

Actualités

Dont les publications du CEREMA dans le domaine de la sécurité routière (2023)

Comité interministériel de la sécurité routière Présidé par Élisabeth Borne, Première ministre

Lundi 17 juillet 2023

Il s'agit d'orientations engageant l'ensemble du gouvernement, d'une feuille de route
Regroupe des décisions, des propositions
Présence parfois d'un échancier
Des ajustements sont toujours possibles

B. Principales mesures

Axe 4 : S'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes

Mesure 19 : Partager des connaissances avec les élus sur l'accidentalité des réseaux

Objectif : Permettre aux gestionnaires de voirie de prendre les meilleures décisions en matière d'investissements routiers, en leur fournissant une connaissance plus fine des caractéristiques de l'accidentalité sur leur réseau

Les autorités disposant du pouvoir de police et les gestionnaires de voirie jouent un rôle important dans la lutte contre l'insécurité routière. Les choix qu'opèrent les élus quant aux moyens et projets qu'ils portent peuvent impacter avec plus ou moins d'ampleur l'accidentalité routière

LA MESURE

Rendre obligatoire la communication aux collectivités du bilan de l'accidentalité sur le réseau routier relevant de leur compétence.

SUJETS D'ACTUALITÉ

Actuellement 75% des CD et des métropoles ont accès à la base nationale, poursuivre les efforts en cours. La mesure invite les 25% de conseils départementaux, et métropoles sans accès à la base à :

- Se rapprocher de leurs ODSR (observatoires départementaux de la sécurité routière DTT ou pref) afin de conventionner un accès à TRAxY base nationale de l'accidentalité
- Former un agent à Traxy (e-formation gratuite), voir cerema
- Corriger la localisation des accidents sur son réseau et signaler les manques les plus graves (les élus seront assez sensible à l'absence de certains accidents).

Pour les autres EPCI ou collectivités possibilité de se rapprocher du cerema pour bilan à minima ou plus approfondi.

Pour celles disposant de TRAxY, ne se sentant pas à l'aise sur la rédaction d'un bilan annuel possibilité d'un appel partenariat « Accompagner la réalisation du bilan annuel » (accompagnement Cerema)

Axe 3 : Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes

Mesure 12 : Expérimenter le-tourne-à-gauche indirect pour les cyclistes et conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)

LA MESURE

Expérimenter avec des collectivités locales volontaires la méthode du tourne-à-gauche indirect pratiquée au Danemark. Cette méthode permet aux cyclistes et usagers d'EDPM d'emprunter des carrefours à feux très fréquentés en prenant moins de risque.

Communiquer sur la méthode du tourne-à-gauche indirect.

La question se pose notamment lorsqu'on a un trafic élevé de véhicules motorisés en carrefour et un trafic vélo élevé. La doctrine routière n'a pas travaillé ce sujet.

Recherche collectivités volontaires.

ALTERNATIVE AU TOURNE À GAUCHE INDIRECT

Alternative le carrefour amande pour le tourne à gauche
Il s'en réalise, on attend les évaluations.



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/rendre-carrefours-cyclables-video-comprendre-carrefour-ilots>

Axe 3 : Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes

- **Mesure 13 : Organiser une concertation autour des règles de circulation des vélos-cargos**

LA MESURE

Engager une concertation avec les acteurs du vélo-cargo et des représentants des usagers et de collectivités locales dans le but d'élaborer un cadre adapté à la circulation de ces engins et à la protection de leurs usagers.

Introduire des règles spécifiques de circulation et de stationnement au code de la route en fonction des résultats de cette concertation

La concertation commence en décembre 2023.

Axe 3 : Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes

Mesure 14 : Rendre obligatoire le 30 km/h en ville dans les rues sans trottoir

LA MESURE

Rendre obligatoire une vitesse maximale autorisée de 30km/h dans les rues ne disposant pas de trottoirs ou disposant de trottoirs ne répondant pas aux exigences réglementaires.

Bien évidemment ne s'appliquerait ni en aire piétonne, ni en zone de rencontre, ni en voie verte

Pas de la signalisation additionnelle prévue à ce stade.

Axe 3 : Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes

Mesure 15 : Étudier la faisabilité d'un dispositif de contrôle des règles du « corridor de sécurité » pour mieux protéger les intervenants de la route



LA MESURE

Étudier la faisabilité juridique, technique et organisationnelle d'un nouveau dispositif permettant, à terme, de détecter et sanctionner le non-respect du corridor de sécurité afin de faire évoluer le comportement des usagers en termes de vitesse et de trajectoire sur les zones d'intervention ou de chantiers.

Complémentaire de la signalisation sur le corridor de sécurité en cours d'expérimentation

Axe 4 : S'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes

Mesure 16 : Planter des dispositifs d'alerte sonore sur les routes hors agglomération

LA MESURE

Inciter les collectivités gestionnaires du réseau routier à équiper les routes hors agglomération à chaussée bidirectionnelle qui supportent un niveau important de trafic routier et/ou trafic poids-lourd, de dispositifs d'alerte sonore (sauf exceptions liées au risque de gêne sonore des riverains). Ces dispositifs d'alerte sonore mis en place par les gestionnaires de voirie permettent de prévenir le conducteur lorsque le véhicule est en train de sortir de sa trajectoire « normale » de conduite. Les gestionnaires choisiront l'implantation des dispositifs en fonction de l'accidentalité constatée sur leur réseau.

Complémentaire de l'évolution réglementaire sur les DAS, et à la note d'information sur les DAS permanent

CISR 17 JUILLET 2023

Axe 4 : S'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes

Mesure 17 : Préciser le contexte d'emploi des chaussées à voie centrale banalisée

LA MESURE

Préciser le contexte d'emploi de cet aménagement afin d'y rendre la circulation compatible avec les manœuvres à réaliser.

Préciser les conditions d'implantation de ces CVCB afin qu'elles soient réservées à des routes adaptées.

