



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

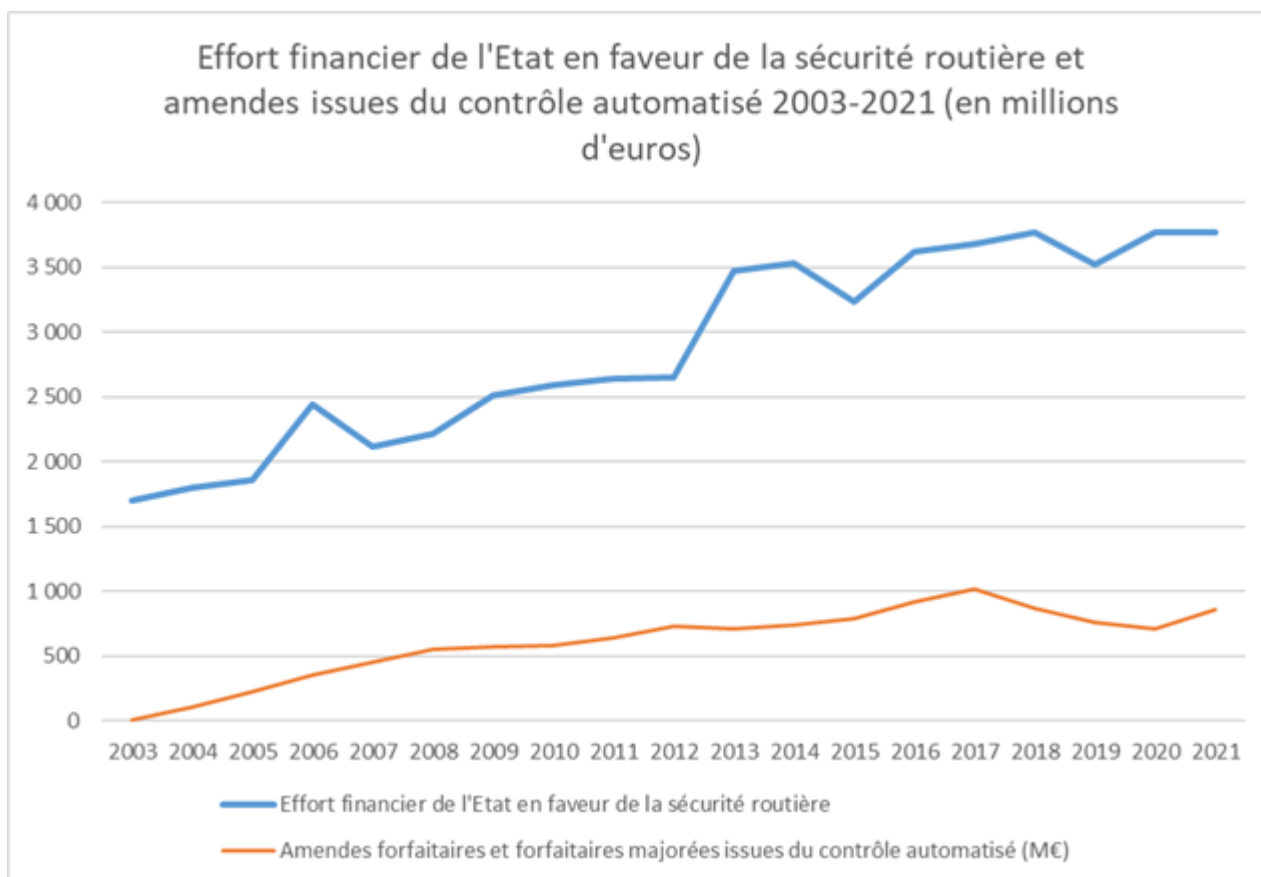
Paris, le 13 octobre 2022

EN 2021, COMME TOUS LES ANS, L'EFFORT FINANCIER DE L'ÉTAT EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (3,7 MILLIARDS D'EUROS PAR AN) EST PLUS DE QUATRE FOIS SUPÉRIEUR AUX RECETTES DES RADARS AUTOMATIQUES (859 M€ EN 2021)

À quoi sert l'argent des radars automatiques ? Pour la sixième année, la réponse à cette question est développée en détails dans un rapport officiel annexé au Projet de loi de finances de l'année 2023.

