

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**



# Sécurité routière

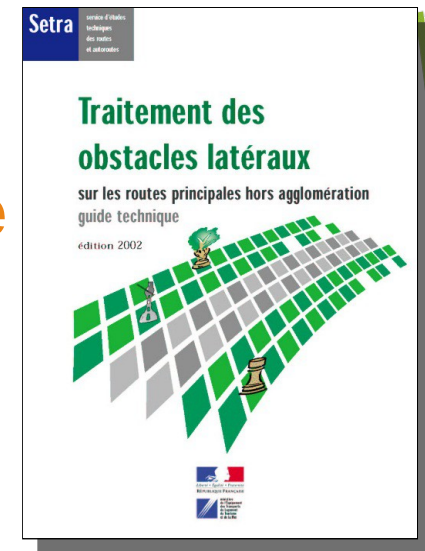
## Traitement des obstacles latéraux

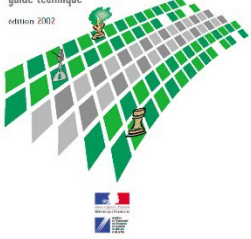
29 juin 2016

# Les obstacles latéraux

## Recommandations, outils et démarche de traitement

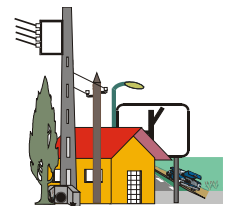
**Lionel PATTE**  
**Cerema Méditerranée**



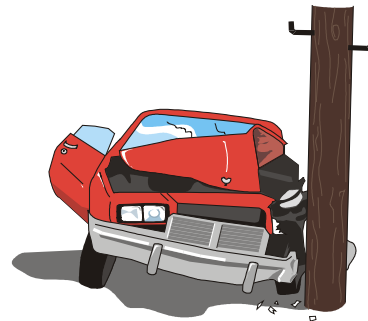


# Introduction

- **Première partie : connaissance et méthodes**
  - L'insécurité liée aux obstacles
  - Recommandations pour aménager une route qui pardonne
  - Outils méthodologiques
- **Seconde partie : Dossiers thématiques**
  - Comment traiter les différents obstacles



