

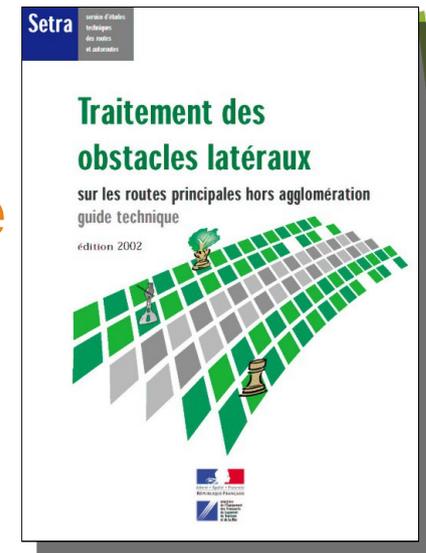
**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

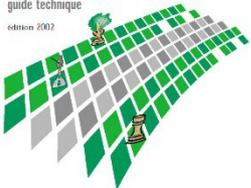


Sécurité routière Traitement des obstacles latéraux 29 juin 2016

Les obstacles latéraux Recommandations, outils et démarche de traitement

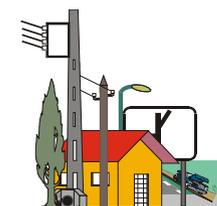
Lionel PATTE
