



Cerema



Réunion club Sécurité Routière et Exploitation du 13 avril 2017

Compte rendu

Rédacteur : Mathis BELTRAMI

Sommaire

Réunion du 13 avril 2017.....	3
Participants.....	3
Ordre du jour.....	3
Compte-rendu.....	4
Diffusion du compte-rendu.....	4
Présentation de la journée.....	4
Dossier de demande d'expérimentation DSCR.....	4
<i>Discussion</i>	4
Apports de la signalisation variable dans la gestion des intempéries.....	6
Cohérence des vitesses.....	7
<i>Discussion</i>	7
Suivi des accidents de véhicules d'intervention ou balisages.....	8
<i>Discussion</i>	8
Point d'actualité.....	9
<i>Discussion</i>	9
Accessibilité des points d'arrêt de car/bus en interurbain.....	10
<i>Discussion</i>	10
Route à caractère prioritaire.....	11
<i>Discussion</i>	11
Éclairage des tunnels et vélo.....	12
<i>Discussion</i>	12
Questions diverses.....	12
<i>Discussion</i>	12
Points divers.....	13
<i>Sujets futurs</i>	13
<i>Journée technique 2017</i>	13
<i>Satisfaction du club</i>	13
Prochaines rencontres du club métier.....	14
2e semestre 2017.....	14

Réunion du 13 avril 2017

Participants

La liste des participants est la suivante :

Abonnenc Denis	CD 38	Darnet Dominique	DIR MC	Pailhe Nelly	DIR CE
Anglade Michèle	Préfecture 43	Desportes Jean-Louis	DIR CE	Parigot Sophie	CD 05
Avril Céline	CEREMA	Duranton Pascal	CD 42	Pauget Bernard	CD 01
Bacelar Alexis	CEREMA	Galland Gilles	CD 71	Pignet Anaïs	CD 71
Basset Cécile	CD 69	Gault Patrice	DDT 07	Plan Pierre	DDT 42
Baudet Alain	CD 73	Ginestet Lionel	Préfecture 43	Planel Pascal	CD 07
Beltrami Mathis	CEREMA	Henriot Jean	CD 74	Reiff Rémi	CEREMA
Beraud Alexandre	DIR MC	Huez Pascal	CEREMA	Reynier Grégory	CD 07
Berger Joël	CD 38	Janodet Cédric	CD 39	Richez Malvina	CEREMA
Bouche Gilles	CD 42	Lamarche Daniel	CD 73	Rougemont Philippe	CD 71
Caille Frédéric	CD 38	Lemoine Daniel	CEREMA	Tissot Claire	CD 73
Callot Manon	CD 69	Lhoste Florence	CD 01	Troubetzky Sylvain	DIR CE
Cellier Jean-Paul	DDT 69	Malartre Laurent	CD 01	Valette Laurent	CD73
Chalmeau Thierry	CD 25	Marsolat Rémy	CEREMA	Villie Éric	CEREMA
Daprile Emmanuelle	CD 71	Momey Linda	DDT 42		
Darbon Xavier	CD 38	Ojardias Thomas	CEREMA		

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	Animateurs du club : Emmanuelle Daprile Gilles Galland Jean-Louis Desportes Sylvain Troubetzky
10h – 10h30	Dossier de demande d'expérimentation DSCR	CEREMA-TV – Daniel Lemoine
10h30 – 11h	Cohérence des vitesses	CD 71 – Emmanuelle Daprile
11h – 11h30	Suivi des accidents de véhicules d'intervention ou balisages	DIR-CE – Sylvain Troubetzky
11h30 – 11h45	Apports de la signalisation variable dans la gestion des intempéries	CEREMA-CE – Alexis Bacelar
11h45 – 12h	Questions diverses	Tous
12h – 12h40	Actualités + Agenda	CEREMA-CE – Mathis Beltrami CEREMA-CE – Alexis Bacelar
12h40 – 13h45	Pause repas	
13h45 – 14h30	Accessibilité des arrêts de bus/car	CEREMA-CE – Céline Avril CEREMA-TV – Malvina Richez
14h30 – 15h	Route à caractère prioritaire	CD 71 – Gilles Galland
15h – 15h30	Éclairage des tunnels et perception des cyclistes	CD 73 – Daniel Lamarche
15h30 – 16h	Conclusion de la journée	Animateurs du club : Emmanuelle Daprile Gilles Galland Jean-Louis Desportes Sylvain Troubetzky

