



Réunion club sécurité routière du 1er avril 2014 Compte rendu

Rédacteur : Rémy Marsolat

Sommaire

Réunion du 1er avril 2014.....	3
Participants.....	3
Ordre du jour.....	3
Diffusion du compte-rendu.....	3
Compte-rendu.....	4
Les arrêts de car hors agglomération.....	4
<i>Discussion</i>	4
Les passages piéton hors agglomération.....	5
<i>Discussion</i>	5
Les miroirs.....	6
<i>Discussion</i>	6
Les extinctions d'éclairage sur les VRU.....	6
<i>Discussion</i>	6
Point d'actualité.....	7
Souhaits de sujets.....	7
Prochaines rencontres du club métier.....	7
Mardi 7 octobre 2014.....	7
10/03/15.....	7

Réunion du 1^{er} avril 2014

Participants

La liste des participants est la suivante :

Bacher Daniel	DIR CE	Malartre Laurent	CG 01
Berthet Jean-Paul	DDT 69	Marsolat Rémy	CETE de Lyon
Blache Philippe	CG 26	Menone Sylvain	CG 21
Bouche Gilles	CG42	Mirabito Pierre	CG 69
Carro Gilles	CG 42	Ojardias Thomas	Cete de Lyon
Castera Frédéric	CG 07	Paillassa Bertrand	CG 69
Charmier Philippe	CG 69	Parro Jean-François	CG 15
Cogne Jean-Luc	DDT 38	Pauget Bernard	CG 01
Cottier Julie	CG 07	Ramaye Gilles	DDT 69
David Jean-Claude	CG 73	Robert Céline	DDT 69
Haessig Jean-Luc	CG 07	Seyve Patrick	CG 69
Henriot Jean	CG 74	Valette Laurent	CG 73
Lhoste Florence	CG 01		

Ordre du jour

L'ordre du jour de la réunion est le suivant :

Horaire	Thème	Intervenant
9h30 - 9h45	Accueil	
9h45 - 10h	Présentation de la journée	D. Bacher et R. Marsolat, animateurs du club
10h - 11h00	Les arrêts de car hors agglomération	DTer-CE – CG 07 – CG 01
11h00 - 12h00	Les passages piéton hors agglomération	DTer-CE – CG 74 – CG 69
12h00 - 12h30	Actualités	DTer-CE
12h30 - 13h45	Pause repas	
13h45 – 14h00	Les miroirs	DTer-CE
14h00 - 14h30	Les extinctions d'éclairage sur les VRU	CG 74
14h30 - 14h45	Questions diverses	Tous

Diffusion du compte-rendu

Le compte-rendu ainsi que les diaporamas projetés sont mis en ligne sur le site :

<http://www.cotita.fr/spip.php?rubrique108>

Compte-rendu

Les arrêts de car hors agglomération

Rémy Marsolat présente les principaux enseignements du guide Certu sur les arrêts de cars des transports scolaires.

Jean-Luc Haessig et Julie Cottier présentent la démarche de sécurisation des arrêts de cars dans le département de l'Ardèche.

Florence Lhoste présente la démarche dans le département de l'Ain.

Discussion

Le CG 07 a procédé à un diagnostic de 1500 arrêts de cars. Les infrastructures des arrêts sont réalisées sous maîtrise d'ouvrage des communes. Le CG 07 a mis en place un accompagnement technique et financier des communes qui souhaitent implanter ou sécuriser un arrêt sur leur territoire. L'aide financière provient du produit des amendes de police ainsi que d'une subvention de la région dans le cadre des cars TER. Le CG 07 accepte ou rejette le projet sur des critères de sécurité et d'organisation du transport.

Les cheminements des enfants et le stationnement des parents doit être intégré au projet. Le CG 07 examine le cheminement entre 50 à 100 m de l'arrêt et l'arrêt lui-même, ainsi que les traversées. Si nécessaire, l'arrêt peut être dédoublé : création de 2 arrêts rapprochés au lieu d'un, si un problème de sécurité fort l'exige ; par exemple, on trouvera un arrêt de part et d'autre d'un pont si ce dernier n'offre pas des conditions de cheminement suffisamment sécurisantes pour les enfants.

Les arrêts sont créés s'ils desservent 2 enfants minimum.

Il n'est pas créé de passage piéton au droit des arrêts en rase campagne.

Un éclairage est mis en place si possible.

Les abribus sont mis en place des 2 côtés de la route, sinon aucun n'est mis en place, afin d'éviter le risque de traversée précipitée des enfants lorsque le bus arrive.

Les arrêts qu'il n'est pas possible de sécuriser sont supprimés, d'autres solutions étant discutées avec les parents.

Un CG évoque des difficultés entre le service route et le service transports sur l'objectivation du risque de l'arrêt.

Des CG sont intéressés par un modèle de convention d'entretien des arrêts par les communes. Le CG 07 propose de communiquer son modèle.

Suite à un accident mortel et à des demandes croissantes de sécurisation, le CG 01 a mis en place un diagnostic des arrêts sur le réseau structurant, à l'aide d'une fiche de visite. Il témoigne avec des exemples d'aménagements sur des arrêts problématiques.

