



Séminaire de restitution

La détection d'incidents, un outil pertinent pour les gestionnaires routiers

Cas du département de Seine-Maritime



Intervenant(s) : Peggy SUBIRATS (Cerema) et Philippe CHAUVIN (Conseil Départemental 76)

Marne-la-Vallée
30 juin 2015





Sommaire



- Politique de sécurité routière 76
- Bilan général S_VRAI 76
- Aide au diagnostic de sécurité routière
 - Etude de cas
 - Plan d'action du conseil départemental 76
- Évaluation de l'impact d'aménagement sur la sécurité routière
- Point de vue du gestionnaire





Sommaire



- **Politique de sécurité routière 76**
- Bilan général S_VRAI 76
- Aide au diagnostic de sécurité routière
 - Etude de cas
 - Plan d'action du conseil départemental 76
- Évaluation de l'impact d'aménagement sur la sécurité routière
- Point de vue du gestionnaire





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 et un trafic des poids-lourd intense





Le Collège Départemental de Sécurité Routière



Un outil au bénéfice
d'une politique départementale



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, CDES, DR, Expert...)





Le Collège Départemental de Sécurité Routière



■ Missions

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



Aménagements routiers

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



- Comment évaluer ces aménagements ?
 - Evaluation avant/après aménagement
 - Mesures de vitesses, enregistrement vidéo





Aménagements routiers



- Politique actuelle en matière de sécurité et d'aménagement
 - Étude d'enjeux
 - Étude des accidents mortels ou corporels
 - Remontée d'élus/riverains

=> Un partenariat historique Cerema/Département 76





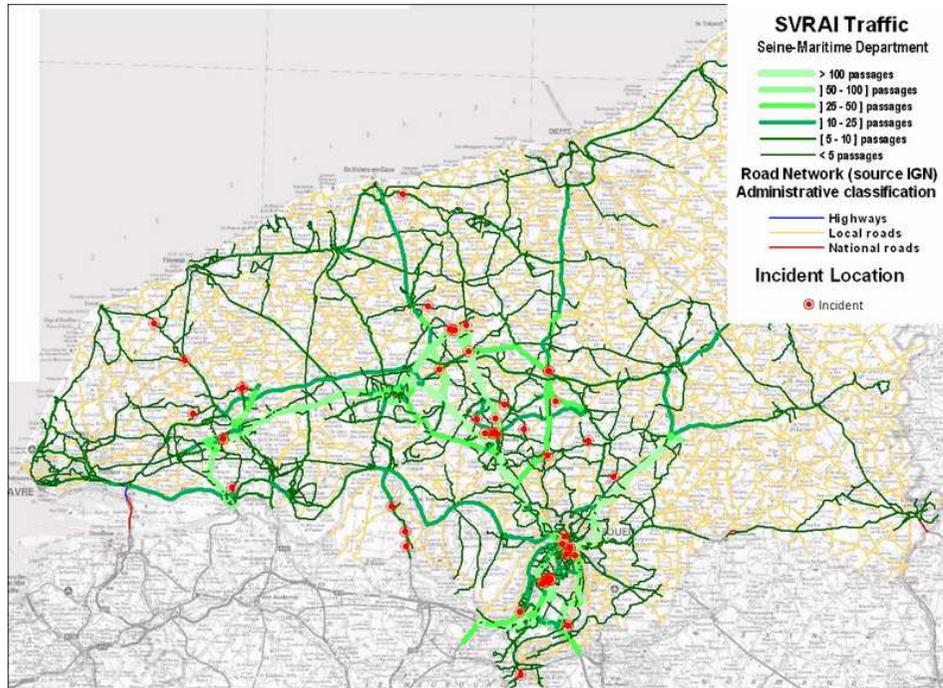
Sommaire



- Politique de sécurité routière 76
- **Bilan général S_VRAI 76**
- Aide au diagnostic de sécurité routière
 - Etude de cas
 - Plan d'action du conseil départemental 76
- Évaluation de l'impact d'aménagement sur la sécurité routière
- Point de vue du gestionnaire



S_VRAI sur le département 76



■ Flotte S_VRAI 76

- 24 véhicules équipés
- 62 incidents

■ Effectif de l'échantillon

- Nombre de parcours traités (France entière) : 2895
- Parcours tout ou partie dans le département 76 : 1571 (soit 54%)
- Parcours entièrement inclus dans le 76 : 1289 (45%)

■ Kilométrage de l'échantillon

- Kilométrage total de la flotte S_VRAI: 116 000 km
- dont 33 296 km dans le département 76 (29%)



Réseau routier circulé

- 22% du réseau routier a été circulé par un véhicule équipé

Type de réseau	Longueur du réseau (km)	Réseau circulé par un véhicule équipé (%)
Autoroute	247	84%
Routes nationales	124	93%
Routes départementales	6374	37%
Autre (urbain...)	8074	8%
Total	14819	22.5%



Incidents / type de réseau

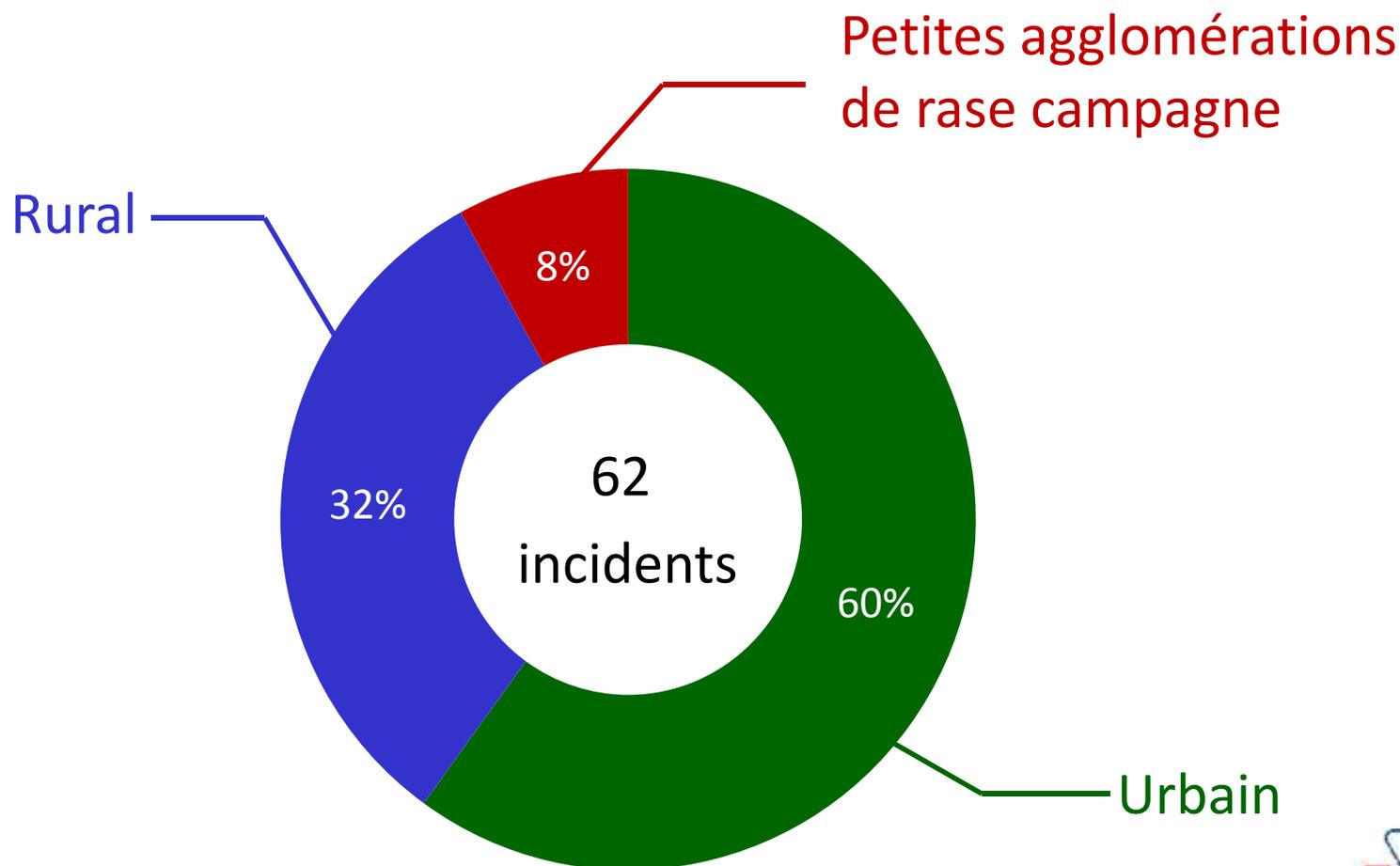
- 98% des incidents hors autoroute et routes nationales

Type de réseau	Nombre d'incidents	Distance parcourue (km)	Taux d'incidents (km parcourus/incident)
Autoroute	1	7 429	7 429
Routes nationales	0	3 373	-
Routes départementales	34	20 250	596
Autre (urbain...)	27	3 446	128
Total	62	34 500	556



