

# Abaissement de la vitesse maximale autorisée sur les routes bidirectionnelles

Jacques ROBIN (texte et photos)

**Le point le 11 janvier 2014**

La vitesse maximale autorisée sur les routes bidirectionnelles est actuellement 90 km/h. J'avais publié en septembre 2012 un "essai sur la différenciation des routes secondaires par rapport aux routes principales et sur leur limitation possible à 70 km/h" dont l'essentiel est conservé dans le présent fichier, mais depuis, le comité des experts du CNSR a étudié ce sujet et a abouti en octobre 2013 à des propositions qui diffèrent légèrement de ma première proposition en ce sens que l'abaissement proposé ne se limite pas aux routes "secondaires" mais concerne toutes les routes bidirectionnelles (secondaires et principales) et que la vitesse limite proposée est de 80 km/h. J'ai donc mis à jour, ci-après, mon étude pour tenir compte de la proposition du Conseil National de la Sécurité Routière.

Une route bidirectionnelle est une route sur laquelle les deux sens de circulation cohabitent sur la même chaussée, sans être séparés par un terre-plein. Ces routes sont en majorité des routes départementales (RD) (380 000 km) car seulement 11 000 km de routes sont restées "routes nationales" (RN) et une grande partie de ces 11 000 km ne sont pas bidirectionnelles mais sont à 2x2 voies.

La largeur de la chaussée des routes bidirectionnelles est en général comprise entre 4m et 7m, et parfois 10 m (3 voies).

Dans ces routes bidirectionnelles on distingue les "routes principales" et les "routes secondaires". En théorie les routes principales font au moins 6 mètres de chaussée et sont bordées d'une zone de sécurité de 4 mètres sans obstacles, dont la première largeur de 1,75 m est roulable (zone de récupération bitumé ou empierré). Ces caractéristiques sont définies dans l'ARP "guide d'aménagement des routes principales".

Dans la réalité, il n'y a pas de classement officiel binaire d'une route comme principale ou secondaire car selon les départements, c'est surtout le niveau de trafic qui tient lieu de critère pour créer des catégories (1<sup>ère</sup>, 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> catégorie, etc.). En fait il y a un continuum entre les routes qui répondent parfaitement aux critères des routes principales (4m sans obstacles et 1,75 m roulables) et les très petites routes secondaires qui n'ont qu'une largeur de chaussée de 4m, bordées d'accotement herbeux très étroits et d'obstacles latéraux très proches.

Entre ces deux extrêmes se trouvent toutes les configurations intermédiaires, que l'on peut regrouper en quatre catégories suivantes.

A -- Les très petites routes secondaires de 4,50 m à 5 m environ, avec accotement herbeux très étroit (50 cm parfois), obstacles latéraux très proches de la chaussée, parfois moins d'un mètre (fossés, têtes de buse, arbres, poteaux, parapets de pont). Ces routes n'ont aucun marquage, ni axial ni latéral.

B -- Les routes secondaires "classiques" de 5 m à 6 m avec accotement herbeux non roulable, étroit (parfois moins d'un mètre), obstacles latéraux proches (fossés, têtes de buse, arbres, poteaux, parapets de pont). Ces routes sont en général marquées en axe.

C -- Les routes intermédiaires de 6 mètres environ, comportant un accotement de largeur confortable (1,50 m à 2 m), mi herbeux mi pierreux, pas vraiment roulable mais on peut s'y échapper sans trouver d'obstacles latéraux trop proches. Ces routes sont marquées en axe et parfois en rives. Elles constituent une catégorie intermédiaire entre les routes SECONDAIRES classiques et les routes PRINCIPALES.

D -- Les routes principales, dont la largeur de chaussée se situe entre 6 et 7 m entre les deux lignes de marquage de rives et dont les caractéristiques latérales se rapprochent plus ou moins complètement des caractéristiques fixées par l'ARP : 4 m sans obstacle dont 1,75 m roulable (bitumé ou empierré). Les routes de cette catégorie sont en général "trimarquées", c'est-à-dire marquées en axe et en rives.

## A -- Les très petites routes secondaires

Elles ont une largeur de 4,50 m à 5 m environ, avec accotement herbeux très étroit (50 cm parfois), obstacles latéraux très proches de la chaussée, parfois moins d'un mètre (fossés, têtes de buse, arbres, poteaux, parapets de pont). Ces routes n'ont en général aucun marquage normal, ni axial ni latéral.



## B -- Les routes secondaires "classiques"

Elles ont une largeur de 5 m à 6 m avec accotement herbeux non roulant, étroit (parfois moins d'un mètre), obstacles latéraux proches (fossés, têtes de buse, arbres, poteaux, parapets de pont). Ces routes sont en général marquées en axe. Parfois ces RD ont été élargies exagérément en chaussée au détriment des accotements, ce qui est contraire aux recommandations techniques et ce qui augmente le danger puisque l'élargissement de la chaussée incite à rouler plus vite, alors même que du fait de la réduction de largeur de l'accotement, les obstacles latéraux se retrouvent plus proches de la chaussée.

Les routes bidirectionnelles de cette catégorie sont les plus pourvoyeuses d'accidents mortels car elles sont ressenties par le conducteur comme pouvant y "tenir le 90" (voire plus), en occultant les risques, et leur trafic est fort ce qui multiplie les occurrences d'accident. De cette conjugaison ressort 1 - un fort risque de collision frontale sans échappatoire possible sur accotement, 2 - un fort risque de choc contre obstacles latéraux car proches, 3 - une forte insécurité pour les cyclistes, 4 - un danger lié aux virages fréquents et aux activités locales (animaux, tracteurs, sorties d'usines).



**C -- Les routes intermédiaires** de 6 mètres environ, comportant un accotement de largeur confortable (1,50 m à 2 m), mi herbeux mi pierreux, pas vraiment roulant mais on peut s'y échapper sans trouver d'obstacles latéraux trop proches. Ces routes sont marquées en axe et parfois en rives. Elles constituent une catégorie intermédiaire entre les routes secondaires classiques et les routes principales.



