



16ème législature

Question N° : 4091	De M. Emmanuel Mandon (Démocrate (MoDem et Indépendants) - Loire)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur et outre-mer		Ministère attributaire > Intérieur et outre-mer
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse >Orientations futures en matière de Politique de sécurité routière	Analyse > Orientations futures en matière de Politique de sécurité routière.
Question publiée au JO le : 13/12/2022 Réponse publiée au JO le : 27/06/2023 page : 5869		

Texte de la question

M. Emmanuel Mandon appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur et des outre-mer sur la sécurité routière qui est un des piliers de notre sécurité intérieure. Depuis plusieurs années, le nombre d'accidents, de tués et de blessés est en baisse constante et cette évolution est le fruit d'une politique engagée contre l'insécurité routière menée de longue date, avec en particulier l'instauration du permis à points. Néanmoins, on constate une évolution du taux d'accidentologie selon les classes d'âge et en particulier une hausse sensible de la mortalité routière des novices et jeunes conducteurs de 18-44 ans. De nouvelles questions se posent ainsi sur les futures orientations en faveur de la sécurité routière, en particulier le renforcement de la sensibilisation précoce aux risques routiers des jeunes, l'assouplissement du permis à points et l'acceptabilité des concitoyens face au recours accru des dispositifs de contrôle de la circulation. Sur ce dernier point, une campagne organisée par la ligue de défense des conducteurs milite en faveur d'une réaffectation des dépenses de nouveaux radars, à l'entretien du réseau routier. Il lui demande par conséquent sa position sur cette demande et plus globalement quelles seront les futures orientations de son ministère en faveur de la sécurité routière pour les 5 années à venir dans le cadre de la loi d'orientation et de programmation de son ministère.

Texte de la réponse

La crise sanitaire a profondément affecté les déplacements et l'accidentalité depuis mars 2020. EN 2022, les déplacements et l'accidentalité ont toutefois retrouvé un rythme proche de celui avant pandémie voire supérieur, avec des évolutions liées à de nouvelles habitudes, comme l'utilisation plus fréquente du vélo. En 2022, 3 260 personnes sont décédées dont 244 cyclistes, selon le bilan de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR). La mortalité des jeunes adultes de 18 à 24 ans, au risque élevé d'accident grave de la route, dépasse également celle enregistrée en 2019, de même que celle des personnes âgées de 65 ans ou plus. Pour renforcer la sécurité des différents usagers de la route, notamment des plus vulnérables, le Gouvernement a engagé des actions diversifiées tenant compte du risque dans tous ses aspects. En premier lieu, le Gouvernement lutte de manière déterminée contre les infractions routières génératrices d'accidents, notamment en matière d'usage de stupéfiants ou de consommation excessive d'alcool pour les conducteurs. Près de 800 000 conducteurs ont ainsi fait l'objet de dépistages en 2022. Ce chiffre était deux fois moins élevé en 2020. L'objectif pour 2023 s'élève à 1 million de dépistages. Des travaux sont par ailleurs en cours afin de durcir les sanctions en la matière. Afin d'améliorer la politique de sécurité routière, le Gouvernement mène également une réflexion dans le domaine de l'aptitude à la conduite, afin de mieux prendre en compte les situations des personnes pouvant avoir une conduite à

risque. Dans le domaine des contrôles automatisés des infractions, le cadre réglementaire de mise en œuvre des dispositions de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022, dite « 3DS », qui ouvrent la possibilité aux collectivités locales d'installer, sous certaines conditions, des équipements de contrôle automatiques de la vitesse et du franchissement des feux de signalisation routière, sera mis en œuvre. En ce qui concerne le contrôle sanction automatisé déployé par l'État, il convient de rappeler que le parc des radars installé est resté stable entre 2018 (4 446) et 2022 (4 422). Par ailleurs, dans un souci constant d'acceptabilité sociale, les recettes et les dépenses du contrôle automatisé sont tracées dans un Compte d'Affectation Spéciale (CAS) qui consacre la participation financière des contrevenants au financement de la politique de sécurité routière principalement portée par le contribuable. Enfin, l'augmentation de l'usage du vélo ou des engins de déplacement personnels motorisés est pris en compte par un certain nombre de mesures devant conduire à des bénéfices en matière de sécurité routière. Les récents comité interministériel du vélo et plan « trottinette » contribuent à cet objectif se traduisant notamment par un durcissement des sanctions ainsi que par une formation et une communication accrue aux risques spécifiques de ces nouveaux usages. Concernant l'affectation des recettes au profit de l'entretien des infrastructures routières, selon le rapport annexé cette année au projet de loi de finances, plus des quatre cinquièmes des recettes du contrôle automatisé (88,5 %) ont bien été consacrés à la lutte contre l'insécurité routière ou ses conséquences, notamment à travers l'amélioration du réseau routier. A titre d'illustration, sur les 859 M€ de recettes du contrôle automatisé, 273 M€ ont été versés à l'agence de financement des infrastructures des transports de France (AFITF) et 145 M€ aux collectivités locales. En élargissant aux autres recettes issues de la police de la circulation, les collectivités ont perçu 557 M€. Les recettes issues de la police de circulation affectées à l'AFITF et aux collectivités territoriales se sont élevées à 830 M€ en 2021, soit 48,6 % des recettes totales (amendes liées au contrôle automatisé et autres amendes de la police de circulation).