



Cerema



Réunion club sécurité routière du 29 septembre 2016 Compte rendu

Rédacteur : Mathis BELTRAMI

Sommaire

Réunion du 29 septembre 2016.....	3
Participants.....	3
Ordre du jour.....	3
Diffusion du compte-rendu.....	3
Compte-rendu.....	4
Présentation de la journée.....	4
Traitement des obstacles latéraux.....	4
<i>Discussion</i>	4
Sécurisation des lieux dits / hameaux.....	7
<i>Discussion</i>	7
Point d'actualité.....	8
<i>Discussion</i>	8
Sécurité des piétons sur les axes TC.....	8
<i>Discussion</i>	8
Aménagement des traversées d'agglomération.....	9
<i>Discussion</i>	9
Points divers.....	10
<i>Sujets futurs</i>	10
<i>Journée technique 2017</i>	10
Prochaines rencontres du club métier.....	11
30/03/17.....	11

Réunion du 29 septembre 2016

Participants

La liste des participants est la suivante :

Anglade Michèle	Préfecture 43	Henriot Jean	CD 74
Bacher Daniel	DIR CE	Humbert Laurent	CD 21
Beltrami Mathis	CEREMA	Malartre Laurent	CD 01
Beziat Céline	CEREMA	Marsolat Rémy	CEREMA
Bouvet Arnaud	CD 39	Merle Nicolas	CEREMA
Caille Frédéric	CD 38	Moulinet Jean-Jacques	CD 39
Cellier Jean-Paul	DDT 69	Muguet Denis	CD 89
Chalmeau Thierry	CD 25	Ojardias Thomas	CEREMA
Chauve Pascal	CD 21	Pauget Bernard	CD 01
Colin Gerard	CD 71	Paviet Claire	CD 25
Cordero Marc	CD 63	Reymondon Helene	CEREMA
Daprile Emmanuelle	CD 71	Reynier Grégory	CD 07
Delimal Gilles	CD 26	Roux Christophe	DDT 39
Desportes Jean-Louis	DIR CE	Tissot Claire	CD 73
Duranton Pascal	CD 42	Vial Christophe	CD 63
Fassetta Dominique	CD 73	Viennois Pascale	CD 25
Ginestet Lionel	Préfecture 43	Villie Eric	CEREMA

Ordre du jour

L'ordre du jour de la réunion est le suivant :

Horaire	Thème	Intervenant
9h30 – 9h45	Accueil	
9h45 – 10h	Présentation de la journée	Emmanuelle Daprile et Daniel Bacher, animateurs du club
10h – 11h	Politique de traitement des obstacles latéraux <ul style="list-style-type: none"> Étude sur le territoire français Exemple de politique en Isère Exemple de politique dans la Drôme 	CEREMA-CE – Mathis Beltrami CD 38 – Frédéric Caille CD 26 – Gilles Delimal
11h – 11h30	Sécurisation des lieux dits / hameaux	CD 71 – Emmanuelle Daprile
11h30 – 11h45	Actualités	CEREMA-CE – Mathis Beltrami
11h45 – 12h	Questions diverses	Tous
12h – 13h15	Pause repas	
13h15 – 14h	Étude sur la sécurité des piétons sur les axes TC <ul style="list-style-type: none"> phase 1 et phase 2 	CEREMA-CE – Mathis Beltrami
14h – 15h30	Guide d'aménagement des traversées d'agglomération <ul style="list-style-type: none"> Guide national Politique en Haute-Savoie 	CEREMA-CE – Nicolas Merle CD 74 – Jean Henriot
15h30 – 16h	Agenda prochaines rencontres du club	Emmanuelle Daprile et Daniel Bacher, animateurs du club

Diffusion du compte-rendu

Le compte-rendu ainsi que les diaporamas projetés sont mis en ligne sur le site :

www.cotita.fr/spip.php?rubrique108

Compte-rendu

Présentation de la journée

Daniel Bacher (DIR CE) et Emmanuelle Daprile (CD 71) présentent la journée. Emmanuelle Daprile prend officiellement sa fonction d'animatrice du club, après avoir remercié son prédécesseur, Yves Perrin (CD 07), pour son action au sein du club. Elle partage son intérêt à participer et animer ce club, organisé par le Cerema (organisme indépendant), tout en regrettant l'absence de certains collègues appartenant à d'autres types de collectivités (Communes, Communautés de communes...).

Daniel Bacher précise qu'il part à la retraite prochainement et donc qu'il anime ce club pour la dernière fois. Il est acté que son rôle d'animateur du club est repris par son collègue, Jean-Louis Desportes (DIR CE).

Traitement des obstacles latéraux

Mathis Beltrami (Cerema) présente une étude d'accidentologie sur les obstacles latéraux en rase campagne, sur les réseaux départementaux. Cette étude sera bientôt disponible en téléchargement.

