

**Portant rectification d'une erreur matérielle dans l'arrêté n° 2026-V90-16
en date du 15 Juin 2026**

Le Président du Conseil départemental de l'Orne,

Vu le Code de la route,

Vu le Code général des collectivités territoriales, notamment son article L.3221-4-1, laissant la possibilité au Président du Conseil départemental de 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,

Vu l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes,

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992 modifié,

Vu les données d'accidents issues de l'application nationale TRAx, le système d'information de l'observatoire national interministériel à la sécurité routière (ONISR),

Vu l'étude d'accidentalité réalisée sur les routes départementales principales, portant sur l'analyse des données d'accidents précitées, la vérification des caractéristiques des infrastructures vis-à-vis des critères de sécurité et l'évaluation des bénéfices attendus,

Vu la fiche itinéraire relative à la RD8 et la RD3 entre Sées et Courgeoût extraite de l'étude précitée et annexée au présent arrêté,

Vu l'avis favorable de la Commission départementale de sécurité routière, en date du 8 juin 2026,

Vu l'avis du Préfet au titre des sections de routes classées à grande circulation, en date du 11 juin 2026,

Vu l'arrêté n° 2026-V90-16 en date du 15 Juin 2026 du Département de l'Orne,

Considérant que l'analyse de l'accidentalité observée sur les différentes sections de la RD 8 et la RD 3 entre Sées et Courgeoût met en évidence des niveaux variables de densité et de taux selon les tronçons, sans tendance homogène défavorable,

Considérant que les sections considérées présentent des caractéristiques géométriques, fonctionnelles et d'environnement globalement homogènes, propres à assurer des conditions de circulation satisfaisantes et cohérentes sur l'ensemble de l'itinéraire,

Considérant que l'analyse croisée de l'accidentalité et des caractéristiques de l'infrastructure ne met pas en évidence de facteurs de causalité ou d'aggravation des accidents directement imputables aux caractéristiques de la voie,

Considérant que l'infrastructure routière, au regard de sa conception (gabarit, tracé, visibilité, équipements et aménagements de sécurité), est compatible avec l'instauration d'une vitesse maximale autorisée de 90 km/h,

Considérant que le relèvement de la vitesse maximale autorisée est de nature à générer des gains de temps de parcours significatifs, contribuant ainsi à des bénéfices collectifs en matière d'attractivité et de fonctionnement du réseau routier,

Considérant que le relèvement de la vitesse maximale autorisée à 90 km/h ne fait pas obstacle au maintien des limitations dérogatoires existantes mises en place sur l'ensemble des zones dans lesquelles un danger particulier a été identifié ou à l'instauration de nouvelles restrictions ponctuelles,

Considérant une erreur matérielle dans la rédaction de l'arrêté n° 2026-V90-16,