



# Cerema



## Réunion club Sécurité Routière et Exploitation du 29 mars 2018

Compte rendu

Rédacteur : Mathis BELTRAMI

## Sommaire

<b>Réunion du 29 mars 2018.....</b>	<b>3</b>
Participants.....	3
Ordre du jour.....	3
<b>Compte-rendu.....</b>	<b>4</b>
Diffusion du compte-rendu.....	4
Présentation de la journée.....	4
Giratoire et Bus à Haut Niveau de Service.....	4
<i>Discussion 1</i> .....	4
<i>Discussion 2</i> .....	5
<i>Discussion 3</i> .....	6
<i>Discussion 4</i> .....	6
<i>Discussion 5</i> .....	7
PAT Signalisation et tachistoscope.....	7
<i>Discussion</i> .....	8
Outil de gestion des événements : PRISM.....	8
<i>Discussion</i> .....	9
Point d'actualité.....	9
Transports exceptionnels.....	9
<i>Discussion</i> .....	9
Mesures proposées par le CISR.....	10
<i>Discussion</i> .....	10
<i>Réponse DSR du 23 mars 2018</i> .....	11
Points divers.....	16
<i>Journées techniques 2018</i> .....	16
<i>Fusion club sécurité routière et exploitation</i> .....	16
<b>Prochaines rencontres du club métier.....</b>	<b>17</b>
xx/10/18.....	17

## Réunion du 29 mars 2018

### Participants

La liste des participants est la suivante :

Anglade Michèle	Préfecture 43	Galland Gilles	CD 71
Arnold Marie-jeanne	DIR CE	Garcia Germinal	CD 21
Avril Céline	CEREMA CE	Henriot Jean	CD 74
Bacelar Alexis	CEREMA CE	Hory Arnaud	CD 21
Beltrami Mathis	CEREMA CE	Lemoine Daniel	CEREMA TV
Bernagaud Anne-Sarah	CEREMA CE	Malartre Laurent	CD 01
Caille Frédéric	CD 73	Marsolat Rémy	CEREMA CE
Crassin Frédéric	CD 01	Micoud Frédéric	CEREMA CE
Cellier Jean-Paul	DDT 69	Momey Linda	DDT 42
Chalmeau Thierry	CD 25	Ojardias Thomas	CEREMA CE
Contarelli Georges	CD 70	Pacocha Mathieu	CD 26
Daprile Emmanuelle	CD 71	Pauget Bernard	CD 01
Darbon Xavier	CD 38	Planel Pascal	CD 07
Delimal Gilles	CD 26	Reiff Rémy	CEREMA CE
Desportes Jean-Louis	DIR CE	Reynier Grégory	CD 07
Duranton Pascal	CD 42	Robert Anne-Sophie	CD 38
Duffy Loïc	DDT 71	Rouet Julien	CD 21
Faou Béatrice	DIR CE	Sautel Christian	CEREMA TV
Fassetta Dominique	CD 73	Villie Eric	CEREMA CE

### 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	<b>Animateurs du club :</b> CD 71 – Emmanuelle Daprile CD 71 – Gilles Galland DIR CE – Jean-Louis Desportes CEREMA-CE – Mathis Beltrami CEREMA-CE – Alexis Bacelar
9h45 – 11h	Giratoires et bus à haut niveau de service Pratiques existantes	CD 01 – Laurent Malartre CD 74 – Jean Henriot CEREMA-CE – Celine Avril CEREMA-CE – Frédéric Micoud CEREMA-TV – Christian Sautel
11h – 11h45	Présentation du tachistoscope et du PATS signalisation – Demandes d'expérimentation en cours	CEREMA-TV – Daniel Lemoine
11h45 – 12h15	Compléments sur l'outil PRISM	CD 71 – Gilles Galland
12h15 – 12h30	Actualités + Questions diverses	CEREMA-CE – Mathis Beltrami CEREMA-CE – Alexis Bacelar
12h30 – 13h45	Pause repas	
13h45 – 14h15	Transports exceptionnels	CEREMA-CE – Thomas Ojardias
14h15 – 15h15	Retour sur les mesures proposées à la suite du Comité Interministériel de la Sécurité Routière	CEREMA-CE – Eric Villie CEREMA-CE – Mathis Beltrami
15h15 – 16h	Discussion – mise en place des mesures annoncées lors du CISR	Ensemble
16h – 16h15	Conclusion de la journée – Agenda	<b>Animateurs du club :</b> CD 71 – Emmanuelle Daprile CD 71 – Gilles Galland DIR CE – Jean-Louis Desportes CEREMA-CE – Mathis Beltrami CEREMA-CE – Alexis Bacelar

## 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](http://www.cotita.fr/spip.php?rubrique108)

### Présentation de la journée

La journée est lancée par les animateurs du club en indiquant qu'un temps d'échange et de débat entre tous les participants sur les mesures proposées par le CISR sera lancé dans l'après-midi.

