



N° 691

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 21 février 2018.

PROPOSITION DE LOI

relative au pouvoir d'adaptation des vitesses maximales autorisées par les autorités détentrices du pouvoir de police de la circulation,

(Renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Jérôme NURY, Damien ABAD, Emmanuelle ANTHOINE, Julien AUBERT, Thibault BAZIN, Valérie BEAUVAIS, Thierry BENOIT, Émilie BONNIVARD, Jean-Yves BONY, Fabrice BRUN, Jacques CATTIN, Paul CHRISTOPHE, Dino CINIERI, Bernard DEFLESSELLES, Stéphane DEMILLY, Julien DIVE, Jean-Paul DUFRÈGNE, Daniel FASQUELLE, Yannick FAVENNEC BECOT, Nicolas FORISSIER, Annie GENEVARD, Jean-Carles GRELIER, Antoine HERTH, Patrick HETZEL, Sébastien JUMEL, Meyer HABIB, Valérie LACROUTE, Laure de LA RAUDIÈRE, Sébastien LECLERC, Marc LE FUR, Véronique LOUWAGIE, Gilles LURTON, Lise MAGNIER, Olivier MARLEIX, Frédérique MEUNIER, Pierre MOREL-À-L'HUISSIER, Christophe NAEGELEN, Bertrand PANCHER, Éric PAUGET, Bernard PERRUT, Aurélien PRADIÉ, Didier QUENTIN, Robin REDA, Jean-Luc REITZER, Vincent ROLLAND, Raphaël SCHELLENBERGER, Éric STRAUMANN, Laurence

TRASTOUR-ISNART, Isabelle VALENTIN, Pierre VATIN, Patrice
VERCHÈRE, Arnaud VIALA, Michel VIALAY, Stéphane VIRY,
députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le mardi 9 janvier 2018, le Premier ministre annonçait sa volonté d'abaisser la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h sur l'ensemble du réseau routier secondaire à partir du 1^{er} juillet 2018. Cette décision s'appliquant de manière uniforme à un ensemble de routes aux configurations et aux caractéristiques très variables impose une contrainte forte aux automobilistes, tantôt justifiée par une disposition des lieux propice aux accidents de la circulation, mais parfois sans bénéfice évident sur la sécurité routière. Ainsi, l'expérimentation menée dans quatre départements français depuis le 1^{er} juillet 2015 n'a fait l'objet d'aucune évaluation publiée pouvant démontrer l'utilité de cette mesure.

La baisse de la vitesse maximale autorisée généralisée à l'ensemble du réseau routier secondaire est particulièrement préjudiciable aux territoires ruraux. Faute de possibilité de report modal, l'automobile y demeure le moyen de transport quasi exclusif pour les mobilités du quotidien. Dans ces territoires dont certains souffrent d'enclavement, les réseaux routiers sont très majoritairement constitués de routes secondaires. L'abaissement de la vitesse maximale à 80 km/h va donc principalement concerner les automobilistes ne bénéficiant déjà pas de réseaux routiers performants.

Dans nombre de départements ruraux, le réseau routier gratuit où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 90 km/h n'excède pas quelques dizaines de kilomètres. Réduire cette vitesse maximale à 80 km/h conduirait à y augmenter nettement la durée des trajets du quotidien et à faire peser une contrainte importante sur les professionnels dont l'activité est liée aux déplacements routiers. Un commercial parcourant 250 km par jour verrait son temps de travail annuel augmenter de 2,5 semaines pour effectuer les mêmes déplacements. Cette mesure est donc propre à renforcer l'enclavement de territoires qui souffrent déjà d'un manque d'attractivité.

Afin de prendre en compte les impératifs liés à la sécurité des usagers de la route tout en les conciliant avec la fluidité des mobilités du quotidien sur l'ensemble du territoire national, il convient d'envisager une approche moins uniforme et plus pragmatique des limitations de vitesse. C'est l'objectif de cette proposition de loi.

Les vitesses maximales autorisées sur le réseau routier français sont définies par les articles R. 413-2 et R. 413-3 du code de la route. Ces

limitations sont uniformes sur l'ensemble du territoire, mais l'article R. 413-1 du code de la route introduit la possibilité, pour les autorités investies du pouvoir de police, de définir des limitations de vitesses plus restrictives.

Les deux articles de cette proposition de loi visent donc à mieux tenir compte des caractéristiques locales du réseau routier en confiant aux autorités investies du pouvoir de police de la circulation, à savoir les maires et présidents de conseils départementaux, une capacité d'adaptation au code de la route plus étendue.

Il est proposé que les maires et présidents de conseils départementaux puissent définir non seulement des vitesses maximales autorisées inférieures à celles prévues dans le code de la route, mais aussi des vitesses supérieures à celles définies par le code de la route dans la limite de 10 km/h supplémentaires. Cette mesure permettrait, à partir de la connaissance de terrain des élus locaux, de définir des portions de routes ne présentant pas de dangerosité particulière où la limite de vitesse maximale à 90 km/h pourrait être maintenue.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

À l'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales, après le mot : « route » sont insérés les mots : « ou supérieure à celle prévue dans le code de la route dans la limite de 10 km/h supplémentaires ».

Article 2

- ① Après l'article L. 3221-4 du même code, est inséré un article L. 3221-4 *bis* ainsi rédigé
- ② « *Art. L. 3221-4 bis.* – Le président du conseil départemental peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies départementales ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, ou supérieure à celle prévue par le code de la route dans la limite de 10 km/h supplémentaires, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement. »

