



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

*Le Préfet,
Directeur du Cabinet*

Paris, le 15 JAN. 2020

Le ministre de l'intérieur

à

Mesdames et messieurs les préfets de départements

NOR : INTS2000917J

Objet : Instruction relative à la mise en œuvre des dispositions de la loi d'orientation des mobilités relatives aux vitesses maximales autorisées sur les routes hors agglomération.

Réf. : - code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 3221-4-1 ;
- code de la route, notamment ses articles R. 411-25 et R. 413-2 ;
- instruction interministérielle sur la signalisation routière, notamment son article 63.

Dans le cadre de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM), le Parlement a adopté une disposition du code général des collectivités territoriales permettant aux autorités investies du pouvoir de police de la circulation de fixer sur des portions de voies hors agglomération une vitesse maximale autorisée supérieure de 10 km/h à celle prévue par le code de la route. Cette mesure prend la forme d'un arrêté motivé pris après avis de la commission départementale de sécurité routière (CDSR). L'objet de cette instruction est de donner des orientations relatives au fonctionnement de la CDSR et à la position de l'Etat au sein de celle-ci, ainsi que des instructions relatives aux informations à transmettre aux autorités de police de la circulation, ainsi qu'à la délégation à la sécurité routière (DSR).

I. Dispositions prévues par la loi d'orientation des mobilités

La sécurité des usagers de la route constitue l'un des objectifs prioritaires du Gouvernement. Lors du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018, le Premier ministre a pris la décision de baisser la vitesse maximale autorisée sur les routes du réseau secondaire hors agglomération. Cette décision a immédiatement porté ses fruits puisque l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), en lien avec le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), a montré que le passage à 80 km/h a permis, par rapport à la moyenne des 5 années précédentes, d'épargner 206 vies. Sans les dégradations et destructions de radars massives intervenues à compter de la mi-novembre 2018, et un moindre respect des règles de vitesse qu'elles ont provoqué, l'ONISR estime à 60 le nombre de vies supplémentaires qui auraient pu être épargnées en 2018. Il s'agit, s'il en était besoin, d'une preuve supplémentaire d'un lien mécanique existant entre vitesse moyenne pratiquée et mortalité. Ainsi, la baisse de la vitesse maximale autorisée (VMA) à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central a été déterminante pour faire de 2018 l'année la moins meurtrière de l'histoire de la sécurité routière, alors même que l'augmentation du trafic est estimée à 7% par rapport à 2013, année de référence.

Certains élus ont souhaité pouvoir relever la vitesse maximale autorisée sur le réseau sur lequel ils sont compétents. Dans le cadre de l'examen au Parlement du projet de loi d'orientation des mobilités, les parlementaires ont adopté à l'article 36 un nouvel article L. 3221-4-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT), qui est d'application immédiate, ainsi rédigé : « Art. L. 3221-4-1. – *Le président du conseil départemental ou, lorsqu'il est l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale peut fixer, pour les sections de routes hors agglomération relevant de sa compétence et ne comportant pas au moins deux voies affectées à un même sens de circulation, une vitesse maximale autorisée supérieure de 10 km/h à celle prévue par le code de la route. Cette décision prend la forme d'un arrêté motivé, pris après avis de la commission départementale de la sécurité routière, sur la base d'une étude d'accidentalité portant sur chacune des sections de route concernées.* »

Pour sa part, l'État, qui est lui aussi gestionnaire d'une partie du réseau routier concerné, a fait le choix de conserver la vitesse maximale autorisée à 80 km/h.

II. La position de l'État lorsqu'est saisie la CDSR

A. Compétence, composition et fonctionnement actuel de la CDSR

Les compétences obligatoires et facultatives des CDSR sont définies par l'article R. 411-10 du code de la route ; parmi elles « *l'harmonisation des limitations de vitesse des véhicules sur les voies ouvertes à la circulation publique* ». L'article R. 411-11 du même code prévoit que la commission est présidée par le préfet de département et est composée notamment de représentants des services de l'État, des représentants des élus départementaux et communaux, des représentants des associations d'usagers.

Afin de disposer d'une expertise spécifique sur le sujet, je vous invite à recourir à la possibilité offerte par l'article R. 133-6 du code des relations entre le public et l'administration (CRPA), selon laquelle « *la commission peut, sur décision de son président, entendre toute personne extérieure dont l'audition est de nature à éclairer ses délibérations. Les personnes ainsi entendues ne participent pas au vote.* »

B. La sollicitation de la CDSR

Les autorités détentrices du pouvoir de police de la circulation qui souhaiteront relever de 10 km/h la vitesse maximale autorisée sur certaines sections de route hors agglomération devront transmettre au président de la CDSR leur projet d'arrêté motivé, basé sur une étude d'accidentalité. La CDSR n'a donc pas à examiner les délibérations des assemblées locales sur le sujet de la vitesse maximale autorisée qui lui seraient transmises.

