



N° 1527

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 19 décembre 2018.

## PROPOSITION DE LOI

*visant à flécher l'intégralité des recettes des amendes du contrôle routier à l'entretien du réseau routier national non concédé,*

(Renvoyée à la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Franck MARLIN, Valérie BEAUVAIS, Sébastien LECLERC, Geneviève LEVY, Jacques CATTIN, Josiane CORNELOUP, Jean-Yves BONY, Éric PAUGET, Damien ABAD, Jean-Louis THIÉRIOT, Éric STRAUMANN, Fabrice BRUN, Marc LE FUR, Bernard PERRUT, Bérengère POLETTI, Jean-Luc REITZER, Jean-Carles GRELIER, Jean-Claude BOUCHET, Vincent ROLLAND, Valérie LACROUTE, Virginie DUBY-MULLER, Philippe GOSSELIN, Nicolas FORISSIER, Olivier DASSAULT, Éric DIARD,

députés.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La sécurité routière est un enjeu majeur de notre temps qui doit être compris comme tel par les politiques publiques nationales.

Bien que cette nécessité soit inscrite dans une volonté constante de nos gouvernants, elle reste néanmoins circonscrite à la seule répression de la vitesse sur nos routes, éludant ainsi la problématique, pourtant ancienne, de l'état des axes routiers en France.

Dans un rapport d'audit commandé par la Direction des infrastructures de transport du ministère de la transition écologique et solidaire, publié en juillet dernier, le constat est pour le moins alarmant : les années de sous-investissement chronique de l'État et des collectivités territoriales sur les portions du réseau routier national non concédé ont conduit à une dégradation de ces axes que seuls des efforts coercitifs et réguliers pourront pallier.

Un effort rendu possible par l'augmentation des recettes publiques liée à celle des amendes et sanctions routières.

En effet, selon le rapport *Contrôle, circulation et stationnement routier* de la Cour des Comptes, on peut constater une hausse significative des recettes de l'ordre de 7,5 % lorsque l'augmentation des dépenses affectées à la sécurité routière est bien moins forte puisque uniquement de 1,5 % sur la même période.

Une logique de rendement budgétaire qui nuit gravement à la sécurité des usagers de la route et à une véritable politique préventive en la matière.

À la lumière, notamment, de l'abaissement de la vitesse maximale à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles qui devrait faire croître les recettes de l'État de vingt-six millions d'euros en 2018. Cependant, ce surcroît de recettes ne sera affecté qu'en partie à l'investissement routier puisque ce produit sera alloué en priorité à la modernisation des établissements de santé publics et privés quand seulement dix millions du solde du produit des amendes sera affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transport en France.

Même si cette intention part d'un constat tout aussi essentiel, la sécurisation en amont des usagers de la route est une priorité qui ne peut

être mise en arrière-plan des politiques publiques au risque de voir se répéter, sur notre sol, le drame survenu à Gênes en juillet dernier.

Dans les préconisations faites par ledit rapport d'audit paru à la même période, celui-ci met en évidence l'importance de l'effort d'investissement à effectuer pour les années à venir, de l'ordre d'un milliard par an jusqu'en 2037 afin que le réseau routier national non-concédé demeure seulement praticable.

En réalisant une analyse comparative des projets de lois de finances pour 2018 et 2019, on peut constater que, selon les évaluations fournies par le Ministère du budget et des comptes publics, le produit retiré des contrôles-sanctions automatisés se traduirait par une augmentation de l'ordre de 6,3 % en 2019 par rapport à 2018.

Or, sur le montant total des recettes anticipées au titre du contrôle de la circulation et du stationnement routier dans le projet de loi de finances pour 2018, qui s'élève à 1 337 160 908 euros, ce sont près de 37 % de celles-ci qui sont affectées au désendettement de l'État contre 35 % en prévisionnel dans le projet de loi de finances pour 2019.

Eu égard à l'impérieuse nécessité que représente la sécurité routière, il n'est pas concevable que celle-ci soit menée au rabais pour servir les ambitions d'autres politiques publiques. Il est impératif de flécher ces sommes et de donner les moyens aux collectivités territoriales de participer à l'entretien du réseau routier national non concédé.

Aussi, afin de répondre à cette problématique majeure des prochaines décennies, il vous est proposé, Mesdames, Messieurs, d'adopter la présente proposition de loi.

## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

- ① L'article L. 2334-24 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 2334-24. – I. –* L'intégralité du produit des amendes de police retracé dans le compte d'affectation spéciale « contrôle de la circulation et du stationnement routier » mentionné à l'article 49 de la loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006, que le contrôle soit ou non automatisé, est exclusivement affecté à l'entretien du réseau routier national non concédé.
- ③ « Ce produit est réparti par le comité des finances locales entre les collectivités territoriales à raison de la proportion du réseau routier national non concédé présent sur le territoire de celles-ci et de l'état de ces axes.
- ④ « II. – Le produit des amendes de police relatives à la circulation routière destiné aux collectivités territoriales mentionné au *b* du 2° du B du I de l'article 49 de la loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006 est réparti par le comité des finances locales en vue de financer des opérations destinées à améliorer les transports en commun et la circulation.
- ⑤ « La population à prendre en compte pour l'application du présent II est celle définie à l'article L. 2334-2. »

### Article 2

La perte de recettes pour l'État est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.