



Réunion club sécurité routière du 7 octobre 2014 Compte rendu

Rédacteur : Rémy Marsolat

Sommaire

Réunion du 7 octobre 2014.....	3
Participants.....	3
Ordre du jour.....	3
Diffusion du compte-rendu.....	3
Compte-rendu.....	4
Présentation de la journée.....	4
Les modérateurs de vitesse.....	4
<i>Discussion.....</i>	<i>4</i>
Point d'actualité.....	5
Les contre-sens.....	5
<i>Discussion.....</i>	<i>5</i>
Les inspections de sécurité routière des itinéraires.....	6
<i>Discussion.....</i>	<i>6</i>
Points divers.....	6
<i>Forum sécurité routière.....</i>	<i>6</i>
<i>Expérimentation 80 km/h</i>	<i>7</i>
<i>Sujets futurs.....</i>	<i>7</i>
<i>Journée technique 2015</i>	<i>7</i>
Prochaines rencontres du club métier.....	7
10/03/15.....	7

Réunion du 7 octobre 2014

Participants

La liste des participants est la suivante :

Bacher Daniel	DIR CE	Ginestet Lionel	Préfecture 43
Beltrami Mathis	DTERCE	Henriot Jean	CG 74
Beraud Alexandre	DIRMC	Marsolat Rémy	DTERCE
Bernagaud Anne-Sarah	DTERCE	Menone Sylvain	CG 21
Berthet Jean-Paul	DDT 69	Mirabito Pierre	CG 69
Blache Philippe	CG 26	Muguet Denis	CG 89
Bouche Gilles	CG 42	Perrin Yves	CG 07
Boutard François	CG 01	Planel Pascal	CG 07
Boyer Serge	DIRCE	Reudet Nicolas	DDT 69
Brassac Christelle	CG 74	Seyve Patrick	CG 69
Daprile Emmanuelle	CG 71	Tchittarath Sisavane	DTERCE
Darbon Xavier	CG 38	Villié Eric	DTERCE

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	Yves Perrin et Daniel Bacher, animateurs du club
10h - 11h45	Réducteurs de vitesses : contrôle des plateaux, coussins, ralentisseurs outil de contrôle et adaptation un aménagement innovant : « la vague »	DTER-CE – Mathis Beltrami CG 01 – François Boutard CG 07 – Pascal Planel CG 74 – Jean Henriot
11h45 - 12h15	Actualités	DTER-CE
12h15 - 12h30	Questions diverses	Tous
12h30 - 13h45	Pause repas	
13h45 – 14h15	Inspections de sécurité routière des itinéraires	DIR-CE – Serge Boyer
14h15 - 15h00	Prévention des contre-sens	DIR-CE – Serge Boyer CG 38 – Xavier Darbon
15h00 - 15h30	Agenda prochaines rencontres du club	D. Bacher et Y.Perrin, animateurs du club

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

Présentation de la journée

Point sur la régionalisation : Yves Perrin indique que rien ne sera définitivement acté avant les élections cantonales de mars 2015. Si les régions prennent en charge le réseau routier actuel des départements, il faut s'attendre à une période de transition au sein de la région avant une harmonisation de l'ensemble des structures issues des départements.

La Cotita devrait évoluer avec la mise en place progressive du Cerema.

Yves Perrin et Daniel Bacher sont sur le départ à la retraite, et il faudra trouver des remplaçants pour animer le club.

Les modérateurs de vitesse

Mathis Beltrami présente les principaux enseignements du « guide des coussins et plateaux » (Certu 2010).

François Boutard et Pascal Planel présentent les outils et pratiques des CG 01 et 07 concernant le contrôle des ralentisseurs et plateaux.

Pascal Planel et Jean Henriot (CG 74) présentent 2 aménagements de plateaux adaptés aux contraintes locales particulières.

Discussion

Les participants évoquent les limites de la notion de pente relative des rampants des plateaux : en effet, sur une chaussée en pente relativement importante, les véhicules en descente sont peu freinés par l'aménagement, leur poids aidant le franchissement du rampant ; en montée, ils sont beaucoup plus ralentis par la pente absolue du rampant (cumul de la pente relative et de la pente de la chaussée), alors même que ces véhicules roulent déjà à une allure modérée du fait de la montée.

