



25/04/2025

# Commune de POSPODER (29)

Rétablissement de la priorité  
à droite – Mise en place de la  
« ZONE 30 »

Eric PRIGENT  
ARTGEO IND A

**ARTGÉO**  
ARTISAN DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE

## Table des matières

1	OBJET.....	2
2	ETAT DES LIEUX .....	2
2.1	Hiérarchie des voies, diagnostic :.....	2
3	PROPOSITION DE RESTRUCTURATION DES REGIMES DE PRIORITE .....	3
3.1	L'intérêt de la modération de la vitesse .....	3
3.1.1	Vitesse et anticipation .....	4
3.1.2	Vitesse et aggravation des chocs .....	5
3.2	Incitation au développement des modes actifs .....	6
4	LA PRIORITE A DROITE, UN OUTIL D'AMENAGEMENT INNOVANT ? .....	6
4.1	La priorité à droite : une règle de base qui a laissé sa place à la priorité à l'écoulement des véhicules.....	6
4.2	La réglementation .....	7
5	GENERALISER LA PRIORITE A DROITE : DE NOMBREUSES AGGLOMERATIONS ONT DEJA SAUTE LE PAS DANS TOUTE LA FRANCE. ....	8
6	LES AVANTAGES DE LA PRIORITE A DROITE .....	9
6.1	L'apaisement de la vie locale .....	9
6.2	L'adaptabilité .....	9
6.3	Une mesure peu coûteuse.....	9
6.4	Des éléments préalables à connaître .....	9
7	DEMARCHE DE RETABLISSEMENT DE LA PRIORITE A DROITE.....	9
7.1	Préambule : les règles d'or de conception d'un carrefour urbain.....	9
7.2	Réalisation du diagnostic in-situ .....	10
8	DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT DE LA DEMARCHE DE RETABLISSEMENT DE LA PRIORITE A DROITE .....	10
8.1	Communication.....	10

# 1 OBJET

La présente mission a pour objet l'analyse des différents régimes de priorités sur l'agglomération de la commune de PORSPODER, ainsi que la proposition d'un projet de gestion global pour cette zone de la commune.

## 2 ETAT DES LIEUX

### 2.1 Hiérarchie des voies, diagnostic :

- Une voie principale la RD 27 ;
- Des voies de distribution et campagne ;
- Des voies de desserte.

La Route départementale 27 traverse toute la commune. Cette voie amène un fort trafic qui traverse le bourg avec des vitesses élevées dues à sa largeur importante et au caractère prioritaire de cette voie.

Des aménagements ont été réalisés à plusieurs endroits du bourg pour abaisser cette vitesse excessive et prendre en compte l'ensemble des usagers du domaine public.

- Zone de rencontre ;
- Giratoire ;
- Zone 30 ;

Les différents régimes de priorité sont très différents sur le parcours de cette RD :

En partant de Lanildut :

Vitesse limitée à 50km/h, jusqu'au restaurant le Chenal ;

Puis vitesse limitée à 30km/h jusqu'à la sortie de l'agglomération de MELON, alors que dans l'autre sens la vitesse est limitée à 50km/h ;

Sortie d'agglomération de MELON vitesse limitée à 70 km/h jusqu'à l'entrée d'agglomération de PORSPODER ;

Sur ce tronçon à 70 km/h, certaines voies de desserte ont des panneaux de vitesse limités à 30km/h, mais pas de fin ;

A partir de l'entrée d'agglomération de PORSPODER, nous retrouvons des vitesses limitées à 50 km/h, des zones de rencontres, des zones 30, des vitesses limitées à 30 km/h ;

Ces éléments montrent qu'il y a eu plusieurs réflexions sur ce sujet à différents endroits de la Commune, mais pas une vision globale.

