

Mesdames, Messieurs,

Au début de l'année, le Gouvernement a en effet annoncé la réduction de 90 à 80 km/h des vitesses maximales autorisées sur les routes à double sens sans séparateur central, en dehors des routes à deux fois deux voies qui sont conçues pour permettre des dépassements sécurisés. **Une clause de rendez-vous est instaurée au 1er juillet 2020 afin d'étudier avec précision et objectivité l'impact sur l'accidentalité de cette mesure.**

La politique du Gouvernement en matière de sécurité routière, et, plus spécifiquement concernant la limitation de vitesse de circulation s'inscrit dans cette réalité : après douze années de baisse continue de la mortalité routière, celle-ci augmente à nouveau depuis 2014. La route reste la première cause de mort violente du pays : 9 morts et 65 blessés graves par jour en 2016. L'année 2017 confirme cette tendance.

La vitesse est la première cause des accidents mortels en France (31 %). Le réseau routier sur lequel les accidents mortels sont les plus fréquents est celui des routes à double sens sans séparateur central (55% de la mortalité routière).

C'est pour ces raisons que la détermination des pouvoirs publics s'intensifie : le Premier ministre a réuni le 9 janvier 2018, le Comité interministériel de la sécurité routière en présence de 10 ministres et secrétaires d'Etat. Ainsi, trois axes majeurs pour la politique de sécurité routière du quinquennat ont été retenus : l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière, la protection de l'ensemble des usagers de la route, l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière. Ces trois axes renvoient à 18 mesures fortes, dont la baisse de la vitesse maximale sur les routes à double sens sans séparateur central.

S'agissant spécifiquement de la réduction de la vitesse maximale de circulation, sa justification se trouve dans les chiffres suivants : **55% des accidents mortels (1 911 morts en 2016), se produisent sur les routes du réseau secondaire où la circulation est à double sens sans séparateur central.** Comme l'a établi le comité des experts du Conseil national de la sécurité routière dans son rapport du 29 novembre 2013, **une réduction de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central, aujourd'hui limitée à 90 km/h, permettrait de sauver entre 300 et 400 vies par an.**

La réduction des vitesses maximales autorisées sur les routes où la mortalité routière est la plus forte, en passant de 90 à 80 km/h, semble donc s'imposer afin d'orienter durablement la courbe de la mortalité routière à la baisse.

Par ailleurs, une telle mesure présente également l'avantage d'améliorer la fluidité du trafic et de diminuer les émissions polluantes dans l'environnement.

Si la décision de réduire la vitesse autorisée sur certaines routes est peut-être impopulaire, il faut rappeler qu'il en a été de même pour toutes les grandes décisions de rupture en matière de sécurité routière (port obligatoire de la ceinture de sécurité, lutte contre l'alcoolémie...), celles qui ont pourtant réellement permis de faire baisser le nombre des morts sur la route.

Comme vous l'aurez compris, je ne voterai donc pas en faveur de la proposition de loi des Républicains, de laisser aux acteurs locaux le soin de déterminer la vitesse maximale autorisée sur les réseaux.

Je vous prie de croire, Mesdames, Messieurs, en l'assurance de mes salutations distinguées,