Cet objet est traité par les groupes conception et modes actifs
**Problématique de la signalisation de cet aménagement reste
entière**

CIVEMA 5 MAI 2023

**PRÉSIDÉ PAR ELISABETH
BORNE 1^{ER} MINISTRE**

PLAN VÉLO ET MARCHE 2023-2027

2 Mds € (dont 250 M € / an pour les infrastructures)

Les mesures phares :

- 1,5 Mds € pour le financement des infrastructures cyclables (**7eme appel à projet lancé**)
- Prolongation des aides à l'achat jusqu'à la fin du plan vélo et marche, en 2027, ainsi que l'ouverture de ces aides aux vélos d'occasion vendus par des professionnels
- Formation de l'ensemble d'une classe d'âge au « Savoir Rouler à Vélo », soit 850 000 enfants en 2027 contre 220000 en 2021

PLAN VÉLO ET MARCHÉ 2023-2027

Qqs annonces relatives à la réglementation

- Deux expérimentations visant à faciliter l'arrêt et le redémarrage des cyclistes au feu rouge :
 - Installer des repose-pied en bord de chaussée afin de permettre aux cyclistes de s'arrêter au feu sans avoir à descendre de selle. (recherche collectivité volontaire)
 - un décalage du passage au vert pour les cyclistes sera expérimenté afin de permettre aux cyclistes d'évacuer le sas et de retrouver une vitesse suffisante avant le départ des autres véhicules, (recherche collectivité volontaire)
- Sas vélo généralisée pour les nouveaux aménagements dès 2024 mise en conformité 10 ans, (modification du code de la route en cours)
- Expérimentation et communication sur détecteur pédagogique de présence des véhicules dans le sas vélo, (recherche collectivité volontaire)
- Autoriser l'installation sur le vélo et sur le cycliste de lumières supplémentaires, notamment de feux stop rouge et de clignotants orange pour indiquer le changement de direction. (modification du code de la route en cours)
- Interdiction de doubler un véhicule par la droite pour les vélos et aux autres engins de mobilité personnelle sera levée de manière expérimentale pour les cyclistes, le doublement d'un véhicule équipé d'un autocollant « angle mort » demeurera interdit. (modification du code de la route en cours)

PLAN VÉLO ET MARCHÉ 2023-2027

Initiative de développement de la marche



- 4 millions d'euros sur 4 ans
- Programme co-piloté par le ministère chargé des transports (DGITM), le Cerema et l'ADEME
- 2 actions lancées à court terme :
 1. Communauté collaborative "Mobilités piétonnes" animée par le Cerema et le Club des villes et territoires cyclables et marchables (CVTCM)
 2. Appel à projets « Marche du quotidien » par l'ADEME
 - Axe 1 : Soutenir les études stratégiques des territoires en faveur de l'intégration de la mobilité piétonne dans leurs politiques publiques
 - Axe 2 : Soutenir l'expérimentation de projets d'aménagement d'espaces publics en faveur de la marche
 - Axe 3 : Soutenir l'animation et la communication de politiques de mobilité piétonne.

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/mobilites-pietonnes-communaute-echanger-developpement-marche>

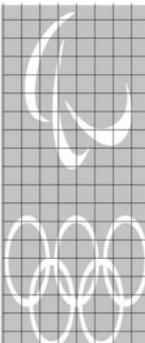
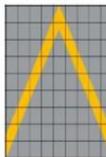
Signalisation des voies réservées JOP 2024

- AITF– Signalisation

Signalisation des voies réservées JOP 2024

- 31 juillet 2023** arrêté relatif à l'expérimentation d'une signalisation relative aux voies et portions de voies réservées à certains véhicules pour les jeux Olympiques et Paralympiques de Paris en 2024

<https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=mHudUUP35MvdXII3UTPow0FiR1cJimgoBPDZZ4qc0Sc>

<p>Signalisation d'information en approche de la voie réservée</p>  <p>Exemple pour une voie réservée à plus de deux flux. Les données sont variables.</p>	<p>Signalisation de jalonnement en cas de changement d'affectation de voie de la voie réservée</p> <table border="1"> <tr> <td> <p>VOIE RÉSERVÉE PARIS 2024 CHAMPS SUR MARINE</p> <p>Suivre :</p> <p>PARIS - Pte de LA CHAPELLE</p> <p>Exemple</p> </td> <td> <p>VOIE RÉSERVÉE PARIS 2024</p> <p>Suivre :</p> <p>PARIS - Pte de LA CHAPELLE</p> <p>Exemple</p> </td> </tr> </table>	<p>VOIE RÉSERVÉE PARIS 2024 CHAMPS SUR MARINE</p> <p>Suivre :</p> <p>PARIS - Pte de LA CHAPELLE</p> <p>Exemple</p>	<p>VOIE RÉSERVÉE PARIS 2024</p> <p>Suivre :</p> <p>PARIS - Pte de LA CHAPELLE</p> <p>Exemple</p>	<p>Signalisation d'information en approche de la voie réservée</p>  <p>Exemple pour une voie réservée à gauche, à plus de deux flux ou variables. Les données peuvent être variables.</p> <p>Pré-signalisation</p> <p>Panneau de pré-signalisation de type XC24 (détour inversé) avec pictogrammes</p>  <p>Exemple pour une voie réservée à gauche, à plus de deux flux ou variables.</p> <p>Signalisation de position en début de voie réservée et en section courante</p> <p>Panneau dynamique type XC24 (détour inversé) avec pictogrammes</p>  <p>Exemple pour un positionnement médian de la voie réservée</p>			
<p>VOIE RÉSERVÉE PARIS 2024 CHAMPS SUR MARINE</p> <p>Suivre :</p> <p>PARIS - Pte de LA CHAPELLE</p> <p>Exemple</p>	<p>VOIE RÉSERVÉE PARIS 2024</p> <p>Suivre :</p> <p>PARIS - Pte de LA CHAPELLE</p> <p>Exemple</p>						

SITE EQUIPEMENT DES ROUTES ET DES RUES

- **Version consolidée de l’IISR (2019 – 2021) – ne comprenant pas les dernières modifications** : <https://equipementsdelaroute.cerema.fr/versions-consolidees-des-9-parties-de-l-a528.html>
- **Historique des arrêtés modificatifs** :
- <https://equipementsdelaroute.cerema.fr/iisr-historique-des-arretes-a632.html>
- **A venir** :
 - Actualisation de l’annexe de l’arrêté de 1967
 - Actualisation de la version consolidée de l’IISR (2022 puis 2023)

NOTE SUR SIGNALISATION VILLE À 30

La problématique de contradiction de l'IISR est bien identifiée et nécessite une évolution.

