



Réunion club sécurité routière du 27 Janvier 2011

Compte rendu

Date : 10/02/2011

Rédacteur : Delphine Suffisseau

Sommaire

Réunion du 27/01/2011.....	3
Participants.....	3
Ordre du jour.....	4
Diffusion du compte-rendu.....	4
Pièces jointes.....	4
Prochaine réunion.....	4
Compte Rendu.....	5
Ouverture de la réunion et organisation du club.....	5
Préambule.....	5
Ouverture de la réunion.....	5
Animation et secrétariat.....	5
Les Chaussées.....	5
Intervenants.....	5
Questionnement.....	5
Échange /Tour de table	7
Tour de table.....	7
L'éclairage public : méthode de réalisation d'un diagnostique.....	7
Intervenant.....	8
Questionnement.....	8
Mise en place du forum sur le site de la Cotita	8
Règles de gestion du forum.....	8
Prochaine rencontre de la CoTITA.....	8
Club Sécurité Routière.....	8

Réunion du 27/01/2011

Participants

Présents	ALLOMBERT C.	Bourg en Bresse	GOUJON B.	C.V.R.H.Mâcon
	AUDOUARD D	C.G 15	GRANGEAT B	C.G.69
	BACHER D.	DIR CE	GRIGNARD	DLL
	BAILLY SALINS I	C.G. 39	HUEZ P	DLA
	BLACHE P	C.G.26	JOSSERAND G	C.G.71
	BLOCH F.	C.G. 69	LAMBERT Y	C.G.73
	BOYER S	DIR CE	LAVEDRINE S	CVRH Macon
	BROUSSE P	C.G.15	MAURIN P.	CG38
	CAILLOT T	DIR CE	MICHELIN JL	C.G.71
	CEREZO V	DLL	MOHEN J.	C.G. 38
	DESBIOLLES Y	Bourg en Bresse	MONTES P	C.G.42
	DAPRILE E.	CG 71	MUGUET D.	C.G. 89
	DESPORTES JL	DIR CE	PERRIN Y.	C.G. 07
	DIERZE V.	CG 69	PLANEL P.	C.G. 07
	DRIFFORT G	C.G.03	POUX J	C.G.03
	HENRIOT J	C.G.74	RUL G	CETE Lyon
	GARCIA G.	CG 21	SUFFISSEAU D.	CETE Lyon
	GILITOS J	C.G.73	VERNY P	CETE MED
Excusés	BAUD P	Dijon	CORVINO S	CVRH Macon
	BEAUVILLAIN B	C.G.25	LHOSTE F	C.G. 01
	BOURGEOIS C	DDT 71	SEMENCE F	C.G. 89
	.COLIN G.	CG 71		

Réunion du 27/01/2011 (suite)

Ordre du jour

L'ordre du jour de la réunion du 27 janvier 2011 est le suivant :

Horaire	Thème	Intervenant
9h30	Accueil-présentation de la journée	D. Bacher, Y Perrin
9h40	Les chaussées : <ul style="list-style-type: none"> – qu'est ce que l'adhérence? – les différents systèmes de mesure de l'adhérence – la relation entre adhérence et accidentologie – les différentes techniques d'entretien des chaussées 	CETE de Lyon, Département Laboratoire de Lyon (DLL) CEREZO Véronique
12h30	Pause repas	
13h45	Prise en compte de l'accidentologie dans le renouvellement des couches de chaussée.	Tour de table
14h45	L'éclairage public : méthode de réalisation d'un diagnostique	CETE Méditerranée – VERNY Paul DIR CE – CAILLOT Thomas
15h45	Présentation du forum internet	CETE de Lyon – SUFFISSEAU Delphine
16h00	Agenda, prochaines rencontres	D. BACHER, Y.PERRIN

Diffusion du compte-rendu

Ce compte rendu est diffusé aux personnes présentes ou excusées. Après validation, il sera mis en ligne sur le site dédié à l'adresse suivante :

<http://www.cotita-centre-est.fr/spip.php?rubrique108>

Pièces jointes

Aucun document n'est remis en séance.

L'ensemble des documents présentés sera disponible sur le site de la COTITA Centre Est

Prochaine réunion

Elle se déroulera le jeudi 23 juin 2011. Le lieu retenu pour cette journée est situé à Clermont-Ferrand.

Compte Rendu

Ouverture de la réunion et organisation du club

Préambule

Aucune remarque n'est formulée au sujet du compte rendu de la précédente réunion du club métier Sécurité Routière.

Ouverture de la réunion

Daniel BACHER remercie toutes les personnes présentes d'être venues assister à cette nouvelle journée. Il remercie également le CVRH de Mâcon pour l'accueil de cette journée dans leurs locaux.