Incidents / Environnement

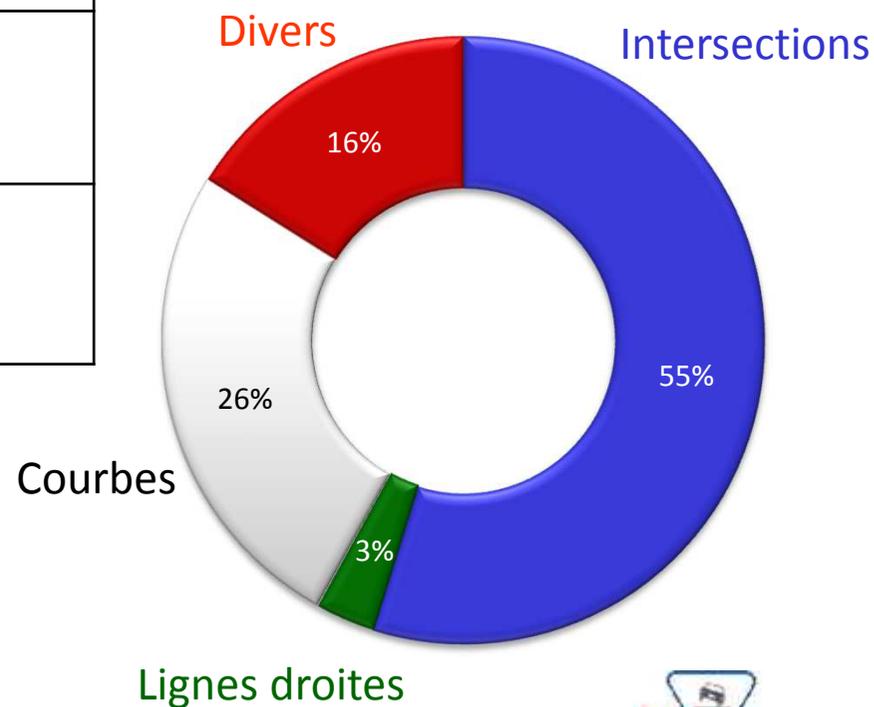
- La majorité des incidents ont lieu en zone urbaine



Typologie des incidents

■ Configuration de la route

	Intersection	Courbe	Ligne droite	Divers
Urbain	20	9	0	8
Rase Campagne	9	7	2	2
Zone d'habitat en milieu interurbain	5	0	0	0





Sommaire



- Politique de sécurité routière 76
- Bilan général S_VRAI 76
- **Aide au diagnostic de sécurité routière**
 - Etude de cas
 - Plan d'action du conseil départemental 76
- Évaluation de l'impact d'aménagement sur la sécurité routière
- Point de vue du gestionnaire



Aide au diagnostic de sécurité routière

- Analyse détaillée des incidents
 - Cf. analyse des PV en accidentologie
- Identifier la part relative de l'infrastructure routière
- Données
 - Évènements EMMA
 - Information contextuelle
 - absente pour cette phase S_VRAI
 - Caractéristiques de l'infrastructure
 - Mesurées ou relevées par visite terrain
 - Disponibles en base de données routières





Méthodologie



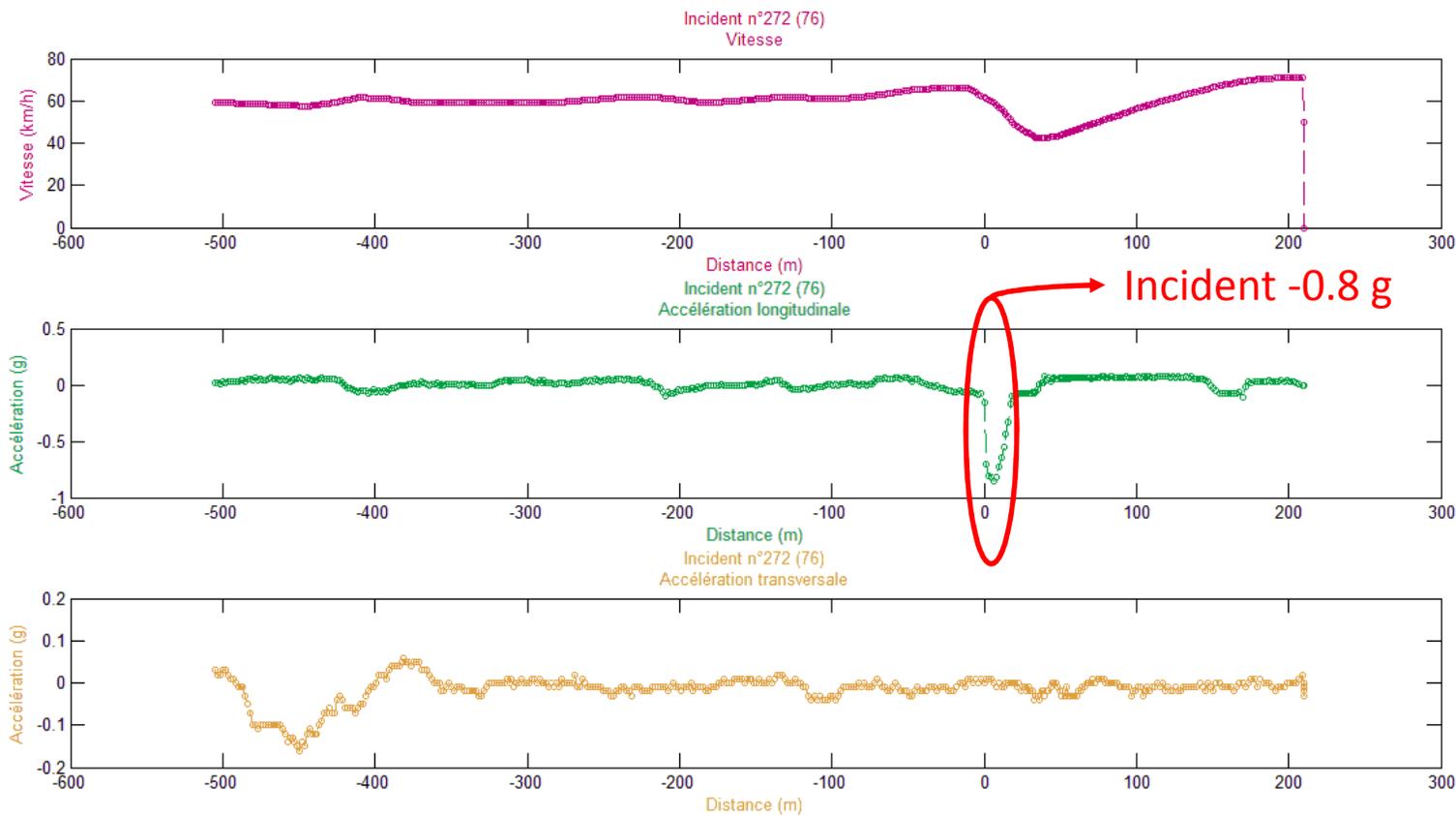
- Pour chaque incident de la base S_VRAI :
 - Courbes Vitesse, GammaT et GammaL en fonction de la distance
 - Localisation cartographique
 - Relevé du nombre d'incidents survenus sur la zone
- Visite terrain
 - Identifier les points de vigilance (expertise)
- Passage avec véhicule instrumenté à des vitesses progressives
 - Graduation de la difficulté de conduite
- Propositions d'aménagement



RD142/RD103 - Pavilly



RD142/RD103 - Pavilly





RD142/RD103 - Pavilly



■ Diagnostic

- L'incident a lieu sur une intersection située après un sommet de côte, ce qui nuit à sa visibilité.
- Sur la voie secondaire, le débouché n'est pas perpendiculaire à la voie principale, ce qui peut induire un mauvais positionnement de l'utilisateur et générer des difficultés pour prendre son information.
- Le régime de priorité est un cédez-le-passage alors que la visibilité en retrait est mauvaise.
- La visibilité à gauche est masquée par un talus de déblai, les cultures, le poteau et le sommet de côte. On dispose de 5s à 90km/h pour franchir l'intersection. Pour améliorer son triangle de visibilité, l'utilisateur a l'obligation de s'avancer au-delà de la ligne d'effet de signal et donc d'empiéter sur l'axe principal.
- Le déclenchement est vraisemblablement dû à la présence d'un véhicule dans l'intersection.





RD142/RD103 - Pavilly



- Mesures immédiates

- Remplacer le régime de priorité par un stop compte-tenu des conditions de visibilité en retrait,
- Faucher régulièrement les accotements sur la voie principale, notamment côté Pavilly,
- Déplacer le poteau situé dans le triangle de visibilité côté Pavilly,
- Implanter un îlot séparateur borduré sur la voie secondaire pour assurer un positionnement des usagers perpendiculaire à la RD142.





RD142/RD103 - Pavilly



- **Réflexions complémentaires à mener**
 - Déplacement de l'accès côté Limesy. Cette solution nécessite d'importantes acquisitions foncières pour obtenir les 8s de visibilité recommandées par les guides,
 - Passer la RD103 en sens unique en interdisant les mouvements de la RD103 vers RD142,
 - Implanter une zone 70km/h sur la RD142, associée à des bandes rugueuses en approche du carrefour côté Pavilly

- **Informations complémentaires à recueillir**
 - données trafics sur les RD142 et 103
 - données vitesses sur la RD142, calcul de la V_{85} des véhicules libres.



