

TATAMIS

Jean-Luc Nobleaux

RADARS LE GRAND MENSONGE

Jean-Luc Nobleaux

RADARS LE GRAND MENSONGE

Toute dégradation ou détérioration de cet équipement constitue une infraction punie d'une peine d'emprisonnement de 3 ans et d'une amende de 45 000 €.

Le fait de bloquer les installations, d'en gêner ou de détériorer par des équipements ou par d'autres moyens de 7 500 € et d'être saisi de travail d'intérêt général.

Article 122 2 du Code Pénal

Fichage, flicage, racket, corruption ...

TATAMIS

A-CABINET NOIR ET PHOTOMATONS

« *Ce qui n'est ni fait ni à faire doit être fait.* »

Pierre Dac

Quid du « *chantier prioritaire* » de l'insécurité routière lancé par Jacques Chirac en 2002 ? Un succès, nous serine-t-on. L'opinion publique elle-même, quasi lessivée, n'est pas loin de penser que les radars de Nicolas Sarkozy et son équipe sont la raison majeure de la baisse de la mortalité routière. Rien n'est plus faux.

Cette amélioration du paysage automobile a des origines conjoncturelles et structurelles, à mille lieues des spectaculaires mesures gouvernementales. Un simple décryptage des chiffres officiels le prouve. Et sur le sujet, l'action de nos dirigeants fut et reste une loufoquerie : culpabilisation des usagers de la route, avec propagande moisie et gesticulations de façade, dans un unique but : la mise en place discrète d'un conglomérat politico-industriel destiné à élever - pour commencer - le « radar automatique » français au rang d'auxiliaire fiscal. En 2008 on peut estimer que le seul maillage des radars automatiques et son business induit rapporte près d'un milliard d'euros à l'Etat (6,5 milliards de francs, 650 milliards d'anciens francs). Problème, le circuit des super-recettes générées par les PV n'est pas fléché. Non seulement ce pactole ne profite pas aux infrastructures routières contrairement aux promesses faites, mais il est intercepté par une clique de proches du premier cercle. Pire, le matraquage des radars nous promet un avenir orwellien, ces boîtes grises étant programmées pour participer aux futurs flicages et fichage de la population française. Ce système louche,

en passe de devenir le premier flic de France, nous sert de fil rouge pour découvrir une aberrante réalité : nos services de la dite « Sécurité routière » sont occupés par des fonctionnaires fantoches dont les gesticulations ont un objectif majeur : masquer une dérive financière et sécuritaire plus globale. Histoire d'une arnaque d'envergure avec son corollaire obligé : la désinformation.

1. L'insécurité routière en chantier...

« Le lit est l'endroit le plus dangereux du monde : 99 % des gens y meurent. » Mark Twain

Lors de sa visite au Mondial de l'Automobile à Paris en 2004, le Président Jacques Chirac - tenu par le « politiquement correct » - évitait les stands exposant les rutilants 4x4 et autres puissantes berlines étrangères. A regret. Car l'homme, comme Pompidou avant lui, est amateur d'automobiles. Adeptes de « vitesse » dans sa jeunesse, on le remarque sur les routes de Corrèze dès 1965 au volant de sa 403 Peugeot à compresseur Constantin. Et d'après certains biographes⁴, celui-ci n'est pas le dernier à prendre le volant après avoir bu un coup de trop. Chirac parcourt - selon les écrits de son ex-chauffeur - un million de kilomètres en 25 ans de conduite avec diverses autos, avant d'être gravement accidenté (jambe et vertèbres cassées) sur une sortie de

⁴ Dont Franz-Olivier Giesbert rédacteur en chef du Point (lire son livre *La tragédie du président, scènes de la vie politique 1986-2006* publié chez Flammarion en 2006)

route verglacée en 1978...

En 2002, Jacques Chirac est réélu pour un second quinquennat. Il promulgue alors une loi d'amnistie présidentielle peu clémentine pour les infractions au Code de la route, puis, un peu à la surprise générale, élève « l'insécurité » routière au rang de « chantier prioritaire ». Démagogie, calcul, simple lubie ou sincère préoccupation ? Nul ne sait à l'époque, mais on va vite comprendre. Le splendide mot « chantier » va prendre toute son ampleur, et l'affaire des « radars » peut commencer.