Ce document de 75 pages a été déposé dans le mois sur le bureau des assemblées parlementaires avant l'examen par l'Assemblée nationale, de l'article d'équilibre du Projet de loi de finances (PLF) de l'année 2023. Sa publication résulte de la volonté du Gouvernement, exprimée lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015, d'informer chaque année les élus et les citoyens de la destination des crédits issus du produit des amendes du contrôle automatisé.

Ce rapport démontre que globalement, l'effort financier consacré par l'État à la sécurité routière, comme le retrace le graphique ci-dessous, a augmenté plus vite que les recettes du produit des amendes radars.



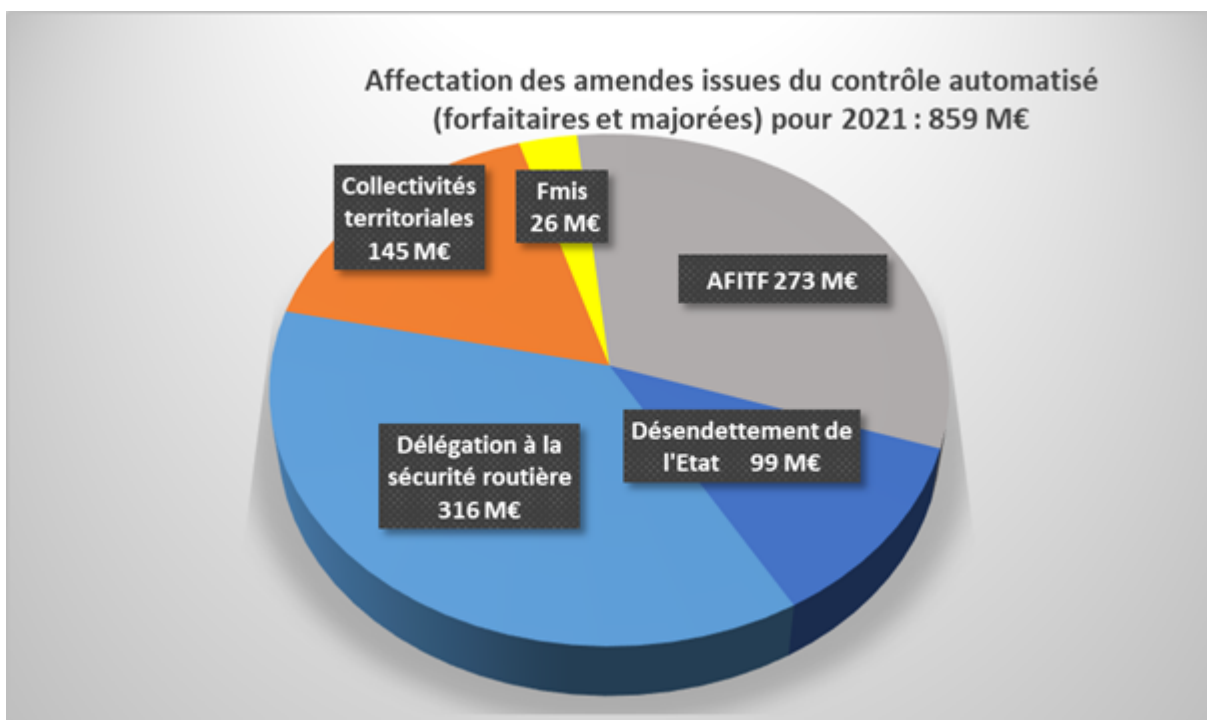
Selon le rapport annexé cette année au Projet de loi de finances, plus des 4 cinquièmes des recettes (88,5 %) ont bien été consacrés à la lutte contre l'insécurité routière ou ses conséquences, notamment à travers l'amélioration du réseau routier.

D'où proviennent les recettes des amendes radar en 2021 ?

Au cours de l'année 2021, 21,63 millions de dossiers d'infractions ont été enregistrés par les radars automatiques.

À quoi ont servi concrètement les recettes des amendes radar en 2021 ?

Hormis les 11,5 % affectés au désendettement de l'Etat, les recettes générées par les radars sont réparties entre 4 destinataires : l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFIT France), les collectivités territoriales, la Délégation à la sécurité routière (DSR) et le fonds de modernisation pour l'investissement en santé (FMIS) (anciennement fonds de modernisation des établissements de santé publics et privés - FMESPP). En 2021, ces quatre institutions ont reçu respectivement 273 M€, 145 M€, 316 M€ et 26 M€.