Compte-rendu

Diffusion du compte-rendu

Le compte-rendu ainsi que les diaporamas projetés sont mis en ligne sur le site : www.cotita.fr/spip.php?rubrique108

Présentation de la journée

La journée est lancée en rappelant les résultats du sondage de l'année précédente. Celui-ci indique que la majorité des membres respectifs des clubs sécurité routière et exploitation est satisfait des réunions et souhaite une fusion entre ces deux clubs.

Il est aussi rappelé que l'organisation d'une journée d'échanges avec les entreprises est souhaitée par une majorité de participant.

Dossier de demande d'expérimentation DSCR

Daniel Lemoine (Cerema TV) présente la démarche à suivre pour effectuer un dossier de demande d'expérimentation à la DSCR. Il est rappelé que les demandes d'expérimentation de signalisation contraire au code de la route (comme les priorités à droite catégorielles) sont à proscrire.

IISR 1e partie : Article 14-1. Emploi exclusif des signaux réglementaires.

L'emploi de signaux d'autres types ou modèles que ceux qui sont définis dans la présente instruction est interdit.

Des essais de signalisation non prévus par la présente instruction peuvent être conduits avec l'accord et sous le contrôle de la délégation à la sécurité et à la circulation routières.

Discussion Le Conseil Départemental de l'Isère :

L'expérimentation de zones à circulation restreinte qui a lieu dans la commune de Paris, est-elle étendue à tout le territoire ?

→ réponse Cerema : On ne peut pas le faire partout, la signalisation va être évaluée afin de vérifier qu'elle est bien comprise et respectée. A Grenoble, ces zones sont activées lors des pics de pollution.

Le Conseil Départemental de la Savoie :

Concernant l'expérimentation du panneau indiquant les inter-distances à respecter dans les tunnels, avec l'aide de plots bleus dans les tunnels, nous en possédons un qui est très ressemblant.



→ réponse Cerema : Le panneau du CD 73 n'est pas réglementaire. Il est aussi rappelé que les inter-distances à respecter sont propres à chaque tunnel.

Le Conseil Départemental de la Haute-Savoie :

Y a-t-il plus de latitude pour les panneaux SR ? Le ministère ne fige-t-il pas les inscriptions ?

→ réponse Cerema : Oui il y a plus de latitude. Plus un panneau est simple, plus il est compris. Les tests pour la création de nouveaux panneaux ne sont pas simples, par exemple, pour les panneaux radars, l'inscription « Pour votre

Compte-rendu (suite)

sécurité, vérifiez votre distance de sécurité » était figée. Les tests effectués avec le tachistoscope (qui sera présenté lors d'une prochaine réunion), a permis de faire enlever cette inscription en montrant qu'elle n'était pas lue par les usagers.

Les participants :

Quel est le temps nécessaire aux usagers pour l'appropriation d'un nouveau panneau ?

→ réponse Cerema : Nous ne connaissons pas ce temps, quand un nouveau symbole est créé, il faut l'apprendre et le partager, notamment via les bulletins départementaux et le réseau de l'état. Il est à noter que l'IISR fêtera son cinquantième anniversaire cette année ce qui serait une bonne occasion pour communiquer sur les nouveautés.

Le Conseil Départemental de la Haute-Savoie :

Il est surprenant que la France soit un des rares pays où on écrit la signification du panneau sous certains panneaux. Peut-on simplifier cela en supprimant ces textes ?



→ réponse Cerema : Cette simplification prend du temps et nous avons pour mission de simplifier la signalisation.

Le Conseil Départemental de la Saône-et-Loire :

Quel est le délai de traitement des dossiers de demande d'expérimentation ?

→ réponse Cerema : Le délai n'est pas figé, deux mois c'est assez rapide.

Les participants :

Existe-t-il une liste des expérimentations qui ont été refusées ?