Déjà, que la sécurité routière - intronisée « grande cause nationale » en 2000 -, soit qualifiée en France de problème « prioritaire » à résoudre, étonne les spécialistes du sujet qui se demandent quelle mouche a piqué Jacques Chirac. Remettons les chiffres en perspective. La route tue 1,2 million de personnes tous les ans dans le monde (dont 400 000 de moins de 25 ans) et en blesse 40 fois plus faisant des millions d'handicapés. Mais la mortalité routière n'est un fléau qu'à l'échelle du globe puisque 90% des accidents de la route ont lieu... dans les pays pauvres ou émergents⁵. Un record est par exemple détenu par la Russie, 35 000 tués annuels, tandis que les continents les plus touchés sont l'Afrique (deuxième cause de mortalité chez les 5-44 ans) et l'Asie. En Chine en 2004, les accidents de la route ont fait quelque 120 000 morts !

⁵ Le plus fort taux de mortalité par accidents de la route se situe dans les pays économiquement faibles et peu motorisés (96% pour les enfants tués). Chiffres officiels de l'OMS cités par le *Wall Street Journal*, *Métro* et *Les Echos*, 7 avril 2004. Pour la Russie chiffres cités par Marie Jégo dans *Le Monde*, article « Les Russes à tombeau ouvert » en 2006.

En France, la mortalité automobile reste très contenue, surtout pour un pays géographiquement « carrefour » : le risque d'accident routier a été divisé par dix depuis les années 70, alors que le trafic a été multiplié par trois et que les voitures modernes sont de plus en plus rapides⁶. Entre 4 et 5000 morts par an c'est encore trop bien sûr, mais nous sommes loin du fléau, et questionnements de morts et blessés « évitables » chez nous, il n'est pas difficile de trouver mieux : les accidents thérapeutiques mortels (victimes d'erreurs médicales diverses) font entre trois à cinq fois plus de morts que la route alors que la branche maladie de la Sécurité sociale est un puits sans fond ! L'alcoolisme est une calamité nationale qui cause 23 000 morts annuels. Les suicides ? 160 000 tentatives par an causant 10 000 morts. Les accidents de travail ? 700 000 par an ! Rester confiné chez soi n'est même pas sans risque : les accidents domestiques c'est 20 000 décès par an⁷. Les viols : au moins 25 000 cas annuels estimés, seulement 8000 recensés officiellement et 46% des violés sont des enfants. Bref, pour qui veut enfile la panoplie bleu-blanc-rouge de Super Dupont les priorités d'actions sanitaires ne manquent pas⁸.

⁶ En 2004, la route a causé 5217 morts et 107 219 blessés pour plus de 35 millions de véhicules immatriculés. Le nombre des tués chaque année avoisinait 18 000 au début des années 70.

⁷ Ce n'est pas Claude François qui me contredira.

⁸ Pour les accidents thérapeutiques – difficiles à quantifier vu l'omerta pratiquée par les blouses blanches - un chiffre circule dans les ministères : entre 10 000 et 24 000 morts/an (mais l'Angleterre en "revendique" 44 000) et encore il n'est pas question ici des terribles infections nosocomiales (voir « Le livre noir des hôpitaux », *Le Point* N°1906, 26 mars 2009). L'alcoolisme tue 23 000

Toutefois, lutter contre l'« *insécurité routière* » (laquelle serait une autre « *exception française* » selon la propagande) offre moult avantages à nos pouvoirs publics : la répression induite se transforme facilement en levier de contrôle de la populace, quant aux retombées, tant médiatiques que financières, elles sont fort gratifiantes pour nos politiques.

2. Faites péter la tune !

« Il faut prendre l'argent là où il se trouve : chez les pauvres. Ils n'ont pas beaucoup d'argent, mais il y a beaucoup de pauvres. » Alphonse Allais.

Lorsqu'on affirme que la sécurité routière n'est qu'une donquichottade dont les moulinets tentent de masquer la rapacité fiscale des pouvoirs publics, nous avons droit à l'inévitable même réponse de la part des hauts fonctionnaires : les morts de la route coûtent beaucoup trop de milliards à la communauté, en regard du ridicule produit des contredanses. Fadaise souvent assénée sur un ton docte.

