



N° 3013

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 3 juillet 2026.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*invitant le Gouvernement à rétablir la limitation de vitesse à 90 km/h sur l'ensemble des routes bidirectionnelles sans séparateur central,*

présentée par

M. Julien GUIBERT, M. Charles ALLONCLE, M. Philippe BALLARD, M. Romain BAUBRY, M. José BEURAIN, M. Emmanuel BLAIRY, Mme Sophie BLANC, M. Frédéric BOCCALETTI, M. Anthony BOULOGNE, Mme Manon BOUQUIN, M. Eddy CASTERMAN, M. Bernard CHAUMEIL, M. Marc CHAVENT, M. Sébastien CHENU, M. Roger CHUDEAU, Mme Caroline COLOMBIER, Mme Christelle D'INTORNI, Mme Nathalie DA CONCEICAO CARVALHO, Mme Edwige DIAZ, M. Alexandre DUFOSSET, M. Aurélien DUTREMBLE, M. Frédéric FALCON, M. Guillaume FLORQUIN, M. Thierry FRAPPÉ, M. Frank GILETTI, M. Yoann GILLET, M. Christian GIRARD, M. José GONZALEZ, Mme Géraldine GRANGIER, M. Michel GUINIOT, Mme Marine HAMELET, M. Timothée HOUSSIN, M. Sébastien HUMBERT, M. Laurent JACOBELLI, M. Alexis JOLLY, Mme Tiffany JONCOUR, M. Édouard JORDAN, Mme Florence JOUBERT, Mme Hélène LAPORTE, Mme Julie LECHANTEUX, Mme Nadine LECHON, M. Bartolomé LENOIR, M. Hervé DE LÉPINAU, Mme Katiana LEVAVASSEUR, M. René LIORET, M. Philippe LOTTIAUX, M. David MAGNIER, M. Pascal MARKOWSKY, M. Patrice MARTIN, M. Kévin MAUVIEUX, Mme Yaël MÉNACHÉ, M. Thomas MÉNAGÉ, M. Maxime

MICHELET, M. Éric MICHOUX, M. Thibaut MONNIER, M. Julien ODOUL, Mme Caroline PARMENTIER, M. Kévin PFEFFER, M. Stéphane RAMBAUD, Mme Angélique RANC, M. Julien RANCOULE, Mme Sophie-Laurence ROY, M. Alexandre SABATOU, M. Emeric SALMON, M. Emmanuel TACHÉ, M. Michaël TAVERNE, M. Thierry TESSON, M. Lionel TIVOLI, M. Gabriel TOMATIS, M. Romain TONUSSI, M. Cyril TRIBUIANI, M. Frédéric-Pierre VOS, M. Frédéric WEBER,

députés.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

### **I. Contexte général**

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2018, la limitation de vitesse sur les routes secondaires sans séparateur central a été abaissée de 90 kilomètres par heure à 80 kilomètres par heure par le décret n° 2018-487 du 15 juin 2018.

Face aux nombreuses interrogations suscitées par cette réforme, en particulier dans les territoires ruraux, la loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019 a permis aux départements de choisir de maintenir ou de relever la limitation de vitesse sur le réseau routier relevant de leur compétence. La possibilité ainsi offerte aux collectivités territoriales de revenir à une limitation à 90 kilomètres par heure démontre qu'aucun élément ne permet d'établir de manière incontestable que cet abaissement était la réponse la plus adaptée aux enjeux de sécurité routière.

Certains départements ont fait le choix de conserver la limitation à 80 kilomètres par heure tandis que d'autres ont procédé à un retour total ou partiel à 90 kilomètres par heure. Aujourd'hui, plus de la moitié des départements français ont opté pour cette dernière solution. Dans la Nièvre, la limitation à 80 kilomètres par heure demeure toutefois la règle sur l'essentiel du réseau départemental.

Cette situation a conduit à l'émergence d'une forte disparité territoriale dans l'application des règles de circulation. Les usagers sont ainsi amenés à adapter leur conduite au gré des franchissements de limites départementales ou des changements de gestionnaires de voirie, créant une complexité peu compatible avec l'objectif de lisibilité de la norme.

Cette hétérogénéité des limitations de vitesse engendre confusion et incompréhension chez les automobilistes. Elle accroît le risque d'infractions involontaires et rend le régime actuel difficilement compréhensible pour les usagers, alors même que la sécurité routière repose également sur une bonne connaissance et une appropriation claire des règles applicables.

### **II. Des conséquences économiques, sociales et territoriales préoccupantes**

La généralisation de la limitation de vitesse à 80 kilomètres par heure sur les routes nationales et sur une partie du réseau départemental a produit

des conséquences importantes sur l'organisation des déplacements, particulièrement dans les territoires ruraux où l'usage de la voiture demeure indispensable.

Sur le plan économique, les secteurs d'activité dépendants de la mobilité, tels que le transport routier, les artisans, les exploitants agricoles ou les services de proximité, supportent des contraintes supplémentaires liées à l'allongement des temps de trajet, à la réorganisation des tournées et à la diminution de la productivité. Ces difficultés affectent directement la compétitivité des entreprises locales, notamment lorsqu'elles évoluent à proximité de territoires ayant rétabli la limitation à 90 kilomètres par heure.

