



Abaissseur la vitesse sur les ex RD

Toulouse Métropole

toulouse
métropole



Intégration des RD au réseau viaire de Toulouse Métropole

[2]

Les Routes départementales

Loi n° 2015-991 du 7 août 2015

- *En terme de gestion de la voirie départementale, la loi NOTRE organise le transfert de compétences des Départements vers les Métropoles à compter du 1er janvier 2017.*
- Intégration des agents du département et création du [service de gestion des routes métropolitaines](#)

La réglementation

Code de la Route art R413-2

Hors agglomération, la vitesse des véhicules est limitée à :

1° 130 km/h sur les autoroutes ;

2° 110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;

3° 90 km/h sur les autres routes.

IISR 2^{ème} partie art.40

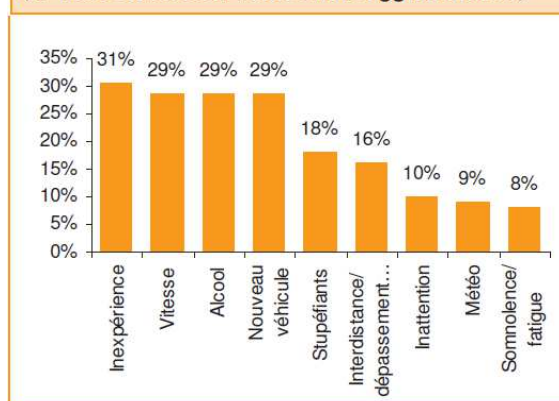
En dehors des agglomérations, dans le cas où il a été décidé d'installer un passage piéton, et si un arrêté le prescrit, la signalisation de ce passage piéton est complétée par un panneau B14, limitant la vitesse à 70 km/h, posé sur le même support et au-dessous du panneau A13b.

Quelques chiffres

Accidentalité des routes hors agglomération

63 % des personnes tuées en France le sont sur des routes hors agglomération. Ne comprend pas les autoroutes. (source ONISR).

Facteurs à l'origine des accidents mortels impliquant un véhicule de tourisme (111 cas étudiés sur routes hors agglomération)



Exemple de lecture : dans 29 % des accidents mortels étudiés, le caractère nouveau du véhicule a été un facteur à l'origine de l'accident. Source : étude Cerema en Haute-Normandie entre 2009 et 2010¹.