Souvent les mairies font des ralentisseurs non conformes : si l'exploitant ne peut pas contraindre la mairie à se mettre en conformité, il doit lui exposer la règle de l'art et le mettre en garde quant aux dangers et responsabilités encourus.

Suite à un accident mortel d'un scooter sur un ralentisseur, le préfet de la Loire a ordonné une vérification de tous les aménagements similaires du département par un organisme de contrôle.

Certains gestionnaires ne prennent plus en charge le déneigement des zones avec ralentisseurs, le laissant sous la responsabilité de la mairie.

Le CG 74 indique que les coussins synthétiques supportent mal la lame de déneigement, mais que ce dernier se passe bien à faible allure sur les autres types de ralentisseurs.

Le CG 69 pointe le problème des dos d'âne isolés qui peuvent inciter à rattraper le temps perdu par une vitesse plus élevée après. Lionel Ginestet rappelle que les ralentisseurs type dos d'âne ou trapézoïdaux ne doivent pas être isolés, mais au minimum au nombre de 2. Le CG 69 insiste sur la nécessité de soigner les traverses d'agglomération pour inciter au ralentissement, par l'aménagement des portes d'entrées, le bordurage, et pas seulement par la mise en place de ralentisseurs.

Compte-rendu (suite)

Les modérateurs de vitesse (suite)

Il faut être vigilant sur la réalisation : le CG 01 met en place des conventions avec les mairies pour sécuriser la réalisation des ralentisseurs. Notamment, il est demandé un renforcement systématique de la chaussée sur 5 à 10 m avant et après afin de supporter les contraintes dues au trafic lourd. Les renforcements sont vérifiés par carottage, de façon non systématique.

Le CG 69 proscrit les résines « pépites » suite à des cas de mauvaises tenue à l'arrachage avec accidents sur chaussée mouillée à la clé.

Concernant la présentation du CG74, celle-ci soulève la question de la signalisation du croisement avec une voie verte qui n'est pas pris en compte dans l'IISR alors qu'il existe un panneau dans la convention de Vienne. Ainsi le CG 74 a utilisé des panneaux « messages de sécurité routière » pour avertir les usagers de la voie principale, mais ce n'est pas satisfaisant.

Les participants signalent une incohérence dans l'IISR : celle-ci mentionne que c'est une voie réservée aux piétons, véhicules non motorisés et cavaliers dans son article 75-1 et qu'elle est signalée par le panneau C115 (panneau bleu et vert avec un piéton et un vélo dessus). Le troisième alinéa indique que si on veut y autoriser les cavaliers alors on doit apposer un panneau M4y, tout comme l'article 5A. La signalisation d'une voie verte n'est donc pas le C115, mais le C115+M4y. Par ailleurs le code de la route indique bien qu'une voie verte est autorisée aux cavaliers. On peut se demander pourquoi le C115 ne figure pas tout simplement un cavalier en plus du piéton et du cycle.

Un participant indique que la pratique consistant à planter des haies sur 150 m en entrée d'agglomération donne de bons résultats pour faire ralentir les véhicules.

Point d'actualité

Rémy Marsolat fait un point d'actualité, notamment sur le nouvel arrêté RNER dispositif de retenue.

Les contre-sens

Serge Boyer de la DIRCE présente les dispositions prises à la DIRCE dans la lutte contre les contre-sens.

Discussion

Le panneau B21-1, les J11 sur les bretelles d'entrée, et les flèches au sol au droit des B1 sur bretelle de sortie sont conseillés mais pas obligatoires (note info 129 du setra)

Compte-rendu (suite)

Les inspections de sécurité routière des itinéraires

Serge Boyer de la DIRCE présente la méthode, la pratique et les outils des ISRI menées sur son réseau.

Discussion Les participants se montrent très intéressés par l'outil ISRICAM qui permet de localiser tout type d'événement. ISRICAM est distribué par le CPEC et certains conseils généraux s'en sont équipés.

