

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

20 mai 2026

---

RÉSULTATS DE LA GESTION ET PORTANT APPROBATION DES COMPTES DE L'ANNÉE  
2025 - (N° 2694)

N° CF17

**AMENDEMENT**

présenté par  
M. Renault et les membres du groupe Rassemblement National

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 11, insérer l'article suivant:**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport évaluant la soutenabilité budgétaire à long terme de la généralisation de la conduite externalisée des voitures-radars, retracée par le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ». Ce rapport apprécie notamment le coût complet du dispositif, sa disponibilité opérationnelle, son rendement budgétaire et son efficacité en matière de sécurité routière.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Depuis 2018, l'État a engagé un processus d'externalisation de la conduite des véhicules embarquant des radars mobiles. En 2025, cette externalisation a franchi une nouvelle étape : selon la Sécurité routière, le parc comptait environ 400 voitures-radars au début de l'année, dont 250 conduites par des opérateurs privés et 150 par les forces de l'ordre, avec une trajectoire ramenant le parc à 300 véhicules fin 2025, dont 250 externalisés et 50 opérés par les forces de l'ordre. Le PAP 2026 retient également un parc de 300 voitures-radars, déployées dans 86 départements, hors Île-de-France et Corse.

La Cour des comptes constate que cette évolution, bien qu'elle réduise la charge des forces de l'ordre, s'accompagne d'effets budgétaires préoccupants. La généralisation de la conduite externalisée accroît l'usage des véhicules, accélère leur usure et maintient les coûts de maintenance à un niveau élevé. Le dernier chiffrage consolidé de la Cour, au titre de 2024, établissait le coût moyen annuel de maintenance d'une voiture-radar à 38 242 €, soit un niveau très supérieur aux autres catégories de radars.

En l'absence d'indicateur permettant d'apprécier l'impact réel de cette externalisation sur le coût complet du contrôle automatisé, la disponibilité opérationnelle des véhicules et son efficacité en matière de sécurité routière, un rapport apparaît nécessaire pour évaluer la soutenabilité budgétaire de ce modèle de privatisation partielle.