### Giratoire et Bus à Haut Niveau de Service



Laurent Malartre (CD 01) présente l'aménagement définitif du giratoire de Divonne les Bains, présent sur la RD 15. La fréquence actuelle des bus est de 1 par heure (17 bus/jours). L'aménagement a été réalisé dans un seul sens de circulation, mais il est envisageable de le dupliquer pour l'autre sens de circulation. Il consiste en la création d'une voie bus, en parallèle de la chaussée, qui contourne le giratoire en gardant sa priorité. Celle-ci s'accompagne d'un revêtement de couleur différente et d'un marquage en damier adapté aux spécificités de l'aménagement. Des ralentisseurs de type plateau sont implantés en amont du giratoire. Sur la voie bus, les rampes composant ces ralentisseurs sont plus faibles que sur la section courante. Ce type d'aménagement nécessite un site propre bus sur le côté.

Coordonnées GPS : 46°20'51.5"N 6°08'54.3"E

#### Discussion 1 Un participant :

Quel est le coût de ce dispositif et quelle est la nature du statut de la voie ?

→ réponse CD 01 : Le coût est variable en fonction des options choisies (revêtement coloré, type de bordures...). L'aménagement se trouve en agglomération, la vitesse est limitée à 50 km/h et à 30 km/h au droit du ralentisseur.

Un participant :

L'aménagement est-il signalé par de la signalisation verticale ?

→ réponse CD 01 : Non, il s'agit uniquement de signalisation horizontale, avec le damier et le revêtement de couleur.

Le Conseil Départemental de l'Isère :

Il s'agit d'un aménagement ponctuel, quel est le gain de temps offert par l'aménagement ?

→ réponse CD 01 : Le gain de temps réel n'a pas encore été étudié, mais il est forcément limité du fait de la faible longueur du site propre bus (environ 500 m). Il dépend aussi de la saturation du trafic aux heures de pointe.

Un participant :

Cet aménagement est-il reproductible avec un trafic plus conséquent ?

→ réponse CD 01 : A priori oui, mais il n'y a pas encore eu de tests pour le confirmer. À noter qu'aucun conflit entre les usagers piétons, cyclistes, bus... n'est à déplorer jusqu'à présent.

## Compte-rendu (suite)



Jean Henriot (CD 74) présente l'aménagement d'un giratoire sur la commune d'Epagny, dans une zone commerciale proche de la RD 1508. Les niveaux de trafic dans le secteur sont de l'ordre de 50 000 véhicules par jour. Cet aménagement, de type traversant, a été effectué dans un contexte de développement du territoire avec une forte volonté en faveur des modes doux (vélos et bus notamment) par l'agglomération d'Annecy.



Il s'agit d'un giratoire géré par des feux de signalisation. Il apparaît que l'aménagement effectué pose certains problèmes de compréhension et de lisibilité par les usagers du fait de la signalisation verticale et horizontale en place et de la forte congestion. Il ressort que les usagers locaux comprennent l'aménagement au fil du temps mais quid des touristes, nombreux à circuler dans le secteur ?

Aux heures de pointe le giratoire est très congestionné et des véhicules s'arrêtent sur le damier, ce qui augmente d'autant plus la congestion.

Le dispositif est implanté sur une voirie communale mais génère des perturbations sur le réseau départemental. Toute l'offre de transport en commun du secteur circule par cet aménagement, ce qui représente un bus (ou car) toutes les 5 minutes lors des heures de pointe du matin. Le développement de ce type d'aménagement est prévu sur le parcours menant au lac d'Annecy, en favorisant l'entrée sur Annecy le matin et la sortie le soir. Le CD 74 rappelle que dans ce stade d'expérimentation, il est important que les gestionnaires de voirie soient entendus et pris en comptes.

Coordonnées GPS : 45°56'03.3"N 6°05'03.7"E

**Discussion 2** Le Conseil Départemental de la Saône-et-Loire :

**La commune a-t-elle effectuée un suivi de cette expérimentation ?**

→ réponse CD 74 : Pas à ma connaissance

Un participant :

**N'arrive-t-on pas aux limites de l'exercice avec les carrefours à feux ?**

→ réponse CD 74 : Il est vrai qu'il pourrait être intéressant de tout remettre à plat afin d'imaginer un autre aménagement, en faisant attention aux problèmes de lisibilité et de visibilité. Le problème vient du fait que le trafic a augmenté sur des voies qui n'ont pas été conçues pour accueillir les trafics actuels du fait de l'urbanisation autour des routes.

## Compte-rendu (suite)



Christian Sautel (Cerema TV), rappelle qu'avant 2006, les guides abordaient peu ce type d'aménagement. Peu de retours d'expériences au niveau national sont recensés avec les sites propres bus, d'où l'intérêt du recueil effectué par le Cerema.

Celui-ci est gratuit sur le site du Cerema : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/giratoires-bus-haut-niveau-service-bhns-recueil-analyse>

L'exemple d'un aménagement sur Toulouse est présenté. Il est indiqué que le feu R24 s'allume uniquement au passage du bus. Un des principaux enseignements de ce recueil est qu'il convient d'éviter les grands giratoires avec des anneaux larges (cf l'aménagement précédent sur Annecy).

