



Cerema



Réunion club Sécurité Routière et Exploitation du 16 mai 2019

Compte rendu

Rédacteur : Mathis BELTRAMI

Sommaire

Réunion du 16 mai 2019.....	3
Participants.....	3
Ordre du jour.....	3
Compte-rendu.....	4
Diffusion du compte-rendu.....	4
Présentation de la journée.....	4
Utilisation des données Floating Car Data (FCD).....	4
<i>Discussion</i>	4
Plan Vélo.....	5
<i>Discussion</i>	5
Tour de table.....	6
<i>Discussion 1</i>	6
<i>Discussion 2</i>	7
Point d'actualité.....	8
Les feux tricolores « récompense – sanction ».....	9
<i>Discussion</i>	9
Évolution de la signalisation – Actualités.....	10
<i>Discussion</i>	10
Points divers.....	11
<i>Journées techniques 2019</i>	11
<i>Club 2019</i>	11
Prochaines rencontres du club métier.....	12

Réunion du 16 mai 2019

Participants

La liste des participants est la suivante :

Arnold Marie-jeanne	DIR CE	Esquis Kevin	CEREMA CE
Bacelar Alexis	CEREMA CE	Fassetta Dominique	CD 73
Bachelar Michel	CD 39	Galland Gilles	CD 71
Baudet Alain	CD 73	Garcia Germinal	CD 21
Beltrami Mathis	CEREMA CE	Gaudillat Gilles	CD 21
Berruyer Loic	GRENOBLE	Gomez Virginie	CD 25
Chargros Paul	CD 69	Grangeat Bernard	CD 69
Colin Gerard	CD 71	Henry William	DSR
Crassin Frédéric	CD 01	Hory Arnaud	CD 21
Chalmeau Thierry	CD 25	Landrix Ghislaine	DDT 71
Damas Christophe	CEREMA TV	Lemoine Daniel	CEREMA TV
Daprile Emmanuelle	CD 71	Lopez Flavien	CEREMA CE
David jean-Claude	CD 73	Mas Manuel	CD 21
De Luiz Ortega Raoul	CD 89	Masclaux Thierry	CD 43
Deren Raymond	CD 71	Moreau Ludovic	DSR
Delimal Gilles	CD 26	Murard Frédéric	CEREMA CE
Dethe Xavier	CD 39	Pauget Bernard	CD 01
Duffy Loïc	DDT 71	Planel Pascal	CD 07
Dufour Yves	CD 58	Squarcioni Sylvie	CD 71

Ordre du jour

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

Horaire	Thème	Intervenant
9h – 9h30	Accueil	
9h30 – 9h45	Présentation de la journée	Animateurs du club : CD 71 – Emmanuelle Daprile CD 71 – Gilles Galland Cerema-CE – Mathis Beltrami Cerema-CE – Alexis Bacelar
9h45 – 10h20	Utilisation des données Floating Car Data (FCD) pour la gestion de trafic	CD 73 – Alain Baudet
10h20 – 11h	Plan vélo : les 25 mesures annoncées le 14/09/18	Cerema-CE – Flavien Lopez
11h – 12h15	Tour de table : 1_ Procédures effectuées lors des accidents mortels 2_ Évolution des zones à 70 km/h	Ensemble
12h15 – 12h30	Actualités + Questions diverses	Cerema-CE – Mathis Beltrami Cerema-CE – Alexis Bacelar
12h30 – 14h	Pause repas	
14h – 14h40	Retour d'expérience sur les feux tricolores « récompense – sanction »	Cerema-TV – Christophe Damas
14h40 – 15h	Tour de table sur les impacts de la nouvelle réglementation sur les manifestations sportives (reporté au prochain club)	Ensemble
15h – 15h30	Évolution de la signalisation – actualité	Cerema-TV – Daniel Lemoine
15h30 – 16h	Démarches sécurité routière appliquées aux collectivités locales	Cerema-CE – Mathis Beltrami

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 par les animateurs du club en indiquant que les temps d'échange et de débat entre tous les participants sur plusieurs thèmes seront dorénavant plus importants lors des clubs Cotita. Ceux-ci prendront la forme de tour de table servant à recueillir les questionnements et les problèmes issus des territoires. Il est envisagé de faire un bilan annuel synthétique des questions remontées et des réponses apportées ou non.

