

# Pour une meilleure cohérence des limitations de vitesse avec leur environnement

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Les usagers motorisés expriment fréquemment des difficultés à appréhender la limitation de vitesse qu'ils doivent respecter en un lieu donné. Le manque de cohérence entre la vitesse réglementaire et les caractéristiques de l'environnement urbain circulé est souvent invoqué. Cette fiche propose un cadre général pour accompagner les collectivités dans la définition de limitations de vitesse cohérentes avec les caractéristiques des voies, leurs aménagements, leurs fonctions et usages et l'environnement urbain.

## Introduction

Pour être acceptée et respectée, une limitation de vitesse doit être adaptée aux caractéristiques de l'environnement urbain et de ses usages. L'objectif recherché est que la règle ainsi prescrite, induise un comportement adapté de la part des usagers. En outre, les usagers ne peuvent être en permanence à la recherche du panneau leur indiquant la limitation de vitesse qui s'applique. En effet l'attention consacrée à cette recherche se fait au détriment de celle portée aux autres usagers et, en conséquence, accroît le risque de conflit. C'est pourquoi, les limitations de vitesse doivent être en adéquation avec la compréhension intuitive des règles de circulation : l'utilisateur doit être en mesure de les appréhender par la lecture de l'ambiance urbaine et des principales caractéristiques de la voie.

Les autorités investies du pouvoir de police ont la charge de fixer ces limitations sur le réseau routier dont elles sont responsables. Historiquement le code de la route fixe, par défaut, la limitation de vitesse à 50 km/h en agglomération. Cette limitation est abaissée sur certaines zones afin de favoriser, en toute sécurité, la coexistence des modes motorisés avec les modes doux (vélos, piétons) et encourager le développement de la vie locale.

Elle est relevée sur certains axes afin de favoriser le trafic motorisé. L'instauration de telles limitations doit s'accompagner d'une analyse de l'aménagement existant afin de s'assurer de la cohérence des limitations de vitesse avec l'environnement considéré.











Souvent, cette recherche de cohérence n'est pas suffisante et la limitation de vitesse de 50 km/h s'applique par défaut sans tenir compte des caractéristiques des voies, de leurs usages et de leur environnement, entraînant des problèmes de pertinence, d'homogénéité et donc de respect de la règle.

Afin de déterminer les limitations de vitesse les mieux adaptées à une ambiance routière urbaine donnée, il convient de prendre en compte un ensemble de considérations dont les grands principes sont rappelés de manière synthétique dans la suite du document pour chacune des 4 grandes catégories de limitations de vitesse rencontrées en milieu urbain : 30 km/h pour les zones 30, 50 km/h, 20 km/h pour les zones de rencontre, et 70 km/h.

Ces principes sont complétés de recommandations pour améliorer le respect des vitesses réglementaires sur les zones de transition que constituent les entrées et sorties d'agglomération.

Certu 2013 / 37

 <p>Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE</p>
<p>MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES ET DU LOGEMENT</p>
<p>MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR</p>
<p>MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE</p>

Statut de la zone ou de la voie					
Vitesse maximale	Allure au pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale / fonction circulatoire					
% du réseau de voirie souhaitable à terme	0 % - 10 %	2 % - 15 %	60 % - 90 %	10 % - 40 %	0 % - 5 %

Éditions du Certu

Collection **Dossiers**

## Principaux éléments à prendre en considération pour déterminer les limitations de vitesse en milieu urbain sur le réseau existant

**Important** : Les indications contenues dans le tableau proposent un cadre général d'aide à la détermination des limitations de vitesse cohérentes et adaptées à chacune des voies du réseau routier existant. Les caractéristiques à analyser doivent être considérées dans leur ensemble et non individuellement. La hiérarchie proposée vers laquelle il est souhaitable de tendre est à adapter selon les réalités du terrain.

	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
<b>Environnement urbain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Concentration de commerces, de services.</li> <li>Quartier touristique, historique.</li> <li>Proximité d'un pôle générateur piéton.</li> <li>Zone d'échange TC.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ilot d'un quartier.</li> <li>Ensemble de rues ou places résidentielles ou commerciales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Multiplicité des usages, des usagers et des fonctions.</li> <li>Faible « adhérence » du bâti avec la rue.</li> <li>Champ visuel ouvert en profondeur et en largeur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Très peu de piétons.</li> <li>Très peu d'entrées riveraines.</li> <li>Pas « d'adhérence » du bâti avec la rue.</li> <li>Champ visuel très ouvert en profondeur et en largeur.</li> </ul>
<b>Exemple d'ambiance</b>				
<b>Fonctionnement général</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Priorité absolue du flux piétons sur le flux véhiculés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Equilibre entre flux piétons et flux véhiculés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prépondérance du flux véhiculés sur le flux piétons.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Forte prépondérance du flux véhiculés sur le flux piétons.</li> </ul>
<b>Gestion des flux d'usagers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cohabitation de l'ensemble des usagers sur la chaussée, y compris les vélos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cohabitation des différents véhicules sur la chaussée, y compris les vélos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Séparation visuelle ou physique des différents modes de déplacements sur la chaussée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Séparation physique des différents modes de déplacements sur la voie.</li> </ul>
<b>Gestion des intersections</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Priorité à droite.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Priorité à droite.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gratatoire, sélectif le passage, stop, feu, priorité à droite.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gratatoire, feux, intersections peu rapprochées.</li> </ul>
<b>Configuration urbaine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voie ou place dont l'aspect procure au piéton le sentiment d'être prioritaire (bordure basse ou existante, absence de marquage au sol).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voie avec trottoir.</li> <li>Configuration et/ou présence d'aménagement cohérent avec la pratique d'une vitesse modérée.</li> <li>Section d'un axe où le flux piétons est difficilement canalisable en traversée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voie avec aménagements cyclables.</li> <li>Traversées piétons canalisées.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voies de transit, de contournement.</li> <li>Périphéries de villes moyennes ou importantes.</li> <li>Grandes artères urbaines.</li> </ul>
<b>Emprise selon le type de voirie</b>	<p>voies uniques</p> 	<p>voies uniques</p> 		
<b>Gabarit pour les voies à sens unique pour les véhicules motorisés (largeurs minimales indicatives - voir note p. 4)</b>				
<b>Gabarit pour les voies à double sens pour les véhicules motorisés (largeurs minimales indicatives - voir note p. 4)</b>				
<b>Stationnement des véhicules motorisés sur la voirie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Limité à quelques places matérialisées.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possible.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Possible.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Absence de stationnement.</li> </ul>
<b>Aménagements piétons</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La notion de trottoir et de traversée n'a pas de sens, le piéton circulant partout.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trottoir contigu à la chaussée.</li> <li>Plateau, traversée suggérée, passage piétons rare.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trottoir le plus souvent contigu à la chaussée.</li> <li>Aménagement de passages piétons.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cheminement dédié ou trottoir non contigu à la chaussée.</li> <li>Aménagements renforcés en carrefour.</li> </ul>
<b>Matérialisation des déplacements le long de la chaussée</b>				
<b>Matérialisation des traversées de la chaussée</b>				
<b>Aménagements cyclables</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas d'aménagement cyclable identifié.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas d'aménagement cyclable en général.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement cyclable sur l'emprise de la chaussée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement cyclable non contigu à la chaussée.</li> </ul>
<b>Dans le sens de circulation</b>				
<b>Double sens cyclable (voies à sens unique)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cas général, avec éventuellement utilisation de quelques pictogrammes vélo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cas général, avec ou sans matérialisation de la séparation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence possible avec séparation physique ou visuelle.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence possible avec séparation physique.</li> </ul>

