

# WEBINAIRE « ÉVALUATION DES AMÉNAGEMENTS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE : PRINCIPES ET MISE EN PRATIQUE »

Évaluation des priorités inversées – Département de la Seine-Maritime

Septembre 2022



# SOMMAIRE

Contexte et objectifs de l'étude

Sites retenus pour l'étude

Présentation des résultats

Conclusions

Suites données à cette étude



# Contexte et objectifs de l'étude



# CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Depuis plusieurs années, inversion du régime de priorité sur des carrefours en T ou en croix : mise en place du STOP sur les voies principales dans des agglomérations de Seine-Maritime.

- Objectif d'obtenir, à moindre coût, un aménagement susceptible de réduire ou de réguler la vitesse en agglomération.

Une précédente évaluation réalisée dans la commune du Houleme en 2009 : trafic élevé, intersection non adaptée à un régime de priorité inversée → choix d'évaluer le dispositif dans des communes plus rurales.

Évaluer l'impact des priorités inversées sur le comportement des conducteurs au travers :

- des vitesses relevées au moyen de capteurs en amont et en aval de l'intersection et profil de vitesse des usagers : zone d'influence du dispositif,
- du taux de respect ou non du régime de priorité (arrêt au STOP, STOP « glissé\* », non respect du STOP), observé par des caméras mises en place dans le carrefour.

\* Il s'agit des conducteurs qui ralentissent mais qui ne marquent pas un arrêt complet au sens du code de la route.

Sites retenus pour  
l'étude



# SITES RETENUS POUR L'ÉTUDE

Trois sites retenus en lien avec les services de la Direction des Routes du Département de la Seine-Maritime et les élus communaux :

- RD54, PR 22+110, commune du Petit-Caux, agglomération de Berneval-le-Grand,
- RD5, PR 39+000, commune de Gerponville,
- RD15, commune de Pierreval.

Examen de ces trois sites selon :

- les conditions de visibilité et de lisibilité,
- la présence ou non d'aménagement incitant le comportement du conducteur,
- le contexte accidentologique du site et le caractère réglementaire de la signalisation en place.

Présentation des  
résultats  
Site n°1 : RD54 Petit-Caux

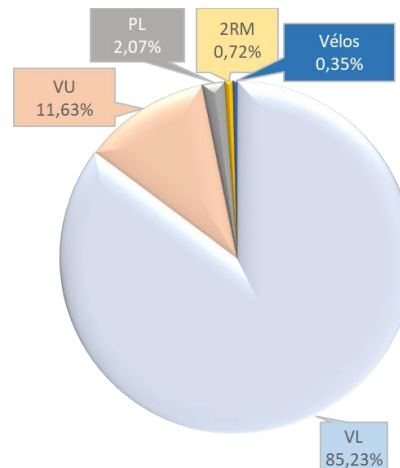
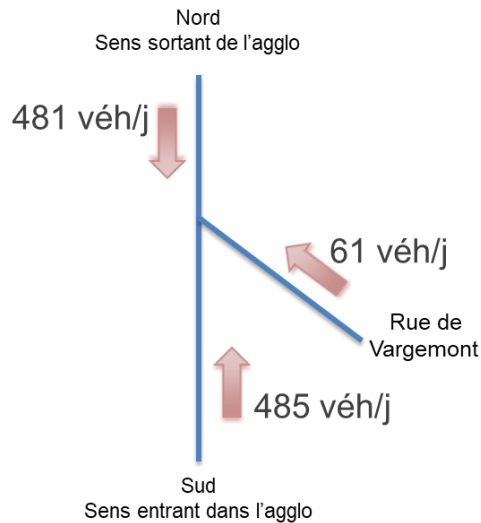


# SITE N°1 : RD54, PETIT-CAUX

## Présentation du site :



- Intersection en « T » entre la RD54 et la rue de Vargemont (VC), dans l'agglomération de Berneval-le-Grand, commune du Petit-Caux.



- Trafics comptabilisés les vendredi 8, mardi 12, et jeudi 14 novembre 2019, tous véhicules confondus, de 6 à 9 heures et de 16 à 18 heures.



