

# CONFÉRENCE TECHNIQUE TERRITORIALE NORMANDIE CENTRE

## CLUB SÉCURITÉ ROUTIÈRE

ACTUALITÉS SR ET PRODUCTIONS Cerema  
6 décembre 2021

*nicolas.dubos@cerema.fr*

---

# PUBLICATIONS DÉMARCHES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Fiche Retex 11 : Traitement des obstacles latéraux – CD34

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/demarches-securite-routiere-fiches-retour-experience>



- Vidéo sur les audits de SR

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/demarches-securite-routiere-trois-vidéos-pedagogiques-du>

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Liberté  
Égalité  
Fraternité

Cerema  
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

**Fiche de retour d'expérience**  
**Démarche de sécurité routière**  
**Traitement des obstacles latéraux**  
**Conseil départemental de l'Hérault**

Cette fiche est destinée à fournir aux gestionnaires, un exemple de mise en place d'une démarche de sécurité routière.

Réalisées dans le cadre d'un groupe de travail, piloté par le Cerema, sur les démarches de sécurité routière, ces fiches de retour d'expérience ont pour finalité de présenter des exemples de réalisation de gestionnaires routiers.

Merault  
Département

Fiche N° 11 - Février 2021

# PUBLICATION METHODOLOGIQUE

- **Mise à jour du Guide SURE : Étude d'enjeux**

- 1<sup>ère</sup> des 4 étapes de la démarche SURE
  - Intégration d'un état des lieux de l'accidentalité
  - Meilleure prise en compte des itinéraires à faible taux d'accident et fort trafic
  - Simplification des calculs – Résultats plus robustes

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/demarche-sure-etude-enjeux-securite-routiere-hierarchisation-0>



**Démarche SURE**  
Étude d'enjeux de sécurité routière pour la hiérarchisation des itinéraires



# EVALUATION DE LA MESURE CIF DES 2RM

- Première période d'XP – 2016/2020 – Rapport d'évaluation de Janvier 2021  
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/experimentation-circulation-inter-file-deux-roues-autoroutes>  
Replay webinaire septembre 2021 : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/experimentation-circulation-inter-files-cif-deux-roues>



- Nouvelle période d'XP de 3 ans, à compter d'août 2021
  - Zone géographique élargie : 21 départements
  - Recours à un panneau spécifique à 3 messages : VMA, positionnement de la CIF, trafic congestionné

Décret : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043872034>

Arrêté : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043872049>

Communiqué de presse : <https://www.interieur.gouv.fr/sites/minint/files/medias/documents/2021-08/2021-circulation-panneau-CIF-securite-routiere.pdf>



Expérimentation  
de la circulation inter-files (CIF)  
des deux-roues motorisés  
Rapport d'évaluation  
Janvier 2021



Université  
Gustave Eiffel  
erocentre



# VOIES RÉSERVÉES

## F01 - Expérimentations de VR au covoiturage et à certaines catégories de véhicules sur VSA- Opportunité et pré-faisabilité



- définir des tronçons pertinents pour l'aménagement de VR2+ expérimentales. Il s'agit de vérifier également, sur ces tronçons, qu'une plage horaire d'ouverture suffisante de la VR2+ existe au regard de la durée de la congestion récurrente en heures de pointe.
- objectif d'examiner les principes d'aménagement possibles d'une VR2+ expérimentale sur chacun des axes routiers pré-identifiés et de conclure sur le scénario d'aménagement à privilégier, avant d'engager les études de conception.

## F02 - Conception - Scénario 1 – VR à horaires d'ouverture prédéfinis par mobilisation de la voie de gauche

## F03 - Conception - Scénario 2 – VR permanente à gauche avec suppression de la BAU

## F04 - Conception - Scénario 3 – VR à horaires d'ouverture prédéfinis par mobilisation de la voie de gauche, avec VRTC à droite

## F05 - Conception - Scénario 4 - Voie réservée permanente à droite avec suppression de la BAU



Voies réservées – Convention citoyenne pour le climat

Expérimentation de voies réservées au covoiturage et à certaines catégories de véhicules sur voies structurantes d'agglomération

Conception

**Scénario 4**

Voie réservée permanente à droite avec suppression de la bande d'arrêt d'urgence

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/voies-reservees-convention-citoyenne-climat>

he n° 05 - Octobre 2021

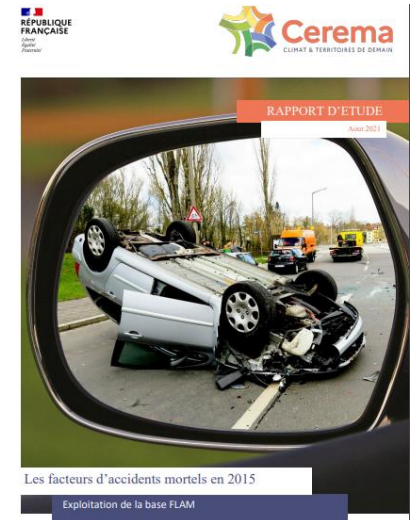
# ÉTUDES ACCIDENTOLOGIQUES NATIONALES

- Étude générale FLAM : les facteurs d'accidents mortels en 2015
- Étude FLAM 2RM : accidents mortels de 2RM – 2015 : 1 livret principal + 7 fiches thématiques
- Étude FLAM Piétons : accidents mortels de piéton – 2015 : 1 livret principal + 5 fiches thématiques

