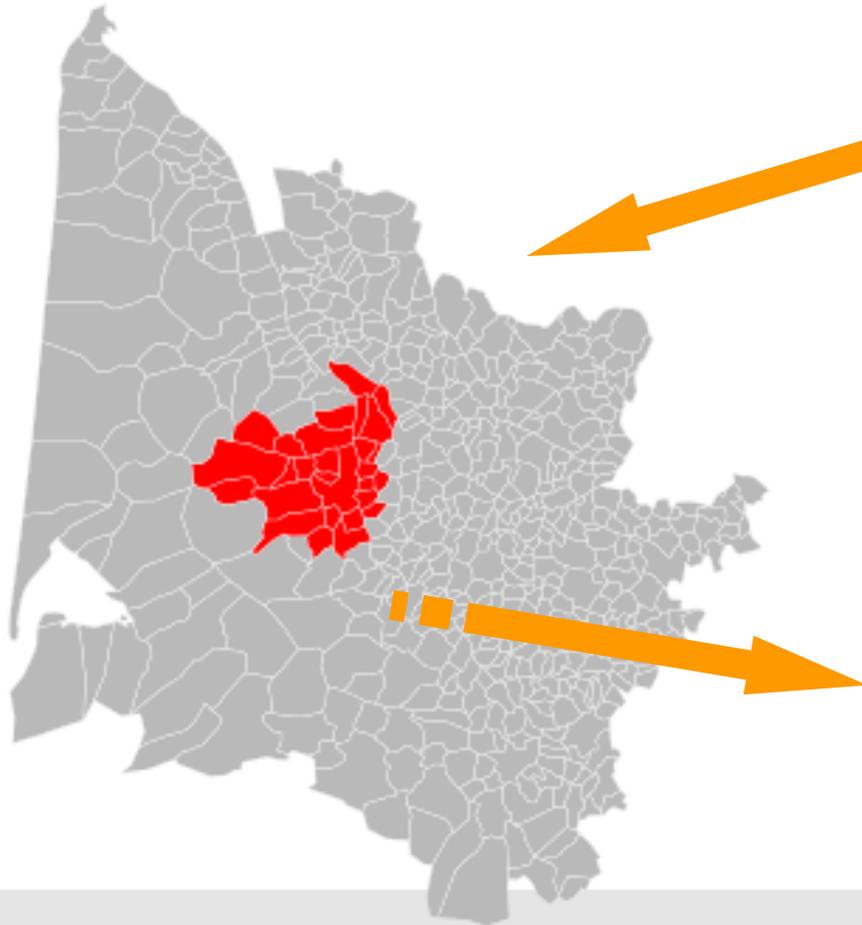


Démarche ISRI

La démarche du département de la Gironde

La nécessité d'une bonne prise en compte du contexte

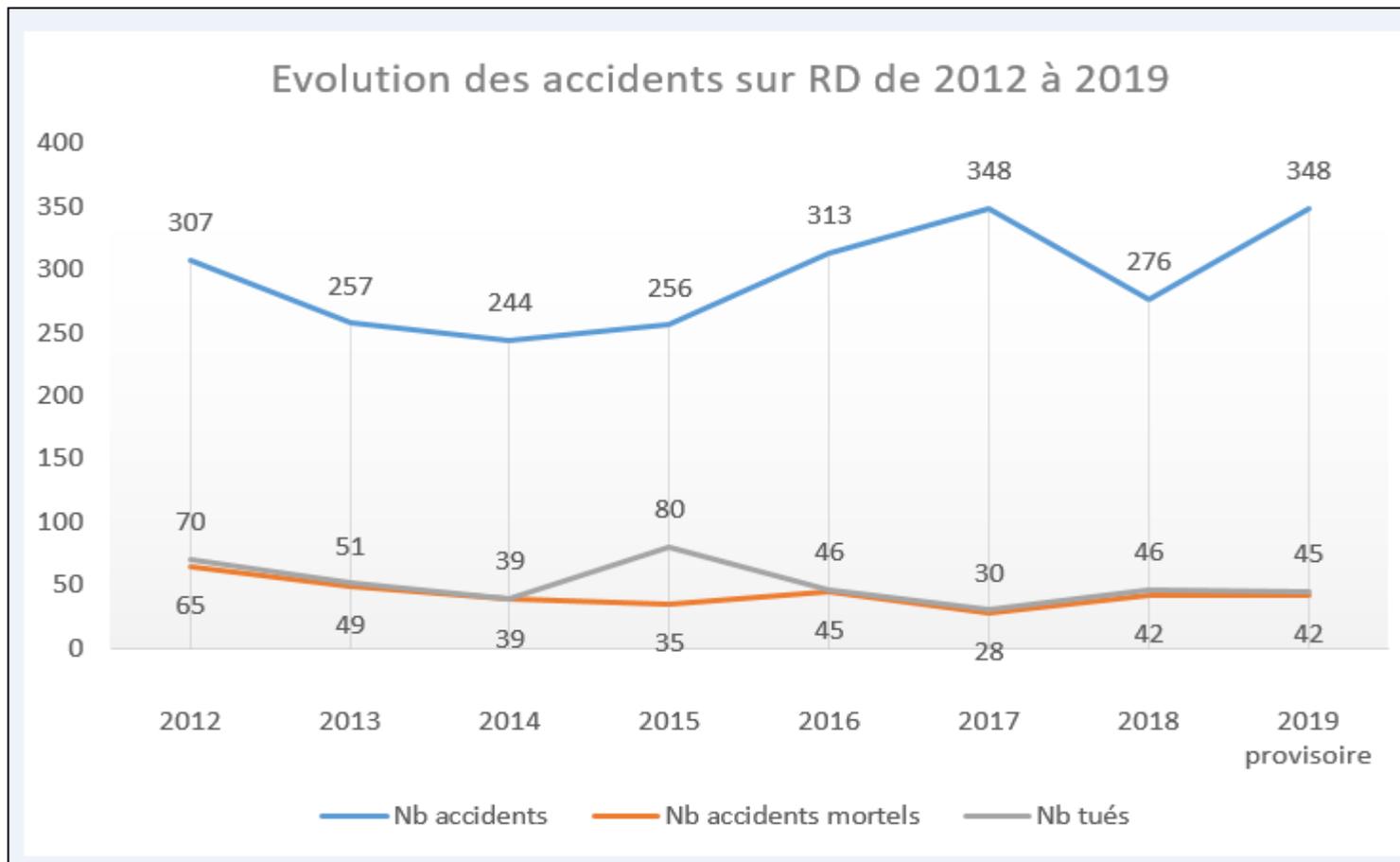
Le réseau girondin



- Département métropolitain le plus vaste
- Plus de 1,5 M d'habitants

- **6400** km d'infrastructures départementales dont **390**km de pistes cyclables
- Budget annuel : **50** M€
- **32** millions de km quotidiens en voiture