# SITE N°1 : RD54, PETIT-CAUX

RD54, sens sud → nord (sens entrant dans l'agglomération)



- À 260 mètres de l'entrée d'agglomération.
- Pré-signalisation STOP (100 m) non conforme avec la distance réelle (80 m).
- Environnement bâti au droit de l'intersection.
- Visibilité dégradée sur la VC : présence d'un miroir.

RD54, sens nord → sud (sens sortant de l'agglomération)



- Plateau surélevé à 200 mètres en amont, VMA30.
- Visibilité mauvaise en approche du STOP mais correcte à la ligne d'effet du STOP.
- Panneau AB4 masqué par la végétation.

# SITE N°1 : RD54, PETIT-CAUX

## Voie communale prioritaire :

- Mauvaise visibilité sur RD54 en approche du carrefour du fait de la présence des haies mais visibilité correcte dans l'intersection.
- Zone bâtie mais absence d'EB10 pour marquer l'entrée d'agglomération.



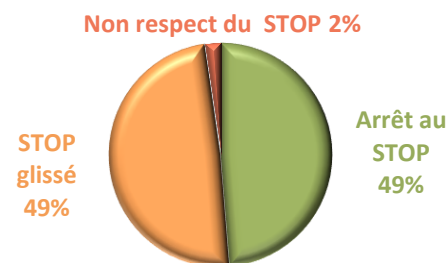
# SITE N°1 : RD54, PETIT-CAUX

## Analyse du comportement des usagers :

- Effectuée par sens de circulation sur la base des vidéos des vendredi 8, mardi 12 et jeudi 14 novembre 2019, de 6 à 9 heures et de 16 à 18 heures : observation du respect ou non des STOPS.
- Sens sud-nord (sens entrant) :
- Sens nord-sud (sens sortant) :

	Arrêt au STOP	STOP glissé	Non respect du STOP
Nombre moyen de véhicules par jour	277	200	8

	Arrêt au STOP	STOP glissé	Non respect du STOP
Nombre moyen de véhicules par jour	234	235	11



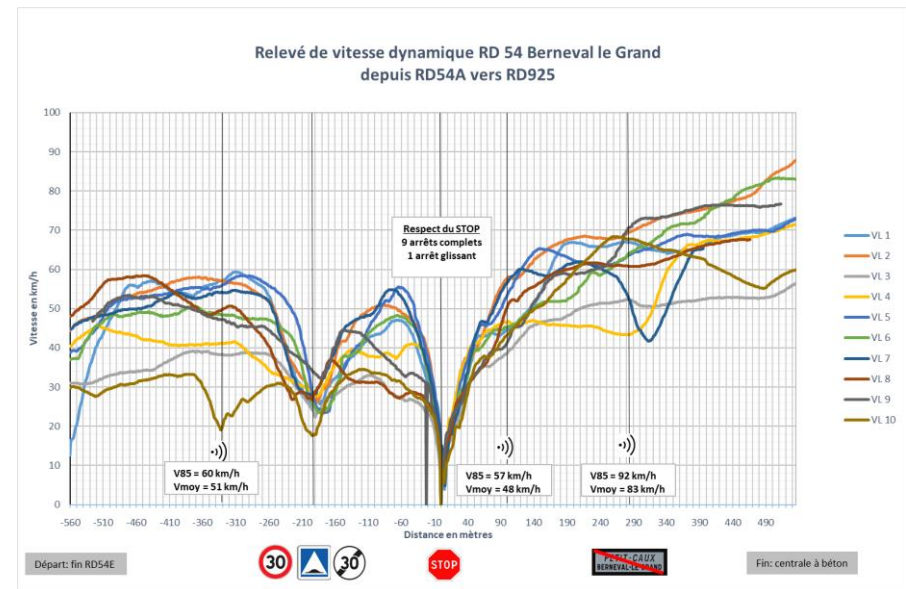
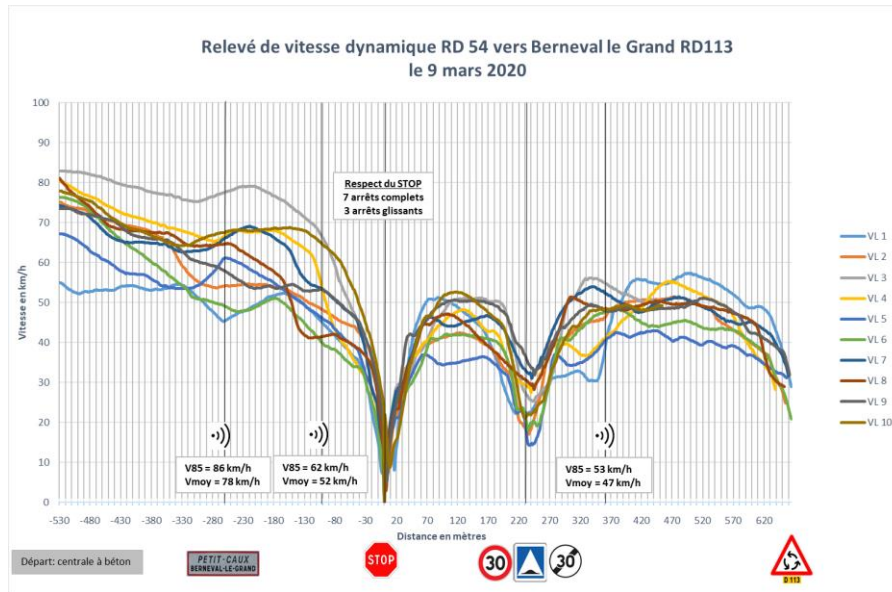
**Taux d'infraction très important dans les deux sens de circulation**

