

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 janvier 2026

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 2247)

Rejeté

N° CF1471

AMENDEMENT

présenté par

M. Lottiaux, M. Allisio, M. Amblard, Mme Auzanot, M. Ballard, Mme Bamana, M. Barthès, M. Baubry, M. Beaurain, M. Bentz, M. Bernhardt, M. Bigot, M. Bilde, M. Blairy, Mme Blanc, M. Boccaletti, Mme Bordes, M. Boulogne, Mme Bouquin, M. Bovet, M. Buisson, M. Casterman, M. Chenu, M. Chudeau, M. Clavet, Mme Colombier, Mme Da Conceicao Carvalho, M. de Fleurian, M. de Lépinau, M. Dessigny, Mme Diaz, Mme Dogor-Such, M. Dragon, M. Dufosset, M. Dussausaye, M. Dutremble, M. Evrard, M. Falcon, M. Florquin, M. Fouquart, M. Frappé, M. Gabarron, Mme Galzy, M. Gery, M. Giletti, M. Gillet, M. Christian Girard, M. Golliot, M. Gonzalez, Mme Florence Goulet, Mme Grangier, Mme Griseti, M. Guibert, M. Guiniot, M. Guitton, Mme Hamelet, M. Houssin, M. Humbert, M. Jacobelli, M. Jenft, M. Jolly, Mme Joncour, Mme Josserand, Mme Joubert, Mme Laporte, Mme Lavalette, M. Le Bourgeois, Mme Le Pen, Mme Lechanteux, Mme Lechon, Mme Lelouis, Mme Levavasseur, M. Limongi, M. Lioret, Mme Loir, M. Lopez-Liguori, Mme Lorho, M. Loubet, M. David Magnier, Mme Marais-Beuil, M. Marchio, M. Markowsky, M. Patrice Martin, Mme Martinez, Mme Alexandra Masson, M. Bryan Masson, M. Mauvieux, M. Meizonnet, M. Meurin, M. Monnier, M. Muller, Mme Mélin, Mme Ménaché, M. Ménagé, M. Odoul, Mme Parmentier, M. Perez, M. Pfeffer, Mme Pollet, M. Rambaud, Mme Ranc, M. Rancoule, M. Renault, Mme Rimbert, M. Rivière, Mme Robert-Dehault, Mme Roullaud, Mme Roy, Mme Sabatini, M. Sabatou, M. Salmon, M. Schreck, Mme Sicard, M. Emmanuel Taché, M. Jean-Philippe Tanguy, M. Taverne, M. Tesson, M. Tivoli, M. Tonussi, M. Villedieu, M. Vos et M. Weber

ARTICLE 51**ÉTAT D****« Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »**

null

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

<i>(en euros)</i>		
Programmes	+	-
Structures et dispositifs de sécurité routière	0	50 000 000
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	50 000 000	0
Désendettement de l'État	0	0
TOTAUX	50 000 000	50 000 000
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 1,9 milliard d’euros en autorisations d’engagement et en crédits de paiement pour 2026, dont 344 millions d’euros pour le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » qui a pour finalité la lutte contre l’insécurité routière, notamment via le « système de contrôle automatisé ».

La France semble toujours aussi fière de sa stratégie « tout-radars et répression » alors que les causes d'accidents mortels sont multifactorielles (état des routes, alcool, stupéfiants...) et que la mortalité sur les routes ne baisse plus significativement depuis des années (3 432 en 2024 en France métropolitaine et outre-mer, soit le niveau d’avant la Covid).

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.

Plus de 20 ans après leur mise en place, plus rien ne justifie de maintenir un tel investissement financier, alors même que la technologie automobile a fait d’immenses progrès 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.

La politique du « tout-radars » semble plus motivée par des considérations basement financières, à savoir se servir sur le dos des contribuables, que par une sincère lutte contre les accidents de la route. Cette impression, que ressentent de très nombreux Français, est confortée par les emplacements des radars sur des routes départementales comportant des vitesses maximales très variables, parfois d'un kilomètre à l'autre (sans parler du 80km/h qui ne vaut que dans certains départements), si bien qu'aucune personne même parfaitement consciencieuse ne peut véritablement les respecter.

Sans supprimer totalement les moyens financiers destinés aux dispositifs de sécurité routière, cet amendement propose de réduire de 50 millions d'euros l'action 01 « Dispositifs de contrôle » du programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » au profit du programme 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routière ».

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.