

DES AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Réunion des référents communaux de sécurité routière
VALDAHON – 8 décembre 2016

Patrice CHAMPON

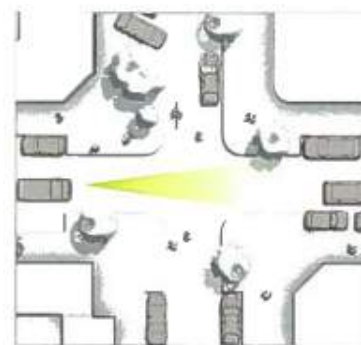
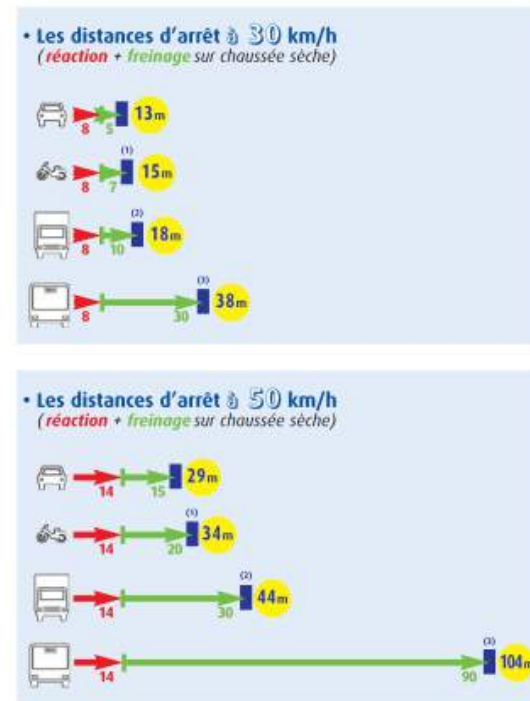
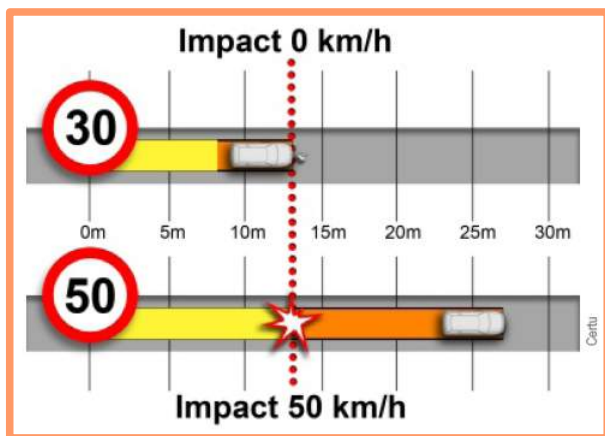
Sommaire

- Préalables
 - L'importance de la vitesse
 - La hiérarchisation du réseau
- De la route ... à la rue
- Des outils pour agir ...
 - Les évolutions réglementaires récentes et le PAMA
 - Infrastructures et circulation
 - Pratiques urbaines
- Des sanctions plus fortes
- Bibliographie et sites de références

L'importance de la vitesse

- Principe de prudence par rapport aux usagers vulnérables

- importance de la vitesse sur la distance d'arrêt d'un véhicule
- importance de la vitesse sur la gravité des lésions en cas de choc véhicule / piéton : de 50 à 30 km/h : 8 fois plus de chance de survie pour un piéton en cas de choc.



Le champ de vision à 50 km/h



Le champ de vision à 30 km/h

- importance de la vitesse sur le champ de vision du conducteur

La hiérarchisation du réseau

- Quelle type de voie pour assurer quelle fonction ?

Fonction
circulatoire
prépondérante

Vie locale
privilégiée

10 à 20 % du réseau

80 à 90 % du réseau

Zones 30

Zones de
rencontre

Aires
piétonnes

Voies structurantes

Voies de distribution,
liaisons
interquartiers

Voies de desserte,
zones de circulation
apaisées



De la route ... à la rue

- Mettre en relation la voie et le bourg : utilisation d'un vocabulaire urbain
 - matériaux, éclairage public
 - réduire le marquage routier au minimum
- Mettre en valeur le bourg : privilégier les fonctions urbaines
 - lieux singuliers
 - traitement des accès riverains
- Découper la voie en séquences cohérentes en fonction des lieux traversés.



De la route ... à la rue

- Une cohabitation équitable des différents usagers de la voirie et de l'espace public
 - un espace à 50km/h privilégie la circulation des véhicules motorisés
 - à 30km/h, on peut y admettre les cyclistes sans séparation des usagers
 - et en-dessous de 20km/h, la cohabitation de tous les usagers est possible
- Une meilleure qualité de vie
 - Un usage transversal de la voirie
 - Une appropriation des espaces publics



Des outils pour agir ...

