



CoTITA Visibilité et Lisibilité

Quelle est la vraie perception par l'utilisateur de l'environnement routier ?

Expression d'un gestionnaire routier Le département de la Seine-maritime

*Intervenant : Philippe CHAUVIN (Conseil Départemental 76)
Chef du service exploitation et sécurité routière
Philippe.chauvin@seinemaritime.fr*





Sommaire

- **Politique de sécurité routière en Seine-Maritime**
- **Diagnostic de sécurité routière**
- **Projet de recherche S_VRAI**
- **Les aménagements innovants**
- **Evolution de la doctrine routière**
- **Perspectives : champs d'expérimentation**





Le conseil départemental Seine-Maritime

■ Le Département de Seine-Maritime :

- Gère près de 6 600 km de route
- Trafic moyen correspond à 1 700 véhicules par jour
- Carrefour d'axes routiers importants : A28 - A13 – A29
- Une économie reposant notamment sur la logistique et le transport
- Des trajets domicile - travail nombreux
- Un trafic des poids-lourd intense





Le Collège Départemental de Sécurité Routière

- **Considérant que les Elus ont le devoir d'adopter toutes les mesures de nature à améliorer la sécurité routière et de soutenir toute action qui va en ce sens**

Le Département a fait le choix d'ériger la sécurité routière comme l'un des ses objectifs prioritaires





Le Collège Départemental de Sécurité Routière

- **Création en 1990**

- **Constitution**

- Département

- Forces de l'Ordre (Gendarmerie, Police)
- Sécurité civile (Pompiers, SAMU)
- Institutionnels (Préfecture, Éducation Nationale)
- Réseau Technique (Cerema, DDTM, DR, Expert...)





Le Collège Départemental de Sécurité Routière

■ Missions

- Examen transversal de la sécurité routière (réunion trimestrielle)
- Développement des visites de sécurité
- Propositions d'aménagement
- Propositions de politique
- Études spécialisées
- Champs d'expérimentation
- Politique de soutien aux populations exposées
- Campagnes de communication



Diagnostic de sécurité routière

■ Etude de cas

Suite à un accident mortel et sur la base de la visite de sécurité, le Collège Départemental de Sécurité Routière de Seine-Maritime a réalisé une expertise de l'intersection :

- Intersection en croix située en rase campagne dans un environnement boisé qui génère une zone de pénombre
- Important trafic d'échanges
- Défaut de perception de l'intersection depuis chaque branche
- Problèmes de visibilité dans l'intersection



Diagnostic de sécurité routière

■ Aménagement de l'infrastructure

- Mise en place de bandes rugueuses sur chacune des branches pour mettre en alerte l'utilisateur
- Mise en place d'une limitation de vitesse à 70 km/h
- Mise en place de panneaux de présignalisation du carrefour
- Suppression des masques à la visibilité
- création d'un puits de lumière dans le massif forestier





Projet de recherche S_VRAI

■ Participation au projet S_VRAI (Sauver des Vies par le Retour d'Analyse sur Incidents) : un outil de détection d'incidents

- Permet d'identifier les points de vigilance sur l'infrastructure
- Fournit de nouvelles informations pour compléter les diagnostics
- Permet d'évaluer l'impact avant / après aménagement de l'infrastructure
- Permet d'expérimenter et d'évaluer des aménagements innovants
- Un outil d'évaluation des politiques départementales



Projet de recherche S_VRAI

- Exemples de problèmes de visibilité ou de lisibilité de l'infrastructure



Projet de recherche S_VRAI

■ Propositions d'aménagement (plusieurs niveaux d'intervention)

- **1^{er} niveau** : remplacer le régime de priorité par un stop et Implanter un îlot séparateur sur la voie secondaire
- Faucher régulièrement les accotements et déplacer le poteau situé dans le triangle de visibilité
- **2^{ème} niveau** : implanter une zone 70km/h associées à des bandes rugueuses ou déplacer l'intersection



COTITA « Visibilité et lisibilité. Quelle est la vraie perception par l'utilisateur de l'environnement routier ? »

Jeudi 15 octobre 2015



Projet de recherche S_VRAI

■ Exemples de problèmes de visibilité ou de lisibilité de l'infrastructure



■ Propositions d'aménagement

- Assurer un entretien régulier de la haie pour assurer la visibilité sur le panneau « stop »
- Déplacer l'arrêt de car
- Implanter des îlots bordurés sur les voies secondaires et doubler les panneaux « stop » sur ces îlots

Aménagements routiers

▪ Exemples aménagements innovants :

- Giratoire à terre-plein central franchissable en milieu interurbain
- Chicane d'entrée d'agglomération
- Optimisation du profil en travers sur chaussée existante
- Carrefour « chicane »
- Carrefour « cacahuète »

Aménagements routiers



Giratoire à terre-plein central franchissable



Carrefour « chicane »



Carrefour « cacahuète »

Evolution de la doctrine routière

▪ Quelques exemples

- Le giratoire à terre-plein central franchissable en milieu interurbain :
fiche d'expérience, modification du code de la route, note d'information sur les éléments de conception
- Guide pratique Comment signaler les virages ?

Sétra Fiche d'expérience Avril 2011

L'arrangement présenté dans cette fiche a été réalisé dans un cadre expérimental. Il a fait l'objet d'une évaluation positive qui a permis de faire évoluer le code de la route. En effet, le décret n°2011-1190 du 12 novembre 2011 a modifié l'article R110-2 permettant l'implantation des carrefours à terre-plein central franchissable en milieu interurbain.

Le giratoire à terre-plein central franchissable en milieu interurbain

Localisation et caractéristiques du site

L'intersection RD2 / RD22 se situe sur la commune de Yvetotville - Breteville, en Seine-Maritime. Cette intersection est un carrefour avec un régime de stops et ne possède pas de voie de traverse à gauche. Les rives du carrefour ainsi que les bords séparateurs sur la rive droite sont bordés. En décembre 1995 le C.E.T.E. Normand-Centre a effectué un diagnostic de sécurité sur cette intersection.

A cet endroit, la RD2 supporte un trafic journalier de 1900 véhicules dont 5,4% de poids lourds, la RD22 1677 véhicules dont 5,3% de poids lourds (source DDE 76). La vitesse est limitée à 50 km/h sur ces deux routes.

Page 1

CLASSE	Différence de vitesses Va : Vitesse d'approche Vb : Vitesse dans la courbe	Type de signalisation
A	$Va - Vb < 8 \text{ Km/h}$	AUCUNE
B	$8 \text{ Km/h} < Va - Vb < 16 \text{ Km/h}$	J1
C	$16 \text{ Km/h} < Va - Vb < 40 \text{ Km/h}$	A1 + J1 + J4 tri-chevrons
D	$Va - Vb > 40 \text{ Km/h}$	A1 + J4 mono-chevron dans toute la courbe
E	Virage exceptionnel par ses caractéristiques ou son accidentologie	ETUDE DE SECURITE



Perspectives

- **Champs d'expérimentation : participation au projet Roadsense : prévention des sorties involontaires de voie par lignes routières audio-tactiles d'alerte**



Chaussée bidirectionnelle :
réduction des largeurs de voies au profit d'une bande dérasée de droite
Mise en œuvre d'un dispositif d'alerte audio-tactiles de part et d'autre de la ligne axiale de type barrettes ou en rive de type rumblestrips



Merci de votre attention

Contacts

olivier.moisan@cerema.fr

philippe.chauvin@seinemaritime.fr

