

Cohérence des vitesses, une question de crédibilité!

Intervenante : Emmanuelle DAPRILE CD71

 : 03-85-39-55-36
 : e.daprile@cg71.fr

Le
16/05/2017

SOMMAIRE



INTRODUCTION

- 1 Une vraie problématique de gestionnaire
- 2 Crédibiliser la signalisation
- 3 Ce que dit le code de la route
- 4 Quelle limitation de vitesse ?



DES OUTILS EFFICACES

- 5 Un outil de diagnostic
- 6 Un courrier type

UNE VRAIE PROBLÉMATIQUE DE GESTIONNAIRE

Des demandes récurrentes des administrés

Merci de réduire la vitesse
à côté de la propriété de
monsieur Axel Ère



Réduire la vitesse

Des intérêts
divergents

C'est quoi encore cette
limitation ????????



Ressenti des usagers de la route

La vitesse normale

UNE VRAIE PROBLÉMATIQUE DE GESTIONNAIRE

Des demandes récurrentes des administrés

Merci de réduire la vitesse à côté de la propriété de monsieur Axel Ère



Que faire ?

Vitesse non cohérente = non respectée



Dévalorise / décrédibilise la signalisation

C'est quoi encore cette limitation ????????



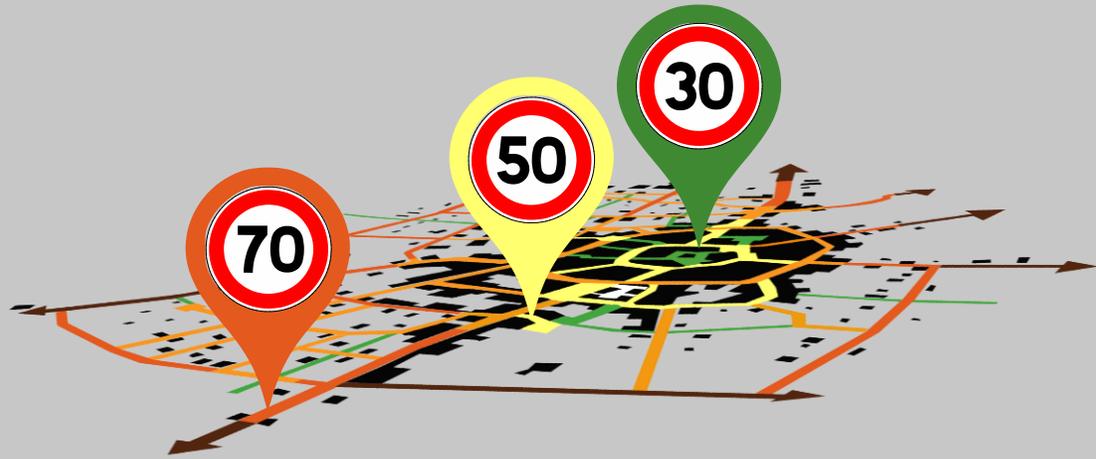
Ressenti des usagers de la route



La vitesse est toujours un sujet controversé et difficile à traiter pour les gestionnaires de réseaux routiers

CRÉDIBILISER LA SIGNALISATION

Crédibiliser la vitesse partout



+

Aménagement bien structuré



=

vitesse respectée

CRÉDIBILISER LA SIGNALISATION

Conclusion

Une simple limitation de vitesse ne suffit pas à mettre en cohérence un défaut d'aménagement.



Intérêt d'offrir la bonne vitesse, celle qui sera pertinente avec l'environnement perçu par l'utilisateur



CE QUE DIT LE CODE DE LA ROUTE

Code de la route : R413-17

1

Les vitesses maximales autorisées par les dispositions du présent code, ainsi que celles plus réduites éventuellement prescrites par les autorités investies du pouvoir de police de la circulation, ne s'entendent que dans des conditions optimales de circulation: bonnes conditions atmosphériques, trafic fluide, véhicule en bon état.

2

Elles ne dispensent en aucun cas le conducteur de rester constamment maître de sa vitesse et de régler cette dernière en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles.