En parallèle, un travail plus approfondi à été mené pour bien identifier les conséquences de chaque signalisation

B30 sous EB10

- Rappel avec Ellipse 30
- Possibilité de ne pas signaler les dispositifs de modération de la vitesse si contraste (dent de requin et panneaux)
- Possibilité de ne pas construire un ilot en présence d'un panneau de signalisation dans les rues peu circulées.
- Aménagements cohérents avec la limitation de vitesse dans la définition de la zone 30

B14 sous EB10

- Les éléments ci-dessus ne sont pas possible (ellipse, allègements signa ralentisseurs, absence d'ilot matérialisé)
- Pas de mention de cohérence aménagement limitation de vitesse, qui pourtant relève des règles de l'art...
 - AITF- Signalisation

PB en zone 30 pas de travail mené sur la perception du contraste sans éclairage public de nuit.

DE NOMBREUX SUJETS EN COURS / EXPÉRIMENTATIONS

Des expérimentations en cours (rappel souvent durée 3 ans) donc patience.

Principe pas de nouvelles implantations sur les cas d'usage expérimentés tant qu'on a pas capitalisé préalablement sur les apports éventuels des cas en cours (à qqs exceptions CIF, ZFE...).

Tableau des expérimentations en cours disponible sur le site équipement des routes et des rues

<https://equipementsdelaroute.cerema.fr/experimentations-en-equipements-de-signalisation-r92.html>

- AITF– Signalisation

DE NOMBREUX SUJETS EN COURS / EXPÉRIMENTATIONS

Quelques exemples

- Signalisation horizontale dynamique
- Voies réservées
- FLU
- Corridor de sécurité
- Flux libres (A79)
- Signalisation verticale lumineuse (jaune piéton) (Metz, Nancy, Strasbourg, Nantes, Toulouse)
- led sur barrière et passage à niveau (SNCF)
- Marquage routier luminescent (40,44,49,77...)
- D43 présignalisation de giratoire (Villeneuve St Georges) • AITF- Signalisation
- Cyclistes et rail du tramway (Nantes)
- Plots blancs dynamiques sur passage piéton (Les Andelys)

DE NOMBREUX SUJETS EN COURS? RÉFLEXIONS,

- MRE (marquages routes étroites), remerciements aux 58 conseils départementaux et 4 métropoles qui ont partagé leur usage de ce marquage (entrée dans l'iISR en cours)
- Edpm et signalisation : (modification du code de la route en cours).
- Voies réservées VR2+ test système de contrôle assisté par ordinateur positif, déploiement en janvier sur A1 (HdF) et M6-M7 (AURA)
- Panneau radar contrôle (sonore, voie réservée...)
- 3 bandes blanches pour marquer les zones de dégagement de la visibilité
- Etc...

LE PLAN TROTTINETTE



- Relèvement de l'âge minimum d'utilisation des trottinettes électriques à 14 ans pour protéger les plus jeunes **décret 1/09/2023**.
- Équipement des engins en clignotants pour renforcer la visibilité sur la voie publique.
- Création d'un Observatoire national de la micromobilité. **(en cours)**
- Lancement de campagnes de sensibilisation, de formation et de communication.
- Signature d'une charte d'engagements par les opérateurs de trottinettes en libre-service opérant en France.

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2023.03.29_DP-trottinettes_WEB-1.pdf

LE PLAN TROTTINETTE DÉCRET 1/09/2023

- Renforcement des sanctions pour éviter les comportements dangereux, en relevant certaines classes de contraventions.
 - Non-respect des règles de circulation (circulation sur une voie interdite aux EDPM) : l'amende relevée à 135 euros (contravention de 4ème classe) au lieu de 35 euros actuellement (contravention de 2ème classe)
 - Transporter un autre passager : l'amende relevée à 135 euros (contravention de 4ème classe) au lieu de 35 euros actuellement (contravention de 2ème classe)
 - Débrider l'engin : 135 euros d'amende (4ème classe) • Rouler avec un engin dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 25 km/h : 1 500 euros d'amende (5ème classe)
 - La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, ne pas porter un gilet ou un équipement rétro-réfléchissant : 35 euros d'amende (2ème classe)
 - Pousser ou tracter une charge avec votre EDPM ou se faire remorquer : 35 euros d'amende (2ème classe)

Région Île-de-France 2023



Webinaire

lundi 18 décembre de 14h00 à 16h00.

- Pour rejoindre la réunion, copier sur le navigateur Chrome ce lien de connexion :
<https://developpement-durable-gouv-fr.zoom.us/j/94790546278?pwd=NHp1UFBhaUcxRjdFS1RKa0lyY1kxdz09>
; puis indiquer le code secret suivant : 899106

Pour recevoir le PPT et en cas de soucis de connexion, inscription par mail auprès de dma.sg@developpement-durable.gouv.fr. Préciser si besoins spécifiques (sous titrage)

Flash mob de novembre 2023


RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
 Liberté
 Égalité
 Fraternité


Cerema
 CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

LE FLASH MOBILITÉS
 Retrouvez les sujets qui font l'actualité

N° 6 | Novembre 2023

Sécurité routière et usagers vulnérables

Les piétons, cyclistes, utilisateurs d'engins de déplacements personnels, cyclomotoristes et motocyclistes sont les usagers vulnérables de nos routes.