**D -- Les routes principales**, dont la largeur de chaussée se situe entre 6 et 7 m entre les deux lignes de marquage de rives et dont les caractéristiques latérales se rapprochent plus ou moins complètement des caractéristiques fixées par l'ARP : 4 m sans obstacle dont 1,75 m roulable (bitumé ou empierré). Les routes de cette catégorie sont en général "trimarquées", c'est-à-dire marquées en axe et en rives. Elles sont intrinsèquement moins dangereuses au kilomètre parcouru par un automobiliste mais comme le trafic est fort, le nombre d'accidents par kilomètre de route peut être important.





## **Le constat actuel sur les routes secondaires : une forêt de panneaux 70 gênants. Pourquoi ?**

De fréquentes sections de routes secondaires sont déjà ponctuellement limitées à 70 km/h par panneaux, sur quelques centaines de mètres ou sur quelques kilomètres, pour diverses raisons justifiées ou non. Cette pléthore de panneaux 70 concerne surtout les routes secondaires dénommées ci-dessus en B par "classiques" c'est-à-dire celles qui ont une largeur de 5 m à 6 m avec accotement herbeux non roulant, étroit (parfois moins d'un mètre), obstacles latéraux proches (fossés, têtes de buse, arbres, poteaux, parapets de pont).

**Ces raisons sont justifiées lorsqu'il** s'agit de traversées de **lieudits** ou de **zones d'activités** ou d'approche de **carrefours**, car il s'agit d'une "prescription" réglementaire destinée à protéger les autres usagers;

**Ces raisons sont injustifiées lorsqu'il** s'agit de **virages** puisqu'il s'agit là en fait d'un **détournement d'utilisation** d'une prescription comme moyen d'indication; cette pratique abusive de limitation à 70 en virage, hétérogène selon les départements, est **contraire aux instructions** techniques ministérielles qui expliquent que l'efficacité de la visualisation et de la signalisation des virages réside dans l'emploi de balisettes rétro réfléchissantes, de chevrons rétro réfléchissants, voire de panneaux "virage", et non dans l'emploi de panneaux de limitation de vitesse. En fait à la vue des balisettes et des chevrons rétro réfléchissants, les conducteurs ralentissent naturellement très facilement d'eux-mêmes à la vitesse souhaitée, par exemple à 70 ou 50, et de toute façon, ils ne peuvent pas sans courir de danger, regarder en même temps leur compteur et s'appliquer à inscrire la trajectoire de leur voiture dans le virage.

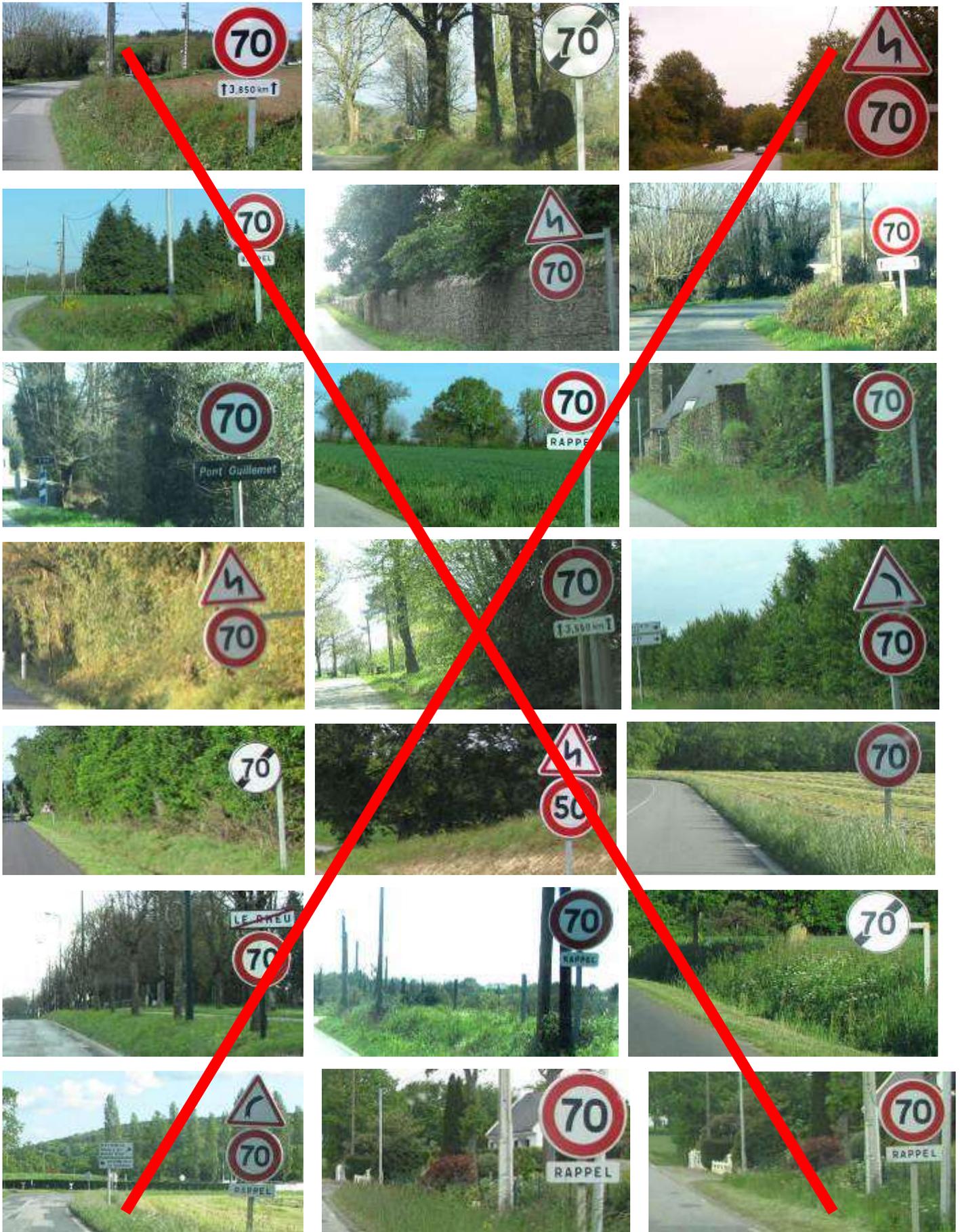
Quoiqu'il en soit, un **nombre astronomique de panneaux 70 émaillent une partie des routes secondaires**, et **les fréquentes alternances 90-70 agacent les automobilistes, perturbent leur concentration**, les contraignent à un continuel besoin de mémorisation pour se souvenir du dernier panneau qu'ils ont vu; ces alternances les stressent et les obligent à longueur de trajet à pianoter sur le limiteur de vitesse avec le risque inhérent lié à cette manipulation car les constructeurs de voitures ne font aucun effort pour rendre clairement visible le chiffre affiché par le limiteur (impérite incroyable !).