RD142/RD103 - Pavilly

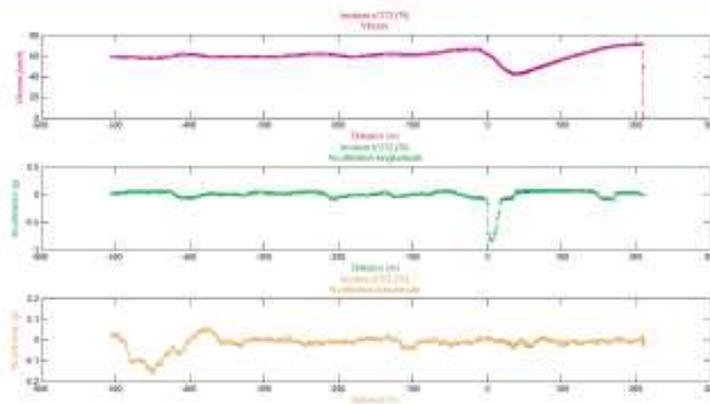
Description du site

Agence : Clères
 RD : D142
 PR : 5+17
 Catégorie : 2
 Agglo : Non
 Métropole : Non
 Commune : Pavilly
 Incident : n°272
 GPS : 49,58757 _ 0,94937

Situation géographique



Courbes de vitesse et d'accélération



Avis d'experts

- L'incident a lieu sur la RD142, au niveau de l'intersection avec la RD103.
- L'intersection est située après un sommet de côte sur la RD142, ce qui nuit à sa visibilité.
- Sur la RD103, le débouché n'est pas perpendiculaire à la RD142, ce qui peut induire un mauvais positionnement de l'usager et générer des difficultés pour prendre son information.
- Le régime de priorité est un cédez-le-passage alors que la visibilité en retrait est mauvaise.
- La visibilité à gauche est masquée par un talus de déblai, les cultures, le poteau et le sommet de côte. On dispose de 5s à 90km/h pour franchir l'intersection. Pour améliorer son triangle de visibilité, l'usager a l'obligation de s'avancer au-delà de la ligne d'effet de signal et donc d'empiéter sur l'axe principal.
- Le déclenchement est vraisemblablement dû à la présence d'un véhicule dans l'intersection.

Proposition d'aménagement

Visite du 09 avril 2015.

Présents : Didier Maihoutre (agence de Clères), Matthieu Isaac (DR), Peggy Subirats, Olivier Floris, Olivier Moisan (Cerema).

Lors de la visite, nous avons constaté un trafic d'échanges important entre la RD142 et la RD103. Il nous semble nécessaire d'acquérir des données trafics sur les RD142 et 103, ainsi que des données vitesses sur la RD142, notamment pour calculer la V85 des véhicules libres. Un recensement des accidents corporels et matériels est indispensable. Ce recueil permettrait de déterminer le choix de l'aménagement en fonction des enjeux.

Les différentes solutions envisageables sont les suivantes :

- Déplacement de l'accès côté Limesy. Cette solution nécessite d'importantes acquisitions foncières pour obtenir les 8s de visibilité recommandées par les guides, (Coût estimé à 100 000 €)
- Passer la RD103 en sens unique en interdisant les mouvements de la RD103 vers RD142, (Coût env. 1500€)
- Implanter une zone 70km/h sur la RD142, associée à des bandes rugueuses en approche du carrefour côté Pavilly (Coût env. 1500€)

D'ores et déjà, il est possible de prendre les mesures suivantes :

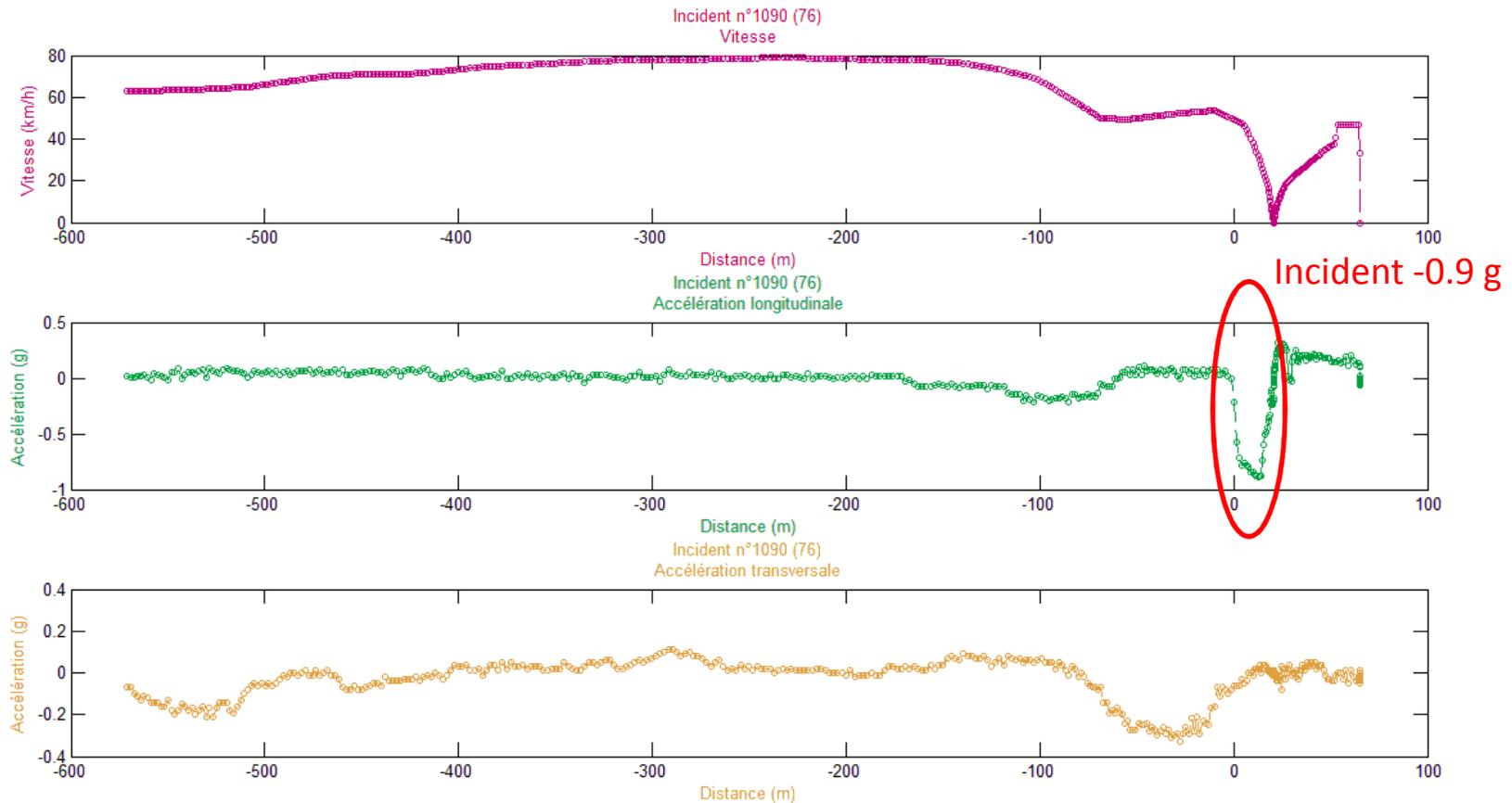
- Remplacer le régime de priorité par un stop compte-tenu des conditions de visibilité en retrait, (Coût env. 400€)
- Faucher régulièrement les accotements sur la RD142, notamment côté Pavilly,
- Déplacer le poteau situé dans le triangle de visibilité côté Pavilly, (Pas de coût pour la collectivité)
- Implanter un flot séparateur borduré sur la RD103 pour assurer un positionnement des usagers perpendiculaire à la RD142 (Coût environ 20000€).



RD142/RD103 - Pavilly



RD67/RD89 – Berville-en-Caux



RD67/RD89 – Berville-en-Caux

■ Diagnostic

- L'incident se produit en intersection.
- Intersection complexe constituée de plusieurs branches : une rue et un accès riverain débouchent en extérieur de courbe, 50m avant le stop.
- Marquage voies étroites sur la section de route étudiée.
- Intersection présignalée en sortie de courbe à droite, après un long alignement droit. L'intersection n'est pas lisible et est visible très tardivement (présence de végétation haute en intérieur de courbe). De plus, le panneau de présignalisation et le stop sont partiellement masqués par la végétation.
- Présence d'un arrêt de car pleine voie en sortie de courbe, visible très tardivement.
- Présence d'une voie communale qui débouche juste avant la ligne d'effet de signal de l'intersection. L'intersection n'est pas lisible.
- Accotements herbeux. En cas d'herbes hautes, la visibilité et la lisibilité sont dégradées.
- L'incident a pu être provoqué par diverses situations : découverte tardive du stop, présence d'un usager dans une des intersections, présence d'un car, d'un piéton, etc...



RD67/RD89 – Berville-en-Caux

■ Propositions d'aménagement

- Décaler en amont de l'intersection le panneau de pré-signalisation AB5 et l'implanter dans la courbe,
- Assurer un entretien régulier de la haie pour assurer la visibilité sur le panneau « stop », 
- Implanter des îlots bordurés sur les voies secondaires et doubler les panneaux « stop » sur ces îlots,
- Suite à la première visite sur site, le Département de Seine-Maritime a décalé l'arrêt de bus en amont de la courbe.