**Discussion 3** Un participant :

Pouvez-vous nous indiquer des seuils de trafic pour les différents aménagements ?

→ réponse Cerema : Ce seraient des données intéressantes, mais elles ne sont pas disponibles, car ces aménagements doivent se faire au cas par cas en fonction des trafics tournants, traversants...



Frédéric Micoud (Cerema CE) présente un projet d'aménagement de site propre axial avec une voie réversible entre Thonon-les-Bains et Genève. Un bus circule toutes les 10 minutes pendant les heures de pointe du matin.

Il est prévu d'installer deux feux R24 de type asynchrone afin d'avoir un feu rouge à chaque instant lorsque ceux-ci sont en action.

**Discussion 4** Un participant :

Les feux R24 sont-ils bien perçus par les usagers ? Pourquoi ne pas mettre un feu traditionnel ?

→ réponse Cerema : Le R24 est utilisé dans plusieurs agglomérations, il n'est généralement pas relevé un retour d'expérience défavorable. Le fait de les doubler (fonctionnement en flip-flop) permet de renforcer la visibilité du signal. Il n'est pas prévu d'installer un feu tricolore traditionnel ici, car il s'agit de gérer un événement ponctuel ; en effet, en l'absence de TC, le giratoire fonctionne de manière classique, sans feux.

Il est précisé que le retour d'expérience de la voie partagée de l'A48 menant à Grenoble (voie bus sur la bande d'arrêt d'urgence) permet d'affirmer que si les feux restent allumés en orange clignotant, les usagers ne les regardent plus et ne remarquent plus lorsque ceux-ci passent au rouge.

Les participants rappellent l'importance de la cohérence et de l'homogénéisation des pratiques concernant la signalisation verticale et horizontale (feux asynchrones, passage piétons 3D...).

## Compte-rendu (suite)

Un participant :

A-t-on une idée du gain de temps offert par ces aménagements ?

→ réponse Cerema : Pour le moment des comptages sont disponibles ainsi que des études de circulation. Les gains de temps vont donc être calculés après l'analyse de ces données.



Céline Avril (Cerema CE) présente un aménagement présent sur la commune de Palaiseau (91). Cet aménagement fait suite à des problèmes d'accidentalité sur l'axe concerné. Il s'agit d'un giratoire percé avec une géométrie non conventionnelle. Plusieurs problèmes sont apparus suite à l'aménagement, notamment une boucle de détection manquante en sortie du giratoire (pour arrêter le système) et une boucle de détection activée non intentionnellement suite à la giration des bus dans le sens opposé.

Cet aménagement est toujours en activité et très peu d'accidents corporels sont recensés aujourd'hui sur l'axe.



Coordonnées GPS : 48°43'06.3"N 2°13'53.5"E

**Discussion 5** Un participant :

Quel a été le rôle du Cerema dans cet aménagement ?

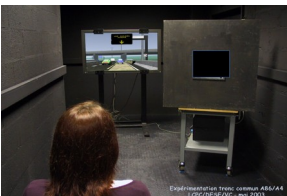
→ réponse Cerema : Nous avons effectué le diagnostic de l'aménagement et des recommandations concernant les problèmes détectés.

### PAT Signalisation et tachistoscope



Daniel Lemoine (Cerema TV) présente le PATS : Programme d'Assistance Technique concernant la Signalisation, à destination des collectivités. Les référents locaux du Cerema sont nommés (pour la signalisation horizontale : [Thomas.ojardias@cerema.fr](mailto:Thomas.ojardias@cerema.fr), directionnelle : [Philippe.tournadre@cerema.fr](mailto:Philippe.tournadre@cerema.fr), dynamique : [Jean-michel.putzola@cerema.fr](mailto:Jean-michel.putzola@cerema.fr), police : [Eric.villie@cerema.fr](mailto:Eric.villie@cerema.fr)).

Le PATS est une porte d'entrée pour les Conseils Départementaux qui souhaitent effectuer des dossiers de demande d'expérimentation DSR. Il est indiqué que le Cerema Ouest doit tenir à jour un site internet dédié aux retours d'expérience de ces expérimentations.



L'outil tachistoscope est présenté. Il permet de confirmer la bonne compréhension des nouveaux symboles ou panneaux en les testant sur un panel d'usager. De cet outil est notamment ressorti que la couleur rouge était la mieux perçue, c'est pourquoi les panneaux de danger et de prescription sont bordurés de cette couleur.

Il est admis qu'un panneau compris à 85 % peut être mis en œuvre sur le terrain, sinon il faut l'améliorer. Une vingtaine de signaux a été testé en 2017.

## Compte-rendu (suite)

**Discussion** Le Conseil Départemental de la Haute-Savoie :

**Il serait intéressant d'avoir également un retour sur les expérimentations non siglées DSR**

→ réponse Cerema : Il est important que les gestionnaires de voirie effectuent des dossiers d'expérimentation DSR afin d'avoir de la matière pour faire évoluer l'IISR. Il est rappelé que les expérimentations non DSR engagent la responsabilité du gestionnaire en cas d'accident.