Si cet article de loi n'indique pas que l'étude d'accidentalité doit être transmise, toutefois la CDSR devra examiner la motivation de l'arrêté présenté. A ce titre, le président de la CDSR est fondé à demander à être destinataire de l'étude d'accidentalité sur laquelle se base l'arrêté motivé si celle-ci ne lui a pas été communiquée d'initiative. L'article R. 133-8 du code de relations entre le public et l'administration (CRPA) prévoit en effet que « *sauf urgence, les membres de la commission reçoivent, cinq jours au moins avant la date de la réunion, une convocation comportant l'ordre du jour et, le cas échéant, les documents nécessaires à l'examen des affaires qui y sont inscrites.* »

L'étude d'accidentalité reçue doit être confrontée avec les données d'accidentalité et l'étude départementale dont disposent les services départementaux de l'Etat, notamment l'accidentalité du réseau routier ainsi que l'analyse des usages (les risques, et l'état des infrastructures).

Afin de pouvoir donner un avis, les membres de la CDSR seront amenés à se prononcer sur la motivation de l'arrêté. La CDSR rendra son avis sur chaque section voie pour laquelle il est proposé de relever la vitesse maximale autorisée. Les motivations peuvent être relatives aux effets bénéfiques ou neutres escomptés en matière de sécurité routière, de fluidité des déplacements, de vie économique, de

protection de l'environnement, etc. Les analyses de l'observatoire départemental de la sécurité routière doivent apparaître dans le PV de la CDSR et peuvent utilement y être annexées.

Concernant le vote et l'avis donné par la CDSR, je souhaite porter à votre connaissance les éléments suivants :

- la commission se prononce à la majorité des voix des membres présents ou représentés. Le président a voix prépondérante en cas de partage égal des voix conformément à l'article R.133-11 du CRPA ;
- L'article R. 133-13 du même code dispose que « *Le procès-verbal de la réunion de la commission indique le nom et la qualité des membres présents, les questions traitées au cours de la séance et le sens de chacune des délibérations. Il précise, s'il y a lieu, le nom des mandataires et des mandants. Tout membre de la commission peut demander qu'il soit fait mention de son désaccord avec l'avis rendu.* »

C. Position et avis de l'État au sein de la CDSR

Les services de l'État examineront la motivation de l'arrêté soumis à la CDSR pour chaque section de voie concernée au regard des critères développés ci-dessous, afin d'étayer la position qui sera portée par les représentants de l'État à la CDSR. Un avis sera rendu pour chaque section de voie. L'annexe à la présente instruction rappelle les points sur lesquels les services de l'État doivent se fonder pour émettre leur avis.

Dans le cas où l'avis du collège de représentants de l'État est défavorable au relèvement alors que celui émis *in fine* par la CDSR est favorable, je vous demande ainsi de demander à ce qu'il soit fait mention du désaccord de l'État (exprimé par le collège Etat) avec l'avis rendu par la CDSR.

III. Actions à mener vis-à-vis des autorités de police de la circulation et de l'administration centrale

A. Rappeler aux autorités de police de la circulation les risques juridiques encourus au regard des conditions posées par l'article L. 3221-4-1 du CGCT

En application des articles L. 2131-2 et L. 3131-2 du CGCT, les arrêtés de police du maire et du président du conseil départemental pris en matière de circulation et de stationnement ne sont pas soumis à l'obligation de transmission au représentant de l'État. Les arrêtés relevant la vitesse maximale autorisée sont donc exécutoires de plein droit dès qu'il a été procédé à leur publication ou affichage.

Toutefois, dès lors qu'un tel arrêté est porté à votre connaissance, vous voudrez bien, dans le cadre du dialogue permanent que vous entretenez avec vos interlocuteurs au sein des départements ou des municipalités concernées, leur

rappeler les conditions posées par le nouvel article L. 3221-4-1 du CGCT, et les inviter à bien vouloir procéder à son retrait lorsque ces conditions ne sont pas réunies.

Cela concerne particulièrement les exigences liées à la saisine pour avis de la commission départementale de la sécurité routière, accompagnée d'une étude d'accidentalité, et à la justification de la mesure par une motivation précise pour chaque section de voie concernée.

Si ce dialogue ne prospérait pas, vous pourriez, déférer ce type d'arrêté au tribunal administratif, conformément aux dispositions des articles L. 2131-6 et L. 3132-1 du CGCT.

B. Informer les autorités de police de la circulation et gestionnaires de voiries sur les conséquences d'un relèvement de la vitesse maximale autorisée en matière de signalisation routière

Vous ne manquerez pas de rappeler à tout porteur de projet potentiel, maire, président d'établissement public de coopération intercommunale comme président du conseil départemental, les conséquences d'une décision de relèvement des vitesses en termes de signalisation routière à mettre en place.

