
*Les prises à contresens des routes à chaussées séparées :
connaître, comprendre, agir, évaluer*
Jeudi 11 décembre 2014

Test d'une signalisation verticale expérimentale sur une route départementale de Loire-Atlantique

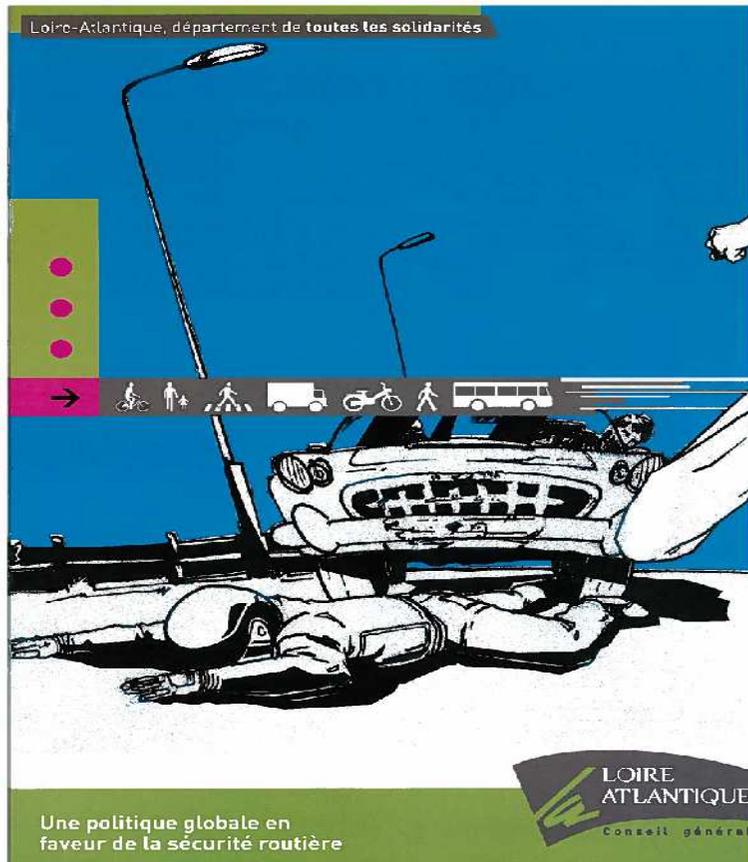
Vincent LEITNER

Département 44, Direction déplacements



Test d'une signalisation verticale expérimentale

Le contexte et les enjeux



La lutte contre l'insécurité routière :

Une des priorités du Département de Loire-Atlantique

► Actions sur les infrastructures et sur les comportements

► Souhait de participer à une expérimentation dans le cadre de la prévention des prises à contresens

► Autorisation de la DSCR pour une période de 3 ans à compter de la mise en service



Test d'une signalisation verticale expérimentale

Le contexte et les enjeux

sur la RD 213 en 2 x 2 voies

- **Les accidents à contresens**

Fichier BAAC entre 2002 et 2008

2 accidents corporels à contresens renseignés :

1 de jour, 1 de nuit

Bilan : 3 tués, 3 blessés hospitalisés et 1 blessé non hospitalisé.

- **Les véhicules à contresens signalés à la gendarmerie**

Fichiers ARAMIS entre 2006 et 2009.

Sur 32 mois, 22 contresens signalés soit environ 2 contresens en moyenne tous les 3 mois.