La procédure pour effectuer ces demandes a été allégée et il est rappelé que les Conseils Départementaux peuvent contacter directement le Cerema pour obtenir une aide dans le montage du dossier. Il est indiqué qu'un simple mail détaillant le dispositif souhaité peut suffire pour obtenir une validation de l'expérimentation.

<http://www.equipementsdelaroute.developpement-durable.gouv.fr/experimentations-en-equipements-routiers-ou-en-a475.html>

Un participant :

**Le tachistoscope s'utilise-t-il également pour tester la signalisation horizontale ?**

→ réponse Cerema : C'est possible mais pour le moment, seule la signalisation verticale est testée par cet outil.

Un point sur les expérimentations en cours est réalisé. Il est notamment montré un panneau indiquant la dernière sortie gratuite avant un péage en cours de test sur le réseau d'ATMB. Ce panneau fait suite à de nombreux problèmes de contre sens au niveau de la barrière de péage.

Le Conseil Départemental de la Drôme :

**Que pensez-vous des passages piétons 3D ?**

→ réponse Cerema : Le PATS a proposé ses services à la DSR dès l'apparition de ce dispositif en France. Un arrêté va paraître prochainement, avec un effet rétroactif permettant de suivre le développement de ces dispositifs et d'effectuer des évaluations.

Le coût moyen de ce dispositif varie entre 500 € et 1500 €.

### Outil de gestion des événements : PRISM



Gilles Galland (CD 71) présente les applications de l'outil de gestion PRISM, abordé lors de la dernière séance par le CD 69. L'expérimentation de ce système en Saône-et-Loire sur une période de deux ans est sur le point de se terminer. Les applications de gestion du domaine routier avec le relevé des incidents (nid de poule, choc sur glissières...) sont bien utilisées par les agents sur le terrain. En association avec une thermo-sonde branchée sur l'allume cigare du véhicule, l'outil permet une optimisation et un suivi d'activité du déneigement en temps réel (tout comme pour le fauchage). L'outil est développé sur une tablette et en test sur certains smartphones.



## Compte-rendu (suite)

**Discussion** Un participant :

Quelle est la demande des agents ?

→ réponse du CD 71 : Certains agents sont en demande de cette technologie, notamment sur les smartphones professionnels. Une expérimentation est en cours dans un centre actuellement.

---

### Point d'actualité

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

- le bilan de l'accidentalité 2016 et les premiers chiffres de 2017 (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 des infrastructures est effectuée par le Cerema, disponible via le lien suivant :

[www.scoop.it/t/secureite-infrastructure](http://www.scoop.it/t/secureite-infrastructure).

---

### Transports exceptionnels

**CONVOI  
EXCEPTIONNEL**

Thomas Ojardias (Cerema CE) effectue une présentation sur les actualités dans les transports exceptionnels, avec notamment un rappel sur la législation en vigueur ainsi que les points d'attention à avoir à l'esprit. Les mesures récentes de simplifications des démarches sont explicitées.

**Discussion** Des participants font remonter des problèmes concernant les modes opératoires de DREAL différentes sur la catégorisation du réseau 1, 2 et 3. Il est regretté que l'État ne soit plus présent dans la rédaction des demandes, car les transporteurs ne jouent pas toujours le jeu dans les déclarations d'horaires de passage.

Le Conseil Départemental de la Haute-Savoie :

Il serait pertinent de profiter de la définition du réseau de 3e catégorie pour revoir le réseau de catégorie 1 et 2. De plus, une augmentation des contrôles serait appréciée (voir avec le GPS des camions).

→ réponse du Cerema : Une actualisation de ces réseaux est prévue. Concernant les contrôles, et notamment le non-respect de certains transporteurs, il n'est pas encore possible d'effectuer ses contrôles directement. Il convient aux gestionnaires de voirie de se rapprocher de la préfecture et des forces de l'ordre.

La DDT 71 indique qu'il est nécessaire que le logiciel PMS soit mis en place pour régler certains problèmes. Des réunions en préfecture avec la Gendarmerie sont souhaitables afin de définir les points singuliers sur un itinéraire donné. Il est rappelé l'importance de communiquer avec les forces de l'ordre afin de définir avec elles des points de contrôles.

Le CD 21 indique un dysfonctionnement de la communication entre la préfecture et les forces de l'ordre locales.

## Compte-rendu (suite)

Le Conseil Départemental de la Haute-Savoie :

**Pouvons-nous avoir accès aux cartes des réseaux de 1 et 2e catégories ?**

→ réponse du Cerema : Ces cartes sont payantes, car elles ont été sous-traitées à une société privée qui ne souhaite pas en donner libre accès.

Le CD 25 indique l'importance de préciser les prises à contre sens de bretelles dans les arrêtés, suite à une demande des forces de l'ordre.

