

Chère Madame, Cher Monsieur,

J'ai bien reçu votre message, transmis par la Ligue des Conducteurs, par lequel vous me demandiez de voter en faveur de la proposition de loi n°936 relative au pouvoir d'adaptation des vitesses maximales autorisées par les autorités titulaires du pouvoir de police de la circulation, et je vous assure lui avoir porté la meilleure attention.

Alors que le nombre de morts liés à la route n'avait cessé de diminuer depuis 2002, il est reparti à la hausse en 2014 : chaque année, plus de 3 000 personnes décèdent sur les routes de France et 72 000 sont blessées lors d'accidents routiers. Afin d'inverser la tendance, un plan a été adopté par le conseil interministériel de la sécurité routière, avec 18 mesures : participation des citoyens à la réflexion, lutte contre les conduites addictives (alcool, drogue), protection des piétons, lutte contre l'usage du téléphone portable au volant, etc.

La limitation à 80 km/h n'est qu'une de ces mesures et s'applique, depuis le 1er juillet, aux seules routes secondaires à double sens sans séparateur central. Selon les études statistiques, 55% des accidents mortels ont lieu sur ces routes et, selon le rapport du comité des experts du Conseil national de la sécurité routière de 2013, une réduction de vitesse à 80 km/h permettrait de sauver entre 300 et 400 vies par an. La mesure est expérimentée pour 2 ans, et son efficacité sera évaluée à partir de 2020. S'il ne s'agit pas d'une mesure populaire, elle vise un impératif : sauver des vies.

La proposition de loi du groupe Les Républicains proposait une approche non uniforme des limitations de vitesse sur le territoire national, en laissant le soin aux acteurs locaux de déterminer la vitesse maximale autorisée sur leurs réseaux. Ainsi, les maires, présidents de Conseils départementaux et préfets auraient pu définir les vitesses maximales autorisées sur leur territoire respectif.

Or, la détermination des vitesses maximales autorisées ne relève pas du domaine de la loi, mais du pouvoir réglementaire : il appartient au gouvernement, en vertu des dispositions des articles 21 et 37 de la Constitution, de prendre des mesures de police applicables à l'ensemble du territoire, notamment celles qui ont pour objet la sécurité des conducteurs de voitures automobiles et des personnes transportées. La proposition de loi risquait donc de se voir opposer l'irrecevabilité au titre de l'article 41 de la Constitution.

Le cadre réglementaire autorise les autorités locales à fixer des vitesses maximales autorisées plus restrictives : les autorités locales investies du pouvoir de police de la circulation (présidents de conseil départemental, maires) ont donc déjà compétence pour réduire les vitesses limites, et cette faculté est grandement utilisée pour réduire la vitesse au sein des agglomérations. Le seul cas de relèvement de la vitesse est encadré par des conditions précises : la partie réglementaire du code de la route prévoit que les maires peuvent, en agglomération, relever la vitesse maximale autorisée de 50 km/h à 70 km/h sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité et sont protégés par des dispositifs appropriés par arrêté après consultation des autorités gestionnaires de la voie et, s'il s'agit d'une route à grande circulation, après avis conforme du préfet.

Enfin, l'application uniforme est nécessaire à la meilleure compréhension, par l'usager, des vitesses maximales autorisées définies au niveau national : tout usager sait ainsi que tel type de route correspond à une vitesse maximale déterminée. La proposition de loi tendait donc à complexifier et accroître l'incertitude, pour les automobilistes, sur le statut de telle ou telle route, selon le département où ils circulent. Pour ces raisons, l'Assemblée nationale a rejeté cette proposition de loi.

Je vous prie de croire, Chère Madame, Cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments dévoués.