Ils représentent une part très élevée des victimes d'accidents, avec 66 % des décès en agglomération et 37 % hors agglomération.

Dans ce numéro, découvrez des mesures concrètes destinées à rendre plus sûres nos routes et rues, pour ces usagers en particulier, et globalement pour tous.

Bonne lecture !



À LA UNE

L'interview

Fabien Bagnon

Vice-président de la Métropole de Lyon en charge de la voirie, de la proximité, des intermodalités et des mobilités innovantes et actives



Zéro tué, zéro blessé grave sur les routes, c'est l'objectif de la démarche baptisée "Vision Zéro". Adoptée par plusieurs villes et pays à travers le monde, elle se déploie aussi en France.

Fabien Bagnon, vice-président de la Métropole de Lyon, partage avec nous les raisons qui ont poussé la collectivité à adopter cette initiative et décrit la dynamique qui est à l'œuvre.

Découvrir

LE CHIFFRE CLÉ

Piétons : les aînés en première ligne

En agglomération, les piétons âgés de 75 ans ou plus sont particulièrement touchés par les accidents de la route, avec un risque et une gravité élevés.

Ainsi en 2022, en France métropolitaine, parmi les 302 piétons tués en agglomération, près de la moitié avait 75 ans ou plus.

46 %

C'est la part des piétons tués en agglomération qui ont 75 ans ou plus

(France métropolitaine, chiffres 2022).

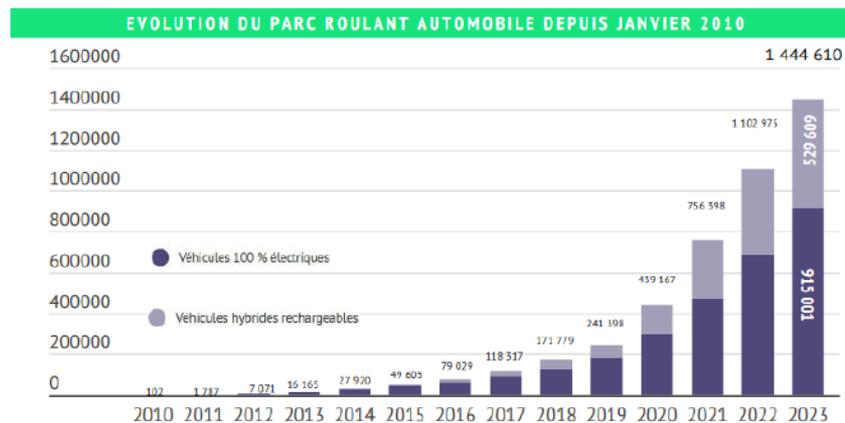
Lire la suite

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/newsletters/flash-mobilites-ex-transflash/flash-mobilites-ndeg6-securite-routiere-usagers-vulnerables/flash-mobilites-ndeg6-securite-routiere-usagers-vulnerables>

Arrêté accessibilité des IRVE 27 octobre 2023

ÉTAT DES LIEUX ET OBJECTIFS DE DÉPLOIEMENT DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE

- Au 1er septembre 2023, > **915 000 véhicules électriques** sont en circulation en France, soit 2% du parc roulant.
- Le règlement (UE) 2023/851 prévoit l'objectif de **fin de vente** des véhicules légers neufs thermiques en 2035.
- Selon le Secrétariat général à la planification écologique, les véhicules électriques représenteront 66% des immatriculations en 2030. **15% du parc total des VP sera électrifié en 2030, soit 5,7 millions de VE vendus d'ici 2030**



<https://www.avere-france.org/wp-content/uploads/2023/10/barometre-avere-colombus-septembre-2023-1.pdf>

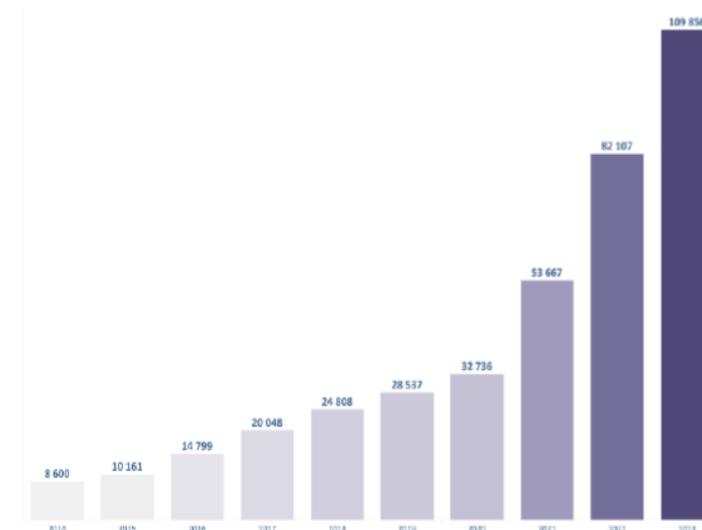
LE DÉPLOIEMENT DES IRVE

Une des conditions de réussite pour le déploiement du VE est le déploiement d'infrastructures de recharge associées (IRVE) :

- La recharge à domicile / sur le lieu de travail > 90% des recharges
- Mais des besoins pour
 - Les particuliers qui n'ont pas de stationnement au domicile
 - Les déplacements longs / « chaînés » (particuliers et professionnels)
 - Les « touristes / visiteurs »...
- Nécessité de développer des réseaux de bornes de recharge **ouvertes au public**

- 110 000 points de charge ouverts au public en septembre 2023
- 1,5 millions de bornes privées (domicile, entreprises)
- Objectif national : 7 millions de points de charge publics et privés d'ici 2030 (dont 400 000 ouverts au public)

Évolution du nombre de points de recharge ouverts au public par année



LES SCHÉMAS DIRECTEURS POUR LE DÉPLOIEMENT D'IRVE

➤ Loi d'Orientation des Mobilités (2019) :

«Le schéma directeur de développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables ouvertes au public **définit les priorités de l'action des autorités locales afin de parvenir à une offre de recharge suffisante** pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables pour le trafic local et le trafic de transit.»

