

ASSEMBLÉE NATIONALE
10 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT N ° II-14

présenté par

M. Cordier, M. Cinieri, M. Bazin, Mme Bazin-Malgras, M. Bony, M. Taite, Mme Louwagie,
M. Forissier, M. Di Filippo, M. Gosselin, M. Bourdeaux, M. Kamardine, Mme Périgault, M. Ray,
M. Nury, M. Rolland, Mme Frédérique Meunier, M. Viry, Mme Corneloup, Mme Petex-Levet,
M. Jean-Pierre Vigier, Mme Bonnivard, M. Brigand et M. Boucard

ARTICLE 37

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	201 451 683
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	201 451 683	0
Désendettement de l'État	0	0
TOTAUX	201 451 683	201 451 683
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

La loi de finances pour l'année 2024 (programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière») prévoit de moderniser le parc de radars existants et de déployer de nouveaux dispositifs de contrôle avec l'acquisition de radars mobiles de nouvelle génération (avec notamment l'acquisition de nouveaux véhicules dans lesquels ils sont installés) et l'acquisition de radars déplaçables supplémentaires, tels les radars chantiers, le tout pour un montant de 201 451 683 €.

Au 31 décembre 2024, la France devrait compter 4 600 appareils radars, dont un maximum de 3 560 radars simultanément actifs (hors zones urbaines) étant donné que le taux de disponibilité visé est de 93 %. Ce parc sera constitué de 400 radars fixes (dispositifs de contrôle du respect des vitesses limites autorisées), 700 radars discriminants (radars fixes permettant de distinguer les vitesses des véhicules légers de celle des poids lourds), 500 radars mobiles « embarqués/débarqués » (dispositifs de contrôle embarqués dans des véhicules banalisés mis à disposition des forces de l'ordre, et permettant des contrôles en mode embarqué ou débarqué, véhicule à l'arrêt) dont 50 équipements simultanément actifs, 400 voitures radars déployées dont plus de 50 % auront une conduite externalisée, 800 radars autonomes de chantiers, 30 radars vitesse moyenne, aussi appelés radars tronçons (radars permettant de mesurer la vitesse moyenne d'un véhicule sur un tronçon de route de plusieurs kilomètres), 30 radars passages à niveau (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de passages à niveau) et 1 500 radars tourelles actifs.

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 30 % 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, selon les années, 8% à 12 % seulement 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>