



LIGUE DE
DÉFENSE DES
CONDUCTEURS

STOP à la répression absurde, OUI à une conduite responsable

DÉCEMBRE 2014

RÉPRESSION ROUTIÈRE : OÙ VA L'ARGENT DES CONDUCTEURS ?

SOMMAIRE

I. L'argent des conducteurs finance la machine répressive

- Répartition des dépenses du programme radars
- Au cœur du programme radar, L'ANTAI, Agence nationale de Traitement automatisé des infractions : l'industrialisation de la répression

II. L'argent des conducteurs subventionne des politiques publiques sans lien avec la route

- Une manne financière directement dirigée vers les caisses de l'État (452 millions d'euros)
- L'argent des conducteurs sert au financement des transports en commun (280,4 millions d'euros)
- L'Agence pour la Cohésion sociale financée par les conducteurs (Acsé) (45 millions d'euros)
- Collectivités locales : une difficile traçabilité des fonds redistribués (679,8 millions d'euros)

CONCLUSION :

Un système opaque qui fonctionne aux frais des conducteurs...

ANNEXE 1 :

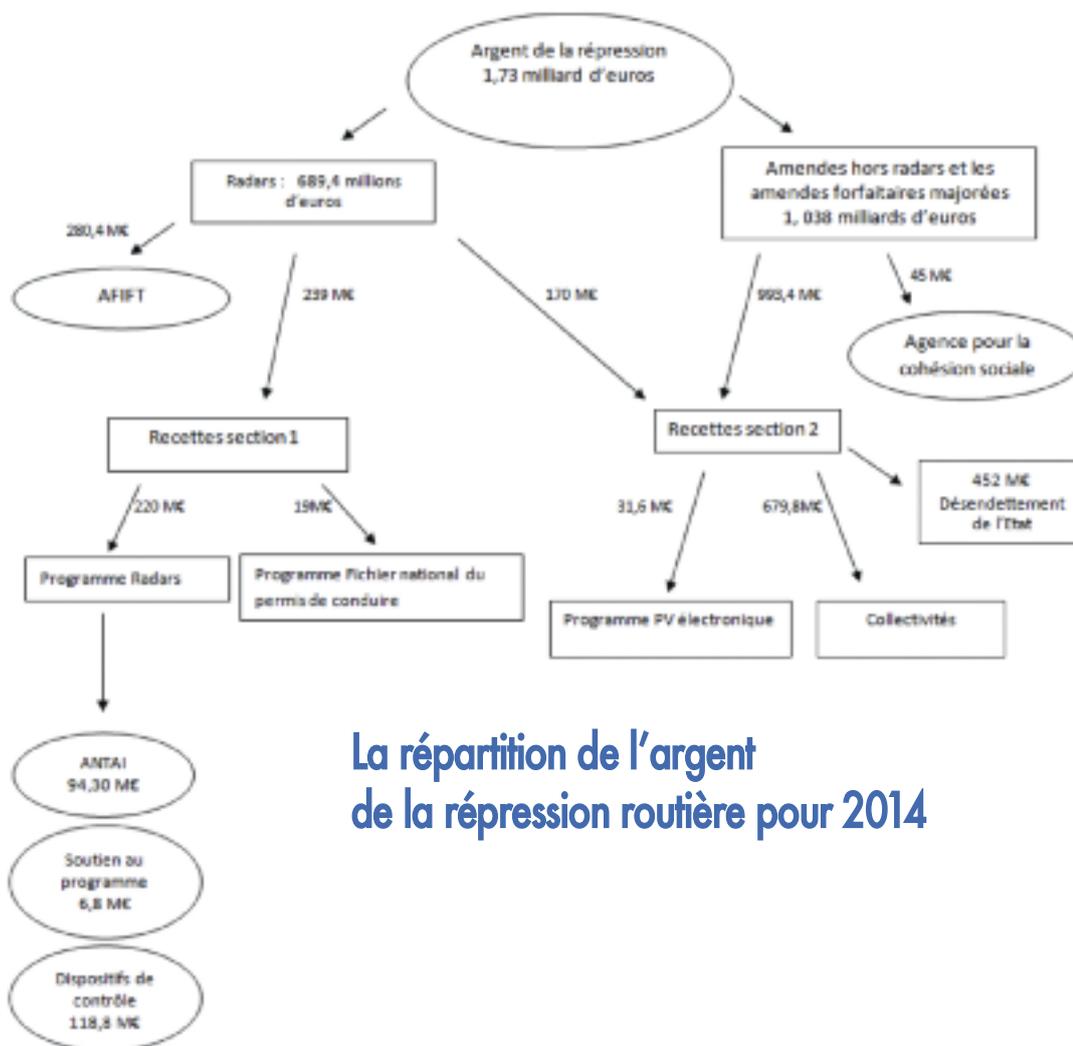
L'ANTAI, une agence publique financée par la répression

ANNEXE 2 :

Les recettes de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France

L'ARGENT DES CONDUCTEURS FINANCE LA MACHINE RÉPRESSIVE

En 2013, la répression routière a rapporté 1,7 milliard d'euros à l'État, un chiffre qui a augmenté de 20 % en un an. Pour justifier cette manne financière, l'État affirme que cet argent est destiné à l'amélioration de la sécurité sur les routes. La vérité est toute autre. Remboursement de la dette de l'État, construction de la ligne ferroviaire grande vitesse Est, amélioration des transports en commun dans les collectivités locales ou encore modernisation du réseau fluvial : toutes ces politiques, sans rapport avec la sécurité routière, ont pourtant un point commun : celui d'être en partie financées par les recettes de la répression routière. En s'intéressant de plus près au projet de loi de finances, dans lequel sont consignées toutes les recettes de la route et leurs affectations, on peut rapidement s'apercevoir que le schéma de répartition de l'argent de la répression routière s'avère complexe. Dans cette analyse, nous étudierons point par point les différentes affectations de l'argent de la répression routière afin de répondre à cette simple question : où va l'argent des conducteurs ?