Pour plus de renseignements **sur le matériel ISRI'Cam et la démarche ISRI**, contacter : Gilles Blanchard (Gilles.Blanchard@cerema.fr)

Pour des **renseignements plus détaillés sur le matériel et pour obtenir un devis**, contacter : Xavier Bertrand (Xavier.Bertrand@cerema.fr)

Problèmes des obstacles de type poteau de télécommunication ou EDF : la réglementation permet bien aux gestionnaires routiers d'imposer aux autres gestionnaires occupant le domaine public l'enlèvement des supports dangereux ; cependant, en pratique, les justifications de sécurité données par le gestionnaire routier sont souvent jugées irrecevables par l'occupant, qui pourtant n'est pas compétent en la matière, et se défend jusqu'au tribunal. Les textes réglementaires sont jugés trop équilibrés entre les droits du gestionnaire routier et ceux de l'occupant, et il faudrait savoir si on favorise la sécurité routière ou le développement des réseaux secs. Le ministère est interpellé sur la question.

L'Yonne a procédé à un ISRI sur un itinéraire de 10 km de réseau structurant et sur des thèmes prédéfinis : obstacles.

Le CG 42 a fait un travail similaire sur la cohérence des limitations de vitesse.

Le CG 26 a initié des études d'itinéraires qui s'apparentent plutôt à SURE qu'à ISRI : prise en compte des accidents.

LE CG 69 équipe ses patrouilles en tablettes GPS pour faciliter le repérage des événements.

Points divers

Forum sécurité routière

Un point est fait sur le forum. Les participants le jugent peu convivial, déplorent l'absence de légende (couleurs différentes) et le manque de répondant du Cerema. Certains mettent en doute son utilité préférant un système par mail avec liste de diffusion.

D'autres trouvent l'accès trop compliqué : beaucoup de clics et des mots de passe.

Une banque de documents gratuits serait bienvenue : fiches setra Certu...

Est cité également un manque de re-descente d'informations.

Lien vers le forum : <http://www.cotita.fr/spip.php?rubrique110>

Compte-rendu (suite)

Points divers (suite)

Expérimentation 80 km/h Une discussion s'engage sur l'expérimentation de limitation de certains réseaux à 80 km/h. L'Ain a participé à l'estimation du coût de la mesure sur 3 routes qui reviendrait à 450 k€ et qu'il ne prendra pas en charge.

L'expérimentation est jugée difficile notamment sur la façon d'informer l'utilisateur. Son fondement est remis en cause notamment le lien entre vitesse et accidents, et sur l'efficacité sur des routes où les véhicules roulent pour la plupart déjà en dessous de 90 km/h.

L'alcool et la drogue sont jugés plus pertinents comme pistes d'action.

Lionel Ginestet renvoie les participants à l'étude SAM de l'INRETS qui montre la prépondérance du risque alcool par rapport au risque drogue. Une explication du rôle de la vitesse est également donnée dans cette étude avec un effet positif sur les accidents mortels avec alcool dont la part n'a pas augmenté malgré la baisse des accidents. Par ailleurs, Lionel Ginestet indique que les accidents avec drogue sont sur-représentés dans le BAAC pour cause de confusion par les forces de l'ordre entre l'infraction au code de la route et celle au code pénal.

- Sujets futurs**
- Marquage des routes étroites (chevrons, filet de guidage) absent de l'IISR dernière mouture, utilisation sur des routes plus larges
 - la démarche d'agglomération (autour du guide CERTU)
 - prise en compte des piétons hors agglomération en lien avec le développement des TC
 - retour sur les CCUSR

Journée technique 2015 Le thème de cette journée sera la perception/lisibilité/visibilité. Les idées de sujets et les participations sont les bienvenues.

Prochaines rencontres du club métier

10/03/15 Se sont déclarés volontaires ou sont pressentis pour la prochaine rencontre les intervenants suivants

Sujet	Intervenant
Démarche de prise en compte des 2RM	CG42 – Gilles Bouche
Radars pédagogiques/radars tronçons	DDT69 – Nicolas Reudet ?
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