Accidentologie sur le territoire Girondin

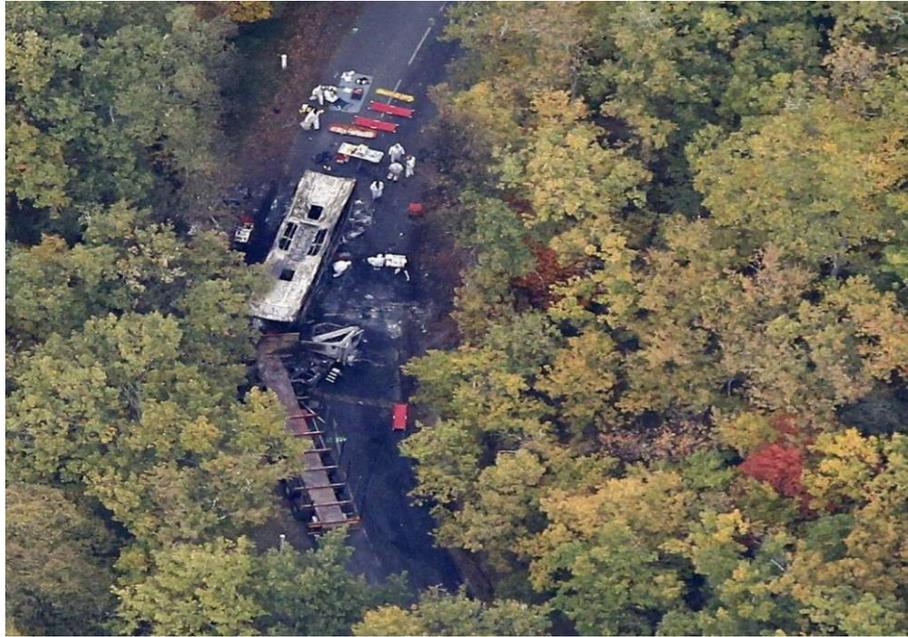


Ce qui représente en 2018, 1 tué tous les 131km

Typologie:

- 70% des accidents mortels ont lieu hors agglomération et 80% hors intersection
- 76% ont eu lieu avec des conditions atmosphériques normales et 73% avec un état de chaussée normal.
- 30% ont eu lieu de nuit alors qu'on estime le trafic de nuit à environ 9% du trafic global.
- Les accidents mortels sont liés pour 25% à des vitesses excessives, 20% à l'alcool, 14% à des refus de priorité, plusieurs facteurs comportementaux peuvent se combiner lors des accidents.

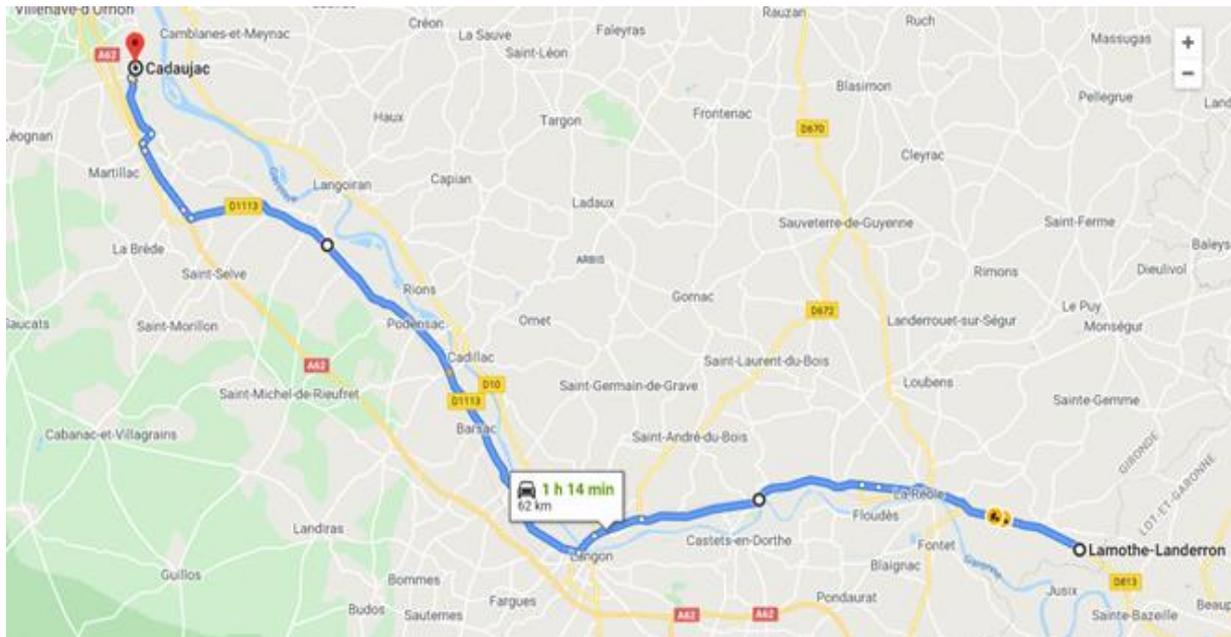
Un accident exceptionnel: PUISSEGUIN, à partir duquel les actions sécurité routières se sont intensifiées



Le 23 octobre 2015, une collision entre un autocar et un camion semi-remorque se produit dans un virage de la RD17 sur la commune de PUISSEGUIN, provoquant la mort de 43 personnes. Il s'agit d'un des accidents les plus meurtriers en France depuis celui de BEAUNE (Côte d'Or) en 1982 où était impliqué également un bus et qui avait fait 53 victimes.

Démarches sécurité routière initiées au CD 33

- Un ancêtre d'ISRI: ETUDE DE SECURITE SUR DES ITINERAIRES ACCIDENTOGENES COMME LA RD1113 en 2012
- Elaborée par deux BE, AGORACITE et LIGNE DE CONDUITE
- La RD1113 est une route de 1^{ère} catégorie, classée à grande circulation et supportant le trafic de transports exceptionnels: environ 11 000 v/j dont 5% de PL



Objectifs:

Dans un 1^{er} temps: Etablir un diagnostic de sécurité pour comprendre le fonctionnement de cet itinéraire avant d'agir.