# L'insécurité routière liée aux obstacles



# Des chocs violents



Vitesse initiale

95 km/h

Vitesse au choc

90 km/h

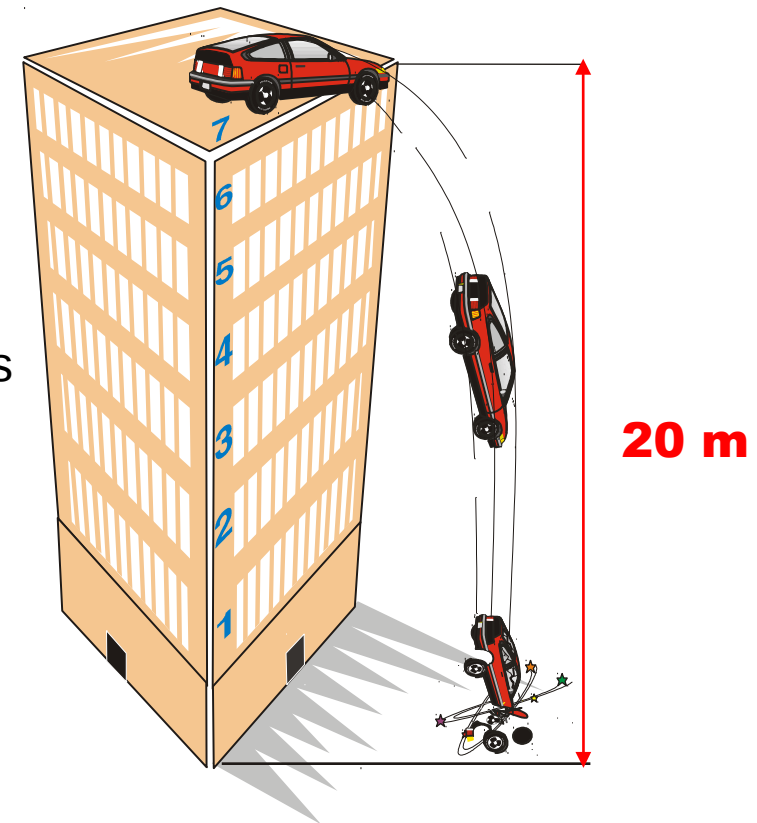
**1 mort**

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

# Des chocs violents



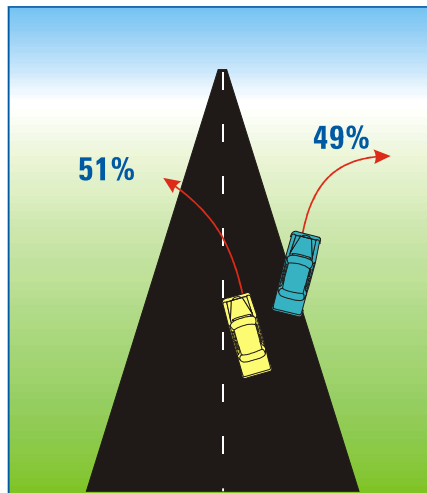
- En rase campagne, les accidents contre obstacle sont **3 fois plus graves** que les autres accidents
- Un choc à **70 km/h** contre un obstacle
  - correspond à la chute du **7ème étage** d'un immeuble
  - blessera grièvement un usager ceinturé dans tous les cas
- Un choc à **90 km/h** contre un obstacle est presque toujours mortel



# Des risques accrus en courbe



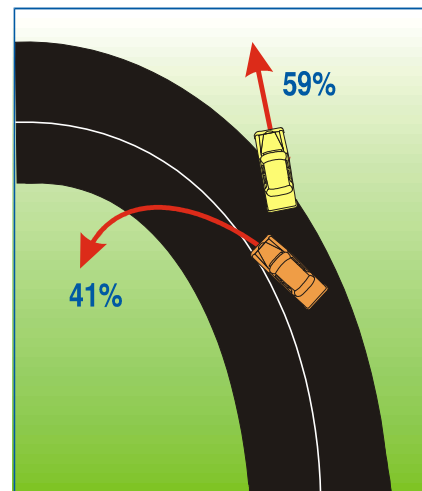
44 %



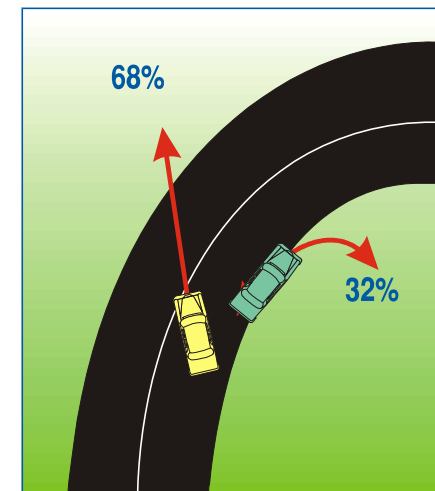
à droite, à gauche  
danger similaire

56%

32%



24%



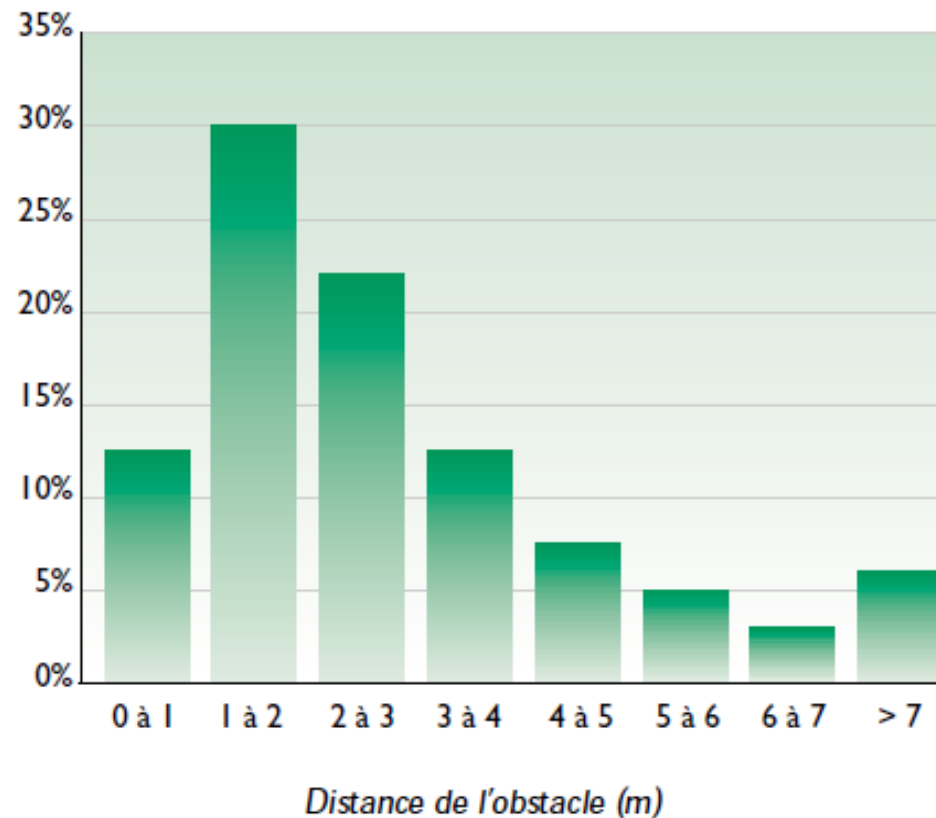
en intérieur de courbe, le risque reste important