3

Sa vitesse doit être réduite :

- lors du croisement ou du dépassement de piétons ou de cyclistes isolés ou en groupe,*
- lors du dépassement de convois à l'arrêt,*
- lors du croisement ou du dépassement de véhicules de transport en commun ou de véhicules affectés au transport d'enfants et faisant l'objet d'une signalisation spéciale, au moment de la descente et de la montée des voyageurs,*
- dans tous les cas où la route ne lui apparaît pas entièrement dégagée, ou risque d'être glissante,*
- lorsque les conditions de visibilité sont insuffisantes (temps de pluie et autres précipitations, brouillard...),*
- dans les virages,*
- dans les descentes rapides,*
- dans les sections de routes étroites ou encombrées ou bordées d'habitations,*
- à l'approche des sommets de côtes et des intersections où la visibilité n'est pas assurée,*
- lorsqu'il fait usage de dispositifs spéciaux d'éclairage et en particulier de ses feux de croisement,*
- lors du croisement ou du dépassement d'animaux.*

4

Le fait, pour tout conducteur, de ne pas rester maître de sa vitesse ou de ne pas la réduire dans les cas prévus au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

QUELLE LIMITATION DE VITESSE ?

Un outil d'aide à la décision : la V85



V85

Il s'agit de la vitesse respectée par 85% des automobilistes dans le contexte suivant :

- sur une route avec une circulation fluide,
- dans des conditions climatiques normales.

Cette règle permet de vérifier si une limitation de vitesse correspond à la route et à ses environs

Elle reflète la vitesse discernée par une grande majorité d'automobilistes comme étant raisonnable dans la mesure où l'infrastructure ne présente pas :

de risques apparents :

- déformations ou dégradations de chaussées,
- inadéquations des aménagements avec le type de voie

ou de risques cachés :

- défauts d'adhérence,
- défauts de dévers,
- incohérence du type de géométrie avec le niveau de trafic

QUELLE LIMITATION DE VITESSE ?

Hors agglomération

Passage de 90 km/h ➔ 70 km/h

Cette mesure constitue la demande principale et la dérive principale

Ex : petites voiries peu dimensionnées et/ou sinueuses limitée à 90km/h qui débouchent sur une voie structurante type RGC limitée à 70km/h



Passage de 70 km/h ➔ 50 km/h

Cette mesure est extrêmement rare

A éviter car elle signifie que l'environnement routier est problématique et/ou inadéquat (géométrie, lisibilité, aménagements)

Le gestionnaire doit apporter une solution sans recourir à la limitation de vitesse.