Voir plan « P00-CC48\_ PORSPODER SIGNALISATION DIAG- 1-4500 A0.pdf »

## 3 PROPOSITION DE RESTRUCTURATION DES REGIMES DE PRIORITE

### 3.1 L'intérêt de la modération de la vitesse

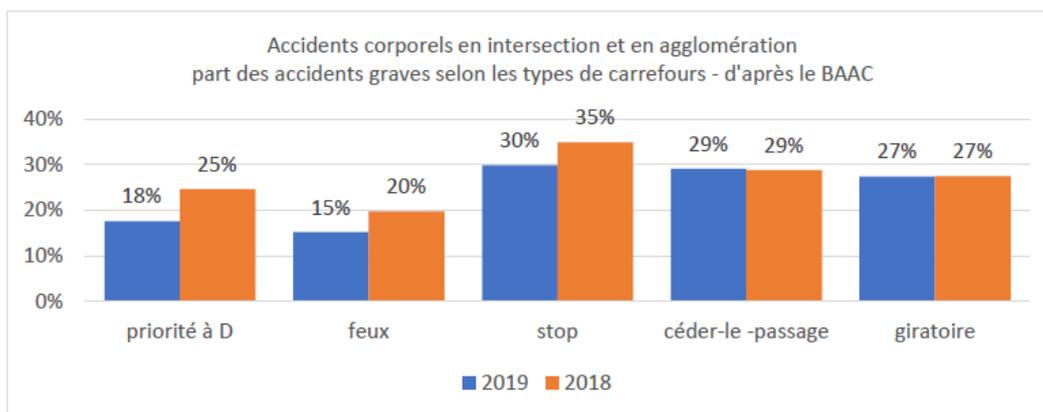
La priorité à droite est une des règles de base du Code de la Route. Ce principe s'est effacé avec le temps pour définir un axe prioritaire pour lequel on donne du confort aux conducteurs de véhicules motorisés en leur évitant l'incertitude d'un conflit en intersection. Ceci se traduit par la possibilité du maintien des vitesses acquises en sections courantes et a pour effet des franchissements d'intersections et d'agglomération à des vitesses plus élevées qu'avec le régime de la priorité à droite.

Le rétablissement de la priorité à droite s'inscrit dans une démarche de consolidation de la ville apaisée. Il rentre dans le cadre d'une stratégie d'apaisement des vitesses visant à améliorer la cohabitation et la sécurité sur l'espace public. Ce type de gestion des intersections se réaffirme petit à petit en agglomération.

Dans les carrefours avec priorité à droite, les types d'accidents prédominants sont les collisions à angle droit. Les principales causes d'accidents qui peuvent être relevées sont :

- un manque de visibilité ;
- une mauvaise perception de la présence du carrefour ;
- un problème de hiérarchie apparente des voies ;
- une vitesse trop élevée en approche sur une branche.

La solution à ce type de problème n'est généralement pas la modification du régime de priorité, qui ne change pas fondamentalement le problème et peut générer une augmentation des vitesses.



En 2018 et 2019, les carrefours avec des priorités à droite ou des feux ont engendré moins d'accidents graves (avec tués ou blessés graves) en proportion que les autres types de carrefours.

La vitesse est un élément déterminant de l'accidentalité

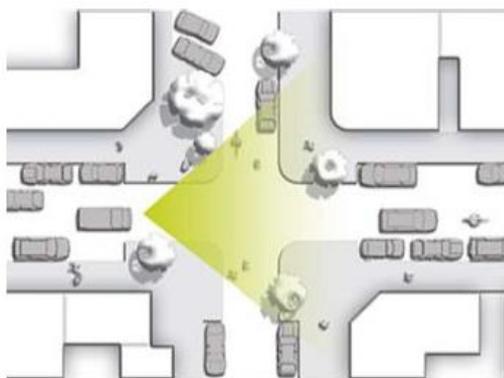
Vitesse et perception physiologique de l'environnement Notre œil est adapté à la vitesse de déplacement physiologique que l'on peut atteindre, soit de 10 à 15 km/h, vitesse moyenne de course à pied. C'est-à-dire que lorsque l'on se déplace à bord d'un véhicule à 90 km/h soit 25

m/s, notre œil n'a pas les possibilités naturelles de déceler les mêmes indices qu'à 15 km/h soit 4 m/s. Plus la vitesse de circulation est élevée plus le champ de vision utile du conducteur du véhicule se réduit et limite la capacité du conducteur à déchiffrer le contexte de la voie qu'il emprunte, et les mouvements de piétons ou de véhicules en vision périphérique.