Dans un 2nd temps: Etablir des propositions d'aménagements sur des points ciblés

La majorité des enjeux de sécurité provenait de carrefours hors agglomération

12 Propositions d'aménagements (réalisé en partenariat financier du bloc communal local):

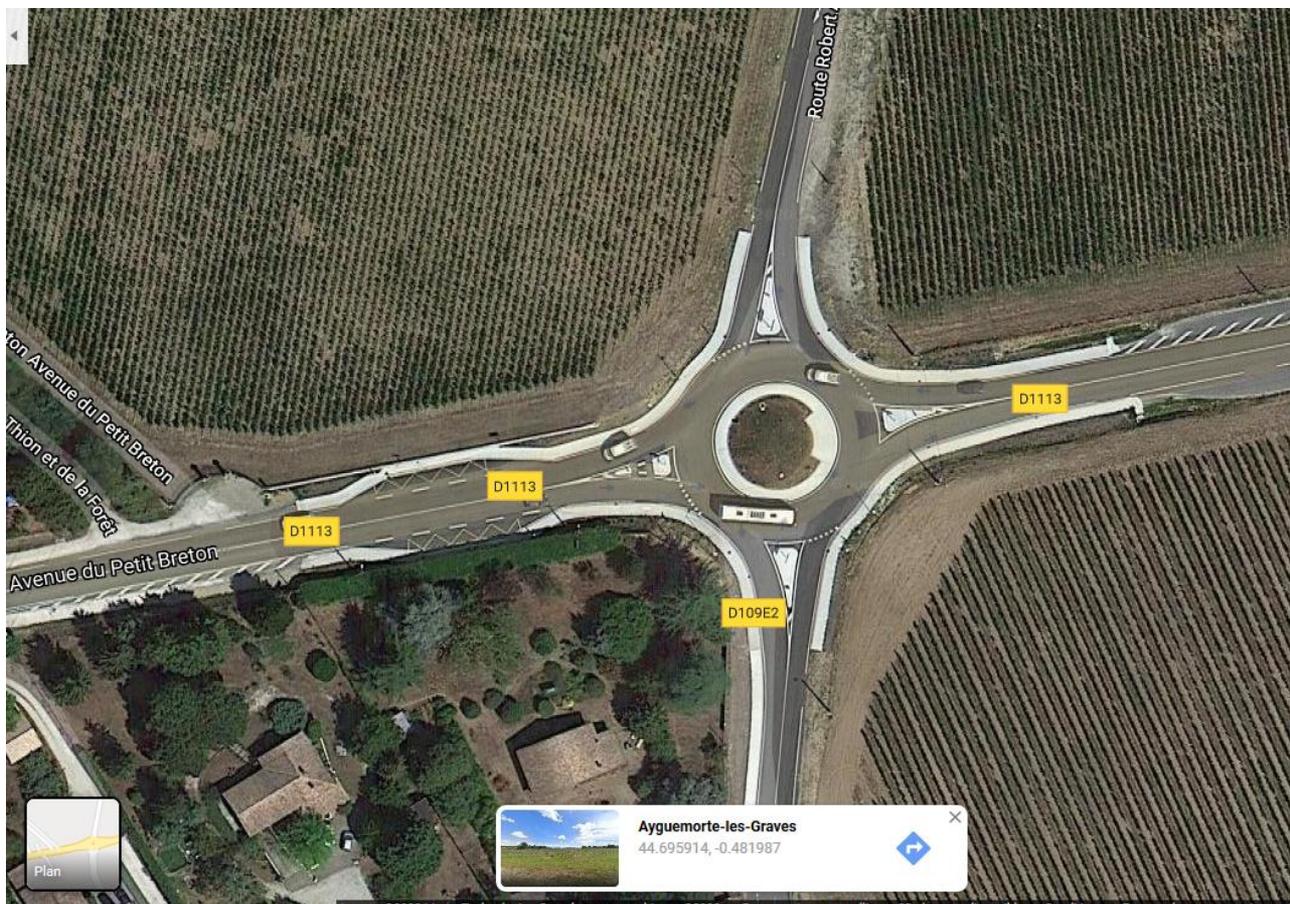
5 projets ont été réalisés depuis 2015 dont:

Echangeur de La Prade

avec l'autoroute A62 pour un montant d'environ 3M €



Le giratoire du Petit Breton



En cours :

- Création de 2 giratoires pour un montant d'environ 1,2 M €
(en études pour réalisation entre 2020 et 2022)
- Création de 2 Tournes à gauche pour un montant d'environ
700 000 €
- Rectification d'un virage pour un montant d'environ
170 000 €

Démarches sécurité routière initiées au CD 33

- FICHES ACCIDENTS MORTELS

Objectif : Analyser les anomalies de l'infrastructure pouvant être la (ou une des) cause(s) de l'accident.

Pour les accidents de deux roues motorisées, la Fédération Française des Motards en Colère peut être associée à l'expertise.

Réalisées conjointement avec les agents du CRD présents

PHOTOS DU SITE



BILAN DE LA VISITE TERRAIN

Date : 26/06/2018

Présents : N.LUSSEAU, F.RAYNAUD, S.IZQUIERDO

ANALYSE DE CETTE ZONE / LOGIQUE D'ITINÉRAIRE :

Descriptif de l'itinéraire : RD entre Commune à commune- 5 km entre Cavignac et Laruscade

Fonction : grand itinéraire , itinéraire structurant entre chefs lieux de cantons X, desserte locale

Trafic TMJA + (%PL) :	1820	V85	78km/h
------------------------------	------	------------	--------

Accidentologie relevé sur l'itinéraire:	1 accident, le 19/03/2016, <u>PR 21+225</u> , hors intersection, plein jour, choc frontal, 2 blessés.		
--	---	--	--

Remarques :	Section Récente, réalisée en 2014 pour la construction de la LGV		
--------------------	--	--	--

ANALYSE DE L'INFRASTRUCTURE

→ d'un point de vue LISIBILITÉ

Tracé et/ou profil en long de la route, relief, plantation, gestion des transitions sur l'itinéraires, gestion des approches et des sorties d'agglomérations. Cohérence de la route avec son environnement proche / paysage / vitesse préconisée. Compréhension par l'utilisateur...