En effet, pour la bonne information des usagers de la route et conformément à la réglementation du code de la route, les gestionnaires des voiries sur lesquelles seront décidés un relèvement des vitesses maximales autorisées devront mettre en place la signalisation routière adéquate, conformément aux dispositions de l'article R. 411-25 du code de la route et de l'article 63 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, relatif à la signalisation des limitations de vitesse, en installant des panneaux au début des sections concernées et après chaque intersection. Il est également nécessaire de signaler à la fin des sections relevées à 90 km/h la vitesse maximale autorisée applicable sur la suite de la section. Bien entendu, ces installations ou changements de signalisation sont à la charge du gestionnaire concerné.

Il y a lieu de préciser que le deuxième alinéa de l'article R. 411-25 du code de la route prévoit que « *Les dispositions réglementaires prises par les autorités compétentes en vue de compléter celles du présent code et qui, aux termes de l'arrêté prévu au premier alinéa, doivent faire l'objet de mesures de signalisation, ne sont opposables aux usagers que si lesdites mesures ont été prises* ». L'implantation de la nécessaire signalisation portant à la connaissance des usagers le relèvement de la vitesse maximale autorisée de 80 km/h à 90 km/h sur la section de voie considérée constitue une obligation pesant sur les gestionnaires de voiries permettant de rendre opposable l'arrêté de police aux usagers de la route. A défaut de signalisation, le relèvement de la vitesse maximale autorisée n'est pas applicable. L'implantation de cette signalisation est également un préalable obligatoire à la mise à jour des appareils de contrôle automatique, y

compris les voitures-radars, qui devront prendre en compte le relèvement de la vitesse maximale autorisée. Les applications ou appareils d'aides à la conduite et à la navigation s'appuient également sur cette signalisation pour fournir l'information à leurs utilisateurs.

Il pourrait utilement être indiqué que l'implantation de supports de signalisation à sécurité passive, dits « panneaux fusibles », permet de limiter la pose de glissières susceptibles de créer un danger pour les usagers vulnérables que sont les conducteurs de deux-roues motorisés.

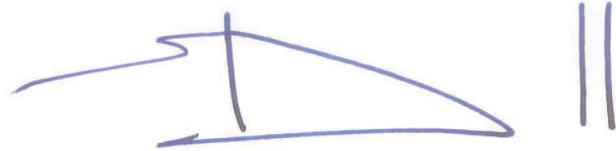
Vous recevrez copie du courrier que le délégué interministériel à la sécurité routière transmettra au président de votre département pour lui fournir un certain nombre d'indications générales sur la réforme du 80 km/h, ainsi que des données spécifiques à son département, en particulier la dangerosité intrinsèque des routes les plus structurantes d'un département.

C. Informer les services de la délégation à la sécurité routière

L'article 189 de la loi d'orientation des mobilités prévoit que le Gouvernement adresse au Parlement, avant le 30 mars 2021, un rapport sur la mise en œuvre des dispositions de l'article L. 3221-4-1 du code général des collectivités territoriales.

Aussi, afin de pouvoir réaliser ce rapport, adapter les outils de contrôle sanction automatisé et pouvoir prendre en compte ces adaptations locales dans les bilans d'accidentalité et évaluations, je vous demande d'adresser au délégué à la sécurité routière, via l'adresse fonctionnelle blr-sdpur-dsr@interieur.gouv.fr, systématiquement et dans le plus bref délai, tout arrêté de relèvement de la vitesse maximale autorisée pris par les autorités de police de la circulation de votre département et de l'informer selon les mêmes modalités de toute demande de retrait, déferé engagé, et de toute décision qui en suivrait.

Je vous remercie de bien vouloir m'adresser un point de situation avant le 30 mars 2020, puis trimestriellement, indiquant l'état de la mise en place de la démarche et des éventuelles difficultés que vous pourriez rencontrer.



Stéphane BOUILLON

ANNEXE

L'Etat fait siennes les observations apportées par le comité des experts du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) qui estime que, pour limiter au maximum l'augmentation de risque d'accident corporel nécessairement lié à l'augmentation de la vitesse maximale autorisée, les sections de route doivent, dans leur état existant, remplir les conditions cumulatives suivantes :

- limiter les risques de choc frontal : interdiction de dépasser sur la totalité de la section de route concernée, avec matérialisation par simple ou double ligne continue ;
- limiter les risques de choc par un véhicule en intersection : absence d'intersections le long de la section de route concernée, ou interdiction de « tourner à gauche », ou aménagement des intersections considéré comme plus sécuritaire : par exemple intersections dénivelées, giratoires ;
- limiter les risques de perte de contrôle : présence d'accotements revêtus (zones de récupération), présence de dispositifs d'alerte sonore sur la chaussée ;
- limiter les risques de choc contre un obstacle lors d'une perte de contrôle : obstacles latéraux supprimés ou protégés.