Compte-rendu (suite)

Les passages piéton hors agglomération

Rémy Marsolat fait un point sur la réglementation et la signalisation des passages piéton.

Les CG74 et 69 présentent leurs pratiques.

Discussion

L'article 40 de l'IISR n'est pas interprété de la même façon par tous. Sa rédaction porte à confusion et il doit être clarifié par la DSCR.

Rémy Marsolat fera remonter cette demande au groupe signalisation.

Le CG 74 insiste sur le fait que le passage piéton doit servir d'alerte de façon crédible : le marquage peut se faire s'il y a un véritable besoin (fréquentation) et s'il est lisible.

Le CG 42 insiste sur la nécessité de rendre crédible la limitation de vitesse à 70 associée au passage-piéton : création d'îlots ? Par ailleurs, comment suggérer l'endroit de la traversée ? On pourrait mettre en place une signalisation piéton et un cheminement évident. Par ailleurs, il faut être vigilant au défaut d'éclairage public sur un passage-piéton, qui peut créer un « trou noir ».

LE CG 73 évoque le problème des passages-piéton sauvages dessinés au sol par un tiers non identifié et qui n'a pas d'existence officielle. Qui est responsable en cas d'incident ? Le tiers est responsable, mais le gestionnaire également s'il ne s'en aperçoit pas et ne l'efface pas. L'effaçage se heurte à l'opposition des locaux.

LE CG 74 précise que sur les giratoires, les passage-piéton sont mis en place uniquement sur les branches fréquentées par les piétons. Sur les autres branches, au contraire, tout est fait pour dissuader le cheminement du piéton : absence de fauchage, mise en place de végétation gênante..,

Le CG 07 n'implante pas de passage-piéton sur les routes à faible trafic car il s'agit d'une fausse sécurité.

Le CG 69 procède à des analyses au cas par cas. Il met en place la signalisation réglementaire, ou bien peut ne pas marquer le passage-piéton mais prévenir l'automobiliste par un panneau A14 et un panneau « piétons », afin de ne pas donner un sentiment de sécurité aux piétons tout en avertissant les conducteurs.

Différents acteurs expriment leur méfiance vis-à-vis des différents messages envoyés aux usagers et déplorent l'absence de l'Etat sur cette thématique.

Compte-rendu (suite)

Les miroirs

Rémy Marsolat fait un point sur la réglementation des miroirs routiers.

Discussion Le CG 73 insiste sur le bien fondé des miroirs hors agglomération, pour palier à des problèmes de sécurité dans certains cas.

Le CG 69 évoque la non prise en compte du bâti hors agglomération par la réglementation, alors que des miroirs pourraient y être une solution. Le problème du givre qui masque le miroir est également évoqué.

Pour le CG 74, les miroirs hors agglo existent en terrain privé, sur des accès ou des voies très locales. Pour le croisement des autres voies, c'est la rectification de l'aménagement qui est privilégiée.

La DIRCE indique que la rectification du marquage au sol permet d'éloigner la circulation de l'accès et d'avoir une meilleure visibilité.

Une demande générale émerge pour améliorer les miroirs par une norme, et encadrer leur utilisation hors agglomération.

Rémy Marsolat se charge de faire remonter cette demande.

Les extinctions d'éclairage sur les VRU

Le CG 74 présente son expérience sur la rocade d'Annecy où l'extinction de l'éclairage de façon réfléchi et ciblée s'est accompagnée d'une réduction des accidents.

Discussion Sur le périphérique de Lyon, le CG69 indique avoir optimisé l'éclairage pour réduire sa consommation, en accompagnant cette action par un renforcement de la signalisation là où c'était nécessaire. Il indique également que les agents d'exploitation se sentent plus en sécurité avec l'éclairage.

La DIRCE indique que leur politique est de supprimer l'éclairage, ce qui permet de réduire les coûts d'exploitation mais aussi le nombre d'obstacles. L'éclairage est conservé en tunnel, sur les aires de repos, les gros échangeurs ou les points particuliers, notamment pour sécuriser les équipes de nuit.

Compte-rendu (suite)

Point d'actualité Rémy Marsolat fait un point d'actualité.

Souhaits de sujets Un tour de table est effectué pour recenser les sujets qui pourront être mis à l'ordre du jour des prochaines rencontres :

- accessibilité : bandes de guidage et leur continuité sur le passage piéton (CG69)
- signalisation des virages
- obstacles
- mini giratoires hors agglomération
- technique d'effacement de la signalisation horizontale
- signalisation dynamique
- lignes T3
- double ligne continue

Prochaines rencontres du club métier

Mardi 7 octobre 2014

Sujet	Intervenant
Audits sur itinéraires	CG 01
ISRI	DIRCE
Contre-sens	DIRCE / CG 38
Contrôle des plateaux, coussins, ralentisseurs	CG 01 / CG 74 / CG 07

10/03/15

Sujet	Intervenant
Démarche de prise en compte des 2RM	CG42 – Gilles Bouche
Radars pédagogiques/radars tronçons	DDT69 – Gilles Ramayes
Sécurité et enduits et point à temps automatique	CG74 – Jean Henriot
Voies vertes : intersections avec le réseau départemental	CG74 – Jean Henriot
Bandes médianes équipées	CG73 – Laurent Valette DIRCE – Daniel Bacher