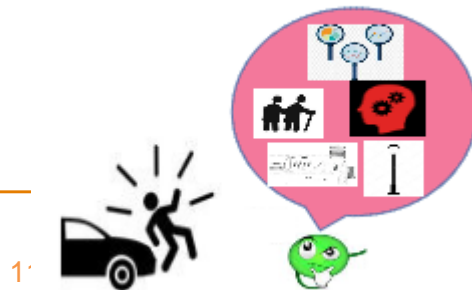
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/facteurs-accidents-mortels-circulation-france-2015>

- Étude sur l'effet du couvre feu au 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> trimestre 2021

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches>



**FLAM piétons**  
Étude des accidents piétons mortels  
de 2015 : comprendre pour agir



1

**FLAM 2RM**  
Analyse des accidents mortels impliquant un deux-roues motorisé en 2015

Rapport d'étude, juillet 2020



# LES FICHES INFOS CLÉS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- des fiches pédagogiques sur des points-clés de la sécurité routière : limitation de vitesse à 80, circulation inter-files, l'analyse des données accidents, remontée des files urbaines par les 2RM, les facteurs d'accidents mortels
- à destination des forces de l'ordre et du grand public

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/fiches-points-cles-securite-routiere-destination-forces>




## Les Infos'clés sécurité routière

### Fiche 3 : Les remontées de files urbaines des 2RM

**CONTEXTE**

**DEFINITION :** DÉPASSEMENT PAR LA GAUCHE OU PAR LA DROITE D'UNE FILE DE VÉHICULES EN FRANCHISSANT OU NON UNE LIGNE LONGITUDINALE DISCONTINUE

**RECHERCHE :** UNIVERSITÉ GUSTAVE EIFFEL

**OBJECTIF :** ETUDIER LE RISQUE D'ACCIDENT CORPOREL DES 2RM EN REMONTÉE DE FILES PAR RAPPORT AU RISQUE DES 2RM HORS SITUATION À MARSEILLE

**PÉRIODE :** 2007 À 2009

**DONNÉES :** PV D'ACCIDENTS ET OBSERVATIONS

**EXEMPLES DE REMONTÉES DE FILES EN VILLE**



PAR L'AXE    PAR LE COULOIR BUS    PAR L'ESPACE INTER-FILES

**RESULTATS**

CETTE PRATIQUE AUGMENTE LE RISQUE POUR LES 2RM...

**X6**

D'AVOIR UN ACCIDENT

ET NOTAMMENT

**X3**

SUR UNE VOIE BUS SITUÉE À DROITE DE LA CHAUSSEE



**Les mécanismes d'accidents avec piéton**



Illustrations de la fiche : Université Gustave Eiffel



**L'ESSENTIEL**

**LES REMONTÉES DE FILES URBAINES :**

- DIVERSES FORMES
- ACCIDENTOGÈNES
- FORT ENJEU POUR LES PIÉTONS
- RISQUE ACCRU POUR LES CYCLOMOTEURS
- NÉCESSITÉ DE CONTRÔLER CETTE PRATIQUE QUI EST ILLÉGALE

Plus d'informations :  
<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01988365>  
<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02094147/>

Contact : mathis.bethram@cerema.fr

## Les Infos'clés sécurité routière

### Fiche 2 : Le 80 km/h en France

**CONTEXTE**

**CONSTAT :** STAGNATION DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE ENTRE 2013 ET 2017

**OBJECTIF :** DIMINUER LE NOMBRE DE MORTS DANS LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

**MESURE :** ABAISSER LA VITESSE À 80 KM/H SUR LE RÉSEAU BIDIRECTIONNEL

**DATE D'EFFET :** 01 JUILLET 2018

**ÉVALUATION :** 2 ANS (JUILLET 2020)

**RÉSEAU :** 400 000 KM

**CE QUE DIT LA SCIENCE...**

LES CONDUCTEURS ONT TENDANCE À CIRCULER 10 % AU DESSUS DES LIMITATIONS DE VITESSE

- + 10 % DE LA VITESSE MOYENNE C'EST :
- + 20 % D'ACCIDENTS CORPORELS
- + 30 % D'ACCIDENTS GRAVES
- + 40 % D'ACCIDENTS MORTELS

EN CIRCULANT À 80 KM/H AU LIEU DE 90 KM/H : 13 MÈTRES DE MOINS POUR S'ARRÊTER

**RÉSULTATS**


VITESSES TOUS VÉHICULES : - 3,3 KM/H

POUR LES VL :

