

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



Sécurité routière
Traitement des obstacles latéraux
29 juin 2016

Traitement des obstacles latéraux

Méthode mise en œuvre sur RD Département de la Marne

Laurent MEZINO

Observatoire de la sécurité routière
départementale



Ministère de l'Environnement de l'Énergie et de la Mer

Préambule

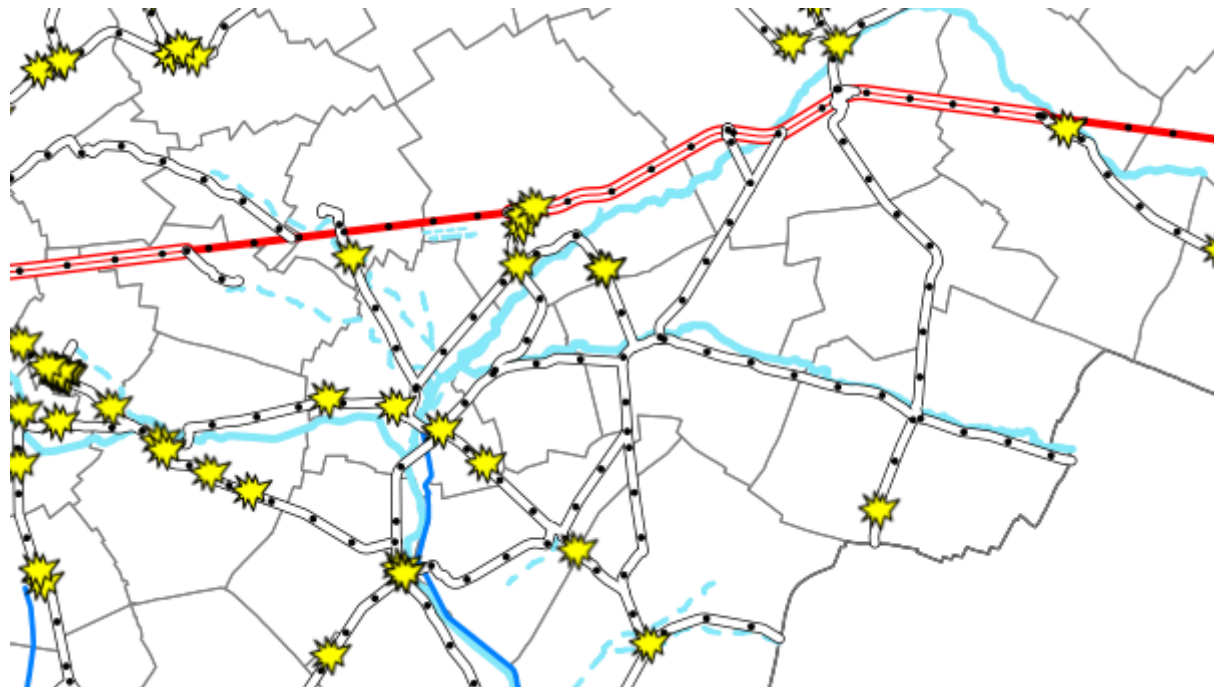
- Ce plan d'actions a été établi suite à la demande des élus départementaux marnais en 2012
- L'étude statistique liée à cette démarche s'est appuyée sur l'étude de l'accidentalité des années antérieures à 2012

Introduction

- Analyse de l'accidentalité – étude d'enjeux
 - Répartition de l'accidentalité locale
 - L'enjeu obstacle latéral
- Méthode de traitement des obstacles latéraux
 - Actions préliminaires (groupe de travail)
 - Plan d'actions visant à améliorer la sécurité passive des routes
 - Plan d'actions relatif aux arbres dangereux