- Les évolutions réglementaires récentes et le PAMA
- Infrastructures et circulation
 - Les entrées d'agglomération
 - La modération continue des comportements
 - Les carrefours
- Pratiques urbaines
 - Les cheminements piétons
 - Les aménagements en faveur des cyclistes
 - Les zones de circulation apaisée



Les évolutions réglementaires récentes

- Décret du 30 juillet 2008
 - Introduction du principe de prudence dans le Code de la Route
 - Introduction de la Zone de rencontre et précision des règles relatives à la zone 30 et à l'Aire piétonne
 - Généralisation des doubles-sens cyclables dans les zones apaisées
- Décret du 12 novembre 2010 : traduction du principe de prudence pour la sécurité des piétons
 - Priorité en traversée de chaussée du piéton qui manifeste son intention de traverser
 - Précision des règles d'usage des trottoirs
- Décret PAMA du 02 juillet 2015
et Arrêté signalisation du 23 septembre 2015
- Loi Transition Énergétique pour une Croissance Verte du 17 août 2015



Les évolutions du PAMA

- Le PAMA, 25 mesures en 6 axes
- Focus sur l'Axe 2 : partage de l'espace public – sécurité

	Décret PAMA <i>Code de la route</i>	Arrêté PAMA <i>IISR</i>
Trajectoire des cyclistes		
• Dépassement ligne continue	X	
• Circulation à l'écart des portières	X	
• Circulation sur trajectoire matérialisée	X	X
• Traversée cycliste contiguë au passage piétons	X	X
Aménagement pour les cyclistes		
• Extension du double-sens cyclable	X	
• Chaussée à voie centrale banalisée en agglomération	X	
• Extension du cédez-le-passage cycliste au feu		X
• SAS pour vélos	X	X
Aménagement pour les piétons		
• Marquage figurine piétons		X
• Signal lumineux pour piétons		X
Sanctions renforcées (stationnement très gênant)	X	
Perception des zones de circulation apaisées (marquage zones 30 & de rencontre, aires piétonnes)		X
Apaisement généralisé de la vitesse en agglomération	Loi de transition énergétique pour une croissance verte	

Infrastructures et circulation - Les entrées d'agglomération

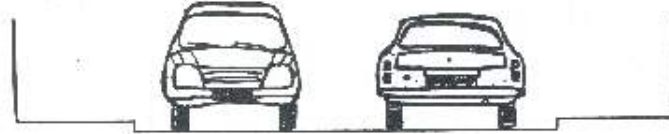
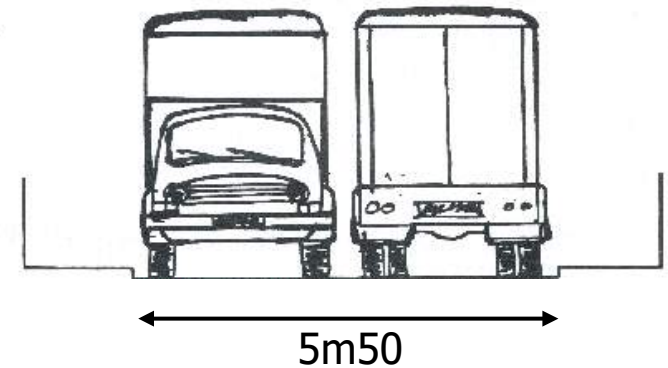
- Ce n'est pas le panneau qui fait l'agglomération et qui dicte le comportement de l'usager.
- Mais c'est la crédibilité et la cohérence de l'environnement et des aménagements qui vont l'inciter au respect des règles.



Infrastructures et circulation - La modération continue des comportements

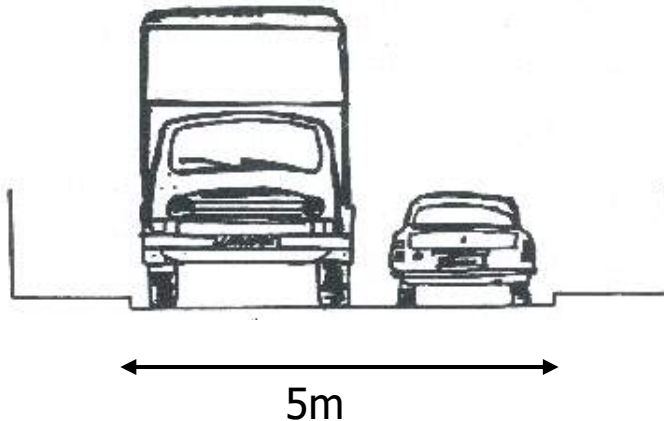
- Réduction de la largeur des voies de circulation :