Manque 1 ou 2 balises J1 entre l'accès privé et la voie communale menant à La Maillerie, en sortie extérieure de courbe

Coté CAVIGNAC, virage de 160m de rayon et légère perte de profil en long : vitesse limitée à 70km/h

→ d'un point de vue VISIBILITÉ

Analyse des masques éventuels (végétation, publicité, stationnement). En carrefour, analyse signalisation de police et distances de visibilité. Balisage réglementaire des virages, *Da théorique*, *Da relevé*...

Au droit du carrefour concerné, 140m (8s de temps de franchissement confortable à 70km/h) coté LARUSCADE et 120m (6s de temps de franchissement minimal à 70km/h) coté CAVIGNAC.

Depuis LARUSCADE et CAVIGNAC, distance d'arrêt sur obstacle > au minimum théorique de 95m.

Signalisation de police conforme, balisage conforme, pas de masques de visibilité.

➔ d'un point de vue GÉOMÉTRIE DE LA CHAUSSÉE

Options de conception / vitesses élevées. Possibilité d'évitement. Ecart / recommandations et règles de l'art. Equipements contraignants (chicane, plateaux...)

Zone à 70 km/h (incluant le carrefour avec la VC concernée et l'ouvrage coté LARUSCADE) due à un virage et à une perte de profil en long. La limitation permet d'obtenir des distances d'arrêt sur obstacle satisfaisantes et juste suffisante coté CAVIGNAC.

➤ LE PROFIL EN TRAVERS

Largeur chaussée, accotements, taille fossés, dévers/zone aquaplaning...

2 x (3.00 + 0.50) + cunette et fossé

➔ d'un point de vue ÉTAT DE LA CHAUSSÉE

➤ ÉTAT DE LA COUCHE DE ROULEMENT

Déformations : Oui Non

Défauts :

Nids de poule Faïençage Affaissement Fissures

Autres

➤ INTERVENTIONS D'ENTRETIEN DU CONSEIL DEPARTEMENTAL SUR LE SITE

Dernière couche de roulement connue :

Année 2016

Nature	Etat		
Enrobé <input checked="" type="checkbox"/>	Bon <input checked="" type="checkbox"/>	Moyen <input type="checkbox"/>	Usé <input type="checkbox"/>
Enduits <input type="checkbox"/>	Bon <input type="checkbox"/>	Moyen <input type="checkbox"/>	Usé <input type="checkbox"/>
ECF <input type="checkbox"/>	Bon <input type="checkbox"/>	Moyen <input type="checkbox"/>	Usé <input type="checkbox"/>

Entretien courant réalisé :

Pontage de fissures PATA Reprofilage

➤ NECESSITE D'ENTRETIEN :

Non Oui Si oui, préciser lequel :

➔ *d'un point de vue ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ (SH + SV + Obstacles latéraux)*

➤ **SIGNALISATION HORIZONTALE :**

Non Oui X Type de marquage : Complet (Axe+Rives)- Marquage dissuasif axial en T3
Date dernier repassage : 2016 suite à nouveau revêtement. Le repassage va être fait cette année (la commande a été faite)

Etat / perception concernant la rétroreflexion : RAS

Gestion des dépassements : Bon

➤ **SIGNALISATION VERTICALE :**

*Types de panneaux et schéma d'implantation / lieu d'accident. Etat (date). Panneaux manquants ?
Conformité à la réglementation / Principes d'implantation...*

Conforme

➤ **OBSTACLES LATERAUX :**

Non Oui

Nature de l'obstacle :

Matière de l'obstacle :

Position de l'obstacle par rapport au bord de chaussée

SUITE À DONNER / PROPOSITIONS

L'étude du profil en long du rétablissement de la RD22 (plan de recollement), met en évidence que les usagers circulant sur cette section de RD22, disposent du minimum théorique nécessaire pour une vitesse de 70km/h, vitesse maximale recommandée en place, pour s'insérer depuis la voie communale concernée par l'accident vers CAVIGNAC et des distances d'arrêt sur obstacle satisfaisantes.

Cependant, sur une section totale de 500m environs, le rétablissement limité à 70km/h, présente 3 virages de 160m de rayon (120m pour une route de type R60), une pile d'ouvrage supportant la ligne LGV, de légères pertes de profil en long et une portion limitée à 50km/h se raccordant avec l'ancienne RD22 (au niveau du carrefour avec La Dauphine).

Afin d'offrir sur cette faible distance une plus grande sécurité aux usagers et d'harmoniser la vitesse sur l'ensemble du secteur, il est proposé de mettre en place une limitation à 50km/h en lieu et place de celle actuellement à 70.

En arrivant de CAVIGNAC, entre le carrefour de La Maillerie et l'accès privé, rajouter 1 ou 2 balises J1 pour prolonger la signalisation du virage déjà équipé, afin de renforcer sa lisibilité.

Cette solution avait été évoqué par la coordinatrice de la FFMC, rencontrée sur site le lundi 02 juillet 2018.

Proposé le

par le responsable du Pôle Exploitation


Cédric TAJCHNER

Validé le 31 juillet 2018

Par le Directeur des Infrastructures


Nicolas PEZAS

Diffusion au responsable du CRD de Haute-Gironde :

LES VISITES PREALABLES A LA MISE EN SERVICE

Organisées avant la mise en service d'un chantier d'investissement qui a été préalablement analysé en phase étude. Elles permettent de vérifier entre autre, que les critères relatifs à la lisibilité, la visibilité, les équipements de la route (signalisation verticale de police, directionnelle, dispositifs de retenue) sont bien respectés et que le chantier peut être ouvert en toute sécurité pour l'utilisateur.

