

Sécurité routière

Ministères concernés : Intérieur, Transports, Budget

Proposition de loi visant à réserver les recettes des amendes du contrôle routier à la sécurité routière, en l'affectant en totalité à l'entretien du réseau routier non concédé.

-Attendu que la loi finances prévoit, par son article 160 que :

« Le Gouvernement présente, en annexe générale au projet de loi de finances de l'année, un rapport précisant pour l'exercice budgétaire précédent, l'exercice en cours d'exécution et l'exercice suivant, l'utilisation par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et par les collectivités territoriales du produit des recettes qui leur est versé par le compte d'affectation spéciale "Contrôle de la circulation et du stationnement routiers".

Cette annexe générale est déposée sur le bureau des assemblées parlementaires et distribuée au moins cinq jours francs avant l'examen par l'Assemblée nationale, en première lecture, de l'article d'équilibre du projet de loi de finances de l'année. »

- Attendu que, selon un récent rapport de la Cour des comptes (2), les recettes des amendes récoltées par le contrôle-sanction-automatisé s'élèvent à 1 978,2 millions d'euros en 2017 dont plus de la moitié par les radars automatiques, qui ont engrangé à eux seuls 1 013,2 millions d'euros,

<https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2018-05/NEB-2017-Controle-circulation-et-stationnement-routiers.pdf>

- Attendu que Monsieur le Premier ministre a décrété, lors du CISR de janvier 2018, une baisse de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée sur la totalité du réseau routier bidirectionnel sans séparateur central au motif de réduire la mortalité routière, ce qui a engendré dès l'entrée en vigueur de cette nouvelle règle le 1er juillet 2018 un doublement du nombre de flashes sur le réseau concerné,

- Attendu que le réseau concerné se dégrade et qu'un récent rapport du ministère de l'Écologie (1) indique qu'il faudrait consacrer 1 milliard €/an d'ici à 2037 pour que la partie du réseau routier géré par l'État, soit 1.1% des routes françaises, reste praticable (17 % du réseau national présente un état de dégradation important et 7 % de ces routes nécessitent des travaux de rénovation).

A noter que ce milliard annuel ne servirait qu'à l'entretien du réseau routier national, il reste donc à financer l'entretien du réseau local, le plus important et de loin, par les collectivités locales qui en ont la charge. Or lesdites collectivités locales manquent cruellement de moyens pour cela.

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.07.10_dossier_reseau_routier.pdf

- Attendu que les dispositions annoncées lors du CISR de janvier 2018 relèvent du réglementaire (décrets, donc sans repasser par la voie législative et les parlementaires) et compte-tenu des rappels formulés par des parlementaires (Sénateurs et Députés) pour que la population soit mieux associée aux enjeux de sécurité routière les concernant :

Le(s) député(s) X.. X... propose(nt) aux parlementaires d'élaborer une loi visant à affecter directement la totalité des recettes du contrôle sanction automatisé à l'entretien du réseau routier. Ils proposent la constitution d'un comité qui vérifiera non seulement la bonne attribution des fonds à l'entretien du réseau routier, mais également l'usage qui en sera fait tant par l'État concernant l'entretien du réseau national que les collectivités locales pour le réseau qui les concerne.

Note relative à l'état des routes et aux usagers vulnérables : en matière de risques liés aux inadaptations ou défauts d'entretien des infrastructures routières, les usagers circulant en deux-roues motorisés (2RM) qui représentent 22% de la mortalité routière générale sont particulièrement exposés aux dangers liés à l'état des routes, ces accidents représentant, selon l'ONISR (bilan 2016, p.79), 35% de la mortalité motocycliste. Hors agglomération, les accidents mortels de 2RM en courbe (donc en virage, là où l'état des chaussées et l'entretien des routes et de la signalisation sont le plus importants) représentent 41% des cas. Par rapport aux usagers des véhicules carrossés, les usagers 2RM encourent un risque 24 fois plus élevé de perdre la vie sur la route au guidon d'un cyclomoteur ou 20 fois plus élevé au guidon d'une motocyclette : un réseau routier en bon état doit donc être une exigence nationale pour limiter ces risques. Pourtant, l'application des recommandations des guides de conception et d'aménagements élaborés par le Cerema (3) ne sont toujours pas obligatoires pour les collectivités territoriales. Une meilleure prise en compte des 2RM est la mesure n°15 du CISR de janvier 2018.

À noter également qu'il n'existe pas d'organisme de contrôle sur les aménagements ou l'état des routes alors que les usagers qui les utilisent sont soumis à une surveillance et des contrôles constants et de plus en plus sévères... la mise en place d'un système d'audit sur les aménagements et l'état des routes (diagnostic et action) apparaît donc comme indispensable compte-tenu des enjeux de sécurité routière qui justifient la réglementation imposée à la population et aux acteurs locaux chargés de les mettre en œuvre.

(3) <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/recommandations-prise-compte-deux-roues-motorises>

Note relative à la composition du réseau routier français :

Le réseau routier national comporte au total 1 100 000 km de routes.

Un peu moins de 12 000 km sont des autoroutes, dont 9 000 km de réseau concédé au privé. Il reste donc environ 3 000 km d'autoroutes dont l'entretien échoit à l'État.

Plus de 9 000 km sont des routes nationales : leur entretien échoit à l'État.

Les routes départementales représentent presque 380 000 km : leur entretien échoit aux départements.

Les routes communales représentent presque 700 000 km : leur entretien échoit aux communes.

Il est crucial de noter que le rapport fourni par le Ministère de l'Écologie ne concerne « que » 12 000 km de routes dont l'entretien échoit à l'État, soit 1.1 % de l'ensemble des routes françaises ! Le milliard d'€ issu des recettes des radars ne concernerait donc directement que cette petite partie du réseau. Reste donc à la charge des collectivités locales, départements et communes, à entretenir presque 99% du réseau routier...