

LES POSITIONS ANTI-RADAR DU CHERCHEUR ET SON ANALYSE PERTINENTE DE LA POLITIQUE DE SARKOZY SEMBLENT DÉRANGER

LA SARKO-MÉTHODE DÉNONCÉE

Dans *La Société du Radar*, le chercheur Jean-Gustave Padioleau pointe les dérives du contrôle-sanction automatisé (CSA) et de «l'état sarkozyste». Un essai dont la publication est étrangement retardée. *Moto Magazine* a lu les épreuves...

Jean-Gustave Padioleau, vous vous souvenez ? Ce chercheur à la maison des Sciences et de l'Homme, professeur d'université, avait vu ses crédits publics coupés pour son étude sur «l'individualisme collectif des automobilistes français», à cause d'une tribune parue dans *Libération* en janvier 2004. Le texte était baptisé «Radars, la mauvaise solution» (lire *Moto Magazine* n° 207, mai 2004)... Tenace, cet expert en décryptage des mécanismes de l'appareil d'État a rédigé un livre, *La Société du Radar*, qui devait paraître début 2005 chez Mille et Une Nuits, mais qui n'est toujours pas sorti. Étonnant, le texte est référencé sur des sites de vente



en ligne comme www.fnac.com. Pourquoi n'est-il pas disponible ? L'éditeur évoque des corrections qui n'auraient pas été acceptées par l'auteur et aurait retardé la planification de l'impression. Quoiqu'il arrive, l'ouvrage ne sera pas en librairie avant octobre prochain. Selon Jean-Gustave Padioleau, cette non-parution est due au lien qu'il fait entre le grand chantier de la sécurité routière et sa récupération par «l'État

Le 27 octobre 2003, le ministre de l'Intérieur Nicolas Sarkozy volait la vedette à son collègue de l'Équipement, Gilles de Robien, lors de l'inauguration du premier radar automatique à La Ville-du-Bois (Essonne).

VERS UNE SOCIÉTÉ BIG BROTHER

«Je pars du prétexte de la sécurité routière pour dénoncer les fichiers et les caméras.» Padioleau publie dans *La Société du radar* une note interne au cabinet du ministre de l'Intérieur datant du printemps 2003. On y livre des évolutions possibles au contrôle-sanction automatisé permettant d'augmenter le fichage des usagers de la route.

1 Stationnement : «[...] Ce contentieux, qui relève d'une amende de première classe nécessiterait, encore plus que les infractions de 4^e et de 5^e classe, d'être automatisé et simplifié. [...] Des pistes existent et devraient être mises en place assez rapidement en termes d'automatisation et d'informatisation afin d'éviter les écritures multiples dont fait l'objet actuellement ce contentieux dispendieux en heures de fonctionnaires.»



2 Stop et ligne blanche : outre la vitesse, les feux rouges et les interdistances, «un système automatique pourrait être mis en œuvre sur certaines voies notamment au niveau des stops. [...] Le dépassement de la ligne blanche pourrait également se prêter à une automatisé.»

3 Couloirs de bus : «Il serait possible de mettre en chantier une expérimentation qui consisterait à établir un fichier particulier où seraient concentrés les numéros des véhicules autorisés dans une ville, par exemple les bus, les taxis, les ambulances, les voitures de police, etc, ce qui permettrait chaque fois qu'un véhicule est repéré et qu'il ne porte pas un numéro signalé de pouvoir lui infliger une contravention. Ceci fluidifierait considérablement la circulation dans les grandes villes.»

4 Autoroutes : «En ce qui concerne les sociétés d'autoroutes, compte tenu des amendements qui ont été apportés au texte de loi violence routière lors de la première lecture au Sénat, il est maintenant possible de faire traiter par le Centre national de traitement les infractions relevées par des agents d'autoroute habilités, s'agissant de la poursuite pécuniaire des personnes ayant commis une infraction lors du passage au péage. Ceci permettrait aux sociétés d'autoroutes de mettre en place, à terme sur l'ensemble de leurs réseaux, des systèmes dynamiques et modernes ne comportant pas de barrières de passage pour les abonnés et permettrait de renvoyer la contravention directement au centre de traitement où se trouve un OPJ centralisateur chargé de la constatation de l'infraction au lieu d'envoyer les procédures relevées de façon manuelle auprès de la brigade de gendarmerie de la société d'autoroute. Ceci constituerait, sans nul doute, un service rendu aux dites sociétés, qui pourrait d'ailleurs être payant.»

sarkozyste». *Moto Magazine* s'est plongé dans sa démonstration.

