

RHÔNE
LE DÉPARTEMENT

- ZONE 70 -

04/10/2010

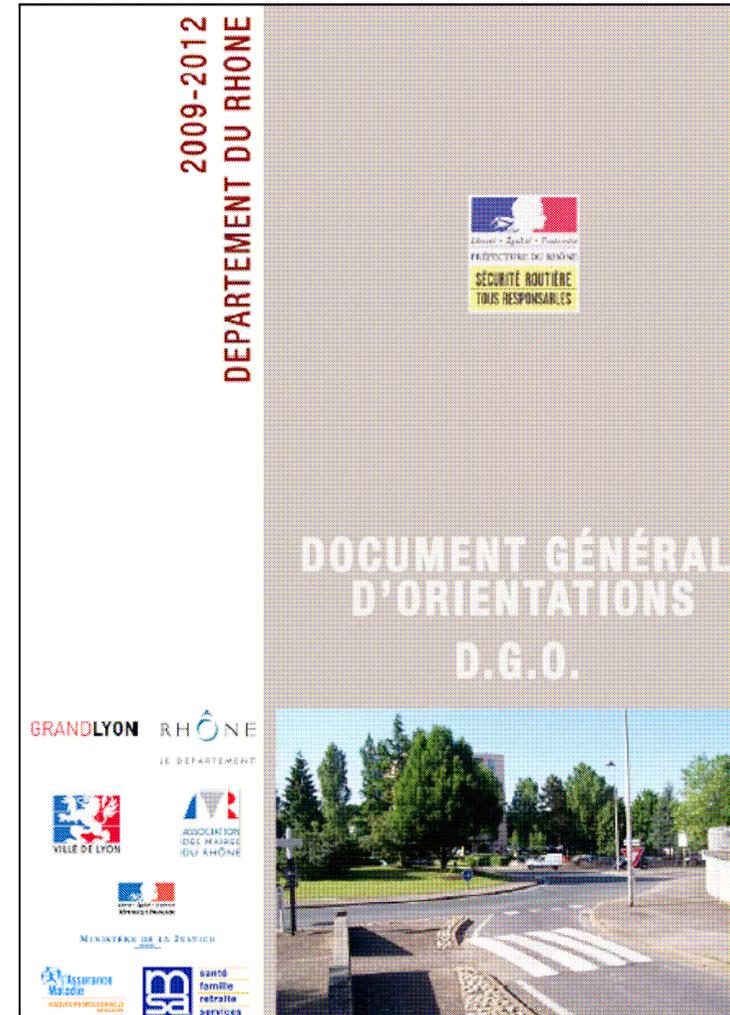
www.rhone.fr



LA VITESSE

Enjeu du Document Général d'Orientations

**# Orientation d'action : Mise en
Cohérence de la signalisation routière**





La démarche du Préfet - mai 2009

Deux points

- # Mise en place de la Commission Consultative des Usagers sur la Signalisation Routière (CCUSR)
- # Harmonisation des vitesses



La démarche du Préfet - mai 2009

1. La Commission Consultative des Usagers sur la Signalisation Routière (CCUSR):

- Elle permet aux usagers de signaler des dysfonctionnements de la signalisation routière
- Les usagers font part de leurs remarques sur la signalisation routière sur un portail Internet géré par la DDE
 - Depuis le 16 mai 2009, 32 messages traités dont 20 sur la vitesse (soit 62%)



La démarche du Préfet - mai 2009

2. Le Préfet a engagé une réflexion autour de l'harmonisation des vitesses:

- 16 sites identifiés par les forces de l'ordre sur le réseau départemental, dont cinq en agglomération
- Trois sites ont déjà fait l'objet de modification en juin 2009
RD 302 - RD 312 - RD 342



La démarche du Département depuis 2008

Participation au DGO

Le constat

1. **Les demandes de réglementation permanente de la circulation - limitation à 70** - conduites au gré des demandes locales sans étude préalable
2. **Étude EGIS** : plus de 400 km de routes du réseau majeur expertisées (2008). Sur 400 km, 14% de zones à 70 (RD hors agglomération)



3. Sur le terrain

- Une limitation à 70 km/h remplace parfois une signalisation de danger, un balisage d'un point singulier,...
- L'utilisateur ne sait plus à quelle vitesse il doit rouler
- Incohérence des vitesses



Ce que prévoit la réglementation

La règle générale (*)

- Hors aggro : la vitesse est limitée 90 km/h*
- En aggro : la vitesse est limitée 50 km/h

* hors autoroutes et routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central

Les limitations de vitesse peuvent être ponctuelles et, dans ce cas, portée à la connaissance de l'utilisateur par des panneaux

Les vitesses, maximales autorisées, ne dispensent en aucun cas de rester maître de sa vitesse et donc de l'adapter en fonction des situations rencontrées



Ce que prévoit l'instruction interministérielle sur la signalisation routière

Principe de valorisation

- Faciliter la perception des messages importants (un usage excessif d'une limitation de vitesse dévalorise le message)
- Etre Homogène - Cohérent avec l'environnement

Principe de lisibilité

- Etre Visible
- Avoir un message clair et simple



Et le comportement de l'utilisateur...

