



N° 1669

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 février 2019.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*Invitant le **Gouvernement** à **donner des consignes claires et précises** pour que soient **isolées les données issues des portions de routes limitées à 80 kilomètres par heure** dans les **bilans de mortalité et d'accidentalité de la Sécurité routière**,*

présentée par Mesdames et Messieurs,

Dino CINIERI, Emmanuelle ANTHOINE, Valérie BAZIN-MALGRAS, Thibault BAZIN, Valérie BEAUVAIS, Émilie BONNIVARD, Jean-Claude BOUCHET, Fabrice BRUN, Jacques CATTIN, Pierre CORDIER, Marie-Christine DALLOZ, Rémi DELATTE, Jean-Pierre DOOR, Marianne DUBOIS, Virginie DUBY-MULLER, Pierre-Henri DUMONT, Nicolas FORISSIER, Laurent FURST, Claude de GANAY, Annie GENEVARD, Philippe GOSSELIN, Jean-Carles GRELIER, Patrick HETZEL, Valérie LACROUTE, Marc LE FUR, Geneviève LEVY, Véronique LOUWAGIE, Gilles LURTON, Éric PAUGET, Bernard PERRUT, Alain RAMADIER, Jean-Luc REITZER, Martial SADDIER, Éric STRAUMANN, Jean-Charles TAUGOURDEAU, Michel VIALAY,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

« Une fracture automobile divise la France. Elle est de plus en plus profonde. L'automobile n'est pas un moyen de transport interchangeable, un produit de consommation comme un autre appartenant au passé. Elle assure une fonction économique et sociale essentielle et irremplaçable pour une grande partie de la population qui lui est profondément attachée. »⁽¹⁾

La voiture (avec les motos et les scooters) assure 75,2 %² des déplacements vers le travail, 66,5 % des déplacements des jours de semaine et 74,7 % des déplacements à plus de 100 kilomètres. En effet, plus de la moitié de la population française vit en dehors des grandes agglomérations.

Illustration de cette France coupée en deux : la limitation à 80 km/h au lieu de 90 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central cible de fait uniquement la France périphérique.

Ce n'est pas pour rien si les présidents de 28 départements, en majorité ruraux, ont demandé en mars 2018 au gouvernement de renoncer à abaisser la vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires, proposant plutôt du « cas par cas ». « Les habitants des territoires ruraux sont directement impactés par cette mesure, la voiture constituant souvent le seul moyen de transport de proximité », soulignent ces élus dans une lettre au Premier ministre Édouard Philippe. Nul ne peut contester que cette mesure s'applique presque exclusivement à la France rurale. Sur les 400 000 kilomètres concernés, il n'y a quasiment aucune route se trouvant en région parisienne à avoir vu sa vitesse limitée à 80 km/h. En revanche, il y en a 10 971 km en Dordogne, 8 844 km dans la Manche, 8 770 dans l'Aveyron, 8 382 dans la Saône-et-Loire ou encore 15 234 dans la Charente et la Charente-Maritime.

Il importe donc que la généralisation du 80 km/h s'appuie sur le bilan détaillé des effets de cette mesure. Or pour le moment, les bilans de l'accidentalité de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) ne distinguent pas, sur le réseau routier secondaire, les portions de routes dont la vitesse maximale autorisée (VMA) est de 80 km/h, des portions de routes dont les vitesses maximales autorisées sont de 50, 70, 90 ou 110 km/h. Pourtant, près de 1 200 kilomètres de routes limitées à 110 km/h en Bretagne sont comptabilisés dans les statistiques de

(1) Éric LESER, *Automobile, France d'en haut contre France d'en bas*, p. 12, Eyrolles 2018.

(2) Tous les chiffres cités ici sont issus de l'ouvrage précité.

l'accidentalité du réseau routier secondaire de l'ONISR et compliquent donc, de fait, l'évaluation des effets du 80 km/h.

Le bilan annuel de l'accidentalité de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) présente de nombreuses variables qui permettent d'analyser les données de sécurité routière (accidentalité par département, type de route, usager, classe d'âge, sexe,...). Un isolement des données qui concernent les portions de routes dont la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h dans les bilans de mortalité et d'accidentalité de la Sécurité routière faciliterait l'analyse des effets du passage à 80 km/h.

Il est donc essentiel que le Gouvernement donne des consignes claires et précises pour que soient isolées les données issues des portions limitées à 80 km/h dans les bilans de mortalité et d'accidentalité de la Sécurité routière et ce, dès le prochain bilan.

Tel est, Madame, Monsieur, le sens de la proposition de résolution suivante que nous vous demandons de bien vouloir adopter.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique

- ① L'Assemblée nationale,
- ② Vu l'article 34-1 de la Constitution,
- ③ Vu l'article 136 du Règlement de l'Assemblée nationale,
- ④ Considérant que la voiture (avec les motos et les scooters) assure 75,2 % des déplacements vers le travail, 66,5 % des déplacements des jours de semaine et 74,7 % des déplacements à plus de 100 kilomètres ;
- ⑤ Considérant que plus de la moitié de la population française vit en dehors des grandes agglomérations ;
- ⑥ Considérant que les présidents de 28 départements, en majorité ruraux, ont demandé en mars 2018 au gouvernement de renoncer à abaisser la vitesse à 80 km/h sur les routes secondaires, proposant plutôt du « cas par cas » étant donné que les habitants des territoires ruraux sont directement impactés par cette mesure, la voiture constituant souvent le seul moyen de transport de proximité ;
- ⑦ Considérant que pour le moment, les bilans de l'accidentalité de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière ne distinguent pas, sur le réseau routier secondaire, les portions de routes dont la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h, des portions de routes dont les vitesses maximales autorisées sont de 50, 70, 90 ou 110 km/h ;
- ⑧ Considérant que le bilan annuel de l'accidentalité de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière présente de nombreuses variables qui permettent d'analyser les données de sécurité routière (accidentalité par département, type de route, usager, classe d'âge, sexe,...) ;
- ⑨ Considérant qu'un isolement des données qui concernent les portions de routes dont la vitesse maximale autorisée est de 80 km/h dans les bilans de mortalité et d'accidentalité de la Sécurité Routière faciliterait l'analyse des effets du passage à 80 km/h,

- ⑩ Invite le Gouvernement à donner des consignes claires et précises pour que soient isolées les données issues des portions de routes limitées à 80 km/h dans les bilans de mortalité et d'accidentalité de la Sécurité routière et ce, dès le prochain bilan, afin de permettre l'évaluation la plus juste de cette mesure.