**L'emploi exagéré de ces panneaux 70 est en train de devenir le sujet majeur d'agacement et de raillerie des automobilistes dans les blogs et dans les conversations.**

C'est pour pouvoir supprimer tous ces panneaux 70 que j'avais proposé dans mon étude de 2012 de choisir le seuil de 70 km/h pour abaisser la vitesse maximale autorisée sur les routes secondaires reconnaissables au fait qu'elles ne sont pas pourvues, en général, de marquage latéral. Le comité des experts du Conseil National de la Sécurité Routière s'est orienté vers une solution un peu différente consistant à limiter à 80 km/h la vitesse sur TOUTES les routes bidirectionnelles (secondaire et principales). Cette position présente effectivement beaucoup d'avantages : elle est applicable facilement et immédiatement.

## Le constat actuel : une forêt de panneaux 70 gênants qui agacent

La limitation généralisée à 80 ou 70 km/h sur une grande partie des routes secondaires permettra d'en finir avec la pléthore de panneaux inutiles de limitation de vitesse dont les alternances fréquentes excèdent les automobilistes qui ne se souviennent plus du dernier panneau qu'ils ont vu



# Les mille dangers des routes secondaires

Les routes secondaires sont parsemées de mille dangers, **tant en virages qu'en ligne droite**, que l'on trouve rarement sur les routes principales. Une vitesse limitée à 70 sur ces routes secondaires permettrait **d'éviter les accidents ou d'atténuer leur gravité**

Cette limitation générale à 70 km/h sur les routes secondaires est nécessaire car en dehors des sections déjà limitées à 70 par panneaux, objets des développements ci-dessus, une raison capitale justifie que les autres sections courantes de ces routes soient également limitées à 70, c'est-à-dire l'ensemble du trajet; cette raison est que les routes secondaires sont dépourvues d'accotements suffisamment larges et présentent de ce fait de multiples dangers inhérents.

D'abord, du fait du manque de largeur des accotements, des obstacles mortels se trouvent très proche de la chaussée : arbres, poteaux, fossés et têtes de buse, parapets, et guettent l'automobiliste à longueur de parcours.

Rappelons que **600 tués** sont dus à ces quatre dangers immanents en rase campagne, dont 300 pour les arbres, et 200 pour "fossés, talus, parois". Un abaissement à 70 de la vitesse limite (au lieu de 90), réduirait le risque de sortie de chaussée et donc de survenance d'accident, et réduirait aussi l'énergie du choc si l'accident se produit : le choc se fera à une vitesse proche du niveau salvateur du crash-test (55-60 km/h), surtout si un début de freinage est opéré. La répartition de ces 600 tués entre routes principales et routes secondaires n'est pas connue mais à la lecture de la presse, la majorité se trouve sur les routes secondaires.

En plus, environ **600 tués** sont dus à des collisions frontales, dont une partie sur routes secondaires car sur les routes secondaires, les accotements de faible largeur ont le défaut d'être dépourvus de bande dérasé occasionnellement roulable et sont donc impropres à accueillir la moindre déviation de trajectoire soit accidentelle (défaut d'adhérence, forte vitesse en virage, etc.), soit volontaire dans le but d'éviter une collision frontale imminente.

En plus, Plus de **150 piétons** et près de **100 cyclistes** sont tués par an en rase campagne du fait de l'impossibilité de MARCHER sur l'accotement ou de circuler à vélo sur la bande multifonction.

**Ces 3 dangers (latéraux, collision frontale, présence d'usagers vulnérables) sont incompatibles avec une vitesse de 90 km/h alors qu'à 70 km/h le risque de survenance et la gravité de l'accident sont tous deux considérablement amoindris.**



**Chaussée et accotements étroits, des dangers partout : incompatible avec une vitesse de 90.**

**2100 tués**

en rase campagne

dont une partie sur routes secondaires pour des raisons inhérentes à leurs inadaptabilité à une vitesse de 90 km/h /h :

- obstacles proches,
- collisions frontales
- impraticabilité des accotements par les usagers vulnérables

## Les 1000 dangers des routes secondaires. (suite)

**Des obstacles trop proches** : ci-dessous : arbres, têtes de buse, parapets, poteaux : à 70 le véhicule a moins de risque de sortir de la chaussée et si cela se produit, le choc se fera à une vitesse proche du crash-test (55-60) surtout si un début de freinage est opéré.



**Tracteur qui tourne à gauche** : un vrai piège quand on s'apprêtait à le doubler.



**Boue** : glissade si le temps est humide



**Fossé trop proche**



**Glissières trop proches** : cette voiture à 30 m vient sur vous brutalement : vous ne pouvez pas éviter la collision frontale en vous échappant sur l'accotement. Mais si vous roulez à 70, en freinant sur 15 m qu'il vous reste, vous abaissez votre vitesse autour de 40 : le choc sera donc de  $(70 + 40)/2 = 55$  km/h (vitesse salvatrice). À 90 le même calcul donnerait  $(90+75)/2 = 82$  km/h (vitesse mortelle).

## Les 1000 dangers des routes secondaires. (suite)

**Des animaux, des usagers vulnérables** : troupeaux traversant, cyclistes et piétons sans bande multifonction latérale praticable, enfants sortant de car scolaire.