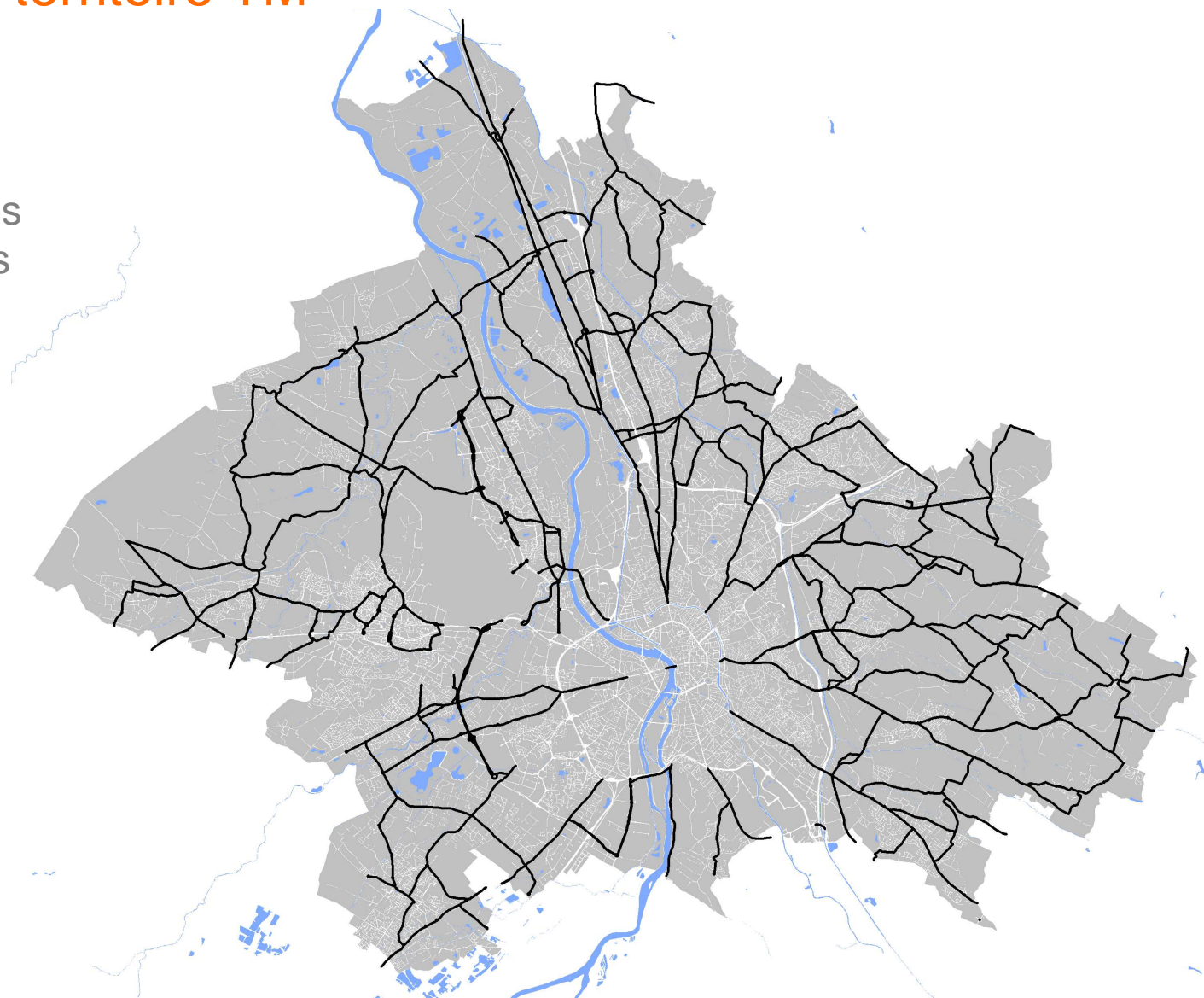
Impact de la vitesse sur la pollution atmosphérique

A vitesse constante, les véhicules motorisés émettent moins d'émissions à 70km/h qu'à 90km/h.

Quelques chiffres

Les RD sur le territoire TM

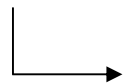
495 km de routes
départementales



Des sollicitations...et des désaccords

Sollicitations pour abaisser ponctuellement la vitesse

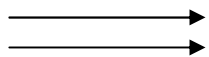
Des sollicitations des pôles territoriaux pour abaisser ponctuellement la vitesse à 70km/h



Réponses différentes de DSE et SGRM

Sollicitations pour avis sur création de traversées piétons hors agglomération

Notamment sur les RD (mise en conformité d'arrêts de bus, traversée d'une RD par collégiens, création d'une nouvelle voie verte...)



Constitution d'un groupe de travail:
SGRM/DSE/Pôles territoriaux afin de
partager méthodologie et/ou doctrine

[7]

Traversées piétons en section courante, hors agglomération

Un contexte hors agglomération

Il s'agit d'un contexte « rural » pouvant se trouver en agglomération.

Postulat de départ

La création de traversée piéton en section de voie doit rester une exception.

Ces dernières seront de préférence marquées en intersection.

Pourquoi créer des traversées en section courante?

Pratique de traversée avérée?

D'où viennent les usagers où vont-ils?

Continuité transversale du cheminement?

Continuité longitudinale du cheminement?

Conditions de co-visibilité suffisantes?

[8]

Traversées piétons en section courante, hors agglomération

Proposition de tableau pour valider l'exception

Tout en répondant à toutes les exigences de sécurité, accessibilité.

Mais...

Si on liste les critères de l'exception celle-ci ne devient-elle pas la norme?

Si un élu voit une « exception » sur une section de la RD qui traverse la commune voisine, comprendra-t-il le refus de renouveler cette « exception » sur sa commune?