Frédéric Caille (CD 38) présente la politique de traitement des obstacles latéraux du conseil départemental de l'Isère.

Gilles Delimal (CD 26) présente une note de cadrage sur les dispositifs de retenues du conseil département de la Drôme.

Discussion Denis Muguet (CD 89) :

Comment ont été choisis les départements de l'étude ?

→ réponse Cerema : les départements ont été choisis pour assurer une représentativité à l'échelle de la France, basée sur les familles de départements définies dans le bilan annuel d'accidentologie (ONISR).

Gilles Delimal (CD 26) :

Quelles solutions sont préconisées concernant la problématique des arbres (aspect paysager, esthétique, acceptabilité sociale...) ?

→ réponse Cerema : des fiches de retour d'expérience seront bientôt publiées et concerneront notamment ce sujet.

Frédéric Caille (CD 38) :

Une étude sur les accidents se produisant avec un ravin serait intéressante.

Laurent Malartre (CD01) :

Les écrans motos peuvent-ils être utilisés aussi pour les vélos ?

Que préférer entre lisses motos et murets ?

→ réponse CD 38 : Il n'est pas prévu de systématisation des dispositifs. Les murets mesurant 60 cm de hauteur ne peuvent pas assurer la sécurité des cyclistes.

Il indique également qu'il faudrait vérifier cela avec une étude.

Les glissières peuvent avoir une action positive en termes de retenue mais peuvent aussi avoir des conséquences négatives (ce sont des obstacles latéraux), il faut donc les utiliser en fonction du trafic.

Compte-rendu (suite)

→ éléments de réponse de Denis Muguet (CD 89) :

Il faut implanter les écrans motos partout où c'est nécessaire, même s'il n'y a pas d'obligation légale. Pour exemple, le conseil départemental de l'Yonne effectue des relevés avec les associations et les forces de l'ordre pour décider où implanter ces dispositifs.

→ Le CD 38 rappelle la nécessité de garder une cohérence pour les aménagements effectués.

Jean Henriot (CD 74) :

Des questions se posent vis-à-vis des contraintes techniques occasionnées par les glissières métalliques (remplacement du linéaire en cas de choc) et les glissières en béton armé (problématique du déneigement).

→ Le CD 38 indique qu'une étude sur l'analyse du traitement des obstacles est préalable au choix du type de dispositif à implanter. Suivant les résultats de cette analyse, un dispositif est retenu, en prenant en compte les contraintes techniques et les dispositifs disponibles sur le marché.

Jean Henriot (CD 74) :

Comment faites-vous pour répondre aux demandes des usagers ou des maires ?

→ Le CD 38 répond qu'un arbitrage technico-politique est effectué. Disposer d'une politique claire, déclinée dans un guide local, aide à répondre aux demandes locales de dispositifs de retenues de la part des exploitants.

→ Le CD 71 indique que, dans le but de mettre le plus d'objectivité possible dans les réponses apportées, une méthodologie a été définie en Saône-et-Loire, basée sur le guide TOL (Traitement des Obstacles Latéraux) du Sétra, en adaptant les paramètres pris en compte, notamment le niveau de priorité accordé et de l'aménagement proposé.

Une macro excel a été élaborée. Ce fichier sert d'élément de réponse aux demandes des élus, en complément d'une analyse accidentologique.

La programmation des travaux de traitements des obstacles latéraux est établie sur la base des 2 démarches suivantes :

- l'une par itinéraire, avec une hiérarchisation du réseau à traiter
- l'autre, ponctuelle, sur la base d'un calcul de Zone d'Accumulation d'Accident (ZAA) corporels et matériels.

L'utilisation de cette méthodologie a permis de déposer un certain nombre de glissières non utiles, mais constituant des obstacles.

→ Le CD 26 indique que le traitement est aussi effectué par itinéraire,

- sur la base d'un recensement des obstacles latéraux
- en minimisant l'impact du trafic, faute de quoi seul le réseau de 1^{er} niveau serait traité,
- à l'aide d'une mise en priorité des zones à « potentiel accident »

Compte-rendu (suite)

Jean Henriot (CD 74) :

Une démarche de type aléa/risque/enjeu, comme pour les risques naturels, est-elle effectuée pour traiter les obstacles ?

→ Le CD 38 répond que l'analyse pour les risques naturels est plus lourde que celle des obstacles.

Jean-Louis Desportes (DIR-CE) :

Dans la présentation faite par le CD 38, une liste des objets susceptibles d'aggraver les conséquences d'une sortie de route pour les cyclistes comprend « les éléments saillants, quel que soit leur moment résistant ».

Comment sont traités alors les supports de signalisation de police ; ceux-ci ayant un moment résistant de 570 dN/m ? (fragilisation des supports ?).

