



Cerema



Réunion club sécurité routière du 16 mars 2016 Compte rendu

Rédacteur : Mathis BELTRAMI

Sommaire

Réunion du 16 mars 2016	3
Participants.....	3
Ordre du jour.....	3
Diffusion du compte-rendu.....	3
Compte-rendu	4
Présentation de la journée.....	4
Mesure d'adhérence, macro-micro texture.....	4
<i>Discussion</i>	4
Prise en compte des masques saisonniers de visibilité.....	5
<i>Discussion</i>	5
Point d'actualité.....	6
<i>Discussion</i>	6
Application du Plan d'Actions pour les Mobilités Actives.....	6
<i>Discussion</i>	6
Politique de détection des zones dangereuses avec des outils d'aide à la décision.....	7
<i>Discussion</i>	7
Points divers.....	7
<i>Questions diverses</i>	7
<i>Sujets futurs</i>	7
<i>Journée technique 2016</i>	7
Prochaines rencontres du club métier	8
29/09/16.....	8

Réunion du 16 mars 2016

Participants

La liste des participants est la suivante :

Anglade Michèle	Préfecture 43	Henriot Jean	CD 74
Bacher Daniel	DIR CE	Malartre Laurent	CD 01
Beltrami Mathis	CEREMA	Merle Nicolas	CEREMA
Caille Frédéric	CD 38	Momey Linda	CD 42
Caniou Stéphanie	CD 71	Muguet Denis	CD 89
Chalmeau Thierry	CD 25	Ojardias Thomas	CEREMA
Chatenoud Cédric	CEREMA	Pauget Bernard	CD 01
Daprile Emmanuelle	CD 71	Petit Jean-Paul	DDT 42
Debes Céline	CEREMA	Perrin Yves	CD 07
Decouzon Florence	CEREMA	Planel Pascal	CD 07
Delimal Gilles	CD 26	Roger Annick	DDT 69
Duranton Pascal	CD 42	Rouyer Pascal	DDT 03
Desportes Jean-Louis	DIR CE	Valette Laurent	CD 73
Garcia Germinal	CD 21	Villie Eric	CEREMA
Ginestet Lionel	Préfecture 43		

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 – 11h	Mesure d'adhérence, macro-micro texture	CEREMA – Cédric Chatenoud
11h – 11h20	Prise en compte des masques saisonniers de visibilité	CD 38 – Frédéric Caille
11h20 – 11h45	Actualités	CEREMA – Mathis Beltrami
11h45 – 12h	Questions diverses	Tous
12h – 13h15	Pause repas	
13h15 – 15h	Application du Plan d'Actions pour les Mobilités Actives	CEREMA – Nicolas Merle CD 38 – Frédéric Caille
15h – 15h30	Politique de détection des zones dangereuses avec des outils d'aide à la décision	CD 71 – Emmanuelle Daprile CD 71 – Stéphanie Caniou
15h30 – 16h	Agenda prochaines rencontres du club	Yves Perrin et Daniel Bacher, animateurs du club

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

Compte-rendu

Présentation de la journée

Daniel Bacher (DIR CE), Emmanuelle Daprile (CD 71) et Yves Perrin (CD 07) présentent la journée. Il est acté que Emmanuelle Daprile prendra la suite de Yves Perrin en tant qu'animatrice du club.

Mesure d'adhérence, macro-micro texture

Cédric Chatenoud (CEREMA) présente l'influence des caractéristiques d'adhérence vis-à-vis du comportement des véhicules et de la sécurité des usagers. Après avoir défini la micro et la macro texture des chaussées, il présente l'ensemble des matériels de mesure dont le CEREMA Centre-Est dispose, tout en attirant l'attention sur l'influence de la géométrie du site ainsi que des conditions de la mesure. Il insiste aussi sur l'importance des contrôles métrologiques périodiques à réaliser citant en particulier le cas du pendule SRT.

Discussion

Yves Perrin (CD 07) pose la question de la qualité et de la durabilité des couches de roulement intégrant des granulats recyclés, notamment vis-à-vis des caractéristiques d'angularité. Le CEREMA répond qu'une réflexion est en cours sur le sujet au CEREMA Est et qu'un guide relatif aux agrégats d'enrobé est en cours de rédaction.

Germinal Garcia (CD 21) indique que les accidents sur son réseau impliquent de nombreux problèmes d'adhérence, pouvant être en lien avec les granulats employés (éventuellement recyclés). Certaines couches de roulement semblent être affectées de défauts d'adhérence alors même qu'elles n'atteignent pas la fin de leur durée de vie. Ces constats sont partagés par plusieurs participants.

Le CEREMA répond qu'il faudrait vérifier si ces problèmes sont ponctuels ou concernent l'ensemble de l'itinéraire. De plus, il est important d'effectuer des contrôles externes (au moins par échantillonnage) lors de la mise en œuvre des couches de roulement.