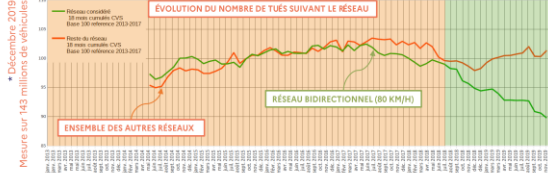
RESPECT DU 80 KM/H : 42 %\*

EXCÈS DE VITESSE DE + DE 10 KM/H : 23 %\*

**ÉVOLUTION DES VITESSES MOYENNES TOUS VÉHICULES**



**ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TŪES SUIVANT LE RÉSEAU**



\* Décembre 2019

**349 VIES ÉPARGNÉES**

SUR 20 MOIS

**MORTALITÉ ROUTIÈRE : - 12 %**

**PAS D'IMPACT SUR L'ÉCOULEMENT DU TRAFIC**

PAS PLUS DE « PRESSION » DES PL ENVERS LES VL

« PERTE DE TEMPS » : 1 SECONDE / KM

ACCEPTABILITÉ : 48 % - EN PROGRESSION

BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE : POSITIF

BILAN ENVIRONNEMENTAL : MODESTE

**L'ESSENTIEL**

DES EFFETS CONFORMES AUX PRÉVISIONS :

- BAISSÉ DES VITESSES PRATIQUÉES
- BAISSÉ DU NOMBRE DE TŪES
- BILAN POSITIF

Rapport complet :  
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/abaissement-vitesse-maximale-a-80-km-h>

Fiche réalisée par Mathis Bethram

# RAPPORTS DU CNSR PARUS EN 2021



- **Sécurité des 2RM** : vers un usage adapté à leur vulnérabilité
  - état des lieux de la mise en œuvre d'anciennes propositions sur les 2RM
  - nouvelles propositions ou reprises
- Avis du comité des experts sur la mise en œuvre de la **limitation à 80 km/h**
  - état des lieux de la mesure du passage de la VMA à 80 km/h, 2 ans après sa mise en œuvre.
  - analyse objective du rapport d'évaluation de la mesure (résultats et méthode),
  - avis sur des documents produits par des décideurs publics (rapport sénatorial).

- **E-Formation Périodique à la Mobilité (E-FPM)**

Cadre général pour une auto-formation à la mobilité en ligne gratuite tout au long de la vie

- **Risque routier professionnel**

CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

COMITÉ DES EXPERTS

SECURITE DES DEUX-ROUES MOTORISES : VERS UN USAGE ADAPTE A LEUR VULNERABILITE

<https://conseilnational-securiteroutiere.fr/les-travaux/#les-recommandations>

SOU MIS A LA SEANCE PLENIERE DU CNSR DU 3 février 2021  
Version définitive du 17 novembre 2020

Rédacteur : Éric VIOLETTE

Contributeurs : Laurent ARTH, Jean-Pascal ASSAILLY, Mario-Axelle GRANIE, Benoît HIRON, Sylviane LAFONT, Emmanuel LAGARDE, Marine MILLOT, Manuelle SALATHE, Hélène TATTEGRAIN

Pour le Comité des experts : Anne-Claire D'APOLITO, Thierry FASSENOT, Sandrine GAYMARD, Marie-Laure SEUX, Nicolas SIMON



# RAPPORT DE LA COUR DES COMPTES



- Un rapport complet + synthèse
- Dresse un état des lieux sur la politique de SR et ses effets
- Formule des recommandations (planification stratégique, recherche d 'une plus grande adhésion, optimisation du contrôle des comportements, perfectionnement des instruments de pilotage, amélioration de l'organisation administrative).
- Une réponse du 1<sup>er</sup> ministre aux recommandations

<https://www.ccomptes.fr/fr/publications/la-politique-publique-de-securite-routiere>

# STATIONNEMENT



- **enjeux** du stationnement au sein de l'espace public,
- les **réflexions préalables** à son aménagement
- **outils** visant notamment à quantifier et à localiser les emplacements.
- principes généraux de **conception**
- une boîte à outils pour aider à la réalisation de **tous les types de stationnement**



Le stationnement sur l'espace public  
Stratégies et préconisations pour aménager

Replay webinaire du 24 juin 2021

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/stationnement-enjeux-planification-outils-amenagement-retour>



Collection | Références

# ACCESSIBILITE DES ESPACES PUBLICS

- 1<sup>ère</sup> partie orientée acteurs décideurs, sur la gouvernance
- 2<sup>ème</sup> partie orientée MOA et MOE du projet, qui rassemble des recommandations sur la conception des espaces publics, permettant une meilleure prise en compte de l'accessibilité. (autour de 11 fiches thématiques)



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/guide-recommandations-accessibilite-espaces-publics-du>



# AMENAGEMENTS URBAINS



- Série de 38 fiches savoirs de base en SR - Principales connaissances acquises pour la mise en place d'une politique locale de sécurité routière en milieu urbain.
- 4 nouvelles en 2021
- <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/savoirs-base-securite-routiere>

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
Ministère de l'Intérieur

**Cerema**  
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Savoirs de base en sécurité routière

**Modérer la vitesse en ville en développant les zones de circulation apaisée**

Cette fiche est destinée à devenir une référence rapide.