Pourtant ce calcul du « coût de la vie humaine » prête à controverse. Nos fonctionnaires s'appuient sur des études dédiées, un poil extravagantes et/ou obsolètes, orientées vers un certain puritanisme, qui servent à justifier, chiffrer et/ou « rentabiliser » des actions pu-

personnes/an, la moitié par cancers, 9000 par cirrhose. Pour les viols les chiffres sont issus d'un reportage diffusé sur Arte, en juillet 2000. Quant aux chiffres des suicides, ce sont ceux de l'INSERM. Dénominateur communs à ces données, elles semblent sous-estimées, même si en baisse depuis 10 ans.

bliques dites « sanitaires ». Passons sur le débat philosophique, mais économiquement, dire qu'un tué de la route coûte bonbon à la société est un argument qui reste à prouver, surtout au sein de notre modèle social français, où les services publics déboursent non-stop. Les résultats de ces études savantes n'ont rien de scientifiques, ces calculs de boutiquiers dépendent de critères forts subjectifs. Désolé pour le cynisme des propos qui suivent, mais comment parler de « perte de production » alors qu'aujourd'hui des millions de chômeurs se bousculent au portillon pour prendre la place d'un disparu ? Alors que le décès d'un adulte âgé - par exemple - va représenter une substantielle économie pour l'Etat en retraites non versées ? Comment parler du coût des services médicaux alors que ce sont plutôt les assurances qui paient l'hospitalisation des accidentés ? Des assurances et services sociaux qui paient d'ailleurs la note avec... nos lourdes cotisations d'assurés ! ! La dette de l'Etat accrue par le coût de l'insécurité routière est une tarte à la crème d'autant plus savoureuse que - comme on vient de le voir - les véritables chantiers prioritaires pour « sauver des vies » ne manquent pas.

Une chose est certaine, côté pépettes, notre gouvernement n'est pas à la fête. Le fonctionnement de notre administration, pléthorique pour certaines de ses missions, plombé par le lobby des technocrates, notamment la caste des énarques, est extrêmement lourd. Chez nous, plus on veut réformer l'Etat, le dégraisser pour le tonifier, plus il grossit, engloutissant l'argent public ! Il fait du gras en permanence, avec pour conséquence une activité tentaculaire mais rarement

efficace⁹. « Pour un gouvernement, il n'est de difficulté politique que l'argent (public) ne soulage » selon la formule connue d'un politicien. L'État, malgré ses prélèvements massifs, dépense 25% de plus que ses recettes chaque année. Et depuis plus de 30 ans le recours à l'emprunt est considéré comme une ressource normale de fonctionnement. Depuis plus de 30 ans, la France est enfermée dans le cercle vicieux et infernal d'un endettement qu'aucun gouvernement ne cherche à réduire. C'est comme si l'Etat, tel un simple pékin surendetté, ne pouvait s'empêcher de recourir aux crédits à la consommation pour financer ses dépenses, rembourser ses emprunts, ses découverts, et en payer les intérêts. François Fillon l'avouait récemment : "*la France est ruinée*". Elle accumule les dettes impayables, et les caisses sont vides de chez vides. Une image ? Le total des actuels impôts sur le revenu des Français part littéralement en fumée. Il ne paie que... l'intérêt de la dette, colossale¹⁰. Et ça, c'était avant la crise financière de 2008/2009 qui va encore déglisser cette situation délétère.

Or, pour remplir la tirelire, une coutume nationale de « gouvernance » (droite ou gauche, peu importe) est de

⁹ Lire sur ce vaste sujet les ouvrages édifiants de Nicolas Lecaussin, *Cet Etat qui tue la France*, Plon, 2005 ou de François De Closets, *Encore plus*, livre de poche, 2006.