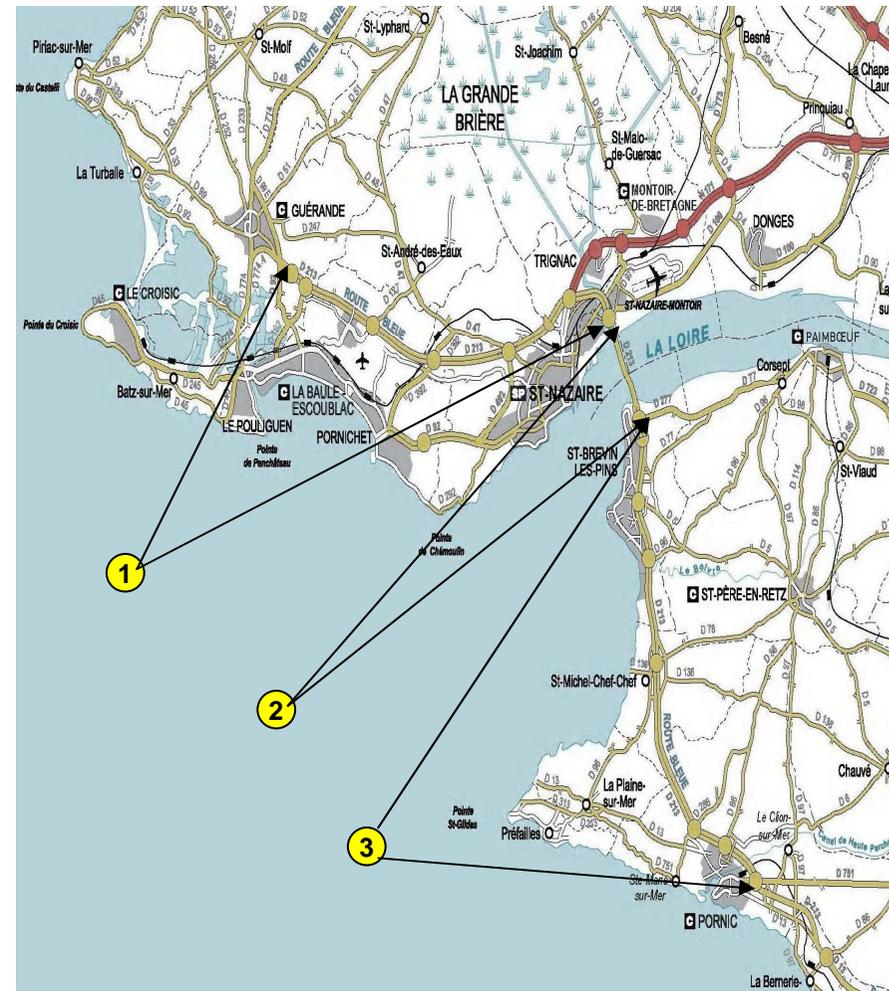
Test d'une signalisation verticale expérimentale

Le périmètre de l'expérimentation

Itinéraire atypique

La RD 213 en 2x2 voies mesure environ 44 km avec :

1. au Nord : sur 20 km, 10 points d'échanges dont 4 échanges à niveau et 34 bretelles à équiper
2. le pont de Saint-Nazaire: sur 4 km, système d'affectation dynamique des voies
3. au Sud : sur 20 km, 21 points d'échanges dont 17 échanges à niveau et 38 bretelles à équiper.



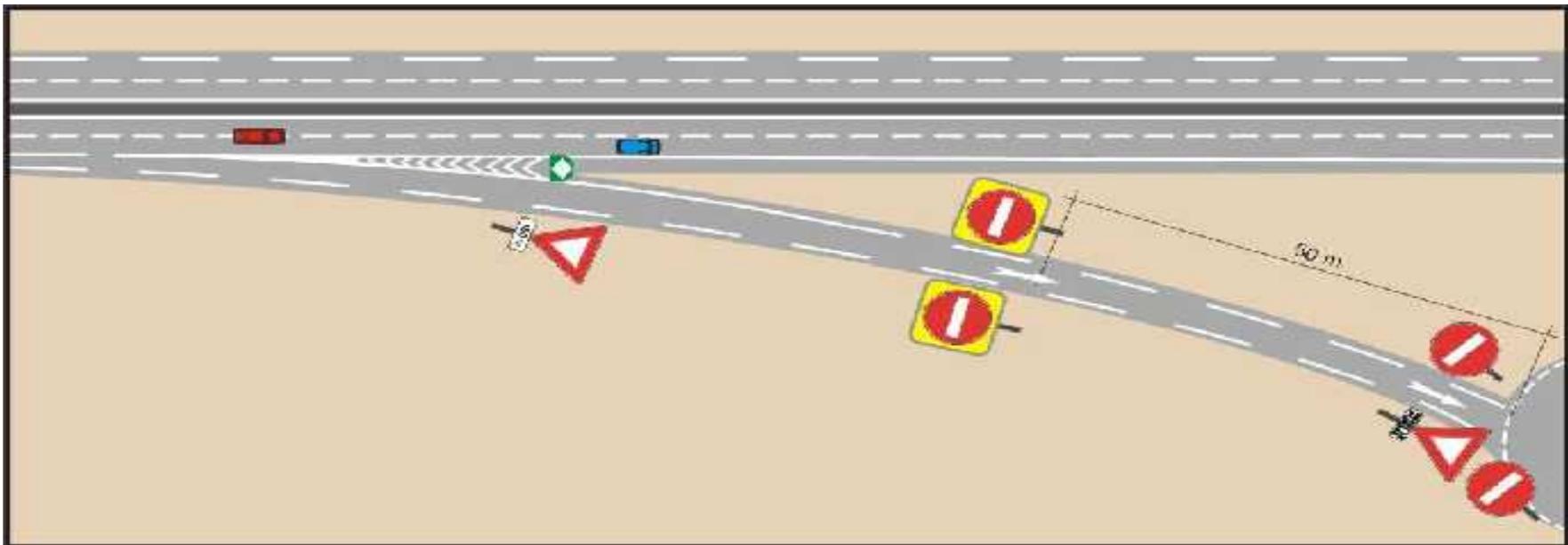
Test d'une signalisation verticale expérimentale