RD67/RD89 – Berville-en-Caux

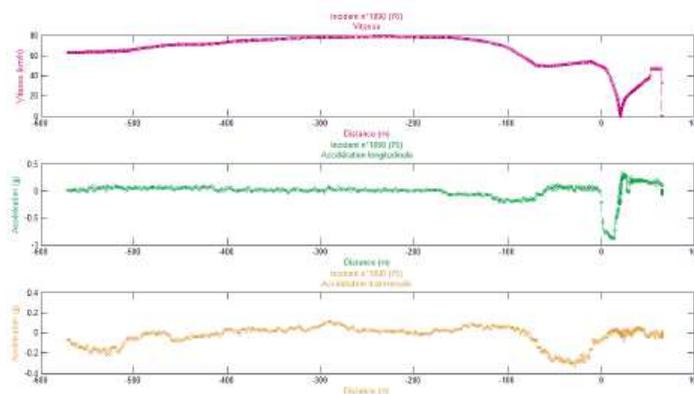
Description du site

Agence : Saint-Valéry-en-Caux
RD : D67
PR : 47+810
Catégorie : 3
Agglo : Non
Métropole : Non
Commune : Berville-en-Caux
Incident : n°1090
GPS : 49,720329 _ 0,8175

Situation géographique



Courbes de vitesse et d'accélération



Avis d'experts

- L'incident se produit sur la RD67, au niveau de l'intersection avec la RD89.
- Intersection complexe constituée de plusieurs branches : une rue et un accès riverain débouchent en extérieur de courbe, 50m avant le stop.
- Marquage voies étroites sur la section de route étudiée.
- Intersection présignalée en sortie de courbe à droite, après un long alignement droit. L'intersection n'est pas lisible et est visible très tardivement (présence de végétation haute en intérieur de courbe). De plus, le panneau de présignalisation et le stop sont partiellement masqués par la végétation.
- Présence d'un arrêt de car pleine voie en sortie de courbe, visible très tardivement.
- Présence d'une voie communale qui débouche juste avant la ligne d'effet de signal de l'intersection. L'intersection n'est pas lisible.
- Accotements herbeux. En cas d'herbes hautes, la visibilité et la lisibilité sont dégradées.
- L'incident a pu être provoqué par diverses situations : découverte tardive du stop, présence d'un usager dans une des intersections, présence d'un car, d'un piéton, ...

Proposition d'aménagement

Visite du 20 avril 2015.

Présents : Delphine Virette (agence de Saint-Valéry-en-Caux), Bertrand Petit (DR), Peggy Subirats, Olivier Floris (Cerema).

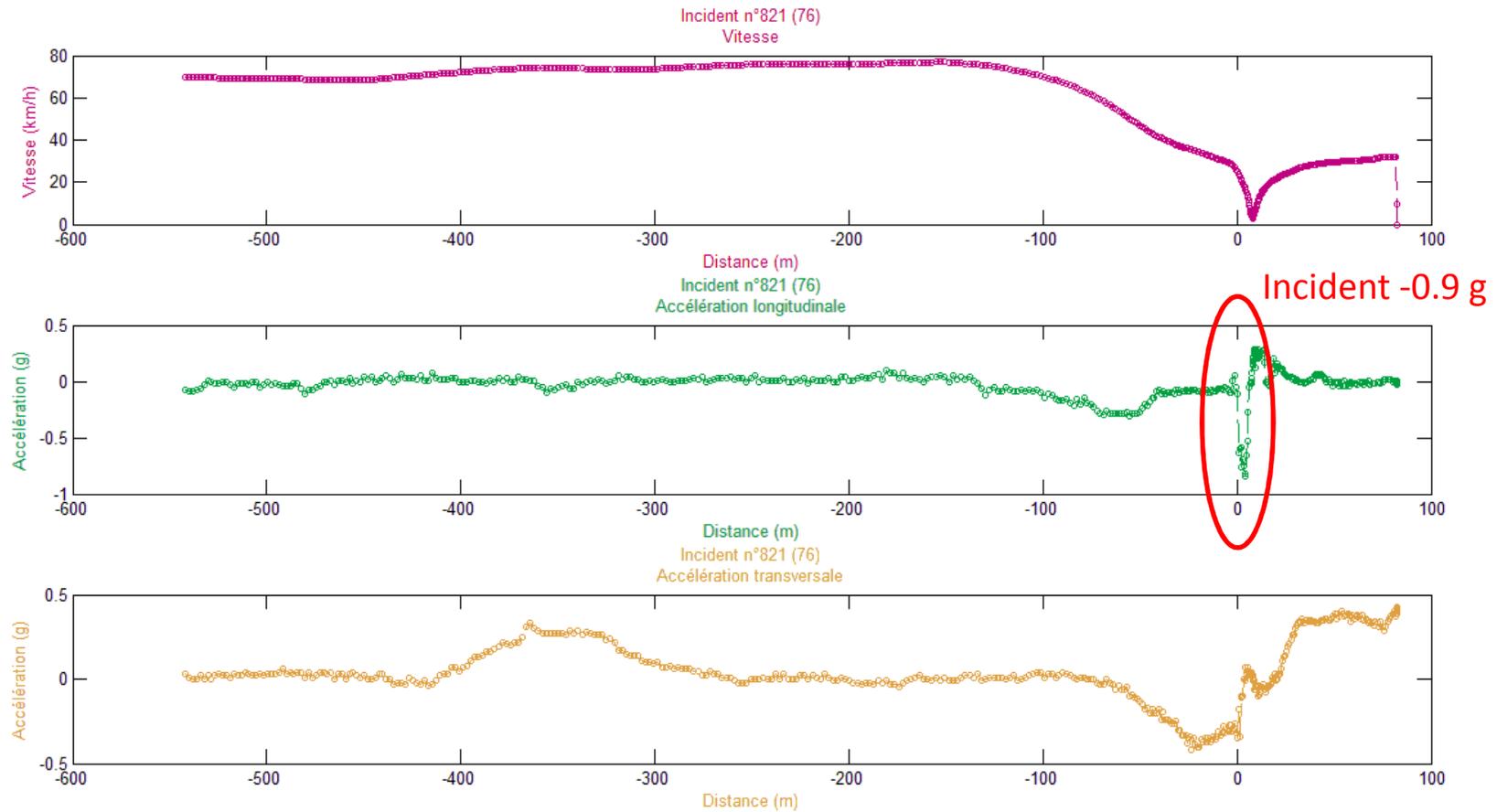
- Suite à la première visite sur site, le Département de Seine-Maritime a décalé l'arrêt de bus en amont de la courbe.
- Décaler en amont de l'intersection le panneau de pré-signalisation AB5 et l'implanter dans la courbe.
- Assurer un entretien régulier de la haie pour assurer la visibilité sur le panneau « stop » (AB4).
- Implanter des îlots bordurés sur les voies secondaires (RD67) et doubler les panneaux « stop » sur ces îlots.



RD927 – Varneville-Bretteville



RD927 – Varneville-Bretteville



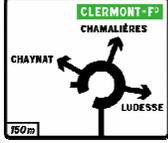
RD927 – Varneville-Bretteville

■ Diagnostic

- L'incident a lieu dans une courbe à gauche juste avant un giratoire.
- La route est équipée d'un marquage route étroite. Elle a fait l'objet d'une réhabilitation de chaussée notamment en rive.
- La courbe a un faible rayon, est peu lisible et est située après un alignement droit et juste avant un giratoire, ce qui n'offre aucune visibilité sur le giratoire. L'utilisateur peut être surpris par la sévérité de la courbe qui n'est pas présignalée.
- Présence d'une glissière en extérieur de courbe et d'une lisse moto, équipée de balises J1. 
- Le giratoire est présignalé par un panneau AB25. 
- On constate des traces de freinage en entrée de courbe.
- L'incident est vraisemblablement dû à la sévérité de la courbe et l'effet de surprise occasionné par la présence du giratoire en sortie de courbe.

RD927 – Varneville-Bretteville

■ Propositions d'aménagement

- Implanter un panneau D42, 
- Remonter la tête d'îlot en amont de la courbe afin d'assurer la visibilité sur la balise J5 située en tête d'îlot. 
- Appliquer une peinture rétro-réfléchissante sur les bordures de l'îlots.

RD927 – Varneville-Bretteville

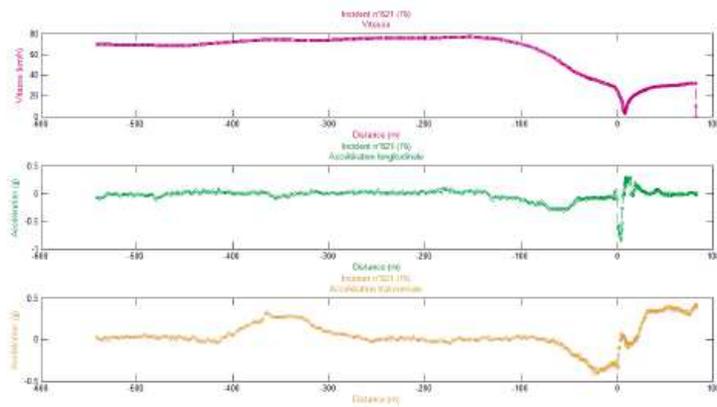
Description du site

Agence : Saint-Valéry-en-Caux
RD : D927
PR : ?
Catégorie : 2
Agglo : Non
Métropole : Non
Commune : Varneville-Bretteville
Incident : n°821
GPS : 49,64637_1,04749

Situation géographique



Courbes de vitesse et d'accélération



Avis d'experts

- L'incident a lieu sur la RD927, dans un courbe à gauche juste avant un giratoire.
- La RD927 dessert la commune de Varneville - Bretteville et équipée d'un marquage route étroite. Elle a fait l'objet d'une réhabilitation de chaussée notamment en rive.
- La courbe a un faible rayon, est peu lisible et est située après un alignement droit et juste avant un giratoire, ce qui n'offre aucune visibilité sur le giratoire. L'utilisateur peut être surpris par la sévérité de la courbe qui n'est pas présignalée.
- Présence d'une glissière en extérieur de courbe et d'une lisse moto, équipée de balises J1.
- Le giratoire est présignalé par un panneau AB25 (pas de diagrammatique).
- On constate des traces de freinage en entrée de courbe.
- L'incident est vraisemblablement dû à la sévérité de la courbe et l'effet de surprise occasionné par la présence du giratoire en sortie de courbe.