Sur une chaussée de 5m50 :
2 PL se croisent à vitesse réduite



Sur une chaussée de 5m :

- 2 VL se croisent entre 30 et 50 km/h
- 1 VL et 1 PL se croisent au pas
- 2 PL ne se croisent pas

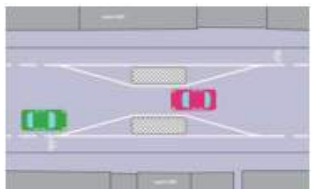
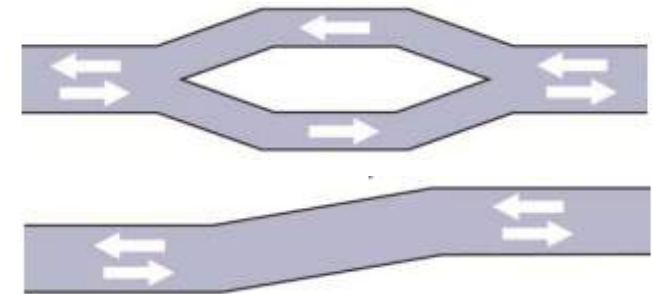


Infrastructures et circulation - La modération continue des comportements

- Modification des trajectoires :



par l'implantation de chicanes
(avec ou sans îlot central)



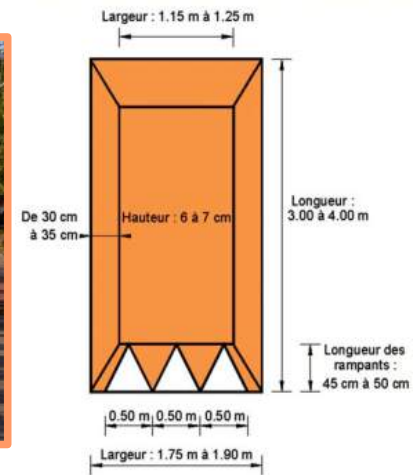
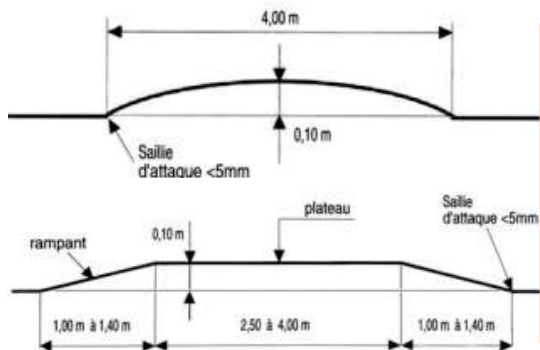
par la mise en place d'écluses
(simples ou doubles)



Infrastructures et circulation - La modération continue des comportements

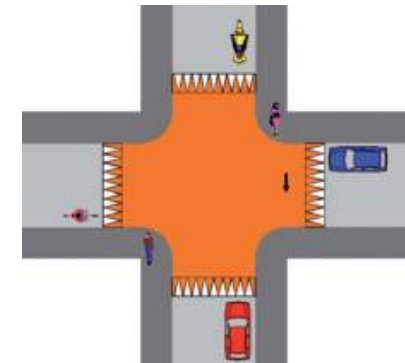
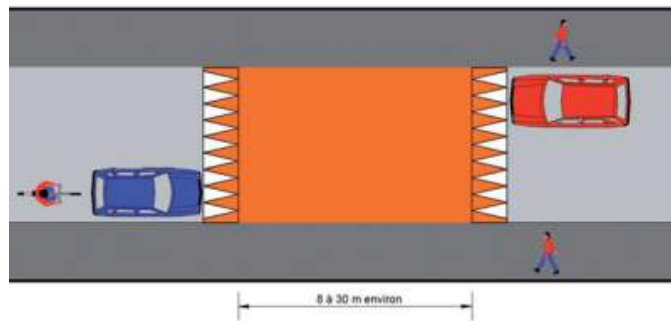
- Traitement du profil en long : par l'implantation de dispositifs ralentisseurs

dos d'âne ou trapézoïdal



coussin

plateau



Infrastructures et circulation - Les carrefours

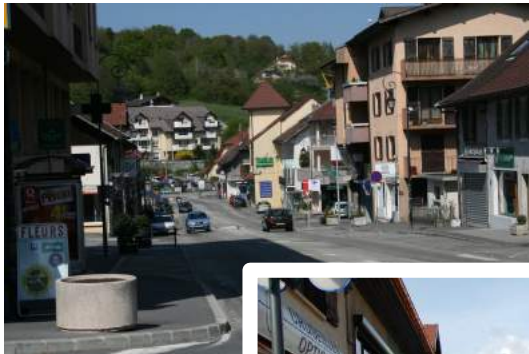
- Choisir le type de carrefour et les bonnes dimensions :
Carrefours plans, carrefours giratoires (ou éventuellement carrefours à feux).