Source CEESAR 1990



# Un fort enjeu, près du bord de chaussée

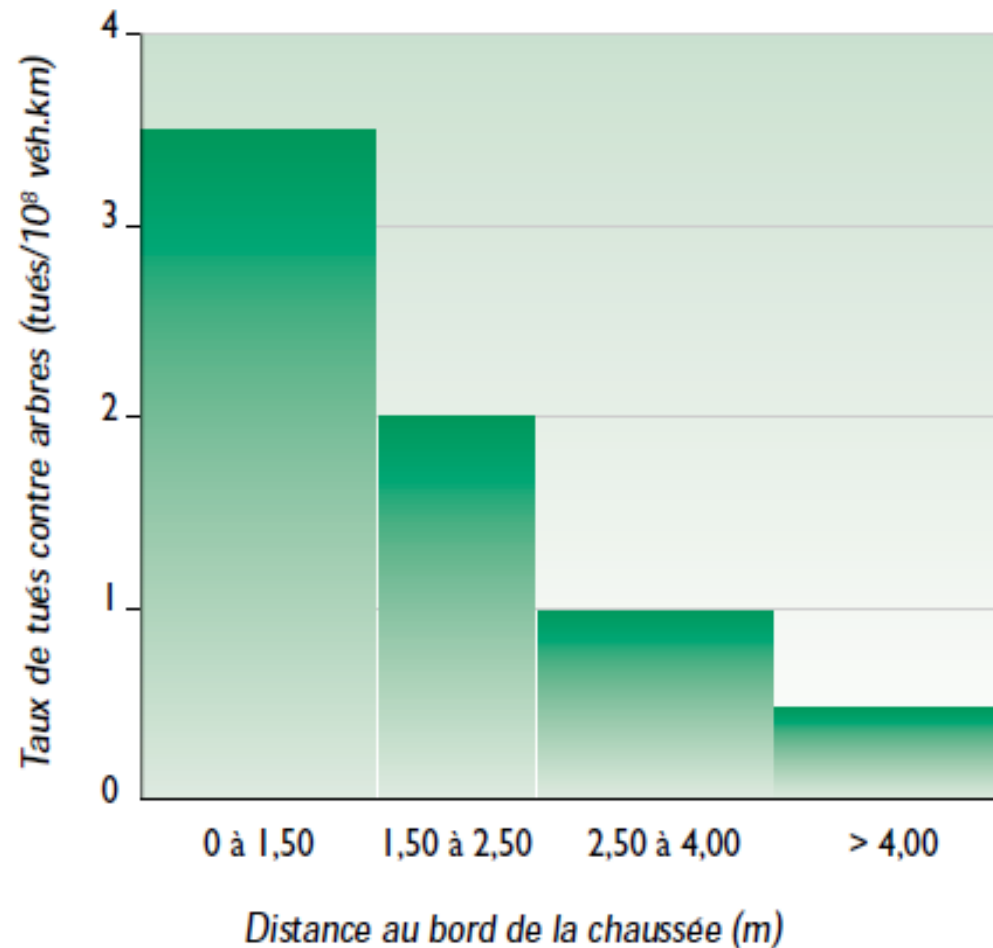
- à moins de 2 m >> 43% des accidents mortels
- à moins de 4 m >> 78% des accidents mortels



