



Cerema

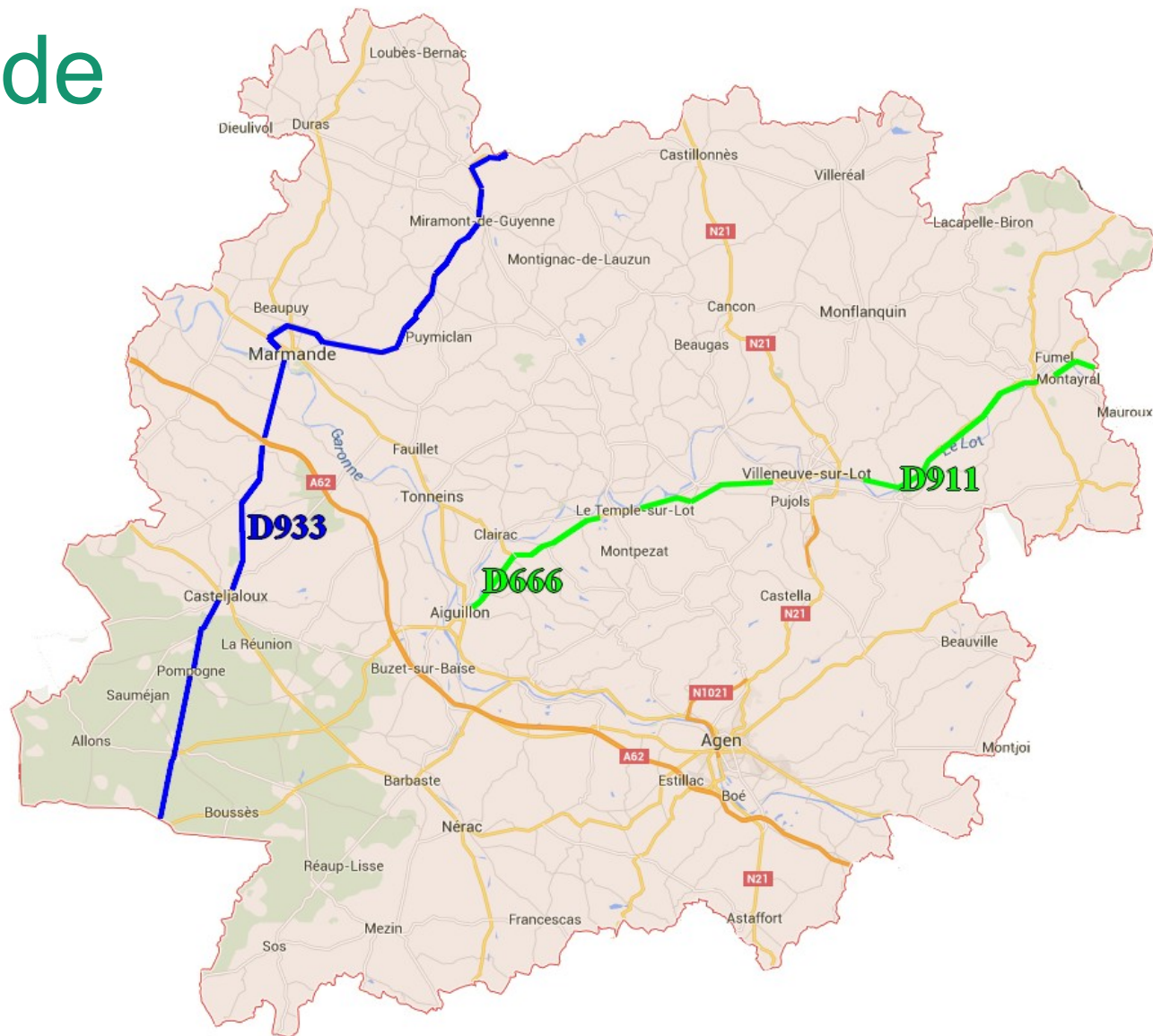
Étude d'itinéraire RD 911 / 933

Claude Chanet
Jérôme Matheus

Club SER

27 novembre 2018

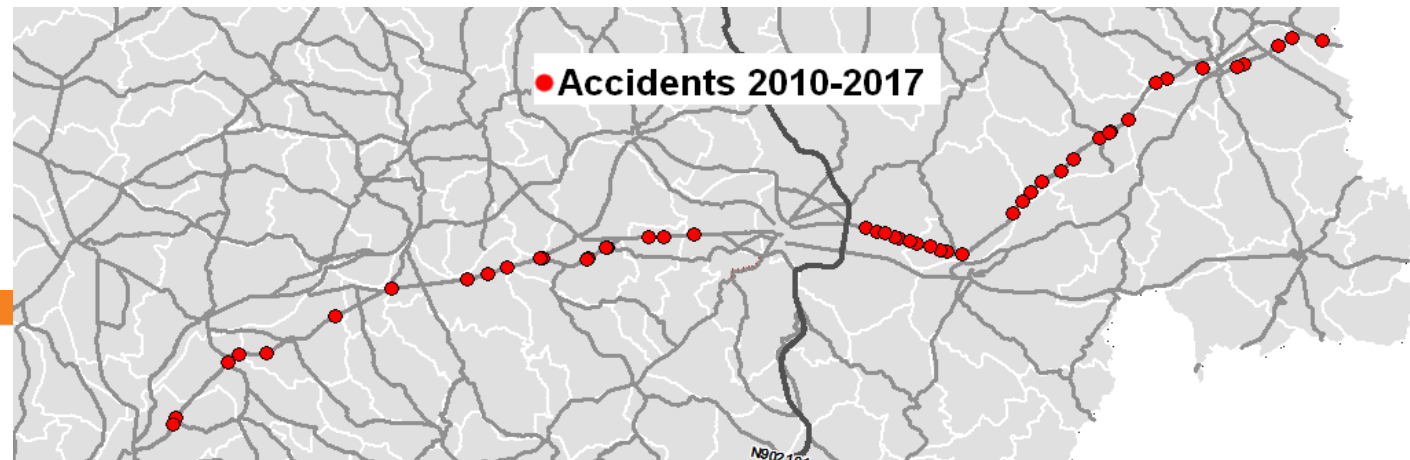
Aire d'étude