Cerema Méditerranée



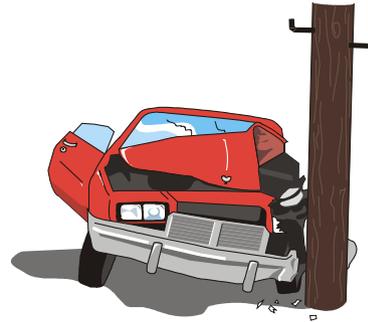


Introduction

- **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

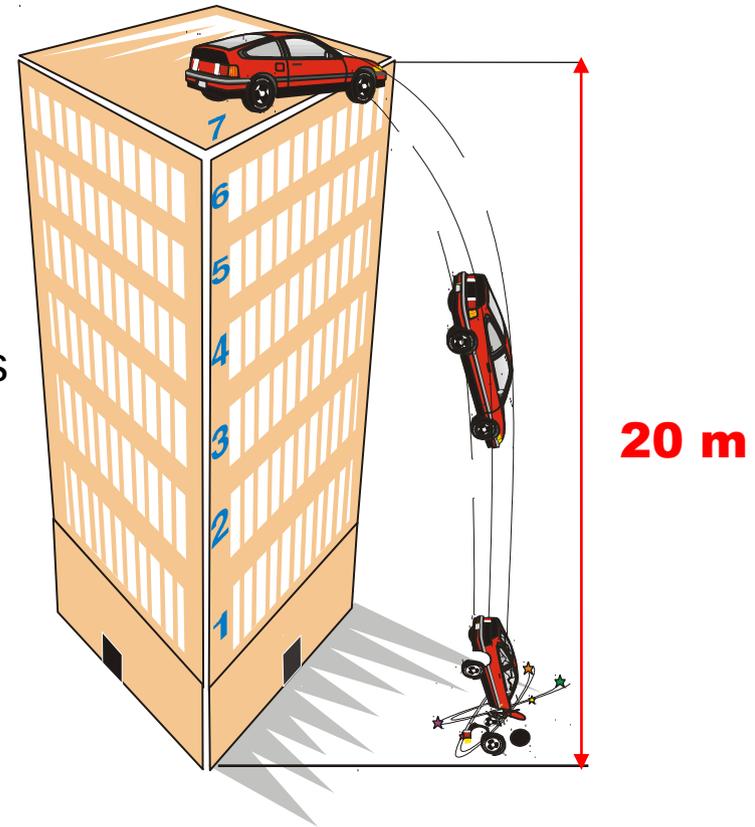
1 mort

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

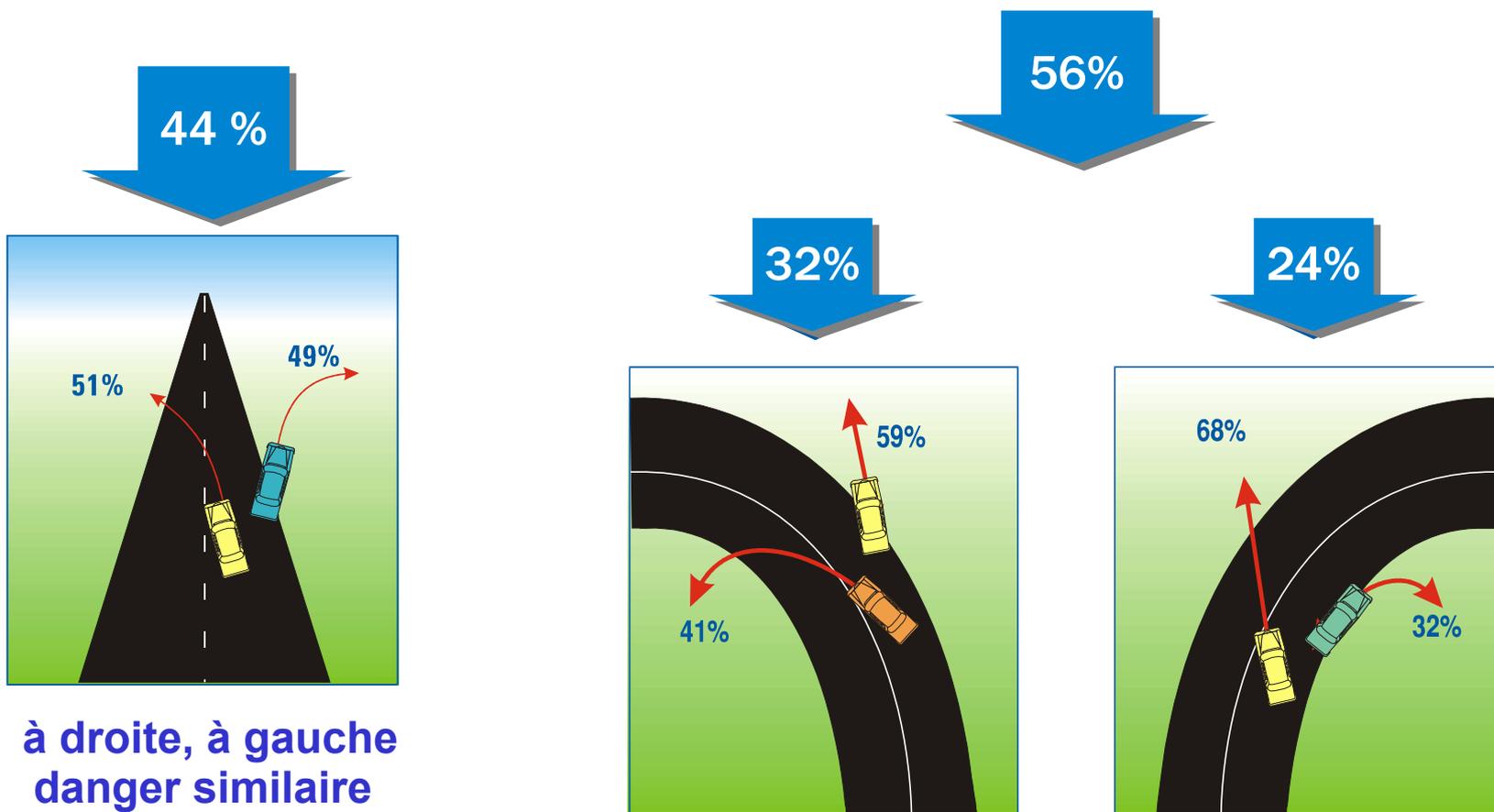
Des chocs violents



- 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