Le CD 21 indique que les situations différentes entre les départements en termes de jours et de tranches horaires autorisés par ce type de transport, est une difficulté pour les transporteurs, ce qui peut les inciter à frauder sur certains départements.

### Mesures proposées par le CISR



Mathis Beltrami (Cerema CE) présente l'ensemble des 18 mesures préconisées par le CISR de janvier 2018. Eric Villie (Cerema CE), effectue un approfondissement de la mesure n°5 concernant l'abaissement des limitations de vitesse à 80 km/h, en présentant les données d'études disponibles et ouvrant le débat sur la mise en œuvre de la mesure dans les départements.

La DDT 71 rappelle que le projet de décret ministériel concernant cette mesure est en consultation sur internet : <https://consultation.securite-routiere.gouv.fr/>

De plus, il est précisé que nous changeons de paradigme avec cette mesure, tout comme lors de l'abaissement des vitesses en agglomération de 60 à 50 km/h en 1990.

**Discussion** Un participant :

**Est-il vrai que les nouveaux radars seront discriminants par temps de pluie ?**

→ réponse du Cerema : Non, ce n'est pas prévu pour le moment. La DDT 71 ajoute que les nouvelles infractions verbalisées par les radars tourelles, porteront sur le non-port de la ceinture, le non-port du casque, ou encore le non-respect des distances inter véhiculaires.

Un point est effectué sur l'intérêt de la reprise de l'observatoire des vitesses dans le Rhône. Il ressort qu'il pourrait être intéressant pour évaluer la mesure d'abaissement des limitations de vitesse.

Les participants sont intéressés pour avoir une présentation plus détaillée de l'étude de Rune Elvik de 2009.

Il ressort des échanges que les gestionnaires de voirie ne modifieront pas leurs zones limitées à 70 km/h, car la dangerosité de ces zones est inchangée. Le CD 74 indique qu'il ne demandera pas de dérogation à 90 km/h pour les créneaux de dépassement et le CD 71 indique qu'il ne délivrera plus d'abaissement de limitation des vitesses à 70 km/h après juillet (le différentiel étant très peu important).

Il ressort aussi l'attente d'une augmentation générale de la présence et des contrôles des forces de l'ordre sur le bord des routes, notamment dans les zones à risque (vitesse, alcoolémie, stupéfiants, permis de conduire...).

## Compte-rendu (suite)

Les participants insistent sur la pertinence et la nécessité de traiter les obstacles latéraux pour diminuer la gravité des accidents.

Les participants demandent des guides de conception pour les infrastructures où la vitesse est limitée à 80 km/h (les guides existants étant basés sur une limitation de vitesse à 90 km/h, il faut refaire la doctrine).

Les questions qui ressortent de cette discussion sont les suivantes :

Comment signaler un créneau de dépassement à 3 voies (un sens à 80 km/h et l'autre à 90 km/h) ?

Quels sont les critères de « sécurité » permettant de dire que l'on peut circuler à 90 km/h (obstacles latéraux à X mètres, largeur de chaussée, adhérence...)?

Quelle réponse donner face à des demandes d'abaissement des limitations de vitesse à 60 km/h des zones à 70 km/h ? (en Suisse par exemple, il y a des zones à 60 km/h, que répondre aux maires qui feraient une telle demande ?)

Réponse DSR du 23  
mars 2018



### 1 Questions sur les grands principes de la mesure

#### 1-1) Quand va entrer en vigueur la mesure ?

*Le 01/07/2018, date d'entrée en vigueur du décret et de l'arrêté du ministère de l'intérieur*

#### 1-2) Les nouveaux panneaux devront-ils être masqués avant cette date ?

*Oui, les gestionnaires vont implanter les panneaux quelques jours avant l'entrée en vigueur de la mesure, mais ceux-ci devront rester masqués jusqu'au 01/07/2018*

#### 1-3) A quelle vitesse seront limités les PL, les conducteurs ayant un permis probatoire ?

*Les PL et les conducteurs détenant un permis probatoire conservent leur régime particulier. Leur vitesse maximale autorisée est déjà de 80 km/h sur les routes concernées. Ils restent donc limités à 80 km/h sur les sections relevées à 90 km/h.*

*Les règles ne changent pas pour les véhicules articulés ou avec remorque dont le poids total est supérieur à 12 tonnes ; la vitesse maximale reste pour eux à 60 km/h hors des routes à caractère prioritaire et signalées comme telles.*

*En revanche, sur les sections relevées à 90 km/h, les PL et les conducteurs novices restent limités à 80 km/h.*

#### 1-4) Le fait que la VMA pour les jeunes conducteurs et pour le PL restera inchangée (80 km/h), alors que la différenciation pouvait jusqu'alors faire sens, ne risque-t-il pas d'engendrer des questions ?