→ réponse Cerema : Sur le site suivant il existe des informations sur les demandes qui n'ont pas abouties :

<http://www.equipementsdelaroute.developpement-durable.gouv.fr/>

Le Conseil Départemental du Doubs :

Dans le cadre de la fusion des communes, doit-on faire un dossier pour écrire le nom de l'ancienne ville sous le nom de la ville officielle ? Et où faut-il envoyer la demande ?

→ réponse Cerema : Les demandes sont à envoyer à la DSCR ou à la DGITM (pas à la préfecture). Pour les panneaux d'agglomération, c'est déjà le cas avec le nom de l'agglomération et « commune de... ». Dans le cas présent, il faut faire un dossier de demande d'expérimentation, qui peut être traité très rapidement.

Compte-rendu (suite)

IISR – 4^e partie : Article 99-2.

Panneaux de localisation d'entrée et de sortie d'agglomération de type EB

Les panneaux EB10 et EB20 sont implantés aux limites de l'agglomération (cf. art. R.110-2 et R.411-2 du code de la route). À l'intérieur de ces limites, les règles de circulation particulières aux agglomérations sont applicables.

Seul le nom de l'agglomération figure sur les panneaux EB10 et EB20. Le cas échéant, le nom de la commune complète celui de l'agglomération lorsque le nom de l'agglomération est différent de celui de la commune.



Les participants :

Dans le cadre de la gestion des carrefours à feux en lien avec des voies de Bus à Haut Niveau de Service (diapo 29 de la présentation), peut-on mettre en place des feux couplés à des boucles de détection ? Est-ce conforme à l'IISR ?

→ réponse Cerema : Ce n'est pas prévu dans l'IISR, il y a des expérimentations non officielles aujourd'hui (qui engagent donc la responsabilité des agglomérations).

Le Conseil Départemental de l'Isère :

En l'absence de feux, il y a le panneau de priorité placé sous le feu, peut-il servir pour le cas présenté ?

→ réponse Cerema : Il faut savoir que ce panneau n'est pas réglementé, notamment à propos de sa taille, il faut donc faire un dossier d'opportunité. De plus, il est rappelé la parution récente de l'ouvrage : Giratoires et bus à haut niveau de service (BHNS)¹.

Apports de la signalisation variable dans la gestion des intempéries

Alexis Bacelar (Cerema) présente une fiche Gestion dynamique du trafic intitulée « Apport de la signalisation variable dans la viabilité hivernale ».

Téléchargement gratuit :

<http://www.certu-catalogue.fr/gestion-dynamique-du-traffic-series-de-fiches-n-1-madrid-n-2-saint-nazaire.html>

1 <http://intra-tv.cerema.fr/giratoires-et-bus-a-haut-niveau-de-service-bhns-a184.html>

Compte-rendu (suite)

Cohérence des vitesses

Emmanuelle Daprile (CD 71) présente la politique du département en termes de limitation de vitesse grâce à l'élaboration d'une note et d'un outil d'aide à la réflexion.

Grâce à cet outil, des baisses de limitations de vitesse, plus justifiables actuellement, ont pu être annulées afin de rendre sa cohérence à la route.

Discussion Le Conseil Départemental de l'Isère :

Le problème des demandes de passage à 50 km/h vient souvent de la part des mairies qui ne veulent pas déplacer leurs limites d'agglomération.

→ réponse du CD 71 : Dans le cadre de ces demandes de baisse de vitesse, nous y sommes favorable à la condition que le contexte s'y prête (bâti présent) et que la voie de circulation soit passée en agglomération. Dans le cas contraire, le CD 71 ne place pas de 50 km/h hors agglomération.

Les participants :

Lorsqu'on abaisse les limitations de vitesse, on assiste les conducteurs. Pourquoi ne pas utiliser le panneau carré (C4a), certes pas très connu, mais qui conseille une vitesse ?

→ réponse du CD 71 : Lorsque nous sommes sollicités, c'est pour interdire de dépasser la vitesse, pas pour conseiller à l'utilisateur une vitesse adaptée. Il serait intéressant que les départements utilisant ce panneau de conseil de vitesse, effectue une présentation lors de la prochaine réunion.

