



## BUSINESS DES AMENDES ROUTIÈRES

# Une pluie de records !

Entre le rendement industriel des radars et, surtout, l'activité soutenue des forces de l'ordre, les amendes routières n'ont jamais autant rapporté qu'en 2023 : une année à plus de 2 milliards d'euros pour une cash machine qui surperforme.

Comme tous les ans à la même période, la Cour des comptes vient de publier son analyse de l'exécution budgétaire du compte d'affectation spéciale (CAS) "Contrôle de la circulation et du stationnement routiers".

Un bilan chiffré et détaillé, à l'occasion duquel les sages de la rue Cambon pointent, une nouvelle fois, "la complexité et le manque de lisibilité du CAS", qui "ne répond plus aux objectifs qui ont justifié sa création". A savoir "rendre acceptable la politique de

contrôle automatisé [en donnant] au public la preuve que le produit des amendes [...] était bien affecté à la politique de sécurité routière". Et d'enfoncer le clou en rappelant que "seulement 62% des dépenses du CAS ont un lien avec la sécurité routière".

Autant de remarques, réitérées chaque année, qui ont incité le gouvernement à... ne rien faire ! Après tout, pourquoi changer une équipe qui gagne de plus en plus. Et tant pis si le bilan de la sécurité routière n'évolue plus, malgré la pression que font, notamment, peser les radars sur les épaules des conducteurs. Et quelle pression !

### 4 661 radars automatiques

C'est historique : il n'y a jamais eu autant de radars automatiques en France. Au 1<sup>er</sup> janvier 2024, on en dénombrait 4 661, soit 131 de plus qu'en 2022. Selon le décompte officiel, les grands gagnants sont les radars tourelles (1 333 cabines, soit + 140), les autonomes (444 cabines, + 104) et les radars discriminants (500 cabines, + 31). A l'inverse, les cabines fixes classiques continuent de disparaître, avec 120 en moins pour un total de 724. On compte également un peu moins de voitures radars (- 11), de radars de feu rouge (- 7) et de radars-tronçons (- 6). Pour tous les autres, la situation reste identique.

Pour faire digérer aux Français cette course à l'armement, la Cour des comptes indique dans son rapport que la Sécurité routière va "faire évoluer sa méthode de comptage du nombre de radars pour prendre en compte le fait que les radars déplaçables ou mobiles ne sont pas en service en permanence et connaissent systématiquement des périodes

de repos entre deux vacations. Ainsi, les 4 661 appareils du parc actuel correspondent à l'équivalent de 3 798 radars en activité permanente". Les malins...

### 9 appareils sur 10 en ordre de marche

Le taux de disponibilité des radars, c'est-à-dire le pourcentage de radars en état de fonctionnement par rapport au nombre total de radars installés retrouve peu à peu un niveau habituel, à 90,6%, alors que la Sécurité routière espère chaque année un taux compris entre 93 et 95%. Pour mémoire, en 2019, il était tombé à 74,2% à la suite du mouvement des Gilets jaunes, et en 2022, il s'établissait à 87,3%.

### 366 millions d'euros pour choyer les radars

Jamais la Sécurité routière n'a autant dépensé pour son programme radars, qui regroupe

quatre "actions" : le déploiement et la maintenance des équipements de contrôle ; le fonctionnement de l'Antai\* ; les dépenses de communication et, enfin, celles liées à tout ce qui touche le permis de conduire. Les 366 millions engloutis par l'usine à PV dans son ensemble représentent une hausse de 10% par rapport à 2022, à mettre au crédit des radars : leur coût de fonctionnement a dépassé les 210 millions d'euros, soit un bond de 12,8%. Les raisons ? D'un côté, les 131 appareils supplémentaires ont entraîné une hausse mécanique des coûts de maintenance. De l'autre, les factures des prestataires ont augmenté en raison de l'inflation ou encore de la hausse des prix du carburant.

### 16,8 millions de PV radars

Ça n'est pas un record, mais on n'en est pas loin. Paradoxalement, alors que l'activité de la cohorte de radars a baissé de 3,7% l'an dernier, le nombre d'avis de contravention a, lui, légèrement augmenté. Ainsi, sur les 24,6 millions de flashes émis pour cause d'excès de vitesse ou de franchissement de feu rouge, 68,2% ont été convertis en PV (les autres finissant à la poubelle, notamment en raison de photos inexploitable). Soit, au final, 16,8 millions de "prunes" envoyées, faisant de 2023 l'année la plus prolifique après 2017 et ses 17,1 millions de PV !



\*Agence nationale de traitement automatisé des infractions.

### 2,076 milliards d'euros de recettes

Les recettes générées par les amendes provenant des infractions au code de la route ont battu tous les records en 2023, en dépassant, pour la première fois, la barre des 2 milliards d'euros. C'est 202 millions de mieux que le précédent record établi en 2017.

Surprise, ça n'est pas la part des amendes issues des radars automatiques qui augmente le plus (747 millions d'euros, soit + 50 millions), mais bien celle des autres amendes routières relevées directement sur le terrain (ou via la vidéo-verbalisation) par les forces de l'ordre (1,33 milliard, environ + 150 millions). Sachant que, dans le décompte officiel, ces dernières incluent les amendes forfaitaires majorées, dont le montant exact n'est pas communiqué.

### 691 millions d'euros pour combler la dette

L'Etat peut se frotter les mains : la hausse des recettes des amendes routières lui permet de prélever des montants plus élevés pour son désendettement : 691 millions d'euros en 2023 (dont 200 millions liés aux radars automatiques), ce qui, en ajoutant les 45 millions alloués à son budget général, fait de lui le premier bénéficiaire de la manne des PV. Dit autrement, une amende routière sur trois sert à réduire

la dette du pays (à hauteur de 0,023% de ce qu'il doit), ou à alimenter les caisses de Bercy.

### 22,77 millions de courriers envoyés



Le Centre national de traitement des infractions routières (CNT) de Rennes n'a jamais autant envoyé de lettres d'information aux titulaires du permis de conduire pour les informer d'un retrait ou d'une restitution de points : il y en a eu 22,77 millions en 2023, soit 1,2 million de plus que l'année précédente. Dans le détail, on compte 10,14 millions de lettres de restitution de points et 12,6 millions de lettres de retrait de points. Un record qui devrait le rester très longtemps, puisque, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2024, les excès de vitesse inférieurs à 5 km/h n'entraînent plus de perte de point. Cela devrait concerner au minimum 5 millions d'avis de contravention. Et donc quasiment le double de lettres de retrait/restitution de points, qui ne seront plus envoyées.

N. Lourdin et F. Tarrain