La compétence est de répondre d'opportunités et de recommandations de la norme existante.

Pour plus de précision, il convient de consulter les documents cités en référence.

Le développement des zones de circulation apaisée est le résultat d'un processus de réflexion à l'échelle de l'agglomération sur l'organisation de la circulation. Cette réflexion prend ses bases sur un diagnostic des usages de circulation de l'agglomération. Elle conduit à une hiérarchisation des usages et à la création d'un plan de modération des vitesses, véritable plan support de développement des zones de circulation apaisée.

La question de la modération des vitesses en ville renvoie à des questions de politiques de déplacement, d'urbanisme et de cadre de vie. Une réflexion à l'échelle de la ville est donc nécessaire pour définir les axes destinés au trafic de transit, sur lesquels on souhaite permettre aux véhicules motorisés de rouler à 50 km/h (ou parfois à 60 km/h) avec un aménagement adéquat. Dans ce cadre, la voie grande ouverte des axes est apaisée à titre de zone de circulation. Elle est également permise de définir des lieux plus propices à l'aménagement de zones à grande vitesse (zone de rencontre ou axe patrouille), ainsi que les moyens à mettre en œuvre. En général, cette hiérarchisation occupe dans les documents de planification et est plus ou moins formalisée selon les villes.

Fiche n° 35 - Janvier 2021

Collection | Connaissances

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
Ministère de l'Intérieur

**Cerema**  
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Savoirs de base en sécurité routière

**Les doubles giratoires urbains**

Cette fiche est destinée à devenir une référence rapide.

La compétence est de répondre d'opportunités et de recommandations de la norme existante.

Pour plus de précision, il convient de consulter les documents cités en référence.

L'aménagement des intersections avec des axes non orthogonaux ou décalés dans un contexte urbain complexe est particulièrement complexe. Cette configuration peut conduire à des risques d'accidents et à des difficultés de gestion notamment quand les mouvements de véhicules tournent à gauche sans priorité. Une solution, parmi d'autres, consiste à réaliser deux giratoires respectifs de part et d'autre d'une double giratoire. Le concept a été largement développé dans la ville de Nanterre puis dans d'autres villes. Cette fiche présente quelques principes d'aménagement ainsi que des notions d'opportunités en complément des recommandations du guide Carrefour urbain édité par le Cerema.

Fiche n° 36 - Février 2021

Collection | Connaissances

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
Ministère de l'Intérieur

**Cerema**  
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Savoirs de base en sécurité routière

**Feux vert-récompense**

Cette fiche est destinée à devenir une référence rapide.

La compétence est de répondre d'opportunités et de recommandations de la norme existante.

Pour plus de précision, il convient de consulter les documents cités en référence.

Une stratégie permet de limiter certains des effets négatifs de la multiplication des feux vert-récompense. Il s'agit de privilégier les feux vert-récompense dans les zones où la circulation est particulièrement perturbée par les feux rouges. Cette stratégie est particulièrement pertinente dans les zones de transit, où la circulation est particulièrement perturbée par les feux rouges. Cette stratégie est particulièrement pertinente dans les zones de transit, où la circulation est particulièrement perturbée par les feux rouges.

Fiche n° 87 - Août 2021

Collection | Références

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
Ministère de l'Intérieur

**Cerema**  
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Savoirs de base en sécurité routière

**Micro-régulation des feux**

Cette fiche est destinée à devenir une référence rapide.

La compétence est de répondre d'opportunités et de recommandations de la norme existante.

Pour plus de précision, il convient de consulter les documents cités en référence.

Une stratégie permet de limiter certains des effets négatifs de la multiplication des feux vert-récompense. Il s'agit de privilégier les feux vert-récompense dans les zones où la circulation est particulièrement perturbée par les feux rouges. Cette stratégie est particulièrement pertinente dans les zones de transit, où la circulation est particulièrement perturbée par les feux rouges.

Fiche n° 88 - Août 2021

Collection | Références

# THÉMATIQUE PIÉTONS



- Série de 9 fiches « Favoriser la marche » vise à promouvoir ce mode de déplacement en donnant une information rapide aux collectivités et aux aménageurs de l'espace public
- 3 nouvelles en 2020 et 2021

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/favoriser-marche>

Favoriser la marche

## Éclairage des espaces publics pour les piétons

La série de fiches « Favoriser la marche » vise à promouvoir ce mode de déplacement vertueux pour l'environnement et la santé en donnant une information rapide aux collectivités et aux aménageurs de l'espace public.