IISR – 5^e partie : Article 70-2. Vitesse conseillée

La signalisation de la vitesse à laquelle il est conseillé de circuler est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C4a implanté exclusivement en signalisation de position.

La signalisation de la fin de vitesse conseillée est assurée au moyen du panneau C4b implanté exclusivement en signalisation de position.

→ Complément de réponse, a posteriori, du Cerema : L'usage de ce panneau est assez peu répandu. La vitesse indiquée n'est pas prescriptive (pas « verbalisable »).

→ Lu sur internet² : « Ce panneau indique la vitesse à laquelle il est conseillé de circuler si les circonstances le permettent et si l'utilisateur n'est pas tenu de respecter une vitesse inférieure spécifique à la catégorie de véhicule qu'il conduit. En toutes circonstances, l'utilisateur doit rester maître de sa vitesse, conformément à l'article R 413-17 du code de la route. ... Cette démarche cible les secteurs où la limitation est à la fois utile et efficace, là où l'utilisateur n'a peut-être pas toutes les informations qui doivent l'amener à limiter sa vitesse, et en évitant les limitations « alibi ». ».



Le Cerema Territoire et Ville :

Le thème des limitations de vitesses est un sujet d'actualité. Il y a eu récemment un colloque à Bruxelles présentant différentes expérimentations dans ce domaine. Par exemple, faire connaître la vitesse sans signalisation en effectuant un marquage de couleur pour les différentes vitesses.

Les participants sont très intéressés pour effectuer une journée d'échanges sur les limitations de vitesse.

2 <http://narbonneplage.blogs.lindependant.com/archive/2014/10/31/un-70-tres-utile-et-pedagogique-199363.html>

Compte-rendu (suite)

Suivi des accidents de véhicules d'intervention ou balisages

Sylvain Troubetzky (DIR Centre-Est) présente un rapport d'accidentologie sur interventions sur le réseau routier national non concédé de 2015.

Discussion Le Conseil Départemental de la Savoie :

Les chiffres présentés sont-ils modulés par rapport aux nombres de chantiers ?

→ réponse de la DIR CE : Il semble que non, les variations annuelles du nombre de chantiers ne sont pas fortes.

Le Conseil Départemental de l'Isère :

Pourquoi les poids-lourds sont-ils sur-représentés ?

→ réponse de la DIR CE : Il s'agit d'un constat factuel sur l'accidentologie. Une des raisons possibles est l'inter-distance assez faible entre ces véhicules.

Les participants évoquent les enjeux entre la neutralisation d'une voie sur 2X2 voies et le basculement de la circulation sur la chaussée opposée, avec passage en bidirectionnel. Il est indiqué que l'action de conduite n'est pas la même et que le temps de présence des agents dans les fourgons est un enjeu fort de sécurité.

Les Flèches Lumineuses de Rabattement (FLR) sont très souvent percutées, c'est pourquoi une expérimentation est cours pour avertir les usagers en amont avec des bandes rugueuses.

Le Conseil Départemental de la Savoie :

Qu'en est-il de la mise en place d'un projet d'intervention inter-services lors des accidents routiers, regroupant le gestionnaire, les forces de l'ordre, les pompiers... ?

→ réponse de la DIR CE : C'est un processus qui prend du temps et il n'y a pas encore de démarche nationale.

Le Conseil Départemental de la Saône-et-Loire indique que le matériel diffère entre ces différents acteurs, ce qui complique la tâche.

Le Conseil Départemental de l'Isère affirme qu'un tel projet est envisageable si le préfet en a la volonté, grâce à un arrêté préfectoral précisant les modalités d'intervention.

Le Conseil Départemental du Doubs :

Que faire avec les coordinations SPS ?

→ réponse du Conseil Départemental de la Haute-Savoie : Ce n'est pas dans ses missions de garantir la sécurité en dehors du chantier (signalisation, schémas...)

AREA a expérimentée une FLR déportée fusible (sous statut d'expérimentation).