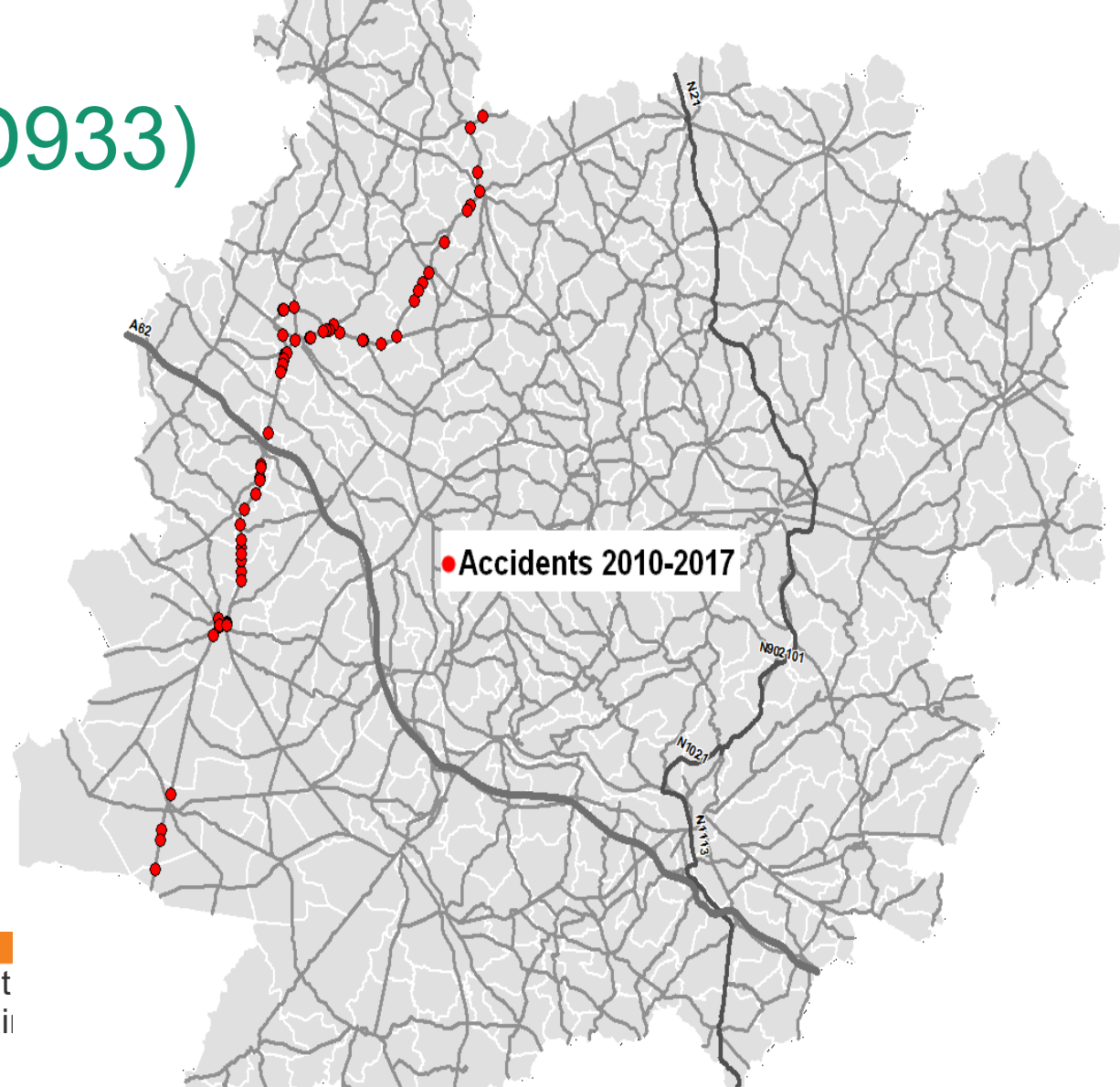
Cerema Sud-Ouest

Analyse de l'accidentalité sur les itinéraires étudiés

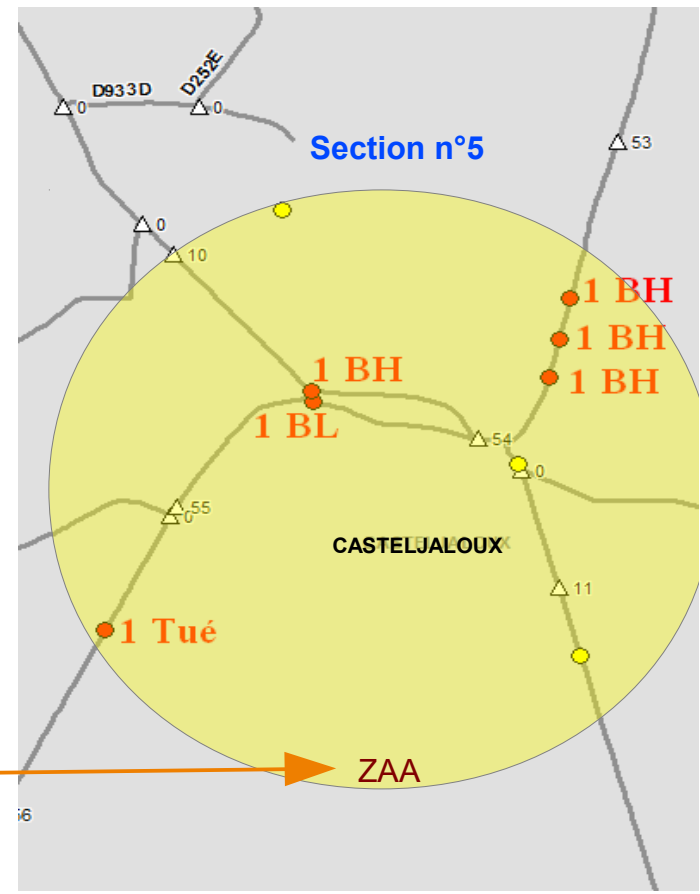
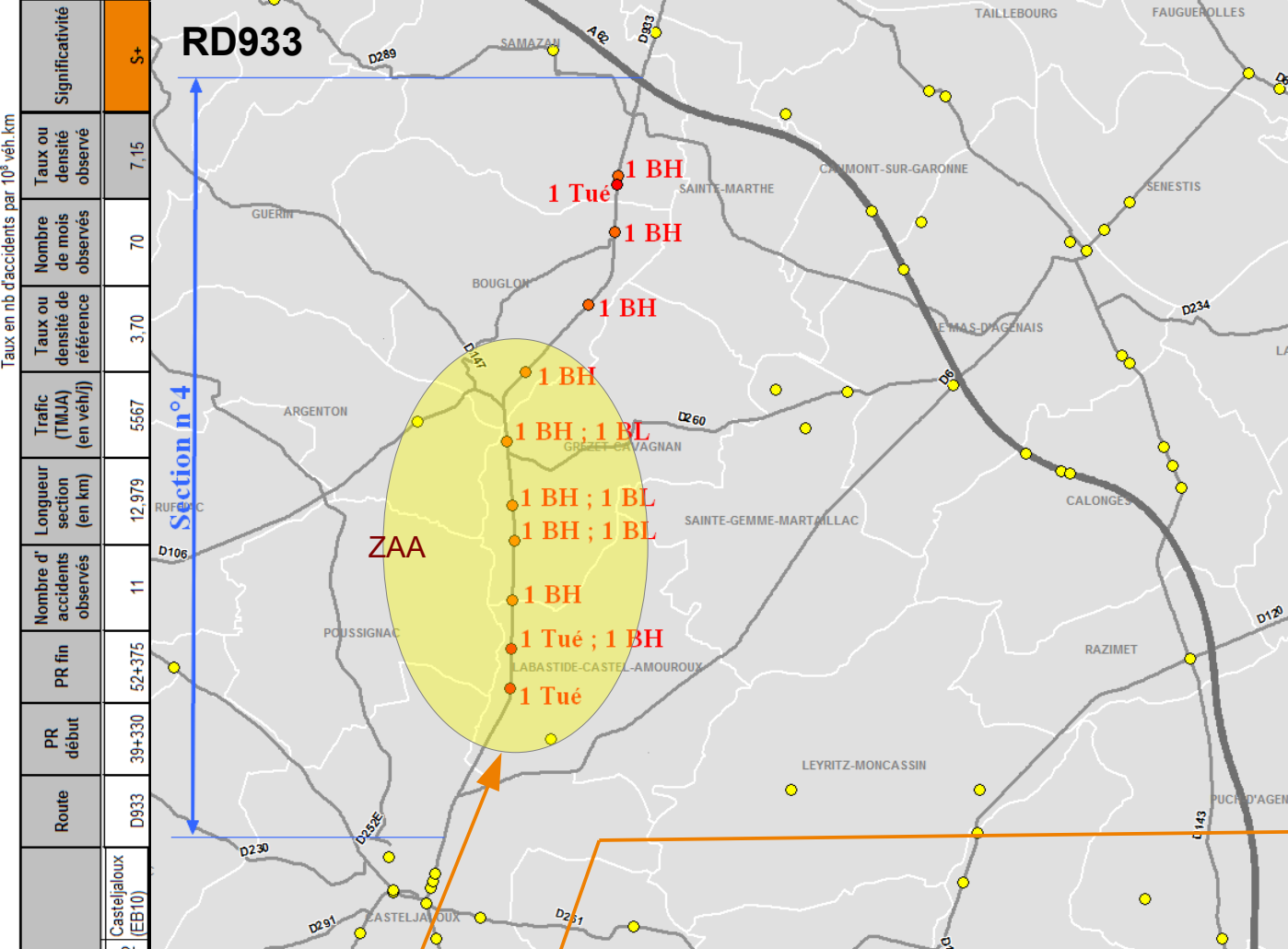
- Objectif : avoir une vue globale des problème de sécurité sur les itinéraires
- Niveau de sécurité de chaque itinéraire
 - Calcul du Taux d'accidents et comparaison avec des données nationales
- Recherche des zones d'accumulation d'accidents
- Analyse thématique
 - Accidents de jour/nuit ; route sèche/mouillée
 - Intersection ; virages
 - Contre obstacles (lesquels...)