Souvent considéré comme indispensable aux déplacements des engins motorisés en milieu urbain, l'éclairage de l'espace public est encore souvent pensé comme un équipement routier destiné à éclairer la chaussée et sans prise en compte spécifique des cheminements piétons contigus. Or en rendant la nuit plus sûre, plus conviviale et plus attractive, l'éclairage de toutes les composantes de l'espace public permet de prolonger les activités diurnes ou d'en créer de nouvelles, et participe au confort d'usage de l'espace public en période nocturne, tout en respectant des enjeux environnementaux. Le confort lié à l'éclairage s'avère même essentiel à la fin de l'automne et en hiver lorsque la nuit s'étire longuement et recouvre les heures de pointe des déplacements piétons.



Fiche n° 07 - Décembre 2020

Favoriser la marche

## Les micro-aménagements en faveur des piétons

La série de fiches « Favoriser la marche » vise à promouvoir ce mode de déplacement vertueux pour l'environnement et la santé en donnant une information rapide aux collectivités et aux aménageurs de l'espace public.

Une collectivité territoriale remodelé fréquemment son espace public pour répondre au mieux aux attentes des usagers, en priorisant si possible l'amélioration des déplacements des usagers les plus vulnérables et ceux des usagers les plus vertueux envers l'environnement. Toutefois, en raison de contraintes techniques et/ou budgétaires, le report d'un projet d'aménagement peut laisser persister plus ou moins durablement des situations d'inconfort ou d'insécurité peu propices à la pratique de la marche. Plus rarement, la réalisation de travaux ne résout pas toujours les problèmes de déplacement des piétons constatés auparavant. Cependant, il existe souvent une solution adaptée et suffisante pour faciliter le quotidien d'une majorité de piétons, sans nécessiter la requalification totale d'une rue ou d'une place: le micro-aménagement.



Fiche n° 08 - Décembre 2020

## Les magistrales piétonnes Un réseau piéton à haut niveau de service

La série de fiches « Favoriser la marche » vise à promouvoir ce mode de déplacement vertueux pour l'environnement et la santé en donnant une information rapide aux collectivités et aux aménageurs de l'espace public.

Les « magistrales piétonnes » sont les axes structurants du schéma directeur piéton, tant de façon directe les centralités de quartier et améliorant ainsi la lisibilité urbaine. Elles offrent aux piétons une haute qualité de services. L'objectif est de développer la marche en ville et d'attirer le plus grand nombre de piétons en jouant sur la qualité de l'aménagement et du service.

Ce concept de « magistrale piétonne » a été initialement développé par l'Eurométropole de Strasbourg et a été repris depuis dans plusieurs autres villes françaises.

Une magistrale piétonne se distingue d'un aménagement piéton classique par le caractère généreux apporté aux piétons. L'accent est mis sur le confort du piéton, pouvant passer par l'aménagement de lieux de pause réguliers ainsi qu'une bonne lisibilité de l'axe magistral. Des efforts supplémentaires sont portés sur la résorption des coupures majeures et dans le traitement des traversées.



Fiche n° 09 - Octobre 2021

# THÉMATIQUE VÉLOS

- **8 recommandations** pour une politique d'aménagements cyclables réussie
- Ouvrage **méthodologique** (planification de réseau cyclable) et **technique** (dimensionnement des aménagements)



<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/rendre-sa-voirie-cyclable>



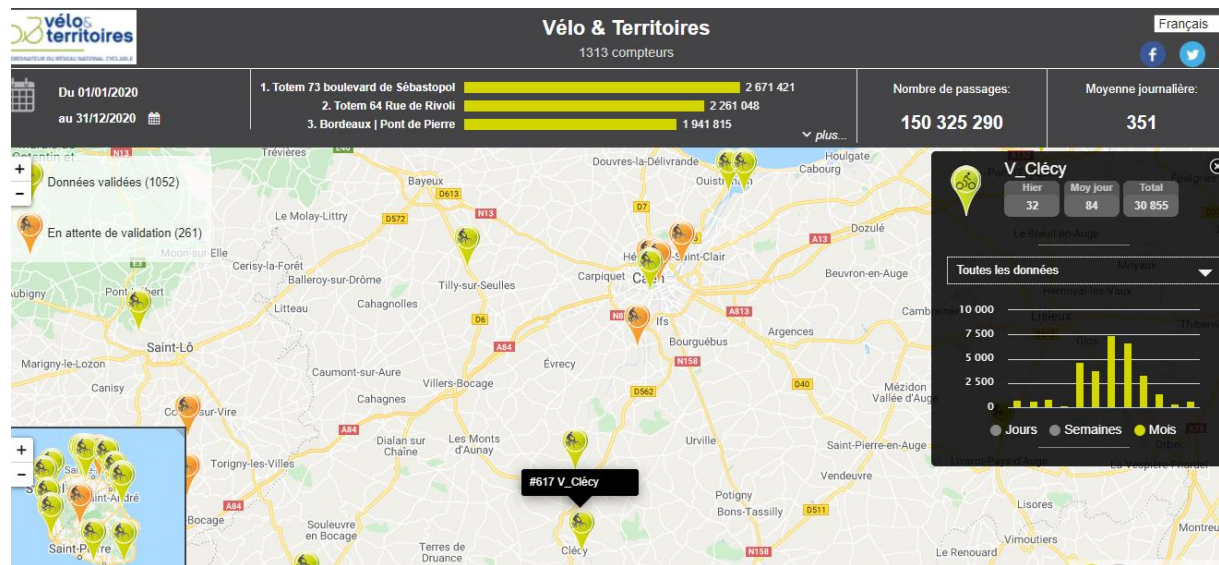
**TABLEAU D'AIDE À LA DÉCISION**  
Voici un tableau d'aide à la décision qui propose, en fonction de ces trois critères, le type d'aménagement cyclable à envisager :

