

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 impensables 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-