Compte-rendu (suite)

Point d'actualité

Mathis Beltrami et Alexis Bacelar (Cerema CE) présentent succinctement quelques nouvelles publications, notamment :

- les premiers chiffres de l'accidentalité routière en 2016
- la parution des notes et guides

Il est rappelé qu'une veille documentaire sur la sécurité des infrastructures est effectuée par le Cerema, disponible via le lien suivant :

www.scoop.it/t/secureite-infrastructure.

Discussion Le Conseil Départemental de la Haute-Savoie :

A-t-on des précisions sur l'âge des piétons tués en 2016 ?

→ réponse du Cerema : Il y a un fort enjeu dans la classe d'âge des 65 ans et plus concernant la mortalité des piétons (+ 28 % entre 2013 et 2016).

Des participants s'inquiètent de retard dans la transmission de données des forces de l'ordre du fait d'un nouveau logiciel.

→ réponse de Lionel Ginestet (ODSR en Préfecture 43) : Ce nouveau logiciel n'impacte pas le temps de transmission, aucun problème dans la Haute-Loire. Les Gendarmes ont désormais la possibilité de saisir les Remontées Rapides, les Procès-Verbaux et les BAAC avec un seul outil informatique national et centralisé, en lieu et place des 3 outils locaux dont ils disposaient précédemment. Tout en simplifiant leurs saisies, l'outil permet une amélioration de la qualité des BAAC ainsi qu'une augmentation du nombre de ceux-ci, transmis à l'ONISR pour exploitation (+ 30 %, constatés au 1^{er} trimestre 2017). Une présentation de ces éléments serait intéressante pour la prochaine assemblée.

Le radar de « passage piéton » n'est pas officiel, il s'agit pour le moment d'un dispositif en cours de réflexion, mais qui ne fait à l'heure actuelle pas l'objet d'une demande d'expérimentation. Il peut y avoir une saisie éventuelle de l'État pour les communes où ce dispositif est implanté.

Pour avoir accès au portail accidents, il faut signer une convention avec l'ONISR.

Compte-rendu (suite)

Accessibilité des points d'arrêt de car/bus en interurbain

Céline Avril (Cerema CE) et Malvina Richez (Cerema TV) présentent plusieurs cas d'aménagement de point d'arrêt de bus et de cars, en interurbain. Les problématiques de l'accessibilité sont abordées et traitées suivant les cas. Ces exemples font partie d'un ensemble de fiches parues sur le site du Cerema.

Discussion Le Conseil Départemental de l'Isère :

Quels sont les éléments qui ont permis de choisir de baisser localement la hauteur du trottoir à 14cm ?

→ réponse du Cerema : C'est le fait qu'il y ait plus de passage de cars que de bus (les portes ne s'ouvrent pas de la même façon). L'aspect financier a sans doute été important.

Le Conseil Départemental de l'Ain :

Y a-t-il une réflexion sur la mise en place d'une norme pour les véhicules, permettant d'avoir des bordures uniformes et non gênantes pour les bus et cars ?

→ réponse du Cerema : La question a été posée dans le sens contraire, aucune normalisation de la palette n'existant pour les cars. C'est pourquoi la formation des conducteurs est importante. Plus d'informations dans le nouveau guide à paraître.

Le Conseil Départemental de la Haute-Savoie :

En réaction à la page 15 de la présentation, le filet de guidage pour les PMR est-il obligatoire sur le passage piéton ?

→ réponse du Cerema : Non seulement ce n'est obligatoire mais surtout, ce n'est pas réglementaire. Pour avoir un guidage dans les traversées il faut faire une demande d'expérimentation. (une en cours sur la ville de Paris, en collaboration avec le Cerema).

Les participants se demandent s'il est pertinent d'effectuer des arrêts de car/bus accessibles en milieu interurbain dans le cas où le cheminement vers ceux-ci n'est pas assuré.

Il est indiqué que ces questions doivent se poser en lien avec les Autorités Organisatrices des Transports et de la Mobilité.

Si le cheminement n'est pas accessible, il faut réfléchir à un déplacement du point d'arrêt dans un endroit répondant mieux aux attentes.

Les participants s'interrogent sur les traversées piétonnes aux proximités de ces arrêts.