Proposition d'aménagement

Visite du 20 avril 2015.
Présents : Delphine Virette (agence de Saint-Valéry-en-Caux), Bertrand Petit (DR), Peggy Subirats, Olivier Floris (Cerema).

- Implanter un panneau D42,
- Remonter la tête d'îlot en amont de la courbe afin d'assurer la visibilité sur la balise J5 située en tête d'îlot.
- Appliquer une peinture rétro-réfléchissante sur les bordures de l'îlots.



RD88– Mesnil Panneville



RD88– Mesnil Panneville



RD88 – Mesnil Panneville

■ Diagnostic

- L'incident se produit dans une courbe à droite, sur une chaussée très étroite (2 véhicules doivent s'arrêter pour se croiser), dans une section sinueuse en montée, située dans une zone boisée. Absence de signalisation sur l'ensemble des courbes de la section.
- Courbe à droite de faible rayon, sans visibilité en intérieur, ce qui nuit à la perception de la difficulté du virage.
- Chaussée légèrement dégradée ce qui rend le franchissement de la courbe inconfortable.
- Chemin forestier situé en entrée de courbe dans le prolongement de la route principale : ceci nuit à la lisibilité de la courbe en donnant une perspective trompeuse de la route.
- Rives de la chaussée dégradées et « boueuses ».
- Il semble que les usagers roulent sur l'accotement en intérieur de courbe.
- L'incident est probablement lié à la sévérité de la courbe.



RD88 – Mesnil Panneville

■ Propositions d'aménagements

- Planter un panneau A1 et une balise J4 trichevrons dans le sens montant,  
- Planter un panneau A1 sens descendant,
- Réfection des abords de chaussées en intérieur de courbe,
- Rechargement de l'accotement en extérieur de courbe, au niveau du chemin.

RD88 – Mesnil Panneville

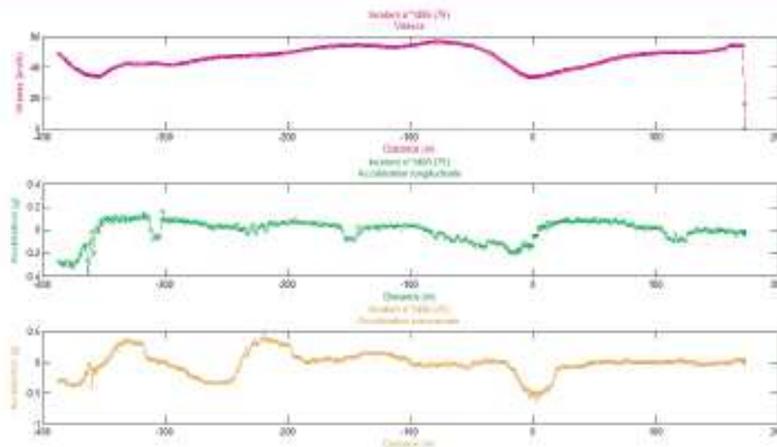
Description du site

Agence : Clères
 RD : D68
 PR : 27+550
 Catégorie : 3
 Agglo : Non
 Métropole : Non
 Commune : Mesnil Panneville/Hameau de Hardouville
 Incidents : n° 1406
 GPS : 49,585869 _ 0,91465

Situation géographique



Courbes de vitesse et d'accélération



Avis d'experts

- L'incident se produit sur la RD88, dans une courbe à droite, sur une chaussée très étroite (2 véhicules doivent s'arrêter pour se croiser), dans une section sinueuse en montée, située dans une zone boisée. Absence de signalisation sur l'ensemble des courbes de la section.
- Courbe à droite de faible rayon, sans visibilité en intérieur, ce qui nuit à la perception de la difficulté du virage.
- Chaussée légèrement dégradée ce qui rend le franchissement de la courbe inconfortable.
- Chemin forestier situé en entrée de courbe dans le prolongement de la route principale : ceci nuit à la lisibilité de la courbe en donnant une perspective trompeuse de la route.
- Rives de la chaussée dégradées et « boueuses » lors de notre visite (janvier 2014). Il semble que les usagers mordent l'accotement en intérieur de courbe.
- L'incident est probablement lié à la sévérité de la courbe.

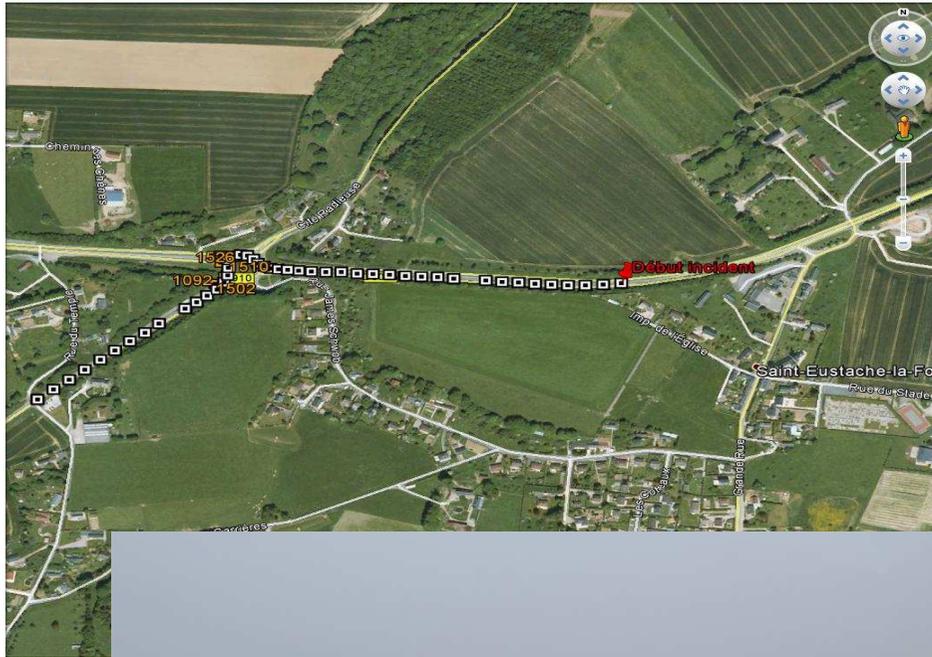
Proposition d'aménagement

Visite du 09 avril 2015.

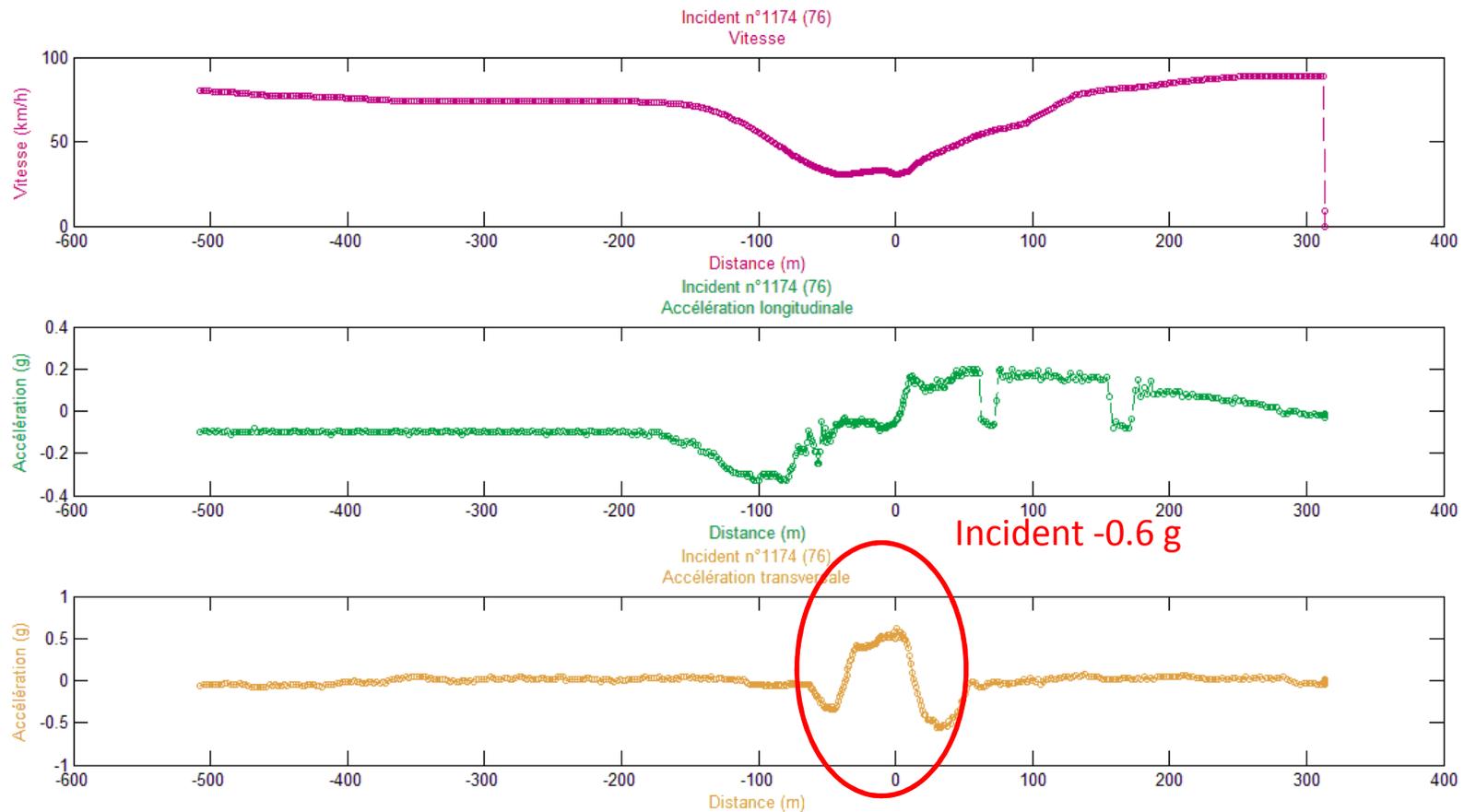
Présents : Didier Malhouitre (agence de Clères), Matthieu Isaac (DR), Peggy Subirats, Olivier Floris, Olivier Moisan (Cerema).