Répartition des dépenses du programme "radars" (220 millions d'euros)

	Exécution 2011	Exécution 2012	LFI pour 2013	PLF 2014	Écart 2013/2014 (en %)	Écart 2012/2014 (en %)
Section 1 : Contrôle automatisé						
751 Radars	228,42	197,71	211,00	220,00	+ 4,27 %	+ 11,28 %
1 Dispositifs de contrôle	132,02	128,81	114,06	118,82	+ 4,17 %	- 7,76 %
2 Centre national de traitement	94,37	64,70	94,22	94,30	+ 0,09 %	+ 45,75 %
3 Soutien au programme	2,04	4,19	2,72	6,88	+ 152,94 %	+ 64,22 %
Titre 3 Dépenses de fonctionnement	175,86	154,92	176,69	180,12	+ 1,94 %	+ 16,27 %
Titre 5 Dépenses d'investissement	52,54	28,83	15,35	25,76	+ 67,82 %	- 10,66 %
Titre 6 Dépenses d'intervention				-		
Titre 7 Dépenses d'opérations financières	-	13,96	15,96	14,03	- 12,09 %	

Données issues du Projet de loi de finances pour 2014.

Des radars toujours plus "efficaces"...

Les recettes du système de répression routière servent pour commencer à financer ce même système.

En 2014, 220 millions d'euros devaient ainsi être alloués au fonctionnement et à l'entretien des radars, ainsi qu'au renouvellement du parc de ces coûteuses machines. 19 millions d'euros devaient servir à financer le système de gestion des points du permis de conduire, et 31,6 millions d'euros devaient être réservés au déploiement des PV électroniques.

Ces fonds, prélevés directement dans la poche des conducteurs, servent uniquement à financer la pérennité du système répressif.

En France, depuis 2003, le déploiement des radars et leur sophistication ne cessent de s'intensifier, quitte à écarter totalement le volet pédagogique pour ne laisser place qu'à l'aspect répressif.

De 2003 à 2013, 5 439 radars de toute sorte ont été installés en France au nom de la sécurité routière.



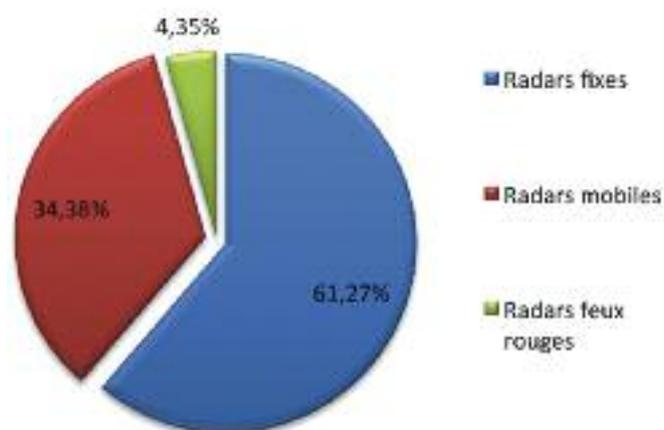
Nombre de radars installés en France depuis 2009

	Fin 2009	Fin 2010	Fin 2011	Fin 2012	Fin 2013 (prévision)	Fin 2014 (prévision)	Écart 2013/2014
Radars fixes	1 661	1 823	2 055	2 177	2 210	2 125	- 85
Radars discriminants	0	0	45	135	205	205	=
Radars fixes double-face	0	0	0	0	0	40	+ 40
Radars mobiles	932	933	933	929	845	625	- 220
Radars mobiles-moteurs	0	0	0	0	90	200	+ 110
Radars chantiers	0	0	0	0	0	90	+ 90
Radars vitesses moyennes	0	0	0	33	75	120	+ 45
Radars feux rouges	118	435	638	713	713	733	+ 20
Radars passagers à niveau	0	2	2	34	62	62	=
Total hors pédagogiques	2 711	3 193	3 673	4 021	4 200	4 200	=
Radars pédagogiques	0	0	273	1 730	1 239	879	- 360
TOTAL	2 711	3 193	3 946	5 751	5 439	5 079	- 360

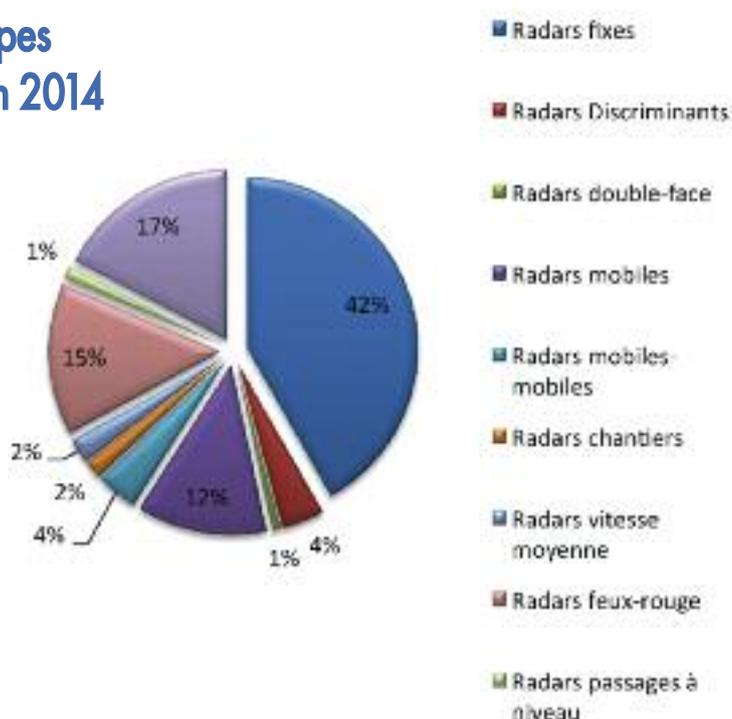
Données issues du Projet de loi de finances pour 2014.

