



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## La multiplication des limitations de vitesse

Question écrite n° 10309

### Texte de la question

M. Julien Borowczyk appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur la réduction de la vitesse à 80 km/h sur les routes à deux voies sans séparation en France. Elle doit s'accompagner de pédagogie de la part des institutions. C'est aussi l'occasion d'apporter de la lisibilité aux mesures qui sont prises en complément de cette décision. La multiplication des limitations de vitesse en France ne plaide pas en faveur de plus de sécurité et de moins d'accidents. On trouve les zones de rencontre à 20 km/h, les zones urbaines à 30 km/h ou 50 km/h et parfois les deux, les routes à 70 ou 80 km/h, les routes avec séparateur à 110 km/h, les autoroutes à 130 km/h. Il ne faut pas oublier non plus les zones d'autoroute à 110 km/h. Conduire aujourd'hui nécessite donc d'avoir en permanence un œil sur les panneaux de limitation de vitesse qui se succèdent et sur le compteur. Souvent le conducteur ne sait même plus à quelle vitesse il doit rouler. À cet effort de concentration et de lecture des panneaux indiquant la vitesse maximum autorisée, s'ajoute l'attention que l'on doit porter aux autres panneaux de signalisation. Dont l'indispensable indique la direction à suivre. Les bords des routes sont encombrés de nombreux panneaux de signalisation. Afin d'indiquer avec plus d'efficacité les portions dangereuses, dont la limitation de vitesse est le premier indicateur, il serait souhaitable de simplifier et d'harmoniser les limitations de vitesse. Il faudrait se limiter à 5 types de limitation de vitesse : 20 km/h et 50 km/h en ville ; 80 km/h sur route à deux voies sans séparation ; 110 km/h pour les routes à deux fois deux voies avec séparation ; 130 km/h sur les autoroutes. La mise en place de ce nouveau dispositif permettrait d'appréhender avec une meilleure connaissance les zones à risque. Il présenterait aussi l'avantage de mieux cerner l'état des infrastructures routières et d'apporter aux routes les correctifs nécessaires si on estime qu'une portion de route ne peut pas répondre au respect de la limitation de vitesse préconisée. Elle pourrait être aussi déclassée. Il lui demande ce qu'il compte faire pour apporter plus de lisibilité et de visibilité à la signalisation routière de la vitesse.

### Texte de la réponse

Selon le bilan de l'accidentalité de l'année 2017 de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2017 dans 27 % des accidents mortels. Cette proportion atteint 44 % chez les conducteurs de deux-roues motorisés. La détermination de la vitesse maximale autorisée sur les routes constitue un enjeu important de sécurité nationale ; elle relève de la compétence du Premier ministre. S'il importe que la règle soit simple, lisible et compréhensible des usagers sur l'ensemble du territoire national, il est tout autant important et nécessaire qu'elle soit proportionnée. A cet effet, l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation peut décider de fixer une vitesse plus restrictive que celle fixée au niveau national. C'est d'ailleurs ce que font de nombreux élus, en abaissant la vitesse maximale autorisée de certaines routes bidirectionnelles pour des raisons de sécurité. Cette adaptation aux situations locales existe déjà et elle demeure. Ainsi, si le principe de cohérence des vitesses est à rechercher, les limitations ponctuelles de vitesse sont toutefois inévitables. La succession de limitations ponctuelles de vitesse sur une section de route peut soulever des questions de cohérence, mais à l'inverse l'établissement (par abaissement sur décision de l'autorité locale) d'une vitesse maximale autorisée uniformément sur l'ensemble

d'une section, sans réaménagement de la voirie, peut soulever des problèmes d'acceptabilité. C'est pourquoi cette problématique d'harmonisation des limites de vitesses peut difficilement être traitée à une échelle globale et doit plutôt être étudiée localement par les autorités de police de la circulation avec les gestionnaires qui ont une bonne connaissance de leur réseau. Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement mène des travaux sur cette thématique, par exemple au travers du programme « Route autrement pour une conduite adaptée », afin de développer des méthodes et solutions pour les collectivités. Les différentes commissions du Conseil national de la sécurité routière travaillent également sur l'enjeu que constitue la vitesse ainsi que sa signalisation, et devraient faire parvenir des recommandations sur ce sujet. Concernant l'information dont dispose le conducteur, il se doit de connaître les limitations en vigueur sur les voies qu'il emprunte. C'est pourquoi la réglementation sur la signalisation routière prévoit que la signalisation des limites générales de vitesse prévues par le code de la route est facultative. En revanche, hors agglomération, une limitation de vitesse inférieure à celle fixée par le code de la route doit être indiquée par un panneau de limitation de vitesse B14 implanté au début de la section de route concernée et rappelé après chaque intersection située sur ladite section. La signalisation des vitesses maximales autorisées dans les différents pays du monde s'effectue selon la même logique. Si la limitation de vitesse est, pour une raison quelconque, différente de celle normalement prévue par le code de la route, tout conducteur en est ainsi prévenu par la signalisation. De plus, un grand nombre de conducteurs possède désormais des outils d'aide à la conduite avec GPS qui indiquent avec une bonne fiabilité les vitesses maximales autorisées et peuvent même alerter le conducteur en cas de dépassement de celles-ci. Le niveau le plus simple de ces systèmes d'alerte est celui dans lequel le seuil d'alerte est paramétré par le conducteur lui-même. Un second niveau consiste à ce que le seuil d'alerte s'adapte automatiquement à la vitesse maximale autorisée. Le système le plus sophistiqué est le limiteur de vitesse s'adaptant à la vitesse maximale autorisée (LAVIA), qui neutralise l'action d'accélération dès lors que la vitesse maximale choisie par le conducteur de manière volontaire est atteinte. Si le conducteur souhaite dépasser cette vitesse, il doit déconnecter le limiteur. Les conducteurs disposent donc de plus en plus de solutions technologiques pour les aider à respecter les vitesses maximales autorisées. Enfin, la loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique prévoit dans son article 22 l'ajout dans le code de la voirie routière d'un article L. 119-1-1 mentionnant l'institution d'une base de données nationale des vitesses maximales autorisées. La délégation à la sécurité routière, en lien étroit avec l'Institut géographique national, travaille à la constitution de cette base.

## Données clés

**Auteur :** [M. Julien Borowczyk](#)

**Circonscription :** Loire (6<sup>e</sup> circonscription) - La République en Marche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 10309

**Rubrique :** Sécurité routière

**Ministère interrogé :** [Intérieur](#)

**Ministère attributaire :** [Intérieur](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [3 juillet 2018](#), page 5702

**Réponse publiée au JO le :** [26 février 2019](#), page 1915