

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° II-242

présenté par

M. Lottiaux, M. Allisio, Mme Auzanot, M. Ballard, M. Barthès, M. Baubry, M. Beaurain, M. Bentz, M. Berteloot, M. Bilde, M. Blairy, Mme Blanc, M. Boccaletti, Mme Bordes, M. Bovet, M. Buisson, M. Cabrolier, M. Catteau, M. Chenu, M. Chudeau, Mme Colombier, Mme Cousin, Mme Da Conceicao Carvalho, M. de Fournas, M. de Lépinau, M. Dessigny, Mme Diaz, Mme Dogor-Such, M. Dragon, Mme Engrand, M. Falcon, M. François, M. Frappé, Mme Frigout, Mme Galzy, M. Giletti, M. Gillet, M. Girard, M. Gonzalez, Mme Florence Goulet, Mme Grangier, M. Grenon, M. Guinot, M. Guitton, Mme Hamelet, M. Houssin, M. Hébrard, M. Jolly, Mme Laporte, Mme Lavalette, Mme Le Pen, Mme Lechanteux, Mme Lelouis, Mme Levavasseur, Mme Loir, M. Lopez-Liguori, Mme Lorho, M. Loubet, M. Marchio, Mme Martinez, Mme Alexandra Masson, M. Bryan Masson, M. Mauvieux, M. Meizonnet, Mme Menache, M. Meurin, M. Muller, Mme Mélin, M. Ménagé, M. Odoul, Mme Mathilde Paris, Mme Parmentier, M. Pfeffer, Mme Pollet, M. Rambaud, Mme Ranc, M. Rancoule, Mme Robert-Dehault, Mme Roullaud, Mme Sabatini, M. Sabatou, M. Salmon, M. Schreck, M. Taché de la Pagerie, M. Jean-Philippe Tanguy, M. Taverne, M. Tivoli et M. Villedieu

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	100 000 000
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	100 000 000	0
Désendettement de l'État	0	0
TOTAUX	100 000 000	100 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Entre le permis à points, les zones à faible émission, la baisse des vitesses maximales, la chasse aux voitures en centre-ville et le déploiement de milliers de radars automatiques, les automobilistes français font l'objet d'une traque illégitime alors que la voiture est un instrument de travail indispensable, mais aussi, n'en déplaie à certains, de liberté individuelle.

La mission « contrôle de la circulation et du stationnement routiers » se voit dotée de 1,6 milliard d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement pour 2023, dont 339 millions d'euros pour le programme 751.

Le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » a pour finalité la lutte contre l'insécurité routière, notamment via le « système de contrôle automatisé ».

Il prévoit en 2023 d'augmenter encore le nombre de radars automatiques, qui va se rapprocher du seuil maximal de 4 700 équipements. Comble du désengagement de l'État, il est prévu une augmentation de l'utilisation des radars embarqués dans des véhicules banalisés dont la conduite est confiée à des prestataires privés. Les « innovations » techniques de cette mission vont systématiquement dans le sens d'une traque toujours plus forte des automobilistes (le projet annuel de performance se vante ainsi d'introduire de nouveaux outils comme les contrôles double-face à l'avant et à l'arrière du véhicule, les radars tourelle déplaçables ou encore l'application d'une directive européenne permettant la poursuite transfrontalière des ressortissants de l'UE).

La France semble fière de sa stratégie « tout-radars et répression » alors que les causes d'accidents mortels sont multifactorielles (alcool, stupéfiants, conduite sans permis...) et que la mortalité sur les routes ne baisse plus significativement depuis des années (hors période Covid qui plus est).

De nombreux pays ont pourtant fait le choix de réduire leur dispositif de contrôle-sanction de la vitesse, comme le Royaume-Uni, voire de mettre fin aux radars automatiques, comme le Danemark. Cela ne les empêche pas de se trouver parmi les pays européens les plus performants en matière de sécurité routière.

20 ans après leur mise en place, plus rien ne justifie de maintenir un tel investissement financier dans les radars, alors même que la technologie automobile a fait d'immenses progrès (régulateurs, limiteurs) et que les comportements sont plus disciplinés. La réduction de la mortalité passe désormais par des investissements plus importants visant à sécuriser les zones accidentogènes et les routes secondaires.

Sans supprimer totalement les moyens financiers destinés aux dispositifs de sécurité routière, cet amendement propose de réduire de 100 millions d'euros l'enveloppe de l'action 01 « Dispositifs de contrôle » (actuellement d'un montant de 199 millions, soit 9 de plus qu'en 2022) au profit de l'action 01 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières » du programme 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières », d'un montant actuel de 656 millions d'euros.

L'argent public sera mieux utilisé pour la prévention et la sécurisation au plus proche du terrain plutôt que pour la répression aveugle des automobilistes.