

Mesdames et Messieurs, chers électeurs de la sixième circonscription,

Vous m'avez interpellé sur la question du décret instituant le changement de limitation de vitesse des routes secondaires. Ces dernières, jusqu'alors limitées à 90 km/h sont descendues à 80 km/h sur l'ensemble du territoire depuis le Dimanche 1^{er} Juillet. Cette mesure uniforme a été perçue comme un coup de force technocratique par nombre d'automobilistes. Sachez que cette crainte est partagée par l'élue que je suis. Cette mesure, motivée par le bon sens d'améliorer la sécurité, cache de nombreux problèmes sociaux et environnementaux.

Le gouvernement souhaite, par ce décret, réduire le nombre de morts sur les routes. L'enjeu est salubre. Quiconque connaît un proche ayant perdu la vie sur les routes sait l'immense douleur que cela représente et se retrouve habité par la volonté féroce de voir éviter la reproduction de ce type d'accidents.

Cependant, **cette posture est un leurre en mesure de sécurité routière**. Selon une étude suédoise réalisée il y a quelques années, seule une vitesse de 12km/h pourrait réduire quasiment à néant les risques mortels sur les routes. **L'enjeu de la vitesse n'est donc qu'un aspect de la sécurité routière**. Pour l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, chaque accident est multifactoriel ; s'en prendre à la seule vitesse ne permet pas de renforcer la sécurité sur les routes.

Qui emprunte les routes secondaires touchées par cette mesure ? Majoritairement les populations rurales, périurbaines, les travailleurs aux horaires décalés. Des personnes éloignées temporellement ou physiquement des transports en communs et des axes principaux de voiries. De plus, ces routes sont souvent les plus mal entretenues du réseau. Si l'on combine l'emprunt de ces routes par des populations fragiles, à des horaires variables pour ceux qui vivent le rythme des tournées en entreprises au mauvais état de ces dernières, le cocktail est explosif. Il apparaît navrant alors que seule la question de la vitesse soit soulevée comme facteur réduisant les risques.

Pour preuve que la vitesse ne peut être vue comme seul responsable des risques routiers, il suffit d'observer le réseau autoroutier français, permettant de circuler jusqu'à 130 km/h et comptant proportionnellement moins de morts que les routes secondaires.

Le gouvernement s'obstine sur une mesure punitive à l'encontre de populations fragiles, sans laisser le champ de la réflexion aux parlementaires et aux élus locaux

Sans doute que certaines de ces routes devraient être limitées à 80km/h pour s'adapter à la dangerosité de certains espaces. Or, l'uniformisation de cette mesure fait fi de la grande diversité de nos territoires, constituant la richesse paysagée de France.

A l'inverse de cette simple mesure qui risque de multiplier l'incivisme et les contraventions pour quelques kilomètres heures en trop, une véritable refonte de la mobilité est nécessaire. C'est au prix d'un investissement massif dans les transports en communs, en sécurisations et rénovations des routes que la sécurité de chacun sera renforcée.

Nous avons besoins d'un service ferroviaire de proximité, de transports en communs aux abords des bassins d'emplois, de routes en bon état. En amont, il faudra assurer une formation aux futurs automobilistes et usagers autonomes de la route digne de ce nom. Les collégiens et lycéens ne peuvent se contenter des seules Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) 1 et 2.

La mobilité doit être diverse, permettant de ne pas compter sur la seule voiture, et l'usage des véhicules motorisés doit être encadré par la loi. C'est par ce double investissement que la sécurité routière sera progressivement renforcée.