Utilisation des données Floating Car Data (FCD)



Alain Baudet (CD 73) présente l'utilisation des données FCD pour la gestion du trafic au départ et à l'arrivée des stations en Savoie. L'objectif de cette démarche est de fournir aux usagers une information plus réactive et plus pertinente en recueillant les évolutions des temps de parcours en temps réel. Cela permet aussi de travailler avec la SNCF qui peut ainsi connaître le retard des cars de touristes, et ajuster les horaires de ses trains.

Avec les données FCD remontées par les dispositifs coyote des véhicules, les véhicules peuvent être détectés d'un point A à un point B (temps de parcours), mais on peut aussi accéder à la vitesse, au sens de déplacement et aux matrices d'origine destination. Le taux de détection peut monter jusqu'à 1400 / heure sur la RN 90, ce qui correspond à environ 15 % des véhicules circulant sur cet axe.

Les données sont recueillies sur des tronçons de 2 km sur lesquels l'outil génère des temps de parcours instantanés, et par déduction des vitesses instantanés. L'utilisation des données en temps réel permet de gérer plus rapidement et précisément les flux de trafic et de géolocaliser finement la dégradation de la circulation. Les temps de parcours adhérents (pause sur aire...) sont écartés du calcul.

Discussion Le Conseil Départemental de la Loire :

Quel est le coût de ce dispositif ?

→ réponse CD 73 : Pour 17-18 weekends et sur 15-17 itinéraires cela représente 23 000 € (environ 1 200 € / tronçons). Le coût du logiciel de visualisation des véhicules porteurs et de leur vitesse de déplacement (diapo 9) est de 15 000 € hors taxes par année.

La Direction Départementale des Territoires de la Saône-et-Loire :

Ce dispositif peut-il remplacer les stations de comptages SIREDO ?

→ réponse CD 73 : Non, car il n'y a pas de comptage de véhicule, seulement des temps de parcours.

Le Cerema :

Est-il envisageable d'utiliser ces données pour voir les sections où la vitesse n'est pas respectée ?

→ réponse CD 73 : Oui on peut les visionner en temps réel en abaissant les seuils. L'outil permet de mesurer les vitesses instantanées.

On peut noter la mise en place d'une régulation de vitesse en fonds de vallée pour qu'il n'y ait pas de blocage en zone à risque.

Compte-rendu (suite)

Plan Vélo



Flavien Lopez du Cerema rappelle la chronologie des événements qui ont fait émerger le Plan Vélo : du questionnaire sur les usagers de bicyclettes de 2017, aux Assises de la Mobilité en 2018 et de la prochaine loi d'orientation pour les mobilités (LOM). Les actions évoquées dans le plan vélo devraient être concrétisées dans cette nouvelle loi. L'objectif est de multiplier par 3 la part modale du vélo d'ici 2024.

Parmi les mesures présentées figurent : la généralisation du marquage des vélos neufs avec un recensement effectué sur un fichier national, la création d'un cadre législatif incitatif (forfait mobilité durable pour les fonctionnaires), la reconnaissance fiscale du vélo, la généralisation du « Savoir rouler »...

Il est rappelé l'existence d'un fond mobilité active servant à lutter contre les discontinuités des itinéraires cyclables, possédant une enveloppe de 40 millions d'euros.

Discussion

Un participant :

Les Engins de Déplacement Personnels Motorisés > 25 km/h vont-ils être interdits ?

→ réponse Cerema : Il est interdit de circuler avec un engin dont la vitesse maximale n'est pas limitée à 25 km/h. <https://www.interieur.gouv.fr/Espace-presse/Dossiers-de-presse/Les-trottinettes-electriques-entrent-dans-le-code-de-la-route>

Le Conseil Départemental de la Savoie :

Qui des planches – longboard – dans la réglementation ? Nous avons eu le cas d'un accident mortel qui nous a contraint à interdire la route aux piétons.