- Implanter un panneau A1 et une balise J4 trichevrons dans le sens montant (Coût inf. à 1000€),
- Implanter un panneau A1 sens descendant (Coût env. 300€),
- Réfection des abords de chaussées en intérieur de courbe (Coût env. 2000€),
- Rechargement de l'accotement en extérieur de courbe, au niveau du chemin (Coût env. 500€ ou réalisable en régle).

RD6015 – Saint-Eustache-la-Forêt



RD6015 – Saint-Eustache-la-Forêt



RD6015 – Saint-Eustache-la-Forêt

■ Diagnostic

- Incident sur un giratoire à cinq branches, située en bas d'une descente.
- Section à trois voies : 2 voies montantes et 1 voie descendante. Section limitée à 90 km/h.
- Ligne continue en axe en amont du giratoire et double ligne continue remplie d'un zébra en approche immédiate du giratoire.
- Le giratoire est équipé d'un éclairage public.
- Présence de la signalisation classique d'un giratoire : en approche un panneau de type «D42» situé à 200 mètres du giratoire et un panneau de type «AB25»  
- Au niveau du panneau de type «D42», présence d'une sur-largeur revêtue neutralisée par des zébras.
- Afin de respecter la distance de visibilité sur la tête de l'îlot séparateur et pour favoriser la perception du carrefour en situation d'approche, celle-ci a été prolongée en amont (présence d'une courbe). Le panneau «cédez-le-passage»  est doublé sur l'îlot séparateur en raison du manque de visibilité en approche.
- L'incident est vraisemblablement dû à un franchissement rapide du giratoire, d'autant plus que l'utilisateur effectue un $\frac{3}{4}$ de tour du giratoire, ce qui engendre de l'accélération transversale.



RD6015 – Saint-Eustache-la-Forêt

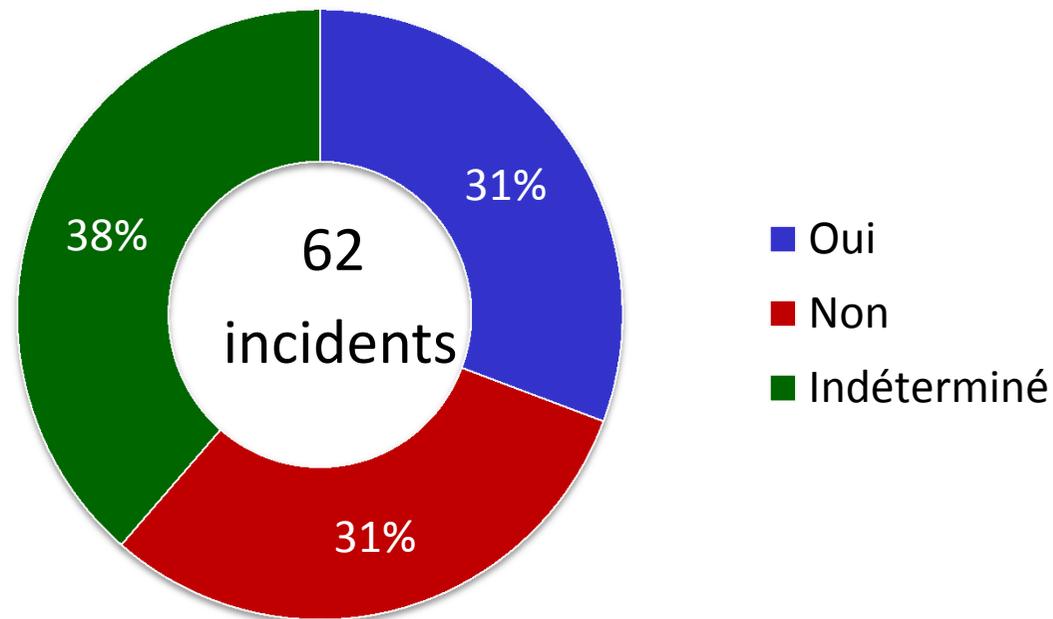
■ Proposition d'aménagement

- Aucune proposition d'aménagement

Point de vigilance sur l'infrastructure

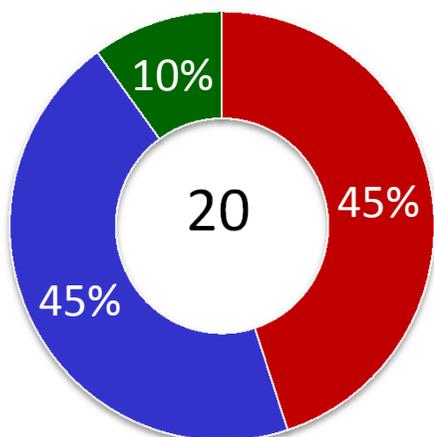
■ Résultats globaux

- Proportion de “oui” et “non” : environ 1/3 des cas
- Indéterminé : 4/10 cas

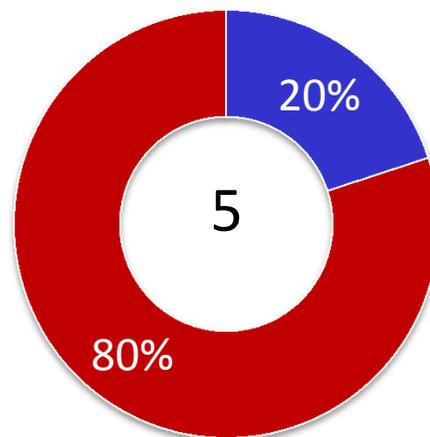


Par type d'environnement

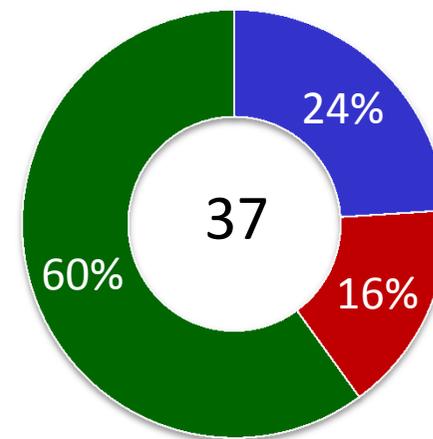
- Des points de vigilance sur l'infrastructure routière dans 50% des incidents en rase campagne
- Indéterminé dans les zones urbaines



Rural



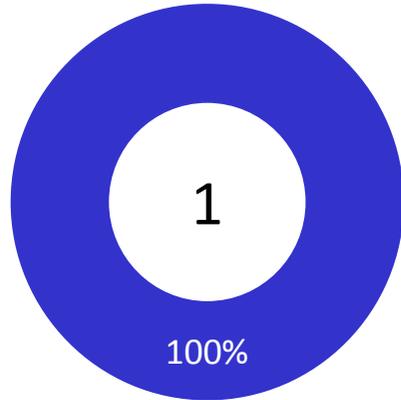
Petites agglomérations
de rase campagne



Urbain

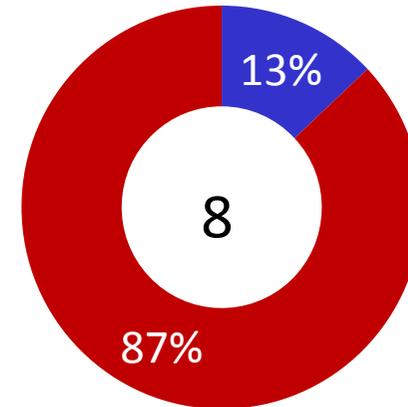
■ Oui ■ Non ■ Indéterminé

Par type de route (rural)