Yves Perrin (CD 07) rappelle qu'après mise en œuvre d'une couche de roulement, la micro-texture initiale est limitée du fait de la présence d'un film bitumineux résiduel, puis s'améliore au fil du temps sous l'effet du trafic, ce temps de décapage variant selon l'intensité du trafic.

Le CEREMA indique qu'il est possible de pallier à ce problème en effectuant une micro incrustation lors de la mise en œuvre des couches de roulement.

Différents représentants des Conseils Départementaux abordent le sujet des seuils minimaux de macro texture et de micro-texture à respecter, pour définir leurs campagnes de travaux d'entretien.

Le Cerema indique qu'il n'existe pas de seuils légaux s'imposant aux gestionnaires, en dehors de l'État, celui-ci ayant à vérifier, lors de la mise en œuvre de nouvelles couches de roulement, que les caractéristiques d'adhérence obtenues dépassent les seuils définis dans la Note technique du 30 septembre 2015 relative à l'adhérence des couches de roulement neuves du domaine routier.

Il faut noter que cette note technique ne définit pas des objectifs d'adhérence des chaussées existantes qu'il conviendrait d'atteindre en permanence. De plus, sur chaussée neuve, il n'existe pas de valeurs de micro-texture à respecter, celle-ci étant garantie par le PSV des granulats employés.

Compte-rendu (suite)

Les collectivités locales peuvent se baser sur ces recommandations. Elles doivent être en mesure de justifier l'utilisation de seuils différents en cas de litige, car elles engagent leur responsabilité.

En marge de la discussion, les participants des Conseils Départementaux mentionnent des problèmes avec l'ADSTD (Association des Directeurs des Services Techniques Départementaux), en termes de communication et de représentativité.

Prise en compte des masques saisonniers de visibilité

Frédéric Caille (CD 38) expose le problème de la prise en compte de l'évolution de l'environnement de la route (pousse de végétaux, murs de neige...), impactant les distances de visibilité disponibles et pouvant mettre en cause la crédibilité de la signalisation en place :

- Possibilités de dépassement, offertes par du marquage T1
- Priorité aux intersections (STOP ou Cédez-le-passage)

Discussion

Les participants évoquent les difficultés qu'ils rencontrent pour définir les distances de sécurité sur leurs réseaux :

- la réfection des marquages horizontaux est faite à l'identique de l'existant,
- idem en cas de renouvellement de la couche de roulement,
- certaines personnes dans les implantations territoriales savent faire,
- il existe un (ou des) bureaux d'études qui savent évaluer sur le terrain les distances de visibilité et proposer les marquages horizontaux correspondants
- une question est posée à propos d'un moyen de « borner » les dégagements de visibilité lors de l'entretien des accotements.
- les usagers ne connaissent pas la différence entre les marquages axiaux discontinus T3 et T1,
- quelle vitesse prendre en compte ? Celle réglementaire, celle pratiquée, la V85 ?

Le CEREMA indique qu'il y a quelques années, des agents du CEREMA Centre-Est avaient suivi une formation sur l'implantation du marquage horizontal axial, assurée par un collègue juste avant qu'il ne parte à la retraite. L'exercice d'application sur 3 km d'une RN sinueuse a alors montré combien cette tâche n'est pas aisée (nombreux passages successifs, sous balisage mobile mais au cœur de la circulation) et combien elle nécessite de temps passé à plusieurs agents. A l'heure actuelle, le CEREMA Centre-Est ne propose pas ses services auprès des différents gestionnaires pour assurer ce type de mission.

La variabilité des masques à la visibilité est pris en compte dans l'IISR – 7^e partie : Article 115-1 : Traitement des points singuliers liés à une réduction de la visibilité

A. – Définition de la distance de visibilité. Restrictions de dépassement

« .../... Lors des mesures de distances de visibilité il arrive que les obstacles latéraux gênant la visibilité soient constitués par des « masques variables », dus à l'état de la végétation suivant les saisons. Dans de tels cas, la distance de visibilité varie donc en fonction de la saison ; **on doit alors retenir comme mesure de la distance de visibilité, celle qui correspond à la situation la plus fréquente. .../... »**

Compte-rendu (suite)

Point d'actualité

Mathis Beltrami (CEREMA) fait un point d'actualité, notamment sur l'expérimentation de la circulation inter-files des deux roues motorisés. La création des panneaux pour le covoiturage ainsi que l'actualisation de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière et de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison sont notamment abordés.

Il est rappelé qu'une veille concernant ce domaine est effectuée par le CEREMA, disponible en suivant le lien ci-après www.scoop.it/t/secureite-infrastructure.

Discussion Les participants sont intéressés pour une présentation de l'étude de sécurité des piétons sur les axes de transport en commun (tramway et bus), effectuée par le CEREMA. Cette étude fer l'objet d'une présentation lors d'un prochain club Cotita.