*Un des objectifs recherché est d'énoncer des règles simples et compréhensibles.*

*Cela ne pose pas de difficultés. L'expérimentation d'abaissement de la VMA à 80kmh, conduite entre juillet 2015 et juillet 2017, a donné comme résultats qu'il n'y a pas d'effet de peloton, c'est-à-dire d'embouteillage derrière les PL. Elle a montré que cette disposition permet un meilleur respect des distances de sécurité, et que les PL eux-mêmes diminuent également légèrement leur vitesse.*

## Compte-rendu (suite)



### 1-5) La VMA d'une section à 80 km/h sera-t-elle diminuée à 70 km/h en cas de pluie ?

*Non, la VMA restera à 80 km/h, il n'est pas envisagé de modifier le II de l'article 413-2 du code de la route. En revanche il convient d'adapter sa vitesse aux conditions météorologiques, de visibilité, d'adhérence. Et par ailleurs, la VMA fixée à 90 km/h sur certaines sections (tronçons à 3 et 4 voies en cours de recensement) est, comme aujourd'hui, et conformément au II de l'article 413-2 du code de la route, réduite à 80 km/h en cas de pluie ; cela ne nécessite pas de panneau particulier.*

### 1-6) Quels arrêtés doivent prendre les autorités détentrices du pouvoir de la police de la circulation ?

*Cela dépend de la VMA décidée par cette autorité. Une section bidirectionnelle aujourd'hui à 90 km/h et à partir de juillet à 80 km/h n'a pas besoin d'arrêté spécifique de l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, car le 80 km/h sera une mesure générale du code de la route.*

*Un arrêté du ministère de l'intérieur listera les sections bidirectionnelles à plusieurs voies sans séparateur central relevées à 90 km/h dans le sens comportant plusieurs voies affectées à un même sens de la circulation, sans nécessité pour l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation de prendre un arrêté spécifique, ni pour le sens à 90 km/h, ni pour le sens à 80 km/h.*

*Dans le cas où un axe éligible au 90 km/h venait à ne pas être recensé, il ne sera pas pris en compte dans l'arrêté du ministère de l'intérieur et passera par défaut à 80. Il est juridiquement inutile que l'autorité détentrice du pouvoir de police prenne un arrêté en ce sens.*

*Une section sur laquelle l'autorité détentrice du pouvoir de police souhaiterait abaisser la VMA (par exemple à 70 km/h) doit faire l'objet d'un arrêté de police. Ces limitations actuelles à 70 km/h couvertes par de tels arrêtés n'ont pas besoin d'un nouvel arrêté.*

### 1-7) Le gestionnaire peut-il décider de maintenir une vitesse à 80 km/h sur un axe à 2 x 2 voies séparés par un TPC ? (cas d'une artère d'entrée en amont de l'agglomération où l'on pourrait trouver une section à 2 voies limitée à 80 km/h, suivie une section à 2 x 2 voies avec TPC limitée à 90 km/h et d'une section à 4 voies limitée à 70 km/h en approche de l'agglomération)

*L'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation pourra toujours prendre (grâce aux dispositions du code de la route et du code général des collectivités territoriales) des mesures plus restrictives, par exemple diminuer encore la VMA. Cette décision se traduira dans un arrêté qu'elle devra prendre.*

### 1-8) Est-il conseillé de rajouter beaucoup de panneaux 80 km/h "rappel" ?

*Avec parcimonie (compte tenu du danger que présentent ces panneaux).*

*Les implantations recommandées :*

- en remplacement des 90 (éventuellement 90 rappel) si cette précision est toujours jugée nécessaire.*
- avant les dispositifs de contrôle sanction automatisés fixes*
- les panneaux aux frontières qui rappellent les VMA par défaut en France.*

*Ces panneaux de limitation de vitesse 80 n'ont pas vocation à être répétés à une très grande fréquence, compte tenu des enjeux de sécurité inhérents aux interventions des personnels pour les poser, les entretenir ainsi que l'environnement de cette signalisation (obstacle fixe).*

## Compte-rendu (suite)



**1-9) Puisque le 80 devient la règle et le 90 l'exception, ne serait-il pas pertinent d'ajouter des nouveaux panneaux pour signaler le 90 sur les sections qui seront maintenues à 90 et intégrées à la liste annexée au futur arrêté MI ? autrement dit, pour l'usager, ne serait-il pas plus clair de faire passer le message « maintenant, c'est 80, sauf signalage contraire » ?**

*Oui, pour la bonne information de l'usager, il est pertinent et utile d'ajouter des panneaux pour signaler le 90 au début des sections concernées, et des panneaux de fin de 90 à la fin de ces tronçons ; il n'est pas utile d'en disposer à l'intérieur du tronçon. Il est recommandé de le faire avec parcimonie, compte-tenu qu'un panneau peut constituer un obstacle latéral.*

**1-10) N'y a-t-il pas des cas où la mesure VMA80 peut impliquer la nécessité de modifier la signalisation horizontale ? Une VMA plus basse peut impliquer de devoir ajuster la longueur de la zone de dépassement autorisé. Quels sont les autres cas où la mesure VMA80 pourrait motiver une adaptation de la signalisation horizontale ?**