Depuis début 2013, la politique de déploiement des radars, à en croire les pouvoirs publics, est à l'arrêt. Bien loin de stagner, la répression est en réalité en train de s'accélérer. En témoigne le remplacement progressif des radars actuels par des radars dits de "nouvelle génération" à savoir notamment les radars mobiles embarqués, feux rouges ou tronçons.

Part des différents types de radars installés en 2009



Part des différents types de radars installés en 2014



À titre d'exemple, comme on peut le voir dans ces deux graphiques, les radars mobiles embarqués ne représentent que 4 % des radars installés mais ont déjà flashés 300 000 conducteurs un an.

Autre témoin de cette intensification répressive, les dépenses d'investissement afin de créer des radars toujours plus "efficaces" qui ont grimpé de 68 % par rapport à 2013 pour atteindre 25,7 millions d'euros. Cette dépense est très clairement représentative de la nouvelle diversité de radars.

Alors que les Français sont de moins en moins dupes du discours officiel visant à justifier l'utilité des radars, les radars de nouvelle génération démontrent clairement leur visée mercantile. Ils ne sont pas signalisés sur les routes, sont installés à bord de voitures banalisées et utilisent un flash infra-rouge non-visible pour l'utilisateur. Ces nouveaux radars sont capables de flasher dans les deux sens de circulation.

Quelle est la volonté pédagogique de ces radars ? Ces nouvelles technologies ont clairement pour vocation d'instaurer une psychose chez le conducteur qui passera plus de temps à fixer son compteur pour respecter la vitesse réglementaire plutôt que d'adapter sa vitesse en fonction des dangers qui l'entourent.

La répression routière bénéficie d'un budget pour permettre son "acceptabilité"

Chaque année, l'annexe au projet de loi de finances (PLF) dédiée aux radars comporte une partie nommée "dépendances de fonctionnement" détaillée ci-dessous. On peut y lire notamment que 2,35 millions d'euros, directement issus de la poche des conducteurs, sont réinvestis dans la communication qui est « *l'une des composantes essentielles de la politique de développement des radars est l'acceptabilité sociale du dispositif et de la règle qu'il contrôle : le code de la route.* »

Dépenses de fonctionnement – Projet de loi de finances (PLF) 2014

<p>1. Études (0,33 M€)</p> <p>Les dépenses d'études concernent en majorité l'observation par sondage des paramètres de la circulation routière et du comportement des conducteurs en France. Les informations collectées permettent de mesurer une partie des indicateurs du programme.</p>
<p>2. Communication (2,35 M€)</p> <p>L'une des composantes essentielles de la politique de développement des radars est l'acceptabilité sociale du dispositif et de la règle qu'il contrôle : le code de la route. Ainsi, en 2013, 2,35 M€ seront consacrés au financement des campagnes de communication accompagnant le développement du contrôle automatisé.</p>
<p>3. Fonctionnement des structures dédiées au pilotage du projet de contrôle automatisé (0,04 M€)</p> <p>Ces dépenses concernent le fonctionnement courant des services du département du contrôle automatisé de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR/DCA).</p>

Extrait du Projet de loi de finances pour 2014.

La répression routière mise tout sur les petits excès de vitesse

Le bilan du permis à points pour l'année 2013 fait état de 11,5 millions de contraventions dressées pour excès de vitesse. Cependant, sur ces 11,5 millions, près de 10,3 millions, soit près de 90 %, le sont pour des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h.

La plus grande partie de la répression et donc, de l'argent des radars vient en réalité des petits excès de vitesse. D'ailleurs, la répartition du nombre des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h n'est pas détaillée entre ceux inférieurs à 10 km/h et ceux compris en 10 et 20 km/h afin de protéger les pouvoirs publics de toute critique.

La rentabilité des PV électroniques (31,66 millions d'euros)

Le programme de déploiement des PV électroniques bénéficie d'une dotation de 31,6 millions d'euros pour 2014.

Selon un rapport du Sénat⁽¹⁾, « *le PVE est un outil dont la rentabilité est 78 % plus élevée que le carnet à souches : le taux de recouvrement est supérieur ; le taux de contestation est moindre ; le coût de traitement administratif est réduit (compte tenu du traitement automatisé) ; et il n'est plus possible d'accorder des "indulgences".* » L'auteur de ce rapport, le sénateur Vincent Delahaye, explique que la montée en puissance de ces appareils devrait « *se stabiliser vers 2016* ».

Ces prévisions traduisent de façon très simple la volonté du gouvernement de créer une verbalisation massive, à coût réduit. « *Pour 2014, l'objectif est d'atteindre un total de 23 millions d'avis de contravention traités par PVE, dont 6,4 millions pour l'État et 16,6 millions pour les collectivités territoriales (dont la Ville de Paris)* », selon le projet de loi de finances 2014. En 2016, les pouvoirs publics évoquent l'objectif des 46 millions de PVE. Ces objectifs sont d'autant plus contestables lorsqu'il s'agit d'amendes et d'argent des conducteurs. On peut raisonnablement se demander si le déploiement massif de nouveaux radars n'est pas la conséquence directe de cet objectif.

En 2012, les contraventions liées au stationnement avaient déjà connu un bond fulgurant grâce au PVE en passant de 7,3 millions de contraventions en 2011 à 8,56 en 2012 soit une hausse de plus de 13 % en un an.

