

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Tombé

AMENDEMENT

N° 3087

présenté par
M. Abad

ARTICLE 15 BIS B

Après le mot :

« motivé »,

rédiger ainsi la fin de l'alinéa 3 :

« , fixer la vitesse maximale autorisée pour les routes départementales, sans séparateur central et hors agglomération, dans la limite de 90 km/h ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le 1^{er} juillet 2018 la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales et départementales à double sens sans séparateur central a été réduite passant de 90 à 80 km/h.

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 des 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, le présent amendement vise à permettre 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.