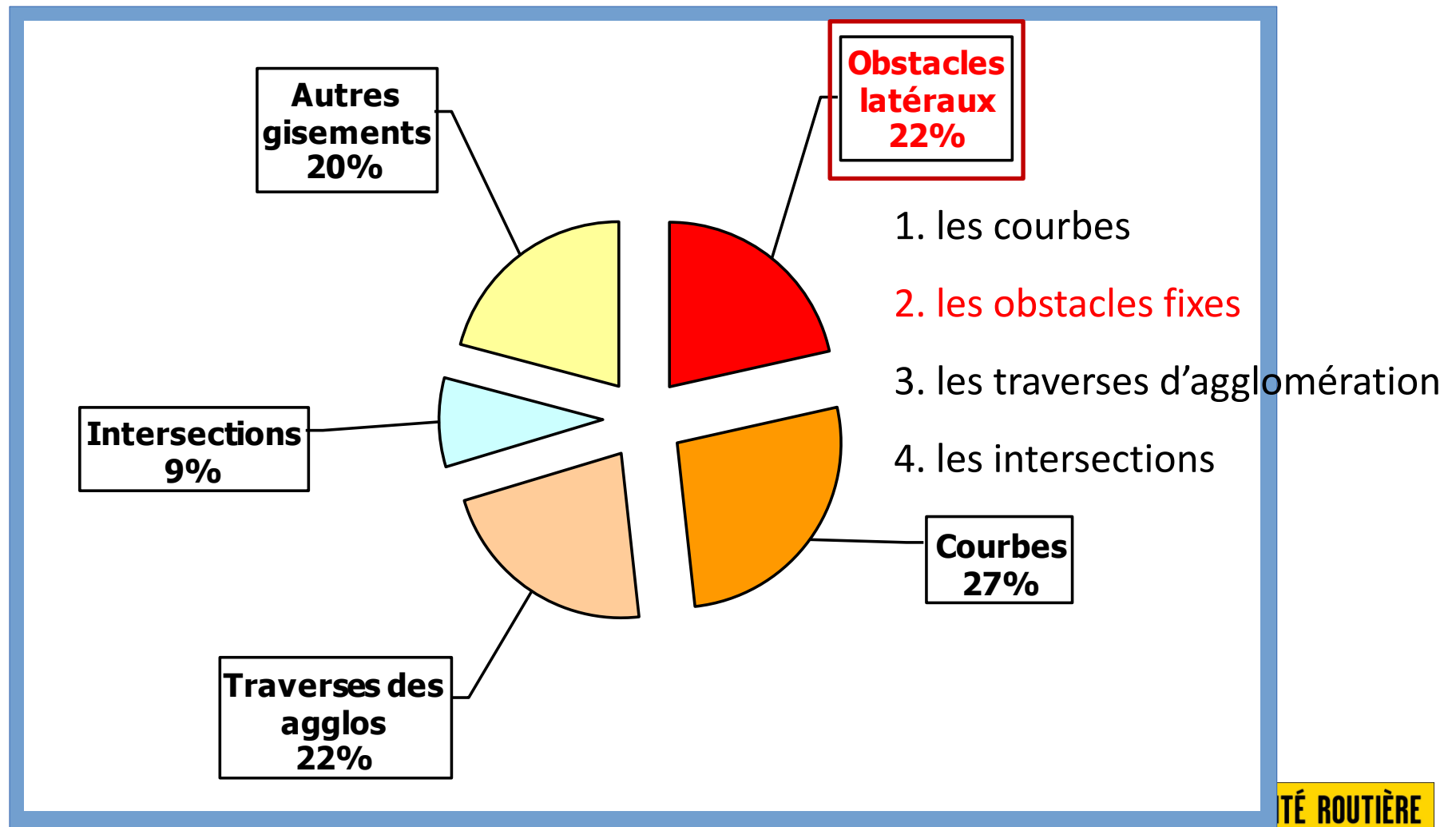
Analyse de l'accidentalité – étude d'enjeux

- Etude de l'accidentalité locale :
 - Disposer d'une connaissance globale des accidents sur les 4150 km du réseau routier départemental (analyse des fichiers BAAC)
 - Définir et hiérarchiser les enjeux grâce à un indicateur d'accidentalité local



Analyse de l'accidentalité – étude d'enjeux

- Répartition de l'indicateur d'accidentalité locale (période 2007/2011)