Pratiques urbaines - Les cheminements piétons



- Permettre une circulation piétonne confortable et sûre.



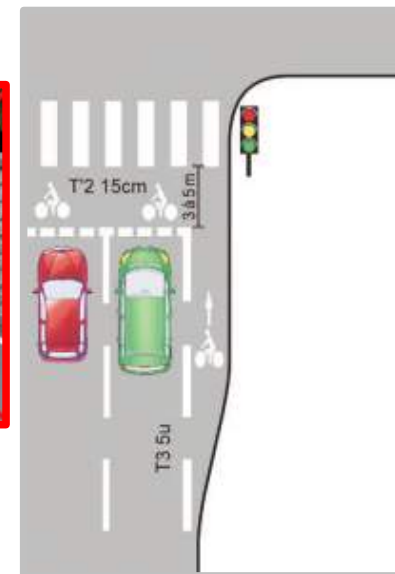
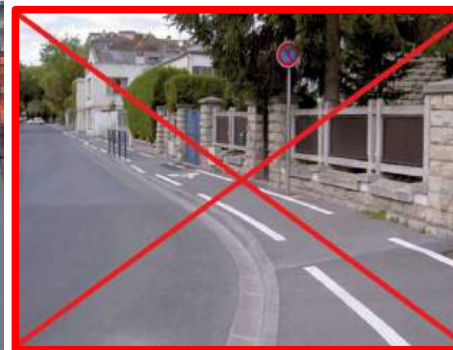
- Assurer la continuité des déplacements.
(Loi sur l'accessibilité de 11 février 2005)



Pratiques urbaines - Les aménagements en faveur des cyclistes



- Offrir des cheminements continus, confortables et surs.



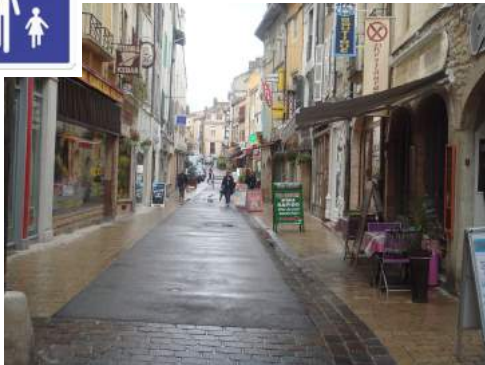
- Généraliser les doubles sens cyclables.
= rue à double sens dont un sens est réservé aux cycles.



Pratiques urbaines - Les zones de circulation apaisée

- Aménager des espaces publics privilégiant les piétons.

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 D 906 COURPIÈRE agglomération	 section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulaire	 Vie locale	 Vie locale	 Vie locale	 Circulation	 Circulation



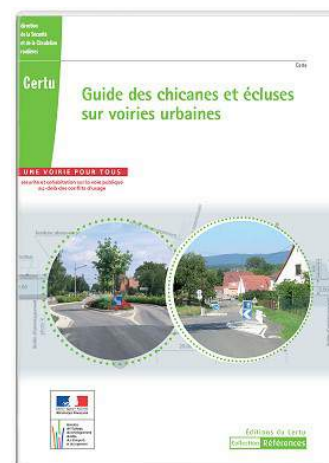
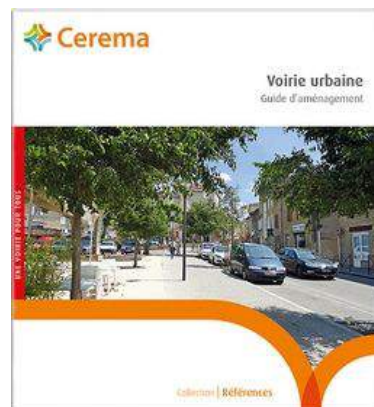
Des sanctions plus fortes

- Création du stationnement « très gênant »
 - Pour améliorer le respect des aménagements pour les modes actifs
 - Mesure générale du code de la route donc ne nécessitant aucune signalisation spécifique



- Possibilité d'utiliser le marquage jaune, qui dorénavant signifie gênant ou très gênant suivant la configuration, ou/et la signalisation verticale classique
- Stationnement très gênant désormais sanctionné d'une contravention de 4ème classe (135 euros)

Bibliographie et sites de références



[Cerema - Rubrique Voirie-Espaces publics](#)
[Une Voirie pour Tous](#)
[Cerema Centre-Est](#)
[Fiches Cerema de présentation du PAMA](#)



Patrice Champon – Cerema Centre-Est

patrice.champon@cerema.fr - 04 74 27 51 24