

# Privatisation des radars : la banqueroute de la Sécurité routière

L'Etat, à travers la Sécurité routière, porte-parole malheureux de cette manoeuvre scandaleuse, a décidé de mettre entre les mains de sociétés privées des véhicules équipés de radars embarqués. Voilà sans doute la goutte de sans-plomb qui fait déborder le réservoir pour des automobilistes qui rejettent à l'écrasante majorité cette mesure scandaleuse.

S'il s'agit d'estimer cette mesure sur son bilan comptable, force est de constater que cette mesure est une réussite digne des plus grands holdups de l'histoire.

Selon l'estimation de mon association « 40 millions d'automobilistes », plus de 2 milliards d'euros supplémentaires pourraient être collectés chaque année sous les ordres de la Sécurité routière.

Dans un pays qui est le seul en Europe à punir d'un retrait de point et d'une amende les excès de vitesse inférieurs à 10 km/h, il est évident que cette mesure serait la mesure de trop.

Oui cette mesure serait une banqueroute, une faillite morale d'un Etat en manque d'idée pour instaurer un nouvel impôt, une faillite intellectuelle d'une Sécurité routière en panne de stratégie pour abaisser durablement le nombre de victimes de la route. Sinon, comment expliquer le million de manifestants numériques qui se sont inscrits en guise de protestation sur notre site Internet ([www.nonalaprivatisationdesradarsembarques.com](http://www.nonalaprivatisationdesradarsembarques.com)) ou par MMS sur mon numéro de téléphone portable (07 89 99 63 63) ?

J'entends trop les arguments de ceux qui souhaitent imposer ce système. Malheureusement, chacun est facilement balayable d'un revers de main. Ils avancent d'abord la marge de tolérance appliquée à la mesure de la vitesse. C'est faux ! Il ne s'agit pas d'une « tolérance » mais bel et bien d'une marge de pondération, une marge technique destinée à compenser les failles potentielles de l'appareil.

Ils avancent surtout l'argument de la libération du temps de travail pour les forces de l'ordre qui pourraient être affectées à d'autres missions de sécurité. Ah bon ? Déjà, cet argument part d'un postulat qui serait que ce type de radar est essentiel à la sécurité routière, ce qui est plus que contestable si l'on s'en réfère à la hausse des accidents en France depuis la mise en place de ce dispositif de radars embarqués cachés dans les plaques d'immatriculation depuis 2013.

L'argument du temps de travail libéré pour les forces de l'ordre présente aussi deux limites. La première est évidente : une société privée n'a aucune possibilité d'arrêter un usager de la route dangereux. Elle pourra constater un excès de vitesse sans apporter de solution de sécurité routière pour un usager dont le comportement routier mettrait en péril la vie des autres.

La seconde limite, c'est que décharger la gendarmerie et la police de cette tâche ne justifie en rien la privatisation.

S'il n'y avait aucun intérêt financier, pourquoi ne pas avoir confié cette tâche à des fonctionnaires ?

Nous avons tous passé l'âge de croire aux bisounours. Qui peut encore imaginer que privatiser la gestion des voitures radars se fera sans la moindre rentabilité des entreprises ? Voilà pourquoi nous

assistons à un suicide de l'idée même de sécurité routière.

A force de multiplier les mesures inefficaces, on finit par prendre la mesure de trop. Celle qui pourrait sceller le divorce entre les Français et la Sécurité routière.

Domage, entre les mains d'acteurs novateurs et pragmatiques, la Sécurité routière pourrait être populaire