



# ETUDE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE BOULEVARD SCHUMANN NANTES METROPOLE

Club accidentologie en milieu urbain - 6 décembre 2023

# SOMMAIRE

Contexte de l'étude  
Analyse accidentologie  
Observation piéton  
Observation cycliste  
Observation automobiliste  
Conclusion



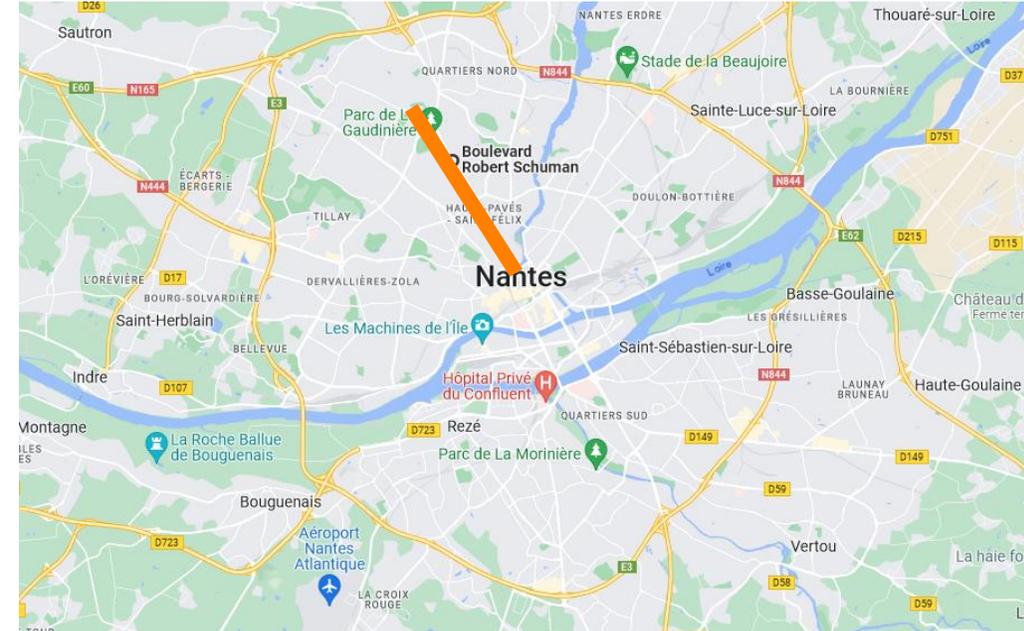
# CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Etude de sécurité routière réalisée en 2019 sur le boulevard Schumann à Nantes.

- axe majeur au sein de l'agglomération nantaise.
- porte d'entrée vers le centre-ville
- trafic important de véhicules entre 18 000 et 20 000 véhicules par jour.

Objectif de l'étude :

apporter des propositions d'aménagement dans le but d'améliorer, de sécuriser, d'apaiser ou de conforter les fonctions des voies de circulation et des intersections.



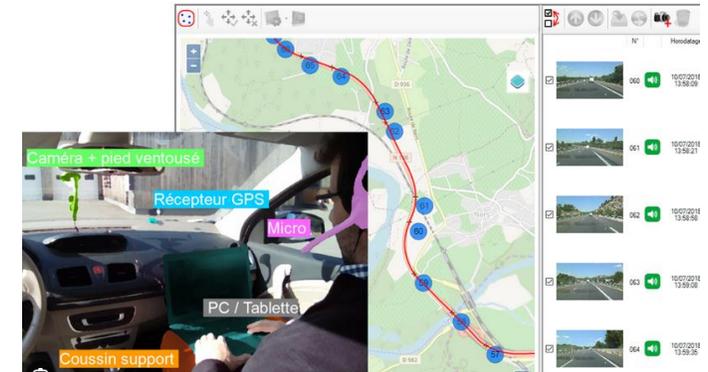
# MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

L'étude devait porter sur les différents usagers avec des observations, une analyse accidentologie, vitesse, infrastructure.