VBS VITESSE LIMITE RÈGLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 800 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC > 3000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Traffic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Traffic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Traffic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande déviée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande déviée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

# THÉMATIQUE VÉLOS



- Plateforme nationale des fréquentations cyclables
- Piloté par Vélo et territoires
- 1 095 compteurs vélo partagés par 107 collectivités
- Un espace adhérents/contributeurs, et un espace grand public



<https://www.velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/>

# UN OBSERVATOIRE DES AMÉNAGEMENTS





- **Un observatoire sur Internet pour favoriser le partage d'expériences**

- avoir une vision d'ensemble des types d'aménagements sur le territoire
- liste renseignée par les aménageurs et gestionnaires de la voirie (services techniques, concepteurs, responsables politiques)

- **6 observatoires :**

- zone de rencontre
- priorités à droite
- cédez-le-passage cycliste au feu
- chaussées à voie centrale banalisée
- apaisement des vitesses en ville
- linéaire des zones de circulation apaisée

<http://voiriepour tous.cerema.fr/observatoire-national-des-aménagements-r127.html>

■ ONZOR		L'Observatoire National des Zones de Rencontre (l'ONZoR)	■ ONPAD		Observatoire national de l'usage des priorités à droite (ONPAD)
■ ONCPC		L'Observatoire National des Cédez le Passage Cycliste au Feu (ONCPC)	■ ON#CVCB		L'observatoire national des chaussées à voie centrale banalisée (ON#CVCB)
■ ONAV		Observatoire National de l'Apaisement des Vitesses en ville (ONAV)	■ LIN#ZCA		Linéaire de zones de circulation apaisée : quelques chiffres