à droite, à gauche
danger similaire

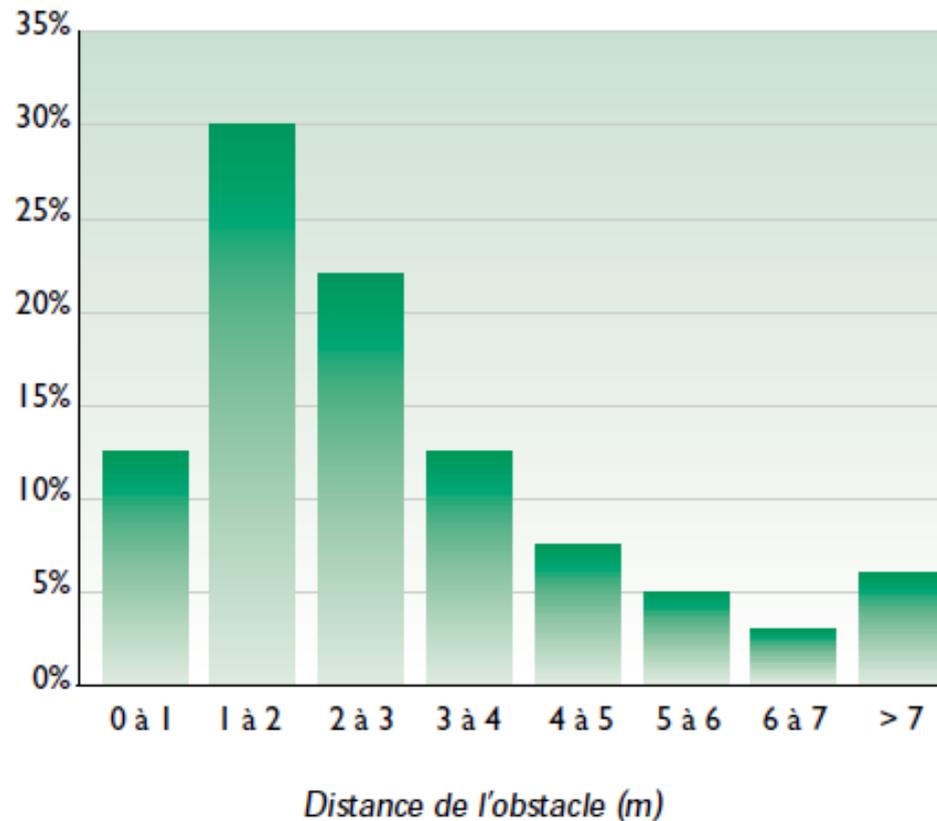
en intérieur de courbe, le risque reste important

Source CEESAR 1990



Un fort enjeu, près du bord de chaussée

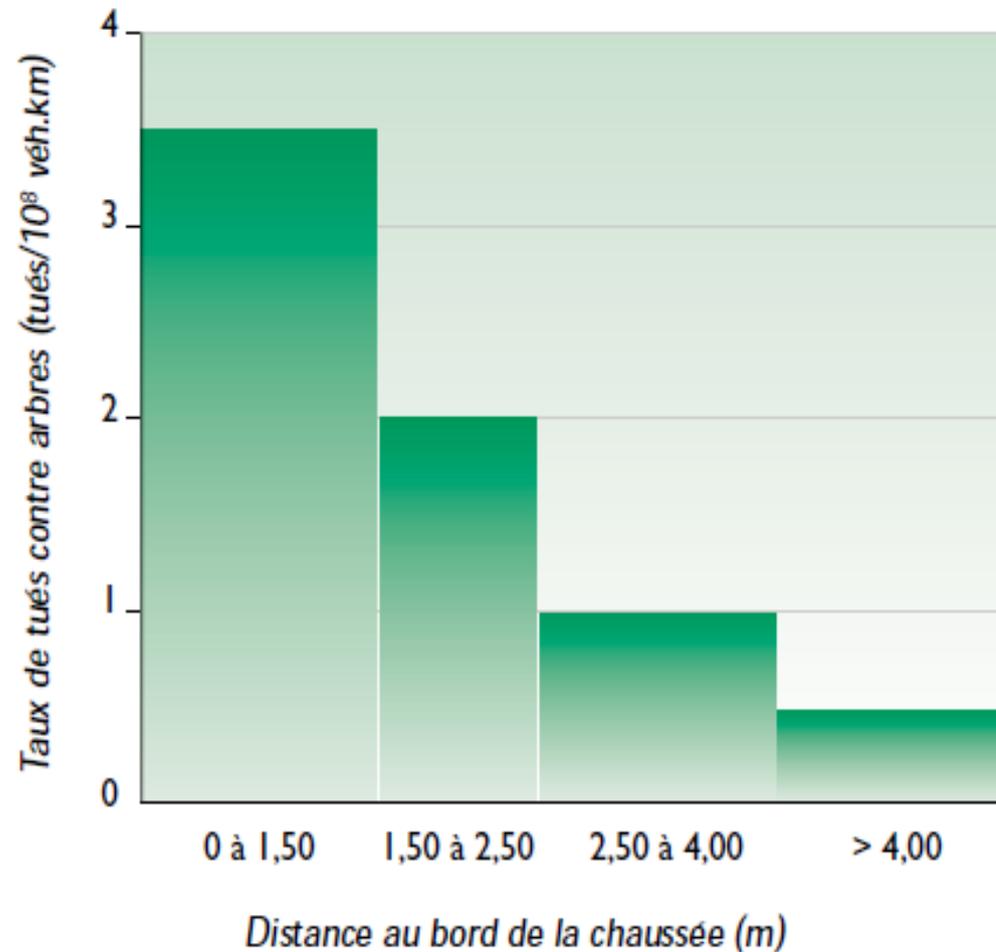
- à moins de 2 m >> 43% des accidents mortels
- à moins de 4 m >> 78% des accidents mortels