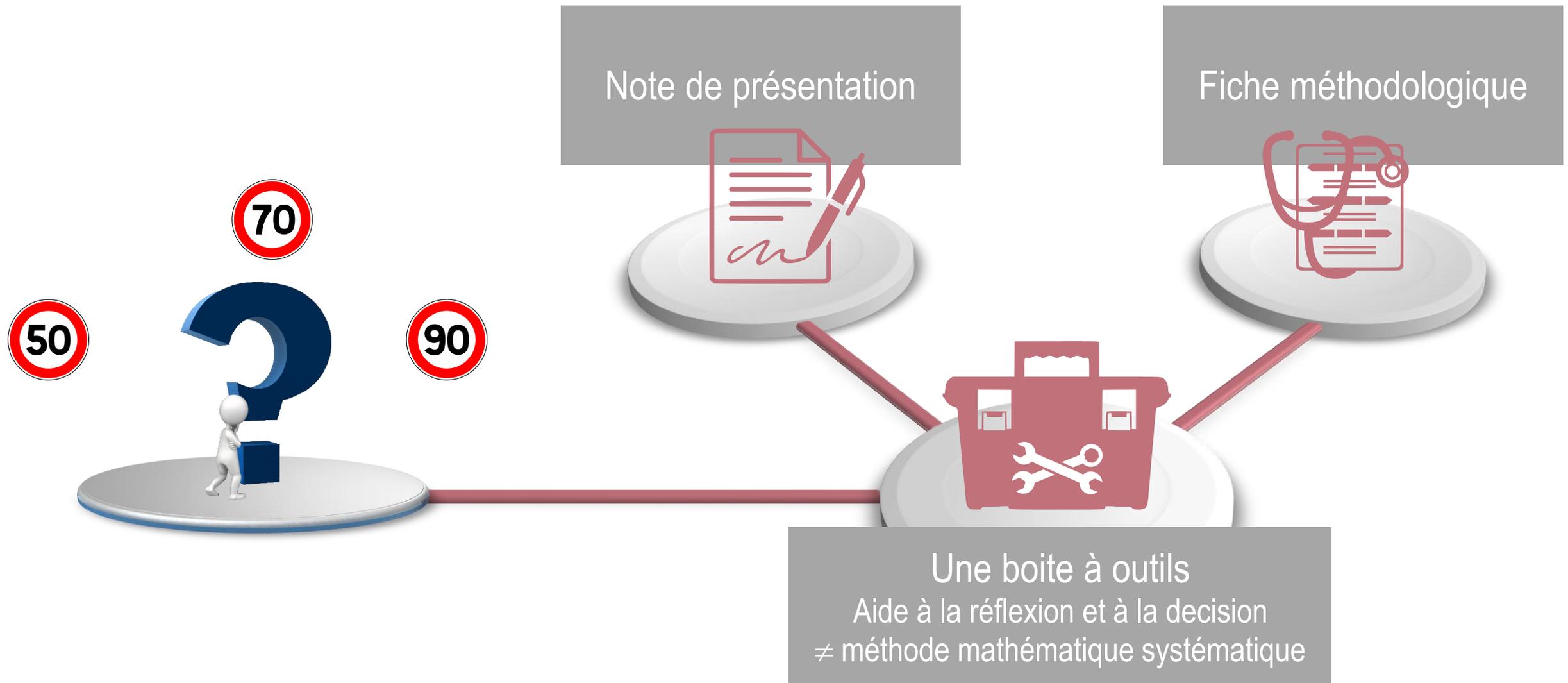
Passage de 50 km/h ➔ 30 km/h

Cette situation ne se produira jamais hors agglomération

Elle nécessite un équilibre entre vie local et écoulement du trafic



UNE MÉTHODE POUR FACILITER LE DIAGNOSTIC SUR RD



UNE MÉTHODE POUR FACILITER LE DIAGNOSTIC SUR RD

La fiche méthodologique : calcul de ICV



Pertinence des limitations de vitesse

➔ calcul de l'indice de cohérence des vitesses



➔ $ICV \leq 20$ ➔



vitesse cohérente

➔ $ICV > 20$ ➔



remise en cause

UNE MÉTHODE POUR FACILITER LE DIAGNOSTIC SUR RD

La fiche méthodologique : calcul de ICV

Trafic total

Géométrie

Largeur de chaussée

Carrefours / accès

ICV = ?

Paramètres pris en compte

Ecart entre V85 et
vitesse limite autorisée

Présence piétons

Vie locale

Nombre d'accidents

UNE MÉTHODE POUR FACILITER LE DIAGNOSTIC SUR RD

| CALCUL DE L'INDICE DE COHERENCE DES VITESSES : ICV | | | | | | | | ICVi | ICV |
|--|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---|--|--|-----------------------------------|-----|
| Trafic total <small>Volume (v/j par sens de circulation)</small> | | | | | | | | ICV= $\sum \text{ICVi}$ | |
| | Géométrie | Alignement droit 0 | Courbe isolée r < 150m 2 | Courbe isolée r < 120m 3 | Masque permanent à la visibilité 5 | | | | |
| Largeur de chaussée | L ≤ 5,2m 0 | | 5,2m ≤ L < 7m 1 | | 7m ≤ L 3 | | | | |
| Carrefours / accès | Aucun 0 | Visibilité ≥ 8s 1 | Visibilité < 8s 3 | Visibilité < 6s 5 | | | | | |
| Ecart entre V85 et V_{limite autorisée} | 0 < Δ ≤ 2 km/h 0 | 2 < Δ ≤ 5 km/h 2 | 5 < Δ ≤ 8 km/h 3 | 8 < Δ ≤ 15 km/h 4 | 15 < Δ km/h 5 | | | | |
| Présence piétons | Non 0 | Peu important 2 | | Important 5 | | | | | |
| Vie locale | Non 0 | Peu importante 2 | | Importante 5 | | | | | |
| Nombre d'accidents | Matériels 1x..... = | | Corporels 2x..... = | | Mortels 5x..... = | | | | |