Le bilan du permis à points pour l'année 2014 explique d'ailleurs que « *la généralisation du procès verbal électronique (PVE) a contribué à cette hausse de verbalisation des infractions au stationnement.* »⁽²⁾

(1) *L'innovation au service de la gestion des amendes : contrôle budgétaire de l'AN-TAI, rapport du Sénat, Vincent Delahaye.*

(2) *Bilan des infractions au permis à points - 2014.*



Au cœur du programme radar, l'ANTAI et l'industrialisation de la répression : 94,3 millions d'euros plus 31,6 millions d'euros du programme PVE⁽¹⁾...

L'ANTAI : qu'est ce que c'est ?

L'Agence nationale de traitement automatisé des infractions assure « *le traitement automatisé des messages d'infractions qui résultent de la mise en œuvre du programme de contrôle automatisé (radars ou feux-rouges) ou de la constatation par des équipements électroniques dans le cadre du programme de "procès-verbal électronique" PVe* ».

En résumé, toutes les amendes émises dans le cadre de la répression routière passent par l'ANTAI, une sorte de grosse usine à PV qui entre en scène depuis le flash ou la verbalisation par un agent au moyen d'un appareil électronique (PVe) jusqu'à la remise à La Poste de l'avis de contravention. C'est une véritable entreprise qui gère chaque jour l'envoi de milliers de contraventions mais aussi les réclamations à ces contraventions.

Tout le processus se déroule à Rennes au CNT (Centre national de traitement).

L'ANTAI « une véritable activité industrielle ».

Dans un rapport du Sénat⁽²⁾ sur l'ANTAI, le Sénateur Vincent Delahaye évoque une « *véritable activité industrielle* » à propos de l'Agence basée à Rennes.

Une activité industrielle qui soulève donc un grand nombre de questions d'autant que cette Agence est financée par le produit des amendes destinées aux conducteurs.

L'ANTAI souffre, pour une agence publique, d'un manque total de transparence. En témoigne le rapporteur spécial des crédits du « *contrôle de la circulation et du stationnement routier* ». Malgré ses demandes « *répétées* », il n'a pu obtenir du gouvernement les informations sur le niveau prévisionnel attendu du fonds de roulement de l'ANTAI dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances pour 2015.

Plus inquiétant encore, l'ANTAI affirme clairement que son objectif est d'évoluer. Ainsi on notera dans le rapport du Sénat que: « *la capacité de l'ANTAI à déborder de son champ primitif d'action et, en plein cohérence avec ses statuts, à devenir l'acteur de référence en matière de traitement automatisé de l'ensemble de la chaîne pénale, au service de tous les ministères, administrations et personnes privées chargées d'un service public.* »

(1) Fonctionnement détaillé en annexe 1.

(2) <http://www.senat.fr/rap/r13-082/r13-0820.html>

Cette évolution pose un problème éthique, puisque pour évoluer l'ANTAI a besoin de matériels toujours plus performants et d'une rapidité toujours plus grande. Elle doit faire appel à de nombreux prestataires qui bénéficient directement de ses services. Le produit des contraventions et la nécessité d'en dresser toujours plus est donc au cœur du dispositif.

Cette réalité enlève donc fortement l'idée d'un cercle vertueux qui serait celui du changement de comportement du conducteur suite à la réception d'une amende. Dans le cas présent, il n'est pas dans l'intérêt de l'Antai ou de ses prestataires de voir le niveau de contraventions diminuer.

Une activité industrielle qui se traduit également en terme d'emplois : 800 personnes travaillent directement pour assurer les besoins de l'ANTAI. Ces effectifs sont répartis pour assurer la chaîne du PV, du tri du courrier, au conseil téléphonique en passant par l'envoi.

- **26 agents, fonctionnaires de catégorie A travaillent à l'ANTAI**
- **429 personnes publiques/privées au Centre national des Traitements de Rennes**
- **319 personnes cocontractants de l'ANTAI et sous traitants**



L'ARGENT DES CONDUCTEURS FINANCE DES POLITIQUES SANS LIEN AVEC LA ROUTE

Une manne financière directement dirigée vers les caisses de l'État (452 millions d'euros)

Sur le 1,7 milliard d'euros qu'ont rapportés les radars et amendes, plus de 452 millions d'euros sont officiellement affectés pour 2014 au désendettement de l'État...ce qui représente tout de même 26,5 % de l'argent sorti de la poche des conducteurs !

Ce montant permet ainsi de résorber la dette de l'État qui s'élève à quelques 1 833 milliards d'euros... une goutte d'eau que l'État aimerait voir grossir. Ce n'est cependant pas aux conducteurs d'assumer le déficit public. Cette redirection d'une partie de la somme issue de la répression routière dans le désendettement de l'État laisse à penser qu'il s'agit d'un véritable impôt dissimulé et réservé aux seuls usagers de la route.

L'argent des conducteurs sert au financement des transports en commun (280,4 millions d'euros)⁽⁵⁾

L'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est chargée de coordonner le financement de grands projets d'infrastructures de transport. Elle bénéficie d'un budget important grâce à des taxes et subventions de l'État.

Depuis 2005, sur 33,7 milliards dépensés par l'AFITF, seuls 10,5 milliards d'euros, soit moins d'un tiers de ses dépenses, ont été destinés au transport routier. Les deux tiers restants servent principalement au transport ferroviaire et aux transports collectifs d'agglomération. Pourtant, la majorité de ses recettes proviennent de la concession des autoroutes et de diverses taxes appliquées à la route (taxe d'aménagement du territoire, redevance domaniale, amendes des radars...).