Une participation en hausse

Il se félicite de la participation importante à cette journée. Il est à noter la présence de représentant de nombreux départements (15 CG sont représentés), mais également l'ouverture à des représentants de collectivités territoriales (Bourg en Bresse et Dijon).

Animation et secrétariat

La co-animation du club sécurité routière est assurée par Y. PERRIN et D. BACHER.

Le secrétariat est assuré par le CETE de Lyon.

Les Chaussées

Intervenants

La présentation sur le thème de la chaussée est réalisée par Véronique CERESO :

- qu'est ce que l'adhérence?
- les différents systèmes de mesure de l'adhérence,
- la relation entre adhérence et accidentologie,
- les différentes techniques d'entretien des enrobés.

Questionnement

Utilisation de seuil d'adhérence dans les marchés

Il peut être intéressant de définir des seuils minimums (de réception et/ou à x années) en fonction de l'usage qui sera fait de la route.

Sur des zones à fort enjeux (bretelle d'entrée /sortie, fort trafic), ou avec une accidentologie avérée, il peut être utile de demander des minima lors de la passation d'un marché.

En revanche, il convient également d'être raisonnable dans la définition de ces seuils et de rester dans des valeurs qui seront "tenables" notamment à long terme.

Une circulaire "adhérence" devrait bientôt paraître pour aider à la décision sur ce sujet.

Les Chaussées (suite)

Questionnement (suite)

Influence de la géométrie de la route sur l'adhérence

En cas de macro faible, la géométrie de la route (dévers, pente...) peut effectivement permettre d'évacuer l'eau en cas de pluie. Cependant il faut quand même une macro suffisante pour casser le film d'eau.

Si on constate que les valeurs d'adhérence en macro sont limites, il conviendra de faire une analyse globale de l'offre d'adhérence disponible à cet endroit (micro notamment). En tout état de cause, il faut surveiller la zone en attendant de pouvoir la refaire, et être conscient du risque pris.

Rôle du pneu et des fabricants de pneumatique

Un travail de recherche important est réalisé avec différents fabricants de pneumatiques afin de pouvoir mettre à jour les études déjà réalisées en tenant compte des évolutions des pneumatiques. De plus, les laboratoires de recherche des fabricants de pneumatiques font eux aussi de nombreux tests sur les différents pneumatiques qu'ils développent.

Les mesures d'adhérence réalisées pour les études le sont avec des appareils de mesure pour lequel les pneus sont standardisés. Cela permet de réaliser un classement des revêtements les uns par rapports aux autres.

Influence de l'adhérence sur l'éco-conduite

Dans les modèles de développement de l'éco-conduite, la valeur de l'adhérence est standardisé (souvent avec une faible valeur). Le facteur principal pris en compte dans le développement de l'éco-conduite, est la géométrie de la route et l'objectif est de définir un profil de vitesse optimal.

Cas de la micro-incrustation

Il n'y a pas de risque de dégradation de la macro texture par le déchet de la micro-incrustation dans le temps.

Cependant, il est important de garder à l'esprit que pour que cette technique soit efficace, il faut que :

- la réalisation soit correctement effectuée,
- l'enrobé soit au jeune-age.

Cas du grenailage

Cette technique a de nombreux avantages notamment celui de pouvoir être renouvelée 2 fois. Cela ne sera possible que si la technique de base de l'enrobé le permet, et le gain d'adhérence sera limité dans le temps. La technique fragilisant les granulats, l'adhérence aura tendance à se dégrader plus rapidement également.

Il est important cependant de savoir qu'un grenailage n'a aucun effet sur le comportement de l'utilisateur, mais ponctuellement ce traitement est utile pour redonner de l'adhérence.

Enfin un grenailage est une solution transitoire qui ne peut pas se substituer durablement à un renouvellement de la couche de roulement.

Les enduits superficiels

Il s'agit d'une technique très efficace mais qui nécessite avant sa mise en œuvre de prendre en considération de nombreux paramètres (solicitation, condition d'applications, environnement...). Une attention particulière est à apporter pour s'assurer que la mise en œuvre se fait selon les règles de l'art.

Il est à noter également que de nombreuses études sur l'adhérence ont été réalisées sur des enrobés et peu sur des enduits. Cela s'explique notamment par la facilité d'accès aux données du RRN par rapport à celle du réseau CG où les enduits sont plus fréquents. Véronique CERESO du DLL est intéressée par vos futurs chantiers d'enduits pour pouvoir éventuellement faire du suivi d'adhérence dans le cadre de sujet de recherche.

