

# Évaluation des priorités inversées

## Département de la Seine-Maritime



# SOMMAIRE

- Contexte et objectifs de l'étude
- Sites retenus pour l'étude
- Présentation des résultats
- Conclusions

# CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

# CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ETUDE

- Depuis plusieurs années, inversion du régime de priorité sur des carrefours en T ou en croix : mise en place du STOP sur les voies principales dans des agglomérations de Seine-Maritime.
  - Objectif d'obtenir, à moindre coût, un aménagement susceptible de réduire ou de réguler la vitesse en agglomération.
- Une précédente évaluation réalisée dans la commune du Houlme en 2009 : trafic élevé, intersection non adaptée à un régime de priorité inversée → choix d'évaluer le dispositif dans des communes plus rurales.
- Évaluer l'impact des priorités inversées sur le comportement des conducteurs au travers :
  - des vitesses relevées au moyen de capteurs en amont et en aval de l'intersection et profil de vitesse des usagers : zone d'influence du dispositif,
  - du taux de respect ou non du régime de priorité (arrêt au STOP, STOP « glissé\* », non respect du STOP), observé par des caméras mises en place dans le carrefour.

*\* Il s'agit des conducteurs qui ralentissent mais qui ne marquent pas un arrêt complet au sens du code de la route.*

# SITES RETENUS POUR L'ÉTUDE

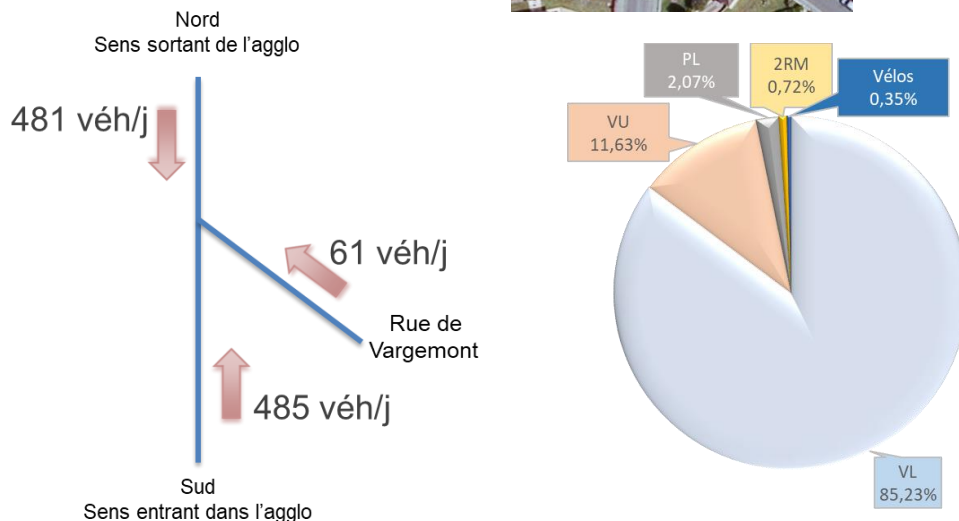
# SITES RETENUS POUR L'ÉTUDE

- **Trois sites retenus en lien avec les services de la Direction des Routes du Département de la Seine-Maritime et les élus communaux :**
  - RD54, PR 22+110, commune du Petit-Caux, agglomération de Berneval-le-Grand,
  - RD5, PR 39+000, commune de Gerponville,
  - RD15, commune de Pierreval.
- **Examen de ces trois sites selon :**
  - les conditions de visibilité et de lisibilité,
  - la présence ou non d'aménagement incitant le comportement du conducteur,
  - le contexte accidentologique du site et le caractère réglementaire de la signalisation en place.

# Présentation des résultats SITE n°1 : RD54 Petit-Caux

# SITE N°1 : RD54, PETIT-CAUX

## Présentation du site :



- Intersection en « T » entre la RD54 et la rue de Vargemont (VC), dans l'agglomération de Berneval-le-Grand, commune du Petit-Caux.

- Trafics comptabilisés les vendredi 8, mardi 12, et jeudi 14 novembre 2019, tous véhicules confondus, de 6 à 9 heures et de 16 à 18 heures.



# SITE N°1 : RD54, PETIT-CAUX

- RD54, sens sud → nord (sens entrant dans l'agglomération) :



- À 260 mètres de l'entrée d'agglomération,
- Pré-signalisation STOP (100 m) non conforme avec la distance réelle (80 m),
- Environnement bâti au droit de l'intersection,
- Visibilité dégradée sur la VC : présence d'un miroir.