Analyse de la scène visuelle :

- # paysage routier (ruban, équipement, abords)
- # régulation de son comportement

Variation de la charge de travail pour lire la route :

- # contrainte et confort
- # mémorisation de la signalisation

Signalisation verticale :

- # panneau vu mais non traité
- # panneau traité
mais ignoré volontairement

Prescription de la vitesse :

- # perception appropriée
- # adéquation avec les risques réels





Quelques repères

Distance d'arrêt

70 km/h : 41,60 m

90 km/h : 63,40 m

Champ visuel

70 km/h : 75 °

90 km/h : 45 °



ZONE 70

Les idées centrales

- # Rendre la signalisation cohérente avec l'image de la route, crédible et expliquée à l'utilisateur pour être compréhensible
- # Être sélectif dans les zones à risque
- # Être plus pertinent dans le choix de la mesure de police ou autre

Un message doit être suivi d'un effet

Les objectifs

- # Partager les recommandations sur les limitations de vitesse
- # Cadrer les demandes des UT
- # Réexaminer des zones à 70 existantes
- # Harmoniser les vitesses par itinéraire



ZONE 70

Démarche de travail

Recherche de recommandations techniques

- # pas de recommandations au niveau national (SETRA)
- # pas de retour suite à une enquête men
départements (réseau INTERLOCAL)





ZONE 70

Un élément, le code de la route : article R 413-17

- I - 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.
- II - 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.
- III. - Sa vitesse doit être réduite :
 - (...)
 - 6° Dans les **virages** ;
 - 7° Dans les **descentes rapides** ;
 - 8° Dans les sections de routes étroites ou encombrées ou **bordées d'habitations** ;
 - 9° A l'approche des **sommets de côtes** et des **intersections où la visibilité n'est pas assurée** ;
 - (...)



ZONE 70

Proposition de recommandations

En présence d'un passage piétonnier hors agglo

- La vitesse sera systématiquement limitée à 70
- nota : demeure la question de l'existence d'un passage piétonnier

Entrée d'agglomération

- Traitement de la zone de transition : plutôt un panneau « 50 » avec une indication de distance (à 150m) plutôt qu'un panneau à 70

Autres cas

- mesure de comptage (trafic, vitesse, V85)
- si V85 <70 : limitation à 70 non pertinente, examen d'autres solutions
- si V85 >70 : analyse de la demande au regard des recommandations



ZONE 70

Proposition de recommandations

Autres cas V85 >> 70 km/h

Traversées des hameaux

- Un panneau lieu-dit ne 'qualifie' pas la réalité du lieu-dit /hameau
- Eléments de qualification d'un hameau : conditions ?
bâti de part et d'autre de la RD ? nb de carrefour ? nb d'habitation ? nb d'hbts ? Quel seuil ? nature de l'habitat ? : mouvements de sortie engins ? **densité** : aggloméré ou non, dans ce cas interdistance, seuil ?

Milieu Rase Campagne

- Problématique d'un point singulier/succession de virages, Zone d'activité – Usine / Carrière – Zone commerciale...

Milieu péri-urbain

- Problématique d'une Zone d'activité – Usine / Carrière – Zone commerciale / Urbanisation diffuse sur une longueur importante, / Zone transitoire courte à caractéristique interurbaine...

Pour chacun c'est apprécier la mesure du risque et l'anticipation possible



ZONE 70

UT :		
RD	PR	au PR
		Catégorie :

Objet de la demande	
	Exemple
Réduction vitesse (sentiment d'insécurité)	Presque accident
Perception d'un danger	Carrefour, Virage,
Accidentologie élevée avérée	
Harmonisation des vitesses	
Arrêt de cars	
Aménagement créé	Arrêts de cars
Autres cas (à préciser)	

Origine de la demande	
Riverains	Collectif
Mairie - Elus	Conseiller municipal
Force de l'ordre	Gendarmerie
Recommandations	IISR
Département	
Autres (à préciser)	

Points à traiter
Vitesses réellement pratiquées (étude du V85)
Lieu-dit (nb d'habitants)
Trafic et usage de la route (PL, local, transit)
Distance de visibilité (ex : dans une intersection , dans les deux sens, profil en long)
Itinéraire (Cohérence)
Environnement (la limitation sera-t-elle respectée,)
Longueur de la mesure
Signalisation située à proximité et autres réglementations appliquées (EB 10 , B 3 ...)

Autres mesures pouvant être prises	
	Exemple
Balisage	Mise en place de balises J4
Agglomération	Déplacement du panneau
Perception	Bordurer un carrefour
Marquage	Bandes de rives, îlot en peinture
Autres	
Avis du responsable technique :	



ZONE 70

ACTIONS

confrontation aux recommandations – les actions

Zone verte-orange-rouge permettant de définir l'opportunité réelle de limiter la vitesse

Une limitation est envisagée

- Pertinence de la longueur pour limiter la vitesse
- Associer le panneau 70 à un autre message expliquant pourquoi la zone est limitée
- L'échelle de l'itinéraire en lien avec la DRD

Consulter/Associer en amont de notre démarche

- Forces de l'ordre dans le cadre de la démarche du Préfet



EXEMPLES DE MESURES PRISES POUR CHANGER LA LECTURE DE LA ROUTE

Mise en place de bordures type I2 quartz pour améliorer la perception du carrefour

Balisage de virage

Reprise de la signalisation verticale



ZONE 70

Limitation de vitesse

- # La limitation de vitesse est une mesure de police
- # Il faut que cette mesure soit **COMPRISE** et acceptée
- # Mesures justifiées = respect
- # Mesures non justifiées = décrédibilisation du message sur l'ensemble du réseau routier

Il faudrait qu'un aménagement puisse être réalisé pour que l'utilisateur puisse adapter naturellement sa vitesse



ZONE 70

Étapes d'application

1^{ère} étape : mise en œuvre avec les UT

- # Partager les principes et solutions a priori
- # Présenter les grilles
- # Formation des responsables techniques

2^{ème} étape : logique d'itinéraire

- # Éviter une succession de limitation (50, 90, 70, 90,...).
- # Travail du Service Maîtrise d'Ouvrage-Service Exploitation du Réseau à parti du diagnostic EGIS