Il apparaît clairement anormal que la majorité de l'argent issu majoritairement de taxes diverses sur la route sert à financer les transports en commun, notamment le rail, au détriment du financement des infrastructures routières.

(5) Annexe 2 consacrée à l'AFITF.

Engagement de l'AFITF par mois de transports de 2005 à 2013

Pour 2013, la route ne représente qu'un tiers des dépenses d'intervention de l'AFIFT contre 56,49 % de son budget pour les transports en commun et le rail.

Pourtant, les taxes appliquées à la route ont permis à l'AFIFT⁽⁶⁾ de récolter plus d'un milliards d'euros contre 559 millions d'euros attribués par l'État grâce à des subventions. Il convient d'ailleurs de rappeler qu'en 2013, toutes taxes confondues, la route a rapporté à l'État 37,4 milliards d'euros. Face à cette somme, l'endettement cumulé de la SNCF et de Réseau Ferré de France s'établit à hauteur de 40 milliards d'euros. La politique de financement du rail se fait donc à perte par rapport au financement en faveur des transports routiers.

L'Agence pour la Cohésion sociale financée par les conducteurs (45 millions d'euros)

L'ACSE est chargée de la conduite et du financement des actions menées en faveur de la cohésion sociale et de l'égalité des chances, dans le cadre de la politique de la ville, ainsi que des actions de prévention de la délinquance et des discriminations.

Les 45 millions d'euros accordés à l'Acsé en 2014 sont versés au titre du fonds de prévention de la délinquance.

La Ligue de Défense des Conducteurs a contacté l'Acsé qui nous a confirmé que le fonds de prévention de la délinquance ne concerne en rien la sécurité des conducteurs. Il finance des actions d'éducatives et de sensibilisations totalement étrangères à la sécurité routière. **Là encore, ce sont 45 millions d'euros qui sont affectés à une agence dont les missions, si respectables soient-elles, ne concernent aucunement la sécurité des usagers de la route.**

(6) Annexe 2 consacrée à l'AFITF.



Collectivités locales : une difficile traçabilité des fonds (679,8 millions d'euros)

Les collectivités locales touchent elles aussi leur part du gâteau. En 2014, ce sont ainsi 680 millions d'euros qui ont servi aux collectivités territoriales « *pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routière* ».

Sur ces 680 millions d'euros, le programme comprend une dotation de 170 millions d'euros attribuée aux communes et intercommunalités « *en vue de financer des opérations destinées à améliorer les transports en commun et la circulation* ».

Pour le reste de la somme, il revient au Comité des finances locales de procéder à la répartition du produit des amendes entre les collectivités territoriales. Il est difficile de retracer l'usage fait de ces sommes d'argent.

En réalité, cet argent peut servir à améliorer les infrastructures routières comme il peut servir à améliorer des équipements de la ville sans lien avec la sécurité routière comme la construction d'une ligne de tramway.

CONCLUSION : UN SYSTÈME OPAQUE QUI FONCTIONNE AUX FRAIS DES CONDUCTEURS...

Au fil de cette enquête, nous nous sommes rapidement aperçus que l'argent des conducteurs a bien d'autres vocations que celle de financer la sécurité routière. À aucun moment il n'est possible de dire que, parmi le montant des recettes de la répression routière, 1,7 milliard d'euros en 2013, une partie a été investie en faveur de la formation, de la prévention ou encore dans le but d'améliorer les infrastructures de transport routier.

En lieu et place de ces attentes légitimes pour les conducteurs, on assiste ni plus ni moins à une politique de répression routière qui s'autofinance sur le dos des conducteurs. Elle bénéficie, via l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), de fonds importants afin d'entretenir, moderniser et acheter de nouveaux radars. Elle bénéficie même d'un budget afin de promouvoir « *l'acceptabilité* » du dispositif. « *Véritable activité industrielle* » comme la décrit le sénateur Vincent Delahaye, l'agence publique a un devoir d'efficacité qui laisse planer une ambiguïté sur son véritable rôle.

Par ailleurs, si on pouvait croire que l'Agence de Financement des Infrastructures de transport de France avait une légitimité à recevoir de l'argent de la répression routière, puisqu'elle occupe une place importante dans le développement du réseau routier, il n'en est en réalité pas du tout question.

En effet, l'AFITF est au cœur de la politique de développement des transports en commun. Financement du métro, du tramway, des bus de transports dans les villes, l'agence n'accorde en réalité qu'un quart de son budget à la route. Pourtant, en plus de recevoir des fonds directement alloués par la répression routière, l'AFITF vit en majeure



partie uniquement grâce à des taxes appliquées à la route (notamment sur les autoroutes).

