



Réunion club sécurité routière du 26 novembre 2013

Compte rendu

Date : 28/11/2013

Rédacteur : Rémy Marsolat

Sommaire

Réunion du 26/11/2013.....	3
Participants.....	3
Ordre du jour.....	3
Diffusion du compte-rendu.....	3
Compte-rendu.....	4
Politiques d'utilisation et implantations des balises J15.....	4
<i>Discussion</i>	4
Gestion des enseignes et pré-enseignes sur le domaine public.....	5
<i>Discussion</i>	5
Limitation à 70 km/h sur certains réseaux secondaires.....	6
<i>Discussion</i>	6
<i>Appel à candidature</i>	6
Point d'actualité.....	7
Souhaits de sujets.....	7
Prochaines rencontres	8
Mardi 1 er avril 2014.....	8
Mardi 7 octobre 2014.....	8

Réunion du 26/11/2013

Participants

La liste des participants est la suivante :

Bacher Daniel	DIR CE	Nicollet Louis	Cete de Lyon
Balmefrezol Pascal	Cete de Lyon	Ojardias Thomas	Cete de Lyon
Berthet Jean-Paul	DDT 69	Paillassa Bertrand	CG 69
Bouvet Arnaud	CG 39	Pauget Bernard	CG 01
Castera Frédéric	CG 07	Perrin Yves	C.G. 07
Darbon Xavier	CG 38	Planel Pascal	CG 07
Dufour Mathieu	CG 38	Seyve Patrick	CG 69
Henriot Jean	CG 74	Tchittarath Sisavane	Cete de Lyon
Herbert Christine	Cete de Lyon	Thomas Michel	CG 39
Huez Pascal	Cete de Lyon	Trescartes Christophe	DDT 69
Lhotse Florence	CG 01	Valette Laurent	CG 73
Marsolat Rémy	CETE de Lyon	Villié Eric	CETE de Lyon
Moussy Laurent	CG58		

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 Y.Perrin, animateurs du club
10h - 11h00	Politiques d'utilisation et implantations des balises J15	Cete de Lyon – Louis Nicollet CG 07
11h00 - 12h00	Gestion des enseignes et pré-enseignes sur le domaine public	Cete de Lyon – Louis Nicollet CG 38 – Xavier Darbon
12h00 - 12h30	Actualités	Cete de Lyon
12h30 - 13h45	Pause repas	
13h45 – 15h15	Limitation à 70 km/h sur certains réseaux secondaires <ul style="list-style-type: none"> présentation de la démarche présentation de l'étude d'enjeux du Cete NC sur le département 76 présentation de la démarche de hiérarchisation du réseau du CG 38 appel à candidature pour une étude d'enjeux sur un de nos départements 	Setra ou Cete de Lyon Cete de Lyon – Christine Herbert CG 38 - Mathieu Dufour Cete de Lyon
15h15 - 15h30	Questions diverses	Tous
15h30 - 16h00	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

Politiques d'utilisation et implantations des balises J15

Louis Nicollet rappelle la réglementation sur les balises J15 figurant dans l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR). Il présente également les prescriptions du guide balisage en projet au SETRA.

Pascal Planel présente l'exemple de l'Ardèche qui a mis en place des plots J15b sur des itinéraires structurants, avec de nombreux carrefours souvent présents en courbes, et où les balises J5 étaient régulièrement percutées.

Discussion

CG74 : le traitement ne peut pas être le même en interurbain et en urbain, il faudrait différencier les 2 milieux dans le guide. Peut-on ne traiter l'anneau des giratoires qu'en face des voies d'entrées ? → L'économie serait mineure pour les petits giratoires.

CG 74 et CG 07 : la mise en place de peinture sur les bordures d'îlots et de balises J15b est un peu excessive ; il faudrait pouvoir choisir l'un ou l'autre.

→ Après vérification, cette possibilité est bien offerte par l'IISR partie 7 art. 117-2,B : « Ces îlots sont de préférence matérialisés par un terre-plein et des bordures basses franchissables qui doivent être rendues visibles de nuit par de la peinture blanche rétro réfléchissante ou des dispositifs rétro réfléchissants blancs. En agglomération ces dernières dispositions sont appliquées si la visibilité de l'aménagement le nécessite. »

CG 01, 74 et 07 : les espacements de J15b recommandés dans le guide sont trop petits et non nécessaires pour les éléments parallèles à l'axe de la route. Des espacements plus grands seraient suffisants, moins coûteux avec moins d'effet « sapin de Noël ».

CG 73 : peut-on remplacer le marquage de rive d'un îlot par des J15b en agglomération ? → le marquage de rive n'est pas obligatoire, donc la réponse est oui si on souhaite renforcer la perception de l'îlot. Y a-t-il eu une évaluation de sécurité pour le cas ardéchois ? → Non, c'est trop tôt. En revanche, le retour des usagers est très positif sur la perception des îlots piégeux, notamment de nuit et par temps de pluie. Pourquoi ne pas avoir équipé les îlots secondaires de J15 b pour prévenir les accidents de cisaillement en carrefour ? → en Ardèche, ce type d'accident n'est pas ressorti sur les itinéraires équipés.

CG 38 : en Ardèche, n'y a-t-il pas un problème de guidage dans les voies de sortie des giratoires puisqu'elles n'en sont pas équipées ? → Non, car les vitesses sont très réduites, l'enjeu est en entrée. Toutefois l'Ardèche équipe certaines voies de sortie dont les îlots sont allongés.

Faut-il recommander dans le guide d'équiper les bordures le long de la voie de stockage, car dans certaines configurations, cela pourrait conduire à une fausse route (vers la voie de stockage au lieu de la voie filante) ?

