

Objet : Route Départementale (RD) n° 305
Communes de Loir-en-Vallée, La Chartre-sur-le-Loir, Marçon et Dissay-sous-Courcillon
Relèvement de la vitesse maximale autorisée à 90 km/h

LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA SARTHE,

- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982, relative aux droits et libertés des Communes, des Départements et des Régions,
- VU la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités,
- VU le code de la route, et notamment ses articles R 411-7, R 411-8, R 411-25, R 413-2 et R 415-8,
- VU le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L 3221-4 et L 3221-4.1,
- VU l'arrêté et l'instruction interministériels sur la signalisation routière, modifiés par les textes subséquents,
- VU l'étude d'accidentalité de janvier 2024 portant sur les sections de routes départementales des réseaux 1A et 1A+ et la RD 20 bis du réseau 1B sur la période de 2018 à 2022,
- VU l'avis de la commission départementale de la sécurité routière en date du 8 février 2024, après présentation, par le Département, de l'étude d'accidentalité,

Considérant que l'accident de la route est multifactoriel, résultant du dysfonctionnement du système de circulation comprenant trois composantes que sont l'humain, le véhicule et l'environnement (infrastructure et conditions de circulation),

Considérant que le facteur humain est présent dans 90 % des accidents mortels sur les réseaux routiers hors agglomération, hors autoroute (dont alcool, stupéfiant, fatigue, non-respect des règles de conduite, distracteurs, ...) selon le rapport d'étude 2021 « Les facteurs d'accidents mortels en 2015 » - CEREMA,

Considérant que le facteur « vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances » intervient plus souvent que la moyenne sur les routes limitées à 70 km/h que sur celles limitées à 90 km/h selon le « Bilan de l'accidentalité de l'année 2022 » - ONISR,

Considérant que dans une collision frontale, l'énergie cinétique dissipée est la somme des énergies cinétiques initiales une fois déduite l'énergie cinétique liée au frottement des véhicules sur la route et que selon le guide « Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération de 2022 » - Setra, dans un choc contre obstacle le risque de lésions thoraciques graves, voire mortelles est élevé dès lors qu'il survient à 56 km/h et que pour un usager ceinturé, un choc contre obstacle peut être mortel, en frontal à partir de 65 km/h et en latéral à partir de 35 km/h,

Considérant que le département de la Sarthe, appartient à la catégorie des départements avec pôles urbains (multipolarisés) et que la mortalité, comparée entre les données de l'année 2019 et celles de l'année 2022, sur les réseaux hors agglomération et hors autoroute, est en baisse de 6 % dans les départements ayant relevé la vitesse maximale autorisée à 90 km/h sur tout ou partie de leur réseau et seulement de 3% pour ceux de la même catégorie ayant maintenu une vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur leur réseau, selon le « Bilan de l'accidentalité de l'année 2022 » - ONISR,

Considérant qu'il convient d'assurer, hors agglomération, une réduction du temps de parcours entre les principales villes périphériques du département de la Sarthe et l'agglomération mancelle centrale en termes d'aménagement du territoire pour ne pas pénaliser l'activité économique et sociale des territoires ruraux,

Considérant, en vertu de l'article L 3221-4-1 du code général des collectivités territoriales, que les éventuelles incidences du relèvement de la vitesse maximale autorisée de 10 km/h au travers d'une étude d'accidentalité ont été envisagées sur chacune des sections de routes départementales bidirectionnelles et hors agglomération des réseaux dénommés 1A et 1A+, et de la RD 20 bis (réseau principal 1B),

Considérant que la section de la route départementale n° 305 du PR 1+116 au PR 23+987, comprise entre Loir-en-Vallée (RD 303) et Dissay-sous-Courcillon (RD 338), appartient au réseau structurant dénommé 1A,

Considérant que l'étude susvisée présente les indicateurs d'accidentalité de référence choisis, à savoir un taux d'accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus de 3,40 et une densité de 0,12 accident par kilomètre et par an, qui sont des indicateurs moyens issus du guide « Les indicateurs nationaux d'accidents, période 2016-2018 » - CEREMA 2021, derniers indicateurs parus sur routes bidirectionnelles hors agglomération,

Considérant que l'enjeu de sécurité routière est caractérisé lorsque l'analyse croisée du taux d'accidents et de la densité d'accidents par section de route départementale établit que ces deux indicateurs sont cumulativement supérieurs aux indicateurs de référence, selon le guide « Les études d'enjeux en sécurité routière - milieux interurbains » - SETRA 2005,

Considérant que, sur la section de route susvisée, le taux d'accidents est de 4,58 accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus et la densité est de 0,04 accident par kilomètre et par an, et qu'ils ne sont donc pas cumulativement supérieurs aux indicateurs de références choisis,

Considérant que les caractéristiques géométriques de la section de route précitée présentent une largeur moyenne de chaussée circulaire de 5,88 mètres et des équipements de la route sécuritaires (barrières de sécurité, balises de virage, panneaux de signalisation, des marquages d'axe ou d'axes et rives...), qui n'ont pas diminué depuis l'abaissement de 90 à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée le 1^{er} juillet 2018, et qui sont compatibles avec le relèvement de la vitesse maximale autorisée à 90 km/h,

Considérant que la section de route précitée, possède, hors agglomération, une faible urbanisation à ses abords,

Considérant que le relèvement de la vitesse maximale autorisée à 90 km/h sur cette section de route est possible en termes de sécurité routière et qu'il ne fait pas obstacle au maintien des limitations dérogatoires existantes ou à venir, que l'utilisateur doit respecter le code de la route concernant la maîtrise de sa vitesse et qu'il doit régler cette dernière en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de circulation et des obstacles prévisibles, notamment ceux signalés par des panneaux de danger,

Sur proposition de Monsieur le Directeur général des Services du Département,

ARRÊTE :

ARTICLE 1 -

Sur la section de la route départementale bidirectionnelle n° 305 située du PR 1+116, Loir-en-Vallée (RD 303), au PR 23+987, Dissay-sous-Courcillon (RD 338), communes de Loir-en-Vallée, La Chartre-sur-le-Loir, Marçon et Dissay-sous-Courcillon, hors agglomération, et hors zones où la vitesse maximale autorisée est déjà réglementée, la vitesse maximale autorisée est relevée à 90 km/h.

ARTICLE 2 -

Les prescriptions du présent arrêté annulent et remplacent toutes dispositions contraires prises antérieurement.

ARTICLE 3 -

Le Département de la Sarthe assurera la fourniture, la mise en place et l'entretien ultérieur de la signalisation réglementaire correspondante.

ARTICLE 4 -

Le Directeur général des Services du Département, le Commandant du Groupement de gendarmerie, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié sur le site internet du Département de la Sarthe www.sarthe.fr et dont ampliation sera adressée aux Maires de Loir-en-Vallée, La Chartre-sur-le-Loir, Marçon et Dissay-sous-Courcillon, au Directeur départemental des Territoires de la Sarthe, le Directeur du service départemental d'Incendie et de Secours ainsi qu'au Directeur général adjoint des Solidarités départementales et au Responsable du service Transports de la région des Pays de la Loire en Sarthe.

ARTICLE 5 -

Les dispositions du présent arrêté prendront effet à compter des mesures de publicité afférentes et au jour de la mise en place effective de la signalisation.

LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL,

Acte certifié exécutoire compte tenu
de sa réception au contrôle de légalité le :
et de sa publication ou notification le :

08 FEV. 2024

