



Cerema

SURE

Étude d'une section de RD pour le CD38

Étude de Sécurité

Rémy MARSOLAT – Éric VILLIÉ – Mathis
BELTRAMI

Cerema Centre-Est

JPO – Clermont-Ferrand (20/09/18) – Bron (25/09/18) – Autun (05/10/18)

Origine de l'étude

CD 38 :

Marché annuel de mesures SCRIM (CFT HS) sur une partie du RRD38

- Mesures d'avril 2015, PR 2 : « virage problématique »
- Travaux de grenailage dans la courbe pour restaurer la micro texture

Malgré ces travaux, survenue de 2 accidents mortels fin 2015

- Mesures SCRIM, janvier 2016 : HS et CFT corrects

D41 Vienne (38) : PR 0 à 4+500

Février 2016 : commande d'une étude de sécurité approfondie par le CD38 (Direction territoriale locale) / Délai : 4 mois (y compris les mesures VANI)

Implication du Cerema Centre-Est dans une approche intégrée :

- DLL : mesures VANI
- DCAP : analyse de la géométrie
- Dmob : Étude de sécurité sur la base de la démarche SURE

Étape	Contenu
1	Diagnostic , basé sur : <ul style="list-style-type: none">• les caractéristiques géométriques de la route, relevées par le matériel VANI du Département Laboratoire de Lyon• l'analyse des procès verbaux d'accidents corporels sur les 6 dernières années,• une visite terrain avec relevé des défauts selon les 7 critères de la sécurité routière (SRR)• l'interview de l'exploitant,• la détermination des facteurs d'accidents,• la détermination d'objectifs de sécurité.
2	Définition de pistes d'actions : Les objectifs de sécurité seront déclinés en pistes d'actions qui s'en tiendront à des principes d'aménagement. Ces pistes d'action seront hiérarchisées selon leur efficacité au regard des accidents.



Caractéristiques de l'itinéraire

HAG, Bidir, 3 créneaux (2+1)

11 à 13 000 véh/j par sens, 8 % de PL

2010 – 2015 : 14 accidents corporels

3 tués (2 motards + 1 conducteur de VL), 8 BH, 8 BL

11 accidents en PR croissants

Mauvais respect des limitations de vitesses

Forte densité d'accidents en 1e partie

Les accidents mortels se situe sur la 2e partie, notamment dans un virage (PR 2)

Synoptique

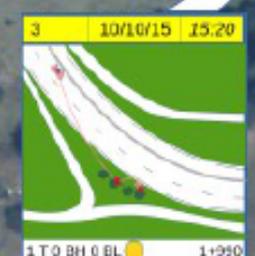


Légende :

- Famille 1 : Alcool + déport à gauche
- Famille 2 : Véhicule seul en sortie de route vers le PR 2+000
- Famille 3 : Heurt d'un piéton traversant la chaussée
- Famille 4 : Autres accidents

Vitesses Limites Autorisées

- 50 km/h
- 70 km/h
- 90 km/h



2

Efficiency des pistes d'action

Pistes d'actions	Nb Acc (N)	Note Efficacité (E) ⁹	Note (Coût + Délais) (C) ¹⁰	Score N x (E + C)
Infrastructure				
Améliorer les possibilités de manœuvres d'évitement et de récupération par le rétablissement de <u>BDD</u>	7	3	2	35
Modifier le balisage des créneaux suivant <u>l'IISR</u> et <u>l'ERI</u>	4	3	4	28
Suivre et restaurer les caractéristiques d'adhérence dans les sections identifiées	6	3	2	30
Implanter un radar (<u>CSA</u>) permettant de contrôler les usagers par l'arrière avant qu'ils n'abordent la courbe accidentogène du PR 2.	3	3	4	21
Remplacer les panneaux B31 de fin de limitation de vitesse par des B14	3	3	5	24
Améliorer la lisibilité de l'itinéraire en modifiant le balisage des virages	3	3	4	21
Suppression des pales anti-éblouissement	3	2	5	21
Traiter les obstacles latéraux	3	3	2	15
Reprise des caractéristiques géométriques du créneau sens (+), PR 2	3	3	1	12
Amélioration de la perception des feux tricolores et des remontées de files	1	3	5	8
Amélioration de la perception d'un passage piéton	1	3	5	8
Écrans motocyclistes à poser sur glissières dans les courbes de rayons ≤ 250m	1	3	5	8
PR 3+530 (-): Anticiper la fin de la zone de dépassements	1	3	5	8
Anticiper le rabattement avant l'aire d'arrêt située au PR 3+530 (-)	1	3	5	8

Bilan et suites

Travaux réalisés 16 mois après

- Renouvellement de la couche de roulement à hauteur du PR 2
- Reprise de la signalisation verticale :
 - Balisage des virages, Indication des VLA, Créneaux de dépassement
- Radar : devait être mis en place fin 2017
- Reprise de la géométrie : rien d'engagé (ni travaux, ni études)

Accidentalité suite

- A priori, pas d'accidents mortels depuis, mais encore des accidents
 - 2016 : 3 chocs frontaux
 - 2017 : 2 accidents en chaîne - 1 PL seul - 1 VL x Piéton

Satisfaction client

- Délais respectés - Complétude de la démarche
- Vision globale et intégrée à l'échelle de l'itinéraire
- Intéressé par l'étude spécifique du PR 2





Merci de votre participation

www.cerema.fr