Accidentalité (iti. RD933)



SRA et ZAA



Département	Casteljaloux (EB10)										
	S4 giratoire A62										
Route	D933										
PR début	39+330										
PR fin	52+375										
Nombre d'accidents observés	11										
Longueur section (en km)	12,979										
Trafic (TMJA) (en véh/j)	5567										
Taux ou densité de référence	3,70										
Nombre de mois observés	70										
Taux ou densité observé	7,15										
Significativité	S+										

ROUTE	COMMUNE	PR DEBUT	PR FIN	Long.	Nb Acc	Nb Véh	Nb Piét	Tués	BH
RD 933	34	45+0000	50+0238	5,25	7	13	0	2	6
RD 933	52	53+0477	55+0400	1,92	6	10	2	1	4

Le processus de relevé des défauts

- Parcours de l'itinéraire
 - dans les 2 sens de circulation
- Une visite de jour
- Une visite de nuit
 - Relevé plus spécifique : visibilité de la signalisation horizontale ; verticale ; covisibilité
- A bord d'un PL



Les référentiels

- Textes réglementaires (lois, décrets, arrêtés)
- État de l'art (Instructions, guides techniques,...)

La méthode : parcours des itinéraires

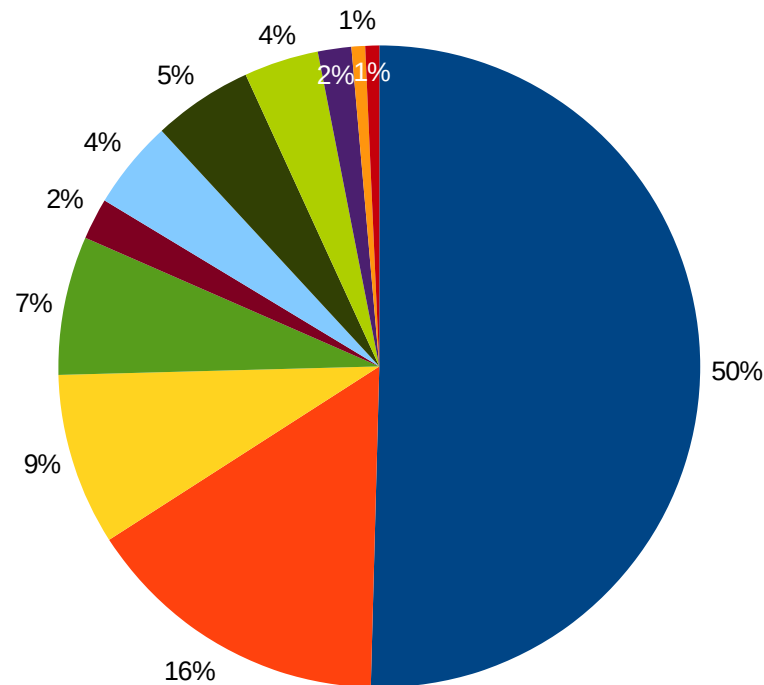
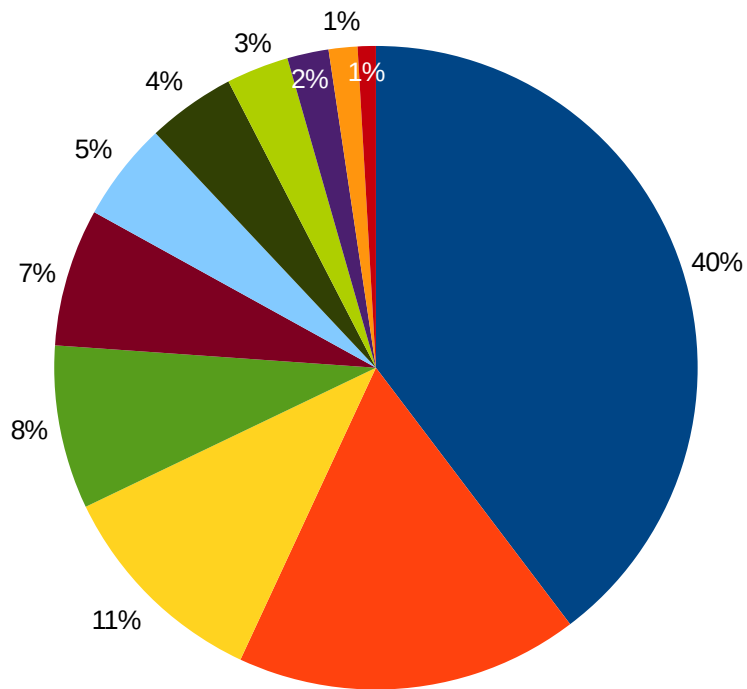
- Pour chaque défaut constaté (doctrine, sécurité) :
 - Localisation x, y
 - Descriptif synthétique du défaut
 - Photo
- Rendu sous forme d'un tableau