	<p>Schématisation du <b>champ de vision utile</b> d'un conducteur suivant la vitesse de son véhicule</p> <p>L'acuité visuelle est excellente sur des objets figés. Sur des sujets dynamiques, la vision se dégrade.</p>
	<p>Ce schéma représente la zone de vision où le conducteur perçoit parfaitement le contexte et les mouvements présents. Les zones grisées restent « visibles », cependant selon la vitesse pratiquée, le conducteur aura plus de mal à détecter les mouvements sur les côtés.</p>
	<p>source : Cerema d'après INRETS</p>

### 3.1.1 Vitesse et anticipation

La vitesse de circulation impacte donc fortement la possibilité d'anticiper les conflits potentiels avec un autre véhicule ou un piéton. À vitesse réduite, le conducteur perçoit plus facilement les événements périphériques ce qui lui permet d'anticiper sur sa conduite et de pouvoir ralentir et s'arrêter tranquillement pour laisser passer un usager prioritaire par exemple.

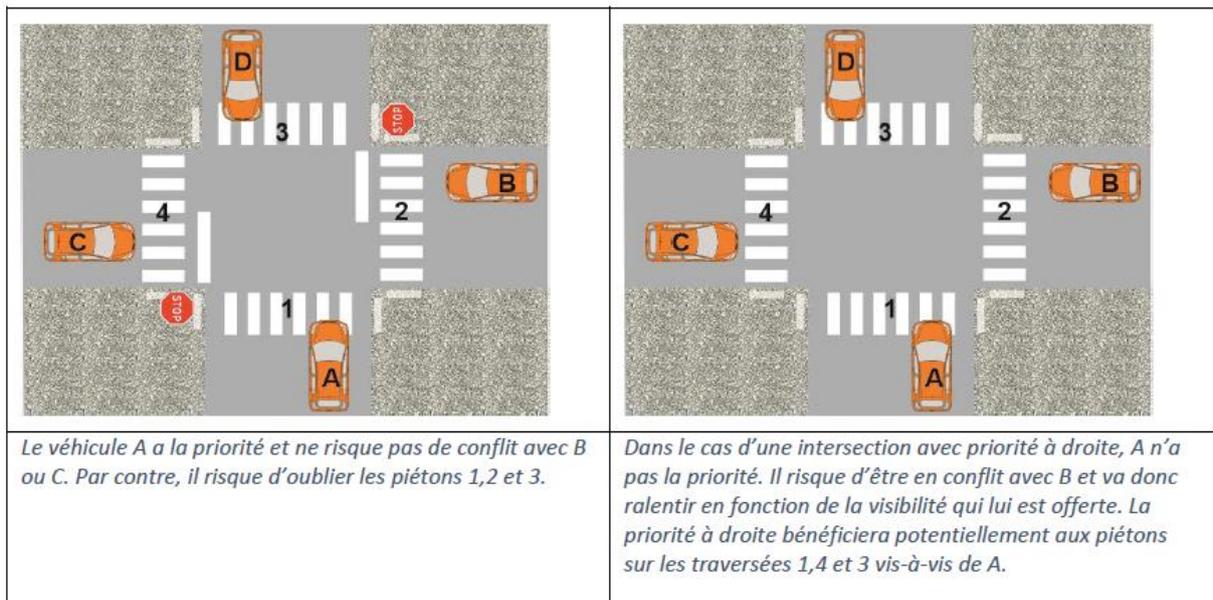


Représentation du champ d'attention à 30 km/h



Représentation du champ d'attention à 50 km/h

**La perte de priorité aux intersections incite à la modération de la vitesse.** En effet, si le conducteur sait qu'il est prioritaire et qu'aucun véhicule ne va interrompre sa circulation, il risque de ne pas adapter son allure à l'abord de l'intersection, notamment si sa trajectoire est rectiligne (franchissement d'un carrefour en allant tout droit).



