

Madame, monsieur,

Il est à mon sens d'abord nécessaire de sortir du clivage manichéen que voudrait imposer le gouvernement : il n'y a pas le camp des vertueux d'un côté et le camp des irresponsables de l'autre. Brandir l'impopularité d'une mesure comme argument est une surprenante façon de recevoir les critiques et les inquiétudes.

Depuis des mois, de nombreuses voix se font entendre avec la vôtre [aujourd'hui](#) contre la limitation de la vitesse autorisée à 80km/h sur les routes de campagne.

Si la question de la vitesse mérite bien d'être posée dans un objectif de sécurité routière et d'amointrissement de la gravité des accidents de la route la méthode adoptée par le Premier ministre de s'y restreindre constitue cependant une voie politique inefficace pour la sécurité routière, car réellement paresseuse.

Imposer, non sans un soupçon de mépris, un débat sur la limitation de vitesse apparaît effectivement bien plus aisé que d'évoquer, sérieusement, les causes d'avantage révélatrices des failles d'une politique de communication à laquelle le Président Macron et son gouvernement nous ont habitués.

Que prévoit le gouvernement pour les dizaines de milliers de kilomètres de routes en très mauvais état qui en France sont notamment à l'origine de près de la moitié des accidents de la route ? Le gouvernement compte-t-il persister dans la baisse des crédits attribués à l'entretien du réseau routier national ? Comment les routes seront-elles remises en état et sécurisées si les départements n'ont plus les moyens de le faire - 30% d'investissements en moins depuis 2008 ?

À ce jour, aucune autre ambition que la diminution -ou au mieux le maintien- des dépenses en faveur de l'entretien des chaussées, accompagnée d'une diminution continue des moyens des départements, n'est à envisager.

Mon collègue Jean-Paul Dufregne, député de l'Allier qui suivait le texte pour le groupe communiste, a par exemple proposé un amendement de consensus visant à permettre aux préfet.es et aux président.es de conseils départementaux d'aménager les limitations de vitesse en fonction de l'accidentologie des portions de route et de moduler cette limitation le week-end, période où -nous le savons- les accidents sont les plus graves. Il a voté pour la proposition de loi sur laquelle vous m'interpellez.

Agir pour réduire la présence des camions sur les routes au profit du fret ferroviaire, malheureusement délaissé, fait également partie d'une équation positive qui conjuguerait sécurité et soucis écologique. La fermeture prévisible de petites lignes de train régionales est également un choix politique de la majorité En Marche! et de l'Europe ultra-libérale qu'elle incarne, qui ne va pas non plus dans ce sens.

Vous l'avez compris, la « paresse » l'a emporté sans manquer de faire l'objet d'une communication bien orchestrée. S'attaquer à la mortalité routière (et à bien d'autres sujets) exige de la concertation, de l'ambition, de la complexité et une vraie efficacité. Le gouvernement n'a pas fait ce choix.