¹⁰ Voir le rapport Pébereau en 2005. La dette en France, imputable en majeure partie aux gouvernements successifs des 15 dernières années -, représente presque 2000 milliards d'euros, chiffre cité par Thierry Breton, alors ministre de l'économie. En cause : la gabegie des ressources publiques. Nous sommes coiffés de l'un des bonnets d'âne européens. Pour rembourser la dette, chaque Français devrait (ou devra !) payer plus de 33 000 euros...

ponctionner durement les dizaines de millions d'usagers de la route : floppée de taxes indirectes diverses, cartes grises, vignettes, amendes, péages, etc. Ce prélèvement inique sur les frais de transport automobile des Français remonte à l'après-deuxième Guerre Mondiale, époque à laquelle la possession d'une voiture pouvait être considérée comme un luxe. Mais plus de cinquante ans plus tard, c'est toujours la fête à Bercy : l'impôt sur le revenu a désormais son double, les recettes fiscales liées à l'automobile ! L'Association 40 Millions d'automobilistes rappelle les chiffres : « Si l'on tient compte de l'ensemble des prélèvements perçus, les recettes fiscales procurées par la route sont de l'ordre de 56 milliards d'euros (chiffre 2006). Sur ce total, les taxes spécifiques sur les carburants (TIPP + TVA sur TIPP) représentent 27.3 milliards d'euros, soit 48,7% »¹¹.

La panne économique des exercices 2002 et 2003 et la désastreuse situation comptable du gouvernement - « drivé » à l'époque par Jean-Pierre Raffarin -, vont donc inciter nos crânes d'œufs à étudier un moyen de tirer encore sur la sangle, usée mais encore solide, de l'automobile, éternelle vache à lait. Ce nouvel impôt Canada Dry nous sera imposé sous couvert de lutte contre « l'insécurité routière » via une trouvaille technologique : les radars-robots. Décryptage.

¹¹ Source URF 2007

3. Speed cameras, le déclic !

« L'anglais, langue des affaires, du grand commerce, de la richesse, des notables. Le français, c'est bon pour les petits trafics, les combines politiques... »

Monique Bosco, extrait de "Charles Levy".

Le bureau de la « Sécurité routière » dépend du Ministère des Transports. Et deux organismes de tutelle, la C.N.S.R et l'O.N.I.S.R¹² sont chargés « d'éclairer » l'action publique. Mais les ampoules de ces deux « machins » sont faiblardes. Pour l'essentiel, ils sont constitués d'un aréopage de vieux fonctionnaires (ou assimilés) serviles, souvent qualifiés en beaucoup de choses, sauf en automobile, encore moins en moto. Et ces deux organismes n'ont qu'un rôle consultatif, sinon contemplatif. En clair, ils sont là surtout pour le décor. Nous y reviendrons. Mais que la C.N.S.R et l'O.N.I.S.R branlent la girafe, peu importe car sur ce coup-là nos décideurs n'ont nul besoin d'aide ; ils ont entrevu le formidable jackpot que peut devenir le chantier de la route. Explications.

La solution fut livrée « clé en main » par un livre-réquisitoire publié en 2001 : *Le scandale de l'insécurité routière*, écrit par le journaliste Jean-François Lacan et l'avocate Jehanne Collard, spécialiste de la défense des accidentés de la route, elle-même victime d'un accident routier. Un opus alarmiste, convaincant par moments, qui dénonce - entre autres - l'apathie des pouvoirs publics, et qui propose ses solutions au « massacre »

¹² C.N.S.R : Commission nationale de la Sécurité Routière.

O.N.I.S.R : Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

causé par la route. L'une d'elles, reprenant les conclusions d'une intéressante étude de la juge Catherine Dayre réalisée au Pays de Galle en 2000, préconise de s'inspirer de l'efficace système britannique¹³.

Les automobilistes anglais doivent faire face à une super-ponction opérée par les autorités puisque chez eux, près de 5000 radars automatiques (speed cameras) jalonnent les routes. Sans compter les centaines de radars mobiles. Près d'un million de PV sont dressés tous les ans, lesquels rapportent environ 1,25 million d'euros par semaine au Trésor anglais. D'après eux, un appareil est amorti en dix mois. Un formidable jackpot. Sauf que... en Angleterre les choses ne sont pas faites à moitié, les radars sévissent surtout dans les villes, ce qui semble logique ; la majorité des accidents se produisant en agglomération. Quant aux conducteurs britanniques - parmi les plus sûrs d'Europe - ils ont intégré le processus. Leur réseau routier, plus étroit, plus problématique qu'en France, nécessite une surveillance intelligente. Elle est effectuée par une véritable police de la route, compétente, bien équipée, soumise à des obligations de résultats (comprenez moins d'accidents). Bref, une politique suivie et cohérente¹⁴. Le contraire de chez nous, où seules, les rentrées financières générées par les radars automatiques vont conditionner l'action publique. Le bon sens à la française en quelque sorte...