Noyautage sarkozyste.

Nicolas Sarkozy a quitté le gouvernement mais avant, il fut ministre de l'Intérieur de Jean-Pierre Raffarin. Jean-Gustave Padioleau démontre qu'après que Chirac ait déclaré la guerre à l'insécurité routière le 14 juillet 2002, Sarkozy a visé «à être le Superman de la guerre des morts sur la route». Il a profité de l'inertie du ministère de l'Équipement pour s'emparer des radars automatiques. Sarkozy «bouscule le tortillard des réunions de l'interministériel et donne sans cesse l'avantage à la Place Beauvau, distribuant avant Noël 2003 les 100 premiers radars dans les sabots des Français», lit-on dans *La Société du Radar*. Problème, il n'assure pas le «service après-vente» : «La domination permet à l'État sarkozyste d'externaliser les mises au point, les réglages, les corrections du radarisme sur les citoyens et les élus ou sur les subalternes des préfetures», commente Padioleau. «Sécurité aux finances, après avoir envoyé la patate chaude des dysfonctionnements du CSA à de Robien et Raffarin, et aux élus, l'État sarkozyste touchera les beaux dividendes des radars.»

Radars et élections. En 2004, la droite au pouvoir va chuter aux élections cantonales et régionales. Une débandade que l'on ne peut attribuer exclusivement aux radars automatiques. Pourtant, le chercheur en politique l'affirme : «Les élus endosseront bientôt les coups du radarisme – dès les élections cantonales, régionales, européennes de 2004.» Et Padioleau d'en rajouter lors d'un entretien, quelques semaines avant le référendum sur la constitution européenne du 29 mai 2005 : «Les radars sont actuellement au chômage technique. C'est aux préfets de

décider du paramétrage du seuil de vitesse au-delà duquel le flash est déclenché. À la veille du référendum, il a été donné comme consigne aux préfets de ne pas faire de vagues. Après, ils vont mettre les bouchées doubles.» Une idée que Gilles de Robien, ministre des Transports, réfutait avec vigueur lors de la présentation du bilan 2004 de la Sécurité routière, le 10 mai : «Il est intolérable de penser que l'on puisse orienter une politique de sécurité routière en fonction de simples calculs



«Les radars ont suscité un malaise profond car c'est une machine qui punit et l'homme a le sentiment de ne plus exister.»

JEAN-GUSTAVE PADIOLEAU

électoraux.» N'empêche, le doute s'installe.

Décentralisation : gestion des routes morcelée.

Le ministre des Transports n'est pas épargné par Padioleau : «Le radarisme camoufle les responsabilités des infrastructures routières – au premier rang desquelles celles de l'État – dans les accidents», est-il écrit dans le livre. «Gilles de Robien joue gagnant. Grâce à la décentralisation, l'État se défuse de routes souvent en mauvais état. Dans la fou-

Les radars sont-ils aussi appréciés des Français qu'on le laisse entendre ? La multiplication des dégradations des boîtes métalliques et/ou les outils pour s'en préserver semblent prouver le contraire.



lée, l'Équipement obligera bientôt les pouvoirs locaux à respecter les normes de qualité routière qu'ils se garde bien aujourd'hui d'honorer.» Les routes vont être confiées aux conseils généraux. Cela ne va pas arranger les Motards en colère qui luttent pour obtenir des infras-

tructures adaptées à la sécurité des motards.

L'observatoire du sarkozysme.

Jean-Gustave Padioleau s'organise pour que *La Société du Radar* soit lu. Il projette de créer un site Internet (*) baptisé L'Observatoire du Sarkozysme, consultable à partir du 15 juin 2005, dans lequel tous les documents évoqués dans son livre seront mis en ligne. Il sera alimenté de témoignages de citoyens. «Le plaisir libertaire de l'OS est de montrer les mises en scène, les mises en musique concrètes par l'intermédiaire desquelles le sarkozysme veut nous faire croire à des choses incroyables.» Padioleau s'éloigne de l'objectif initial, à savoir décrypter le mécanisme du contrôle-sanction automatisé. N'empêche, il réussit à convaincre qu'il faudrait rendre ces radars aux citoyens plutôt que de les laisser dans les mains de politiques et de fonctionnaires ambitieux. ■



NICOLAS GRUMEL
*SITE INTERNET: WWW.L-OS.COM