



Département de la Haute-Savoie

INFRASTRUCTURES, TRANSPORT ET MOBILITÉ

Relèvement de la VLA à 90 km/h sur les routes départementales bidirectionnelles

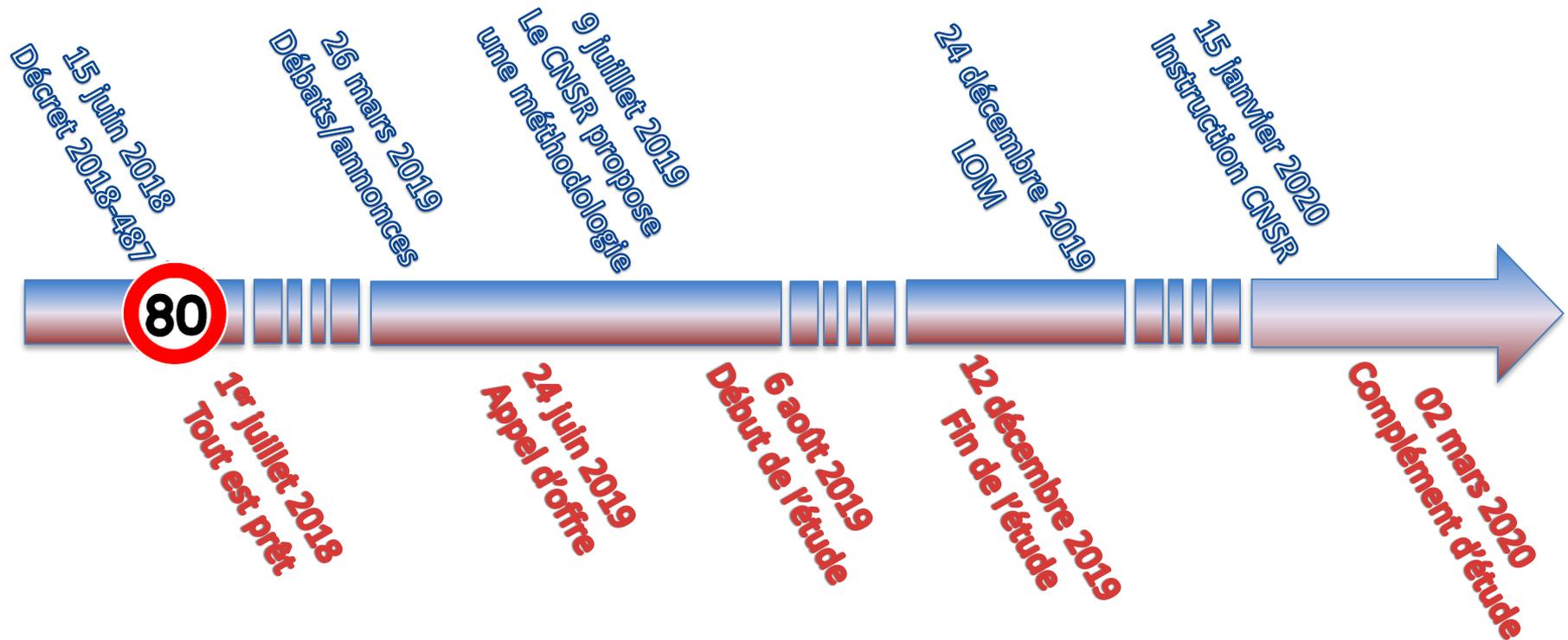


haute 
savoie
Le Département

Journée technique CEREMA
Session du 12 janvier 2021

Contexte

Évolutions du contexte réglementaire...



Et pendant ce temps au Département...