Elles sont effectuées en présence:

- du Centre Routier
- du Bureau d'Etude ayant produit le projet
- des Techniciens ayant suivis la réalisation du chantier
- du Bureau des Equipements de Sécurité à titre d'expert sécurité routière

Elles sont constituées :

-d'une grille de visite

1/5



Direction Générale Adjointe Chargée des Services Techniques
Direction des Infrastructures
Pôle Exploitation

VISITE DE SECURITE RD1215 - VC GIRATOIRE DE BEBIAN PR 8+838 AU 9+554

POLE EXPLOITATION
D ABADIA
JM BOUIN
F CHIAROTTO
S SALVAT ZENATI
POLE DEVELOPPEMENT BETN
D BERLAN
C GUILLET
M MAGENDIE
G PUYO

Visite de Sécurité

RD1215 - BEBIAN - ST AUBIN DE MEDOC

14 Mai 2014

2/5



Visite de Sécurité

RD1215 - BEBIAN - ST AUBIN DE MEDOC

14 Mai 2014

CARREFOUR GIRATOIRE DE BEBIAN RD 1215

thèmes	n°	questions	constats
cohérence et homogénéité	I.1	Le principe du carrefour giratoire est-il cohérent avec le type des voies adjacentes ?	Oui
	I.2	L'homogénéité de traitement des carrefours sur une longueur significative de l'itinéraire est-elle assurée ?	Oui
lisibilité et environnement	II.1	Sur chaque branche, la perception du carrefour giratoire est-elle suffisante ?	Oui
	II.2	Un aménagement paysager (végétalisation, modelée de terre, etc.) participe-t-il à la lisibilité du carrefour giratoire et de son environnement ?	Si un aménagement paysager est prévu, il ne devra pas y avoir d'obstacle sur l'anneau central du giratoire.
éléments de conception	III.1	L'aménagement contraint-il suffisamment les usagers lorsqu'ils abordent l'anneau, et pour qu'ils circulent sur l'anneau à vitesse modérée ?	Oui
	III.2	En particulier, les caractéristiques des îlots séparateurs sur la voie principale sont-elles adaptées au site ?	Oui
	III.3	Les écarts aux recommandations et règles de l'art (ayant éventuellement faits l'objet de dérogations) sont-ils dépourvus d'incidence en matière de sécurité ?	Pas d'écart aux règles de l'art
	III.4	Les accès proches sont-ils traités de manière à ne gêner ni la lisibilité, ni la visibilité ?	Oui
visibilité	IV.1	Sur chaque branche, les distances de visibilité sont-elles respectées à l'approche du carrefour giratoire ?	Oui
	IV.2	La perception des autres usagers est-elle assurée ?	Oui
possibilités d'évitement et limitation de la gravité des chocs	IV.3	L'absence d'obstacles sur les îlots séparateurs et sur l'îlot central est-elle respectée ?	Oui
	IV.4	L'absence d'obstacles latéraux non isolés dans la zone de gravité limitée est-elle respectée ?	Non présence de talus dont les pentes sont supérieures à 3/2 (à confirmer dès réception du plan de recollement de l'entreprise)
	IV.5	L'implantation de dispositifs de retenue est-elle justifiée ?	Il serait préférable de remodeler les talus plutôt que d'implanter des glissières de sécurité
	IV.6	La hauteur des bordures en saillie est-elle correcte ?	6cm donc conforme
équipements	V.1	Les principes d'implantation des dispositifs de retenue sont-ils appropriés ?	Pas de dispositif prévu initialement

-D'un rapport de visite

**Gironde**
CONSEIL GÉNÉRAL
gironde.fr

Direction Générale Adjointe chargée des Services Techniques
Direction des Infrastructures
Pôle Exploitation

**Note
à Monsieur le Chef du Pôle développement
à l'attention de Monsieur le Chef du Bureau ETN**

Réf. à rappeler :
PE/BVR/BES/SSZ/DF/MLG
Affaire suivie par Stéphane Salvat-Zensé et Didier Féroner
Tél. 05 56 99 66 25
Fax 05 56 99 66 22

Bordeaux, le 04 JUIN 2014

Objet : Visite de sécurité.
RD 1215 – PR 8+838 au PR 9+554 - Giratoire de Bébian – Commune de Saint-Aubin de Médoc.
PJ : Grille Visite sécurité

Suite à la visite de sécurité réalisée par le Pôle Exploitation et le BETN, le 14 mai 2014 sur la RD 1215 sur la commune de SAINT-AUBIN DE MEDOC et lors d'un passage sur le site le 27 mai, nous émettons les remarques suivantes à prendre en compte :

- Étudier plus précisément les pentes de talus longeant la RD 1215, situés à environ 2 mètres du bord chaussée, dès réception des plans de recollement car plusieurs d'entre eux ont des pentes supérieures à 3/2 et devront être remodelés afin de ne pas créer des obstacles dans la zone de sécurité.
- Prévoir de rallonger la bande continue en approche des flots directionnels sur 2 voies communales.
 - Si la modification du marquage effectué côté St-Médard est conforme ; côté St-Aubin, la bande continue réalisée est trop longue et conduit à une infraction pour les usagers qui veulent accéder au parking du restaurant. La bande continue doit être réduite en partie et transformée en bande discontinue, de type T3 3u (voir indication en peinture précisée sur la chaussée).
- Prévoir de modifier le marquage de l'axe de la RD 1215 au niveau du raccordement côté Bordeaux.
 - Le marquage axial modifié n'est pas entièrement satisfaisant d'un point de vue géométrique ; il aurait dû commencer au niveau de l'enrobé neuf et suivre le joint axial de la chaussée. D'autre part, les rives n'ont pas été rectifiées ce qui conduit à avoir des largeurs de voies (dans le sens Bordeaux → Lacanau) de 3,82m et de 3,24m dans l'autre sens. Le tout doit être repris afin d'obtenir des largeurs équivalentes de 3,50m.
- Supprimer le panneau de fin de limitation de vitesse à 70 km/h côté bordeaux.
 - Le panneau a été déposé.

Le Chef du Pôle Exploitation,

Alain CHAMBON

Copie : BVR/BES

Démarches sécurité routière initiées au CD 33

- TRAVAUX RECHERCHE VEHICULES CONNECTES IBM / PSA:

logiciel SMAS (Smarter Mobility Analytics Studio)

ETUDE SUR LES VOITURES CONNECTÉES

Big Data

Collecte, massification et agrégation des données **anonymisées** des **véhicules connectés** et **météo** IBM.



Partenariat Recherche et Développement

Développement d'**algorithmes innovants** pour répondre aux **enjeux spécifiques** du Département et interprétation des résultats.

Mobilité

Sécurité

Objectifs

Améliorer la **sécurité routière**, mieux comprendre les causes des **congestions**, favoriser le **covoiturage** et les **mobilités douces**.

3000+ véhicules actifs en Gironde

Emission d'un volume important de données.