*La délimitation par le gestionnaire routier des limites des créneaux de dépassement se base sur une étude dans laquelle les distances de visibilité courante ou sur obstacle ponctuel sont examinées.*

*La limitation de la vitesse maximale autorisée peut avoir des conséquences sur les indicateurs des vitesses pratiquées (notamment la V85) qui sont des données d'entrée de cette étude.*

*Toutefois, la diminution de la VMA à 80 km/h ne s'accompagne pas d'une diminution pour les PL. L'objectif visé est d'apaiser l'ensemble des vitesses pratiquées. La mesure VMA80 ne nécessite pas spécialement de modification de la signalisation au sol, mais certains gestionnaires peuvent souhaiter conduire un état des lieux concernant la cohérence de la signalisation le long d'un itinéraire. Plusieurs gestionnaires nous ont déjà indiqué avoir fait le choix de ne pas modifier la signalisation au sol dès lors qu'elle va dans le sens de davantage de sécurité. S'il était décidé localement de devoir apporter des modifications en la matière, il est demandé dans le cadre du recensement organisé par la DSR d'indiquer une estimation du coût des changements de marquage routier.*

**1-11) Le passage de la VMA de 110 à 90 km/h est fréquent sur le réseau national en extrémité de tronçon à 2 × 2 voies : le pas de 20 km/h préconisé serait-il supprimé (permettant le passage direct de 110 km/h à 80 km/h) ou faudra-t-il passer de 110 à 90 puis à 80 ?**

*Il faudra passer directement de 110 (lorsqu'on est encore sur la 2 × 2 voies) à 80 km/h (dès lors qu'on est sur une route bidirectionnelle).*

*Le passage direct de 110 km/h à 80 km/h sera ainsi le cas général. Seule une configuration éligible à 90 km/h pourrait concerner un abaissement de 110 km/h à 90 km/h. Une clarification des textes réglementaires, notamment l'article 63 de la quatrième partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963, article dans lequel ces paliers de 20 km/h sont mentionnés est prévue.*

## Compte-rendu (suite)



### 1-12) Quel devenir de la hiérarchisation actuelle du réseau structurée autour de zones à 90, 70 et 50 ? Des départements ont beaucoup travaillé sur les zones 70 ; avec l'abaissement à 80, est-ce que cela reste pertinent ?

*Rien dans le passage au 80 km/h ne remet en cause la pertinence des zones à 70 km/h ; leur instauration est le résultat d'études d'accidentalité particulières. La baisse de la VMA sur les tronçons à aujourd'hui à 90 km/h ne saurait avoir des conséquences sur les raisons qui ont conduit à réduire la vitesse à certains endroits à 70 km/h, qui doivent donc demeurer a priori. Sur le réseau État, en aucun cas ce choix ne saurait être fait.*

### 2) Questions sur le recensement demandé par la DSR (instruction DSR aux préfets du 14 février 2018)

#### 2-1) Doit-on faire remonter toutes les voies correspondant aux critères ou seulement celles pour lesquelles le gestionnaire souhaite conserver une VMA à 90 km/h ?

*Il est demandé de recenser et faire remonter toutes les voies correspondant aux critères de la VMA à 90 km/h (chaussée unique, circulation bidirectionnelle sans séparateur central, au moins deux voies dans au moins un sens de circulation). et pour chacune d'elles préciser : celles qui seront relevées à 90 / celles pour lesquelles l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation a décidé une VMA inférieure (à indiquer aussi dans le tableau : 80, 70 ...)*

#### 2-2) Qui de l'État ou du gestionnaire décidera de la VMA ?

*L'État, avec le code de la route, décide de la VMA. S'agissant des axes qui demeurent à 90, c'est un arrêté du ministère de l'intérieur qui fixe la VMA.*

*L'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation (et non le gestionnaire) pourra toujours décider d'abaisser de réduire cette VMA (inférieure à 80 km/h) .*

#### 2-3) Les cas particuliers seront-ils intégrés dans le décret ou devront-ils faire l'objet d'arrêtés spécifiques par les gestionnaires ?

*Le décret prévoit l'ensemble des situations générales. L'autorité détentrice du pouvoir de police pourra toujours prendre (grâce aux dispositions du code de la route et du code général des collectivités territoriales) des mesures plus restrictives, par exemple diminuer encore la VMA.*

#### 2-4) Certaines sections à 3 voies ou 4 voies peuvent avoir une vitesse maximale autorisée de 70 km/h. Faut-il tenir compte de ces mesures de police particulière pour établir le recensement ?