→ Le CD 38 indique qu'il n'a pas encore eu le cas d'un tel type de choc avec un vélo.

Laurent Malartre (CD01) indique que pour obtenir des données de trafic vélos, il recourt à la « main d'œuvre » des associations cyclistes locales, et serait intéressé de savoir comment procèdent les autres participants ?

→ Le CD 38 indique qu'une réflexion est en cours sur ce sujet.

→ Le CD 74 indique que la nouvelle version de « route + » compte les deux roues et permet d'isoler les vélos.

Un participant demande si le « muret drômois » a été crash-testé ?

→ Le CD 26 indique qu'une simulation numérique a été effectuée.

Différentes questions des participants portent sur les règles d'implantation des dispositifs de retenue et, en particulier, sur la détermination des longueurs de fonctionnement (choc au tiers de la longueur...).

→ Le CD 38 précise qu'il devient difficile de protéger des obstacles ponctuels avec des glissières, car avec la norme CE, le linéaire de glissières est doublé.

→ Le CD 26 reporte sur les gestionnaires concernés (Engie, telecom...) l'isolement des supports/poteaux qu'ils utilisent.

Les participants demandent si la parution d'un guide sur l'aménagement de routes secondaires est prévue.

→ Réponse Cerema (hors réunion) : Une réflexion est en cours, à la demande de nombreux gestionnaires de réseaux secondaires, visant à adapter l'ARP pour répondre mieux à leurs attentes locales et aux difficultés sur le terrain. Dans un premier temps, un recensement des attentes et besoins

Compte-rendu (suite)

des collectivités est réalisé pour identifier leurs problématiques, via un questionnaire en ligne sur le site de l'ADF. Chaque CD est sollicité pour remplir ce questionnaire.

Sécurisation des lieux dits / hameaux

Emmanuelle Daprile (CD 71) présente une expérimentation de signalisation différenciée des hameaux, menée par le conseil départemental de Saône-et-Loire. L'objectif est de modifier le comportement des usagers abordant un hameau, via un séquençage de l'aménagement de la route qui le traverse.

Le CD71 vise à déstabiliser les repères de l'usager :

- en supprimant le marquage axial,
- en marquant les rives (sauf en présence de trottoirs)
- en réduisant la largeur de chaussées

Cette expérimentation a globalement reçu un accueil favorable de la part des élus.

Une phase d'évaluation (comptages, vitesses, accidentalité...) devrait permettre de caractériser le caractère positif de cette expérimentation

Discussion Les participants rappellent que la différenciation lieux-dits / agglomération n'est pas toujours bien effectuée.

Lionel Ginestet (préfecture 43) :

Comment sont traités les accotements dans les hameaux ou lieux-dits, notamment vis-à-vis des piétons ?

→ Le CD 71 indique que c'est aux communes qu'il incombe d'effectuer ce type d'aménagement (cheminements piétons), mais que le conseil départemental le suggère systématiquement aux mairies.

Jean Henriot (CD 74) :

La pose des panneaux a-t-elle été effectuée après chaque intersection, suite au marquage N1, N2 et N3 ? Cela a un coût !

→ Le CD 71 indique que dans certains cas cela a été fait.

Jean Henriot (CD 74) :

Rappel de l'importance de la cohérence de la signalisation, notamment avec le panneau E 31.

→ Le CD 71 précise que les mairies sont plutôt favorables à la suppression de certains panneaux, après l'explication du séquençage souhaité de la route.

Denis Muguet (CD 89) :

Le CD 71 continue-t-il à entretenir les marquages en agglomération ?

→ Le CD 71 n'effectue plus ces marquages en agglomération.

Les participants, intéressés par cette expérimentation, souhaitent connaître les résultats dans le temps de celle-ci (efficacité, comportement, vitesses,...). Pour mémoire : l'impact d'un radar pédagogique hors agglomération est très ponctuel et limité à 2 jours en moyenne. En agglomération, il est nécessaire de déplacer le dispositif régulièrement pour éviter l'accoutumance des usagers.

Compte-rendu (suite)

Point d'actualité

Mathis Beltrami (Cerema) présente succinctement quelques nouvelles publications, notamment :

- le bilan de la sécurité routière de 2015
- l'actualisation de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière,
- la parution des notes et guides à propos des supports à sécurité passives.

Il est rappelé qu'une veille documentaire sur la sécurité des infrastructures est effectuée par le Cerema, disponible via le lien suivant :

www.scoop.it/t/secureite-infrastructure.

Discussion

Les participants indiquent que le recensement des accidents (notamment légers) est loin d'être exhaustif et qu'il est régulièrement constaté par les Conseils Départementaux le fait que les forces de police ou de gendarmerie ne réalisent pas de PV pour des accidents avec des blessés hospitalisés. Il faut donc prendre du recul avec les chiffres officiels de l'accidentologie.