Nota : 5 vélos sur la période d'observation sens sud - nord : aucun ne marque l'arrêt (3 « STOP glissés », 2 « STOP grillés »).

# SITE N°1 : RD54, PETIT-CAUX

## Vitesse :

- Mesures « flotting-car » effectuées le 9 mars 2020 de 11h20 à 13h00 et de 14h20 à 15h30, dans les deux sens de circulation sur la RD54.
- Sens sud-nord (sens entrant) :
- Sens nord-sud (sens sortant) :



Nota : les courbes représentent les profils de vitesse des usagers relevés par le véhicule instrumenté ; les Vmoy et V85 sont issues des mesures « bord de voie ». L'écart observé relève du fait que certains usagers n'ont pas pu être suivis du fait d'une vitesse excessive.

# SITE N°1 : RD54, PETIT-CAUX

Dans cette intersection, l'implantation d'un régime de priorité « STOP » sur la voie principale engendre :

- Une réduction significative de la vitesse à l'approche du carrefour, dans les deux sens de circulation (en notant toutefois, une vitesse encore excessive dans le sens entrant).
- Le maintien d'une vitesse modérée entre le carrefour et le plateau surélevé du fait de la succession, sur 200 mètres, des deux aménagements.

Cependant, on note :

- Un non-respect du régime de priorité important (+/- 50% des usagers selon le sens de circulation) pouvant engendrer un risque de collision même si celui-ci est faible du fait du peu de trafic sur la voie prioritaire.
- Un non-respect de la vitesse maximale autorisée largement dépassée au droit de l'entrée et de la sortie d'agglomération (marquées par les panneaux EB10 et EB20) : environnement type rase campagne en inadéquation avec les panneaux.

# Présentation des sites n°2 et n°3





# PRÉSENTATION DES SITES N°2 ET N°3

## Site n°2, commune de Gerponville



## Site n°3, commune de Pierrevale



# Conclusions





# CONCLUSIONS

	Site n°1 Petit-Caux	Site n°2 Gerponville	Site n°3 Pierreval
<b>Non-respect du STOP (sens entrant)</b>	43%	47%	22%
<b>Non-respect du STOP (sens sortant)</b>	51%	66%	32%
<b>V85 en entrée d'agflo</b>	86 km/h	75 km/h	75 km/h
<b>V85 en sortie d'agflo</b>	92 km/h	63 km/h	74 km/h

- Le non-respect du régime de priorité est important (jusqu'à 66% d'infractions).
- Les STOPS impactent la vitesse sur de faibles distances : 50 à 100 mètres en amont et aval des intersections, soit un effet maximal de 200 mètres.
- On note des vitesses de franchissement des intersections pouvant dépasser les 20 km/h.
- La V85 n'est régulée que si d'autres aménagements sont présents dans la traversée d'agglomération.
- La recherche d'abaissement de la vitesse dans l'ensemble de la traversée de ces agglomérations doit se faire à l'aide d'aménagements plus appropriés.
- Le non-respect de la vitesse maximale autorisée au droit de l'entrée et de la sortie de ces agglomérations est révélateur d'un environnement de type rase campagne : panneaux d'agglomération en inadéquation avec le bâti peu dense.