273 M€ pour améliorer le réseau routier et sa sécurité

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France) a été créée en novembre 2004 pour financer les projets d'infrastructures nationales. Avec l'appui des recettes du contrôle automatisé, l'AFIT France contribue pleinement à la lutte contre l'insécurité routière en modernisant le réseau routier et en sécurisant des itinéraires sur l'ensemble du territoire. Ainsi, en 2021, au sein d'un budget de 3,15 milliards d'euros, l'AFIT France a consacré plus de 990 M€ à l'amélioration du réseau existant, dont plus d'un quart, 273 M€, proviennent des recettes issues du contrôle automatisé.

Le rapport annexé au Projet de loi de finances 2023 donne le détail des multiples opérations financées par l'AFIT France. Ainsi, le budget du bitumage du réseau routier national s'élève en 2021 à plus de 518 M€. Diverses opérations d'aménagement découlant des démarches relatives à la sécurité des usagers ont été réalisées (notamment celles sur l'A42 dans l'est de Lyon (0,28 M€), sur la RN102 en Ardèche (1,4 M€), sur la RN568 dans les Bouches-du-Rhône (0,5 M€), sur la RN113 dans le Gard et l'Hérault (0,2 M€) et sur les routes nationales en Guyane (0,4 M€) et à Mayotte (1,4 M€). D'autres opérations ont également pu être financées comme le traitement des obstacles latéraux (2,5 M€), les aménagements sur routes à forte pente (1,3 M€), la lutte contre les prises à contresens par le renforcement de la signalisation au niveau des échangeurs et des aires de repos et de service (0,7 M€), la lutte contre l'hypovigilance par l'installation de barrettes sonores en rive (1,1 M€), les aménagements visant à améliorer la sécurité des agents d'exploitation en intervention (10,5 M€) et divers aménagements de sécurité ponctuels (3,2 M€).

145 M€ pour les projets sécurité routière des collectivités territoriales

Le rapport détaille également l'utilisation du produit des amendes affectées aux collectivités territoriales. Celui-ci s'élève à 557 M€ dont 145 M€ au titre des amendes forfaitaires issues du contrôle automatisé et 413 M€ au titre du produit des autres amendes de la police de circulation. C'est le Comité des finances locales (CFL), instance composée de 64 membres élus titulaires et suppléants (représentants des assemblées parlementaires et représentants élus des régions, des départements, des communes et de leurs groupements) et de 11 représentants de l'État et leurs suppléants, qui procède à la répartition du produit des amendes de la police de circulation. Le rapport contient le montant des sommes versées à chaque département en 2021.

316 M€ pour le bon fonctionnement du contrôle automatique

Les sommes allouées à la Délégation à la sécurité routière (DSR) servent à déployer et maintenir les systèmes automatiques de contrôle et de sanction. Elles permettent également de financer le système de gestion des points du permis de conduire, dont l'expédition des lettres relatives à l'information des contrevenants sur les points dont ils disposent. Elles financent enfin des dispositifs de prévention de sécurité routière pour mieux lutter contre les mauvais comportements sur la route (études et campagnes de communication).

26 M€ pour améliorer la prise en charge des blessés de la route

En 2021, 67 057 personnes ont été blessées dans un accident de la route. Lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018, dans sa mesure n°4, le Gouvernement a décidé d'améliorer la prise en charge sanitaire et médico-sociale des accidentés de la route en abondant le Fonds d'investissement pour la modernisation des structures sanitaires et médico-sociales (FMESPP) du surplus des recettes radars perçues par l'État lié à l'abaissement des vitesses maximales de 90 à 80 km/h depuis le 1^{er} juillet 2018 (mesure n°5 du CISR du 9 janvier 2018). En application de l'article 49 de la loi du 14 décembre 2020 de financement de la sécurité sociale pour 2021, le fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS) remplace désormais le FMESPP.

Conformément à cet engagement, une enveloppe de 26 millions d'euros avait été allouée en 2019 pour financer des projets dans des structures sanitaires de soins de suite et de réadaptation, ainsi que dans des établissements et services médico-sociaux directement impliqués dans la prise en charge des blessés de la route afin de renforcer leur autonomie. 123 projets avaient ainsi été financés.