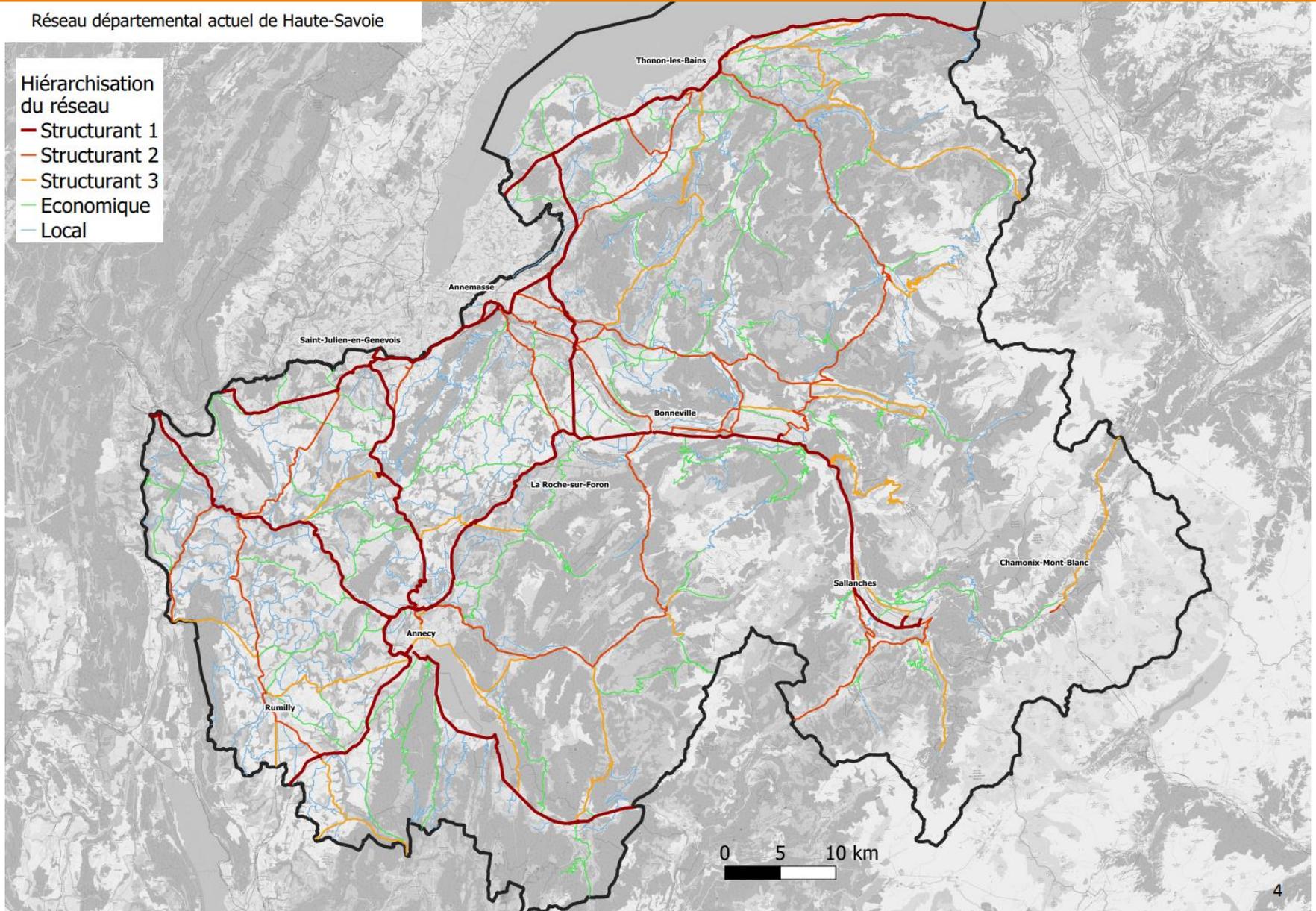
Et alors ????

