



N° 1006

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 30 mai 2018.

PROPOSITION DE LOI

*visant à renforcer la confiance et le dialogue
en matière de sécurité routière,*

(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

Nicolas FORISSIER, Éric PAUGET, Jean-Luc REITZER, Bérengère POLETTI, Thibault BAZIN, Stéphane VIRY, Guillaume PELTIER, Jean-Pierre DOOR, Sébastien LECLERC, Jean-Claude BOUCHET, Valérie BAZIN-MALGRAS, Daniel FASQUELLE, Jean-Carles GRELIER, Jean-Charles TAUGOURDEAU, Patrice VERCHÈRE, Franck MARLIN, Laurence TRASTOUR-ISNART, Marie-Christine DALLOZ, Michel VIALAY, Pierre CORDIER, Patrick HETZEL, Émilie BONNIVARD, Damien ABAD, Pierre-Henri DUMONT, Véronique LOUWAGIE, Maxime MINOT,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Premier ministre a récemment annoncé un nouveau Plan visant à renforcer la sécurité routière. Parmi l'ensemble des mesures présentées, qui sont positives, il en est une qui suscite cependant de nombreuses interrogations. Il s'agit de l'abaissement, à compter du 1^{er} juillet 2018, de la vitesse maximale autorisée de 10 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central, la faisant passer de 90 à 80 km/h.

Cette mesure générale, prise d'en haut, sans concertation préalable ni débat parlementaire, ne tient pas compte de la géographie, de l'état des routes et des réalités locales. Elle ne prend pas non plus en compte l'évolution du réseau routier et des technologies dont bénéficient les véhicules aujourd'hui. Pour être efficace, cette mesure doit donc être adaptée aux spécificités des territoires, et ainsi acceptée plus rapidement par la population. Elle ne doit pas aboutir à pénaliser davantage les territoires ruraux, souvent encore enclavés. Les maires peuvent déjà réduire la vitesse maximum pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique. Cette capacité de modulation doit être étendue en leur permettant de maintenir une vitesse maximale de 90 km/h sur les tronçons de routes ne présentant pas de danger particulier. Connaissant parfaitement les territoires dont ils sont les gestionnaires, ils sont les mieux à même de déterminer les adaptations routières nécessaires à l'optimisation de la sécurité. Les présidents de conseils départementaux doivent se voir reconnaître le même pouvoir. Ce serait aussi un signe de confiance bienvenu du Gouvernement envers les élus de terrain.

Cette confiance renouvelée va de pair avec une nécessaire transparence, qui sera assurée par la tenue annuelle d'une Conférence nationale de la sécurité routière. Elle associera l'ensemble des parties prenantes, dont les associations représentatives des usagers de la route et les associations d'élus locaux (ARF, ADF, AMF...), et aura notamment pour but d'étudier l'efficacité des mesures de sécurité routière, leurs impacts sur les territoires et de proposer de nouvelles pistes pour l'avenir. Ses conclusions feront l'objet d'un rapport qui sera débattu et voté par le Parlement.

Enfin, l'État doit accompagner son plan d'un soutien financier à l'entretien et à la modernisation du réseau routier communal et départemental. La sécurisation des routes, où les radars sont certes déjà présents, ne peut pas se fonder sur la seule approche répressive. Elle passe

aussi par un accompagnement des efforts de sécurité entrepris par les collectivités territoriales. Or, beaucoup d'investissements lourds ont des conséquences très directes sur la sécurité : signalisations horizontale et verticale, renforcement des accotements et de la chaussée, réflecteurs dans les passages à risques, qualité du revêtement en fonction des conditions climatiques du territoire... Autant d'investissements qui pourtant doivent être différés, du fait notamment de la très forte contrainte financière que subissent les collectivités depuis plusieurs années. Ce plan, s'étendant sur une durée de cinq ans, sera appliqué par les préfetures sur la base de critères nationaux, en association avec les départements et les communes. Il sera financé sans augmentation d'impôts mais par des réductions ciblées de la dépense publique ; les sommes ainsi dégagées seront réaffectées de façon prioritaire au plan.

Se basant sur la confiance et la transparence, avec un nécessaire soutien financier, la présente proposition de loi a pour but de faciliter la mise en œuvre mais aussi l'acceptation par les citoyens d'une politique globale de sécurité routière. Le pouvoir exécutif en gardera le pilotage exclusif tout en associant étroitement le Parlement et l'ensemble des acteurs de la route.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Après l'article L. 3221-4 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article L. 3221-4-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 3221-4-1.* – Le président du conseil départemental peut adapter, par arrêté motivé, la limite maximale de vitesse autorisée par le code de la route sur les routes départementales à double sens sans séparateur central. Cette modulation peut être de 10 km/h en plus ou 10 km/h en moins. La vitesse maximale ainsi adaptée ne peut excéder 90 km/h ».

Article 2

- ① L'article L. 2213-1-1 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Le maire peut, en outre, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des routes à double sens sans séparateur central sur lesquelles il exerce la police de la circulation à l'extérieur des agglomérations une vitesse de circulation supérieure à celle prévue par le code de la route dans la limite de 90 km/h ».

Article 3

- ① Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement organise une conférence nationale de la sécurité routière. Elle se tient tous les ans et associe citoyens, associations représentatives de l'ensemble des usagers de la route, collectivités territoriales et organismes publics chargés de la sécurité et des infrastructures routières.
- ② Les conclusions de chaque conférence nationale donnent lieu à un rapport présenté au Parlement. Ce rapport est soumis aux commissions compétentes en matière de transport et fait l'objet d'un débat. Il est rendu public.

Article 4

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, l'État met en œuvre un plan de soutien massif aux collectivités territoriales afin de leur permettre de rénover et d'adapter les infrastructures routières dont elles ont la charge.

Article 5

La charge pour l'État résultant de l'article 4 est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