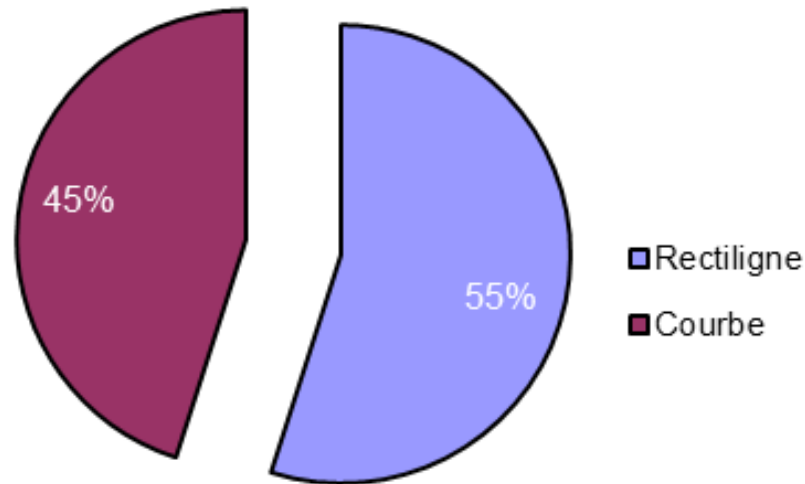
Analyse de l'accidentalité – étude d'enjeux

- L'enjeu obstacle latéral est présent à hauteur de 27% dans les accidents mortels (98 décès sur la période 2000 / 2010) :
 - Les arbres sont impliqués dans 51% de la mortalité contre obstacles (50 décès)
 - Les fossés, talus ou parois rocheuse sont impliqués à hauteur de 29% de la mortalité (28 décès)

Ces deux thématiques regroupent 80% des décès contre obstacles sur cette période.

Analyse de l'accidentalité – étude d'enjeux

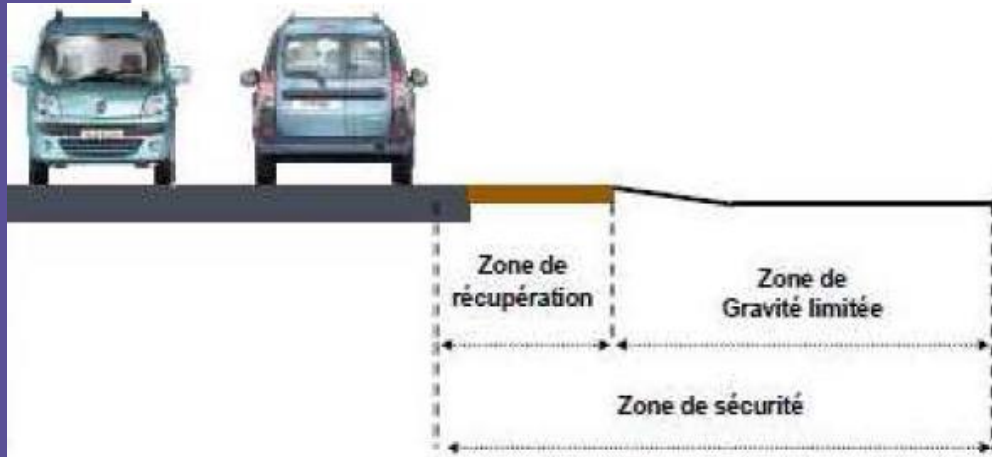
accidents contre obstacles selon la sinuosité de la route (période 2000 - 2010)



- 45% des accidents avec obstacle se produisent en courbe, alors que le linéaire cumulé des courbes représente une faible part du réseau
- 32% de tous les accidents se produisent en courbe

Méthode de traitement des obstacles latéraux

- Actions préliminaires (propositions du groupe de travail) :
 - Définition des largeurs de zones de récupération et de sécurité en fonction du classement des voies (adaptation du guide TOL)



Exemple :

valeurs retenues pour les axes

ZS : 3m ligne droite

4m en courbe (rayon <600m)

ZR : 1m (travaux neufs)

- Recensement des obstacles implantés dans la zone de sécurité sur les 3200 km de RD situées hors agglomération : arbres ; bordures hautes et poteaux de concessionnaires
- Formation des personnels d'exploitation (lisibilité et balisage des virages)

Méthode de traitement des obstacles latéraux

Plan d'actions visant à améliorer la sécurité passive des routes

- Sécurisation des courbes :
 - Amélioration du balisage et de la lisibilité (350 zones)
 - Reprise d'adhérence ponctuelle (10 zones accidentogènes)
 - Suppression obstacles : bordures hautes (11 zones) + fragilisation supports de signalisation (30 supports) + implantation têtes de sécurité



Méthode de traitement des obstacles latéraux

Plan d'actions visant à améliorer la sécurité passive des routes (suite)

