

15ème législature

Question N° : 15592	De Mme Isabelle Valentin (Les Républicains - Haute-Loire)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur		Ministère attributaire > Intérieur
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse > Les mesures du CISR en date du 9 janvier 2018	Analyse > Les mesures du CISR en date du 9 janvier 2018.
Question publiée au JO le : 25/12/2018 Réponse publiée au JO le : 03/03/2020 page : 1734		

Texte de la question

Mme Isabelle Valentin attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les mesures du CISR en date du 9 janvier 2018. La diminution de vitesse de 10 km/h sur le réseau secondaire bidirectionnel est entrée en vigueur au premier juillet 2018, provoquant une hausse sensible des contraventions dressées pour excès de vitesse, et donc une augmentation sensible des recettes du contrôle sanction automatisé. Selon un récent rapport de la Cour des comptes, les recettes des amendes récoltées par le contrôle sanction automatisé, s'élèvent à 1 978,2 millions d'euros en 2017. Partant, cette mesure a été imposée aux usagers, et notamment à la Fédération nationale des motards en colère de Haute-Loire, sans aucune concertation, ni consultation ; car promettant une amélioration de la sécurité routière pour toutes et tous, la fédération constate une dégradation de l'ensemble du réseau routier non concédé national, départemental et communal. Il conviendrait donc que les recettes soulignées soient dévolues à l'entretien des routes. Cette affectation permettrait d'assurer la sécurité de nos concitoyens. Aussi, elle lui demande quels moyens il compte affecter à l'entretien des routes, qui va de pair avec la lutte contre la mortalité routière.

Texte de la réponse

Le nombre d'accidents corporels qui ont pour cause l'état de la route est très limité. Selon le bilan 2018 de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière, 58 342 accidents de la route en 2018 (soit 93 % du nombre total d'accidents) ont pour cause un ou plusieurs facteurs comportementaux (vitesse excessive ou inadaptée, alcool, stupéfiants, refus de priorité, inattention, etc.). Seulement 3 % des accidents corporels ont pour seul facteur un élément de l'environnement routier (ce qui englobe d'autres éléments que le seul état de la route), les 3 % restants ont pour cause un élément lié au véhicule. En 2018, comme tous les ans, l'effort financier de l'État en faveur de la sécurité routière (3,7 milliards d'euros par an) est plus de quatre fois supérieur aux recettes des radars automatiques (864 M€ en 2018). Un rapport officiel a été déposé sur le bureau des assemblées parlementaires en annexe du projet de loi de finances de l'année 2020. Sa publication résulte de la volonté du Gouvernement, exprimée lors du comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015, d'informer chaque année les élus et les citoyens de la destination des crédits issus du produit des amendes (mesure D24). Hormis les 20,9 % affectés au désendettement de l'Etat, les recettes générées par les radars sont réparties entre 3 destinataires : l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF), les collectivités territoriales, la délégation à la sécurité routière (DSR). En 2018, ces trois institutions ont reçu respectivement 243,1 M€, 171,3 M€ et 269,6 M€. L'AFITF a été créée en novembre 2004 pour financer les projets d'infrastructures nationales. Avec l'appui des recettes du contrôle automatisé, l'AFITF contribue pleinement à la lutte contre l'insécurité routière en modernisant le réseau routier et en sécurisant des itinéraires sur l'ensemble du territoire. Ainsi, en 2018, au sein d'un budget de

2,23 milliards d'euros, l'AFITF a consacré 942 M€ afin d'améliorer le réseau existant, dont plus d'un quart, 243,1 M€, proviennent des recettes issues du contrôle automatisé. Le rapport annexé au projet de loi de finances pour 2020 donne le détail des multiples opérations financées par l'AFITF. Ainsi, le budget du bitumage du réseau routier national s'élève en 2018 à près de 370 M€. La réalisation d'aménagements découlant des démarches relatives à la sécurité des usagers a coûté 20 M€. Il s'agit notamment de la RN2 dans le Nord et dans l'Aisne, du contournement de Valence (RN7, RN532), de la RN568 dans les Bouches-du-Rhône, de la RN102 dans la Haute-Loire, de la RN21 en Dordogne et en Haute-Vienne et de la rocade de Rennes. 3,2 M€ ont été consacrés au traitement des obstacles latéraux. Des opérations particulières ont également pu être financées comme la poursuite de l'aménagement de la route Centre Europe Atlantique à hauteur de 20 M€ ou l'achèvement et la mise en service de la réalisation de l'A304 entre Charleville-Mézières et la frontière belge Grand Est (4,79 M€). Le rapport détaille également l'utilisation du produit des amendes affectées aux collectivités territoriales. Celui-ci s'élève à 603,4 M€ dont 75 M€ au titre des amendes forfaitaires issues des contrôles automatisés et 528,4 M€ au titre du produit des autres amendes de la police de circulation. C'est le Comité des finances locales, instance composée de 64 membres élus titulaires et suppléants (représentants des assemblées parlementaires et représentants élus des régions, des départements, des communes et de leurs groupements) et de onze représentants de l'État et leurs suppléants, qui procède à la répartition du produit des amendes de la police de circulation. Les sommes allouées à la DSR servent à déployer et maintenir les systèmes automatiques de contrôle et de sanction. Elles permettent également de financer le système de gestion des points du permis de conduire, dont l'expédition des lettres relatives à l'information des contrevenants sur les points dont ils disposent. Elles financent enfin des dispositifs de prévention de sécurité routière pour mieux lutter contre les mauvais comportements sur la route (études et campagnes de communication).