# SUITES DONNÉES À CETTE ÉTUDE

Courrier adressé aux maires sur l'étude relative aux priorités inversées

« L'analyse des comportements des usagers met en évidence, sur l'ensemble des aménagements instrumentés, un taux de non-respect, notamment des « STOPS », très important, pouvant atteindre 66%. Par ailleurs, les vitesses de franchissement des « STOPS » peuvent être supérieures à 20km/h même lorsque la visibilité est réduite. L'impact des priorités inversées sur les vitesses se concentre sur une très courte distance (100 mètres maximum avant et après l'intersection) et est donc sans effet durable pour la traversée des agglomérations.

Fort de ce bilan, le Collège Départemental de Sécurité Routière, lors de sa dernière séance plénière du 24 mars 2021, s'est prononcé défavorablement sur la mise en œuvre de priorités inversées ».



SEINE-MARITIME  
LE DÉPARTEMENT

COPIE

DIRECTION GENERALE ADJOINTE  
AMENAGEMENT ET MOBILITES  
DIRECTION DES ROUTES  
SERVICE EXPLOITATION ET SECURITE ROUTIERE

Dossier suivi par : PHILIPPE CHAUVIN  
Tél. : 02.32.81.87.11  
mél : philippe.chauvin@seinemaritime.fr

OBJET : Priorités inversées – étude CEREMA  
REF : SESR/PC/PF/20210830

Madame le Maire,

Vous êtes régulièrement confrontée à des actes d'incivilité de conducteurs qui traversent le centre bourg de votre commune à des vitesses inappropriées.

Souvent démunie face à cette situation, vous avez décidé de faire perdre la priorité à la route départementale, voie principale de votre commune, au bénéfice des voies adjacentes moins circulées.

Fort de ce constat, j'ai demandé en 2020 à la direction des routes de confier une évaluation de l'efficacité de ces aménagements au CEREMA (centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). L'objectif de cette évaluation était de mesurer l'impact des « priorités inversées » sur le comportement des conducteurs ainsi que sur les vitesses pratiquées.

Vous avez accepté que votre commune soit pilote dans cette étude et je tenais personnellement à vous en remercier.

L'analyse des comportements des usagers met en évidence, sur l'ensemble des aménagements instrumentés, un taux de non-respect, notamment des «STOP», très important, pouvant atteindre 66 %. Par ailleurs, les vitesses de franchissement des «STOP» peuvent être supérieures à 20 km/h même lorsque la visibilité est réduite. L'impact des priorités inversées sur les vitesses se concentre sur une très courte distance (100 mètres maximum avant et après l'intersection) et est donc sans effet durable pour la traversée des agglomérations.

Fort de ce bilan, le Collège départemental de sécurité routière, lors de sa dernière séance plénière du 24 mars 2021, s'est prononcé défavorablement sur la mise en œuvre de priorités inversées.

Bien que ces aménagements relèvent de votre pouvoir de police, il m'est apparu nécessaire de partager ces conclusions, qui ont également été présentées lors des cinq réunions des maires organisées en mai et juin derniers avec la direction des routes.

...

Hôtel du Département - quai Jean Moulin - CS 56101 - 76101 ROUEN CEDEX - Tél. : 02 35 03 55 55  
www.seinemaritime.fr

©CD76

# MERCI DE VOTRE ATTENTION

Plus d'informations sur la présentation :

Olivier MOISAN – [olivier.moisan@cerema.fr](mailto:olivier.moisan@cerema.fr)

Nathalie BERTIAUX – [nathalie.bertiaux@cerema.fr](mailto:nathalie.bertiaux@cerema.fr)

Philippe CHAUVIN – [philippe.chauvin@seinemaritime.fr](mailto:philippe.chauvin@seinemaritime.fr)

Equipe projet :

Nathalie BERTIAUX, Paul CAILLET, Azzedine CHABANI, David DOUCET, Béatrice GROULT, Cyrille LE LEZ, Olivier MOISAN, David SAVALLE, Peggy SUBIRATS