Pour favoriser les déplacements à pied en sécurité dans les quartiers et limiter les accidents entre véhicules, il est souhaitable de remonter le niveau d'attention des usagers et donc de rétablir l'incertitude quant à la présence d'un conflit avec un autre véhicule par le rétablissement de la priorité à droite, afin de faire ralentir les véhicules en approche du carrefour. En effet, si le conducteur tend à oublier la sécurité des piétons, il est souvent plus sensible à sa propre protection et à la protection de son bien matériel que représente son véhicule.

C'est le principe de l'homéostasie du risque (théorie issue des sciences humaines formulée par G. Wilde en 1976).

Dans la pratique, l'homéostasie du risque peut se traduire de la manière suivante plus on évolue dans un environnement perçu comme sûr, plus on sera prêt à prendre des risques, et inversement.

La priorité à droite constitue une légère augmentation du risque perçu de conflit entre deux véhicules. Les conducteurs vont compenser ce risque en diminuant leur vitesse. Cette baisse de vitesse favorisera une meilleure prise d'information et permettra ainsi au piéton d'être mieux pris en compte (détection, respect de sa priorité en traversée)

### 3.1.2 Vitesse et aggravation des chocs

Le corps humain, sans protection, ne permet pas d'absorber les chocs à des vitesses supérieures à 30 km/h.

D'après l'étude VOIESUR, sur 100 % des accidents mortels de piéton en 2011, le risque de décès d'un piéton est divisé par 6 quand la vitesse au choc passe de 50 à 30 km/h. Dans 60 % des accidents mortels de piéton, le véhicule ne réalise pas de manœuvre d'urgence, c'est-à-dire que la vitesse de choc est celle à laquelle roulait le véhicule avant le choc.

La gravité de l'accident est fortement liée à cette vitesse de choc.

L'étude sur les facteurs liés aux accidents mortels de 2015 (FLAM) relève que certains facteurs de causalité des accidents sont plus marqués en agglomération : un facteur humain intervient dans 97 % des accidents mortels et un facteur lié aux conditions de circulation dans 19 %. Les situations de conduite sont plus complexes à gérer en agglomération. Le facteur vitesse intervient dans 22 % des accidents mortels en agglomération (année 2015).

En agglomération, 5 facteurs sont souvent relevés :

- La vitesse : cause et facteur aggravant vis-à-vis de l'utilisateur vulnérable notamment à moto (51,2 %),
- L'alcool, dont une part concerne les piétons (13,4 %),
- L'inexpérience de la conduite en milieu dense, notamment vis-à-vis des usagers vulnérables,
- La détention récente du véhicule (moins de six mois) : défaut de maîtrise du véhicule,
- L'obstacle heurté ou « masque à la visibilité » : mobilier urbain et véhicules en stationnement. (D'après bilan de l'accidentalité 2019)

### 3.2 Incitation au développement des modes actifs

La vitesse des véhicules conditionne le partage de l'espace public. Un aménagement offrant la possibilité de pratiquer une vitesse élevée établit un rapport de force largement favorable à l'automobiliste qui se sent conforté dans son espace au détriment des usagers vulnérables, notamment les piétons pour les traversées, et les cyclistes lorsqu'ils partagent la chaussée et lorsque leurs itinéraires se croisent aux carrefours. A contrario, une vitesse faible modifie l'appropriation par tous de l'espace rue. L'automobiliste qui roule à une allure plus lente peut être plus attentif et avoir une conduite plus sûre et respectueuse des autres.

La cohabitation n'est possible que sous certaines conditions. Sur un même espace, se déplacer confortablement, en toute sécurité et sereinement n'est possible que si la vitesse pratiquée par les usagers (conducteurs, cyclistes et piétons) est équivalente ou peu éloignée.