Rappel sur les principaux défauts relevés

D911/D666

D933



767 défauts recensés

716 défauts recensés

Cerema Sud-Ouest



Claude Chanet - Cerema Sud-Ouest
Étude d'itinéraire RD 911 / 933

27/11/2018

Rendu sous forme d'un tableur

Photos	GPS Latitude	GPS Longitude	Sens	Thème	Commentaire	Solution	Référence utilisée	Indice de risque	Indice de coût	Hierarchisation
2016-02-16a10h42m22s097.jpg	44,300	0,074	Croissant	Chaussée	Piste cyclable peu engageante candélabre dans la trajectoire de sortie	Supprimer la marche entre la bande et la piste cyclable et assurer le bon entretien de la piste		1	1	1
2016-02-16a11h50m30s880.jpg	44,296	0,071	Croissant	Géométrie	arrêt de bus non signalé est implanté au droit du passage piéton et en pleine voie	Le risque d'arrêter de bus en pleine voie hors zone urbaine est de voir des véhicules qui contourne l'îlot (tel-que sur la photo). Privilégier une arrêt avec une encoche pour dégager le bus de la voie circulée. De plus, dans la situation présente, le bus s'arrête su le passage piéton.		2	2	1
2016-02-16a11h53m34s088.jpg	44,295	0,070	Croissant	Signalisation verticale	B33 fin 70 km alors que le B14 (70) n'était pas implanté après le giratoire	L'absence du B14 (70 km/h) après le giratoire signifie que la vitesse réglementaire est revenue à 90km/h (vitesse normale hors agglomération). Planter un B14 (70) après le giratoire ou supprimer le B33 (70)		2	1	4
2016-02-16a14h47m57s046.jpg	44,291	0,067	Décroissant	Signalisation verticale	Panneau B14 pour voie interne au domaine du lac pouvant être pris pour la section courante de la D933	Ré-orienter le panneau B14 afin qu'il soit perçu que par les usagers concernés par la mesure		1	1	1
2016-02-16a14h48m52s714.jpg	44,296	0,071	Décroissant	Lisibilité	Fausse perspective et Candélabres proches chaussée	Planter un balisage de la courbe avec une balise J4 multi-chevrons présignalée par un panneau A1a	IISR -1er et 2émé partie	2	1	4
2016-02-16a14h49m34s787.jpg	44,298	0,073	Décroissant	SH	Marquage traversée piste cyclable non réglementaires	Mettre des régimes de priorité sur la piste lors de la traversée de la RD933. Supprimer le marquage (tiret de type T2 et largeur 5u) se rapprochant d'une ligne d'effet « cédez le passage » pour des figurines vélo	Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives	3	1	9
2016-02-16a14h50m30s268.jpg	44,300	0,074	Décroissant	Signalisation verticale	Prescription 70 km/h non remise après giratoire : La vitesse réglementaire est donc 90km/h !	Planter un panneau B14 (70km/h) afin de d'assurer la continuité de la section 70 jusqu'au panneau EB10 CASTELJALOUX		2	1	4