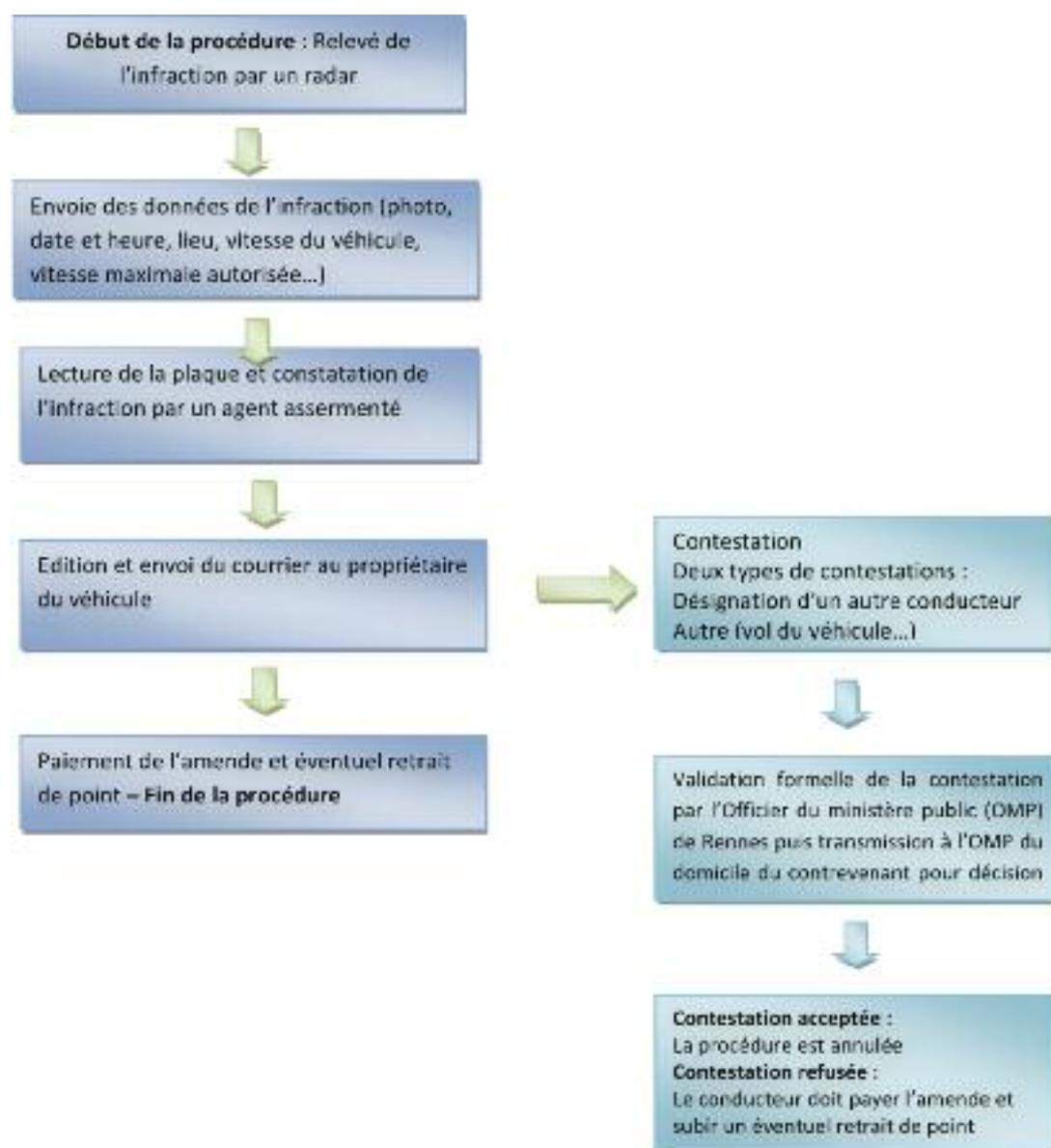
Elle est donc plus ou moins indirectement financée par les conducteurs. Preuve de son importance, la suspension de l'écotaxe, qui devait lui revenir, a entraîné l'arrêt immédiat de nombreux chantiers de tramways.

En dehors de ces deux exemples, l'argent des conducteurs s'éparpille vers le désendettement de l'État ou encore vers les collectivités locales dont il est impossible de retrouver l'utilisation faite de ces fonds. A ce titre, il est indispensable qu'une meilleure traçabilité de l'argent alloué aux collectivités locales soit mise en place.

En conclusion, l'argent de la répression routière, et donc l'argent des conducteurs, est attribué à de multiples missions qui sont, pour la plupart, totalement étrangères à la sécurité routière. En attendant une meilleure orientation de cette manne financière annuelle, le gouvernement a choisi de laisser les routes se détériorer faute de moyens pour les entretenir. Un paradoxe quand on connaît désormais les sommes rapportées par la répression routière.

L'ANTAI : UNE AGENCE PUBLIQUE FINANCÉE PAR LA RÉPRESSION

L'ANTAI : comment ça fonctionne ?



Pour rappel, en mars 2012, les officiers du ministère public chargés de vérifier la conformité de la contestation ont été pointés par la Cour de justice de l'Union européenne. Lors de l'examen des contestations, ces derniers les examinaient sur la forme et le fonds et en classaient un grand nombre sans suite. Ce qui constitue un excès de pouvoir.

Une agence publique aux allures d'entreprise...

Dans un rapport du Sénat⁽⁷⁾ sur l'ANTAI, le sénateur Vincent Delahaye évoque une « véritable activité industrielle » à propos de l'Agence basée à Rennes.

Une activité industrielle qui soulève donc un grand nombre de questions d'autant que cette agence est financée par le produit des contraventions des conducteurs. Ce qui signifie concrètement que cette agence, pour croître, doit fonder son développement sur l'augmentation du nombre de PV.

Pour croître, il lui faut donc toujours plus d'amendes et toujours plus de radars performants. Le rapport Delahaye prévient également de l'éventualité d'une contestation dématérialisée des infractions, mais ajoute que si cette dernière était dématérialisée, des « frais de dossier », de l'ordre du prix d'une LRAR, pourraient être demandés, officiellement « de manière à couvrir les développements informatiques nécessaires à cette évolution ».

Le rapporteur se réjouit même de ce qu'avec le volume actuel, de tels frais pourraient « aisément atteindre plusieurs millions d'euros » qui iraient dans les caisses de l'ANTAI plutôt que dans celles de la Poste.

L'ANTAI : future agence de traitement de toutes les amendes ?

L'ANTAI l'affirme clairement, son objectif est d'évoluer. Ainsi on notera dans le rapport : « La capacité de l'ANTAI à déborder de son champ primitif d'action et, en pleine cohérence avec ses statuts, à devenir l'acteur de référence en matière de traitement automatisé de l'ensemble de la chaîne pénale, au service de tous les ministères, administrations et personnes privées chargées d'un service public. »

L'ANTAI ne souhaite pas se limiter à la sécurité routière en matière de gestion des contraventions mais souhaite véritablement devenir une grande agence de traitement nationale des amendes.