*Toutes les sections qui répondent aux critères d'éligibilité au 90 km/h (chaussée unique, circulation bidirectionnelle sans séparateur central, au moins deux voies affectées à un même sens de circulation) doivent être recensées.*

*Si la VMA est actuellement à 70 ou 80 km/h sur de telles voies, sans abrogation de l'arrêté VMA, les VMA doivent rester à 70 ou 80 km/h. Il est par ailleurs nécessaire d'indiquer à la DSR dans le tableau de recensement quelle est la VMA définie par l'autorité détentrice du pouvoir de police (70 ou 80 km/h ou autres).*

## Compte-rendu (suite)



**2-5) Des sections à 4 voies peuvent comporter des dispositifs de séparation intermédiaire entre la simple ligne continue et la glissière en béton ou métallique : une double blanche, un îlot constitué d'une simple bordure ou un véritable îlot de largeur variable. La définition du séparateur, au titre de l'arrêté, va-t-elle être précisée ?**

*Les routes à chaussées séparées ne sont pas concernées par la mesure et ne doivent pas être recensées. Toutes les sections qui répondent aux critères d'éligibilité au 90 km/h (chaussée unique, circulation bidirectionnelle sans séparateur central, au moins deux voies affectées à un même sens de circulation) doivent être recensées, et les VMA valables à partir du 01/07/2018 doivent être renseignées*

**2-6) Le réseau concerné par l'arrêté va évoluer. Une fréquence est-elle d'ores et déjà fixée pour l'actualisation des données ?**

*Il est prévu d'établir une mise à jour semestrielle : transmission des données à actualiser au plus tard le 01/12/2018 puis le 01/06/2019 et le 01/12/2019, etc.*

**2-7) Concernant les panneaux, que faut-il recenser ? Recenser les besoins en panneaux que sur les sections à 3 ou 4 voies sans séparateur central, ou le recensement concerne l'ensemble des panneaux à changer ou à rajouter également sur les routes bidirectionnelles ?**

*Tous les panneaux concernés sont à recenser pour être ensuite remboursés.*

*Une deuxième feuille au tableau (en pj) a été ajoutée concernant les panneaux 80 km/h implantés sur les bidirectionnelles.*

### 3) Éléments d'information concernant le financement

**3-1) Est-ce que seuls les panneaux recensés dans le tableau seront remboursés ?**

*Non, il s'agit d'un recensement prévisionnel. Le préfet de département effectuera le remboursement sur facture de tous les panneaux placés pour substitution ou panneaux nouveaux selon les modalités précisées au 1.7*

**3-2) le remboursement se fait-il sur justification (factures, etc.) ?**

*Oui, le remboursement s'effectuera sur pièce justificative produite par la collectivité à la préfecture.*

**3-3) quel délai de remboursement et quel modèle budgétaire ?**

*Fonds sur lequel la préfecture pourra rembourser la collectivité (très rapide une fois le fond créé à compter du 1er janvier 2019 au plus tard). Le modèle budgétaire devrait être celui du fonds d'amorçage pour le procès-verbal électronique. La préfecture prend un arrêté de remboursement que la DRFIP met en œuvre.*

**3-4) est-ce que le remboursement concerne aussi l'achat de panneaux temporaires de chantier, utilisables notamment pour les nouvelles règles de basculement de chaussées ?**

*Non*

**3-5) qu'en est-il de la mise à jour des réseaux 90 km/h, est-ce chaque modification de la signalisation sera remboursée ?**

*Non, le financement concerne le passage à 80 km/h.*

## Points divers

### ***Journées techniques 2018***

Une journée technique COTITA sur le thème de la vitesse est prévue pour le 18 septembre prochain. Le programme est en cours de validation, à Bron.

Une journée mobilités 3.0, coorganisée par l'ATEC et le Cerema, est prévue le 16 octobre, à Bron.

### ***Fusion club sécurité routière et exploitation***

Une enquête de satisfaction a été remplie par les participants à cette journée afin de déterminer les attentes et les besoins.

Sur les 20 enquêtes transmises, l'ensemble des répondants indiquent que le club actuel sécurité routière & exploitation correspond à leurs attentes.

18 répondants ont répondu à la question concernant la satisfaction de la fusion des deux clubs. Il ressort que 17 personnes y sont favorables.

10 répondants sur 13 sont satisfaits de la création de la journée d'échanges avec les entreprises.

À la vue de ces résultats, il convient d'acter la fusion des clubs sécurité routière & exploitation et de poursuivre les journées d'échanges avec les entreprises, en prenant soin de cadrer les présentations.



## Prochaines rencontres du club métier

**xx/10/18**

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

Sujet	Intervenant
Vitesses conseillées (suivant avancement)	CD 38 – Frédéric Caille
Installation des glissières Raccordement des glissières Musoir endommagé Dispositifs de retenue / dispositifs béton	CEREMA CD 25 – Thierry Chalmeau CD 71
Échange sur les procédures effectuées lors d'un accident mortel	CD
Expérimentation bandes rugueuses avant carrefour	CD 71 – Emmanuelle Daprile
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
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)	
Privatisation de route	CD
Échange sur les procédures d'accidents mortels	
Barrière anti renversement – voie ferrée	
Modification d'arrêté pour les compétitions sportives	
Optimisation des actions : comment faire mieux avec moins d'argent ?	
Point sur le NSI	CEREMA CE
Éclairage – obligations réglementaires	
Information routière – Rédaction des mentions sur les panneaux	