Le Conseil Départemental de la Saône-et-Loire rappelle que le passage piéton procure un faux sentiment de sécurité et qu'il faut donc y faire particulièrement attention hors agglomération.

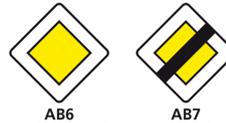
Un département ne matérialise pas les passages piétons mais effectue une suggestion de traversée avec un abaissé de trottoir. La pose de Bande D'éveils à la Vigilance (BEV) à ces endroits semble être utile. À ce sujet, des réflexions sont en cours sur ce concept appelé « traversées suggérées ».

Les collectivités sont invitées à partager leurs référentiels au Cerema à l'adresse suivante : celine.avril@cerema.fr.

Compte-rendu (suite)

Route à caractère prioritaire

Gilles Galland (CD 71) présente la politique du département de la Saône-et-Loire en termes de routes à caractère prioritaire.



Discussion Le Conseil Départemental de l'Isère indique que l'objectif que le réseau structurant soit prioritaire est en cours de finalisation dans l'Isère.

Le Conseil Départemental de la Haute-Savoie rappelle qu'il faut mettre des panneaux stop à chaque carrefour si on utilise le panneau AB6. Ce à quoi la DDT de la Loire répond qu'il faut contrôler la visibilité pour savoir s'il faut mettre un stop ou un cédez-le-passage.

Le Conseil Départemental de la Haute-Savoie indique que le son département a pris un arrêté pour toutes les routes RGC, le réseau structurant est prioritaire : sur 1 000 km de routes, entre 750 et 800 km sont prioritaires.

Le Département Laboratoire de Clermont-Ferrand du Cerema Centre-Est :
Il faut avoir une attention particulière avec les transports exceptionnels et la baisse du nombre de RGC.

→ réponse du CD 71 : Il doit y avoir un avis favorable de l'État ; Nous avons mis en place une carte en fonction des tonnages, nous avons donc des itinéraires de fort tonnage, avec des convois de 3^{ème} catégorie.

→ réponse du Conseil Départemental de la Haute-Savoie : Pour précision, il doit y avoir un aval de l'État

→ Le Cerema Territoire et Ville indique que la pose d'un panneau AB6 sous le panneau d'agglomération peut induire un mauvais comportement vis-à-vis des usagers en les incitant à un surplus de confiance.

Le Conseil Départemental du Doubs rappelle que sur une route perdant son caractère prioritaire (donc sur laquelle des panneaux AB2 doivent être implantés aux intersections), les poids lourds doivent circuler à 60 km/h.

Ce changement de la vitesse des Poids-lourds est particulièrement impactant en cas d'accidents ; en effet, les forces de l'ordre regarderont si la vitesse réglementaire a été respectée.

Compte-rendu (suite)

Éclairage des tunnels et vélo

Daniel Lamarche (CD 73) présente une expérimentation de dispositifs de sécurité permettant de percevoir les cyclistes dans les tunnels situés sur les routes de montagne en Savoie

Discussion

Le Conseil Départemental de la Haute-Savoie :

Le dispositif fonctionne-t-il grâce à un détecteur ou bien est-il branché en permanence ?

→ réponse du CD 73 : Le dispositif fonctionne en permanence. Il n'est pas sûr qu'un gain soit réalisé en mettant en place un éclairage asservi à un détecteur.

Les participants ont remarqué que seul l'axe de la chaussée faisait l'objet d'un marquage et ont proposé de marquer une bande de rive, afin que les cyclistes puissent se caler à sa droite, en étant moins tentés de se rapprocher de l'axe de la chaussée et en profitant du fait que l'ensemble de la plate-forme est revêtue (y compris les cunettes latérales)

Céline Avril (Cerema CE) indique que des nouveaux marquages sont disponibles pour indiquer le chemin des cyclistes (pictogrammes, chevrons).

Questions diverses

Discussion Concernant les panneaux d'animation, qui est concerné et quelles sont les réponses apportées ?

→ réponse du Conseil Départemental de la Haute-Savoie : On est concerné, mais il n'y en aura pas autant que proposé.

Les balises J15b : quel rôle ?