¹³ Me Jehanne Collard sera récompensée de l'Ordre National du Mérite en janvier 2004. Dernier opus en date : *Ma vie a commencé dans un fracas de tôle*, chez Albin Michel, 2006.

¹⁴ Ce qui n'empêche pas de récentes dérives fiscales chez eux aussi, sur les tentantes recettes générées par les milliers de « speed cameras » !...

4. Fabrication d'une machine infernale

« Il vaut mieux être plusieurs sur une bonne affaire que seul sur une mauvaise. » Tristan Bernard

Nos petits génies des pouvoirs publics ont leur déclic. Certes, le radar « automatique » n'est pas nouveau, c'est même une invention française qui date d'après-guerre. En 1958 déjà, un système semi-manuel de chronomètre associé à une caméra permet de verbaliser les chauffards. Mais jusque-là en France, pays des Droits de l'Homme, on répugnait à laisser un automate faire le travail de la justice. La solution s'impose alors, simplissime : provoquer un climat de panique artificielle via « l'hécatombe routière causée par la vitesse » permettrait de faire passer le statut légal d'une nouvelle génération de radars-robots comme un PV à la poste.

Le premier radar automatique de nouvelle génération (lasérisé-numérisé) est testé à Lyon. A partir de 2002 va se mettre en place un complexe administrati-vo-juridico-politico-industriel, aussi opaque que tout-puissant, dont une priorité sera d'éviter expertise contradictoire et débat public. La tactique ? Lancer une machine à sous tellement lourde et blindée que toute marche arrière sera impossible. Parallèlement, les communicants seront chargés de persuader les Français qu'ils sont des conducteurs dangereux pour justifier la répression qui s'annonce. C'est totalement anti-républicain, mais la manne espérée semble rendre tout ce petit monde zinzin.

Au sein du gouvernement, un groupuscule se constitue ; en coulisses, stratèges, industriels rentiers et metteurs en scène. Plus proche du grand public, bateleurs

et camelots. La représentation peut commencer. Quelques acteurs principaux : Nicolas Sarkozy, les soutiers de sa garde rapprochée (Intérieur puis Finances), et des sociétés privées proches de l'Intérieur et de la Défense comme Atos et Sagem. En seconds rôles, Gilles De Robien (Transports/ Equipement), Dominique Perben (Justice)... Le tout plus ou moins couvert par Jacques Chirac, Jean-Pierre Raffarin¹⁵ et autres Dominique de Villepin, avec la bénédiction du lobby des assureurs¹⁶.

C'est le technocrate de haut vol Raphaël Bartold, siégeant place Beauvau sous la houlette de Nicolas Sarkozy, qui est chargé de piloter ce projet officiellement dénommé CSA (Contrôle Sanction Automatisés) mais appelé en interne « *projet 1000 radars* ». C'est Bartold qui décide de centraliser et informatiser complètement le système. Le véhicule contrevenant sera photographié, numérisé, identifié, et son propriétaire recevra le procès-verbal à domicile. « Procès » est un bien grand mot, car hormis celle du facteur, plus d'intervention humaine. Certes, il faudra passer en force auprès de l'opinion, mais la rentabilité est à ce prix.

Premier gros couac, le professeur-chercheur Jean-

¹⁵ Jean-Pierre Raffarin, dépassé plus tard par la montée en puissance du système mis en place, va tenter plusieurs fois de le brider (humanisation, réduction du tarif des amendes...).