- À 70 ou 50 km/h, la circulation des véhicules motorisés est privilégiée : une cohabitation douce et sans danger entre les voitures et les modes actifs est difficile. Le flux véhicules se sent prioritaire sur les flux piétons. Les traversées des piétons et les croisements avec les cyclistes sont plus complexes. La séparation visuelle ou physique des différents modes de déplacements sur la chaussée est alors inévitable (aménagements cyclables et traversées piétonnes marquées).
- Dans les zones 30, à flux de circulation motorisée modérée, ou lors de limitations de vitesse ponctuelle à 30 km/h, lorsque les flux véhicules et modes actifs sont équilibrés, les vélos et véhicules motorisés peuvent partager la chaussée. À cette vitesse, le piéton a des facilités pour traverser la rue.
- Dans les zones de rencontre, la priorité est donnée aux flux piétons. Avec cette priorité claire pour les piétons, la cohabitation entre tous les usagers (piétons, vélos, voitures...) est possible dans un même espace, par la pratique de vitesses de circulation basses.

La priorité à droite participe à la modération des vitesses, car elle oblige les conducteurs à une plus grande vigilance aux abords des intersections. C'est un élément fondamental pour la réduction effective des vitesses. Elle est à généraliser autant que possible pour les carrefours entre rues secondaires (de quartier), où l'on ne recherche pas la priorité de transports en commun.

## 4 LA PRIORITE A DROITE, UN OUTIL D'AMENAGEMENT INNOVANT ?

### 4.1 La priorité à droite : une règle de base qui a laissé sa place à la priorité à l'écoulement des véhicules

La priorité à droite est l'une des règles de base (avec la circulation à droite) du Code de la Route. Dans un souci de favoriser les déplacements motorisés, sur certains axes, ce principe de base s'est petit à petit effacé au profit d'une réglementation donnant le sentiment de priorité, en l'absence de piétons, à l'une des voies sur l'autre par la mise en place de panneaux « Stop » ou « Cédez-le-passage » ou de feux tricolores.

Ces signalisations, en favorisant l'écoulement des véhicules de la voie rendue prioritaire, peuvent en contrepartie avoir tendance à :

- Favoriser d'une part des vitesses excessives aux points stratégiques pour la sécurité routière en ville que sont les intersections,
- Générer un relâchement de l'attention du conducteur (se percevant comme prioritaire) vis-à-vis des voies ou événements latéraux,
- Nuire aux possibilités de traverser des piétons.

Pourtant ces deux paramètres, vitesse et attention insuffisante du conducteur, sont des causes connues d'un grand nombre d'accidents souvent très graves en ville.

Il semble aussi, que dans un carrefour à priorité à droite, l'automobiliste arrivant à droite ait, lui aussi en général, un comportement prudent faisant aussi plus attention aux autres usagers dont les plus vulnérables (cyclistes, piétons...).

## 4.2 La réglementation

La règle de la priorité à droite est instituée par l'article R 415-5 du Code de la Route : « Lorsque deux conducteurs abordent une intersection par des routes différentes, le conducteur venant par la gauche est tenu de céder le passage à l'autre conducteur, sauf dispositions différentes prévues au présent livre. » (Extrait)

Auparavant, l'article R 415-1 énonce que « Tout conducteur s'approchant d'une intersection de routes doit vérifier que la chaussée qu'il va croiser est libre, circuler à allure d'autant plus modérée que les conditions de visibilité sont moins bonnes et, en cas de nécessité, annoncer son approche. » (Extrait) Les dispositions contraires évoquées au R 415-5 permettent la mise en place d'un régime de priorité différent. En l'absence de signalisation contraire, tout carrefour est géré par la règle de la priorité à droite. En conséquence, d'un point de vue réglementaire et d'une manière générale, la priorité à droite n'a pas besoin d'être signalée et ne fait pas l'objet d'un arrêté. Cela ne pose pas de difficultés de compréhension lorsque la priorité à droite est une règle généralisée. Par contre si elle est isolée, il est possible de la signaler grâce au panneau AB1 priorité à droite. L'instruction interministérielle sur la signalisation routière dans sa 3<sup>e</sup> partie détaille tous les régimes de priorités réglementaires.