Evolution de la doctrine

La création d'un passage piéton réglementaire donne au piéton un sentiment de sécurité, ce qui peut le pousser à s'y engager sans vigilance.

Afin de ne pas mettre le piéton dans des conditions d'insécurité, il est préférable de ne pas implanter de traversée en section courante, mais de privilégier les traversées en intersection, lorsque le besoin est identifié.

L'aménageur devra donc amener les usagers à l'intersection la plus proche grâce à un cheminement répondant aux normes de sécurité et d'accessibilité.

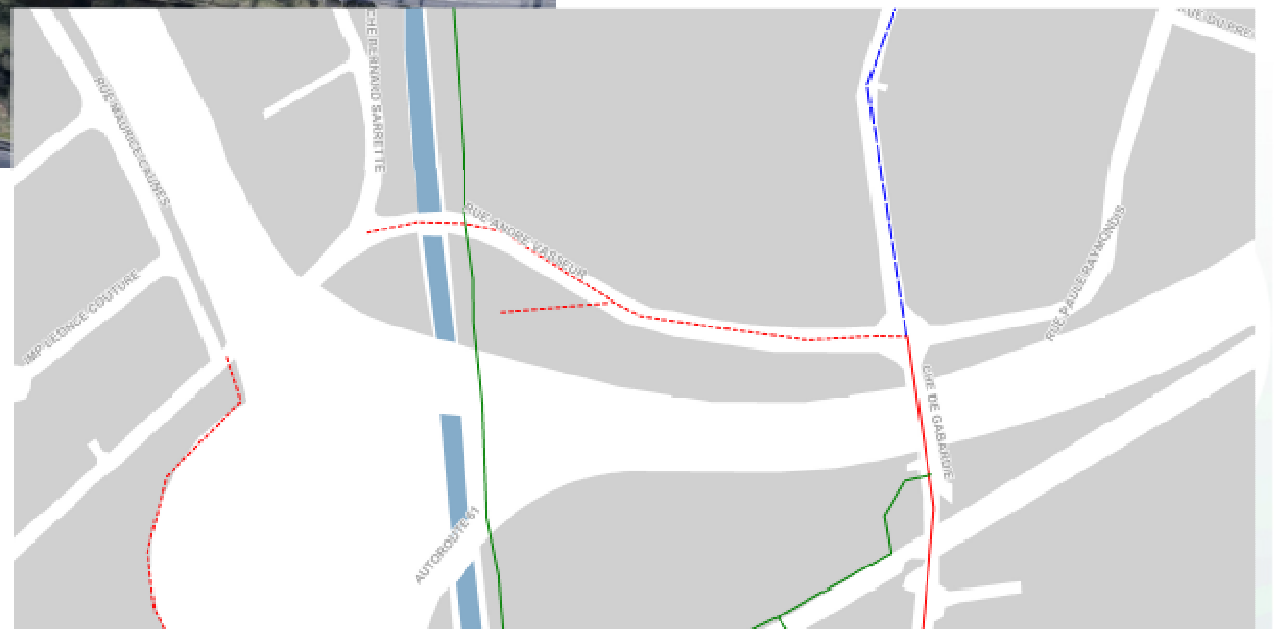
Quelques exemples...