Le dispositif mis en place pour les bretelles de sortie

Création d'un panneau : B1 (850 mm) sur fond jaune (1200*1200)

Pose d'une « barrière » de B1 sur fond jaune à 50 m du dispositif réglementaire

Mise en place de deux flèches au sol indiquant le sens de circulation



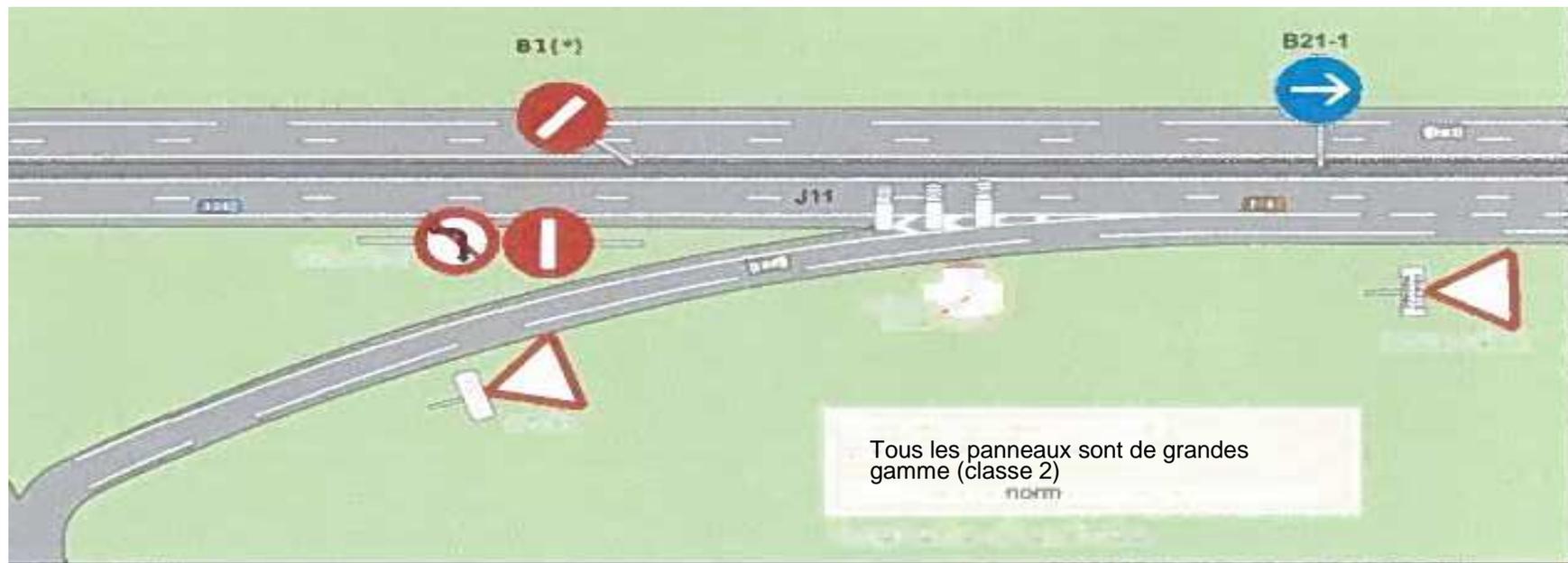
Source Note d'information du SETRA n° 129 sur le renforcement de la signalisation sur les bretelles

Test d'une signalisation verticale expérimentale

Le dispositif mis en place pour les bretelles d'entrée

Doublement du panneau B 1 sur section courante

Suppression des panneaux B 1 sur bretelle



Source Note d'information du SETRA n° 129 sur le renforcement de la signalisation sur les bretelles

Test d'une signalisation verticale expérimentale

Dispositif mis en place



Test d'une signalisation verticale expérimentale

Les chiffres

- Mise en place du dispositif :
 - Au Nord ► Juin 2010
 - Au Sud ► Janvier 2011
- Longueur de réseau traité : 40 km
- Nombre de sens interdit sur fond jaune : 130 panneaux
- Nombre de flèches au sol : 90 unités
- Budget : 120 000 euros.