Une signalisation possible, et non obligatoire

Extraits de la 3<sup>e</sup> partie de l'IISR

### *Article 42-2. Panneaux d'intersection*

#### A. – Panneau AB1. priorité à droite

Il est le signal avancé des intersections où le conducteur est tenu de céder le passage aux véhicules débouchant de la ou des routes situées à sa droite (article R.415-5 du code de la route).



AB1

En règle générale, son emploi est **facultatif**. Cependant, à l'intersection de deux routes prioritaires, si exceptionnellement on maintient la règle de priorité à droite, la mise en place des panneaux AB1 est obligatoire (cf. art. 43-3 et 43-15 paragraphe B).

### *Article 43-11. Intersection de deux routes non prioritaires*

#### A. – Priorité « à droite »

C'est la règle générale. Il est donc inutile de la signaler par un panneau avancé AB1 sauf, éventuellement, après une intersection où les usagers viennent de bénéficier de la priorité signalée par un AB2.

## 5 GENERALISER LA PRIORITE A DROITE : DE NOMBREUSES AGGLOMERATIONS ONT DEJA SAUTE LE PAS DANS TOUTE LA FRANCE.

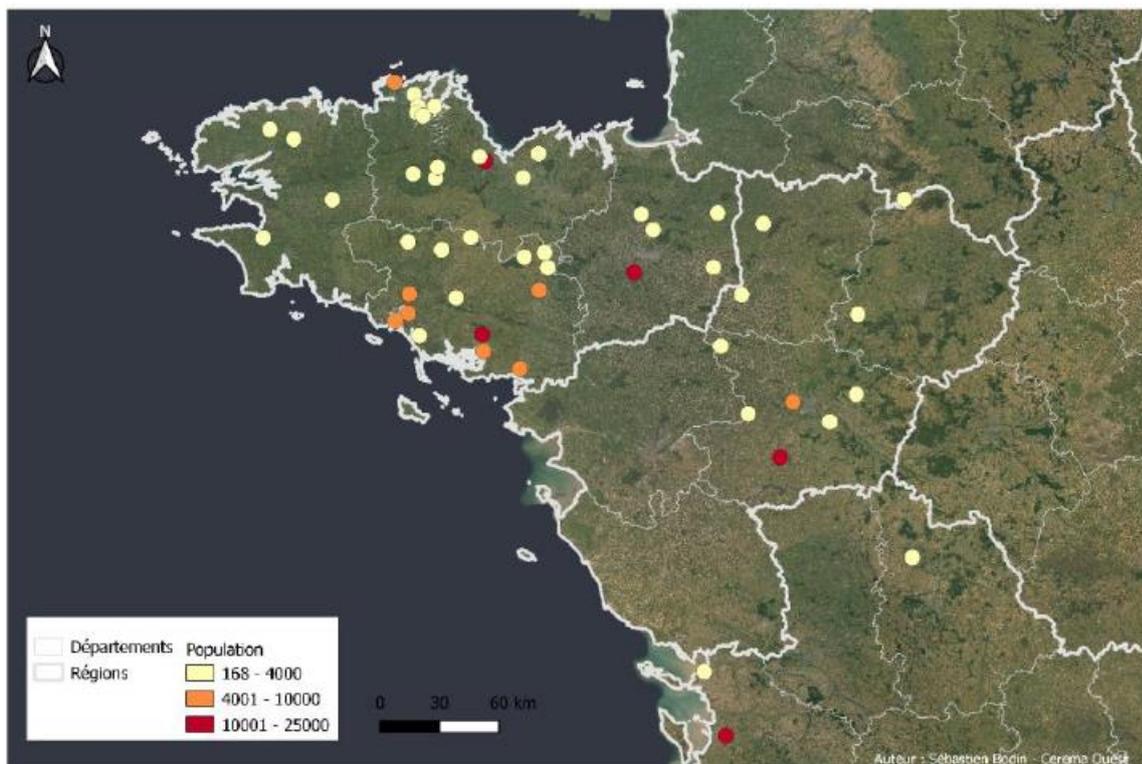
Des agglomérations de toutes tailles réparties sur le territoire, ont fait le choix de développer un traitement étendu du principe de la priorité à droite. Cette approche peut alors se rencontrer sur des axes principaux (traversée d'agglomération), des quartiers (centre-ville) ou même parfois l'ensemble de l'agglomération.