Réflexion sur une généralisation sur le réseau principal.

→ réponse de Daniel Lemoine (CEREMA TV) : Attention à ne pas donner trop de confort aux usagers, ce qui a un effet négatif sur leur sécurité.

Arrêté de 1967 – article 6.1 :

Les balises de type J sont employées pour la signalisation des dangers suivants :

Balise J15a.- Plot rétro-réfléchissant destiné au renforcement, de nuit, du guidage en complément de la signalisation horizontale permanente...

Balise J15b.- Plot de bordure destiné au renforcement, de nuit, de la perception des aménagements équipés de bordures. Le plot est composé de réflecteurs de couleur blanche.

IISR – 1e partie : Article 9-2. Balises.

N. Balises J15 (Plots rétro-réfléchissants)

Les balises J15a ont pour objet d'améliorer le guidage des usagers en complément de la signalisation horizontale permanente (cf. art.113-3).

Compte-rendu (suite)

Les balises J15b ont pour objet d'améliorer la perception de nuit des aménagements équipés de bordures (cf. art. 117-2).

La balise J15b est fixée sur les bordures d'îlot ou de trottoir.

Elle est constituée d'une partie rétro réfléchissante qui est omnidirectionnelle.

Les réflecteurs sont de couleur blanche.

L'utilisation des balises J15b ne doit pas faire double emploi avec les balises J15a.

Le pas d'implantation est variable. Il est d'autant plus resserré que la perception de la bordure doit être augmentée.

→ réponse de Daniel Lemoine (CEREMA TV) : Un guide Balisage est actuellement en cours de relecture par le Cerema ITM et devrait finir par paraître.

Remarque forte des participants :

Les participants souhaitent une accélération de la parution des guides du Cerema, notamment celui relatif au balisage et celui intitulé « Équipement des Routes Interurbaines ». La crainte d'un décalage temporel entre le ministère et les collectivités territoriales est ressenti par quelques participants.

Y a-t-il besoin d'indiquer les fins de vitesses dérogatoires ou bien est-ce inutile du fait que les prescriptions s'arrêtent à chaque intersection ?

→ réponse du Cerema : Il n'y a pas de réponse unique et simple à apporter, car il subsiste un flou sur cette question. Nous recommandons donc aux gestionnaires de faire preuve de pragmatisme.

Points divers

Sujets futurs

- Barrière anti-renversement voie ferrée
- Échanges sur les procédures d'accidents mortels dans les CD
- Compétence du transport scolaire
- Cheminements piétons hors agglomération
- Radars (chantier)
- Signalisation d'intérêt local – CD 38
- Rédaction des mentions sur les panneaux
- La politique routière départementale, un outil d'aménagement et de mise en cohérence de la voirie départementale
- Plots bleus

Journée technique 2017

Le thème de cette journée sera les modes doux, à définir exactement.

Satisfaction du club

28 retours ont été recueillis à la fin de la journée.

27 des réponses indiquaient que le participant avait un ressenti positif et 25 étaient entièrement satisfaits de la fusion des clubs Sécurité Routière et Exploitation.

Un des points à améliorer consiste à assurer encore plus d'échanges entre les participants.

Prochaines rencontres du club métier

2^e semestre 2017

Se sont déclarés volontaires ou sont pressentis pour la prochaine rencontre les intervenants suivants

Sujet	Intervenant
Vitesses conseillées (suivant avancement)	CD 38 – Frédéric Caille
Installation des glissières Raccordement des glissières Musoir endommagé	CEREMA CD 25 – Thierry Chalmeau CD 71
Échange sur les procédures effectuées lors d'un accident mortel	CD
Pris en compte des traversées piétonnes hors agglomération	CD 71
Marquage des routes étroites (chevrons, filet de guidage) absent de l'IISR dernière mouture, utilisation sur des routes plus larges	CD 42 – Thierry Masclaux CD 73 – Jacques Bechelot
Utilisation du nouveau logiciel Gendarmerie	Préfecture 43
Implantation des piquets faunes	CD 74 – Jean Henriot
Transport exceptionnel	CEREMA CD 71 – Gilles Galland
Privatisation de route	CD