L'enveloppe de 26 millions d'euros a été reconduite en 2020 et en 2021. Cependant, aucun appel à projet n'a été lancé en 2020 en raison de la période de confinement et surtout de la mobilisation forte des établissements de soins et des Agences régionales de santé (ARS) sur l'urgence sanitaire liée à la Covid. Un nouvel appel à projets a été lancé le 17 juin 2021. 130 projets ont été retenus pour un montant total de 26,54 M€. 52 millions seront à nouveau disponibles pour la campagne 2022 dont l'appel à projets a été lancé le 28 juin 2022.

Un compte d'affectation spécial pour un maximum de transparence

Le contrôle automatisé a été mis en place en 2003 pour lutter efficacement contre les excès de vitesse qui sont tenus responsables d'un accident mortel sur trois. En 2006, un compte d'affectation spéciale (CAS) a été créé par la loi pour « *retracer la répartition du produit des amendes issues du contrôle automatisé et le produit des autres amendes forfaitaires de la police de la circulation* ».

En 2021, ce compte a reçu 1,71 Md€ dont 859 M€, proviennent des amendes liées au contrôle automatisé. Le reste de la somme, 850 M€, constitue le produit des amendes émises par la police de circulation après constatation d'une infraction au code de la route.

Concernant la branche du contrôle automatisé, en 2021, les 4 422 équipements du parc ont été à l'origine de l'envoi de 14,69 millions de contraventions. Ces avis ont généré 655 M€ d'amendes forfaitaires et 204 M€ d'amendes majorées (c'est-à-dire d'amende d'un montant supérieur dans le cas où le contrevenant ne paye pas l'amende dans les temps), soit 859 M€.

Ce rapport officiel (qui est publié chaque année en annexe du Projet de loi de finances) témoigne de la volonté de transparence des pouvoirs publics sur l'affectation du produit des amendes liées au contrôle radar.

L'implantation ou l'utilisation des radars vise à contribuer à la réduction des morts et des blessés sur nos routes. Selon, le document de politique transversale relatif à la sécurité routière, l'État a consacré en 2021 3,7 Md€ à la

politique de sécurité routière et le coût total des 53 540 accidents corporels survenus l'an passé est estimé, quant à lui, à minima à 46,3 Md€.

Globalement, l'effort financier consacré par l'Etat à la sécurité routière, comme le retrace le graphique ci-dessus, a augmenté plus vite que les recettes du produit des amendes radars.

Retrouvez la datavision sur l'utilisation concrète des amendes radar en 2021 : https://www.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2022-10/dsr_infogbudget_radars-2022.pdf

Un parc de radars stable depuis 2019

Le contrôle est un des trois grands axes d'action de la politique publique de sécurité routière avec l'éducation/la formation et la prévention. Le déploiement du contrôle sanction automatisé à partir de 2003, a permis de réduire la mortalité routière : on enregistrait 7 655 tués sur les routes en 2002 contre 2 944 en 2021 (3 244 en 2019).

L'objectif du dispositif radar, sous ses divers formes (contrôle en bord de route ou automatisé) est de faire respecter les limitations de vitesse au plus grand nombre de conducteurs. La vitesse excessive ou inadaptée demeure impliquée dans près de 30 % des accidents.

La délégation à la sécurité routière mène des actions pour moderniser le parc de radars actuel avec des radars tourelles et urbains et déployer des voitures-radar à conduite externalisée.

Le parc de radars se caractérise par une stabilité quantitative, le nombre de radars au 1^{er} septembre 2022 (4 447) est proche de celui du début de l'année 2019 (4 428). Cette stabilité s'explique par deux facteurs :

- d'une part, le déploiement des radars "tourelles" de nouvelle génération en remplacement des radars fixes ;
- et d'autre part, le déploiement des voitures-radar à conduite externalisée qui s'opère en lieu et place des voitures radars jusque-là conduites par des policiers ou des gendarmes permettant ainsi de libérer du temps aux forces de l'ordre pour le consacrer à des tâches plus qualifiées comme l'interception au bord des routes (alcoolémie et stupéfiants notamment).

Au 1^{er} septembre 2022, le parc de 4 447 appareils radars comprend 2 523 radars fixes de vitesse (dont 1 098 tourelles), 611 radars fixes de franchissement (feu rouge ou passage à niveau), 472 voitures-radars (conduites par les forces de l'ordre ou externalisées), 501 radars débarquables (type « lunette hibou ») et 340 radars déplaçables de type radars autonomes.

Contacts presse Délégation interministérielle à la sécurité routière

Thierry Monchâtre
06 88 16 08 78

Amandine Cuinet
06 87 67 56 40

Alexandra Thérizol
06 75 19 83 90