Cerema Sud-Ouest



Plan d'action

27/11/2018

Campagne de traitement des défauts

- Entre 12 et 18 mois de travail sur les anomalies
- Défaut corrigé = photo « après »
- Avis du Cerema sur la pertinence de l'action corrective
 - Si l'action annule le risque, le coef. de risque = 0
 - Si réponse partielle, le coef. de risque \searrow mais >0
 - Si l'action non jugée (photo non suffisante pour juger), le coef. de risque initial (action analysée)
- Dans tous les cas, commentaire pour expliciter l'avis du Cerema

Itinéraire RD666 et RD911

- 87 actions de correction sur 767 événements identifiés (11,3%)
 - 69 actions jugées comme adéquat pour traiter le risque.
 - 10 actions = traitement partiel du risque initial.
 - 8 actions n'ont pas pu être qualifiées.
(Impossibilité de définir la nature ou la réalité du traitement apporté).
- 69 actions → risque = 0 (soit 9 % des événements identifiés)

Analyse des actions

- Effort non négligeable
 - 1/3 des anomalies du thème « signalisation directionnelle » traitées
 - 1/3 des anomalies du thème « chaussée » traitées
 - En nombre de défauts traités le thème « Obstacles » est second
 - Cela représente 5 % des défauts obstacles (mais nombres de défauts important 305)
- effort qui s'inscrit dans la durée

- La signalisation verticale de police devra aussi faire l'objet d'une attention particulière :
 - enjeu de sécurité pour les usagers
 - responsabilité de l'autorité de police compétence engagée.

Itinéraire RD933

- 99 actions de correction sur 716 événements identifiés (13,8%)
 - 85 actions jugées comme adéquat pour traiter le risque.
 - 13 actions = traitement partiel du risque initial.
 - 1 action non qualifiée.
(Impossibilité de définir la nature ou la réalité du traitement apporté).
- 85 actions → risque = 0 (soit 11,8 % des événements identifiés)

Analyse des actions

- Actions engagées montrent une forte mobilisation de moyens sur les anomalies concernant les chaussées :
 - Sections traitées par une couche d'enrobé (thème « chaussée »)
 - Campagne de marquage (thème « signalisation horizontale »)
- De la même façon que pour l'itinéraire précédent, en nombre l'effort sur les obstacles traités apparaît important et le place ici en première place, notamment grâce :
 - au traitement des ouvrages hydrauliques avec muret et garde corps,
 - à des coupes d'arbres isolés
- 8 % des anomalies du thème « obstacles » traitées (mais nombres de défauts important (363)
 - effort encore peu perceptible mais coût de traitement important,
 - effort qui s'inscrit dans la durée

Problèmes identifiés

- Difficulté pour le gestionnaire de faire :
 - Suivi des défauts et de l'évolution du risque sur les itinéraires
 - Suivi des actions engagées
 - » Tableau peu intuitif
 - Mettre en valeur les actions réalisées
 - Prise en compte de l'évolution des besoins
 - » Nouveaux itinéraires inspectés...
- Nécessité d'utiliser un outil de présentation des résultats plus pertinent qu'un tableur.

MERCI de votre attention



www.cerema.fr