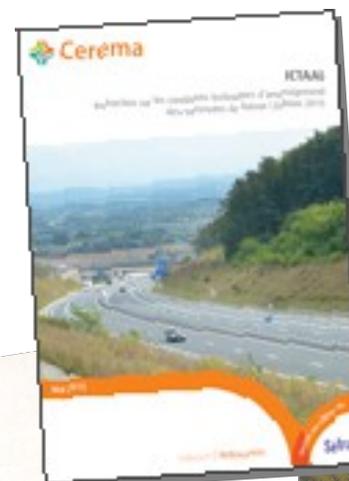
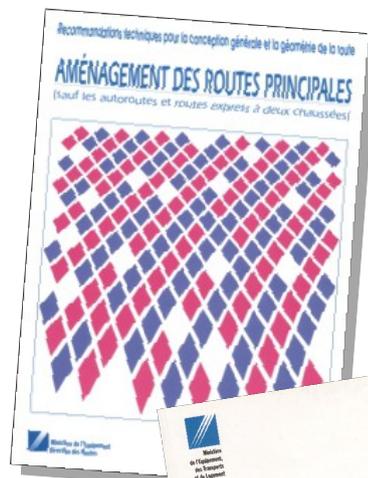
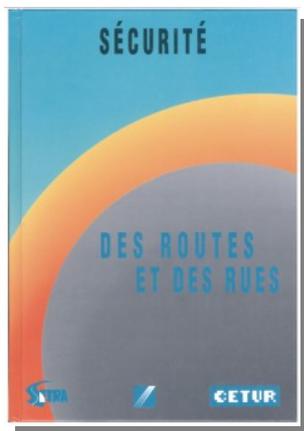
Plus près, plus dangereux...



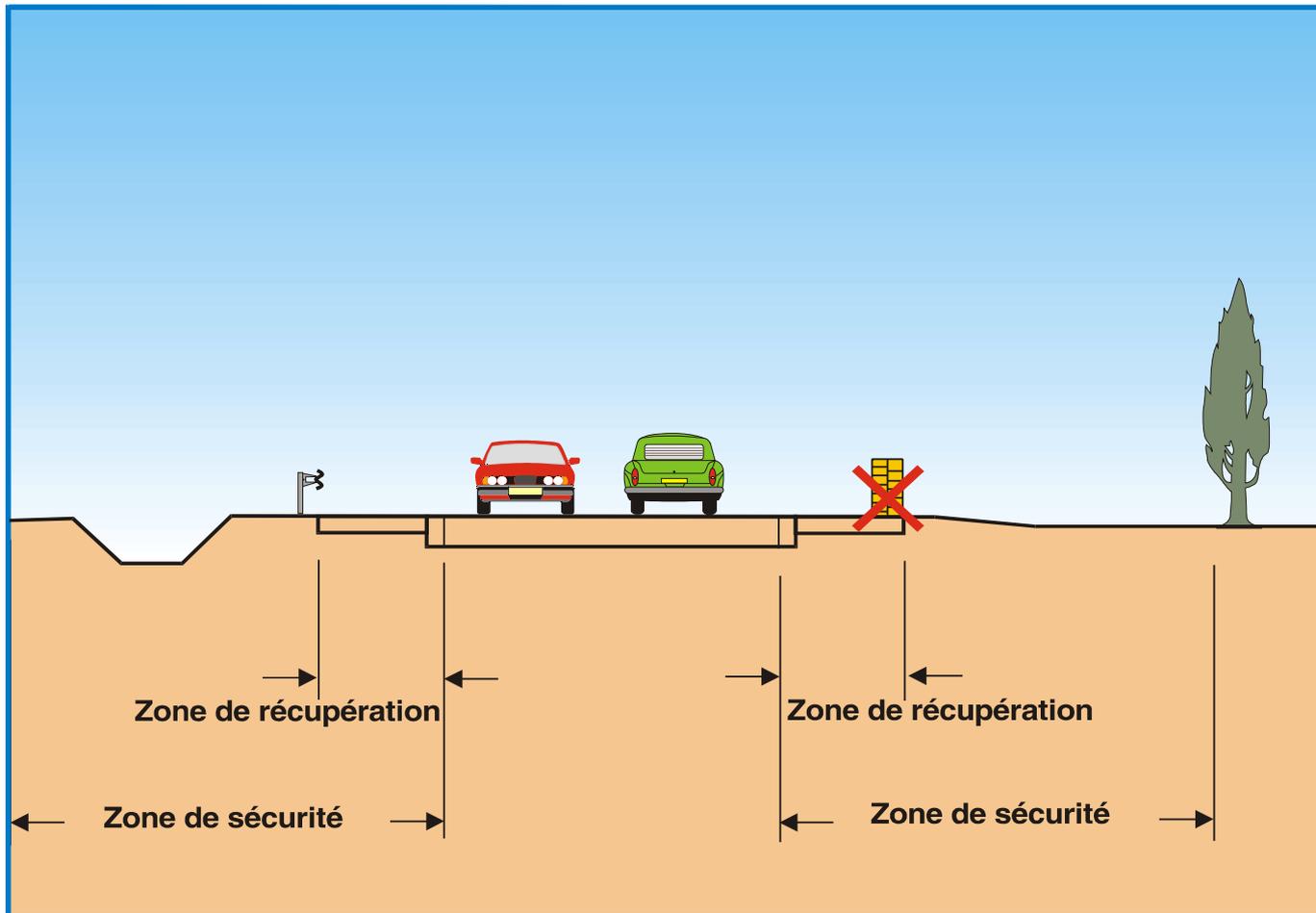
- Un obstacle à 1 mètre est 3 fois plus dangereux... qu'un obstacle situé à 3 mètres