Prise en charge à 75% des coûts de raccordement des IRVE au réseau d'électricité

➤ L'objectif des démarche de SDIRVE : Planifier et déployer une offre d'IRVE

- coordonnée entre les maîtres d'ouvrage publics et privés ;
- cohérente avec les politiques locales de mobilité, de protection de la qualité de l'air et du climat, d'urbanisme et d'énergie ;
- adaptée à l'évolution des besoins de recharge pour le trafic local ou de transit ;
- adaptée aux capacités du réseau de distribution d'électricité.



https://www.ecologie.gouv.fr/developper-lautomobile-propre-et-voitures-electriques#scroll-nav_5



LES OBLIGATIONS RÉGLEMENTAIRES D'ÉQUIPEMENTS DES PARCS DE STATIONNEMENT

Parcs de stationnement rattachés à des bâtiments non résidentiels existants et parcs de stationnement gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public :
1 POINT DE RECHARGE / 20 PLACES de stationnement
 au 1er janvier 2025,

Sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires pour remplir cette obligation.

« Sur délibération, les collectivités compétentes peuvent répartir les IRVE dans les parcs de stationnement de leur territoire pour prendre en compte la réalité des besoins des usagers, les difficultés techniques d'implantation ou les coûts d'aménagement. Dans ce cas, le respect des règles relatives au nombre de points de charge par tranche de 20 emplacements est apprécié sur l'ensemble des parcs concernés par cette application. »



Cette règle est pour les parkings relevant du CCH, peut on le préciser en faisant référence à l'article du code
 Pas d'obligation d'implantation de bornes en voirie

Obligations d'accessibilité des IRVE pour les parkings relevant du CCH

Cadre légal :

- L'article L113-12 du code de la construction et de l'habitat (CCH) impose que l'accessibilité de certaines places équipées d'IRVE dans les parkings selon les règles suivantes, **dans le parc neufs et rénovés de plus de 10 emplacements** :
- **Pré équipement** : Au moins 1 emplacement sur 5 est pré équipé et 2% de ces emplacements, avec un minimum de un emplacement, sont dimensionnés pour être accessibles aux PMR (non réservés)
- **Équipement** : Et au moins un emplacement, dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite, est équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables.
- Dans les parcs de stationnement comportant plus de deux cents emplacements de stationnement, **au moins deux emplacements sont équipés, dont l'un est réservé aux personnes à mobilité réduite.**

• [Abaque disponible pour déterminer le nombre de places accessibles réservées et non réservées](#)

- [Lien vers l'abaque](#)

Point d'attention :

- Habituellement, dans les parkings en ouvrage (avec étages),
- les places accessibles sont implantées au plus près des sorties de parking ou des sorties disposant d'ascenseurs pour des questions d'accessibilité et de sécurité d'évacuation des personnes handicapées,
- les implantations de bornes de recharge sont plutôt implantées au dernier étage pour des questions de sécurité incendie,.
- Donc il y a localement à échanger sur la meilleure solution pour les places accessibles équipées d'IRVE

Obligations d'accessibilité des IRVE pour les places en voirie, art. L. 2224-37 du CGCT

Cadre légal :

- Obligations prévues par la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 déc. 2019 et codifiées
- L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales (CGCT), 4^{ème} alinéa, impose un taux d'accessibilité des places équipées d'IRVE en voirie.
- [Lien vers le code](#)

- Principes posés par la loi à l'article L 2224-7 du CGCT
- Ces places accessibles ne sont pas réservées
- Les taux s'appliquent à toutes les places équipées d'IRVE depuis le 1^{er} janvier 2020

Obligations d'accessibilité des IRVE pour les places en voirie : arrêté du 27 octobre 2023

- **Cadre réglementaire :**

- L'arrêté du 27 octobre 2023 précise les taux et les obligations associées

- [Lien vers l'arrêté](#)

- **Principe suivis dans l'arrêté du 27 octobre 2023 (1/2)**

- **Les taux (articles 1 et 2) :**

- Ces taux s'appliquent soit à l'échelle de la commune, soit sur le périmètre de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ;
- Ces taux sont dégressifs, plus le gestionnaire de voirie a prévu d'IRVE, plus le taux baisse.
- L'arrêté permet d'intégrer dans le calcul les places accessibles créés avant 2020.
- Afin de tenir compte de l'augmentation du parc de véhicules électriques et des élections municipales de 2026, les taux sont légèrement relevés à partir de cette date.
- Article 2 : L'arrêté impose en outre qu'une place toutes les 25 présente une longueur de 7 à 9 mètres pour permettre l'usage des hayons élévateurs ou de véhicules plus longs qu'une citadine.

- **Les caractéristiques**

- Article 3 : Les caractéristiques d'accessibilité des places sont celles de l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif à l'accessibilité de la voirie c'est-à-dire une surlargeur, un accès au trottoir et à la borne et une borne accessible.

SIGNALISATION LUMINEUSE DYNAMIQUE

Arrêté du 11 avril 2023 relatif à la modification de la signalisation routière (IISR) : création de la signalisation horizontale dynamique pour une meilleure perception de la signalisation routière par l'utilisation d'une signalisation lumineuse dynamique au sol

Cas d'usage autorisés : lignes d'effet des feux de circulation, lignes d'effet des passages piétons, passages piétons.



<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047439342>

Réseau Rues 2023

WEBINAIRES

Les rendez vous mobilité du CEREMA (fin 2022 -2023)



Afin de partager les connaissances et les retours d'expérience sur les enjeux de mobilité, le Cerema lance ses "Rendez-vous Mobilités" : des webinaires courts de 2h, inscrits régulièrement à l'agenda, et destinés à réfléchir, échanger, débattre avec les acteurs des territoires autour de sujets d'actualité dans le champ des mobilités.