↑ Beaucoup d'arrêts de transports scolaires sur les routes secondaires : traversées et cheminement sur chaussée.

## Différences entre routes principales et routes secondaires.

1<sup>ère</sup> différence : les accotements. Une différence fondamentale entre routes secondaires et routes principales concerne les accotements. **Sur les routes secondaires les accotements sont de très faible largeur, non roulables, peu "marchables" et semés d'obstacles mortels.** Les routes principales, au sens du guide d'aménagement des routes principales (circulaire ministérielle du 5 août 1994), sont elles, au contraire, bordées latéralement d'une bande dérasée d'au moins 1,75 m constituée d'une surlargeur de 0,25 m qui porte le marquage de rive, et d'une partie stabilisée ou revêtue d'au moins 1,50 m.

Cette **bande dérasée** constitue une zone de récupération dont les fonctions sont de permettre la **récupération des véhicules** déviant de leur trajectoire, **d'éviter les collisions frontales** en autorisant les manœuvres d'urgence de déport latéral et de permettre aux **piétons et éventuellement aux cyclistes** de circuler en sécurité.

Cette zone de récupération de 1,75 m minimum constitue la première partie de la zone plus large dite de zone sécurité de 4 m minimum où sont exclus tous obstacles agressifs (arbres, supports EDF ou autres, têtes de buse, parapets de ponts et fossés profonds); surlargeurs et précautions absentes sur les routes secondaires.



2<sup>ème</sup> différence : la largeur de chaussée. En ce qui concerne la largeur, sans que ce soit expressément défini, le guide d'aménagement des routes principales (ARP) se réfère (en 2.3) à une largeur **minimale de chaussée de 6 m pour les routes principales.** De même le document "Sécurité des routes et des rues" (en 5.1 et 6.1), sans non plus en faire une règle totalement rigide, se réfère à la largeur de 6 m pour différencier les routes principales des routes secondaires.

3<sup>ème</sup> différence : le marquage de rives. Ce document déconseille le marquage (axe et rives) sur les routes secondaires, mais on observe que dans les faits, un marquage axial est souvent réalisé, par contre il y a très rarement de marquage de rive. A contrario, le document observe, et la réalité le confirme sur le terrain, que ce marquage de rive est quasi-systématique sur les routes principales. **Nous tenons là un élément essentiel et visible de différenciation entre les routes principales et les routes secondaires,** ce que le document Sécurité des Routes et Rues qualifie de "**critère de reconnaissance** de type de route par les usagers". Si l'on s'oriente vers une catégorie de routes limitées à 70 km/h, il est effectivement indispensable de rendre instantanément et constamment identifiable visuellement par l'utilisateur de façon incontestable, le fait qu'il soit sur une route limitée à 70 km/h car le recours aux panneaux auraient, en dehors du nombre astronomique qu'il faudrait placer, un inconvénient totalement rédhibitoire qui serait de devoir faire mémoriser en permanence par l'automobiliste la présence, en amont, d'un panneau 70, ce qui constituerait un casse tête qui ne serait pas accepté.

La solution adéquate est donc de décider que les routes non marquées en rives seront limitées à 70 km/h. Ci-après les détails de l'application de la mesure et l'argumentaire contre les craintes éventuelles.

### **Application de la mesure de limitation à 70.**

À ce stade de l'analyse, la réflexion doit tenir compte des facteurs suivants :

- l'identification visuelle, constante et indiscutable, par l'usager qu'il est sur une route à 70 ou sur une route à 90.
- le choix du niveau : 70 km/h est-il le bon niveau.
- l'acceptation par l'usager.

L'identification : à tout instant, à tout endroit, de façon permanente flagrante et indiscutable, l'automobiliste doit pouvoir savoir s'il est sur une route à 90 ou sur une à 70. On a un précédent qui fonctionne très bien, ce sont les routes avec terre-plein central pour les quelles on sait de façon permanente et indiscutable que la vitesse est limitée à 110 km/h. Nous avons vu plus haut qu'un critère de différenciation entre les routes principale et les routes secondaires était presque toujours la présence ou l'absence de marquage de rives. Il serait donc très possible, sans trop de bouleversement de décider que les routes limitées à 90 km/h seraient marquées en rive et que celles limitées à 70 km/h ne le seraient pas.

La logique veut que compte tenu des quatre critères suivants, toutes les routes secondaires, , devraient être limitées à 70 km/h :

- 1** - dangers dus à la largeur minuscule et à la non "roulabilité" des accotements des routes secondaires (arbres, fossés, têtes de buse, poteaux, parapets, piétons sur la chaussée, collision frontale non évitable)
- 2** - de la présence fréquente d'activités riveraines (usines, fermes),
- 3** - des fréquentes sections en virage,
- 4** - des lieudits qui émaillent le parcours

Une logique qui tient la route est de dire que lorsque les quatre critères ci-dessus sont absents d'une route que l'on considèrerait comme secondaire, elle resterait à 90, et serait de ce fait marquée en rives. En fait on pourrait dire qu'elle devait déjà être considérée comme une route principale.

Reste la situation des routes secondaires dont certaines sections possèdent des accotements "presque roulables" (photo ci-dessous) et ne possèdent qu'un ou deux des dangers non liés à l'accotement (**2, 3 et 4**) : la solution serait de sauter le pas et de marquer en rives ces sections pour les conserver à 90 km/h, en veillant à ne pas tomber dans une alternance trop fréquente. Cette solution aurait l'avantage de la souplesse d'adaptation. Une telle alternance existe sans problèmes dans des sections 90 sans terre-plein central suivies ou précédées de section 110 comportant un terre-plein central, et dans ce cas l'alternance est très bien acceptée par l'usager car clairement identifiable.

Par exemple le cas ci-dessous où l'on voit à gauche la photo réelle d'une route secondaire non marquée en rive mais qui ne présente pas tous les dangers des routes secondaires courantes : pas d'arbres, de poteaux de fossés proches, accotement déjà un peu large et un peu roulant (pouvant échapper à une collision frontale), peu sinueuse, absence d'activités adjacentes. Un marquage de rives (photomontage de droite), même léger s'il le faut, ici nous l'avons dessiné à 3m -10m (au lieu de 3 - 3,50), le maintiendrait dans la catégorie 90 km/h.