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)

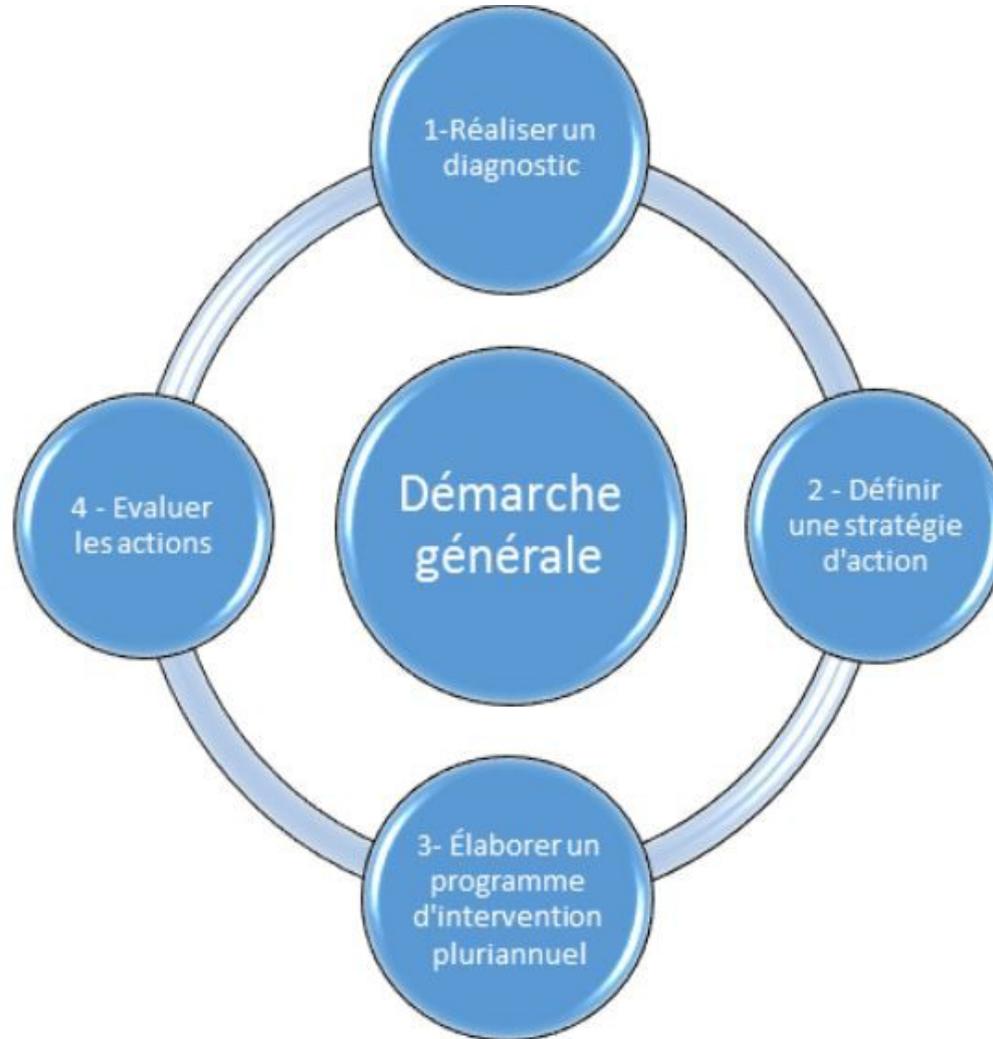
* Route existante : 4,0 m

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





Une démarche générale (classique)