Hiérarchisation des 2 985km de RD

Réseau départemental actuel de Haute-Savoie

Hiérarchisation
du réseau

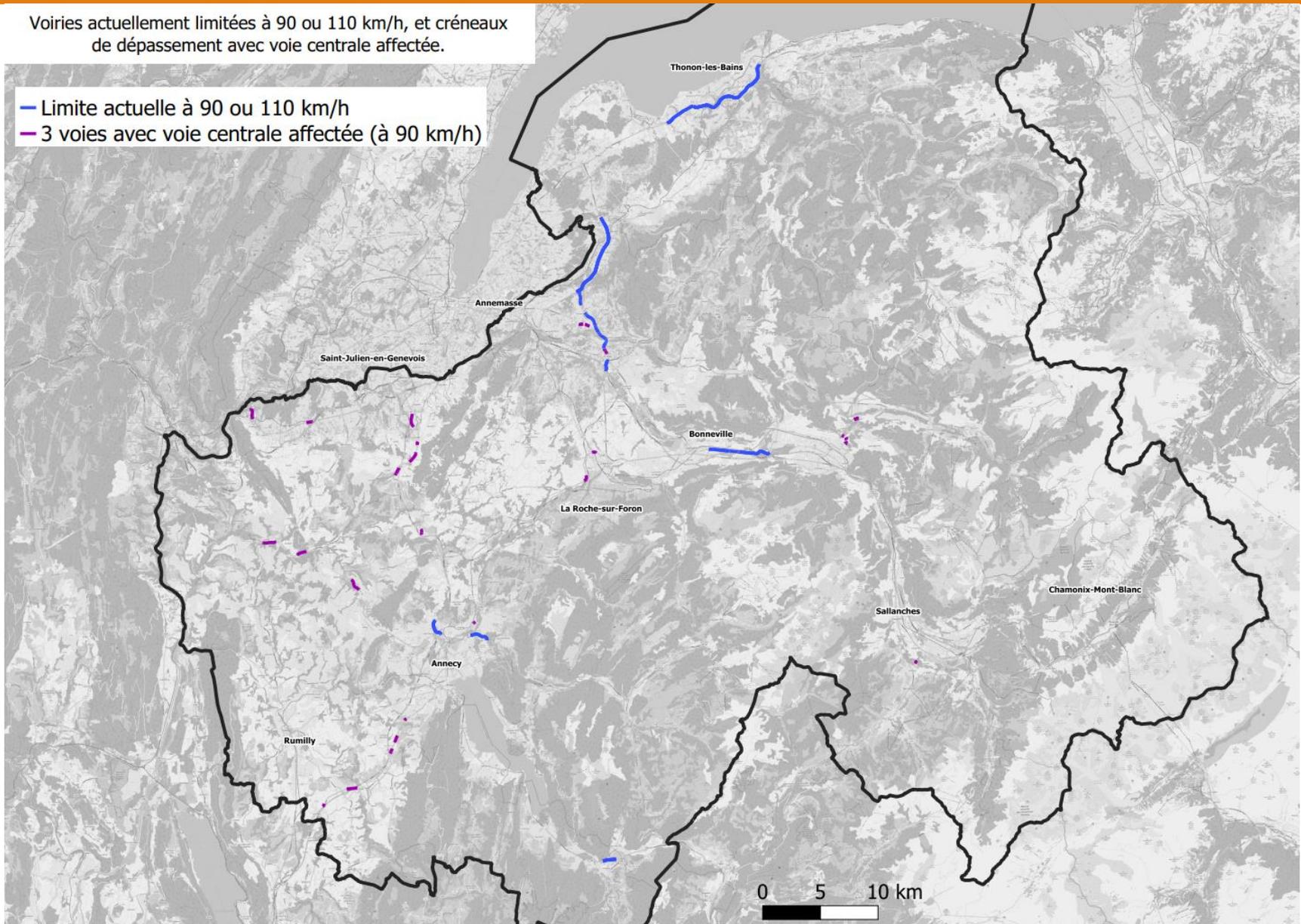
- Structurant 1
- Structurant 2
- Structurant 3
- Economique
- Local



État des lieux des tronçons avec VLA > 80km/h

Voiries actuellement limitées à 90 ou 110 km/h, et créneaux de dépassement avec voie centrale affectée.