**Voirie pour tous**

Rues et espaces publics à vivre

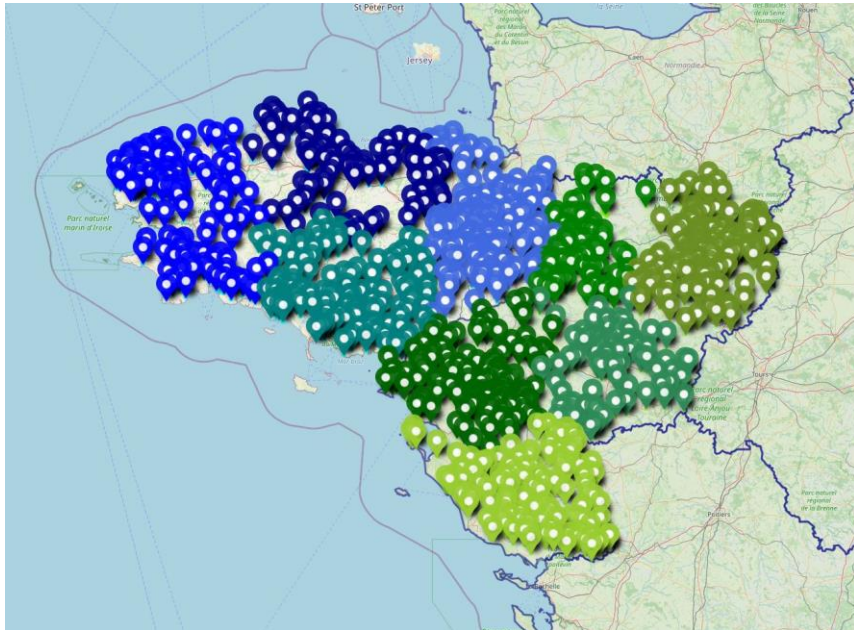
Actualités SR et Productions Cerema

CTT sécurité routière et exploitation

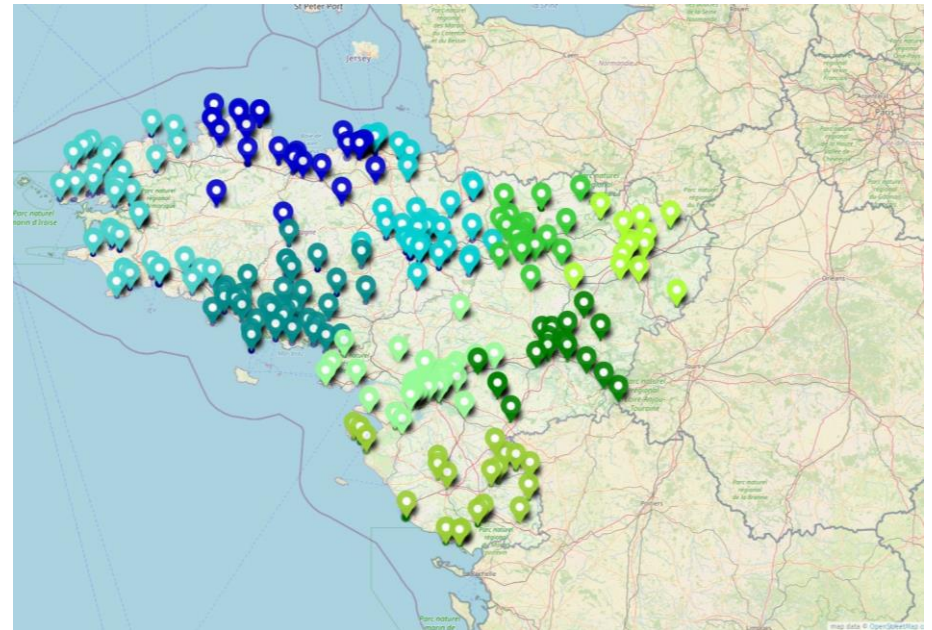


# UN OBSERVATOIRE DES AMÉNAGEMENTS

- zones 30



- zones de rencontre



# UN OBSERVATOIRE DES AMÉNAGEMENTS

## • Exemple de recensement

- identification de la commune
- taux de voies en circulation apaisée
- lien pour en savoir plus (site internet, article de presse...)

## • Grenoble : 400 000 habitants

- 100% en zone de circulation apaisée
- depuis 5 ans
- baisse du nombre d'accidents
  - passe de 70 à 50 par an
  - accidents piétons divisés par 2 (passe de 28 à 14 accidents)
- diminution de la circulation automobile (- 10 %)



Zone 30

### 30 KM/H PARTOUT EN VILLE

Dès 2007, Rochefort a fait de son centre-ville une zone 30. Depuis le 30 septembre 2016, cette zone a été étendue à l'ensemble de la ville.

Pourquoi ? Parce qu'une zone 30 implique beaucoup plus qu'une simple limitation de la vitesse automobile. C'est un secteur où piétons, cyclistes et automobilistes partagent l'usage de la chaussée et qui propose une autre pratique de la ville.

Les cyclistes autorisés à circuler à contresens dans les rues à sens unique. Fini aussi les passages piétons : en zone 30, vous traversez où bon vous semble, en respectant toutefois les règles élémentaires de sécurité.

30 km/h, c'est aussi davantage de sécurité (les conséquences d'un choc auto - piéton sont considérablement amoindries), moins de pollution sonore (une baisse de 3 à 4 décibels) mais aussi un transit restreint, notamment dans les artères résidentielles.



N° dép	Commune	Population	Taux de voies en circulation apaisées	Pour en savoir plus	mises à jour récentes
06	MOUANS-SARTOUX	10 443		<a href="#">Infos</a>	
17	AYTRÉ	9 075			
17	ROCHEFORT	25 569	80%	<a href="#">Infos</a>	X
25	BESANCON	119 862	50%		
29	LOCRONAN	832			
35	CLAYES	768	100%	<a href="#">Détails</a>	
35	BRUZ	16 875			
35	NOYAL-CHATILLON-SUR-SEICHE	5 900	100%	<a href="#">Détails</a>	
35	RENNES	212 939	75%	<a href="#">Détails</a>	
37	CHEDIGNY	584	75%	<a href="#">Détails</a>	
38	Agglomération de Grenoble (42 communes)	+400 000	100%		
44	LA ROCHE BLANCHE	1 148	80%	<a href="#">Détails</a>	
44	NANTES	293 234	60%	<a href="#">Infos</a>	

# MESURES RÉGLEMENTAIRES

- **Obligation de mise en vente d'éthylotests dans les débits de boissons alcoolisés à emporter et en ligne au 1er juillet 2021**

<https://www.interieur.gouv.fr/actualites/communiques/lobligation-de-mise-en-vente-dethylotests-dans-debits-de-boissons-alcoolises>



- **Entrée en vigueur de l'obligation de détenir des chaînes ou d'équiper les véhicules de pneus hiver en zones montagneuses à compter du 1er novembre 2021**

<https://www.interieur.gouv.fr/actualites/communiques/entree-en-vigueur-de-lobligation-de-detener-des-chaines-ou-dequiper>

