



N° 936

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 9 mai 2018.

PROPOSITION DE LOI

*relative au pouvoir d'adaptation des vitesses maximales autorisées
par les autorités titulaires 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

Vincent DESCOEUR, Jean-Jacques GAULTIER, Jérôme NURY, Christian JACOB et les membres du groupe Les Républicains, ⁽¹⁾

députés.

⁽¹⁾ *Ce groupe est composé de Mesdames et Messieurs* : Damien Abad, Emmanuelle Anthoine, Julien Aubert, Thibault Bazin, Valérie Bazin-Malgras, Valérie Beauvais, Émilie Bonnard, Jean-Yves Bony, Ian Boucard, Jean-Claude Bouchet, Valérie Boyer, Marine Brenier, Xavier Breton, Bernard Brochand, Fabrice Brun, Gilles Carrez, Jacques Cattin, Gérard Cherpion, Dino Cineri, Éric Ciotti, Josiane Corneloup, François Cornut-Gentille, Marie-Christine Dalloz, Olivier Dassault, Bernard Deflesselles, Rémi Delatte, Vincent Descoeur, Éric Diard, Fabien Di Filippo, Julien Dive, Jean-Pierre Door, Marianne Dubois, Virginie Duby-Muller, Pierre-Henri Dumont, Daniel Fasquelle, Jean-Jacques Ferrara, Nicolas Forissier, Laurent Furst, Claude de Ganay, Jean-Jacques Gaultier, Annie Genevard, Claude Goasguen, Philippe Gosselin,

Jean-Carles Grelier, Michel Herbillon, Patrick Hetzel, Sébastien Huyghe, Christian Jacob, Mansour Kamardine, Brigitte Kuster, Valérie Lacroute, Guillaume Larrivé, Sébastien Leclerc, Marc Le Fur, Constance Le Grip, Geneviève Levy, David Lorion, Véronique Louwagie, Gilles Lurton, Emmanuel Maquet, Olivier Marleix, Franck Marlin, Jean-Louis Masson, Gérard Menuel, Frédérique Meunier, Maxime Minot, Jérôme Nury, Jean-François Parigi, Éric Pauget, Guillaume Peltier, Bernard Perrut, Bérengère Poletti, Aurélien Pradié, Didier Quentin, Alain Ramadier, Robin Reda, Frédéric Reiss, Jean-Luc Reitzer, Bernard Reynès, Vincent Rolland, Martial Saddier, Antoine Savignat, Raphaël Schellenberger, Jean-Marie Sermier, Éric Straumann, Michèle Tabarot, Jean-Charles Taugourdeau, Guy Teissier, Laurence Trastour-Isnart, Isabelle Valentin, Pierre Vatin, Patrice Verchère, Charles de la Verpillère, Arnaud Viala, Michel Vialay, Jean-Pierre Vigier, Stéphane Viry, Éric Woerth.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 9 janvier 2018, le Premier ministre a annoncé sa décision de réduire la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h sur les routes nationales et départementales à double sens sans séparateur central à compter du 1^{er} juillet 2018.

Si la diminution du nombre de victimes d'accidents de la route est un objectif unanimement partagé, cette mesure, décidée sans concertation, ignore les difficultés de déplacement dans les territoires ruraux et de montagne : elle est injuste et sera pénalisante pour les habitants de départements qui n'ont pas toujours la chance de bénéficier d'infrastructures routières modernes. Elle aggravera l'enclavement des zones rurales situées loin des autoroutes comme des grandes métropoles, de surcroît souvent mal desservies par le réseau ferroviaire, et mettra à mal leur attractivité.

Cette mesure générale de limitation de la vitesse maximale autorisée, dont le gain en matière de sécurité routière reste clairement à démontrer, augmentera inmanquablement les temps de déplacement. Elle viendra, de plus, anéantir les efforts engagés par les collectivités pour améliorer leurs infrastructures routières, pour diminuer les temps de parcours vers les autoroutes et pour améliorer les conditions de sécurité des automobilistes.

Dans de nombreux territoires 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. Ainsi, un commercial parcourant 250 kilomètres 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.

Considérant que la réduction de la vitesse maximale autorisée ne peut pas être appliquée de manière uniforme sur le réseau routier secondaire, la présente proposition de loi vise donc à établir un principe de subsidiarité en la matière, 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.

En effet, il serait plus pertinent de laisser le soin aux acteurs des territoires, qui connaissent la réalité de leurs routes, de déterminer la vitesse maximale autorisée sur ces réseaux pour lesquels ils ont autorité en fonction de ces caractéristiques.

C'est pourquoi, l'**article 1^{er}** laisse le soin aux maires de définir les vitesses maximales autorisées en agglomération dans la limite d'un abaissement ou d'une augmentation de vitesse de 10 km/h et ne dépassant pas les 70 km/h.

L'**article 2** permet aux présidents des Conseils départementaux de définir les vitesses maximales autorisées hors agglomération pour les routes départementales à double sens sans séparateur central, dans la limite de 90 km/h.

Enfin, l'**article 3** donne aux préfets la possibilité de définir les vitesses maximales autorisées hors agglomération des routes nationales à double sens, dans la limite de 90 km/h.

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 et n'excédant pas 70 km/h ».

Article 2

- ① Après l'article L. 3221-4 du même code, il est inséré un article L. 3221-4-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 3221-4-1.* – Le président du conseil départemental peut, par arrêté motivé, fixer la vitesse maximale autorisée pour les routes départementales, sans séparateur central et hors agglomération, dans la limite de 90 km/h ».

Article 3

- ① Après l'article L. 3221-5 du même code, il est inséré un article L. 3221-5-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 3221-5-1.* – Le représentant de l'État dans le département peut, en concertation avec le président du conseil départemental, fixer la vitesse maximale autorisée pour les routes nationales, sans séparateur central et hors agglomération, dans la limite de 90 km/h ».