



+++++

## 1. Contexte

Les élus sont régulièrement sollicités par leurs administrés pour abaisser les limites de vitesse afin d'améliorer la sécurité routière. Les intérêts s'affrontent avec les automobilistes qui souhaitent des prescriptions de vitesse normales pour que la route conserve sa fonction principale de transit. Concilier les besoins de déplacement avec ceux de sécurité font que la vitesse est toujours un sujet controversé et difficile à traiter pour les gestionnaires de réseaux routiers.

Instaurer un régime de vitesse inférieur à ce que suggère l'environnement routier ne donne aucun ou peu de résultat. Si la vitesse prescrite est jugée trop lente car elle ne correspond pas au sentiment de confort et de sécurité des automobilistes ou si elle est incohérente, elle ne sera pas respectée et nuira à la crédibilité de la signalisation en général. En effet, si les conducteurs considèrent comme inappropriée ou irréaliste une partie des limitations de vitesse du réseau routier, ils seront portés à douter de la validité de l'ensemble des autres, qui seront pourtant pleinement justifiées sur une route voisine.

Par conséquent, il faut que la crédibilité de la signalisation de limitation de vitesse soit assurée partout. De nombreuses situations justifient un aménagement de la route qui indiquera d'emblée clairement ce que l'on attend de la part du conducteur.

**Aménagement bien structuré + politique crédible en matière de signalisation = vitesse respectée.**

## 2. Règle générale

Limitation de vitesse selon le type de voie utilisée			
Voie de circulation	Règle générale		Par temps de pluie
	Règle générale	Jeune conducteur	
Autoroute	130 km/h	110 km/h	110 km/h
Route à 2 chaussées séparées par 1 terre-plein central	110 km/h	100 km/h	100 km/h
Route	90 km/h	80 km/h	80 km/h
Agglomération	50 km/h	50 km/h	50 km/h.

### 3. Rappel code de la route

Le code de la route définit correctement les conditions d'application des limitations de vitesses qu'elles soient générales ou plus restrictives.

#### **Article R413-17**

*I. - Les vitesses maximales autorisées par les dispositions du présent code, ainsi que celles plus réduites éventuellement prescrites par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation, ne s'entendent que dans des conditions optimales de circulation: bonnes conditions atmosphériques, trafic fluide, véhicule en bon état.*

*II. - Elles ne dispensent en aucun cas le conducteur de rester constamment maître de sa vitesse et de régler cette dernière en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles.*

*III. - Sa vitesse doit être réduite :*

- lors du croisement ou du dépassement de piétons ou de cyclistes isolés ou en groupe,
- lors du dépassement de convois à l'arrêt,
- lors du croisement ou du dépassement de véhicules de transport en commun ou de véhicules affectés au transport d'enfants et faisant l'objet d'une signalisation spéciale, au moment de la descente et de la montée des voyageurs,
- dans tous les cas où la route ne lui apparaît pas entièrement dégagée, ou risque d'être glissante,
- lorsque les conditions de visibilité sont insuffisantes (temps de pluie et autres précipitations, brouillard...),
- dans les virages,
- dans les descentes rapides,
- dans les sections de routes étroites ou encombrées ou bordées d'habitations,
- à l'approche des sommets de côtes et des intersections où la visibilité n'est pas assurée,
- lorsqu'il fait usage de dispositifs spéciaux d'éclairage et en particulier de ses feux de croisement,
- lors du croisement ou du dépassement d'animaux.

*IV. - Le fait, pour tout conducteur, de ne pas rester maître de sa vitesse ou de ne pas la réduire dans les cas prévus au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.*

.....

#### 4. Implantation de la signalisation

La règle est qu'une limitation de vitesse est valable à partir de la position du B14



jusqu'au panneau de fin de limitation B33  ou B31 , ou jusqu'à **la prochaine intersection**. En effet, la limitation doit être répétée à chaque croisement. S'il n'y a pas de rappel, les limitations de vitesse générales s'appliquent

#### Ce que disent les textes officiels :

##### 1) L'IISR 4<sup>ème</sup> partie :

##### L'article 49. Implantation des panneaux

*(modifié par l'arrêté du 6 décembre 2011)*

Les panneaux de prescription sont placés au voisinage immédiat de l'endroit où la prescription commence à s'imposer. Ils doivent être répétés après chaque intersection autre que celles avec des voies privées non ouvertes à la circulation publique ou des chemins de terre.

