

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> 1717	De <b>Mme Constance Le Grip</b> ( Les Républicains - Hauts-de-Seine )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Intérieur		<b>Ministère attributaire</b> > Intérieur
<b>Rubrique</b> > sécurité routière	<b>Tête d'analyse</b> > Conditions d'externalisation du pilotage des véhicules radars	<b>Analyse</b> > Conditions d'externalisation du pilotage des véhicules radars.
Question publiée au JO le : <b>03/10/2017</b> Réponse publiée au JO le : <b>11/09/2018</b> page : <b>8039</b> Date de renouvellement : <b>10/07/2018</b>		

### Texte de la question

Mme Constance Le Grip, députée des Hauts-de-Seine, appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur les conditions de l'externalisation du pilotage des véhicules comportant des radars dit invisibles. Dans un contexte sécuritaire tendu, l'objectif de recentrer les forces de l'ordre sur les missions prioritaires est louable. Néanmoins, le transfert de cette mission à des entreprises privées soulève différentes questions. L'apparition de radars sur les routes de France a permis une diminution sensible du nombre de personnes tuées dans un accident de la route, passant de 7 643 en 2000 à 3 477 en 2016. Toutefois, on constate de fortes disparités de contrôle entre les radars. En effet, le radar le plus actif de France a été mis à contribution plus de 150 000 fois dans l'année 2016 tandis que certains ne relèvent que 4 excès de vitesse. Si les radars tronçons restent des dispositifs efficaces par la prise en compte d'une vitesse moyenne et non seulement par une prise instantanée, évitant ainsi une accélération de l'automobiliste une fois le contrôle passé, le radar embarqué est un dispositif plus souple qui permet de surveiller des routes différentes à chaque utilisation. Les recettes perçues actuellement par l'État, du fait de ces verbalisations, s'élèvent à 920 millions d'euros. Cette somme, qui permet notamment l'entretien et les réparations des radars fixes vandalisés (8,30 millions d'euros pour l'année 2016), n'est pas suffisante pour couvrir l'investissement de 3,4 milliards d'euros engagés chaque année dans l'objectif d'augmenter la sécurité routière et de diminuer le nombre de personnes tuées sur les routes. Elle souhaite donc connaître les garanties apportées quant à la conservation des données recueillies par les entreprises prestataires en charge du pilotage des véhicules transportant les radars embarqués, ainsi que les modalités garantissant que la réalisation de ces tâches seront bien effectuées dans un esprit de service public et non dans une logique de rentabilité économique ou de rendement statistique.

### Texte de la réponse

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, rappelle que l'objectif d'externaliser la conduite des voitures radars est, sous contrôle strict de l'Etat, de renforcer la protection des usagers de la route tout en dégageant de nouvelles marges de manœuvre pour les gendarmes et policiers, dans leurs missions de prévention, d'enquête et d'intervention. Le risque de délégation d'une mission de police a été écarté. L'objet même du marché a été limité à la simple conduite du véhicule. Aucune appréciation n'est laissée à l'opérateur dans la détermination des itinéraires de contrôle. Dans une voiture-radar à conduite externalisée, une intervention humaine n'est plus nécessaire pour régler en permanence la vitesse limite autorisée (VLA) dans une zone traversée. Le réglage de la VLA s'effectue



automatiquement grâce au GPS. Produit de haute technologie, la voiture-radar à conduite externalisée calcule en permanence la vitesse des véhicules qu'elle croise ou qui la double et ce quelle que soit son allure. Le conducteur privé, comme ses responsables hiérarchiques, ne peuvent intervenir dans la chaîne de transmission des infractions qui reste confidentielle et automatisée. Le risque de logique de rentabilité économique a également été écarté. Pendant sa mission, le conducteur a l'obligation de s'insérer dans le flot de circulation. Le prestataire s'expose à une lourde amende si une voiture-radar ne circule pas à une vitesse adaptée ou s'il s'écarte du parcours qui lui a été imposé. Par ailleurs, les sociétés privées désignées pour la conduite des voitures-radars ne sont en aucune manière rémunérées en fonction du nombre de flashes effectués pendant le temps de la conduite, ce qui est expressément prévu par le contrat qui lie l'Etat à son prestataire. Aucune personne employée par ce prestataire, qu'il s'agisse du conducteur ou de son management, n'est informée du nombre de flashes. Selon les termes du contrat, le prestataire ne pourra jamais se prévaloir du nombre de contraventions générées. Un nombre précis et limité d'itinéraires à effectuer chaque jour est déterminé. Le prestataire doit effectuer précisément le nombre de kilomètres qui lui a été fixé par l'Etat. S'il en effectue plus, non seulement il ne verra pas sa rémunération augmenter, mais il devra payer une lourde pénalité.