Les conséquences sociales sont également notables. Dans de nombreux territoires ruraux, où les alternatives à la voiture individuelle sont limitées voire inexistantes, l'allongement des déplacements quotidiens renforce le sentiment d'éloignement des services publics, de l'emploi et des bassins de vie.

Par ailleurs, la coexistence de régimes de vitesse différents selon les territoires contribue à une perte de lisibilité des règles applicables. Cette complexité peut générer chez les usagers un sentiment d'incompréhension et nuire à l'acceptabilité des règles de circulation.

Enfin, cette situation renforce un sentiment d'inégalité territoriale. Alors que certains départements ont pu revenir à 90 kilomètres par heure sur une grande partie de leur réseau, d'autres demeurent largement soumis à la limitation à 80 kilomètres par heure, créant des disparités de traitement difficilement justifiables entre usagers confrontés à des infrastructures parfois comparables.

Cette différenciation territoriale alimente le sentiment d'un éloignement croissant entre les décisions publiques nationales et les réalités quotidiennes vécues dans les territoires ruraux.

### **III. Un retour aux 90 kilomètres par heure : une mesure pragmatique de cohérence et de simplification**

Le retour à 90 kilomètres par heure sur l'ensemble des routes bidirectionnelles sans séparateur central constituerait avant tout une mesure de simplification et de cohérence territoriale.

Une limitation uniforme sur l'ensemble du réseau secondaire offrirait aux usagers une meilleure lisibilité des règles de circulation et renforcerait leur prévisibilité. Une réglementation claire et homogène favorise en effet

une meilleure compréhension des obligations applicables et une plus grande acceptabilité des règles.

Une telle évolution permettrait également de réduire les disparités entre territoires et de restaurer l'égalité des usagers devant les règles de circulation, indépendamment du département traversé.

Elle contribuerait par ailleurs à améliorer les conditions d'activité des entreprises locales, des artisans et des professionnels du transport, pour lesquels les temps de déplacement constituent un facteur déterminant de compétitivité.

Enfin, cette harmonisation rapprocherait la France des pratiques observées dans plusieurs pays européens où les limitations de vitesse sur les routes secondaires demeurent généralement égales ou supérieures à 90 kilomètres par heure.

Ainsi, cette proposition vise à rétablir un équilibre entre sécurité routière, liberté de circulation, efficacité économique et justice territoriale.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

### **Article unique**

L'Assemblée nationale,

Vu l'article 34-1 de la Constitution,

Vu l'article 136 du Règlement de l'Assemblée nationale,

Vu l'article L. 3221-4-1 du code général des collectivités territoriales,

Vu le 3° de l'article R. 413-2 du code de la route,

Considérant que l'abaissement de la vitesse maximale autorisée de 90 kilomètres par heure à 80 kilomètres par heure sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, résultant du décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules, avait pour objectif affiché de réduire significativement la mortalité routière ;

Considérant que la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a introduit une faculté de relèvement de cette limitation par les départements, conduisant à une application différenciée des règles de circulation selon les territoires ;

Considérant qu'à ce jour cinquante-deux départements ont opté pour un retour total ou partiel à 90 kilomètres par heure, tandis que d'autres ont maintenu la limitation à 80 kilomètres par heure sur la quasi-totalité de leur réseau ;

Considérant que cette hétérogénéité des limitations de vitesse génère confusion et incompréhension chez les automobilistes, notamment lors des franchissements de limites départementales, et accroît le risque d'infractions involontaires ;

Considérant que les professionnels du transport routier, les artisans et les entreprises de proximité subissent des contraintes économiques supplémentaires liées à l'allongement des temps de trajet et à la désorganisation des déplacements ;

Considérant que plusieurs facteurs déterminants de la sécurité routière résident également dans l'amélioration des infrastructures, le développement des technologies de sécurité automobile et les politiques de prévention ;

Considérant qu'une limitation de vitesse cohérente et homogène sur l'ensemble du réseau secondaire favoriserait une meilleure lisibilité des règles de circulation, une meilleure fluidité du trafic ainsi qu'une plus grande acceptabilité des règles par les usagers ;

Propose au Gouvernement de modifier, par voie réglementaire, les dispositions du 3° de l'article R. 413-2 du code de la route afin de rétablir à 90 kilomètres par heure la vitesse maximale autorisée sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central ;

Invite le Gouvernement à faire évoluer les dispositions de l'article L. 3221-4-1 du code général des collectivités territoriales afin de supprimer toute faculté de relèvement de cette limitation de vitesse par les collectivités territoriales ;

Souligne que ces évolutions conjointes permettraient de garantir l'instauration effective d'une limitation uniforme à 90 kilomètres par heure sur l'ensemble du réseau routier secondaire, dans un objectif de clarté, de cohérence territoriale et d'efficacité des politiques publiques de mobilité.