Les communes ci-dessous ont généralisé la priorité à droite à l'échelle du territoire :

- Rochefort, département 17 – 25 600 habitants,
- Ploufragan, département 22 – 11 800 habitants,
- Brie-Comte-Robert, département 77 – 16 800 habitants,
- Vincelles, département 89 – 1 000 habitants,
- Mirebeau, département 86 – 2 200 habitants.

D'autres, comme Nantes (département 44), ont généralisé la priorité à droite à l'échelle de quartiers. Après mise en œuvre, ces communes soulignent, à la fois l'apaisement des vitesses, la baisse très nette du nombre d'accidents, de leur gravité et semblent constater une meilleure responsabilisation générale des automobilistes dans leur conduite.

Le développement de la généralisation de la priorité à droite se poursuit. En 2021, un zoom sur les aménagements réalisés sur les régions Bretagne et Pays de la Loire a été réalisé<sup>3</sup>. Dans ce recensement, environ 50 communes ont étendu la priorité à droite à l'ensemble de l'agglomération. Si les petites villes sont majoritaires, de plus grosses collectivités se sont lancées dans la démarche.



Crédits : Esri, i-cubed, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aergrid, IGN, IGP, UPR-EGP, and the GIS User Community  
Source : IGN & Cerema

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenager-rues-apaisees-observatoires-partage-realizations>

## 6 LES AVANTAGES DE LA PRIORITE A DROITE

### 6.1 L'apaisement de la vie locale

Le rétablissement de la priorité à droite s'inscrit dans une démarche de consolidation de la ville apaisée. Il rentre dans le cadre d'une stratégie d'apaisement des vitesses visant à améliorer la cohabitation et la sécurité sur l'espace public au-delà des conflits d'usage.

La généralisation du régime de priorité à droite peut être considérée comme un premier pas vers un passage en zone 30 généralisée.

### 6.2 L'adaptabilité

La priorité à droite a l'avantage de ne pas favoriser une voie par rapport à une autre. Elle oblige le conducteur à réduire sa vitesse et faire preuve d'une plus grande vigilance.

Pour ces raisons, la priorité à droite convient bien dans les zones où le trafic et la vitesse sont modérés. C'est le régime que l'on privilégie dans les zones 30 et les zones de rencontre.

### 6.3 Une mesure peu coûteuse

La mise en œuvre de la priorité à droite est peu onéreuse.

### 6.4 Des éléments préalables à connaître

Avant de lancer la démarche de diagnostic, il est préférable de disposer des éléments de connaissance suivants :

- une hiérarchisation globale du réseau ;
- un choix de l'échelle d'application de la priorité à droite ;
- les caractéristiques des carrefours concernés.

Pour mémoire, les critères suivants permettent d'assurer un niveau optimal de sécurité et de fonctionnement d'un carrefour :

- **lisibilité du carrefour** : ce critère est fondé sur la recherche de simplicité de la géométrie afin que l'usager perçoive facilement le carrefour et son fonctionnement. La tâche de conduite des usagers (surtout non prioritaires) est liée à la complexité des informations, ce qui explique l'insécurité des carrefours complexes, larges et avec une multitude d'îlots ;
- **visibilité** du carrefour en approche et sur les voies secondaires ; la distance de visibilité doit être adaptée à la vitesse d'approche ;
- **information claire, lisible et cohérente** avec la signalisation de la voie ; il faut veiller à la bonne implantation des supports de panneaux de signalisation directionnelle. La nature et le nombre des mentions doivent être conformes à l'IISR (article 81-1).

## 7 DEMARCHE DE RETABLISSEMENT DE LA PRIORITE A DROITE

### 7.1 Préambule : les règles d'or de conception d'un carrefour urbain

Les principes de base de la conception d'un carrefour sont :

- **La lisibilité** : Tous les usagers doivent détecter la présence d'une intersection. Pour cela, il faut introduire une discontinuité visuelle pour les usagers provenant de chacune des branches. En milieu urbain, les intersections sont souvent très rapprochées. Il s'agit également de comprendre la géométrie du carrefour et les règles de circulation associées.

