



## RADARS AUTONOMES

# Ils ont à nouveau la bougeotte

Après quatre mois d'abandon – et de chômage technique –, les radars autonomes recommencent depuis peu à être déplacés. Un "retour aux affaires" tardif, qui pourrait bien plomber le rendement 2024 de ces champions du flash.

**S**i, pour la plupart des Français, les vacances d'été se sont arrêtées net début septembre, les radars autonomes, eux, ont eu droit à un rabe de repos. Et pas qu'un peu: selon nos observations, depuis mi-juillet, ils ont tous lézardé sur le bord des routes sans bouger d'un centimètre...

y compris, pour certains, après avoir été vandalisés. Un abandon très inhabituel pour des nomades qui, en temps normal, ne tiennent pas en place plus de deux ou trois semaines. Ces appareils ont en effet vocation à changer régulièrement d'emplacement, essentiellement sur des itinéraires sécurisés ou sur

des zones de chantier. Sauf ces derniers mois, donc. La raison? L'attribution, cet été, du marché de leur maintenance et de leurs déplacements à un nouveau prestataire.

### Passation compliquée...

Exit les sociétés Cegelec pour la moitié nord de la France et

Le nouveau prestataire chargé de la maintenance, de l'entretien et du déplacement des radars autonomes sur l'ensemble du territoire aura mis quatre mois à relancer la machine. Depuis mi-novembre, les équipes du groupement Fayat-Ineo sont à nouveau sur la route et la valse des cabines a repris à un rythme qui va crescendo.

Aximum pour le sud: le job de nounou des radars autonomes a été confié, pour une durée de quatre ans, au seul groupement Fayat-Ineo. Et manifestement, la prise de poste a été plus compliquée que prévu: recours déposé (en vain) par Cegelec pour contester l'attribution du marché; recrutement par Fayat de techniciens; formation des équipes qui doivent être habilitées à transporter des matières dangereuses (les cabines remorquées étant alimentées par des

batteries au lithium-ion); temps perdu à récupérer, auprès des anciens prestataires, les télécommandes permettant de manœuvrer à distance les cabines (et il y en a 540!)... Résultat: le changement de baby-sitter aura, au final, pris quatre longs mois.

### ... et (timide) redémarrage

Et puis, il y a quelques semaines, les radars autonomes ont à nouveau donné des signes d'activité. Premier soubresaut, le 13 novembre, dans le Puy-de-Dôme, avec le déplacement d'un appareil à Saint-Beauzire. La semaine suivante, un autre mouvement dans le même département, trois dans le Cantal, deux dans la Loire (dont un sur un emplacement inédit à Saint-Just-Saint-Rambert), un dans l'Allier. Entre fin novembre et mi-décembre, la cadence s'accéléra (un peu) avec une trentaine de changements de spots dans le Cantal, les Deux-Sèvres, en Gironde, dans la Loire, le Puy-de-Dôme et en Seine-et-Marne (le département le mieux "doté", puisqu'il ne compte pas moins de 18 radars autonomes)... Depuis, nous avons observé un début d'activité dans le Gard, la Haute-Vienne, la Marne, la Seine-Maritime, le Var ou encore les Yvelines. Soit, en tout, une vingtaine de départements concernés par une cinquantaine de déplacements (voir les derniers dans notre "La journée de la semaine", en bas à droite). C'est

un début, mais ça reste encore loin du rythme coutumier des déplacements, de l'ordre de 70 à 80 par semaine dans les mois précédant le changement de prestataire.

### Quel impact sur le rendement des radars autonomes ?

C'est la grande inconnue. Champions de France de l'abatage avec 5,8 millions d'infractions relevées en 2023 et en moyenne de 18 000 à 20 000 déclenchements par appareil et par an (un record!), les radars autonomes risquent de voir leur rendement largement plombé en 2024, suite à ces quatre mois d'immobilité. A fortiori si leurs batteries, qui doivent être remplacées toutes les semaines, ne l'ont plus été durant tout ou partie de ce temps! Sans parler des nombreuses cabines passées sous les fourches caudines des agriculteurs en début d'année ou dernièrement.

Il faudra attendre le bilan – qui ne sera pas publié avant octobre prochain – pour mesurer l'ampleur de la chute. Entretemps, le retour aux affaires des radars autonomes va s'accélérer et s'étendre à toute la France dans les mois qui viennent. Sachant, rappelons-le, qu'on nous en annonce 550 en service actif (sur un parc de 700) d'ici à fin 2025. Autant dire qu'avec un tel contingent, la revanche des autonomes risque d'être impitoyable. **F. Tarrain avec N. Lourdin**