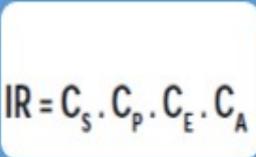


Diagnostiquer



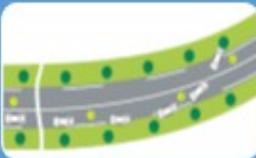
Déterminer les principaux enjeux de sécurité

- 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



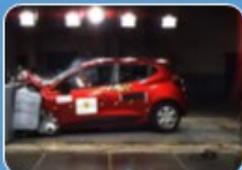
Principes d'intervention et types d'action à mener



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

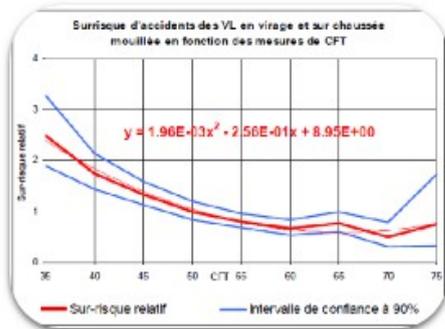
En privilégiant des aménagements efficaces et éprouvés



Accotements revêtus



Dispositifs d'alerte
sonore en rive (crédit CD31)



Amélioration de
l'adhérence en virage



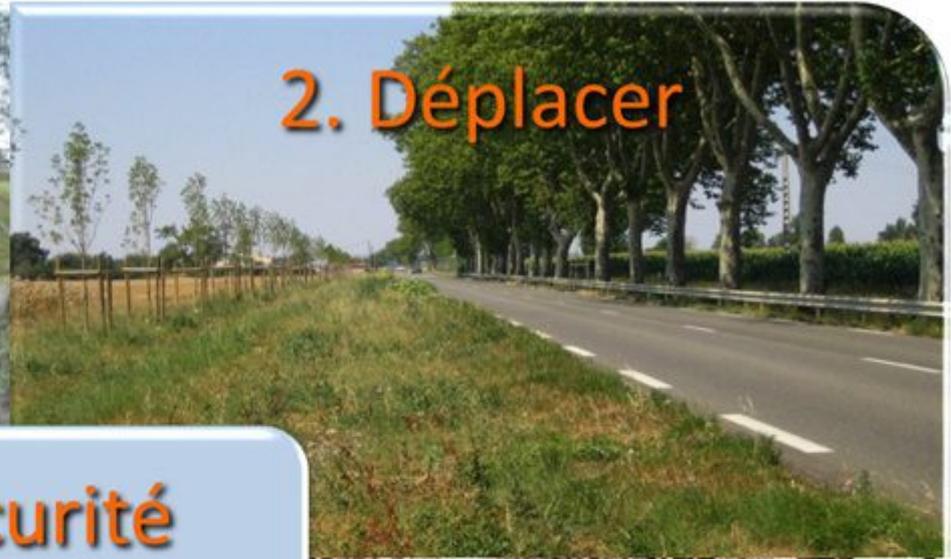
Lisibilité des virages
(signalisation)



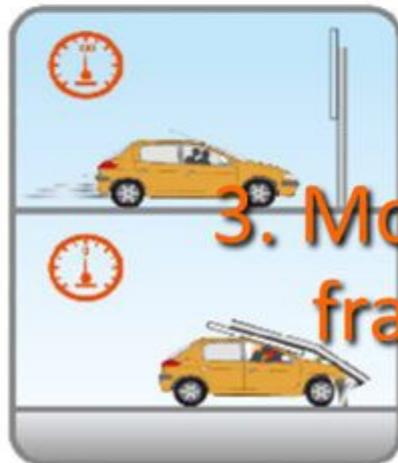
etc.



Sécurité secondaire



Sécurité
secondaire



SUPPORT STANDARD

SUPPORT À SÉCURITÉ PASSIVE



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



FIN