UNE MÉTHODE POUR FACILITER LE DIAGNOSTIC SUR RD

Ex : limitation de vitesse de 90km/h sur la RD74 remise en cause par un élu

Trafic total : 930 v/j/sens

Géométrie : alignement droit

Largeur chaussée : 7,50m

Carrefours : aucun

Ecart $V_{85} / V_{\text{limite}}$: 4 km/h

Présence piétons : non

Vie locale : non

Nbre accidents : 1 matériel

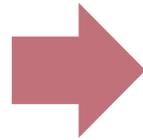
CALCUL DE L'INDICE DE COHERENCE DES VITESSES : ICV

| Critères | | | | | ICVi | ICV | |
|--|------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--|---------------------|-----|----|
| Trafic total Volume (v/j par sens de circulation) | | | | | 4 | | 10 |
| Géométrie | Alignement droit 0 | Courbe isolée r < 150m 2 | Courbe isolée r < 120m 3 | Masque permanent à la visibilité 5 | 0 | | |
| Largeur de chaussée | L ≤ 5,2m 0 | | 5,2m ≤ L < 7m 1 | 7m ≤ L 3 | 3 | | |
| Carrefours / accès | Aucun 0 | Visibilité ≥ 8s 1 | Visibilité < 8s 3 | Visibilité < 6s 5 | 0 | | |
| Ecart entre V85 et V_{limite autorisée} | 0 < Δ ≤ 2 km/h 0 | 2 < Δ ≤ 5 km/h 2 | 5 < Δ ≤ 8 km/h 3 | 8 < Δ ≤ 15 km/h 4 | 15 < Δ km/h 5 | 2 | |
| Présence piétons | Non 0 | Peu important 2 | | Important 5 | 0 | | |
| Vie locale | Non 0 | Peu importante 2 | | Importante 5 | 0 | | |
| Nombre d'accidents | Matériels 1x..... = | Corporels 2x..... = | | Mortels 5x..... = | 1 | | |

ICV < 20

Limitation de vitesse existante est cohérente

COURRIER TYPE EN RÉPONSE



COURRIER TYPE

Par courrier du (date) vous avez saisi le Département de Saône-et-Loire, gestionnaire des routes départementales, pour l'abaissement d'une limitation de vitesse à (...) sur (indiquer RD, secteur, commune).

1) L'analyse de sécurité réalisée par la direction des routes et des infrastructures, dont les résultats de comptages sont les suivants (TMJ par sens de circulation) et une V85 à environ (résultats chiffrés) montre que 85% des automobilistes respectent la limitation en vigueur dans des conditions de circulation et météorologiques normales.

Ou

2) L'analyse de sécurité réalisée par la direction des routes et des infrastructures, dont les résultats de comptages sont les suivants (TMJ par sens de circulation) et une V85 à environ (résultats chiffrés) montre que 85% des automobilistes roulent à (...) km/h conformément à ce que suggèrent l'environnement routier.

L'instauration d'une vitesse réglementée à (...) km/h dans ce secteur de (rase campagne, habitat diffus, zone péri-urbaine) ne serait pas en adéquation avec l'environnement et n'aurait aucun effet sur la frange minimale des conducteurs qui n'adaptent pas leur allure conformément à l'article R413-17 du code de la route. Par ailleurs, l'analyse des données d'accidentologie départementales ne démontre pas dans cette zone qu'un régime de vitesse de (...) km/h est un facteur d'accident et une limitation à (...) km/h sera jugée comme peu crédible, entraînant une certaine incompréhension des automobilistes qui ne respecteront peu ou pas l'abaissement.

Même si j'accorde une attention toute particulière à la sécurité des RD, une telle mesure rassurante administrativement serait inefficace sur la majorité des automobilistes qui n'en percevront pas la justification.

En conséquence, je suis au regret de ne pouvoir donner une suite favorable à votre demande.



FIN

20