Les Chaussées (suite)

Questionnement (suite)

- Suivi de la macrotecture sur route bidirectionnelle à faible trafic** Le suivi de la macro texture sur des routes limitées à 90 km/h et supportant un faible trafic est utile pour suivre l'évolution de l'évacuation du film d'eau. A minima, il convient de faire la mesure à réception du chantier. La macro texture est une grandeur qui évolue lentement lorsque l'enrobé est correctement réalisé, de fait envisager un suivi à l'identique du réseau routier national (1 fois tous les 3 ans) est une bonne base de travail.
- Cas des granulats du cantal** Dans le département du Cantal, une démarche a été menée "**par le Cantal, dans le Cantal et pour le Cantal**" pour utiliser des granulats aillant une PSV<50. Un guide a été réalisé par le CG. Il est consultable à l'adresse suivante : <http://www.cantal.fr/page.php?Theme=10&Rubri=11&Onglet=3>
Ce document n'est pas transposable en l'état dans un autre département que celui du Cantal. Il est donné à titre d'exemple de la démarche.
- Influence de la viabilité hivernale sur l'adhérence** Une viabilité hivernale correctement réalisée ne devrait pas avoir d'impact sur l'adhérence de la chaussée sauf en cas de raclage "sauvage".
Le pôle de compétence du CETE de Nancy ou du DLCF devrait être en mesure d'apporter une réponse plus complète à ce sujet (réponse mise en ligne sur le forum).

Échange /Tour de table

Tour de table

- Chaque participant est invité à expliquer comment s'organise dans son département la gestion des renouvellements de chaussée, et si il y a une influence de l'accidentologie sur ce renouvellement.
- Recherche quasi systématique en cas d'accident** En cas d'accident, a fortiori si il est grave ou mortel, une recherche de l'influence de la chaussée est régulièrement effectuée.
Le paramètre de l'adhérence est regardé, en cas de besoin un traitement de l'adhérence est effectué.
- Un suivi de l'adhérence pas forcément généralisé** Il existe de grande disparité dans le traitement du suivi de l'adhérence (mesure à grand rendement) entre l'État et les CG, mais également entre les CG. Cette disparité tient notamment des politiques locales mais également de la disparité des budgets alloués aux routes.
- Renouvellement des chaussées** Le programme de renouvellement des couches de chaussée est souvent fonction du classement du réseau routier national.
Le renouvellement des couches de roulement se fait également sur la base des remontées de terrain faites par les subdivisions.

L'éclairage public : méthode de réalisation d'un diagnostique

- Intervenant** Paul VERNY, du CETE Méditerranée, présente la méthodologie pour réaliser un diagnostique d'éclairage public.
Thomas CAILLOT, de la DIR Centre Est, nous a présenté l'appropriation de se diagnostique par la DIR CE.
- Questionnement** Un intérêt fort a été relevé vis à vis de la problématique éclairage, notamment vis à vis du choix de maintenir ou non l'éclairage public en fonction. La question de l'influence de l'éclairage sur la sécurité routière a également été évoquée. A ce sujet , un guide devrait paraître courant 2011 pour aider les gestionnaires à la décision.

Mise en place du forum sur le site de la Cotita

- Règles de gestion du forum** A compter de début mars 2011, le forum sera actif sur le site sécurité routière de la cotita centre à l'adresse suivante :
<http://www.cotita-centre-est.fr/spip.php?rubrique109>

- Principe de fonctionnement** L'implication de tous les participants au club métier sécurité routière permettra au forum d'être vivant.
Chaque participant disposera d'un login et d'un mot de passe pour se connecter au forum. Il pourra poster des messages en réponse à une discussion, ou initié une discussion.
Il n'y a pas d'envoi automatique de mail à tous les participants dès qu'un message est posté sur le forum. Charge a chacun de venir régulièrement consulter le message.

- La modération** La modération du forum sera assurée par le CETE de Lyon. Une attention particulière sera apportée à la véracité technique des réponses proposées.
Afin d'éviter les dérives, le CETE de Lyon clôturera la discussion lorsque la solution technique aura été apportée. Si il y a matière à ouvrir un débat, celui ci le sera en club métier.

Prochaine rencontre de la CoTITA

- Club Sécurité Routière** L'organisation de principe de la prochaine journée du club métier est réalisée.

- Organisation** La date retenue pour l'organisation de la prochaine réunion est le jeudi 23 juin 2011. Cette journée sera couplée avec la prochaine journée technique qui sera sur le thème de "la perception la route et de son influence sur le comportement".
Le CVRH de Clermont-Ferrand se propose d'accueillir cette journée dans une salle en périphérie de Clermont-Ferrand.

- Thèmes prévisibles** La prochaine journée du club métier devrait abordé les thèmes suivants :
- Le système de support fusible de signalisation routière développé par le CG 03
 - les autres types de supports fusibles existants
 - un point sur la norme pour la signalisation routière.