Test d'une signalisation verticale expérimentale

Evaluation du dispositif

- Evaluations du dispositif à compter de 2011 sur une période de 3 ans :
 - ▶ Evaluation technique
 1. Analyse « avant / après » à partir des données recueillies par la gendarmerie
 2. Analyse « avec / sans » en comparant la RD 213 aux routes équipées de plots (RN 165 et RN 137) et à un panel de routes témoins sans dispositif particulier

Test d'une signalisation verticale expérimentale

1. Comparaison avant/après

RD137	1 an avant	1 an après	2 ans après	3 ans après
	01/06/2009 au 31/05/2010	01/10/2010 au 30/09/2011	01/10/2011 au 30/09/2012	01/10/2012 au 30/09/2013
Nbre Signalements	11	7	6	6

RD213*	1 an avant	1 an après	2 ans après	3 ans après
	01/06/2009 au 31/05/2010	01/10/2010 au 30/09/2011	01/10/2011 au 30/09/2012	01/10/2012 au 30/09/2013
Nbre Signalements	7	4	3	3

**Hors communes Pornic et St Michel Chef Chef équipés en 2ème vague en janvier 2011 - Section à prendre en compte à partir des données de janvier 2012 pour adapter la période "1 an après"*

Cumulé RD137 + RD213	1 an avant	1 an après	2 ans après	3 ans après
	01/06/2009 au 31/05/2010	01/10/2010 au 30/09/2011	01/10/2011 au 30/09/2012	01/10/2012 au 30/09/2013
Nbre Signalements	18	11	9	9

Une diminution des signalements sur les deux réseaux équipés est mise en évidence, avec un passage de 11 à 7 la première année, à 6 la seconde année, puis reste stable la troisième, soit une diminution d'environ 45 % pour la RD 137 et de 7 à 4, puis à 3 signalements deux ans et trois ans après après soit une diminution de 57 % après pour la phase 1 de la RD 213.

Test d'une signalisation verticale expérimentale

2. Comparaison avec / sans

RN137 Nantes-Rennes	1 an avant	1 an après	2 ans après	3 ans après
	01/06/2009 au 31/05/2010	01/10/2010 au 30/09/2011	01/10/2011 au 30/09/2012	01/10/2012 au 30/09/2013
Nbre Signalements	19	13	3	15

RN165 Morbihan-Finistère	1 an avant	1 an après	2 ans après	3 ans après
	01/06/2009 au 31/05/2010	01/10/2010 au 30/09/2011	01/10/2011 au 30/09/2012	01/10/2012 au 30/09/2013
Nbre Signalements	36	42	32	31

Cumulé RN137 + RN165	1 an avant	1 an après	2 ans après	3 ans après
	01/06/2009 au 31/05/2010	01/10/2010 au 30/09/2011	01/10/2011 au 30/09/2012	01/10/2012 au 30/09/2013
Nbre Signalements	55	55	35	46

Test d'une signalisation verticale expérimentale

3. La seconde phase de la RD 213 Pornic / Saint-Michel Chef Chef

La 2nde phase d'équipement de la RD 213 est analysée séparément, compte-tenu de la différence de période de traitement et de la géométrie des accès sur cette section composée de carrefours à niveau.

En prenant en compte les mêmes périodes d'observation, le tableau ci-dessous recense le nombre de signalements de contresens sur la RD 213 – phase 2 et le réseau témoin la RN 165 entre Brest et Nivillac.

Période des travaux commune aux deux départements neutralisée pour permettre comparaison globale				
Période neutralisée: Octobre 2010 à Janvier 2011				
	1 an avant	1 an après	2 ans après	3 ans après
RD213 phase 2				
	01/10/2009 au 31/09/2010	01/02/2011 au 31/01/2012	01/02/2012 au 31/01/2013	01/02/2013 au 31/01/2014
Nbre Signalements	1	1	5	3
RN165 Morbihan-Finistère				
	01/10/2009 au 31/09/2010	01/02/2011 au 31/01/2012	01/02/2012 au 31/01/2013	01/02/2013 au 31/01/2014
Nbre Signalements	29	36	18	33

Test d'une signalisation verticale expérimentale

Conclusions

L'analyse menée montre une tendance positive à la baisse des signalements sur les deux réseaux équipés de B1J, cependant cela ne donne pas satisfaction sur des sections avec des carrefours à niveau.