- RD54, sens nord → sud (sens sortant de l'agglomération)



- Plateau surélevé à 200 mètres en amont, VMA30,
- visibilité mauvaise en approche du STOP mais correcte à la ligne d'effet du STOP,
- panneau AB4 masqué par la végétation.

# SITE N°1 : RD54, PETIT-CAUX

## Présentation du site (suite) :

- Voie communale prioritaire :



- mauvaise visibilité sur RD54 en approche du carrefour du fait de la présence des haies mais visibilité correcte dans l'intersection.
- zone bâtie mais absence d'EB10 pour marquer l'entrée d'agglomération,

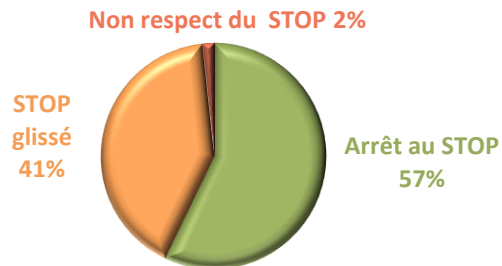
# SITE N°1 : RD54, PETIT-CAUX

## Analyse du comportement des usagers :

- Effectuée par sens de circulation sur la base des vidéos des vendredi 8, mardi 12 et jeudi 14 novembre 2019, de 6 à 9 heures et de 16 à 18 heures : observation du respect ou non des STOPS.

- Sens sud-nord (sens entrant) :

	Arrêt au STOP	STOP glissé	Non respect du STOP
Nombre moyen de véhicules par jour	277	200	8



- Sens nord-sud (sens sortant) :

	Arrêt au STOP	STOP glissé	Non respect du STOP
Nombre moyen de véhicules par jour	234	235	11



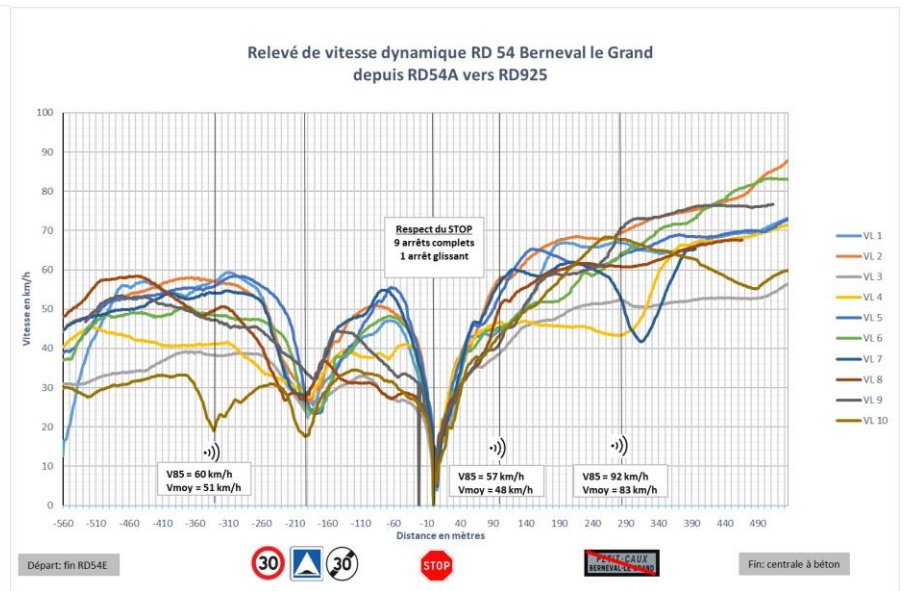
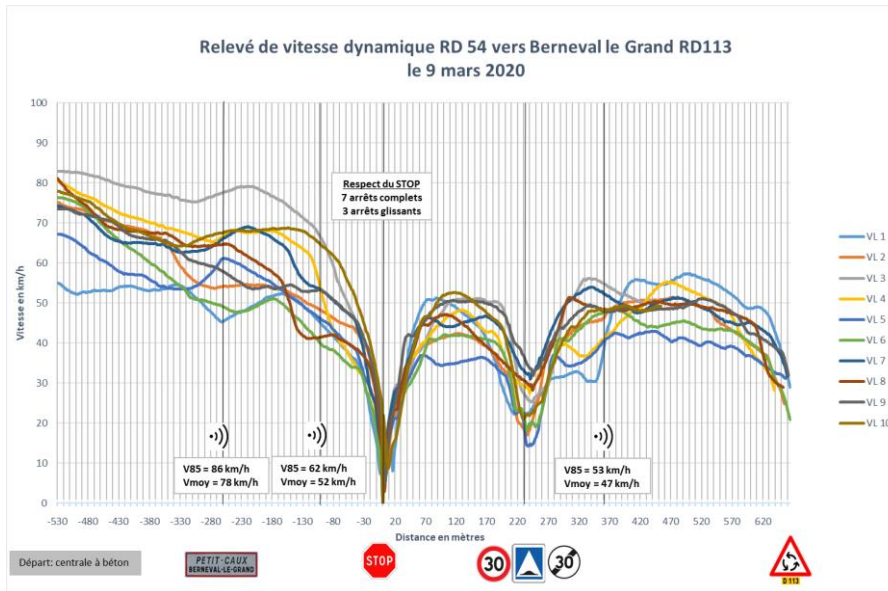
**Taux d'infraction très important dans les deux sens de circulation.**

