

ASSEMBLÉE NATIONALE

11 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° I-1277

présenté par

M. Naegelen, Mme Auconie, M. Demilly, M. Lagarde, M. Pancher, Mme Sanquer et M. Zumkeller

ARTICLE 31

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à revenir sur l'augmentation du plafond de recettes du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ». Cette section finance notamment l'installation et l'entretien des radars routiers et la gestion du système de permis à points.

Poursuivre l'augmentation des contrôles automatiques et des amendes de stationnements contribue à pénaliser les automobilistes, sans pour autant améliorer la sécurité routière.

Alors que de nombreux pays ont fait le choix de réduire leur dispositif de contrôle-sanction de la vitesse (Angleterre), voire même de se passer complètement des radars automatiques (Danemark) et se trouvent parmi les meilleurs pays européens en termes de sécurité routière, la France est devenue le catalogue mondial des radars et axe toute sa politique sur la seule répression de la vitesse. La limitation de vitesse à 80 km/h sur le réseau routier secondaire est venu confirmer ce triste record.

Pourtant, bien que le nombre de radars soit toujours plus important sur les routes françaises et les mesures toujours plus sévères pour réprimer les excès de vitesse, le dispositif semble inefficace pour inverser la courbe de la mortalité routière : tandis que les flashes et l'argent recueilli au titre des amendes routières sont en hausse constante, le nombre de tués sur les routes est relativement stable depuis maintenant 3 ans.

Si le contrôle-sanction automatisé a permis, à ses débuts, de réduire très nettement les grands excès de vitesse et donc de favoriser la sécurité des automobilistes, le système s'essouffle aujourd'hui et ne remporte plus l'adhésion des usagers de la route, qui ne considèrent plus les radars que comme

un moyen de renflouer les caisses de l'État. Le dispositif a atteint ses limites et il est nécessaire de penser la politique de sécurité routière autrement, en prenant en compte d'autres facteurs majeurs d'accidentalité, comme l'alcool, les stupéfiants ou le téléphone au volant, mais aussi l'état des infrastructures routières.