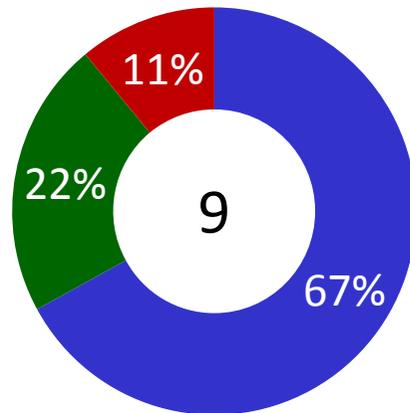


Autoroutes et routes nationales

Réseau principal

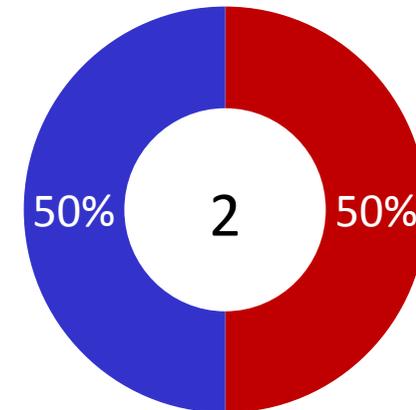


Réseau départemental structurant



Réseau départemental local

Réseau local



Voirie communale

■ Oui ■ Non ■ Indéterminé





Bilan Outils/méthodes



- S_VRAI un outil de détection d'incidents
 - Permet d'identifier les points de vigilance
 - Permet l'évaluation d'aménagements
 - Fournit de nouvelles informations pour compléter les diagnostics
- Méthodologie
 - Analyse des paramètres des incidents
 - Visite de sécurité
 - Propositions d'aménagement
 - Définition du plan d'action
- Mobilisation d'une expertise technique locale du conseil départemental



Plan d'action du conseil départemental 76

- Total : 62 incidents sur le département de Seine-Maritime
- RD/hors Agglo/hors métropole/catégorie 1 2 3 4
 - 20 incidents
 - Agences de St-Valéry-en-Caux: 5, Clères : 11, St-Romain Colbosc : 4
- Visites avec les chefs d'agence et l'équipe du service Exploitation et Sécurité Routière sur chaque site incidenté
- Rédaction d'un compte-rendu de la visite de sécurité
- Propositions d'aménagements
- Estimation des coûts d'aménagements



Bilan des visites



- 16 sites visités
 - 8 sur le réseau structurant
 - 8 sur le réseau local
- 11 sites ont fait l'objet de proposition d'aménagements
 - 5 sur le réseau structurant
 - 6 sur le réseau local
- Coût total des propositions d'aménagement : **35 700 €**
 - Coût minimal : 500 € (signalisations horizontale et verticale)
 - Coût maximal : 22 000 € (implantation îlots, déplacement arrêt de car, signalisation horizontale et verticale)





Sommaire



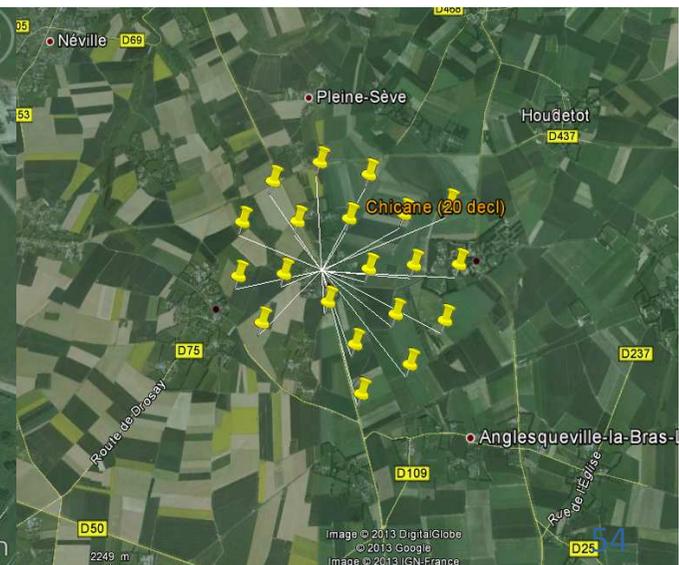
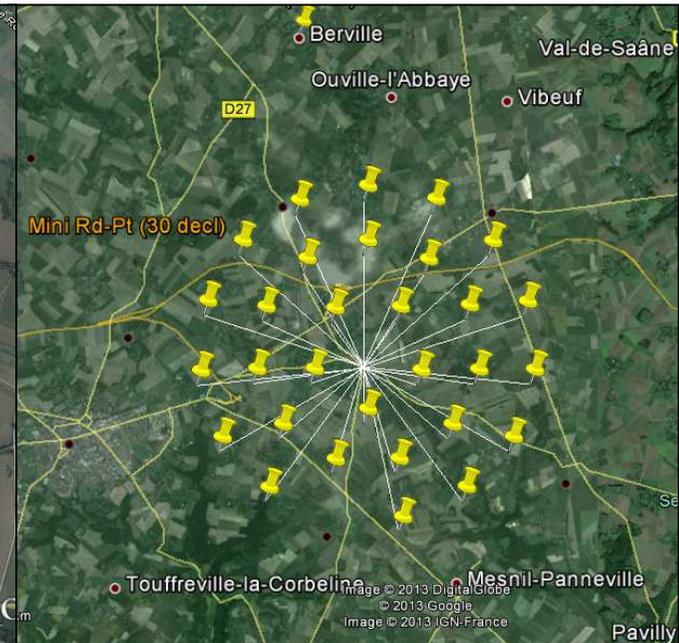
- Politique de sécurité routière 76
- Bilan général S_VRAI 76
- Aide au diagnostic de sécurité routière
 - Etude de cas
 - Plan d'action du conseil départemental 76
- **Évaluation de l'impact d'aménagement sur la sécurité routière**
- Point de vue du gestionnaire

Évaluation de l'impact d'aménagement sur la sécurité routière

- Évaluer l'impact avant/après aménagement de l'infrastructure routière
- Expérimenter et évaluer des aménagements innovants
- Acquérir de la connaissance sur des objets routiers
- Données
 - Évènements EMMA déclenchés sur zone GPS