Expérimentation sur 14 mois
Premier département en France



Démarches sécurité routière initiées au CD 33

Objectif : meilleure connaissance du réseau dont les
presqu'accidents : les zones de concentration de déclenchement
ABS et ESP ou encore pour les vitesses moyennes pratiquées sur
le réseau départemental sont données

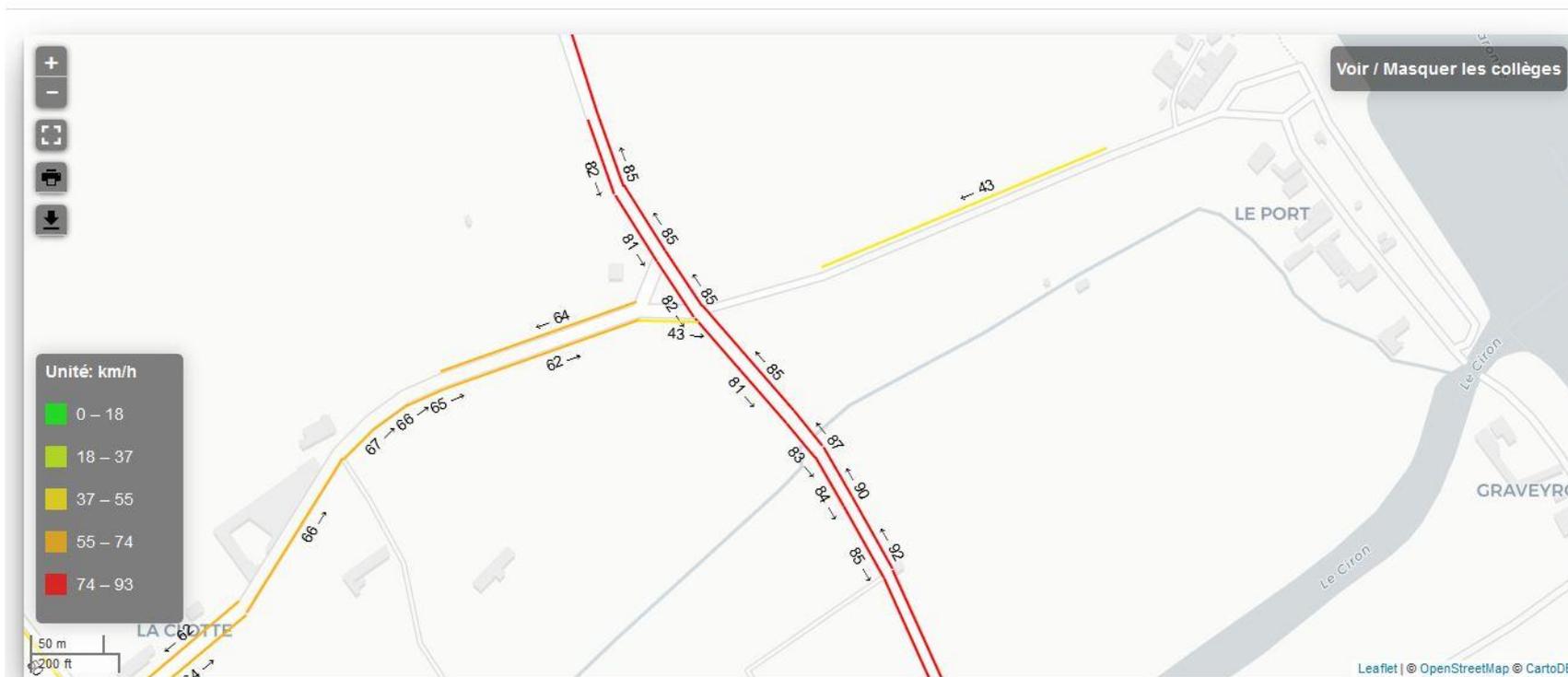
Cas d'utilisation : V85

Du 17/08/2019 - Au 17/12/2019

Créneau horaire : 07:30
- 10:00

Jours : Toute la semaine

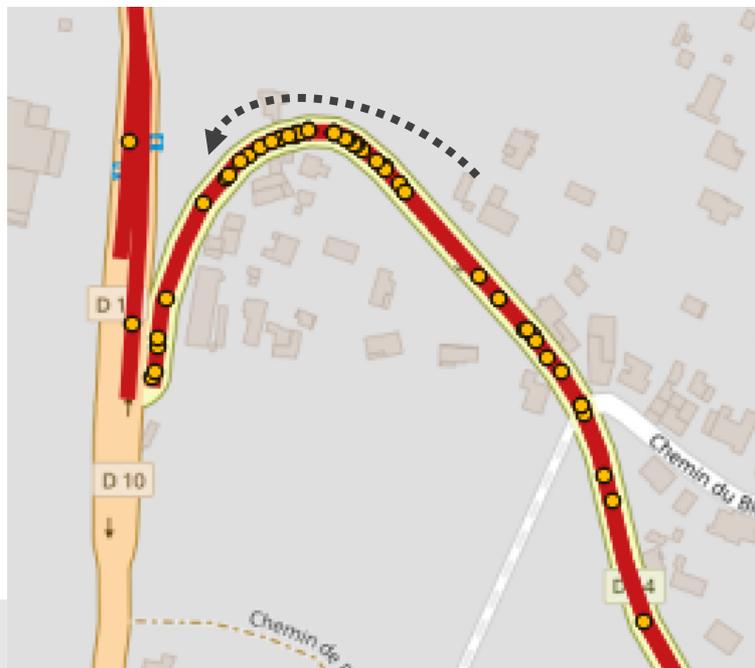
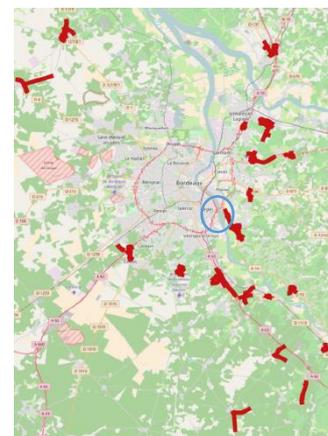
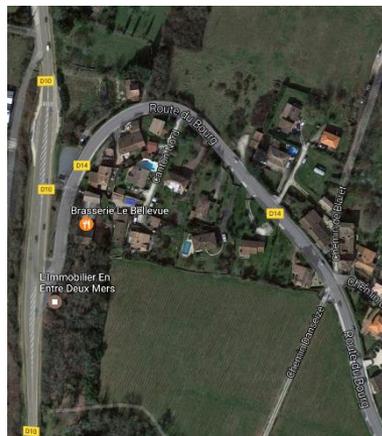
Retour