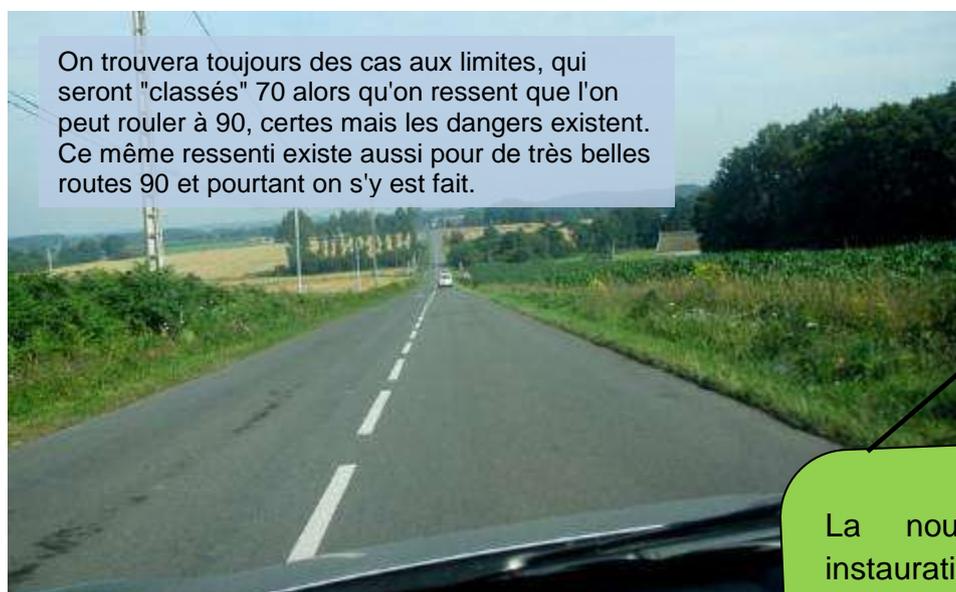
Il sera toujours possible, pour les cas ambigus, de recourir exceptionnellement aux panneaux 70

Il est certain que la détermination, le choix (90 ou 70) ne seront pas cartésiens puisqu'ils dépendent de plusieurs critères (accotements plus ou moins exigus, obstacles latéraux plus ou moins nombreux ou plus ou moins proches, présence de nombreux ou pas nombreux carrefours, etc.) il y aura toujours des cas, pour les routes d'environ 6 mètres de large où le choix sera le résultat d'une appréciation qui pourra faire l'objet de critiques car déjà certaines routes d'aspect et de dangerosité apparemment de même niveau comme par exemple les deux photos ci-dessous ont ou non un marquage de rives. Ce flou "aux limites" n'est pas porteur de désagréments cruciaux car :

-- une section de route non marquée en rives (qui serait donc limitée à 70) où l'on pourrait ressentir que l'on peut rouler à 90 (1<sup>ère</sup> photo), gagnera de toute façon en sécurité car comme nous l'avons vu plus haut, il y a 1000 dangers sur ces routes secondaires et pas seulement les dangers ressentis, et pas seulement en virages : reste par exemple le danger de collision frontale à laquelle on ne peut pas échapper puisque l'accotement n'est ni large ni roulant

-- inversement une route marquée en rives où l'on pourrait sentir qu'elle devrait être limitée à 70 au lieu de 90 (2<sup>ème</sup> photo) ne sera pas plus dangereuse qu'avant si elle reste à 90.

Cette imprécision "non cartésienne", et qui sera parfois discutable, est inhérente à la diversité extrême des caractéristiques des routes et se retrouve déjà dans le choix des rues en zone 30 sans problème majeur, et existe aussi dans les "sections 70" déjà instaurées aux abords des villes ou en traversées de lieudits.



On trouvera toujours des cas aux limites, qui seront "classés" 70 alors qu'on ressent que l'on peut rouler à 90, certes mais les dangers existent. Ce même ressenti existe aussi pour de très belles routes 90 et pourtant on s'y est fait.



Inversement, on trouvera toujours des cas aux limites, qui resteraient "classés" 90 alors que des dangers latéraux existent. Il convient de constater que globalement on y gagnera.

La nouvelle situation, après instauration de l'abaissement à 70 des routes secondaires ne pourra être que mieux, même si tous les gains ne sont pas acquis :

**il n'y aura rien de perdu  
et beaucoup de gagné.**

Le choix du niveau de vitesse. On peut hésiter entre 70, 75 et 80 km/h : traditionnellement en France, les paliers sont des dizaines impaires : 130, 110, 90, 50, 30. Le 70 est déjà également adopté officiellement pour les "sections 70" pour les zones d'activités aux entrées de ville, les traversées de lieudits (décret du 20-11-1990 et circulaire d'application), le choix de 70 permettrait de ne pas trop déroger à cette habitude. Le risque est de se heurter au cas des "bonnes" routes secondaires très droites et avec des accotements suffisamment larges, mais nous avons vu plus haut que **la parade est de les considérer, pour le marquage de rives, comme des routes principales avec éventuellement des nuances pour le module de marquage qui peut être plus simplifié.** D'autre part, la forêt de panneaux 70 que l'on constate dans certains départements montre que c'est à ce niveau 70 que se situent **le problème et la solution.** Si une valeur trop haute est choisie (exemple 80) cela ne permettrait pas d'augmenter la sécurité sur les très petites routes, ne résoudrait donc pas la principale partie du problème.

L'acceptation par l'utilisateur : la crainte d'un trop fort rejet par l'utilisateur est injustifiée : J'ai testé de très nombreuses fois depuis deux ans la circulation à 70, en roulant à 70 km/h sur des routes secondaires, il est un fait que parfois on sentait, de la part des automobilistes qui suivaient, une envie de rouler plus vite : voiture qui suit de près derrière ou qui double à la première occasion. Ce comportement résulte du fait qu'ils ont intériorisé le "droit" de rouler à 90 et qu'ils voulaient prendre ce droit.