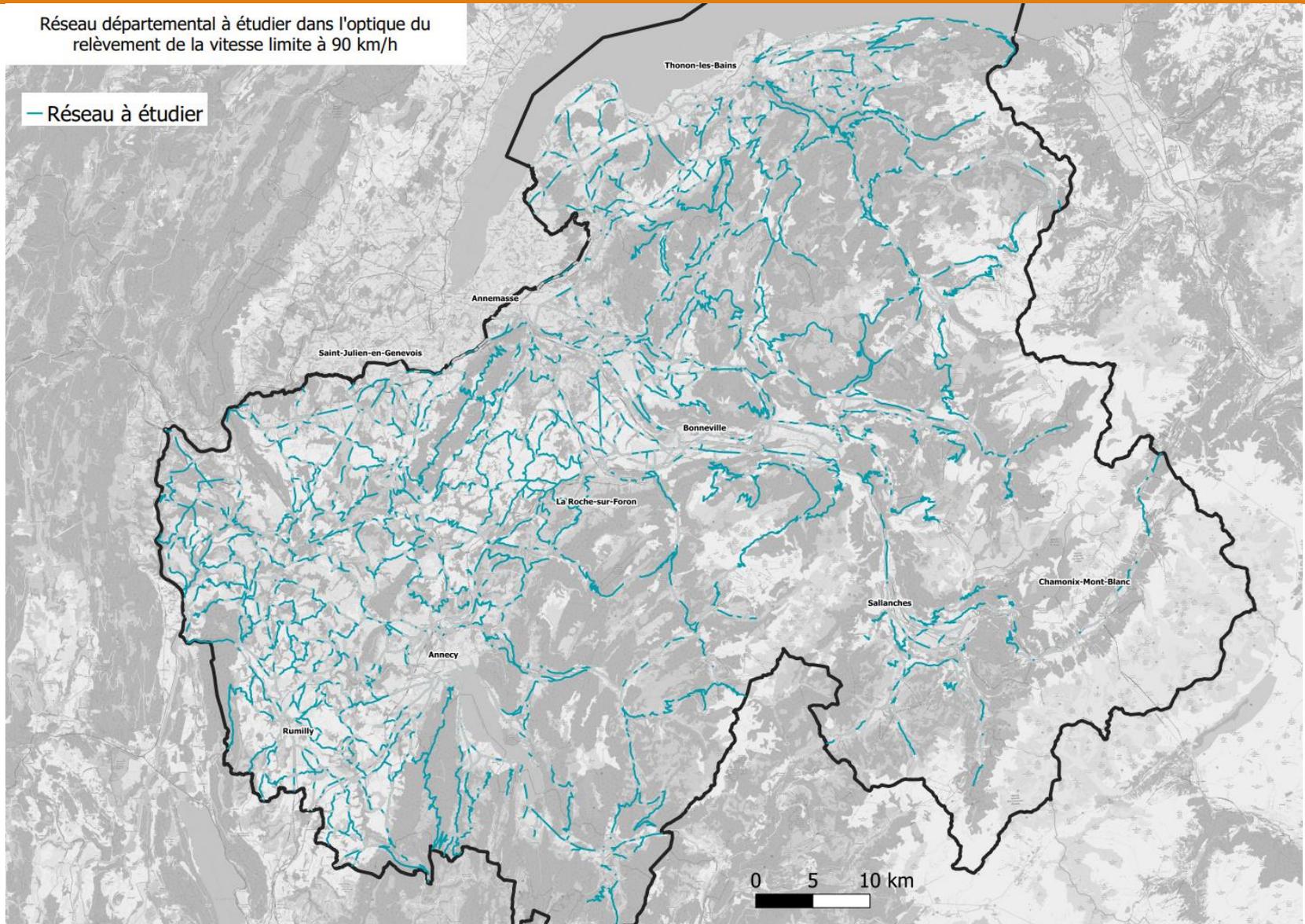
- Limite actuelle à 90 ou 110 km/h
- 3 voies avec voie centrale affectée (à 90 km/h)



Carte du réseau routier étudié :

Réseau départemental à étudier dans l'optique du relèvement de la vitesse limite à 90 km/h

— Réseau à étudier



Critères suggérés par le rapport des experts CNSR

| Critères CNSR | Suggestion du rapport CNSR |
|-------------------------------|--|
| Longueur des tronçons | <ul style="list-style-type: none">• Tronçons homogènes de 10km de long minimum |
| Modes actifs | <ul style="list-style-type: none">• Présence de bandes multifonctionnelles de 1,50m en bord de voirie, ou d'une voie verte de 2m de large, séparée de la chaussée par un terre-plein• Pas de traversée de chemins de grande randonnée ou de véloroutes• Pas de riverains le long de l'axe |
| Véhicules spécifiques | <ul style="list-style-type: none">• Pas d'arrêt de transports en commun• Pas d'engins agricoles |
| Vitesse pratiquée | <ul style="list-style-type: none">• V85 VL actuelle (vitesse pratiquée par 85% des véhicules légers) inférieure à 90 km/h• V85 PL actuelle (vitesse pratiquée par 85% des poids-lourds) inférieure à 80 km/h |
| Infrastructures | <ul style="list-style-type: none">• Zone de récupération de 2m et zone de sécurité de 4m• Pas d'obstacles non protégé dans les 4m en bord de chaussée• Respect des critères de visibilité, de lisibilité et de signalisation des intersections, des virages et de la route quant aux possibilités de dépassement• Pas de particularité défavorable (par ex : chaussée mono-déversée) |
| Séparation des sens | <ul style="list-style-type: none">• Voies séparées physiquement ou, à défaut, par un double marquage horizontal avec alerte sonore.• Pas de traversée de la route depuis les voies secondaires (c.-à-d. pas de tourne-à-gauche aux intersections) |
| Mesures d'exploitation | <ul style="list-style-type: none">• Politique d'entretien adéquate• Système de contrôle automatisé |
| Trafic | <ul style="list-style-type: none">• Pas de limite proposée par le rapport du CNSR |
| Accidentalité | <ul style="list-style-type: none">• Pas de limite proposée par le rapport du CNSR |
| Gravité des accidents | <ul style="list-style-type: none">• Pas de limite proposée par le rapport du CNSR |