- Aménagements cyclables hors agglomération 14/12/2023
- Les abords et le chemin de l'école : vers l'apaisement du quartier ? Journée nationale UVT Cerema/Rue de l'Avenir : 7/12/2023
- Signalisation : actualités réglementaires et zoom sur les expérimentations 12/10/2023
- Identifier les zones de presque-accident 14/09/2023
- Transport routier automatisés : de l'expérimentation au déploiement 6/07/2023
- Mobilité et accidentalité des trottinettes et engins de déplacement personnel 25/05/2023
- Vers une connaissance plus approfondie des mobilités du quotidien 11/05/2023
- Le partage temporel: un outil d'optimisation des voiries et des espaces publics 6/04/2023
- Signalisation : actualités réglementaires et zoom sur les passages piétons 08/12/2022

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/rendez-vous-mobilites-du-cerema>

Les publications du comité des experts du CNSR (2023)



CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

COMITÉ DES EXPERTS

Des données pour un système sûr durable

SOU MIS A LA SEANCE PLÉNIÈRE DU CNSR DU 28 novembre 2022
Version définitive du 28 novembre 2022

Rédacteurs : Pierre CASTAING
Relecteurs : Sylviane LAFONT, Hélène TATTEGRAIN, Emmanuel LAGARDE, Manuelle SALATHÉ, Gilles DUCHAMP

Pour le Comité des experts : Laurent ARTH, Jean-Pascal ASSAILLY, Pierre CASTAING, Laurent CARNIS, Gilles DUCHAMP, Marie-Axelle GRANIE, Benoit HIRON, Florence HUGUENIN-RICHARD, Reakka KRÖGER, Sylviane LAFONT, Emmanuel LAGARDE, Olivier MONNEUSE, Manuelle SALATHÉ, Hélène TATTEGRAIN, Eric VIOLETTE.



CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

COMITÉ DES EXPERTS

L'approche Système Sûr et sa mise en œuvre en France

Vers un Système Sûr Durable

SOU MIS A LA SEANCE PLÉNIÈRE DU CNSR DU 28 nov
Version définitive du 28 novembre 2022

Rédacteurs : Laurent CARNIS et Benoit HIRON
Relecteurs : Manuelle SALATHÉ, Gilles DUCHAMP, Emmanuel LAGARDE

Pour le Comité des experts : Laurent ARTH, Jean-Pascal ASSAILLY, Laurent CARNIS, Gilles DUCHAMP, Marie-Axelle GRANIE, Benoit HUGUENIN-RICHARD, Reakka KRÖGER, Sylviane LAFONT, Emmanuel MONNEUSE, Manuelle SALATHÉ, Hélène TATTEGRAIN, Eric VIOLETTE.



Schéma 1 : Système sûr durable

Les publications de l'ONISR

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2022

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE

La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité de l'année **2022**





Septembre 2023

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2023-10/Bilan%202022%20de%20la%20s%C3%A9curit%C3%A9%20routi%C3%A8re%20version%20site%20internet.pdf>

Les recommandations du CNSR (2022)

- Distracteurs : lutter contre le téléphone au volant
- Automatisation de la conduite : Du bon usage des aides à la conduite
- Infrastructures
 - Infrastructures urbaines propices au déplacements de tous
 - Infrastructures routières et usagers vulnérables
- Santé et blessés :
 - L'indispensable reconnaissance des blessés
 - Evaluer et réduire les blessures psychologiques
 - Médicaments et conduite
- Education routière : mobiliser les branches professionnelles sur le risque routier
- Alcool : lutte contre la conduite sous influence (alcool, stupefiant)

Les publications du Cerema (études nationales)



Lieux et zones de concentration d'accidents en milieu urbain, Calculs et représentation graphique

Les lieux de concentration d'accidents sont des zones avec une densité d'accidents élevée en milieu urbain. Définir ces zones permet aux gestionnaires en milieu urbain de relever et hiérarchiser les lieux à traiter. L'objectif de ce rapport est de présenter la méthode de calculs et les outils disponibles pour les mettre en œuvre afin de rendre cette méthode utilisable en dehors du Cerema.

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/596369/lieux-et-zones-de-concentration-d-accidents-en-milieu-urbain-calculs-et-representation-graphique>

Les publications du Cerema (études nationales)

Etude de 10 carrefours accidentogènes sur des réseaux de tramway en France. Phase 2 : Evaluation post plan d'actions - Rapport de synthèse



Le STRMTG a sollicité le Cerema afin de réaliser une étude sur 10 carrefours tramway accidentogènes dans 8 villes françaises (Bordeaux, Caen, Grenoble, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Rouen). La seconde phase de l'étude, réalisée entre 2018 et 2022, propose une évaluation des aménagements dans leur nouvelle configuration, afin de pouvoir analyser l'évolution de la sécurité des carrefours et des comportements des usagers.