Ceci ne doit pas être un frein à l'instauration du 70 ni une crainte à une large application sur une majorité de routes secondaires car ces réactions se sont observées par le passé à l'occasion de l'instauration de chaque limitation de vitesse, par exemple le 130 sur autoroute qui, avant 2002 signifiait 150 : on se faisait tancer par coups de phare lorsqu'on roulait à 130 : ils avaient le "droit à 150", puis, instantanément lorsqu'il a été décidé officiellement que 130 c'était seulement 130, tout est rentré dans l'ordre : plus d'appels de phare et peu de dépassements.

La timidité, la crainte des autorités s'était également fait ressentir dans les années 85-89 lorsque les associations d'utilisateurs vulnérables demandaient l'abaissement à 50 km/h de la vitesse en agglomération : "nous préférons poursuivre le but de faire déjà respecter le 60" nous répondait le ministère. Le pas a été sauté presque accidentellement lors d'une réunion préélectorale à la salle du Wacken à Strasbourg où j'ai posé la question aux divers candidats de la vitesse limite souhaitable en ville et que Mme Trautmann s'est déclarée en faveur du 50 en ville. Comme elle a été élue maire par la suite, le 50 a été instauré dans la ville de Strasbourg (dans d'autres villes aussi) et le ministère s'est alors rendu à l'évidence que le 50 était possible, d'où la généralisation du 50 par le décret du 30 novembre 1990.

J'ai vécu aussi la période, en 1973, où le 110 a été instauré sur les RGC (routes à grande circulation) : premières réactions de rejet "on va prendre les petites routes car elles ne sont pas limitées à 110 !", puis le décret du 28 juin a limité à 100 sur les routes "non RGC", puis le 3 décembre, le 90 a été instauré sur toutes les routes (à titre temporaire), et ensuite à titre définitif par décret du 13 mars 1974, repris par décret du 6 novembre 1974 qui élargissait la limitation à 110 sur voies express et 130 sur autoroute après une première hésitation de M. Pompidou qui par décret en Mars avait tenu au 140.

Par le passé, chaque limitation a été précédée de craintes, d'hésitations, et à chaque fois on a constaté que ce qui répondait à une logique évidente a été accepté et qu'on est tombé dans les années 75 de 16 000 tués à 12 000, puis à 9 000 après 1990, après l'abaissement à 50 en agglomération.

**À chaque fois que par le passé une vitesse limite a été instaurée, on a constaté, après l'instauration, que la crainte de la "non acceptabilité" était injustifiée.**

**Il ne sera pas plus contraignant de s'astreindre à respecter le 70 sur les routes secondaires qu'il ne l'est aujourd'hui de respecter le 90 sur les grandes routes principales : lorsque la route est très droite, très large, on a beaucoup de mal à ne pas dépasser le 90, voire 95, mais on accepte : de même, le 70 sera aussi accepté.**

**Aujourd'hui la logique évidente rend souhaitable et réalisable de limiter à 70 km/h la vitesse sur les routes secondaires,**

**L'enjeu est entre 500 et 800 tués et autant de blessés graves.**

**La mesure est applicable instantanément d'un clic sur 175 000 à 200 000 km.**

**La proposition est de se baser sur l'absence de marquage latéral pour que l'automobiliste sache qu'il est sur une route limitée à 70 km/h**

**Cette solution est possible car effectivement nous avons vérifié que dans la majorité des départements le marquage latéral n'est, en général, pas réalisé sur les routes secondaires.**

**Il apparaît que plus de 95% des départements adoptent la règle de ne pas réaliser de marquage en rives les routes secondaires : soit aucun marquage n'est réalisé, soit seul le marquage d'axe l'est (l'article 114 de l'ISR recommande de ne pas marquer l'axe dès que la chaussée fait moins de 5,20 m de large). **L'absence de marquage de rives peut donc être le critère de reconnaissance pertinent pour qualifier les routes limitées à 70 km/h.****

**Les moins de 1% d'exception à régler : Ce sont 3 ou 4 départements du midi (B. du Rh., Gard, ...) où l'on trouve quelques petites routes marquées en rives, mais non en axe (photo ci-dessous de la RD 27 - B. du Rh.).**

Ce problème est gérable et peut être réglé de trois façons au choix :

- soit on garde la règle édictée ci-dessus (90 si marquage de rives) et on accepte que dans ces 2 ou 3 départements les quelques RD concernées continuent à être limitées à 90. Ce sera une exception faible et acceptable au regard de ce qui est gagné globalement.
- soit on garde la règle édictée ci-dessus (90 si marquage de rives) et on pourvoit de panneaux 70 les quelques RD concernées.
- Soit on complique un peu la règle et on dit "les routes qui ne sont pas marquées en axe + en rives sont limitées à 70".



Les moins de 1% d'exception : des petites routes marquées en rives dans quelques rares départements.

**Photos ci-après prises dans plus de 95 % des départements :**

# Exemples de RD sans marquage latéral en France

Dans 19 des premiers départements, plus un échantillonnage complémentaire de 4 - **Attention, les photos font plus d'un Mo chacune !**  
**Cela fait passer de 3 Mo à 30 Mo**