##### L'article 63. Limitation de vitesse (extrait)

d) En agglomération, lorsque le plafond de vitesse de 50 km/h prévu à l'intérieur des agglomérations n'est pas modifié par décision des autorités locales compétentes, il n'y a pas en principe à implanter de panneaux B14, le panneau EB10 d'entrée d'agglomération suffit.

Si des panneaux B14 s'avèrent néanmoins utiles, notamment dans les zones suburbaines, ils doivent être complétés par un panneau d'indications diverses M9 portant le mot «RAPPEL». S'il existe dans une rue une limitation de vitesse différente de la réglementation générale dans la traversée la vitesse correspondante doit être signalée à tous les usagers abordant cette rue autrement que par une voie privée non ouverte à la circulation publique ou qu'un chemin de terre.

Dans les cas exceptionnels où l'autorité compétente a institué sur l'ensemble de l'agglomération une limitation de vitesse inférieure à 50 km/h, cette mesure est signalée uniquement aux entrées de l'agglomération par un panneau B14 placé sur le support du panneau EB10.

e) Hors agglomération, s'il existe une limitation de vitesse inférieure à celle résultant de la réglementation générale on implante un panneau B14 après chaque intersection rencontrée autre que celles avec des voies privées non ouvertes à la circulation publique ou des chemins de terre. Il est conseillé de répéter ces panneaux à intervalles réguliers en fonction des points singuliers. Ces panneaux sont alors complétés, soit par un panneau d'étendue M2, soit par un panneau d'indications diverses M9 portant le mot «RAPPEL ».

JORF n°25 du 30 janvier 2000

**Décret no 2000-80 du 24 janvier 2000 portant publication des amendements à la convention sur la signalisation routière du 8 novembre 1968, adoptés à Genève le 5 février 1993 (1)**

### Article 13 (extrait)

« 3. Les signaux d'interdiction ou de restriction s'appliquent de l'endroit où ils sont placés jusqu'à l'endroit où est placée une signalisation contraire, sinon jusqu'à la prochaine intersection. Si l'interdiction ou la restriction doit s'appliquer au-delà de l'intersection, le signal est répété selon les dispositions de la législation nationale. »

## 5. [Quelle limite de vitesse doit-on prescrire sur les routes départementales ?](#)

Face aux enjeux liés à la prescription d'une limite de vitesse, il est utile de disposer d'une démarche pour déterminer celle représentant le point d'équilibre raisonnable entre mobilité et sécurité et qui s'appuie sur des critères objectifs.

Si cette note propose une méthode de détermination des limites de vitesse, il s'agit essentiellement d'une démarche qui ne peut pas englober toutes les particularités du réseau routier. Elle est donc d'abord et avant tout un outil d'aide à la réflexion et la décision et pas une méthode mathématique systématique.

### A) [Abaissement de la vitesse de 90 km/h à 70 km/h](#)

En zone rurale la prescription générale est de 90 km/h y compris sur les routes étroites et sinueuses. Une des problématiques majeures de la cohérence des vitesses est que les petites voiries peu dimensionnées débouchent sur des routes droites, plus larges et confortables où il est imposé des limitations à 70 km/h qui donnent à l'usager de la route l'impression de mesures arbitraires.

Il existe une méthode adaptée pour vérifier si une limitation de vitesse correspond à la route et à ses environs : la règle V85. Il s'agit de la vitesse qui n'est pas dépassée par 85% des automobilistes sur une route avec une circulation fluide dans des conditions climatiques et de circulation normales. Cette règle reflète la vitesse discernée par une grande majorité des automobilistes comme étant raisonnable dans la mesure où l'infrastructure ne présente pas de risques apparents comme :

- Des déformations ou dégradations de chaussée,
- Des inadéquations des aménagements avec le type de route,

Ou de risques cachés :

- défauts d'adhérence,
- défauts de dévers,
- incohérence du type de géométrie avec le niveau de trafic.

\*\*\*\*\*

Un régime de vitesse basé sur la V85, corrélé à d'autres critères objectifs comme l'accidentologie et le niveau de trafic profitera à un trafic fluide et sûr et cela augmentera la cohérence des vitesses prescrites sur la route concernée.

En appliquant cette règle, les contrôles demandés aux forces de l'ordre seront davantage axés sur les « fanatiques » de la vitesse plutôt que de pénaliser des conducteurs responsables sur un dépassement de vitesse ponctuel dans une zone d'abaissement abusif de limitation de vitesse.