*Nota : 5 vélos sur la période d'observation sens sud - nord : aucun ne marque l'arrêt (3 « STOP glissés », 2 « STOP grillés »).*

# SITE N°1 : RD54, PETIT-CAUX

## Vitesse :

- Mesures « flotting-car » effectuées le 9 mars 2020 de 11h20 à 13h00 et de 14h20 à 15h30, dans les deux sens de circulation sur la RD54.
- Sens sud-nord (sens entrant) :
- Sens nord-sud (sens sortant) :



Nota : les courbes représentent les profils de vitesse des usagers relevés par le véhicule instrumenté ; les Vmoy et V85 sont issues des mesures « bord de voie ». L'écart observé relève du fait que certains usagers n'ont pas pu être suivis du fait d'une vitesse excessive.

# SITE N°1 : RD54, PETIT-CAUX

Dans cette intersection, l'implantation d'un régime de priorité « STOP » sur la voie principale engendre :

- Une réduction significative de la vitesse à l'approche du carrefour, dans les deux sens de circulation (en notant toutefois, une vitesse encore excessive dans le sens entrant).
- Le maintien d'une vitesse modérée entre le carrefour et le plateau surélevé du fait de la succession, sur 200 mètres, des deux aménagements.

Cependant, on note :

- Un non-respect du régime de priorité important (+/- 50% des usagers selon le sens de circulation) pouvant engendrer un risque de collision même si celui-ci est faible du fait du peu de trafic sur la voie prioritaire.
- Un non-respect de la vitesse maximale autorisée largement dépassée au droit de l'entrée et de la sortie d'agglomération (marquées par les panneaux EB10 et EB20) : environnement type rase campagne en inadéquation avec les panneaux.

# Présentation des sites n°2 et 3



# PRESENTATION DES SITES N°2 ET 3

- Site n°2, commune de Gerponville



- Site n°3, commune de Pierreval



# CONCLUSIONS



# CONCLUSIONS

	Site n°1 Petit-Caux	Site n°2 Gerponville	Site n°3 Pierreval
Non-respect du STOP, sens entrant	43%	47%	22%
Non-respect du STOP, sens sortant	51%	66%	32%
V85 en entrée d'agglomération	86 km/h	75 km/h	75 km/h
V85 en sortie d'agglomération	92 km/h	63 km/h	74 km/h

- Le non-respect du régime de priorité est important (jusqu'à 66% d'infractions).
- Les STOPS impactent la vitesse sur de faibles distances : 50 à 100 mètres en amont et aval des intersections, soit un effet maximal de 200 mètres.
- On note des vitesses de franchissement des intersections pouvant dépasser les 20 km/h.

# CONCLUSIONS

- La V85 n'est régulée que si d'autres aménagements sont présents dans la traversée d'agglomération.
- La recherche d'abaissement de la vitesse dans l'ensemble de la traversée de ces agglomérations doit se faire à l'aide d'aménagements plus appropriés.
- Le non-respect de la vitesse maximale autorisée au droit de l'entrée et de la sortie de ces agglomérations est révélateur d'un environnement de type rase campagne : panneaux d'agglomération en inadéquation avec le bâti peu dense.

## MERCI

Plus d'informations sur la présentation :

Olivier MOISAN – [olivier.moisan@cerema.fr](mailto:olivier.moisan@cerema.fr)

Nathalie BERTIAUX – [nathalie.bertiaux@cerema.fr](mailto:nathalie.bertiaux@cerema.fr)

### Équipe projet :

Nathalie BERTIAUX, Paul CAILLET, Azzedine CHABANI, David DOUCET, Béatrice GROULT, Cyrille LE LEZ,  
Olivier MOISAN, David SAVALLE, Peggy SUBIRATS

Département Mobilité Sécurité et Ouvrages d'Art / Groupe Évaluation en Sécurité et Exploitation des Infrastructures

---