# Plus près, plus dangereux...

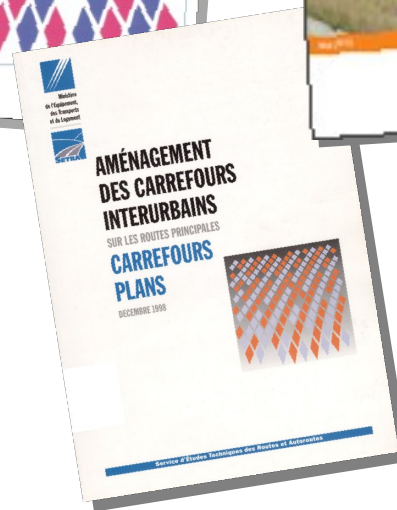
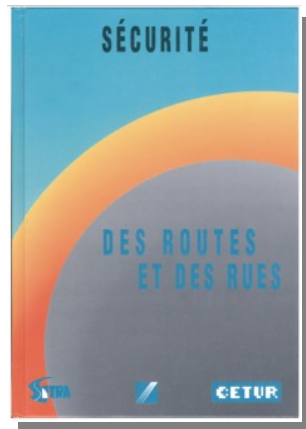


- Un obstacle à 1 mètre est 3 fois plus dangereux... qu'un obstacle situé à 3 mètres