## B) Abaissement de la vitesse de 70 km/h à 50 km/h hors agglomération

Il est extrêmement rare pour un gestionnaire de voirie d'avoir à abaisser la vitesse à 50 km/h hors agglomération, le 50 km/h est la vitesse générale réservée à l'agglomération\*. Si le code de la route ne donne aucune précision de contexte sur la prescription de cette vitesse hors agglomération, son utilisation doit toutefois être évitée. En effet, devoir abaisser la vitesse à 50 km/h hors agglomération pour préserver la sécurité signifie que l'environnement routier est problématique et/ou inadéquat (géométrie, lisibilité, aménagements). Dans ce cas, le rôle du gestionnaire est d'étudier les modifications potentielles du secteur pour le sécuriser sans avoir recours à la pose d'un panneau permanent de limitation de vitesse.

### \*Rappel de la définition de l'agglomération :

#### a) Au titre du Code de la route :

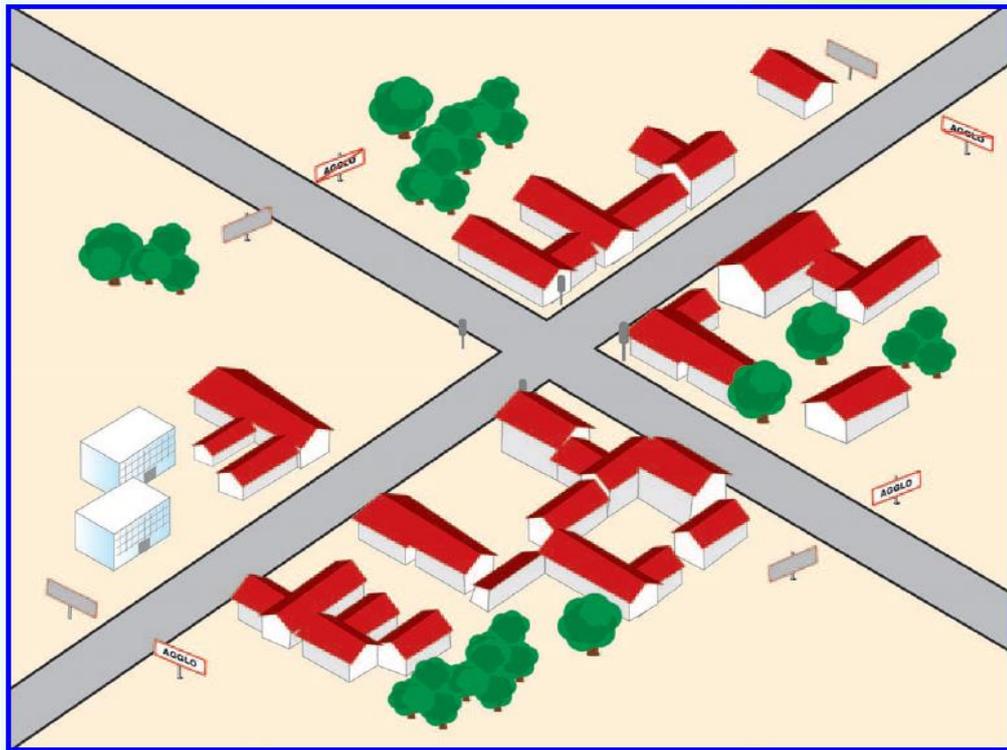
Au sens géographique (pour déterminer la limite physique de l'agglomération) c'est l'article R 110-2 du code de la route qui définit l'agglomération et désigne « un espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou le borde [...]».

L'article R. 411-2 du même code stipule que «Les limites de l'agglomération sont fixées par arrêté du maire ». Mais, le Conseil d'Etat fait prévaloir la "réalité physique" de l'agglomération, peu importe l'existence ou non des panneaux d'entrée (ou de sortie) et leur positionnement par rapport au bâti.

La localisation du panneau d'agglomération est définie en fonction des nécessités liées à la sécurité et à la circulation routière.

La localisation erronée du panneau d'agglomération a pour effet de rendre possible la contestation :

- des procès verbaux dressés pour excès de vitesse sur la portion extérieure au périmètre aggloméré,
- des mesures prises par le Maire au titre de la police de circulation,
- des sanctions édictées en cas d'infraction à la loi sur la publicité.