Traversée piétons à proximité d'un établissement scolaire



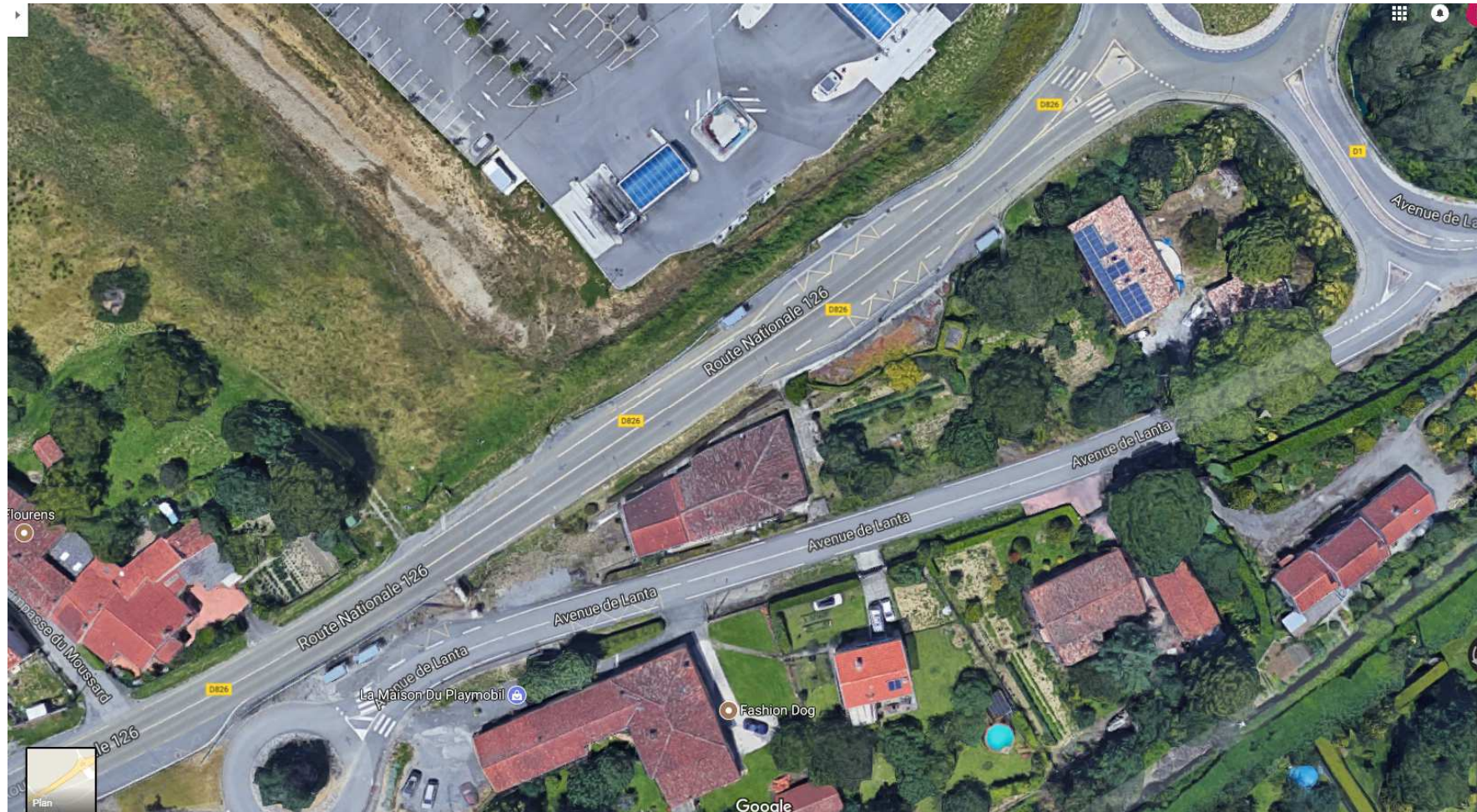
Quelques exemples...

Création d'une voie verte débouchant sur la voie



Quelques exemples...

Présence d'un arrêt de bus hors agglomération



Abaisser ponctuellement la vitesse

Le contexte

Sections de voies où la vitesse est limitée à 90km/h avec demandes d'usagers de l'abaisser à 70km/h voire 50km/h.

Pourquoi abaisser la vitesse?

Accidentalité de l'axe?

Trafic? Vitesse: V85 et % des excès?

Homogénéiser les vitesses pratiquées sur l'ensemble de l'axe?

Urbanisation en cours ou à venir?

Autres usages que routiers? Piétons? Loisirs?

Existence d'une traversée piéton?

Abaisser ponctuellement la vitesse

Une méthode empirique



Ici, la zone à 90km/h est une zone sans accès.

Est-ce que l'harmonisation sur un même axe doit être inscrit dans la doctrine ?

Ici, est-ce vraiment opportun d'harmoniser les vitesses ?

