

ASSEMBLÉE NATIONALE

8 octobre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-117

présenté par

M. Cordier, M. Cinieri, M. Kamardine, Mme Corneloup, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras,
Mme Beauvais, M. Bony, M. Jean-Claude Bouchet, M. Bourgeaux, M. Brun, M. Cattin, M. Di
Filippo, M. Door, M. Forissier, Mme Poletti, M. Reiss, M. Rolland, M. Sermier, M. Therry,
M. Vatin, M. Lorion, Mme Serre, M. Quentin, M. Hetzel, M. Viry, M. Dive, M. Jean-Pierre Vigier,
M. Bazin, M. Ferrara, M. Diard, M. Benassaya, Mme Meunier, M. Le Fur, Mme Louwagie,
M. Minot, Mme Valentin, Mme Genevard, M. Aubert, Mme Bonnivard, Mme Dalloz et
M. Thiériot

ARTICLE 22

ÉTAT D

« Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

Programmes	+	-	<i>(en euros)</i>
Structures et dispositifs de sécurité routière	0	191 725 680	
Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	0	0	
Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	191 725 680	0	
Désendettement de l'État	0	0	
TOTAUX	191 725 680	191 725 680	
SOLDE	0		

EXPOSÉ SOMMAIRE

La loi de finances pour l'année 2022 (programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière ») prévoit de moderniser les fonctionnalités des radars existants, d'investir dans de nouveaux radars de type "tourelle", mais surtout d'optimiser l'utilisation des radars embarqués dans des véhicules banalisés en confiant leur conduite à des prestataires privés, le tout pour un montant de 191 725 680€. La France comptera ainsi, d'ici à fin 2021, un arsenal de 4 700 radars de tous types, parmi lesquels 450 de ces voitures-radars, dont 283 conduites par des chauffeurs salariés d'entreprises privées, dégagés de toute mission de prévention ou d'intervention en cas de comportement dangereux au volant. Ce dispositif apparaît comme le plus éloigné d'un politique de sécurité routière basée sur la sensibilisation aux risques et la présence des forces de l'ordre sur le bord des routes, puisque l'automobiliste flashé » en excès de vitesse – en particulier si celui-ci est très faible – n'en a pas conscience et aura plus que probablement oublié les circonstances de l'infraction à la réception du procès-verbal.

Pourtant, la politique de répression routière, focalisée sur la chasse aux excès de vitesse (dont 96 % sont inférieurs à 20 km/h), atteint ses limites, souligne le rapport de la Cour des comptes de juin 2021[1]. Dans cette même publication, l'institution met en relief la disproportion des mesures de sécurité routière prises entre 2006 et 2019 : 43 décisions concernent la vitesse, 13 l'infrastructure, 10 le vélo, 6 les piétons et 2 les seniors.

Le déséquilibre flagrant entre les mesures de sécurité routière liées à la vitesse et, notamment, celles qui visent à l'amélioration de l'infrastructure routière (pourtant mise en cause dans 26 % des accidents mortels, selon l'ONISR), explique l'objet de cet amendement. Lequel tend à supprimer les crédits affectés à la modernisation et au développement de nouveaux radars, et notamment la mise en place de nouvelles voitures-radars à conduite externalisée, et de réaffecter ces crédits à la contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en

commun, de la sécurité et de la circulation routières (d'autant que pour l'heure, seuls 8% du montant des recettes des radars sont réellement affectés à l'amélioration des infrastructures routières).

Outre la nécessaire amélioration du réseau routier qu'elle permettra, cette réaffectation constituera un signal fort auprès des conducteurs français, motivée par une volonté de privilégier la qualité et l'entretien des infrastructures et du réseau routier, plutôt que s'assurer du déploiement, du bon fonctionnement et de la rentabilité des dispositifs de contrôle de la vitesse.

Cet amendement tend par conséquent à supprimer les crédits affectés à la modernisation et au développement de nouveaux radars (action n° 01 Structures et dispositifs de contrôle) et à les réaffecter à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières (action N° 01 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières). Cela permettra aux collectivités de financer des aménagements des zones accidentogènes et de mieux entretenir le réseau routier secondaire.

[1] Évaluation de la politique publique de sécurité routière, rapport public thématique, Juin 2021, Cour des comptes : <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2021-06/20210701-rapport-securite-routiere.pdf>