- RD structurantes :
 - Marquage sonore en rive dans quelques virages (expérimentation 2016 sur 12 zones)
 - Création de bandes dérasées stabilisées en réduisant la largeur des voies de circulation (déplacement des bandes de rive – 200km réalisés)



Méthode de traitement des obstacles latéraux

Plan d'actions visant à améliorer la sécurité passive des routes (suite)

- Barrières de sécurité :
 - Installation d'écrans inférieurs pour la sécurité des motocyclistes (36 zones mises en conformité)
 - Suppression extrémités type quart de cercle (30 zones)
 - Implantation de dispositifs de glissement adaptés pour éviter le blocage brutal des usagers en perdition sur les garde-corps des petits ouvrages (25 zones)

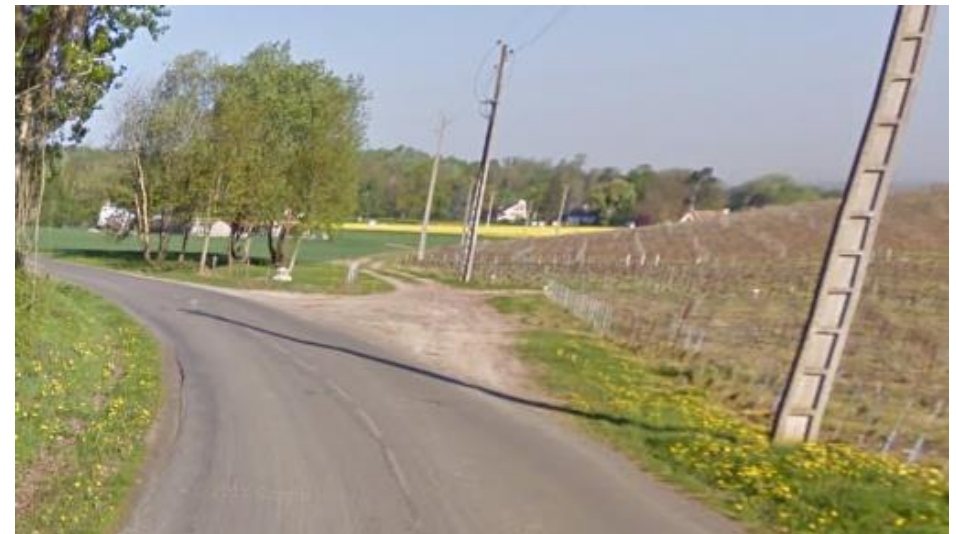


SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Méthode de traitement des obstacles latéraux

Plan d'actions visant à améliorer la sécurité passive des routes (suite)

- Poteaux :
 - Calcul de l'indice de risque des 960 poteaux recensés en courbe dans la zone de sécurité (dont 720 à moins de 2,40m de la chaussée) en suivant la méthode du guide TOL
 - Demande aux concessionnaires d'éloigner ou de supprimer 60 poteaux dans le cadre de la loi n°2003-495 (réalisation : 50%)



Méthode de traitement des obstacles latéraux

Plan d'actions contre les arbres d'alignement dangereux

- Arbres implantés en courbe dans la zone de sécurité (71 accidents - 810 arbres recensés soit ~ 4% du patrimoine) :
 - Abattage (95% effectués)
 - Plantations de haies pour compensation au titre de la biodiversité et renforcement de la lisibilité des courbes
- Arbres implantés dans la zone de sécurité en alignement droit : 3 zones accidentogènes (27 accidents – 200 arbres recensés soit ~ 1% du patrimoine) :
 - Abattage (100% effectués)
 - Plantations de haies pour compensation au titre de la biodiversité

Méthode de traitement des obstacles latéraux

Bilan

- Moyens financiers mis en place pour la réalisation des actions (répartis sur 3 années) : 390 000 €
 - Amélioration de la sécurité passive des routes : 200 000 €
 - Arbres dangereux : 50 000 € (abattage) + 140 000 € (14km de haies)
- Accidentalité :
 - Recul insuffisant pour dresser un bilan fiable sur 5 ans
 - La comparaison des périodes 2006/2010 et 2011/2015 montre une évolution favorable que l'on ne peut toutefois pas imputer au résultat de ces actions :

Obstacles latéraux	nb accidents	nb décès
2006/2010	210	41
2011/2015	138	32
	-34%	-22%

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



FIN



Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer