

## Zones dangereuses – connaissances et usages déviants

Document rédigé le 14 juin 2011

### Résumé

**Contexte** : Nous subissons depuis septembre 2010 des débats sur la sécurité routière qui ont perdu tout contact avec la réalité. Après l'amendement Fouché reliant abusivement la conduite sans permis au permis à points et l'affirmation que les petits excès de vitesse ne seraient pas dangereux, nous voyons apparaître un faux débat sur les zones dangereuses qui devraient être les seules à héberger des radars, avec en prime des radars pédagogiques qui affichent épisodiquement ce que notre compteur de vitesse nous indique en continu !

**Les contre-sens** : il ne faut pas confondre un usager et une population d'usagers, ni un endroit dangereux et un trajet dangereux. Ces quatre concepts différents sont à prendre en considération quand on parle du risque routier. L'analyse de ces situations fait comprendre pourquoi le seul objectif opérationnel pour les dispositifs de contrôle automatisé de la vitesse est de porter la dissuasion sur l'ensemble du réseau. Il n'y a pas de portion de voie sur laquelle on peut se permettre de ne pas respecter la règle.

**Un exemple de destruction de la légitimité de l'implantation des radars** : Auto-Plus nous a expliqué dans son numéro du 20 avril 2010 que les automobilistes estimaient que « *les petites boîtes grises poussent justement à la va-comme-je-te-pousse. Plutôt dans des secteurs pépères mais rémunérateurs et rarement dans les zones accidentogènes* ».

**Quelle place pour les radars pédagogiques** : ils peuvent être détournés de leur usage initial pour se transformer en panneaux de signalisation des radars fixes. Le constat du caractère « aléatoire » de leur implantation, fera apparaître l'inadaptation et l'hypocrisie de l'abus d'usage de la notion de « zone dangereuse ». Le résultat peut être très variable d'un département à l'autre.

**Quelles propositions peut-on faire pour utiliser correctement la notion de « zone dangereuse ?** La première étape consiste à publier les cartes des accidents graves des dernières années dans chaque département. Elles doivent identifier les itinéraires sur lesquels le nombre d'accidents est élevé (ou était élevé avant l'implantation des radars automatiques), soit dans une zone limitée (ZAAC), soit sur un trajet pouvant atteindre des dizaines de kilomètres. Outre leur usage pour déterminer les « zones dangereuses », ces données devront être utilisées pour définir le nombre et la durée des contrôles mobiles en dehors de ces ZAAC et itinéraires les plus dangereux au kilomètre de voie.

**Conclusions** : dans le jeu absurde et dangereux avec des concepts qui sont mal maîtrisés, ou détournés de leur sens, par ceux qui prétendent les utiliser pour améliorer la sécurité routière, il faut exiger l'introduction d'un minimum de rigueur. Le radar pédagogique est acceptable s'il est dissocié de l'implantation des radars qui sanctionnent. Le terme aléatoire utilisé par le ministre de l'intérieur pour concrétiser cette dissociation doit être la règle et non l'exception. Il faut conserver à l'esprit que toutes ces négociations dans lesquelles la sincérité et l'objectivité sont peu présentes ne doivent pas masquer le seul point important de l'application des décisions du 11 mai : la signalisation des radars mobiles en action sera interdite. Un radar mobile a pour but de dissuader les excès de vitesse sur tout le réseau et à tout moment, car ces excès sont dangereux sur tout le réseau et à tout moment.

### Contexte

L'émergence d'une solution « nouvelle », valorisée à un niveau excessif, est un grand classique dans le domaine de la sécurité routière. Elle est habituellement utilisée pour masquer une difficulté et donner l'impression que l'on fait quelque chose d'acceptable par tous, alors que l'on est dans une situation conflictuelle qu'il faudrait arbitrer. Le critère du courage politique est la reconnaissance de l'impossibilité de satisfaire des opinions antagonistes, réclamant des mesures incompatibles.

Nous connaissons les bases du conflit actuel :

- Le Gouvernement a laissé le Parlement affaiblir le permis à points en étant incapable de s'opposer à deux désinformations qui ont dominé le débat :
  - o La conduite sans permis a un lien avec le permis à points
  - o Les petits excès de vitesse ne sont pas dangereux.
- Les résultats de l'accidentalité du premier quadrimestre ont été calamiteux. Le Gouvernement pouvait faire le choix de rétablir la capacité de dissuasion du permis à points (abaisser à deux la récupération des points par un stage annuel), il a préféré supprimer les avertisseurs de radars (choix très important pour développer la dissuasion par les radars mobiles) et les panneaux annonçant les radars fixes. Un Gouvernement est légitime quand il effectue un choix de cette nature. Accroître la difficulté de récupérer des points ou accroître le nombre de points perdus peut avoir une efficacité identique.
- Après cette annonce lors du CISR du 11 mai, la fraction anti-sécurité routière de l'UMP a repris le combat. Le Gouvernement n'a pas eu une position claire et a sorti de sa manche les outils miraculeux qui permettraient de satisfaire tout le monde :
  - o Les radars pédagogiques
  - o La notion de zone dangereuse.

Si le Gouvernement pense pouvoir se sortir de ses difficultés relationnelles avec des opposants aussi radicaux et de mauvaise foi que ceux que nous entendons depuis le début du débat sur l'amendement Fouché, il montrerait qu'il n'a pas compris la nature politique de ce conflit.

- Il n'est pas possible de vouloir concilier deux objectifs radicalement opposés.
  - o Faire respecter les limitations de vitesse sur l'ensemble du réseau en supprimant la possibilité d'être prévenu de la présence d'un contrôle (fixe ou mobile),
  - o Réduire les contraintes exercées sur les usagers pour les dissuader de commettre des infractions aux règles sur la vitesse, y compris de petits excès de vitesse.
- Imaginer que les radars pédagogiques et l'identification de zones dangereuses vont faciliter l'acceptation des décisions gouvernementales est une illusion. Dans ce combat, le « gagnant-gagnant » est un mythe. Soit le gouvernement applique sa décision, soit il la vide de son sens et la sécurité routière sera la perdante. Les résultats se dégraderont à nouveau dans des délais courts si les usagers constatent qu'ils peuvent toujours être renseignés sur la présence d'un radar fixe ou mobile.

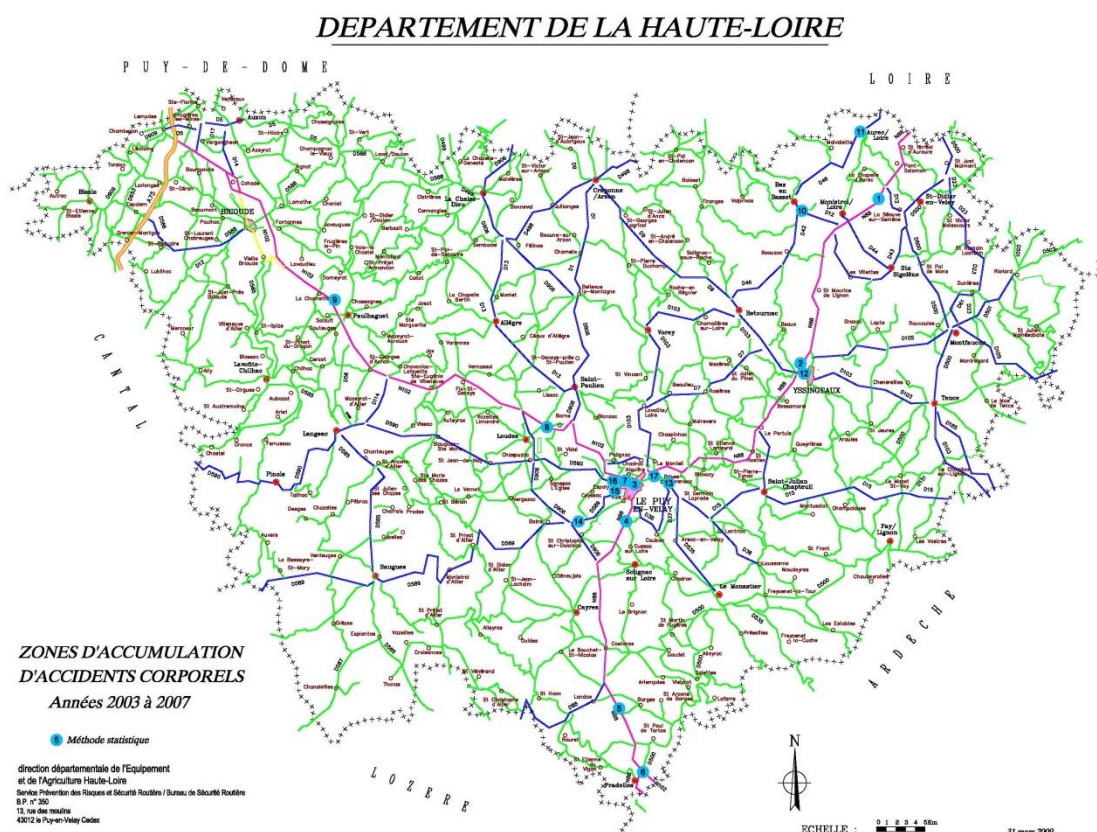
La politique de sécurité routière devant se fonder sur des connaissances, il convient donc de sortir du café du commerce et d'analyser le concept de « zone dangereuse ».

**Les deux contre-sens du débat actuel : confondre l'usager et l'infrastructure, confondre un point et une distance quand on veut quantifier le risque.**

Les actions de sécurité routière peuvent réduire le risque en traitant ce qui est à l'origine du danger (construction d'un rond-point, suppression d'un passage à niveau), elles peuvent également agir sur le niveau de risque par une action qui ne supprime pas le danger à la source, mais réduit la fréquence des accidents et (ou) leurs conséquences. Ces mesures sont très diverses, (limitation de vitesse, limite légale d'alcoolémie, port de la ceinture de sécurité).

**Dans un abord de santé publique** visant à réduire le plus grand nombre d'accidents en optimisant l'usage des moyens de prévention (radars, gendarmes, policiers), la notion importante est le risque rapporté à une **section de voie** et elle prend deux formes très différentes qui vont poser aux décideurs un problème majeur pour exploiter la notion de « zones dangereuses ».

- Il y a des **endroits plus dangereux que d'autres** ( grands carrefours complexes par exemple). Le terme de point noir a été longtemps utilisé pour désigner cette situation. Il a été remplacé par la notion de zone d'accumulation d'accidents (ZAAC) avec un classement en 4 niveaux. Le plus élevé correspond à au moins 10 accidents ayant produit au moins 10 blessés graves (calcul à partir des statistiques des cinq dernières années). La ZAAC a une longueur qui a été fixée à 850 mètres. Cette longueur permet de réunir des sites allant d'un simple carrefour à un aménagement complexe, par exemple un grand rond-point (lire la fiche technique du Sétra sur les ZAAC : <http://www.securite-routiere.org/docacrobat/zaacfichestra2006.pdf> ). L'unité de mesure est un nombre d'accidents observés à cet endroit pendant une période donnée.





**Dans un abord individuel**, celui de l'utilisateur qui passe à un endroit ou utilise une voie, la quantification du risque sera très différente. Ce n'est plus le nombre élevé d'utilisateurs qui utilise la voie qui est important, c'est ce qui peut arriver personnellement à chacun des usagers l'utilisant.

- Un endroit peut être particulièrement dangereux, mais la faiblesse du trafic fait qu'il ne sera jamais considéré comme une ZAAC. Dans cette situation, le risque devrait être calculé sous la forme d'un nombre de tués ou d'accidentés par milliard de véhicules passant à cet endroit, mais ce calcul n'est pas réalisé pour des raisons pratiques (énorme travail de collecte de données avec un intervalle de confiance les rendant difficilement exploitables). La bonne pratique est l'expertise visuelle directe des voies par des spécialistes formés au diagnostic du risque lié à l'infrastructure. Elle permet de repérer ces zones, en s'aidant des statistiques d'accidentalité, et de les signaler, que ce soit par des panneaux adaptés ou par des moyens utilisant la géolocalisation et l'avertissement de l'utilisateur qui aborde cette zone,
- Un trajet peut être le siège d'accidents peu nombreux du fait de la faiblesse du trafic, alors que le risque exprimé au kilomètre parcouru est celui (relativement élevé) de l'ensemble du réseau secondaire à faible densité de circulation. Le risque ressenti par l'utilisateur est faible, il y a très peu d'interactions avec d'autres usagers, il choisit sa vitesse sans autre contrainte que la limitation réglementaire (pas d'utilisateur qui s'énerve derrière !).

**Des exemples** permettent d'illustrer les différences entre ces concepts.

1/ Risque élevé au kilomètre de voie, du fait du grand nombre d'utilisateurs de l'infrastructure concernée, alors que cette voie a un risque au kilomètre parcouru parmi les plus faibles.

Le périphérique parisien est une autoroute urbaine de 35 kilomètres de long. Le trafic de 270 000 véhicules par jour est un des plus élevés d'Europe. Le risque par milliard de kilomètres parcourus par les usagers sur cette voie est très faible, elle n'est pas « individuellement dangereuse ». Pour un gestionnaire de la sécurité qui a en charge la voie, la situation est très différente. Quand la limitation de vitesse à 80 km/h était mal respectée, la mortalité sur le périphérique parisien était élevée. 12 à 20 personnes y perdaient la vie chaque année. La mortalité exprimée au kilomètre de voie était donc très élevée. La multiplication des contrôles mobiles de vitesse, l'installation de radars automatiques ont provoqué un effondrement de cette mortalité. Elle a été de 5 tués en 3 ans pour la période 2007/2009.

2/ Risque très élevé pour l'utilisateur qui utilise un segment de voie « structurellement dangereux ».

Voie locale supportant un trafic très faible, comportant un virage sans visibilité au-delà, suivi d'un pont étroit avec des parapets en pierre. A des intervalles de temps se comptant en années, un usager occasionnel de cette voie sera surpris par une telle configuration et heurtera le parapet.

Un passage à niveau non gardé, avec des broussailles le long de la voie, sans aucune visibilité, peut être un danger majeur. Ce passage à niveau sans barrière ne sera jamais une ZAAC, le trafic est trop faible pour qu'il y ait une accumulation d'accidents. Le risque est élevé pour un usager, il est faible pour la collectivité des usagers.

Une ligne droite de plusieurs kilomètres, bordée d'arbres, sur une voie peu circulée, est une section dangereuse. Au kilomètre parcouru, le niveau de risque est élevé, au kilomètre de voie, il est faible, parce que le trafic est faible.

3/ Risque pour l'usager qui utilise un parcours sans risque structurel particulier, sur un réseau non autoroutier peu circulé. Pour cet usager, le risque au kilomètre parcouru est le risque moyen du réseau secondaire. Ce risque demeure dépendant de la vitesse de circulation de cet usager et il n'y a pas de raison de ne pas porter la dissuasion sur ce type de voie. Un radar fixe n'est pas justifié comme investissement, ce sont des radars mobiles qui doivent opérer ce type de réseau.

La « **zone dangereuse** » est donc un concept ambigu qui ne peut être directement opérationnel car il couvre des notions différentes qui ne relèvent pas de traitements identiques :

- Le risque n'est pas exprimé de la même façon si l'on fait référence à un usager ou à une population d'usagers,
- Le risque n'est pas exprimé de la même façon si l'on fait référence à un endroit (un point, une zone limitée) ou à un trajet qui peut atteindre des dizaines de kilomètres.

Les unités exprimant le niveau de risque sont adaptées à la combinaison de ces références.

références	usager	Population d'usagers
<b>Endroit</b>	Nombre d'accidents par milliards de véhicules passant à cet endroit	Nombre d'accidents observés à cet endroit chaque année
<b>Trajet</b>	Nombre d'accidents par milliards de kilomètres parcourus sur ce trajet	Nombre d'accidents par kilomètre de voie composant ce trajet (moyenne sur l'ensemble du trajet).

Combiner deux à deux ces critères produit quatre situations qui appellent des réponses spécifiques.

- En un endroit à faible densité de circulation comportant un risque localisé, il faut avertir de la nature du danger en cause par une signalisation adaptée.
- Sur une voie à faible densité de circulation, avec les risques liés à une infrastructure qui ne justifie pas des aménagements spécifiques et coûteux (pas de séparateur de circulation, intersections sans aménagement de tourne à gauche ni giratoires) le respect des limitations de vitesse doit être assurée par les radars mobiles,
- Sur une zone d'accumulation d'accidents, il faut implanter un radar fixe, en commençant par les placer sur les ZAAC de niveau 3 et en les combinant avec des « radars tronçons et des radars déplaçables ou situés dans des véhicules en déplacement
- Sur une voie à forte densité de circulation et niveau de risque élevé par kilomètre de voie et faible par milliard de km parcourus, il est inutile d'utiliser les radars pédagogiques, il faut placer aléatoirement des radars fixes et les combiner avec des « radars tronçons » et des radars déplaçables ou dans des véhicules en déplacement.

méthodes	Peu d'usagers	Population d'usagers importante
<b>Endroit</b>	Avertissement local ou par média électronique	Radar automatique fixe
<b>Trajet</b>	Radars automatiques déplaçables ou dans des véhicules en déplacement	Toutes les formes de radars automatiques et radars « tronçons »

## Un exemple de destruction de la légitimité de l'implantation des radars

L'acceptabilité sociale d'un dispositif de contrôle dépend étroitement de la pédagogie qui l'accompagne. Une des erreurs majeures commises par les gestionnaires de la sécurité routière des dernières années a été la mauvaise qualité de cette pédagogie. Elle doit inclure la lutte constante et précise contre la désinformation. Si les gestionnaires, politiques ou administratifs ont peur des médias et n'osent pas dénoncer la manipulation des faits, la partie est perdue dans une fraction de l'opinion publique contrariée par la réalité des faits et qui veut entendre un discours correspondant à son comportement.

La différence entre le risque individuel au kilomètre parcouru et le risque lié à la voie s'exprimant en blessés ou en tués sur une ZAAC ou par kilomètre de voie n'est pas expliquée. Ce déficit a deux explications, les responsables de la sécurité routière n'ont pas nécessairement reçu une formation à l'analyse de l'accidentalité. Si leurs services de communication ont les mêmes caractéristiques, le problème n'apparaîtra pas sur l'agenda des sujets à traiter. Les médias spécialisés assurent une information dont l'objectif est de caresser leur lectorat dans le sens du poil. Quand ils développent des analyses concernant les radars, il est souvent difficile de distinguer l'incompétence de la mauvaise foi.

**Exemple** : dans son numéro du 20 avril 2010, la revue Auto-Plus traitait du problème de la pertinence de l'implantation des radars. Avec l'emphase habituelle de ce type de publication, le titre indiquait : « *Exclusif Auto-Plus. Tous les automobilistes se posent la question... Cabines radars : sont-elles vraiment placées sur des zones dangereuses ?* »

Un sous titre faisait état de la « *carte officielle des zones à risque* ». Le critère utilisé était le nombre de collisions graves par milliard de kilomètres parcourus sur les autoroutes et les routes nationales. Cinq catégories d'accidentalité étaient individualisées à partir des résultats des années 2000/2002 :

- 0 à 40
- 40 à 80
- 80 à 120
- 120 à 160
- + de 160

Il est important de noter que le critère retenu était le risque par milliards de kilomètres parcourus sur des voies, donc sur des trajets longs et que les qualificatifs de « *zone dangereuse* » ou de « *zones à risque* » étaient utilisés indifféremment dans l'article, et non celui de trajet ou de voie dangereuse. La notion de zone limitée avec une accumulation d'accident n'était pas envisagée. La notion de nombre d'accidents par kilomètre de voie était totalement occultée par cet article.

Les régions étaient notées en % de radars installés dans des « *zones dangereuses* » définies comme les proportions de voies sur lesquelles l'accidentalité dépassait 40 accidents au milliard de kilomètres parcouru sur la voie, par référence à la moyenne de 44 qui était indiquée par les services ayant établi cette carte. Les résultats allaient de 10% pour la Bretagne à 55% pour la région PACA. Le bilan global était « *Carton rouge, 66% des cabines hors jeu en France* ». Une remarque particulièrement intéressante concernait le Morbihan qui ne possédait aucun segment de voie au-delà de la valeur

retenue pour déclarer une voie comme dangereuse. *« dans le Morbihan, c'est le flou le plus total : les portions les plus dangereuses pourraient avoir été omises sur la carte officielle ».*

Cette carte pouvait être l'occasion de faire de la prévention et de la pédagogie, en expliquant les différences entre l'accidentalité par milliard de kilomètres parcourus et par kilomètre de voie. Il était possible de dire qu'une statistique établie sur un segment long d'une nationale peut masquer complètement un risque élevé sur une ZAAC pourtant située sur ce segment. Il ne s'agit pas d'une omission, mais simplement d'un mode de calcul. L'article n'expliquait pas non plus qu'il est possible de sauver plus de vies en déployant des méthodes de dissuasion des excès de vitesse sur des routes peu dangereuses au kilomètre parcouru, mais dangereuse au kilomètre de voie, le périphérique parisien en est le meilleur exemple. L'objectif de la revue n'était pas de faire de la pédagogie mais de dire *« A cette aune, la belle histoire du radar implanté en zone dangereuse ne serait-elle donc qu'une vaine promesse ? »*. Une autre phrase de l'éditorial de Pierre Taylor qui introduisait cette étude indiquait que les automobilistes estimaient que *« les petites boîtes grises poussent justement à la va-comme-je-te-pousse. Plutôt dans des secteurs pépères mais rémunérateurs et rarement dans les zones accidentogènes »*.

Depuis l'implantation des premiers radars automatiques, de nombreux médias ont présenté systématiquement ces instruments de prévention très dissuasifs des excès de vitesse comme l'outil d'un rackets bien organisé, alors que le rapport Mariton décrit chaque année l'usage des fonds obtenus par les amendes du CSA. Dans le même temps, la communication publique n'a pas lutté contre la désinformation qui a conditionné une fraction des usagers à ces discours démagogiques.

### **Quelle place pour les radars pédagogiques ?**

Les radars pédagogiques ne sont pas nouveaux, de nombreuses municipalités en ont installé. Ils n'apportent pas de renseignement supplémentaire à l'indication donnée à tout moment par un compteur de vitesse, mais ils rendent visible l'infraction. Le conducteur est d'une certaine façon désigné comme celui qui ne respecte pas la règle. Il le voit et sait que les autres usagers, ou le piéton au bord du trottoir, le voit. Ce dispositif permet de faire des comptages et s'ils sont bien conçus la réalisation de ces comptages est automatique, permettant de connaître et de publier les résultats observés.

Il est évident que les adversaires d'un contrôle généralisé des infractions à la vitesse sur l'ensemble du réseau, qui est le seul objectif d'une politique de sécurité routière, vont tenter d'associer la notion de zone dangereuse à la présence obligatoire d'un radar pédagogique, nous avons vu que cette notion n'a pas grande signification du fait de la diversité des catégories de risque sur les routes. Le risque routier dépendra toujours des vitesses de circulation et ces dernières doivent être contrôlées en tous les points du réseau.

Le choix de leur implantation pose trois problèmes :

1/ ils ne doivent pas se substituer aux panneaux avertissant de l'approche d'un radar fixe. Le ministre de l'intérieur a indiqué que leur position serait aléatoire. L'expression est imprécise car tout dépend de la longueur de voie qui hébergera l'instrument. Un événement aléatoire est imprévisible. Pour satisfaire cette exigence, il faut imaginer qu'un préfet qui se voit affecter un lot de radars



pédagogiques utilise une table de nombres aléatoires pour implanter chacun d'entre eux, à l'intérieur de la longueur de voie que son ministre lui aura indiqué comme « encadrant l'aléatoire ». Combien de kilomètres pour cet emplacement possible ? Deux ? Cinq ? Dix ? Cette limite sera très arbitraire.

2/ Ils ne doivent pas doubler la signalisation réglementaire qui a pour caractéristique de ne pas être aléatoire. Ils ne doivent pas non plus être une commodité permettant de ne pas traiter avec la méthode optimale une « zone dangereuse ». Si un alignement d'arbre est proche de la chaussée, sans fossé séparateur bien conçu, les bonnes solutions sont la glissière de sécurité si la largeur nécessaire est disponible, ou un abaissement de la vitesse maximale autorisée, ce n'est pas de laisser la vitesse maximale à 90 km/h et de placer un radar pédagogique.

3/ certains d'entre eux doivent être implantés sur des voies où il n'y a pas de radars qui sanctionnent et des voies qui ont des radars qui sanctionnent doivent pouvoir être dépourvues de radars pédagogiques. Chaque kilomètre de route, quelles que soient ses caractéristiques, expose à un risque d'accident qui est croissant avec la vitesse de circulation, l'objectif est donc de faire respecter les règles sur tout le réseau. Si l'on abandonnait ce principe, on renoncerait à réduire une fraction des accidents mortels qui est majoritaire dans de nombreux départements.

### **Quelles propositions peut-on faire pour utiliser correctement la notion de « zone dangereuse ?**

La première étape consiste à faire l'inventaire des statistiques départementales établissant la carte des accidents graves des dernières années. Elles doivent permettre l'identification des itinéraires sur lesquels le nombre d'accidents est élevé (ou était élevé avant l'implantation des radars automatiques), soit dans une zone limitée (ZAAC), soit sur un trajet de longueur variable pouvant atteindre des dizaines de kilomètres.

Ces statistiques doivent également préciser la proportion d'accidents observés sur ces itinéraires et ces zones. Par exemple une étude portant sur le département de l'Ain a précisé que le nombre de ZAAC était de 64 pour la période 2004/2008 et que le nombre de décès sur ces ZAAC s'élevait à 50 tués soit 16% du nombre de tués pendant la période. Une fois établie cette liste, il convient d'en établir une seconde qui identifie les itinéraires avec de nombreux accidents se répartissant tout au long des voies concernées. Comme pour les ZAAC, le nombre et la proportion de décès sur ces axes doivent être établis.

Ces données ayant permis de définir les zones ou les itinéraires qui peuvent être signalés comme ceux où les accidents sont nombreux, la procédure aura l'avantage de permettre de quantifier par différence les accidents situés en dehors de ces zones ou itinéraires. Le rapport entre les deux devra être utilisé pour définir le nombre et la durée des contrôles mobiles sur la partie des voies d'un département ne comportant ni ZAAC, ni itinéraires dangereux au kilomètre de voie.

Si par exemple un département a la moitié de ses accidents mortels sur les ZAAC et trajets avec accumulation d'accidents, il faudrait prévoir que la moitié des temps de contrôle de la vitesse par des radars mobiles se fasse sur ce réseau à forte densité d'accidents, l'autre moitié de ces périodes de contrôle couvrant le reste du réseau, c'est-à-dire le kilométrage de voies le plus important.

## Conclusions :

Dans le jeu absurde et dangereux avec des concepts qui sont mal maîtrisés par ceux qui prétendent les utiliser pour améliorer la sécurité routière, il faut exiger l'introduction d'un minimum de rigueur. Le radar pédagogique est acceptable s'il est dissocié de l'implantation des radars qui sanctionnent. L'usage du terme aléatoire par le ministre de l'intérieur doit avoir une application concrète sur le terrain. Il sera très facile d'identifier les départements qui n'ont pas respecté les instructions du ministre de l'intérieur sur la disposition aléatoire des radars pédagogiques par rapport aux radars qui sanctionnent.

Toutes ces négociations dans lesquelles la sincérité et l'objectivité sont peu présentes ne doivent pas masquer le seul point important de l'application des décisions du 11 mai : même si des contorsions dans l'usage des mots permettent de poursuivre la signalisation des radars fixes, **la signalisation des radars mobiles sera rendue impossible puisqu'il s'agit d'une situation de contrôle temporaire**. Si la zone est dangereuse, elle l'est en permanence et pas seulement quand les gendarmes ou les policiers effectuent un contrôle. Un radar mobile a pour but de dissuader les excès de vitesse sur tout le réseau et à tout moment, car ces excès sont dangereux sur tout le réseau et à tout moment. Le système de collecte et de distribution des informations sur la présence d'un contrôle mobile sera interdit et sanctionné, comme cela a été annoncé dans le communiqué du CISR du 11 mai qui indiquait les sanctions suivantes :

- **Jusqu'à deux ans de prison et 30 000 euros d'amende pour la vente d'appareils signalant la position des radars (fixes et mobiles).**
- **Jusqu'à 1 500 euros d'amende et le retrait de 6 points pour la possession de ce type de matériel.**

La condition du succès sera l'accès des gendarmes et des policiers aux données transmises par les sociétés qui collectent des données sur les situations transitoires (encombrement, accident), permettant de vérifier que leurs contrôles ne sont pas signalés et que les termes de l'accord avec le ministère de l'intérieur sont respectés. Les sociétés qui ont organisé cette collecte en temps réel de données concernant les contrôles sont finalement très vulnérables, car il y a nécessairement dans leur pratique un aspect « organisationnel » de type industriel. Nous ne sommes pas dans les pratiques locales d'un groupe qui sort d'une boîte de nuit, l'un des membres du groupe rencontre un contrôle d'alcoolémie et prévient les autres de l'existence de ce contrôle. La transmission électronique des données peut assurer des fonctions très diverses avec une grande liberté, elle est cependant très facile à contrôler quand elle sort de la transmission entre personnes qui se connaissent et ont des listes d'adresses communes pour assurer une mutualisation des données collectées.

La technologie au service de comportements profondément asociaux peut prendre des longueurs d'avance quand on la laisse faire, mais il est facile de la maîtriser si l'on a la volonté de le faire et si l'on s'en donne les moyens.

La division par deux de la mortalité sur les routes depuis 2002 a été assurée par le retour à la crédibilité des contrôles de vitesse. La dissuasion est une forme efficace de prévention. Nous saurons dans les mois qui viennent si le Gouvernement accepte ou non que des sociétés commerciales réduisent le pouvoir de prévention des accidents assurés par des contrôles mobiles de vitesse en prévenant leurs clients de l'endroit et du moment de ces contrôles.