrêtés, entravés, placés en garde à vue pour avoir dépassé de peu le seuil de tolérance autorisé. Comme ce journaliste connu de France-Info qui, après avoir dîné avec sa compagne dans un restaurant, s'est vu privé de liberté pendant dix-huit heures, avec les menottes accrochées à son banc. À deux, pendant leur repas, ils avaient bu une bouteille de brouilly. Sa faute de conduite ? Il s'était montré hésitant, en cherchant son chemin dans un quartier parisien dont tous les sens interdits avaient été modifiés, par la magie de la politique anti-voiture de Bertrand Delanoë. Hésitations que les policiers en vadrouille avaient aussitôt mises sur le compte de l'alcool¹. Il y a mieux : Kamel L. sort d'une boîte de nuit dans un état d'ébriété avancée. Se jugeant incapable de conduire, il décide de dormir dans sa voiture en attendant de dessaouler. Il sera réveillé un peu plus tard par des policiers qui lui feront souffler dans l'alcootest, dresseront un procès-verbal et six points lui seront retirés de son permis. La France, pays des droits de l'homme, c'est bien connu !

Comme le dit élégamment l'ancien délégué à la

1. On veut bien admettre que l'imprégnation alcoolique, même légère, émousse les réflexes, augmente l'agressivité, ce qui justifie la répression dont elle fait l'objet. Mais l'usage systématique des cellules dites de dégrisement, pour des personnes ayant bu un ou deux verres de trop, ne vise pas à les protéger, mais à les punir.