→ réponse Cerema : Le longboard, les EDPM de manière générale sont actuellement assimilés aux piétons. Un projet de décret modifiant le code de la route est en cours de rédaction. Le Cerema recherche des idées de dessins pour représenter un EDP sur un panneau : le Maire aura une latitude pour déroger au Code de la Route pour la circulation des EDPE et seul un panneau pourra le faire savoir.

Le Conseil Départemental de l'Yonne :

Le fond mobilité active est-il ouvert à toutes les collectivités ?

→ réponse Cerema : Oui

Le Conseil Départemental de la Côte d'Or :

Pourquoi les trottinettes électriques, les roues, seront-elles interdites hors agglomération ? De fait, ça limite l'usage de ces nouveaux modes de transport dans le milieu rural.

→ réponse Cerema : Je pense que cette interdiction vient du problème de visibilité – de l'exposition aux risques importants hors agglomération.

Le Conseil Départemental de l'Yonne :

Faut-il une signalisation particulière pour la généralisation du double sens cyclable dans les rues limitées à 50 km/h ?

→ réponse Cerema : Oui, comme dans les rues limitées à 30 km/h.

Compte-rendu (suite)

Tour de table

Le nouveau format de nos clubs Cotita offre une part plus importante aux échanges entre les participants. Les discussions ont été orientées autour des zones à 70 km/h et des procédures effectuées lors des accidents mortels.



Discussion 1 Le Conseil Départemental de la Côte d'Or :

Nous devons prochainement faire remonter des pistes de proposition au président du Conseil Départemental concernant une rehausse des limitations de vitesse à 90 km/h sur certaines zones, dans le cadre d'une dérogation. Nous n'avons aucune idée de la manière de nous y prendre (anciennes RN ? Réseau prioritaire ? ...). Le Bas-Rhin a fait une proposition avec des itinéraires cohérents – le problème est que nous ne les avons pas dans le département (réseau et contexte routiers très différents), nous manquons de justifications. De plus, il y a un travail à effectuer sur la question des panneaux 90 – emplacement...

La DSR (département contrôle sanction automatisé) :

Nous vérifions que les paramètres des radars ont bien été actualisés pour prendre en compte les nouvelles limitations de vitesse : une réflexion est en cours sur la dépose des panneaux annonçant les contrôles radar sur lesquels la limitation de vitesse est indiquée, le temps que les limitations de vitesse se stabilisent sur les territoires (le but est de ne pas donner une fausse information aux usagers).

Il est rappelé qu'il est impossible de déroger au code de la route en augmentant les vitesses.

Le Conseil Départemental de la Saône-et-Loire :

Pourquoi les critères de sélection ne sont-ils pas pris au niveau national ? Ne serait-ce pas à la DSR d'imposer un cadre ? D'autant que l'État souhaite une sécurisation accrue des routes passant à 90 km/h.

La Direction Départementale des Territoires de Saône-et-Loire :

Ce sont les présidents des Conseils Départementaux qui ont demandé à obtenir des dérogations pour le 80 km/h, il est donc normal que les propositions émanent de ces entités et non de l'État directement.

Le Conseil Départemental de l'Yonne :

Nous nous interrogeons sur la pertinence de ces dérogations dans le sens où il y a un risque de confusion chez les usagers en passant d'un réseau à un autre.

La DIR Centre-Est :

Il n'y a aucune réflexion sur une évolution des limitations de vitesse (et donc des dérogations) sur nos réseaux.

Le Cerema :

Nous rappelons que nous avons fait une **journée technique spécifique sur ce thème** en septembre dernier. Des présentations sur les évaluations des baisses de limitations de vitesse ont été notamment abordées, ainsi que des analyses sur le comportement des usagers : <http://cotita.fr/spip.php?rubrique111>

Compte-rendu (suite)

Le Conseil Départemental de la Savoie :

Nous avons pris beaucoup de mesures d'abaissement des limitations de vitesse à 70 km/h suite aux diverses demandes des élus / associations...

En outre, la Savoie a plus de 1 000 km de routes au-dessus de 1 000 m, ce qui fait que naturellement, on ne roule pas à 80-90 km/h.