- **La visibilité** : En milieu urbain dense, il est rare que l'on fasse des calculs précis de visibilité ; on se contente d'une appréciation qualitative et de bon sens. Les accidents liés au défaut de visibilité sont pourtant très nombreux, notamment sur les voies de distribution où les usages de la voie sont

multiples (stationnement, mobilier urbain, signalisation, végétation, etc.). Ce point est développé dans les pages suivantes.

- **La modération des vitesses** : De grandes surfaces dédiées à la circulation motorisée au milieu d'un carrefour introduisent un certain nombre de dysfonctionnements, et nuisent à une bonne sécurité. On recherchera systématiquement l'orthogonalisation des voies, la réduction des largeurs de chaussée et la réduction des rayons de raccordement, en s'assurant toutefois que la giration des véhicules est possible. Le stockage des véhicules se fait alors plutôt en amont et non au milieu du carrefour.

- **Les principes géométriques** : D'une manière générale, la largeur des voies est la même aux intersections qu'en section courante, notamment pour les TC. Il est cependant possible de réduire leur largeur à l'approche d'un carrefour (zone de 10-20 m) pour augmenter le nombre de voies ou pour insérer un aménagement complémentaire au droit de l'intersection : îlot refuge, voies spécifiques... Aussi, on utilisera les rayons les plus faibles possibles. Les intersections non orthogonales de voies compliquent la disposition et le fonctionnement des carrefours. Quand les emprises mobilisables le permettent, on cherchera à dévier l'arrivée des voies sur le carrefour de façon à ce qu'elles se coupent perpendiculairement.

- **L'éclairage** : L'éclairage doit permettre de détecter en amont l'existence et la caractéristique de l'aménagement, en complément de la signalisation. L'objectif est de faciliter la compréhension de la géométrie du carrefour, d'accompagner l'utilisateur dans sa trajectoire et de l'aider à repérer tout obstacle éventuel, tant statique (anneau central non franchissable) que dynamique (les autres utilisateurs de la voirie).

## 7.2 Réalisation du diagnostic in-situ

Une fois que le périmètre d'action est défini, on peut procéder à une analyse plus fine de chaque carrefour du secteur concerné. Cette analyse porte sur trois paramètres principaux :

- la lisibilité du carrefour ;
- les conditions de co-visibilité des usagers du carrefour ;
- la vitesse d'approche de l'intersection.

# 8 DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT DE LA DEMARCHE DE RETABLISSEMENT DE LA PRIORITE A DROITE

Il est important d'accompagner la mise en œuvre du rétablissement de la priorité à droite par un dispositif de communication présent à toutes les étapes du projet. Il est également indispensable de procéder à une évaluation de l'aménagement.

## 8.1 Communication

Dans le but de faciliter l'appropriation de la priorité à droite par les usagers, la communication est un élément essentiel. Globalement, le processus de communication s'articule autour de trois phases :

- la communication en amont,
- la communication en accompagnement,
- la communication en phase de bilan.

A retenir :

La priorité à droite est la règle de base du Code de la Route.

C'est la gestion adéquate pour une ville apaisée, un élément fondamental dans le cadre d'une stratégie d'apaisement des vitesses visant à améliorer la cohabitation et la sécurité sur l'espace public au-delà des conflits d'usage.

Cette règle de priorité demande une bonne co-visibilité entre les usagers. Elle peut être mise en place sur des axes à 50km/h avec un besoin de visibilité plus grand. Cependant le 30km/h est plus approprié pour cette règle.

La priorité à droite se met en œuvre sur une zone ou une rue entière. La priorité à droite est plus compréhensible si elle est mise en œuvre sur une zone que lorsqu'elle est isolée sur un seul carrefour.

La priorité à droite étant actuellement peu présente dans certaines villes, une communication et sensibilisation des usagers peut être mise en œuvre pour acter