¹⁶ La baisse des accidents et de la mortalité routière régale les assurances. Un mort de la route coûte bien plus cher qu'un mort du cancer par exemple. Et les assureurs sont aujourd'hui les premiers bénéficiaires de cette embellie du réseau routier : plus de véhicules, moins d'accidents graves. Malheureusement leur attitude prête à caution, tant leur politique globale tend à laisser les automobilistes comme éternels parents pauvres du système.

Gustave Padioleau¹⁷ de la Maison des sciences de l'homme, chargé d'une mission d'analyse des « retours presse » induits par ce C.S.A mis en branle, est tellement sidéré par ce qu'il découvre en amont, qu'il ne peut s'empêcher de dévoiler une partie du pot aux roses dans une tribune accordée au quotidien Libération¹⁸ : monopole du marché des radars, rentes de certains fournisseurs, réglages des flash en fonction de la période électorale...

L'article fait tousser en haut lieu. Sur ordre de Raphaël Bartold, les crédits au chercheur sont aussitôt coupés, il est dessaisi de sa mission. Mais Padioleau est un pugnace. Il rédige un témoignage intitulé *La Société du radar, l'Etat sarkozyste au Kärcher* (gonflé le titre !) qu'il va faire publier chez l'éditeur Mille et une nuits. Le contrat d'édition est signé, l'auteur met la dernière main à sa copie, la couverture du bouquin apparaît à la FNAC et sur Amazon.com... mais au dernier moment, coup de théâtre : le brûlot effraie Sandrine Palussière, l'éditrice parisienne. Elle supprime le titre de son catalogue. Encore un de ces courageux intellos pour qui la liberté de penser est réservée à ceux qui pensent comme tout le monde ? A moins que celle-ci n'ait craint des tracasseries fiscales ou judiciaires venues d'en haut, ce qui revient finalement au même...¹⁹

¹⁷ Jean-Gustave Padioleau, professeur associé à Paris-Dauphine, chercheur au GEMAS, la Maison des sciences de l'homme, est l'auteur de l'ouvrage choc : *La Société du radar, l'Etat sarkozyste au Kärcher*, L'Harmattan, 2005

¹⁸ *Libération* du 6 janvier 2004, « Radars, la mauvaise solution »

¹⁹ Interrogées par mes soins sitôt le bouquin enterré, les éditions des Mille et une nuits (qui appartiennent à Fayard/Hachette donc Arnaud Lagardère, ami très proche de Nicolas Sarkozy) se sont dites

Bref, après une diffusion temporaire sur le net, ce « SOS radarisme » ne sera édité que trois ans plus tard aux éditions L'Harmattan. Mais c'est trop tard, le soufflé est retombé, la machine infernale des radars est lancée. Quant à l'opus il se torpille de lui-même : la diatribe est vengueuse, focalisée sur un « *Etat sarkozyste* » plus ou moins abstrait. L'écriture, plombée par un sabir administrativo-scientifique, est inaccessible au grand public... d'autant que du côté des médias généralistes censés relayer le brûlot, c'est un peu le silence des agneaux. Ce chercheur qui ne manque ni de courage ni d'insolence, fut le premier à dénoncer, documents à l'appui, le racket en train de s'organiser.

Retour sur le terrain. L'équipe Sarkozy/Bartold fait le forcing pour convaincre ses pairs d'accepter le projet. En clair, pour obtenir la permission de financer la machine avec les deniers publics. Parmi d'autres preuves, Jean-Gustave Padioleau exhibe un business-plan rédigé dans l'urgence par les pontes du C.S.A, qui prévoit grâce aux futurs milliers de radars automatisés une extraordinaire courbe de bénéfices nets exponentielle. Les mouchards de la route devraient rapporter... 11 milliards d'euros avant 2009 !²⁰

« Quant on parle pognon, à partir d'un certain chiffre tout le monde écoute » disait Jean Gabin. Cette somme faramineuse, même sortie du chapeau, a de quoi faire dérailler la toute-puissante administration. C'est ce qui va se passer.

"perplexes" à propos de ma question, insinuant que la rupture de contrat provenait de l'auteur.

²⁰ Chiffre repris notamment par l'hebdo Marianne qui s'est procuré le rapport (oublieux des priorités en matière de sécurité routière) et demande fort justement : « a-t-on programmé une baisse des infractions ? Nullement. »