2 zones de déclenchements



Motteville : chicane + rond-point



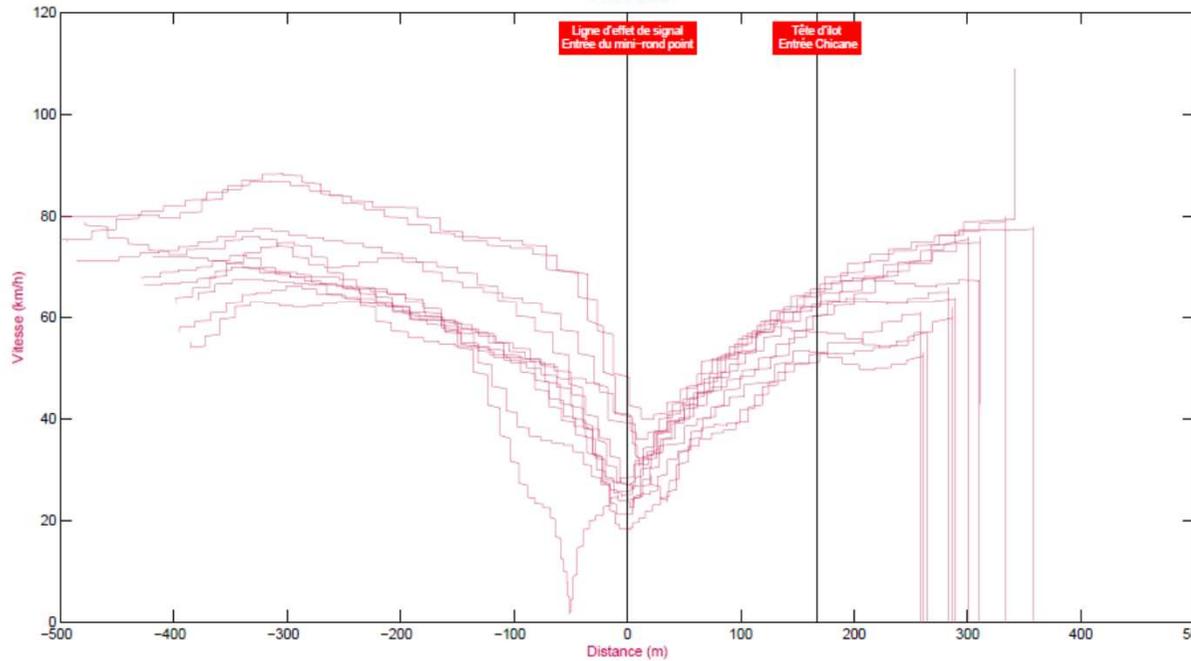
- Chicane asymétrique avec îlot en dur



- Mini rond-point avec terre-plein central franchissable, implanté en ville



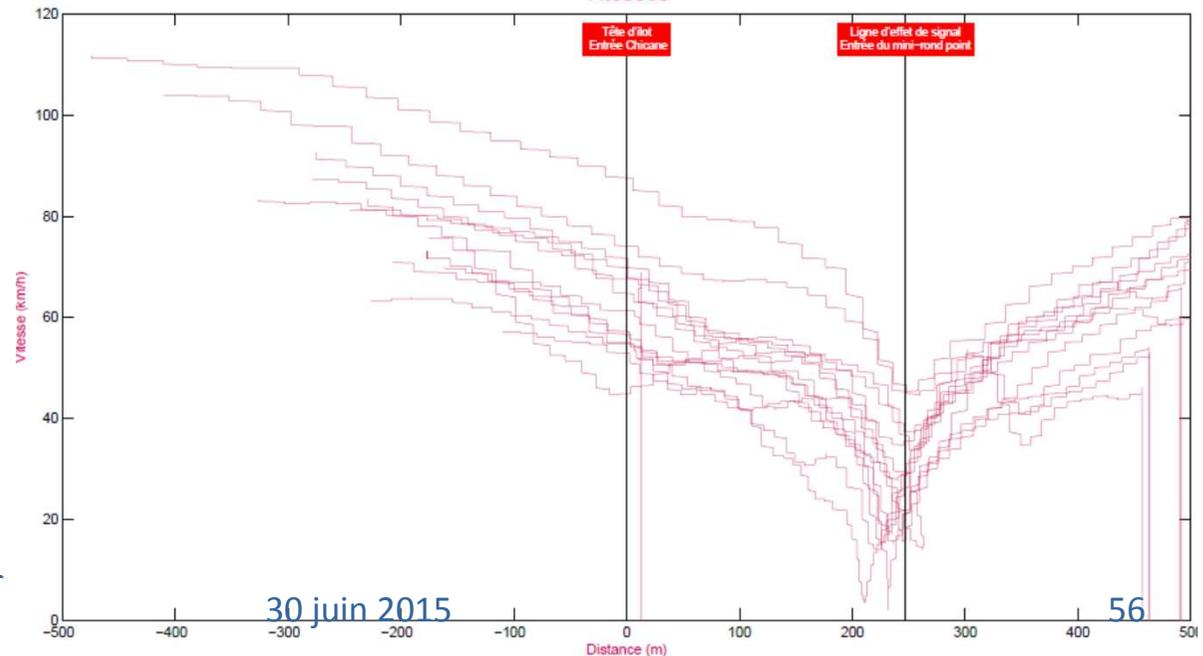
Yerville >>> Croixmare (76)
Vitesses



- Vitesses d'approche du Rd-Point : 50-70 km/h
- Vitesse de franchissement du Rond-point : 40 km/h
- Vitesse d'entrée sur la chicane : 40-60 km/h

- Vitesses d'approche de la chicane : 50-90 km/h
- Vitesses de franchissement de la chicane : 40-80 km/h
- Vitesse de franchissement du rond-point : 20-40 km/h

Croixmare >>> Yerville (76)
Vitesses

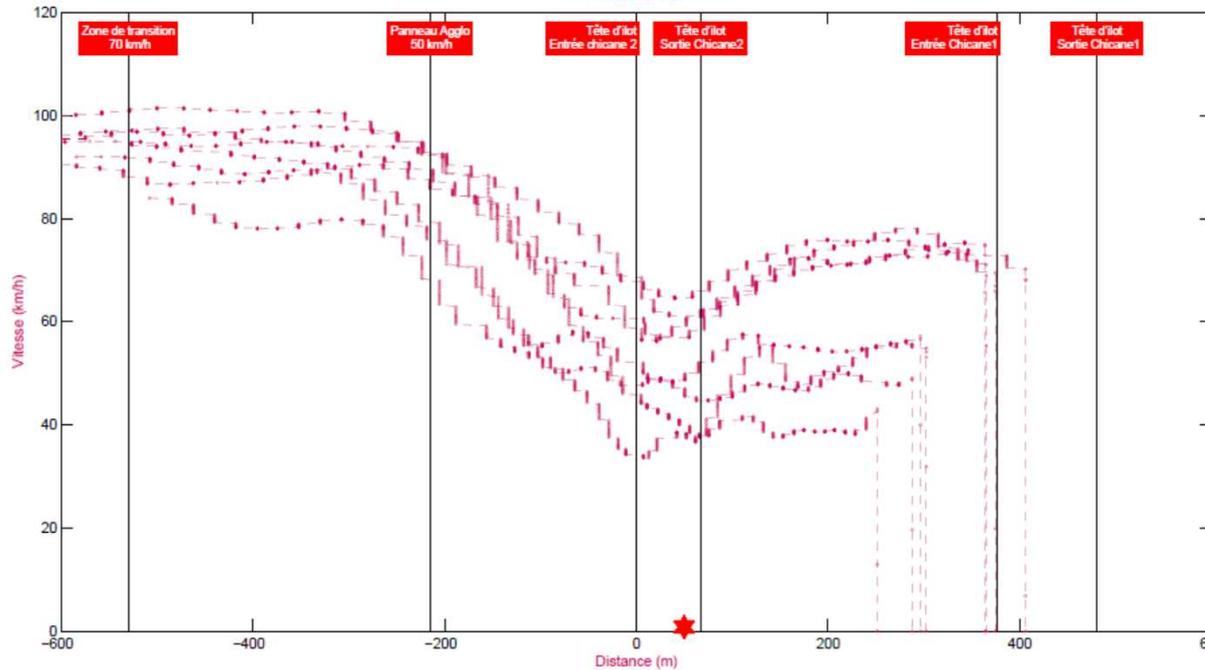


Ste Colombe : double chicane



- Deux chicanes distantes de quelques centaines de mètres
- Géométrie en courbe/contre-courbe
- Terre-plein central constitué de pavés franchissables de faible hauteur
- De nuit (non testé), on peut avoir des doutes sur la lisibilité de l'aménagement (perspective de tout-droit)

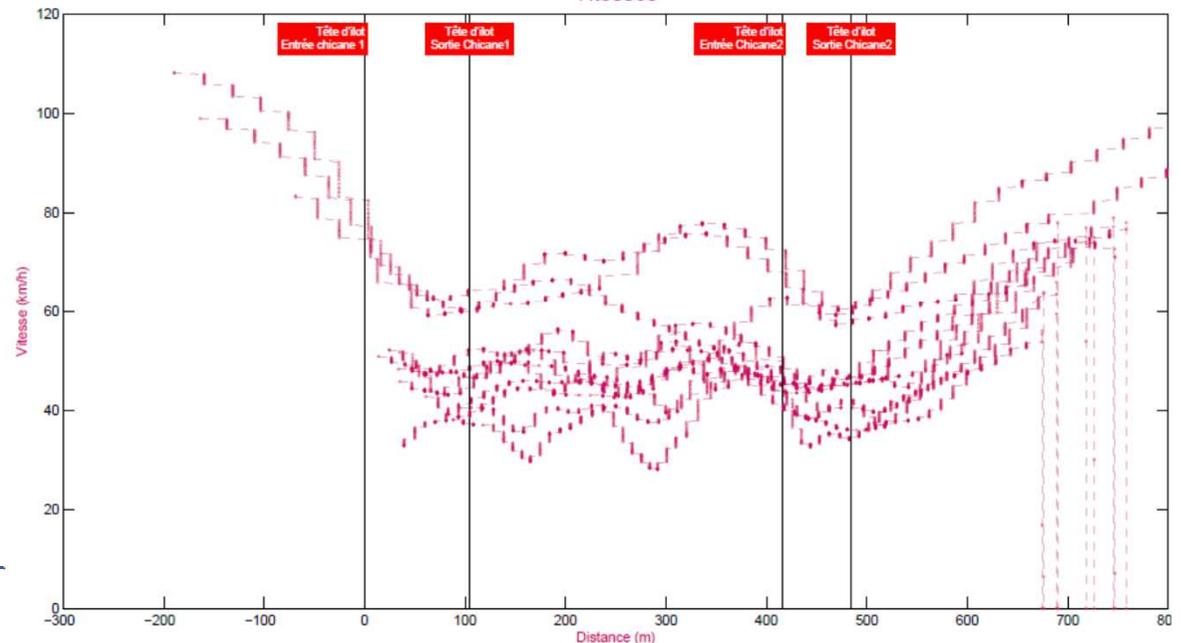
Saint-Valéry >>> Doudeville (76)
Vitesses



- Pas d'effet du panneaux « 70 km/h » sur les vitesses
- Les vitesses d'approche de la chicane sont élevées (60-90 km/h)
- Franchissement de la chicane entre 40 et 60 km/h

- Les vitesses d'approche de la chicane sont de l'ordre de 40 à 70 km/h
- Franchissement de la chicane entre 35 et 60 km/h

Doudeville >>> Saint-Valéry (76)
Vitesses



Bilan

- Confirme les résultats de précédentes évaluations
- Confirme les objectifs initiaux des aménagements
 - Réduction des vitesses pour la traversée d'agglomération



- Sécurisation des mouvements dans l'intersection





Sommaire



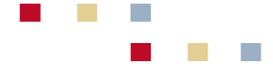
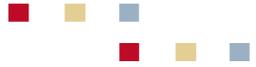
- Politique de sécurité routière 76
- Bilan général S_VRAI 76
- Aide au diagnostic de sécurité routière
 - Etude de cas
 - Plan d'action du conseil départemental 76
- Évaluation de l'impact d'aménagement sur la sécurité routière
- **Point de vue du gestionnaire**



Point de vue du gestionnaire

- S_VRAI : un outil pertinent pour les gestionnaires routiers ?
 - Un outil d'alerte de points de vigilance
 - Un outil d'évaluation des aménagements innovants
 - Un outil d'évaluation des politiques départementales





Merci de votre attention

