

ASSEMBLÉE NATIONALE
22 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT N ° II-83

présenté par
M. Cordier, Mme Sylvie Bonnet, M. Brigand, Mme Corneloup, M. Bony, M. Bazin,
M. Fabrice Brun, Mme Blin, M. Di Filippo, M. Ray, Mme Kremer, Mme Bazin-Malgras et
Mme Petex

ARTICLE 44
ÉTAT D

« Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)		
Programmes	+	-
Structures et dispositifs de sécurité routière	0	196 538 214
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	196 538 214	0
Désendettement de l'État	0	0
TOTAUX	196 538 214	196 538 214
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

La loi de finances pour l'année 2025 (programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière») prévoit de maintenir et de moderniser le parc de radars existants avec un objectif de 4 160 matériels opérationnels et visibles sur tout le territoire national. Un montant de 196 538 214 € sera consacré à cet objectif.

Ce parc sera constitué de 300 radars fixes d'ancienne génération (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), 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), 300 radars feux rouges d'ancienne génération et 30 radars passages à niveau (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de passages à niveau), 500 radars urbains actifs (contrôlant la vitesse et/ou le franchissement), 1500 radars tourelles actifs (contrôlant la vitesse ou le franchissement), qui représentent le parc le plus important, et 550 radars autonomes de chantiers opérationnels (radars semi-fixes destinés à assurer un contrôle des vitesses dans les zones de chantier ou de danger temporaire et déplaçables), auxquels il faut encore ajouter 100 radars mobiles « embarqués/débarqués » déployés dans des véhicules mis à disposition des forces de l'ordre et 150 voitures radars opérationnelles sur l'ensemble de la métropole (sauf la Corse et l'Île-de-France) avec une conduite externalisée.

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].

Selon un rapport de l'Office national des routes (ONR) publié en avril 2024, près de 20 % de notre réseau routier est « en très mauvais état ». Un constat alarmant qui fait apparaître que le désengagement de l'État dans l'entretien des routes, le déficit de compétences techniques à l'échelle locale et le manque de financement public constituent des facteurs qui pèsent très lourd dans la multiplication des nids-de-poule, fissures et autres défauts de la route. Ce constat est largement établi par la Ligue de Défense des Conducteurs, dans l'étude intitulée « Dégradation des routes en France : il est urgent d'agir », qu'elle a publiée en octobre 2020 et que corrobore le succès grandissant depuis des mois de la plateforme de signalement de zones dangereuses, Activ'Route. (site(www.activroute.org) et appli téléchargeable gratuitement sur les smartphones) mise en place par l'association et qui invite tous les conducteurs à devenir acteurs de la sécurité routière, en identifiant tous les défauts de la route qui leur apparaissent comme susceptibles de provoquer un accident et à les signaler.

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, entre autres facteurs, dans 30 % des accidents mortels, selon l'ONISR), explique l'objet de cet amendement. Celui-ci tend ainsi 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-securiteroutiere.pdf>