Nicolas Merle (Cerema) ajoute que, dans le cadre du Programme d'Action en faveur des Modes Actifs, une nouvelle fiche concernant le marquage des zones apaisées paraîtra prochainement.

Sécurité des piétons sur les axes TC

Mathis BELTRAMI (Cerema) présente une étude effectuée par le Cerema à propos des accidents de piétons en lien avec les transports en commun.

Les principaux points à retenir sont :

- l'importance de ne pas négliger les accidents indirects,
- la cible prioritaire concerne les piétons âgés de 13-25 ans,
- la station est un enjeu fort de sécurité pour les piétons.
- Concernant les tramways :
 - hors station, il existe un réel manque de perception de l'espace dévolu au tramway
 - en station, les problèmes observés sont liés à :
 - la perception de l'arrivée du tramway,
 - la sécurité des accès piétons aux stations.
- Concernant les bus :
 - confirmation de la dangerosité des couloirs bus à contre-sens.

Le document est en téléchargement à ce lien :

<http://www.territoires-ville.cerema.fr/amenagement-de-la-voirie-pour-les-transports-r131.html>

Discussion

Les participants indiquent qu'il serait intéressant d'effectuer ce type d'étude hors agglomération afin de confirmer la dangerosité de certains types d'aménagements en lien avec les transports collectifs.

Compte-rendu (suite)

Aménagement des traversées d'agglomération

Nicolas Merle (Cerema) présente le guide méthodologique et de recommandations du Cerema sur l'aménagement d'une traversée d'agglomération, ainsi que différents guides et supports en lien avec le sujet.

Jean Henriot (CD 74) présente ensuite le Guide d'aménagement des traversées d'agglomération sur le réseau routier départemental, réalisé par le Département de la Haute-Savoie, téléchargeable via le lien suivant (www.hautesavoie.fr/sites/default/files/cg74/CD/presentation_departement/Infrastructures_transports/traversee_dagglomeration.pdf)

et comportant deux parties :

- Le guide
- Des fiches explicatives

Discussion Emmanuelle Daprile (CD 71) :

Des études tendent à prouver que la signalisation horizontale est mieux perçue que la verticale.

Certains participants évoquent des expérimentations dans le nord de l'Europe (l'Allemagne, par exemple) visant à supprimer la signalisation verticale.

→ Réponse Cerema : en effet, une étude portant sur le sujet montre que dans certaines conditions (milieu, vitesse, aménagement...) l'utilisateur peut, parfois, mieux percevoir la signalisation horizontale que la signalisation verticale. C'est d'ailleurs sur cette base que le Cerema (Dtec-TV, ex-Certu) va publier une fiche concernant le marquage des zones apaisées.

Il convient toutefois de rester très prudent sur le sujet et de ne pas étendre ce principe à tous les secteurs routiers, notamment à l'interurbain.

À propos du guide présenté par Jean Henriot :

Les participants rappellent aussi l'importance de la cohérence des limitations de vitesse.

→ Le CD 74 indique que grâce à ce document, la cohérence de la signalisation est respectée sur son réseau.

La communication avec les mairies en est aussi facilitée.

Compte-rendu (suite)

Points divers

Sujets futurs

- Guide pour les demandes d'expérimentation
- Barrière anti-renversement voie ferrée
- Échanges sur les procédures d'accidents mortels dans les CD
- Compétence du transport scolaire
- Plan de mise en accessibilité des arrêts de car
- Cheminements piétons hors agglomération
- Radars (chantier)
- Signalisation d'intérêt local – CD 38
- Rédaction des mentions sur les panneaux
- La politique routière départementale, u outil d'aménagement et de mise en cohérence de la voirie départementale

Journée technique 2017

Le thème de cette journée sera les modes doux, à définir exactement.

Prochaines rencontres du club métier

30/03/17

Se sont déclarés volontaires ou sont pressentis pour la prochaine rencontre les intervenants suivants

Sujet	Intervenant
Accessibilité des arrêts de bus/car	CEREMA CD 38 – Frédéric Caille
Guide pour les demandes d'expérimentation	CEREMA
Échange sur les procédures effectuées lors d'un accident mortel	CD
Chemins piétons hors agglomération	CEREMA
Marquage des routes étroites (chevrons, filet de guidage) absent de l'IISR dernière mouture, utilisation sur des routes plus larges	CD 42 – Thierry Masclaux CD 73 – Jacques Bechelot
Compétence du transport scolaire	CD 38
Implantation des piquets faunes	CD 74 – Jean Henriot
Expérimentation de l'éclairage des tunnels vélos	CD 26 – Gilles Delimal