Le Conseil Départemental de l'Yonne :

Nous avons une démarche de suppression des zones limitées à 70 km/h.

Dans le cas où la limitation de vitesse reste à 80 km/h, nous ne créerons pas de nouvelles zones à 70 km/h, le différentiel de vitesse étant trop faible.

Le Conseil Départemental de la Saône-et-Loire :

Ce sujet d'actualité nous a permis de recenser des endroits où nous n'avions pas encore pris les arrêtés de circulation et d'effectuer les corrections nécessaires.

Les Conseils Départementaux de l'Yonne, la Saône-et-Loire et de la Côte d'Or :

Nous relevons des vitesses très élevées sur les réseaux secondaires, qui ne sont pas assez contrôlés. Nous ne notons pas de baisse de l'accidentalité pour cette nouvelle année, contrairement aux mois de la fin d'année 2018.

Le Conseil Départemental de la Saône-et-Loire présente sa note permettant de justifier le maintien ou la suppression des zones limitées à 70 km/h. Celle-ci s'appuie sur des relevés terrains et sur la base de données des événements recensés par le département. Cette démarche n'a pas suscité de remarques particulières sur les zones qui ont été traitées mais qui sont encore à la marge. Elle a aussi permis de mettre en évidence que les réels messages de danger sont préférables à des limitations de vitesse non comprises des automobilistes. Les critères sont actuellement expérimentés pour maintenir la zone à 70 km/h (une dizaine de bâtiments proches, 5 accès sur la RD, présence de traversées piétonnes, arrêt de car...).

Le Conseil Départemental de la Côte d'Or :

Nous avons installé des panneaux indiquant une vitesse conseillée dans certains secteurs, notamment les virages. Nous avons fait une évaluation et les retours sont plutôt positifs. (thème à présenter lors de notre prochaine réunion).

Le Cerema :

Nous rappelons que sur ce sujet, nous pouvons réaliser avec vous des fiches de cas sur ce genre de réalisation. De plus, nous pouvons vous aider à monter vos dossiers de demande d'expérimentation DSR.

Discussion 2 Le Conseil Départemental de la Savoie :

Lors de la survenue d'un accident mortel, nous effectuons une fiche accident recensant les articles de presse, les différentes informations, et un tableau qui est partagé avec la préfecture. Le but est de s'assurer de la mise en cause ou non de l'infrastructure.

Nous effectuons un observatoire de l'accidentalité présenté une fois par an en commission départementale.



Compte-rendu (suite)

Le Conseil Départemental du Rhône :

Nous effectuons aussi des relevés terrains avec les forces de l'ordre et les informations sont centralisées. La DIR est associée. C'est la préfecture qui organise une réunion enquête visant à établir les causes de l'accident et les mesures correctives pouvant être mises en place (infrastructure, sensibilisation...).

DIRCE :

Une enquête REAGIR allégée est effectuée avec la préfecture.

Le Conseil Départemental de la Loire :

La préfecture est l'organisatrice de l'enquête qui réunit les forces de l'ordre et les gestionnaires de voirie, avec une visite sur le terrain permettant d'acter des mesures correctives.

Le Conseil Départemental de la Côte d'Or :

Depuis 10 ans, nous effectuons une réunion entre l'État, les forces de l'ordre et le SDIS, en mairie, quelques semaines après la survenue de l'accident. La réunion dure une heure et permet d'évoquer les circonstances de l'accident et les facteurs en cause. Pour chaque accident corporel, le département a une action avec les forces de l'ordre.

Point d'actualité



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

- le bilan de l'accidentalité 2017 et les premiers chiffres de 2018 (remontées rapides des forces de l'ordre, non consolidés) ;
- les expérimentations en cours ;
- la parution des notes et guides.

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

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

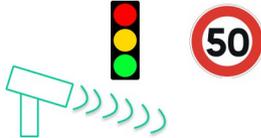


Mise en garde sur le label « Ville prudente » : sur le site internet, validation de signalisation non conforme. Un maire labellisé pourrait être conforté sur des aménagements, qui peuvent ne pas être réglementaires.