Entrée de zone d'obligation d'équipements en période hivernale (panneau B58)



Sortie de zone d'obligation d'équipements en période hivernale (panneau B58)



- **Le signalement de certains contrôles routiers particulièrement sensibles peut être interdit à partir du 1/11/2021 sur les services d'aide à la navigation (GPS)**

<https://www.interieur.gouv.fr/actualites/communiques/signalement-de-certains-controles-routiers-particulierement-sensibles-pourra>

- **Publication d'un décret adaptant les dispositions du code de la route et du code des transports pour permettre la circulation sur les routes de France des véhicules équipés de systèmes à délégation de conduite dès leur homologation, et des systèmes de transport routier automatisés sur parcours ou zones prédéfinis dès septembre 2022.**

<https://www.interieur.gouv.fr/Actualites/Communiques/Pour-la-premiere-fois-en-Europe-le-code-de-la-route-et-le-code-des-transport-s-adaptent-a-l-arrivee-des-vehicules-a-conduite-automatisee-sur-les-routes-de-France>

# AUTRES RESSOURCES

- **Présentation d'un outil de cartographie d'implantation de radars**

<https://radars.securite-routiere.gouv.fr/#/>



- **Observatoire national des vitesses et des comportements :**

[https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches?field\\_theme\\_target\\_id=613](https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches?field_theme_target_id=613)

- **Etude sur les surcharges sur la distance de freinage des VUL**

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches/vehicules/utilitaires-et-poids-lourds/freinage-et-surcharge-des-vehicules-de-transport-de-marchandises>

- **Evaluation de casque vélo en laboratoire**

<https://www.certimoov.com/>



- **Supports du BEATT sur l'intérêt de porter la ceinture dans le bus (note + vidéo pédagogique).**

<http://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/port-de-la-ceinture-de-securite-dans-les-vehicules-a1072.html>

- **Études KANTAR parc Auto : comporte un volet consacré aux 2RM. Permet d'obtenir des informations sur le parc et le taux d'équipement 2RM, la mixité du parc 2RM/véhicules légers, les caractéristiques de ce parc et l'usage de ce type de véhicule, et enfin le profil des utilisateurs.**

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-et-recherches/vehicules/parc-des-vehicules/le-parc-deux-roues-motorises-des-menages>

# INFOS DIVERSES



- Changements au sein de la MARRN

Départs :

Jean-Luc MASSON à partir du 1<sup>er</sup> Juillet 2021 (retraite)

Luc DAUCHEZ à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2021 (retraite)

Serge LESCOVEC à partir du 8 octobre 2021 (retraite)

Arrivées :

Philippe VINCENT a pris ses fonctions au pôle Nord et Est en tant que chargé de mission d'audit au 1<sup>er</sup> Septembre 2021.

François AGIER a pris ses fonctions d'IGR chef du pôle Nord-Ouest au 15 octobre 2021

- Refonte du guide ARP : Objectif de publication 2<sup>ème</sup> trimestre 2022
- Journées techniques de la route à Nantes 2/3 février 2022

# OFFRE DE FORMATION CATALOGUE CEREMA

- Chantiers urbains et piétons : sécuriser les déplacements et maintenir l'accessibilité - 1 jour -  
[pauline.gauthier@cerema.fr](mailto:pauline.gauthier@cerema.fr)



- Diagnostics de sécurité sur les PN : 1,5J  
[ludovic.chastenet@cerema.fr](mailto:ludovic.chastenet@cerema.fr)

- Formation **DRR** pour collectivités : 4 matinées  
- Appliquer les nouvelles **règles sur la visibilité** : 2 matinées

- Formation : Développer sa propre **culture SR** au service de son environnement professionnel : 5J  
- Formation Construire votre **politique cyclable** : 2 J  
- Formation **Développer la marche en ville** : enjeux, outils de planification et d'aménagement : 2J

[formation.catalogue@cerema.fr](mailto:formation.catalogue@cerema.fr)

- Et des offres sur mesure



# OFFRES DE SERVICE DU CEREMA

**Améliorer la sécurité des déplacements des usagers**

**La signalisation routière, outil d'optimisation des déplacements et de valorisation du patrimoine d'une collectivité**



**Promouvoir et mettre en place des modes actifs**

**Les leviers pour faciliter le déplacement des cyclistes et des piétons**

**Rendre accessibles vos bâtiments, espaces publics et transports**

**Certification et audits pour les OA et infrastructures de transport**

**Renforcer l'efficacité et la sécurité des bus à haut niveau de service**

**Evaluer la sécurité des aménagements pour l'insertion urbaine des tramways et autres transports guidés**

**Aménager des voies réservées sur votre réseau structurant**

**Développer l'intermodalité sur votre territoire par l'aménagement de Pôles d'Echanges Multimodaux**

**Évaluer votre service de transport basé sur des véhicules autonomes**

**<https://www.cerema.fr/fr/activites/services>**



Merci de votre attention