Application du Plan d'Actions pour les Mobilités Actives

Nicolas Merle (CEREMA) présente les applications du Plan d'Actions pour les Mobilités Actives. Sont évoqués entre autre, les marquages vélo, le double sens cyclable et la chaussée à voie centrale banalisée. Les fiches CEREMA sont disponibles avec ce lien : www.certu-catalogue.fr/plan-d-actions-pour-les-mobilites-actives-pama.html

Discussion Certains participants rappellent que les marquages au sol sont sources de glissance pour les deux roues motorisés. Il convient donc de les utiliser de manière réfléchie, notamment dans les giratoires pour le marquage vélo. Le CEREMA indique qu'il s'agit d'un marquage indicatif et non prescriptif. Frédéric Caille (CD 38) s'interroge sur la cohabitation des vélos et des autres usagers dans les rues à sens unique étroites (d'autant plus si le vélo est large : tricycle, triporteur ...). Il souhaiterait savoir s'il existe des seuils de trafics à respecter pour envisager un tel aménagement. Le CEREMA répond que le maire peut prendre un arrêté pour interdire à cet endroit le double-sens cyclable. Dans les conditions de rues étroites, le double-sens cyclable est cohérent si le trafic des usagers est faible. La sécurité des usagers doit rester la priorité des aménagements effectués. Les participants soulignent l'importance d'effectuer des aménagements cohérents sur les voies limitées à 30 km/h, afin que ces mesures soient respectées. Le CEREMA indique que les cyclistes ont un meilleur ressenti de sécurité et que la Belgique a fourni une fiche à ce sujet (stipulant une limitation d'emploi à une voie comportant un trafic maximum de 5 000 veh/jours). Il ressort que cet aménagement est intuitif pour les usagers et qu'il n'y a pas eu de retour concernant de possibles ambiguïtés. Concernant la baisse des limitations de vitesses à 30 km/h sur une agglomération entière, il est indiqué que la ville de Grenoble expérimente un marquage à 50 km/h sur certains axes. Les participants soulignent l'importance d'effectuer des aménagements cohérents sur les voies limitées à 30 km/h, afin que ces mesures soient respectées.

Compte-rendu (suite)

Politique de détection des zones dangereuses avec des outils d'aide à la décision

Emmanuelle Daprile et Stéphanie Caniou (CD 71) présentent la base accidents (corporels et matériel) développée au sein du Conseil Départemental de la Saône-et-Loire depuis 2010, en partant du constat que les accidents corporels ne permettaient plus d'identifier de ZAAC sur le réseau routier.

Outres les données BAAC, les informations recueillies sur les accidents matériels sont issues de la Gendarmerie (rapports anonymes), des référents STA (Services Territoriaux d'Aménagement), du CIGT, de constats DDP (Domaine Public) et de la presse quotidienne.

Les objectifs de cette base étant, en se basant sur un plus grand nombre d'événements, de prioriser les travaux d'entretiens préventifs sur leur réseau.

Un calcul manuel par itinéraire permet de déterminer des ZATA : Zones d'Accumulation Tous Accidents, sur la base des critères suivants :

- 5 ans ; \geq 5 accidents sur 500 m,
- 5 ans ; \geq 3 accidents en virage ou intersection.

Discussion Denis Muguet (C89) indique qu'ils ont eu la même démarche.

Mathis Beltrami (CEREMA) demande si un lien entre les accidents corporels et les accidents matériels a pu être trouvé. Il est répondu que ce lien n'a pas été recherché.

Points divers

Questions diverses Les participants rappellent l'importance de rendre cohérent les aménagements cyclables avec le principe des vélos routes, afin de garantir la sécurité des usagers. Véloroute \Leftrightarrow Voie verte : il existe un problème de lisibilité.

Les Conseils Départementaux sont confrontés au problème de la prise en charge des Personnes à Mobilité Réduite, en particulier dans le cadre des transports scolaires :

- L'accessibilité dans un car n'est pas du même ordre que dans un bus. La conception des quais est donc différente.
- Se pose aussi le problème de la position du véhicule à l'arrêt : en ligne ou en encoche.
- Même avec un VU adapté, la prise en charge d'un seul PMR peut prendre jusqu'à 10 minutes.

Sujets futurs

- Plan de mise en accessibilité des arrêts de car
- Radars (chantier)
- Signalisation d'intérêt local – CD 38
- Sécuriser les aménagements des lieux dits – hameaux – CD 71
- La démarche d'agglomération (autour du guide de la DTecTV)
- Prise en compte des piétons hors agglomération en lien avec le développement des TC
- Rédaction des mentions sur les panneaux

Journée technique 2016

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

Prochaines rencontres du club métier

29/09/16

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

Sujet	Intervenant
Accessibilité des arrêts de bus/car	CEREMA CD 38 – Frédéric Caille
Traitement des obstacles latéraux	CEREMA CD 38 – Frédéric Caille
RNER – Marchés dispositifs de retenus	CEREMA CD 26 – Gilles Delimal
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
Sécuriser les aménagements des lieux dits / hameaux	CD 71 – Emmanuelle Daprile
Implantation des piquets faunes	CD 74 – Jean Henriot
Expérimentation de l'éclairage des tunnels vélos	CD 26 – Gilles Delimal