Solidité : les plots de 5 cm de diamètre utilisés en Ardèche donnent entière satisfaction et semblent plus solides que les plots plus gros, notamment en résistant mieux à l'arrachement par les PL qui peuvent rouler dessus. Les transports exceptionnels bas peuvent arriver à couper des plots.

Compte-rendu (suite)

Gestion des enseignes et pré-enseignes sur le domaine public

Louis Nicollet rappelle la réglementation sur les enseignes, pré-enseignes et publicités. Xavier Darbon présente l'exemple de l'Isère et les moyens d'action du conseil général.

Discussion CG 73 : peut-on enlever un panneau facilement ? → difficile et long avec passage par le préfet. En cas de panneau accroché à un mat de signalisation, on peut le faire sans état d'âme, en arguant que le mat n'est pas calculé pour supporter les efforts supplémentaires amenés par le panneau illégal, et risque de tomber sur des usagers.

Dans des cas où la violation de la loi est extrême (panneau masquant un panneau réglementaire de danger par exemple), il est plus facile d'enlever les panneaux d'office, en mettant les auteurs de l'infraction devant leur responsabilité en cas d'accident.

C'est sur le domaine privé que la tâche est plus compliquée.

Le problème des publicités sauvages pour des événements ponctuels est soulevé (fête du village...) : connaissance tardive de l'infraction, temps de réaction trop long, difficultés prévisibles avec les maires.

Le CG 38 signale que la réglementation est difficile à faire respecter sans agent assermenté. Par ailleurs, leur analyse n'est pas toujours celle de la préfecture qui peut les débouter.

La DDT 69 signale qu'elle dispose d'une équipe qui traite ces infractions ou qui conseille les gestionnaires confrontés à ce problème.

La DDT 38 a édité un document de synthèse très utile sur le sujet.

En Ardèche, la DDT suit bien le problème. Avec la participation du Conseil général, du CAUE et du Parc Naturel Régional des Monts d'Ardèche, elle informe sur la nouvelle réglementation et encourage la SIL. La Chambre de commerce et l'Agence départemental du tourisme vont être impliquées. L'association Paysage de France est très active pour signaler les infractions.

D'une façon générale, les départements ont un règlement de voirie qui interdit ce genre de pratique. Ils encouragent les mairies à mettre en place de la signalisation d'intérêt local (SIL), même s'ils ne la financent pas, à l'exception parfois des voies vertes.

Compte-rendu (suite)

Limitation à 70 km/h sur certains réseaux secondaires

Christine Herbert présente la démarche entamée par le SETRA pour la DSCR, ainsi que l'étude du Cete Normandie-Centre sur la Manche et la Seine Maritime. Mathieu Dufour présente la démarche de mise à jour de la hiérarchisation du réseau de l'Isère.

Discussion

CG 38 : souligne l'impossibilité d'associer un profil en travers à une catégorie du réseau : des réseaux structurants peuvent avoir des assiettes plus étroites que des réseaux locaux, du fait de leur localisation en milieu contraint (falaise, ...).

CG 74 : le modèle de Nilson n'est peut être pas vérifié dans notre pays ; on pourrait commencer par voir ce que ça donne en France par une étude spécifique. Par exemple, la vallée de l'Arve est sujette à une baisse des limitations de vitesse pour le plan de prévention atmosphère la moitié de l'année : ce serait un bon cas d'étude. Sur la partie de nos réseaux montagneuse, souvent, on ne peut pas rouler à plus de 70 km/h, donc le gain réel y serait nul. Quand on reçoit des demandes de baisse de la limitation de vitesse, on commence par faire des mesures de vitesse pour pouvoir répondre avec plus de poids.

CG 39 : suite à la demande de mise en cohérence des vitesses, le département a fait un toilettage des limitations de vitesse et bon nombre de limitations à 70 km/h se sont révélées infondées.

CG 69 : comment concilier pertinence et cohérence de la limitation de vitesse ? Souvent la pertinence en un point est contraire à la cohérence sur l'itinéraire. On privilégie la pertinence, même si cela doit entraîner une succession de limitations de vitesses.

Appel à candidature

Le Cete fait un appel à candidature pour mener une étude similaire à celle du Cete Normandie-Centre. Les CG participants n'ont pas autorité pour répondre à l'appel à candidature compte tenu de la sensibilité du sujet évoqué. Il faut passer par le président du conseil général pour obtenir une collaboration sur une étude semblable à celle du Cete Normandie-Centre.

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 :

- audits de sécurité sur itinéraires
- arrêts de cars hors agglomération : accidents, traitement
- passages piétons hors agglomération
- contrôle dimensionnel des coussins, plateaux, ralentisseurs
- problème des aménagements des îlots centraux des giratoires
- VSA 70
- accidentologie : repères, indicateurs, où en est on ?
- extinction d'éclairage sur VRU
- plateaux
- expérimentation sur la signalisation des traversées d'animaux
- traitement des lieux-dits : dialogue avec les communes
- les miroirs
- avis sur accès riverains : quelle méthodologie ?
- contre-sens, comment faire ?
- passage d'une route de type R à type T
- carrefour à feux en rase campagne liés à une demande piétonnière : comment argumenter contre , comment minimiser le risque ?
- détection de zones de chaussée glissantes avant accident
- glissières et CE : comment traite t-on les réparations ?

Prochaines rencontres

Mardi 1^{er} avril 2014

Sujet	Intervenant
Arrêts de car hors agglomération	CG 01 / CG 07
Passages piétons hors agglomération	CG 74 / CG 69
Miroirs	CG 73
Extinction de l'éclairage sur VRU	Grand Lyon / CG 74

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