Ain 01 - RD 26



Hautes Alpes 05 - RD 942 A



Aisne 02 - RD 967



Alpes Marit -06 - RD 15



Allier 03 - RD 779



Ardèche 07 - RD26



Alpes de H-Prov 04 - RD 4



Ardennes 08 - RD 8

# Exemples pour 23 départements (suite).



Ariège 09 - RD 618



Calvados 14 - RD 37C



Aube- 10 - RD 53



Cantal 15 - RD 35



Aude 11 - RD 620



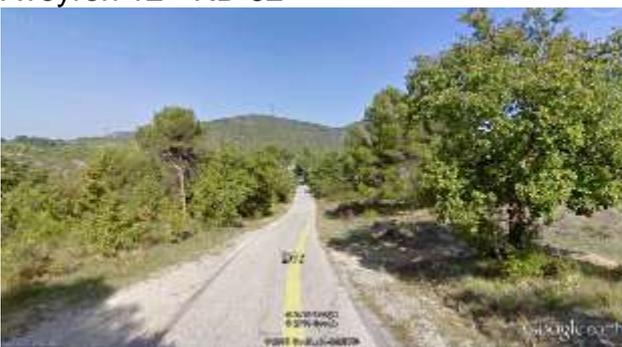
Charente - 16- RD 12



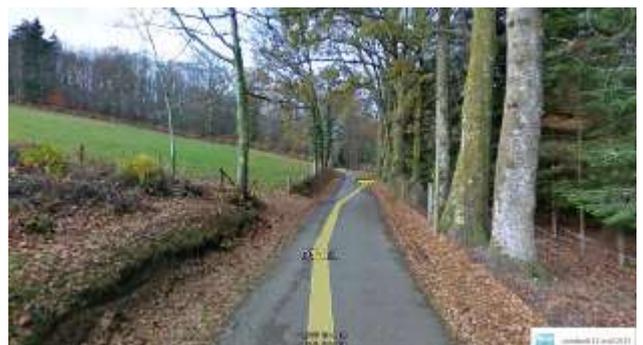
Aveyron 12 - RD 62



Cher 18 -RD 11



Bouches du Rhône - 13 - RD 66



Corrèze 19 - RD53 E1

## Exemples pour 23 départements (suite)



Corse 20 – RD 1



Cote d'Armor 22 - RD 35



Nièvre 58 -RD près de Sauvigny les bois



Manche 50 - RD 38



Morbihan - 56

# Reparlons un peu de l'accident frontal

Le manque d'accotement roulable est responsable de beaucoup d'accidents frontaux



*En 2 millions de kilomètres, j'ai eu l'occasion d'effectuer trois fois ce type d'évitement.*

## Un conducteur tué à Bain-de-Bretagne

Une mère et son fils ont aussi été grièvement blessés, hier midi, dans cette violente collision frontale entre deux voitures.

Un choc frontal. D'une grande violence. Au point que le moteur d'une des voitures a été projeté dans un champ, à une quarantaine de mètres de l'impact. Cet accident s'est produit, hier, un peu avant midi, sur une route de campagne, en direction de Lalleu, à Bain-de-Bretagne (Ille-et-Vilaine). Selon les gendarmes, le conducteur d'une petite Peugeot aurait perdu le contrôle de sa voiture, mordu l'accotement herbeux, puis se serait déporté au milieu de la route...

En face, une autre voiture, un monospace Fiat Doblo, n'a pu l'éviter. Au volant, une femme de 57 ans et son fils de 28 ans, passager. « Le fils nous a dit que sa mère n'a rien pu faire », raconte Bruno Deniaud, commandant de la compagnie de

gendarmerie de Redon.

Le conducteur de la Peugeot a été éjecté de son véhicule. Ludovic Bernard, 29 ans, habitant Thourie, une commune près de Bain-de-Bretagne, est mort sur le coup. Sa voiture a entièrement brûlé après le choc.

En face, Martine Lahogue et son fils, habitant tous deux Bain-de-Bretagne, ont été grièvement blessés. Les pompiers ont mis une heure et demie à les désincarcérer. Ils ont été conduits, conscients, au centre hospitalier de Rennes. « Leur pronostic vital n'est pas engagé », assure Bruno Deniaud. « Il est encore trop tôt pour dire s'il y avait un problème d'alcool ou de vitesse », ajoute l'officier.

Yann-Armel HUET.

*Voir page suivante la photo du lieu de l'accident*

**Des cas similaires d'accidents mortels partout,**  
tout au long des années, toujours les mêmes circonstances :  
**une route secondaire de 5,75 m avec un accotement étroit non roulant :**  
**la voiture mord l'accotement herbeux**  
**et revient brusquement sur la chaussée, à gauche :**  
**exemples**

- collision frontale mortelle le 26 octobre 2012 à Bain de Bretagne
- collision contre un arbre (3 morts) 16 mars 2013 à Lieuran-lès-Béziers

**Accident frontal mortel près de Bain de Bretagne :** la voiture a mordu l'accotement herbeux ce qui l'a déporté au milieu de la chaussée, d'où collision frontale avec la voiture venant en face.



(ne pas tenir compte de la **ligne jaune** qui est le fil de Google)



Dans les cas très exceptionnels comme celui-ci-dessus où le gestionnaire voudrait garder le marquage de rives, il sera possible de recourir aux panneaux 70, mais le mieux dans de tels cas est d'éviter le marquage de rives car cela fait accélérer, et à la place de peindre le bas des troncs en blanc

## Photo ci-dessous : une RD "élargie à mort"

Pas loin de l'endroit où s'est produit cet accident dramatique : une RD "élargie à mort" sur une dizaine de kilomètres, contrairement aux recommandations techniques nationales (ARP : Recommandations pour l'Aménagement des Routes Principales, 2.3) qui demandent qu'on évite de calibrer en élargissant si cela dégrade la sécurité : accotements étroits, absence de bande dérasée, fossé et obstacles dans les 4 m. Les gestionnaires sont conscients du danger que l'élargissement a créé et l'indiquent par panneau. Sur des sections de ce type, l'élargissement a pour conséquence d'augmenter la vitesse alors même que tous les dangers liés à l'absence de bande dérasée sont accrus.



### Le principal à retenir

- C'est urgent !
- Les automobilistes ne supportent plus ces alternances continues entre 70 et "fin70" (90)
- Le gain : **500 à 700 morts**
- La longueur concernée : **170 000 à 200 000 km**
- Le moyen adéquat d'identification et de reconnaissance omniprésente par l'utilisateur : l'absence de marquage de rives (et dans les cas ambigus très exceptionnels, le recours au panneau 70)  
L'automobiliste saura instantanément et constamment s'il est sur une route à 70.
- c'est facile et c'est rapide à mettre en œuvre

## **Beaucoup de collisions frontales sur routes départementales**

Rien qu'en 4 dernières semaines (fin septembre - fin octobre 2012),  
au moment où nous mettons pour la première fois ce document en ligne

### ***AFP 13 septembre 2012 - collision frontale -2 morts - 1 blessé grave***

Une mère de famille de 26 ans et un de ses enfants sont décédés jeudi matin dans un accident de la circulation en Dordogne, tandis qu'un second enfant a été évacué dans un état critique, a-t-on appris auprès des pompiers et de la police.