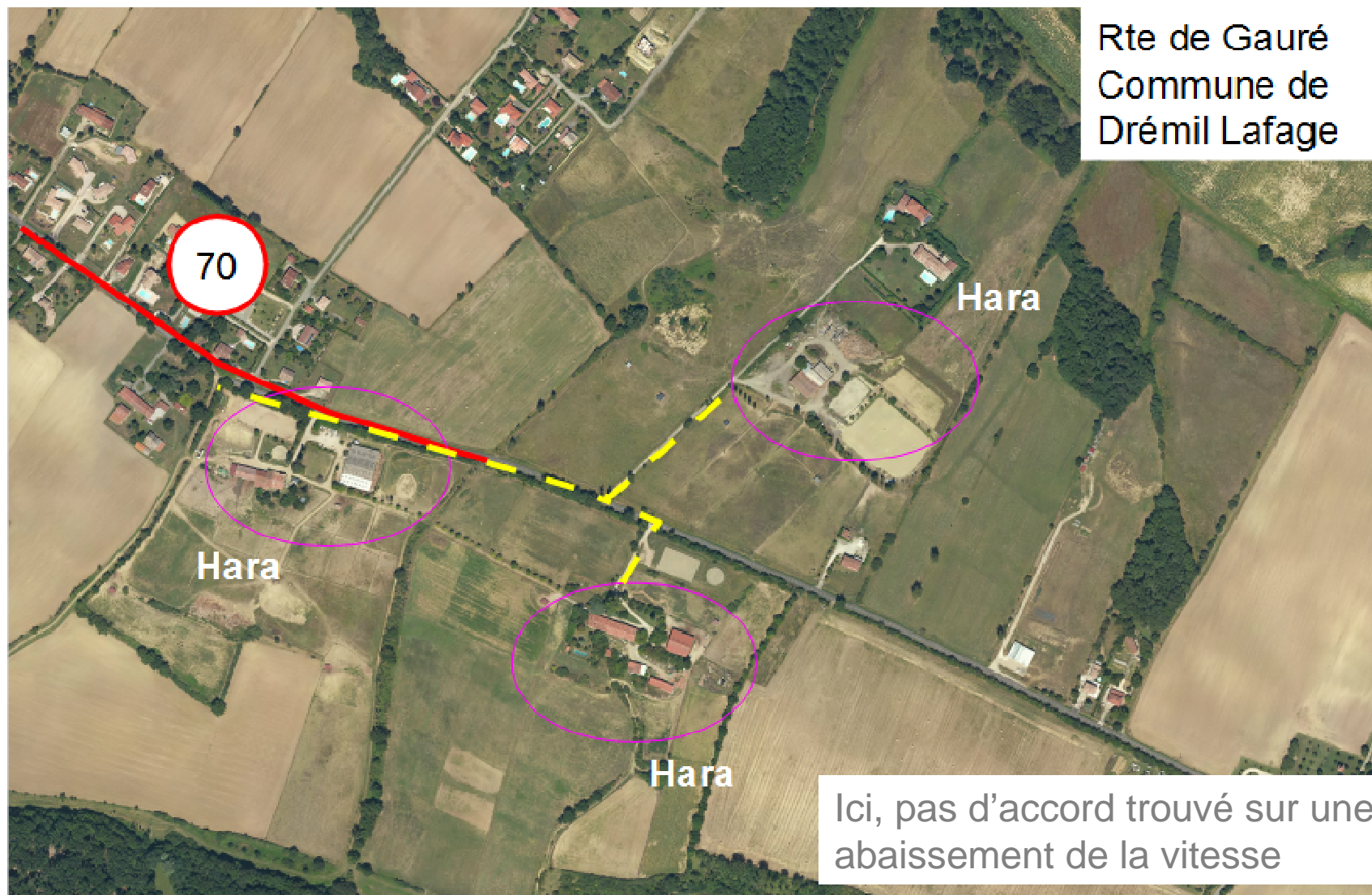
Abaisser ponctuellement la vitesse

Une méthode empirique



Abaisser ponctuellement la vitesse

Une méthode empirique



Abaisser ponctuellement la vitesse

Une doctrine pour TM

Pas de doctrine commune...
...Des questions auxquelles répondre

Merci de votre attention