

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° II-1

présenté par

M. Cordier, M. Cinieri, Mme Anthoine, M. Bazin, M. Bourgeaux, M. Bony, M. Boucard, M. Brigand, M. Di Filippo, Mme Duby-Muller, M. Neuder, M. Pauget, M. Taite, M. Jean-Pierre Vigier, M. Dubois, M. Viry, M. Le Fur, M. Forissier, M. Portier, M. Guy Bricout, M. Rolland, Mme Dalloz et M. Ray

ARTICLE 29**ÉTAT D****« Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »**

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

(en euros)

Programmes	+	-
Structures et dispositifs de sécurité routière	0	199 951 683
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	199 951 683	0
Désendettement de l'État	0	0
TOTAUX	199 951 683	199 951 683
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

La loi de finances pour l'année 2023 (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 199 951 683 €.

La France devrait compter au 31 décembre 2023 environ 4.600 appareils radars actifs et 1.000 cabines leurres (cabine radar vide à un instant donné qui sert de leurre et permet de recevoir par intermittence un équipement actif), ainsi que 300 emplacements intermittents complémentaires de radars autonomes. Parmi ces radars, 400 voitures radars seront déployées dont plus de 50 % auront une conduite externalisée. Le parc de voitures radars continue à suivre une logique de volume constant sachant que le déploiement de l'externalisation de la conduite des voitures radars est atteint dans 8 régions en 2022

Ce dispositif apparaît comme le plus éloigné d'une 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>