NOTE : De par la diversité des situations rencontrées, il est impossible de traiter de façon exhaustive et synthétique, l'ensemble des éléments qui composent le profil en travers. Les préconisations présentées ici constituent donc un cadre général qu'il convient de moduler en fonction de la topographie, de l'emprise du bâti, du stationnement...

Ces différents éléments sont abordés de manière détaillée dans le guide « Le profil en travers, outil du partage des voiries urbaines » édité en 2009 par le Certu.

## Entrées et sorties d'agglomération

La gestion des limitations de vitesse en entrée et en sortie d'agglomération constitue également un enjeu important. La transition entre milieu interurbain et urbain (et réciproquement) implique que l'utilisateur adapte, de manière importante, sa vitesse au nouvel environnement qu'il rencontre. Le bon positionnement des panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération contribue à crédibiliser le bien fondé de la limitation de vitesse et donc son respect par l'utilisateur.

L'article R110-2 du Code de la route définit l'agglomération comme l'« 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 qui le borde ».

La détermination des limites d'agglomération par le maire a des conséquences non seulement sur les circulations, mais aussi sur la réglementation d'urbanisme, la fiscalité, la publicité...

L'urbanisation constitue le principal signe d'entrée en agglomération.

L'espace bâti se caractérise alors par :

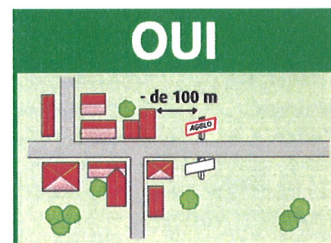
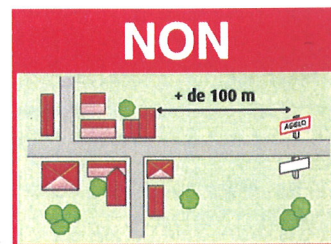
- un espacement réduit entre bâtiments (typiquement moins de 50 mètres) ;
- des bâtiments proches de l'emprise de la voirie ;
- une fréquence significative d'accès riverains.

Il s'accompagne le plus souvent des aménagements suivants :

- le début des aménagements piétons (trottoirs...) ;
- un éclairage public de type urbain ;
- du mobilier et des plantations à caractère urbain...

Ce sont autant de codes qui créent une rupture visuelle, un effet de porte et aident à marquer la rupture avec le milieu interurbain.

Les panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération sont posés en vis-à-vis, sur l'accotement droit, à moins de 100 mètres (valeur indicative) de l'espace bâti et des éléments qui caractérisent l'existence de l'agglomération.



La série de fiches « Savoirs de base en sécurité routière » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu pour le milieu urbain et par le Sétra pour le milieu interurbain.

Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur les sites du :

- Certu (<http://www.certu-catalogue.fr>)
- « Portail métier » sécurité routière de la DSCR (<http://securite-routiere.metier.i2>)
- Sétra (intranet : <http://catalogue.setra.i2> et internet : <http://catalogue.setra.equipement.gouv.fr>).

### AUTEURS DE LA FICHE

Vincent Ledoux

CERTU/VOI/SUD

04 72 74 59 56

[vincent.ledoux@developpement-durable.gouv.fr](mailto:vincent.ledoux@developpement-durable.gouv.fr)

Mélanie Vincent

CETE NC/DTIM/GSR

02 35 68 82 84

[melanie.vincent@developpement-durable.gouv.fr](mailto:melanie.vincent@developpement-durable.gouv.fr)

### VOTRE CONTACT AU CERTU

Vincent Ledoux

04 72 74 59 56

[vincent.ledoux@developpement-durable.gouv.fr](mailto:vincent.ledoux@developpement-durable.gouv.fr)

Secrétariat : 04 72 74 59 61

[voi.certu@developpement-durable.gouv.fr](mailto:voi.certu@developpement-durable.gouv.fr)