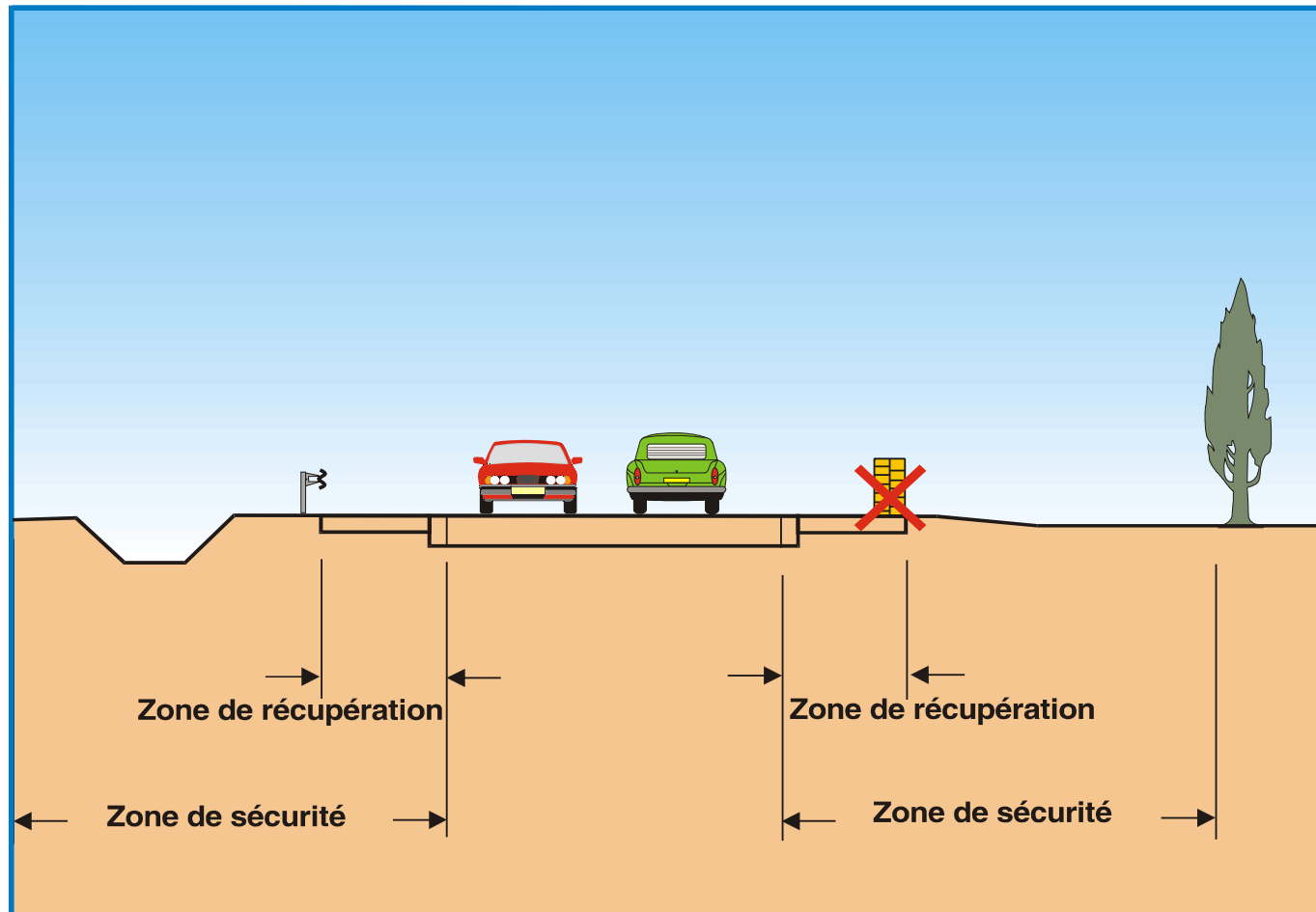




# Recommandations pour une route qui pardonne



# Concepts de zone de récupération et de zone de sécurité



# Dimensionnement de la zone de sécurité

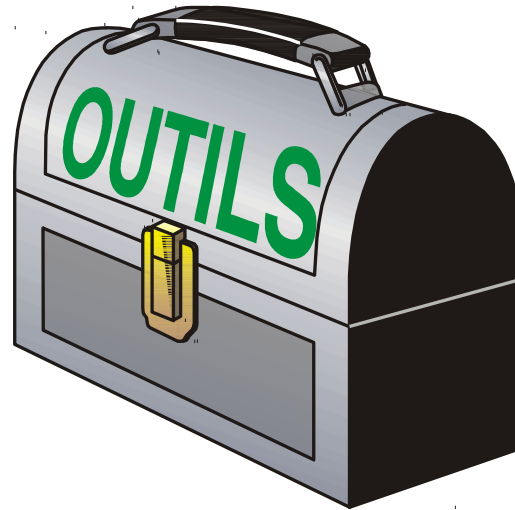


## Largeurs recommandées en section courante hors points singuliers (ouvrages d'art non courants), hors agglomération

Type de route	Vitesse d'exploitation	Largeur recommandée (m)
L : Autoroute	130 km/h	10,0
	110 km/h	8,5
VSA 90/110	110 km/h	8,5
	90 km/h	7
Route à 2x1 voies	90 (110) km/h	7,0 (8,5)
R. Artère interurbaine	90 (110) km/h	7,0 (8,5)*
R. Route multifonctionnelle	90 km/h	7,0*
Artère urbaine AU70	70 km/h	4,0
Bretelles	50-70 (90) km/h	4,0 (7,0)