L'évolution apparaît donc comme bien dangereuse lorsqu'elle se fait sur la base de chiffres liés à la répression routière.

(7) <http://www.senat.fr/rap/r13-082/r13-0820.html>

L'ANTAI reprend les formules de la Sécurité routière

Au même titre que la Sécurité Routière, l'ANTAI s'appuie sur la "formule de Nilsson" afin de justifier son action.

Cette formule affirme qu'une baisse de 1 % de vitesse entraînerait une baisse de 4 % de la mortalité routière. Ainsi, lorsque l'on contacte l'agence par téléphone, on peut entendre dans le message d'attente qu'une « *diminution de 10 % de la vitesse entraîne une diminution de 40 % du nombre d'accidents.* »

Pourtant cette formule prétendument scientifique ne repose sur rien de mathématique et se trouve de plus en plus contestée. Une communication bien préparée à la veille des tests pour diminuer la vitesse de 10km/h sur le réseau secondaire.



L'AFITF : L'ARGENT DES CONDUCTEURS FINANCE LES TRANSPORTS EN COMMUN

Si le nom de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) n'est pas connu du grand public, elle est pourtant au cœur du débat sur l'écotaxe et celui des autoroutes. En effet, cette superstructure chargée de financer l'ensemble des infrastructures de transports, et notamment la route, est en manque d'argent et son avenir semble ne plus être assuré. Subventionnée par l'État, elle se trouve en réalité au cœur du programme de développement du rail et des transports en commun... seul problème : elle survit en grande partie grâce à l'argent des conducteurs.

Un an seulement après sa création en 2004, L'État dote l'AFITF d'une partie du budget issue de la privatisation des autoroutes de l'ordre de 4 milliards d'euros en 2005 et 2006. Cette dotation permet à l'Agence d'effectuer des travaux au niveau des infrastructures routières qui en ont toujours grand besoin mais surtout au niveau du développement du rail et des transports en commun.

Depuis 2005, sur **33,7 milliards dépensés par l'AFITF, seuls 10,5 milliards d'euros, soit moins d'un tiers de son budget, ont été destinés au transport routier.** Les deux tiers restants servent principalement au transport ferroviaire et aux transports collectifs d'agglomération. **Pourtant, la majorité son budget provient de la concession des autoroutes et de diverses taxes appliquées à la route** (taxe d'aménagement du territoire, redevance domaniale, amendes des radars).

À titre d'exemple, sur le budget de 2013, la route ne représente qu'un tiers des dépenses d'intervention de l'AFITF contre 56,49% de son budget pour les transports en commun et le rail. Pourtant, les taxes appliquées à la route ont permis à l'AFITF⁽⁸⁾ de récolter plus d'un milliard d'euros.

Cependant, depuis 2008, ces taxes n'arrivent plus à alimenter l'AFITF et à répondre à ses engagements en matière de travaux. Toujours en 2013, les recettes de l'AFITF étaient de 1,5 milliards contre 2,6 milliards de dépenses. L'État, depuis 2008, tente tant bien que mal d'alimenter l'agence grâce à des subventions.

(8) Explication des recettes de l'AFITF dans cette annexe.

Ainsi, sur son budget total depuis 2005, l'AFITF a bénéficié d'une intervention de l'État à hauteur de 5,3 milliards d'euros sur un budget cumulé de 17,3 milliards d'euros.

En regardant de plus près les priorités de l'AFITF, on comprend désormais pourquoi l'État essaie à tout prix de sauver cette agence en faillite. **En effet, la majorité des recettes issues principalement de la route, servent en réalité à financer de grands projets d'infrastructures autour du rail et des transports en commun.** L'AFITF comptait une fois de plus sur l'argent des conducteurs, et notamment les quelques 800 millions d'euros minimum rapportés par l'écotaxe, pour continuer de financer ces projets à tel point que la suppression de l'écotaxe a totalement stoppé leur développement. Ainsi, en mars 2014, France Info révélait que 120 projets de transports, dont 52 lignes de bus, 16 lignes de tramways et deux lignes de métro étaient en *stand by* suite à cette suppression.

Les conducteurs sont donc bel et bien les co-financiers des transports en commun depuis plus de sept ans.

Une politique de financement qui ne peut d'ailleurs être pérenne. Il convient de rappeler qu'en 2013, toutes taxes confondues, **la route a rapporté à l'État 37,4 milliards d'euros. Face à cette somme, l'endettement cumulé de la SNCF et de Réseau Ferré de France s'établit à hauteur de 40 milliards d'euros.** Cette situation explique en partie pourquoi, depuis plusieurs années, les dépenses d'engagement de l'AFITF sont bien supérieures à ses recettes.

À titre d'exemple, selon le service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA) un kilomètre d'autoroute non concédée coûte à l'État 6,2 millions d'euros. Un kilomètre de tramway à Paris coûte lui, 25 millions d'euros minimum du kilomètre, c'est-à-dire trois fois plus cher⁽⁹⁾.