**b) Au titre du Code de l'urbanisme :**

La notion d'agglomération n'est prise en compte par le code de l'urbanisme qu'en l'absence d'un PLU et uniquement pour des règles de recul des constructions hors agglomération.

Les constructions à l'usage d'habitation ne peuvent être implantées à moins de 50 m de part et d'autre de l'axe des autoroutes, moins de 35 m de part et d'autre des grands itinéraires et routes assimilées.

Les autres constructions sont assujetties aux mêmes règles réduites à 40 et 25 m.

**C) Abaissement de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h (zone 30\*) en agglomération**

Si cette situation ne se produira jamais hors agglomération, les maires peuvent néanmoins solliciter des conseils sur ce type de prescription applicable sur une RD en agglomération.

*\*Rappel de la définition de la zone 30 :*

*Code de la route article R.110-21*

*La « zone 30 » est une section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et les sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.»*

\*\*\*\*\*

**Les zones 30** visent un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la circulation, en général les grands axes ou les axes structurants sont peu concernés.

La configuration la plus courante de la voirie pour une zone 30 est une chaussée pour l'ensemble des véhicules et des espaces latéraux (trottoirs) pour les piétons.

La zone 30 peut concerner plusieurs types d'espaces publics :

- des rues résidentielles, ou de lotissement ;
- des rues de commerce de proximité ;
- rue de distribution du quartier ;
- un tronçon court d'un axe de transit avec présence forte de traversée piétonne.

Pas de zone 30 sans aménagements urbains :

Les aménagements doivent être pensés en ce sens, en favorisant les traversées piétonnes et en choisissant judicieusement et leur position les équipements car pour réduire la vitesse à 30 km/h maxi, il est presque toujours nécessaire de recourir à la contrainte physique (chicane, plateaux, écluses.... - se référer aux guides techniques CEREMA en vigueur).

**D'une manière générale, il ne suffit pas de placer simplement un panneau 70, 50 ou même 30 km/h sans modifier l'infrastructure pour obtenir des conducteurs un changement radical de comportement. Dans la pratique, de nombreux usagers de la route adoptent simplement la vitesse du trafic et celle-ci peut être supérieure à la vitesse légalement autorisée.**

## D) Annexes

### a) Fiche de détermination de prescription de la vitesse.

La fiche jointe en annexe permet d'objectiver une analyse de contexte routier et environnemental pour la détermination de la vitesse. Elle doit impérativement être renseignée en intégralité pour valider une étude. Son résultat ne donne qu'un élément d'appréciation et ne constitue pas une règle mathématique pour décider ou non d'un abaissement de vitesse.

b) Arguments pour courrier type

Par courrier du (date) vous avez saisi le Département de Saône-et-Loire, gestionnaire des routes départementales, pour l'abaissement d'une limitation de vitesse à (....) sur (indiquer RD, secteur, commune).

1) L'analyse de sécurité réalisée par la direction des routes et des infrastructures, dont les résultats de comptages sont les suivants (TMJ par sens de circulation) et une V85 à environ (résultats chiffrés) montre que 85% des automobilistes respectent la limitation en vigueur dans des conditions de circulation et météorologiques normales.

Ou

2) L'analyse de sécurité réalisée par la direction des routes et des infrastructures, dont les résultats de comptages sont les suivants (TMJ par sens de circulation) et une V85 à environ (résultats chiffrés) montre que 85% des automobilistes roulent à (...) km/h conformément à ce que suggèrent l'environnement routier.

L'instauration d'une vitesse réglementée à (.....) km/h dans ce secteur de (rase campagne, habitat diffus, zone péri-urbaine) ne serait pas en adéquation avec l'environnement et n'aurait aucun effet sur la frange minimale des conducteurs qui n'adaptent pas leur allure conformément à l'article R413-17 du code de la route. Par ailleurs, l'analyse des données d'accidentologie départementales ne démontre pas dans cette zone qu'un régime de vitesse de (....) km/h est un facteur d'accident et une limitation à (....) km/h sera jugée comme peu crédible, entraînant une certaine incompréhension des automobilistes qui ne respecteront peu ou pas l'abaissement.

Même si j'accorde une attention toute particulière à la sécurité des RD, une telle mesure rassurante administrativement serait inefficace sur la majorité des automobilistes qui n'en percevront pas la justification.

En conséquence, je suis au regret de ne pouvoir donner une suite favorable à votre demande.

La chargée des équipements  
et de la sécurité routière,

Emmanuelle DAPRILE