[https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/595778/etude-de-10-carrefours-accidentogenes-sur-des-reseaux-de-tramway-en-france-phase-2-evaluation-](https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/595778/etude-de-10-carrefours-accidentogenes-sur-des-reseaux-de-tramway-en-france-phase-2-evaluation-post-p)

post-p

Les publications du Cerema (études nationales)



ELMOS - Livrable 1.1 : Volet accidentalité - Bibliographie relative à l'accidentalité en engins de déplacement personnel (EDP)

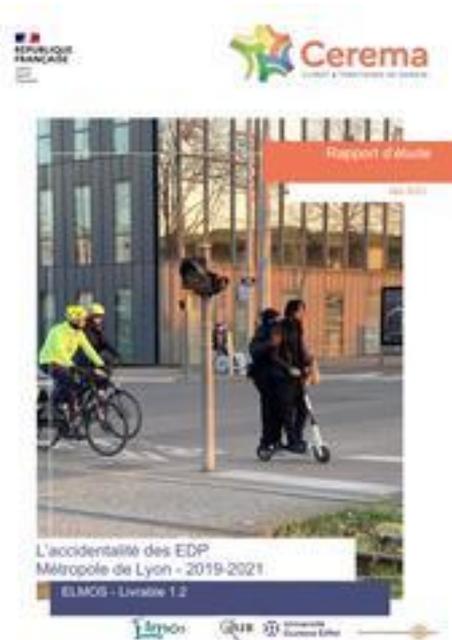
Le présent document présente l'analyse bibliographique du volet Sécurité réalisée dans le cadre du projet ELMOS. Ce projet a pour objectif d'améliorer les connaissances sur l'accidentalité et les pratiques de mobilité des usagers des engins de déplacements personnels.

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/595729/elmos-livrable-1-1-volet-accidentalite-bibliographie-relative-a-l-accidentalite-en-engins-de-deplace>

Les publications du Cerema (études nationales)

ELMOS - Livrable 1.2 : L'accidentalité des EDP - Métropole de Lyon - 2019-2021

L'accidentalité des Engins de Déplacement Personnel (EDP), avec 380 blessés entre 2019 et 2021 sur 3 ans dans les rues en agglomération de la Métropole de Lyon, représente 7 % de l'accidentalité de la route globale sur cet espace géographique et est en augmentation. Cette rapport présente un typologie d'accident en 9 classe à partir de 116 accidents analysés impliquant des EDPm.



<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/595011/elmos-livrable-1-2-l-accidentalite-des-edp-metropole-de-lyon-2019-2021>

Les publications du Cerema (études nationales)

Diagnostic de sécurité routière des passages à niveau : Outils et aide à la réalisation du diagnostic

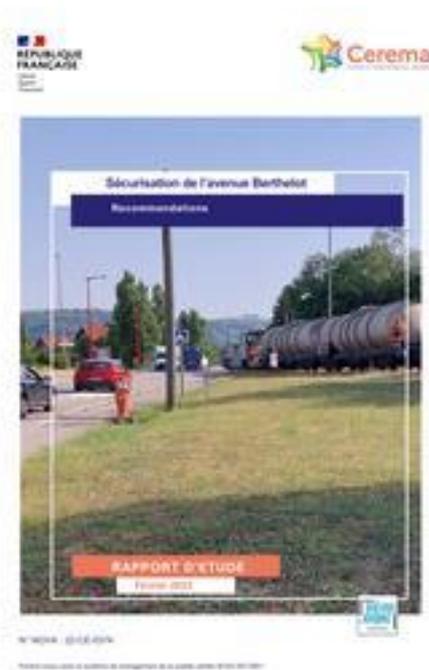


Le passage à niveau représente le croisement entre la voie ferrée et la voie routière ce qui en fait un point singulier dangereux et qui malheureusement a été l'objet d'accidents dramatiques. Pour améliorer la sécurité aux passages à niveau, la loi d'orientation des mobilités de 2019 a rendu obligatoire la mise en place du diagnostic de sécurité routière des passages à niveau. Cette publication est destinée aux différents acteurs de la sécurité des passages à niveau et a pour objectif de partager les connaissances du Cerema sur le document de diagnostic et le déroulement d'un diagnostic aux passages à niveau.

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/594068/diagnostic-de-securite-routiere-des-passages-a-niveau-outils-et-aide-a-la-realisation-du-diagnostic>

Les publications du Cerema (études locales)

Sécurisation de l'avenue Berthelot - Recommandations sur la commune de Saint-Clair-du- Rhône



L'avenue Berthelot sur la commune de Saint-Clair-du-Rhône est traversée en deux points par des voies ferrées desservant Adisseo, leader mondial dans la production d'additifs et de solutions nutritionnelles pour l'alimentation animale. Le 10 et 20 août 2021, deux accidents sont survenus impliquant un PL et un train. la communauté de communes a demandé au Cerema d'identifier les recommandations et les propositions leur permettant d'améliorer la sécurité aux abords des deux passages à niveaux.

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/594662/securisation-de-l-avenue-berthelot-recommandations-sur-la-commune-de-saint-clair-du-rhone>

Les publications du Cerema (études locales)



Correction des accidents corporels sur les routes gérées par la CEA

L'objet de la mission est la correction dans TRAxY de la localisation des accidents ayant eu lieu sur le réseau géré par la Collectivité Européenne d'Alsace sur la période 2018-2022. Au total, 1 020 accidents ont été examinés dans TRAxY.

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/595942/correction-des-accidents-corporels-sur-les-routes-gerees-par-la-cea>

Les publications du Cerema (études nationales)



Politique de généralisation du 30 km/h. Recommandations issues du retour d'expérience de cinq collectivités

Le présent document est issu du Rapport sur Commande d'une Administration établi par un groupe de cinq élèves-attachés d'administration de l'État de septembre à novembre 2022 à la demande du Cerema. Il formule des recommandations à destination des élus et du personnel technique des communes ou EPCI souhaitant s'engager dans cette démarche. Ces recommandations ont été construites sur la base d'entretiens avec des représentants de collectivités s'étant préalablement engagées dans le processus de généralisation.

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/595654/politique-de-generalisation-du-30-km-h-recommandations-issues-du-retour-d-experience-de-cinq-collect>

Les publications du Cerema (études locales)



Evaluation du passage de Bordeaux en zone 30

La ville de Bordeaux a généralisé la vitesse à 30 km/h sur la quasi-totalité de sa voirie. Certains axes principaux ont été maintenus à 50 km/h. La signalisation de vitesse comprend des panneaux et des ellipses au sol. Le Cerema a évalué l'impact de ce dispositif sur la vitesse des usagers et la lisibilité de la nouvelle signalisation.