Outils utilisés :

- Scout
- Vél'audit : un vélo à assistance électrique équipé d'appareils de mesure afin de réaliser des diagnostics à haut rendement de piste cyclable.
- Isri cam

Objectifs : observer du point de vue piéton, cycliste et automobiliste pour faire le diagnostic.

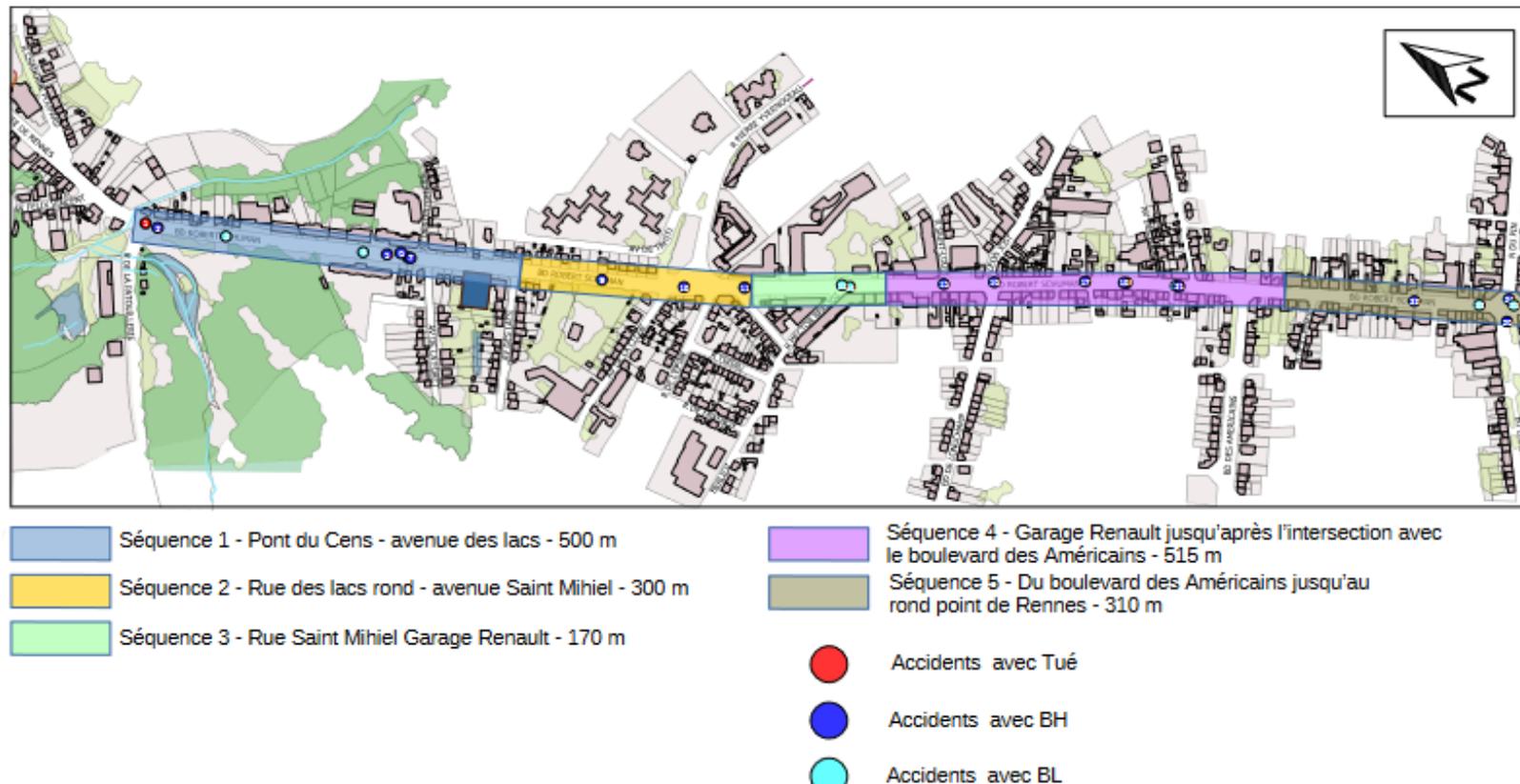


CRISI

Etude Nantes-Métropole – Bd  
Schumann

# MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

- Analyse du linéaire est réalisé par **séquence** :
- Une séquence = aménagement, profil en travers et environnement cohérent



Dessin 2: Séquencement du boulevard en 5 zones

# MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

- Analyse des vitesses
- Permet de constater si le véhicule respecte la vitesse réglementaire ou pas



Analyse des causes du non respect de la limitation de vitesse



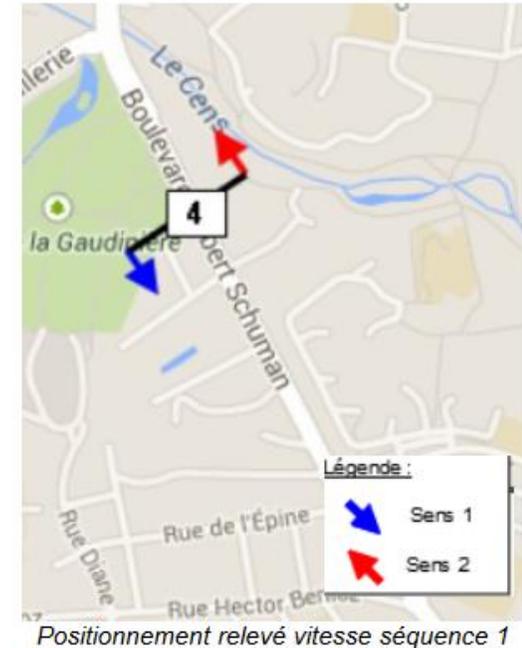
# MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

- Analyse des déplacements piétons

→ Observations des trottoirs, traversées piétonnes

- Analyse de la signalisation