Alertes ABS: analyse détaillée des zones à risque

8 mois d'analyse

Caractéristiques de la zone RD14 - Camblanes et Meynac	
Part de déclenchements ABS	1,9% des trajets
Conditions de conduite	
Vitesse moyenne des véhicules déclenchant des alertes	40 km/h
Vitesse en dessous de laquelle roulent 85% des véhicules	45 km/h
Vitesse réglementaire	50 km/h



Analyse

Freinage en descente et virage

Estimation: risque élevé



Démarches sécurité routière initiées au CD 33

Détection des virages potentiellement dangereux:

L'objectif est de développer une méthode alternative et novatrice de détection des virages potentiellement dangereux à coût et délai maîtrisés sur l'ensemble du réseau routier : modélisation de notre tracé routier avec calcul des rayons en tout point, évaluation et paramétrages en tout point par sens des vitesses V85 + vitesses atteignables + accélération / décélération pour obtenir une classification des virages.

Audit Passages à niveau :

L'objectif est de construire un programme d'inspections cohérent avec nos moyens pour améliorer la sécurité de ces passages à niveaux avec des pistes d'actions pour hiérarchiser les différents travaux à mener.

Evaluation d'aménagements avec feux asservis à la vitesse :

L'objectif est d'avoir un appui du Cerema pour définir un protocole d'évaluation de deux projets communaux de feux asservis à la vitesse afin d'évaluer à terme la pertinence de l'aménagement en termes de sécurité et d'efficacité.

Et la démarche ISRI au CD33 !

Une volonté partagée par la direction et assumée financièrement

Objectifs recherchés :

- La mortalité sur nos routes n'est pas une fatalité
- Meilleure connaissance de notre réseau avec un œil neuf
- Identifier les singularités de l'infrastructure pouvant générer une insécurité routière
- Définir des actions pour « corriger » les défauts relevés

Une phase test - 1ere démarche ISRI : la RD 1215

- Démarche initiée en 2016
- Réalisation par le CEREMA
- 50km inspectés dans les 2 sens
- Production d'un rapport et présentation des résultats

Rapport d'Inspection de Sécurité Routière des Itinéraires (ISRI)

RD1 – RD1215E1 - RD1215 - Le Pian Médoc / Lesparre Médoc



Données générales sur la visite

Visite effectuée par :	Inspecteur 1 : P Gaufighon Inspecteur 2 : G Courie
Description du site :	RD1 – du PR 2+700 au PR 10 RD1215E1 – du PR 0 au PR 9+904 RD1215 – du PR 30 au PR 62
Date et heure :	Visite de jour : le mardi 27/09/2016 de 09h15 à 10h05 sens croissant, de 10h10 à 11h sens décroissant Visite de nuit : le mercredi 28/09/2016 de 21h00 à 21h55 sens croissant, de 22h05 à 23h00 sens décroissant.
Conditions atmosphériques :	De jour, soleil et nuageux sans pluie. De nuit, ciel clair étoilé.
Travaux préparatoires :	Réunion de présentation au CD33, Bureau Veille Routière, le 13/06/2016
Commande :	Conseil Départemental de Gironde – CD33 Direction des Infrastructures – Bureau Veille Routière
Commentaire :	Réunion de restitution le 10/11/2016 au CD33, Bureau Veille Routière

Liste des événements relevés – sens croissant du Pian-Médoc à Lesparre-Médoc

n°	PR	Km véhicule	Relevé ¹	Commentaires	Critère(s) SRR ² impacté(s)	Photos miniatures	Actions envisagées
		0,000	Début de session	RD 1			
1	3+000 (D1)	0,002	PR3				
2	3+313 (D1)	0,315	Absence de balise J3 (signalisation des intersections)	Chemin du Machadey	C		
N1	5+670 (D1)	2,649	Flèches de rabattement en partie effacées en axe		V		

¹ Mettre la ligne en fond jaune pour les événements relevés de nuit

² V : Visibilité, L : Lisibilité, D : adéquation de l'infrastructure aux contraintes Dynamiques, E : possibilité d'Évitement et de récupération, G : limitation de la Gravité des chocs, C : Cohérence de tous les éléments de la voie et de son environnement, F : gestion des Flux dans un objectif de sécurité

Récapitulatif des actions

De nombreux panneaux publicitaires sont implantés sur les bords de la route, polluant la perception de la signalisation en place.

Certains passages protégés en traverse d'agglomérations ne sont pas signalés par des panneaux A13b (Passage pour piétons). Beaucoup de traversées ne sont plus perceptibles, en partie effacées par les frottements de la circulation.

Beaucoup de panneaux de signalisations directionnelles sont sales ou dégradés, voire masqués par la végétation.

La signalisation horizontale (peinture) est effacée ou en partie effacée, due au frottement de la circulation.

Sur les îlots séparateurs des giratoires de St Laurent-du-Médoc, les panneaux directionnels D21 (panneaux de position) sont mal implantés. L'implantation du panneau doit se faire de telle manière que la manœuvre soit effectuée devant le panneau (art. 83-1 de l'IISR).



L'implantation des balises J3 répond à l'article 9-2-C de l'IISR, dont le texte précise :

Les balises J3 ont pour objet de matérialiser, hors carrefour à sens giratoire, une intersection, et ce, quel que soit le régime de priorité établi.

Elles peuvent être employées sur tous les types de route à l'exclusion des autoroutes et des routes à chaussées séparées avec carrefours dénivelés et sans accès riverain.

Hors agglomération, elles doivent être implantées en l'absence d'îlot séparateur sur la route prioritaire ou dans les carrefours à priorité à droite. Toutefois, en présence de signalisation de direction de position visible, il n'est pas nécessaire de mettre en place des balises J3 sur la ou les branches concernées du carrefour.



En agglomération, elle est facultative et son usage doit rester exceptionnel.

La balise J3 est cylindrique de diamètre 200mm et sa hauteur au-dessus de l'accotement est de 1300mm. Elle est de couleur blanche, elle porte une bande rétro-réfléchissante rouge de classe 2 de 200mm de hauteur placée à 300mm de la tête de la balise.

Une balise J3 est placée à chaque angle formé par les voies sécantes.

La balise J3 est implantée en limite extérieure de la zone de récupération. Lorsque cette disposition n'est pas applicable, elle est implantée dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article 8,i) pour les panneaux. En outre, elle ne doit pas constituer un masque à la visibilité.