En attendant et malgré 37,4 milliards d'euros que les conducteurs rapportent directement à l'État, la route ne cesse de se dégrader, entraînant de sérieux problèmes pour la sécurité des conducteurs. Pourtant, le coût de la construction d'un kilomètre de tramway aurait permis, s'il était dépensé sur la route, d'entretenir environ 362 kilomètres d'autoroute non concédée.⁽¹⁰⁾

(9)http://www.lemonde.fr/mobilite/article/2012/11/23/le-tram-en-bout-de-course_1794319_1653095.html

(10)<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/074000038/0000.pd>



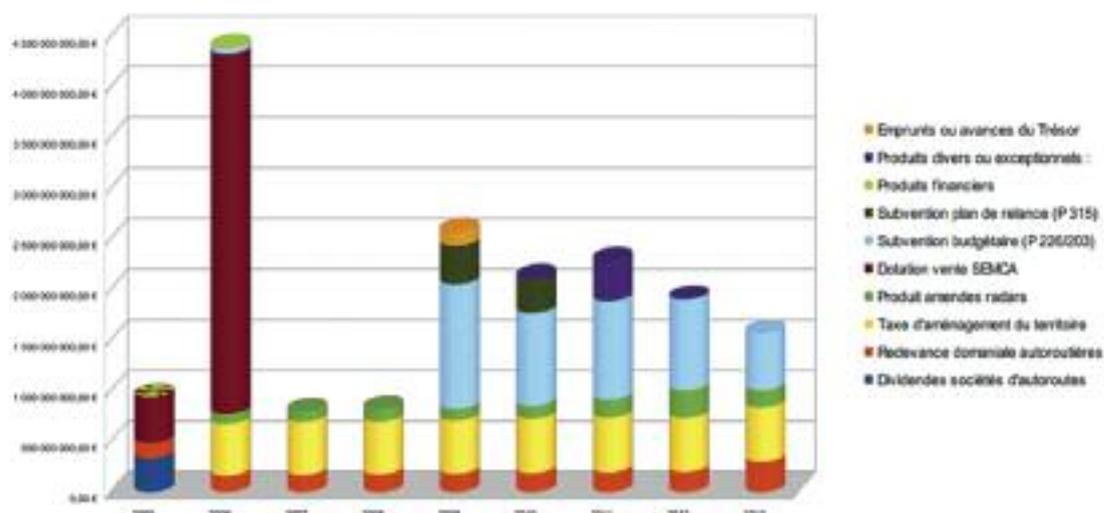
Détail des dépenses de l'AFITF (1)

Depuis 2005, sur 33,7 milliards dépensés par l'AFITF, seuls 10,5 milliards d'euros, soit moins d'un tiers de ses dépenses, ont été destinés au transport routier. Les deux tiers restants servent principalement au transport ferroviaire et aux transports collectifs d'agglomération. Pourtant, la majorité de ses recettes proviennent de la concession des autoroutes et de diverses taxes appliquées à la route (taxe d'aménagement du territoire, redevance domaniale, amendes des radars).

Il apparaît clairement anormal que la majorité de l'argent issu majoritairement de taxes diverses sur la route sert à financer les transports en commun, notamment le rail, au détriment du financement des infrastructures routières.

Détail des recettes de l'AFITF (2)

Les recettes de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Privée en 2006 de sa ressource principale, les dividendes des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes à la suite de leur privatisation, l'AFITF demeure principalement financée jusqu'à fin 2008 par « l'argent de la route » et par des subventions de l'État. Sur son budget total depuis 2005, l'AFITF a bénéficié d'une intervention de l'État à hauteur de 5,3 milliards d'euros sur un budget cumulé de 17,3 milliards d'euros.



Données issues du site Internet de l'AFITF.

La taxe d'aménagement du territoire

Cette taxe est due par les concessionnaires d'autoroute. Son montant est calculé à raison du nombre de kilomètres parcourus par les usagers sur la base d'un tarif de 7,32 € pour 1 000 km parcourus.

Son produit a été pour l'AFITF de 538,2 millions d'euros en 2013.

La redevance domaniale

Cette redevance est due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes au titre de l'occupation du domaine public. Sa valeur est fonction de la valeur locative du réseau concédé à l'exploitant et du chiffre d'affaires réalisé par la société au titre de son activité de concessionnaire d'autoroutes sur le domaine public national.

Son produit a été en 2012 de 198,4 millions d'euros. Son mode de calcul ayant été révisé par le Décret n° 2013-436 du 28 mai 2013 (JO du 29 mai 2013), son produit s'est élevé pour 2013 à 299,9 millions d'euros.

Le produit des amendes radars

Une partie du produit des amendes forfaitaires perçue par la voie de systèmes automatiques de contrôle et sanction est affectée à l'AFITF à hauteur de 280,4 millions d'euros.

Subvention par l'État à hauteur de 5,3 milliards d'euros

Depuis 2005, l'État a versé à l'AFITF 5,3 milliards d'euros de subventions. Ces subventions s'expliquent principalement par l'absence de ressources suffisantes de l'AFITF depuis que les derniers revenus issus de la vente des concessions d'autoroutes ont été épuisés dans les différents projets d'infrastructure.

L'écotaxe poids-lourds

Si elle avait été mise en place, l'AFITF aurait été l'affectataire de cette taxe perçue sur le réseau national. Elle en attendait, en année pleine, un produit net de l'ordre de 800 M€. On comprend mieux pourquoi elle était si importante pour l'État.

En effet, l'AFITF finançait des projets d'infrastructure grâce à la concession des autoroutes chiffrée à plusieurs milliards d'euros. Cependant, l'AFITF a épuisé ce financement avec des investissements importants et notamment dans les transports en commun. En attendant, l'agence ne répond à ses engagements qu'avec des subventions de l'État qui viennent compléter ses recettes.

L'écotaxe devait donc devenir cette nouvelle source de revenus et remplacer la participation de l'État si elle avait été appliquée.



Pour rester en contact :

Site internet :

www.liguedesconducteurs.org

Page facebook :

www.facebook.com/LigueDeDefenseDesConducteurs

E-mail : contact@liguedesconducteurs.org

Téléphone : 01.40.01.06.51

Adresse : 23, avenue Jean Moulin 75014 Paris