Les participants souhaitent obtenir plus d'information sur les vitesses pratiquées sur les réseaux secondaires depuis ce début d'année : il y aurait une tendance à une augmentation de la vitesse sur ce réseau.

Compte-rendu (suite)

Les feux tricolores « récompense – sanction »



Christophe Damas du Cerema débute son intervention par la présentation de deux vidéos, extraits de journaux télévisés traitant du sujet.

Il précise que ce dispositif est très souvent demandé en milieu rural, au droit des passages piétons ou à une intersection.

Il est rappelé qu'à l'origine ce dispositif était un contre-pied à la mise en place des radars fixes, en récompensant les conducteurs respectant les limitations de vitesse.

La présignalisation de ce feu est souvent non réglementaire.

Les retours d'expérience indiquent un effet bénéfique au droit du dispositif mais sur une courte distance. Dans de nombreux cas, les relevés de vitesse pratiqués ne sont pas effectués avant la mise en place du dispositif, ce qui ne permet pas l'élaboration d'un bilan avant/après.

Il ressort un risque de choc arrière avec ce dispositif, dû à la perception tardive du feu par les usagers. Certains cas de ralentissement trop tardif ont été relevés vers Metz par exemple. Le problème est que nous ne pouvons pas le quantifier en termes d'accident, car cette donnée est absente des fichiers accidents (BAAC).

Nous n'avons pas de remontées qui nous indique qu'il faille interdire ce dispositif. Il est préférable de le positionner en section courante sur des réseaux à faible trafic (100 véhicules / heure).

Discussion Le Conseil Départemental de la Savoie :

Quel est le coût de ce dispositif ?

→ réponse du Cerema : Le coût est variable, un capteur pour 8 000 € par exemple, mais il faut prendre en compte les coûts d'entretien aussi.

Le Conseil Départemental de la Côte d'Or

Nous observons une multiplication de ces dispositifs sur nos territoires. Nous regrettons qu'ils ne soient pas implantés dans une démarche de sécurité plus globale. Ils répondent souvent à un besoin ponctuel.

L'intérêt de la création de trottoir est délaissé au profit de ce dispositif. Nous déplorons de la congestion remontant sur nos réseaux qui est dû à ces dispositifs. Une réglementation sur ce type de feu serait la bienvenue.

Le Conseil Départemental de l'Ardèche :

À quel moment le piéton a-t-il une phase verte ?

→ réponse du Cerema : Seulement lorsqu'il appuie sur le bouton (impossibilité d'avoir deux phases vertes en même temps).

Le Conseil Départemental de la Saône-et-Loire :

N'est-ce pas paradoxal dans un contexte de suppression des carrefours à feux ?

Compte-rendu (suite)

Évolution de la signalisation – Actualités



Daniel Lemoine du Cerema présente les actualités sur la signalisation routière relatives à l'arrêté du 18 décembre 2018.

Il n'y a pas eu de « toilette » dans la signalisation des passages à niveaux.

Lien vers Décret n° 2017-1845 du 29 décembre 2017 relatif à l'expérimentation territoriale d'un droit de dérogation à des normes reconnues au préfet :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000036340460&fastPos=2&fastReqId=1489585396&categorieLien=cid&oldAction=rechTexte>

Discussion Le Conseil Départemental de l'Yonne :

Nous avons des problèmes dans l'implantation des panneaux dans certains cas, la juxtaposition proposée permettra de palier à beaucoup de problèmes.

Qu'en est-il de la ligne d'effet des passages piétons, est-elle entrée dans le Code de la Route ?

→ réponse du Cerema : Oui, à l'article 8 de l'arrêté de 1967 et 117-4, F. de l'IISR.

Un participant :

Avez-vous des préconisations sur l'implantation des lignes d'effet pour l'alternat ?

→ réponse du Cerema : Non, c'est au cas par cas, il faut s'adapter.

Un participant :

Les lignes de guidage au sol à destination des bus sont-elles réglementaires ?

→ réponse du Cerema : Non, elles servent effectivement à l'accostage plus ou moins automatique.