L'accident est survenu peu après 08h00 sur une route départementale de Saint-Laurent des Vignes (Dordogne), lorsque la voiture conduite par la mère de famille est entrée en collision frontale avec un camion.

### ***FR3 12/10/2012 - un mort et 4 blessés dans une collision frontale***

C'est une collision frontale. Un choc énorme entre deux véhicules, l'un avec deux passagers à son bord, l'autre avec 4 personnes. Dans ce deuxième véhicule, une femme est décédée sur le coup. Deux adolescentes sont, elles, blessées mais leurs jours ne sont pas en danger.

L'accident a eu lieu sur une ligne droite entre Cassel et Wormhout sur la D 916 (à proximité du moulin Deschodt). Ce qui laisse penser que la vitesse excessive pourrait être la cause de l'accident

### ***NR 20/09/2012 Anthony Floc'h - 3 morts, une blessée grave dans un choc frontal près de Chauvigny***

Bonnes. Hier à 14 h 45, un choc frontal entre deux autos a fait 3 morts et 1 blessée grave près de l'étang du Grand-Selin sur l'axe Chauvigny-Châtelleraut.

Il est 14 h 45, hier, sur la route départementale 749, qui relie Chauvigny-Châtelleraut. A hauteur de l'étang du Grand Selin à Bonnes, vers Le Petit Félin, en pleine ligne droite, un Renault Scénic, avec trois personnes à bord, se déporte soudain, et percute une Mazda 121 qui circule dans l'autre sens. Le choc est d'une extrême violence. Les circonstances de l'accident ne sont pas bien déterminées. La jeune femme se serait endormie au volant.

### ***Nouvelle République 18/09/2012 Choc frontal , un mort***

Le choc a été frontal entre la voiture et la moto à Chouzy-sur-Cisse, hier matin. Le motard est décédé. Calme matin de fin d'été au fil de la Loire. Et puis le drame à l'horizon... Il était un peu moins de 7 h 30, ce lundi, lorsque l'accident s'est produit sur la départementale 952 à Chouzy-sur-Cisse.

La Renault Twingo arrivait dans le sens Tours - Blois, avec à son bord une habitante de Chouzy qui emmenait ses deux enfants à l'école. La moto venait de Blois, conduite par un jeune trentenaire de Nazelles-Négron (Indre-et-Loire).

### ***La Dépêche 07/10/2012 Cyrille Marqué - deux morts dans une collision frontale***

Steven Barbazan, 16 ans, et Gaël Ricouard, 23 ans, deux demi-frères qui avaient des attaches familiales à Maubourguet, ont trouvé la mort sur la route, entre Vic et Maubourguet, samedi soir, vers 21h45. Une collision frontale avec une voiture est à l'origine du drame.

C'est l'effroyable découverte que les pompiers ont faite à leur arrivée sur les lieux de l'accident, samedi, aux alentours de 22 heures. Il est aux alentours de 21 h 45, samedi soir. Deux jeunes hommes circulent sur un deux-roues sur la route départementale 935, dans le sens Vic-Maubourguet. Ils arrivent alors sur la longue ligne droite avant l'hôtel-restaurant Les 3 B.

### ***L'Union 21 octobre 2012 - Accident frontal - 2 morts***

Une mère de famille et son garçon de 9 ans ont perdu la vie, hier soir, dans un accident frontal survenu entre Monthermé et Charleville.

Hier soir, un peu avant 19 heures, un accident dramatique de la circulation s'est déroulé sur la route départementale 989 entre Charleville-Mézières et Monthermé. Un choc frontal entre deux véhicules qui a coûté la vie à une mère de famille âgée de 47 ans et à son fils de 9 ans.

Au moment d'aborder un virage situé presque au milieu de la descente, une Ferrari rouge avec deux personnes à son bord, un homme d'une quarantaine d'années et son fils, a surgi.

# Le principal à retenir

→ **C'est urgent !**

→ **Les automobilistes ne supportent plus ces alternances continues entre 70 et "fin70" (90)**

→ **Le gain : 500 morts** : autour de 500 morts en moins par an, si on ne fait pas les choses "à moitié"

→ **La longueur concernée : 150 000 km** (environ 1500 par département)

→ **Le moyen adéquat d'identification et de reconnaissance omniprésente par l'usager : l'absence de marquage de rives,** (et dans les cas ambigus très exceptionnels, le recours au panneau 70)

L'automobiliste saura instantanément et constamment s'il est sur une route à 70.

→ **c'est facile**

**et c'est rapide à mettre en œuvre**

→ **Comment résoudre les éventuelles difficultés d'application, les craintes ?**

Si l'on craint qu'une route secondaire donnée (d'au moins 6 m de chaussée) soit trop belle, trop large, trop droite pour être classée 70 km/h, répondons à cette question :

-- possède-t-elle un accotement dérasé (sans dénivellation en plus ou en moins) d'au moins 1,75 m de large **ET** assez roulant c'est-à-dire suffisamment stabilisé pour supporter le passage d'une voiture déviant de sa trajectoire, c'est-à-dire constitué d'un mélange comprenant une partie de gravillon (même si c'est très légèrement herbé), exempt d'obstacles ?

Si la réponse est oui, nous n'avons pas affaire à une route secondaire : c'est une route principale, et pour le faire savoir aux usagers, réaliser un marquage de rives.

Si la réponse est non, il convient de considérer que c'est une "route secondaire" et la limiter à 70 km/h. Au cas où cette route possède déjà un marquage de rives, on choisit soit de la laisser à 90, soit de faire disparaître le marquage de rives pour donner le message 70 aux conducteurs, soit de préciser, exceptionnellement par un panneau 70.