Méthodologie et critères retenus



Critères éliminatoires

| Critère | Niveau <u>éliminatoire</u> |
|------------------------------|---|
| Largeur de chaussée | Chaussée inférieure à 6 mètres de large . |
| Longueur du tronçon | Tronçons inférieurs à 1 km de long |
| Sinuosité du tronçon | Rayon de courbure des virages inférieur à 240m |
| Modes actifs | Présence d'une boucle cyclotouristique sur la section |
| Accidentologie | Densité supérieure à 0,30 accidents/an/km sur le tronçon |
| Pertinence du tronçon | Tronçon insuffisant en sécurité d'après la connaissance du terrain |

Seuls les tronçons respectant les critères éliminatoires et jugés pertinents par rapport à la réalité du terrain seront proposés à l'éligibilité au relèvement.

Critères d'appréciation

Critères dont les modifications sont impactantes pour l'infrastructure

| Critère | Détail de l'appréciation |
|------------------------------|---|
| Longueur des tronçons | Les tronçons longs seront privilégiés, car plus crédibles pour l'utilisateur |
| Présence de riverains | La présence d'accès riverains est peu sécuritaire en vue d'un relèvement de la vitesse |
| Carrefours | La présence de carrefours plans sur l'axe est également source potentielle d'insécurité |

Critères dont les modifications sont modérément impactantes pour l'infrastructure

| Critère | Détail de l'appréciation |
|----------------------------------|---|
| Présence des modes actifs | Les axes à hiérarchie élevée seront privilégiés car dotés de zones de sécurité sans obstacle en bord de chaussée, à même d'offrir aux piétons et vélos une surlargeur sécurisante |
| Transports en commun | La présence d'arrêts de bus en axe est peu compatible avec l'objectif de relèvement de la vitesse |
| Aménagements | Les axes à hiérarchie élevée seront là-aussi préférés, car leurs zones de sécurité et de récupération diminuent les risques d'accidents et leur gravité potentielle |

Critères sans niveau fixé par le CNSR

| Critère | Détail de l'appréciation |
|------------------------------|--|
| Trafic | Les voiries à faible trafic seront appréciées positivement car le nombre réduit de véhicules implique une diminution des conflits potentiels |
| Accidentalité | Les tronçons présentant un nombre faible d'accidents (voire aucun) seront préférés à ceux montrant un plus fort potentiel d'accidentologie |
| Gravité des accidents | Une gravité des accidents faible, voire nulle, sera préférée car elle indique un risque potentiel moins élevé |

Critères éliminatoires

Rappel : Kilométrage du réseau départemental = 2 985 km

Voiries comprises dans l'étude

- Ne sont concernées par l'étude que les voiries :
- Hors agglomération
 - Limitées à 80 km/h (pas de limitation de vitesse spécifique)
 - à chaussée unique

Kilométrage étudié : 1 900 km

| Critère | Niveau éliminatoire | Km restant post-critère |
|--------------------------------|---|----------------------------------|
| Largeur de chaussée | Chaussée inférieure à 6 mètres de large . | 870 km (1030 km éliminés) |
| Longueur du tronçon | Tronçons inférieurs à 1 km de long | 470 km (1430 km éliminés) |
| Sinuosité du tronçon | Rayon de courbure des virages inférieur à 240m | 225 km (1675 km éliminés) |
| Modes actifs | Présence d'une boucle cyclotouristique sur la section | 175 km (1725 km éliminés) |
| Accidentologie | Densité supérieure à 0,30 accidents/an/km sur le tronçon | 150 km (1750 km éliminés) |
| Pertinence des tronçons | Tronçons non éligibles sécuritairement pour un relèvement | 57 km (1843 km éliminés) |

Après élimination des tronçons non pertinents au relèvement :
57 km potentiellement éligibles (32 tronçons)



DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE

Nom de la DGA

Nom de la Direction ou du Service

Adresse sur deux lignes
avec code postal et ville à compléter

T / téléphone à compléter

email de la direction@hautesavoie.fr

hautesavoie.fr