La DSR indique que les panneaux annonçant les radars sont les SR3D +M2, comme évoqué ci-dessus, dans la prescription de la vitesse, pour ne pas donner une éventuelle information de vitesse erronée à l'utilisateur.

Le Cerema indique que la première voie réservée au covoiturage VR2+ permanente est lancée aux Sables d'Olonne.

Le Conseil Départemental de la Savoie :

Y a-t-il eu une avancée dans la signalisation des pneus hiverns obligatoires en zones de montagne ?

→ réponse du Cerema : Une première version a été donnée à la DSR, mais elle n'est pas concluante pour le moment, les travaux sont en cours.

Compte-rendu (suite)

Points divers

Journées techniques 2019 Une journée COTITA sur le thème des nouveaux outils et recherche pour l'exploitation et l'entretien, est prévue le **20 juin**, à Bron.

Une journée technique COTITA sur le thème des leviers d'actions en sécurité routière pour les gestionnaires de voirie est prévue pour le **24 septembre** prochain. Le programme est en cours de validation et la journée se tiendra à Bron.

Club 2019 Le prochain club se tiendra le **25 septembre** à Bron, le lendemain de la journée technique (ci-dessus). Cette nouvelle formule répond à une demande de la majorité des participants qui préfèrent cumuler les journées COTITA pour optimiser leur déplacement. Cette organisation peut également permettre de prévoir des visites de sites en fin de journée.

JOURNÉE TECHNIQUE

Nouveaux outils et Recherche pour l'Exploitation et l'Entretien

Bron | Cité des mobilités



Jeudi
20
Juin
2019

 **09H00** AMPHITHEATRE FOURVIERE
CEREMA - CITE DES MOBILITES

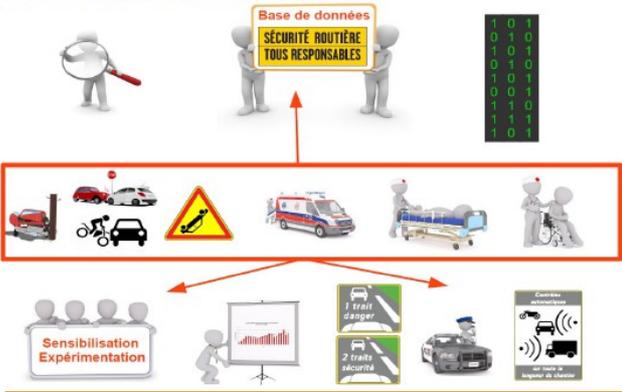
www.cotita.fr



JOURNÉE TECHNIQUE

Leviers d'action en sécurité routière pour les gestionnaires de voirie

Bron | Cité des mobilités



MARDI
24
Sept.
2019

 **09H00** AMPHITHEATRE FOURVIERE
CEREMA - CITE DES MOBILITES

www.cotita.fr



Prochaines rencontres du club métier

Se sont déclarés volontaires ou sont pressentis pour les prochaines rencontres les intervenants suivants :

Sujet	Intervenant
Vitesses conseillées (suivant avancement) Évaluation 70 km/h conseillé	CD 38 – Frédéric Caille CD 21 – Germinal Garcia
Installation des glissières Raccordement des glissières Musoir endommagé Dispositifs de retenue / dispositifs béton	CEREMA CD 25 – Thierry Chalmeau CD 71
Expérimentation bandes rugueuses avant carrefour	CD 71 – Emmanuelle Daprile
Pris en compte des traversées piétonnes hors agglomération	CD 71
Radar chantier	
Implantation des piquets faunes – relation chasseurs	CD 74 – Jean Henriot
La politique routière départementale, un outil d'aménagement et de mise en cohérence de la voirie départementale (particularités locales, routes secondaires, tertiaires)	CD
Privatisation de route	CD
Barrière anti renversement – voie ferrée	CEREMA – Thomas Ojardias
Modification d'arrêté pour les compétitions sportives	CD
Optimisation des actions : comment faire mieux avec moins d'argent ?	CD
Éclairage – obligations réglementaires	CEREMA – Paul Verny
Rédaction des mentions sur les panneaux de signalisation directionnelle	CEREMA – PAT SIGNALISATION