Le collègue représentant l'État, après échanges avec l'autorité de police, donnera systématiquement un avis défavorable dans les cas suivants :

- si l'étude d'accidentalité n'est pas communiquée ;
- si la motivation de l'arrêté n'est pas présente ou est faible pour chaque section de voie concernée ;
- si l'analyse de l'accidentalité, du trafic et des infrastructures présentes sur ces sections de route au regard des points d'attention figurant ci-dessous fait apparaître des critères incompatibles avec le relèvement de la vitesse maximale autorisée.

Points d'attention :

1. Etude d'accidentalité :

- Il convient de disposer d'un état des lieux de l'accidentalité du réseau routier et de son accidentalité sur l'ensemble du réseau routier relevant de la compétence de l'autorité de police soumettant le projet d'arrêté à la CDSR. Il montre la répartition des accidents graves selon les types de routes. En général, les routes principales contribuent beaucoup plus fortement à l'accidentalité grave que leur part de linéaire.
- Elle doit montrer le calcul suivant sur une période de 5 ans :
 - o par catégorie de routes, la part qu'elle représente dans l'accidentalité grave du réseau bidirectionnel du département.
 - o sur chaque itinéraire de plus de 50km, le ratio du nombre d'accidents graves rapporté à son linéaire (densité).

- Les données de l'Etat doivent montrer à quelle catégorie de route visée ci-dessus appartiennent les tronçons proposés en dérogation. Pour assurer une bonne compréhension de la route pour l'utilisateur, les tronçons feront au moins 10 km.

2. Sur les tronçons concernés dans le projet d'arrêté, disposer d'un point de situation sur les usages :

a) point de situation sur les risques : Des mesures de trafic et vitesses des automobilistes et des poids lourds pourront être utiles, ayant été réalisées en ligne droite d'au moins 500m sur le tronçon considéré. Les critères suivants, qui présenteraient un risque fort d'aggravation de l'accidentalité en cas de relèvement de la limitation de vitesse, ne sont pas compatibles avec une dérogation au 80 km/h :

- un trafic poids lourd élevé (plus de 150 véhicules/jour) ;
- une V85 Poids lourd (vitesse en-dessous de laquelle circulent 85% des poids lourds) supérieure à 80 km/h ;
- une V85 Véhicule léger supérieure à 90 km/h.

Les mobilités douces ou lentes doivent être préservées. La présence des éléments suivants sur le tronçon n'est pas compatible avec une dérogation au 80 km/h :

- arrêts de transport en commun ;
- traversée de chemins de grande randonnée ou de véloroutes ;
- riverains ;
- engins agricoles.

b) - point de situation sur l'état des infrastructures : Les services de l'Etat peuvent vérifier si les tronçons de route concernés ont été aménagés dans les années précédentes et comment. Ces aménagements doivent permettre :

- de limiter les risques de choc frontal : à défaut d'une séparation physique des deux sens de circulation, interdiction de dépassement matérialisée par deux bandes blanches avec alerte sonore
- de limiter les risques de choc par un véhicule en intersection : absence d'intersections le long de la section de route concernée, ou interdiction de « tournez à gauche », ou aménagement des intersections considéré comme plus sécuritaire : par exemple intersections dénivelées, giratoires
- de limiter les risques de perte de contrôle : présence d'accotements revêtus de largeur minimale 1,50 m et une alerte sonore en rive
- de limiter les risques de choc contre un obstacle lors d'une perte de contrôle : pas d'obstacles non protégés dans les 4 m du bord de chaussée, les 1,50 m d'accotements revêtus étant inclus dans ces 4 m

3- Cas particulier des sections à 3 voies : L'alternance, dans un même sens de circulation, entre limitations à 80 et 90 km/h sur les sections à trois voies génère dans certains cas une distraction du conducteur du fait de la rapidité de ces changements successifs de limitation de vitesse. En effet, un certain nombre de créneaux de dépassement ne respectent pas les règles de l'art qui préconisent une longueur minimale par sens de 1 km. Un travail de redistribution des créneaux pour atteindre ce minimum de 1 km par sens sera un complémentaire indispensable à une

proposition de dérogation à 80 km/h sur le sens opposé, s'il répond aux caractéristiques d'infrastructures énoncées ci-dessus.

4- Concernant la motivation de l'arrêté : L'autorité de police soumettant à la CDSR un projet d'arrêté de relèvement des vitesses devra mettre en évidence les gains recherchés qui justifient une dérogation, et les comparer avec le risque d'augmentation des accidents graves potentiellement lié à l'augmentation des vitesses.