- Analyse de la visibilité aux intersections
- Analyse des bandes et pistes cyclables

→ État du revêtement, continuité

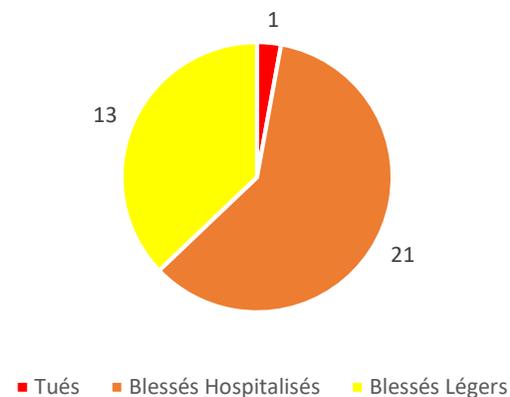


# ANALYSE ACCIDENTOLOGIE

L'analyse des accidents, sur cet axe, a été réalisée sur la période de 2013 à 2017 à partir de la base accidents qui est alimentée par les fichiers BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels).

Sur la période étudiée, 26 accidents ont été répertoriés dont 1 accident mortel.

Répartition des victimes



L'étude des accidents ne fait pas ressortir des problèmes d'infrastructure mais plutôt des comportements non appropriés vis-à-vis de la vitesse, de l'alcool, et des priorités aux piétons.

# OBSERVATION EN TANT QUE PIÉTON

## Méthodologie

Le but de l'observation était de se déplacer en tant que piéton sur le boulevard et de relever tous les défauts de l'infrastructure concernant les piétons.

L'observation a été réalisée par 2 agents équipés chacun d'une tablette, chacun effectuant le circuit aller retour en changeant de trottoir au retour.