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/595586/evaluation-du-passage-de-bordeaux-en-zone-30>

Les publications du Cerema (études locales)



Signalisation pour les cyclistes dans les carrefours à feux, Evaluation du panneau M12 et du signal R19 sur la Métropole de Lyon2

L'étude porte sur l'évaluation du déploiement du panneau M12 et du feu R19 permettant un franchissement conditionnel du feu rouge pour les cyclistes. Elle est faite en partenariat avec la Métropole de Lyon et se base sur l'analyse de l'évolution du comportement des cyclistes sur 10 intersections présentant des configurations différentes.

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/595347/signalisation-pour-les-cyclistes-dans-les-carrefours-a-feux-evaluation-du-panonceau-m12-et-du-signal>

Les publications du Cerema (études locales)

La conduite après usage de substances psychoactives en Saône-et-Loire

Étude visant à analyser les accidents impliquant l'usage d'alcool ou de stupéfiants dans le département de la Saône-et-Loire entre 2017 et 2021. La première phase consiste en une analyse quantitative du fichier des accidents corporels de la route, dans un second temps une analyse qualitative d'un lot de procès verbaux a été effectuée.



<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/594352/la-conduite-apres-usage-de-substances-psychoactives-en-saone-et-loire>

Les publications du Cerema

Les Infos'clés sécurité routière
Fiche 9 : L'accident corporel de la circulation routière

FICHER DE RÉFÉRENCE
GUIDE DE RÉDACTION DU BAAC (Bulletin des accidents corporels de la circulation routière)
Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière – ONISR
<https://www.onisr.securitecitiers.gouv.fr/journaux/statistiques/methodologies/statistiques>

ZOOM SUR LES VICTIMES
Une victime est un blessé ayant nécessité des SOINS MÉDICAUX ≠ ITT : Interruption Temporaire de Travail >>> notion PÉNALE non médicale (Déficit Fonctionnel Temporaire)
CATÉGORIE :
• TUÉ : à 30 jours après l'accident
• BLESSÉ
• Hospitalisé : ADMIS +24h à l'HÔPITAL
• Léger : non hospitalisé ou admis – de 24h

CRITÈRES DE CONDITION*
VOIE OUVERTE à la circulation publique
Au moins une VICTIME
Au moins un VÉHICULE
Accident CORPOREL
* Arrêté du 27 mars 2007
Un accident corporel de la circulation routière implique la rédaction d'un BAAC

CAS PARTICULIERS
Nécessité de rédiger un BAAC pour...
MALAISE : TOUTE SORTIE DE ROUTE suite à un malaise AVEC OU SANS CHOC
TRAMWAY TRAIN : Les accidents sur les intersections, passages à niveau, passages piétons, voies communes ou partagées et voies mitoyennes non isolées
SUICIDE HOMICIDE : uniquement si victimes collatérales ou absence de preuves (validation ONISR)

L'ESSENTIEL
• 3 CONDITIONS POUR L'ACCIDENT CORPOREL
• UN VÉHICULE
• UNE VICTIME
• UNE VOIE OUVERTE À LA CIRCULATION PUBLIQUE
• IL N'EST PAS UN SOIN MÉDICAL : UN ACCIDENT CORPOREL NE SE DÉTERMINE PAS PAR LE NOMBRE DE JOURS D'ITT
• ORGANISMES DE RÉFÉRENCE : ONISR / DSR / ODSR

Contact : mathi.bebr@cerema.fr

Le Cerema publie une série de fiches pédagogiques d'analyse des données de sécurité routière.

- La circulation inter-files de deux-roues motorisés ;
- Le 80 km/h en France ;
- Les remontées de files urbaines des deux-roues motorisés ;
- L'analyse des données accident ;
- Les facteurs d'accidents mortels (deux fiches) ;
- Les facteurs d'accidents mortels de piétons ;
- Les facteurs d'accidents mortels de motos.
- Le téléphone au volant
- **L'accident corporel**
- **La signalisation**

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/mise-disposition-fiches-infos-cles-securite-routiere>

Les publications internationales



Table 1. The Safe System framework

Key component	Road-safety pillar					
	Road-safety management	Safe roads	Safe vehicles	Safe speeds	Safe road-user behaviour	Post-crash care
 1. Establish institutional governance						
 2. Share responsibility						
 3. Strengthen all pillars*						
 4. Prevent exposure to large forces						
 5. Support safe road-user behaviour						

* Five of the cells in this row are merged into a single cell, as the key component "Strengthen all pillars" leads to simultaneous safety improvements across all pillars.

Le projet Sécubidi : l'accidentalité des routes bidirectionnelles



Plateforme documentaire

SECUBIDI - Estimation Bayésienne Empirique de l'accidentalité d'une section



Plateforme documentaire

Enrichissement des bases de données cartographiques avec les facteurs de risques infrastructure - Projet Sécubidi



Plateforme documentaire

Synthèse des livrables concernant les accidents sur routes bidirectionnelles hors agglomération - Projet Sécubidi. Etude d'enjeu issue du BAAC et analyse de la base de données FLAM



Plateforme documentaire

Projet Sécubidi_Accidents sur routes bidirectionnelles hors agglomération sur la période 2013-2017_Etude d'enjeux

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/etude-du-cerema-accidentalite-routes-bidirectionnelles>

PUBLICATIONS PARUES

Les
dossiers



<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/594498/partage-temporel-un-outil-d-optimisation-des-voiries-et-espaces-publics>

Les
références

VOIES STRUCTURANTES D'AGGLOMÉRATION

Aménagement des voies réservées
aux véhicules de transport en commun



<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/594050/voies-structurantes-d-agglomeration-amenagement-des-voies-reservees-aux-vehicules-de-transport-en-co>

PUBLICATIONS PARUES

<https://doc.cerema.fr/digitalCollection/DigitalCollectionAttachmentDownloadHandler.ashx?parentDocumentId=593635&documentId=593673&skipWatermark=true&skipCopyright=true>