Résultat phase test - 1ere démarche ISRI : la RD 1215

- Plan d'actions en fonction des éléments relevés dont un programme de protection de tête de buse de plus de 250 k€ (2018 et 2019)



- Volonté de poursuivre cette démarche à l'échelle du département

La démarche ISRI au CD 33

Travail d'adaptation de la méthode nationale au contexte routier départemental



Table des matières

1 -Référentiel de visite.....	8
1.1 -Postulat.....	8
1.2 -Programmation.....	8
1.3 -Routes bidirectionnelles et routes étroites.....	9
1.3.1 -Les virages.....	9
1.3.2 -Les intersections, les accès.....	14
1.3.3 -Le profil en travers.....	15
1.3.4 -Les traversées d'agglomération.....	18
1.3.5 -La hauteur des panneaux au-dessus du sol.....	20
1.3.6 -Lieux aménagés pour la pratique du covoiturage.....	20
1.4 -Routes à chaussées séparées.....	22
1.4.1 -Les virages.....	22
1.4.2 -Le profil en long.....	23
1.4.3 -Les abords.....	23
1.4.4 -Les intersections, les accès.....	24
2 -Formation des agents.....	27
2.1 -Sensibilisation au référentiel « Gironde ».....	27
2.2 -Outil « ISRI'Cam ».....	27
2.3 -Application terrain.....	27

La démarche ISRI au CD 33

Recherche de binôme d'auditeurs :

- Appel au volontariat
 - Pas spécialement des spécialistes routiers
 - Œil neuf: pas d'intervention sur son propre territoire
 - Volonté de profils différents de catégorie B ou C (bureau étude / agent terrain,...)
- Au final 7 binômes d'auditeurs : un binôme par centre routier + un binôme services centraux

La démarche ISRI au CD 33

La formation des agents sur 2 jours :

- 1 journée théorie :
 - Présentation de l'accidentalité en Gironde
 - Formation sensibilisation à l'inspection ISRI (référentiel ISRI Gironde) avec 2 rappels spécifiques sur :
 - Les dispositifs de retenue
 - Les obstacles latéraux

- 1 journée pratique :
 - Mise en situation terrain
 - Découverte, installation et réglage du matériel « valise ISRI » caméra, micro, ordinateur avec logiciel
 - Relevé du même itinéraire – un auditeur par sens
 - Réalisation du rapport
 - Présentation du rapport

La démarche ISRI au CD 33

Retour d'expériences premières missions des auditeurs :

- Problèmes de matériels notamment de charge des ordinateurs portables → achat de chargeur sur prise allume cigare
- Problèmes de réglages → rappel des consignes et des tests à effectuer avant le départ
- Problèmes de génération du rapport avec les liens sons et calage des images → besoin d'installer libre office sur l'ordinateur où est généré le rapport
- Disponibilité des valises ISRI → décision d'acquérir notre propre matériel (4 valises)

La démarche ISRI au CD 33

Les étapes de la procédure ISRI retenues :

- Réalisation de 2 à 3 missions par an par binôme d'auditeurs
- Les premiers itinéraires à inspecter : les zones d'accumulation d'accidents (ZAAC) fournies par la préfecture et propositions des centres routiers en fonction de ses priorités
- Restitution et présentation des rapports par les auditeurs au chef de centre routier concerné
- Le centre routier élabore un programme d'action pour lever les anomalies relevées en lien avec :
 - Les programmes d'entretien annuel (contractualisation centre routier / pôle exploitation)
 - Les crédits spécifiques de sécurisation d'axes (300 000€ par an sur 4 ans)

Stratégie :

**Inspecter tout le réseau routier départemental
soit:**

6 010 kms en 4 ans

Appropriation par le politique RD 670

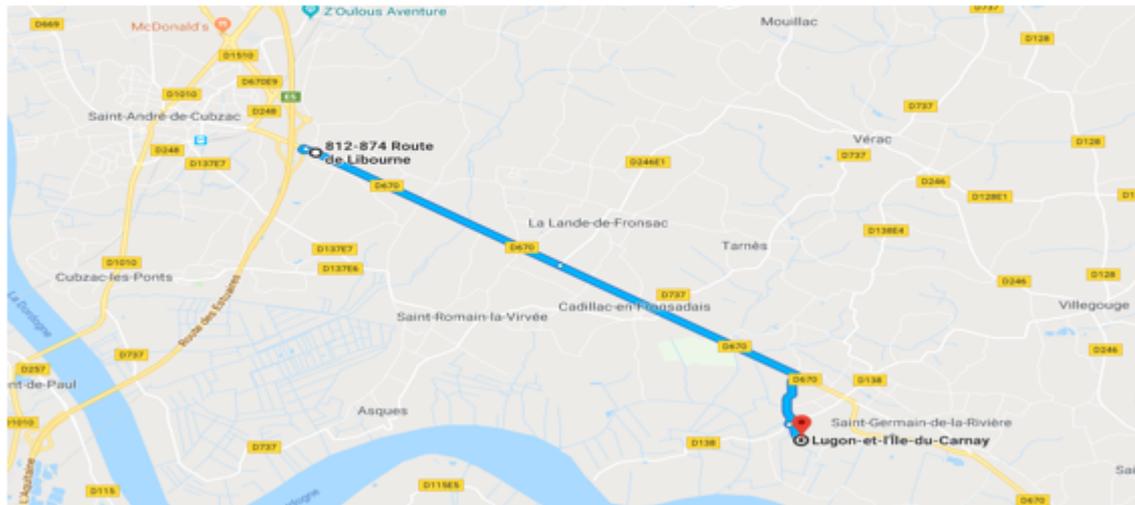
- Problème comportemental et d'accidentologie sur une RD fortement fréquentée
- Demande du vice président en charge des infrastructures routières, de réaliser une inspection complète de cet axe
- Production d'un rapport avec un bilan et des actions à mener conjointement entre le département et les communes

Rapport d'Inspection de Sécurité Routière des Itinéraires (ISRI)

RD 670- Sens 1 (PR Croissants)

entre

SAINT ANDRE DE CUBZAC et LUGON ET L'ILE DU CARNEY



Données générales sur la visite

Visite effectuée par :

Inspecteur 1 : Monsieur Pascal GAUFICHON
Inspecteur 2 : Madame Sandrine IZQUIERDO

Description du site

Route Départementale Bi-Directionnelle