L'utilisation de tablettes avec l'outil SCOUT a permis de réaliser des photos afin de permettre à la métropole de retrouver facilement la localisation des défauts. La prise de notes faciles grâce aux commentaires audio a permis un gain de temps sur le terrain et au bureau pour le rapport.



# OBSERVATION EN TANT QUE PIÉTON

N° Photo	Photo	Longitude	Latitude	N° Photo	Photo	Longitude	Latitude
1		-1.57663983	47.24596734	5		-1.57734444	47.24670032
2		-1.57589965	47.24484205	6		-1.57719	47.24684207
3		-1.5755687	47.24452713	7		-1,575278	47,244131
4		-1.57737557	47.24681682	8		-1.57520655	47.24405985

# OBSERVATION EN TANT QUE CYCLISTE

## Méthodologie

Le but de l'observation était de se déplacer en tant que cycliste sur le boulevard et de relever tous les défauts de l'infrastructure.

L'observation a été réalisée par 2 agents , un agent avec Vél'Audit, l'autre avec un vélo classique,

Le passage à deux cyclistes a permis d'observer les distances de dépassement par les automobilistes et de vérifier l'état de la chaussée de la voie vélo.

## Résultats

Pas de sentiment fort d'insécurité, piste cyclable ou voie cyclable tout le long avec un revêtement correct.

# OBSERVATION EN TANT QUE CONDUCTEUR

## Méthodologie

Le but de l'observation était de se déplacer en tant qu'automobiliste sur le boulevard et de relever tous les défauts de l'infrastructure et de relever les point d'insécurité pour un conducteur.

L'observation a été réalisée en voiture de service par 2 inspecteur ISRI équipés de l'ISRI'Cam, outil utiliser en interurbain pour effectuer des Inspection Sécurité Routière d'Itinéraire.

L'ISRI'Cam a permis de relever surtout les problèmes de visibilité et lisibilité sur le boulevard et d'obtenir des photos géolocalisées pour la métropole. Rapidité pour rapport avec les commentaires audio et la géolocalisation et la cartographie des photos.



# OBSERVATION EN TANT QUE CONDUCTEUR

## Résultats



Photo 35: X : -1.57063405 , Y : 47.23872522

### Visibilité

Le container à verre représente un masque à la visibilité sur le carrefour de la rue Saint Louis. Il est nécessaire de le déplacer.



Photo 33: x : -1,570962, y : 47,238953



### Signalisation

Le panneau A25 « carrefour à sens giratoire » est à implanter 10 à 50 m avant le carrefour. Cette signalisation est obligatoire : elle définit à elle seule les règles de priorité sur le rond-point.



Photo 34: x : -1,569487, y : 47,237582

# CONCLUSION 1/2

Sur l'ensemble du linéaire étudié, plusieurs écarts aux recommandations ont été relevés et détaillés. Des fiches actions sur des problématiques globales rencontrées sur l'ensemble de cet axe étaient annexées au rapport pour permettre au gestionnaire d'améliorer la sécurité des déplacements urbains, selon les préconisations proposées ci-avant, grâce à des pistes d'actions sur les thématiques suivantes :

- renforcer la sécurité des traversées des piétons
- diminuer la prise de vitesse surtout sur le secteur 1
- éliminer les masques à la visibilité
- renforcer la visibilité de la signalisation
- améliorer la qualité des espaces piétons

# CONCLUSION 2/2

Une étude complémentaire d'aménagement serait nécessaire pour influencer sur les déplacements des véhicules dans une approche moins « circulatoire » du boulevard, c'est-à-dire plus orientée vers le partage de l'espace public par tous les modes de transport.

Ces trois séquences sont notamment à repenser :

- la séquence 2 au vu de la densification du secteur
- la séquence 4 pour un aménagement moins « circulatoire » autour des commerces
- la séquence 5 pour une réflexion sur la reconfiguration du double rond-point de Rennes

**Merci de votre attention**