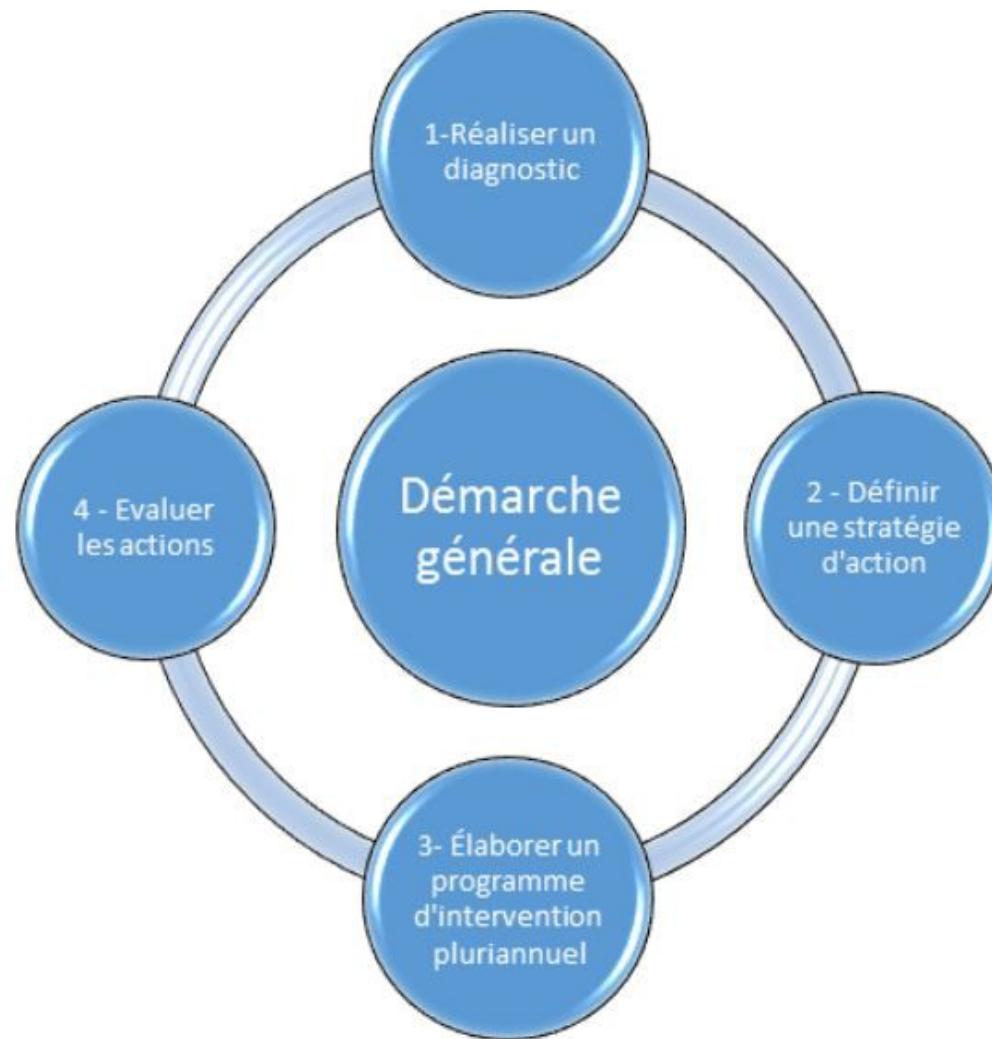
\* Route existante : 4,0 m

# Des outils méthodologiques pour mettre en œuvre une politique sur les routes existantes





# Une démarche générale (classique)



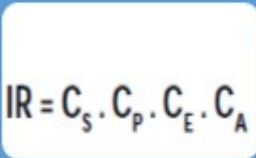


# Diagnostiquer



## Déterminer les principaux enjeux de sécurité

- Etude d'enjeux



## Analyser le risque

- indicateurs de risques "obstacles"

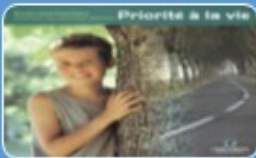


## Approfondir l'analyse

- diagnostic détaillé



## Recenser les obstacles



## Mettre en forme le diagnostic



# Définir un programme d'intervention



## Définir les objectifs

- thématiques
- géographiques
- mixtes



## Définir des actions

- efficaces et fiables
- optimales
- cohérentes



## Hierarchiser les actions



# Où agir en priorité

**Les obstacles les plus heurtés et les plus agressifs**



dans les zones d'accumulation  
de sortie de chaussée



sur les routes à fort trafic



dans les courbes



près du bord de chaussée



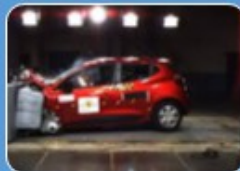
# Principes d'intervention et types d'action à mener



Sensibiliser les acteurs



Sécurité primaire : éviter la  
sortie de chaussée



Sécurité secondaire : ne pas  
aggraver une sortie de  
chaussée



Éviter l'apparition de  
nouveaux obstacles



# Sécurité primaire : éviter la sortie de chaussée

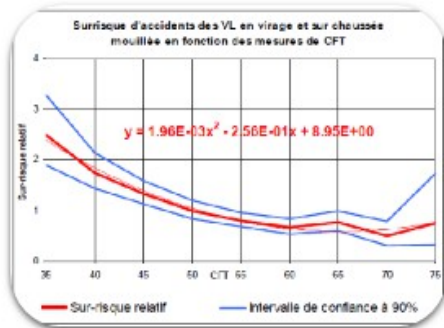
En privilégiant des aménagements efficaces et éprouvés



Accotements revêtus



Dispositifs d'alerte  
sonore en rive (crédit CD31)



Amélioration de  
l'adhérence en virage



Lisibilité des virages  
(signalisation)



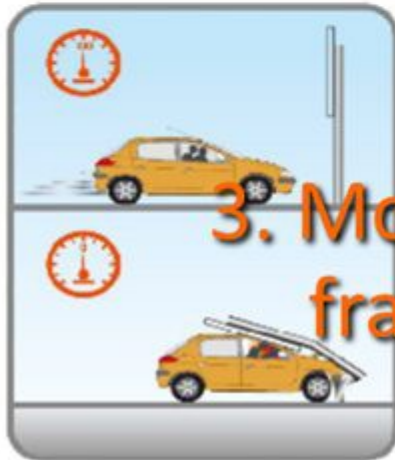
etc.



# Sécurité secondaire



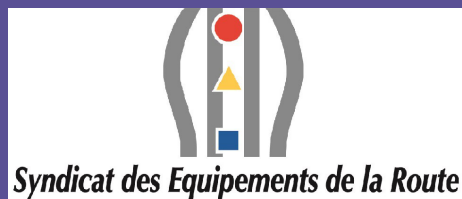
Sécurité  
secondaire



3. Modifier ou  
fragiliser



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**



**FIN**

