Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA MANCHE

Forum sécurité routière

25 février 2016

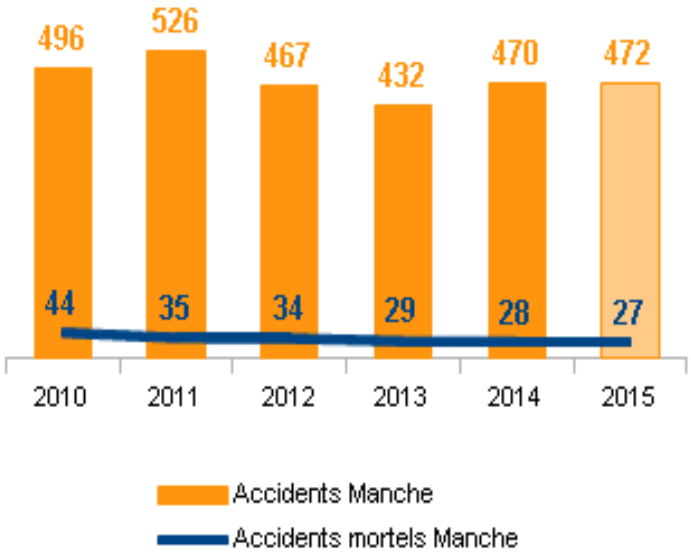
DDTM Manche – 477, boulevard de la Dollée – BP 60355 – 50015 Saint-Lô Cedex - **Tél :** 02 33 06 39 00 - **Fax :** 02 33 06 39 09 - **Horaires d'ouverture au public :** 8h30-12h00 / 13h30-17h00

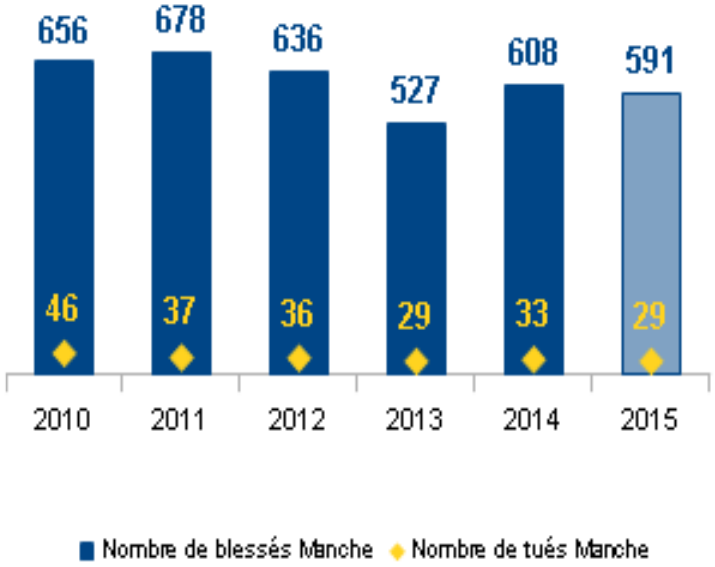
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA MANCHE

Forum sécurité routière

1. Accidentologie dans le département
2. Document Général d'Orientation (DGO)
3. Que peuvent faire les élus et comment ?
4. Sécurité routière en agglomération

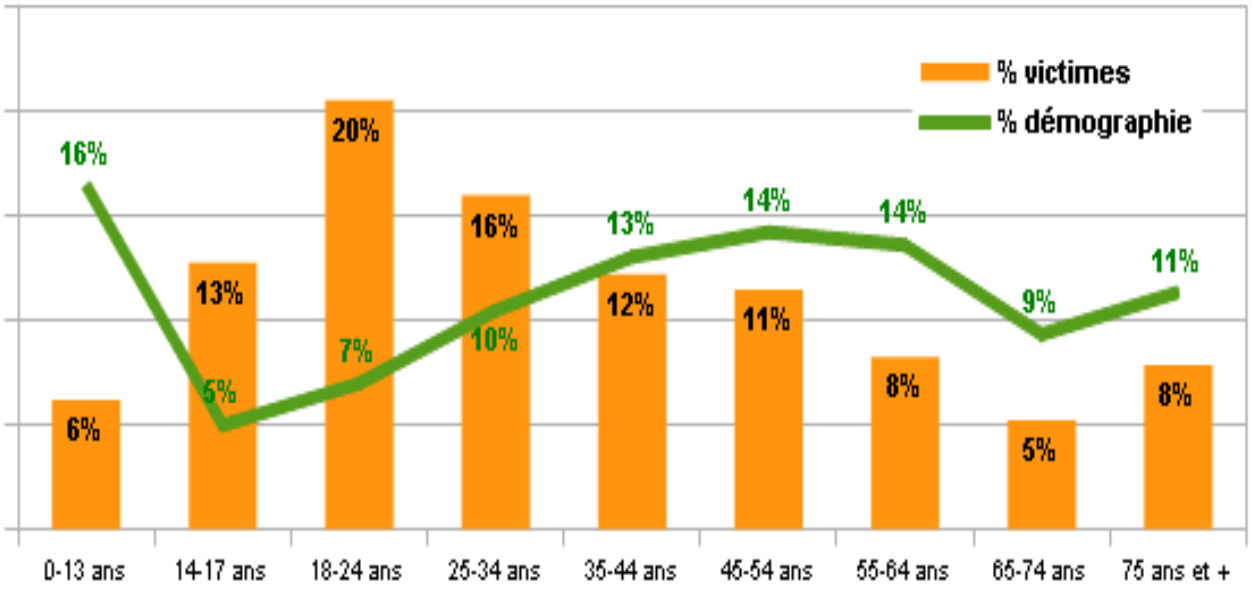
Evolution du nombre d'accidents et de victimes





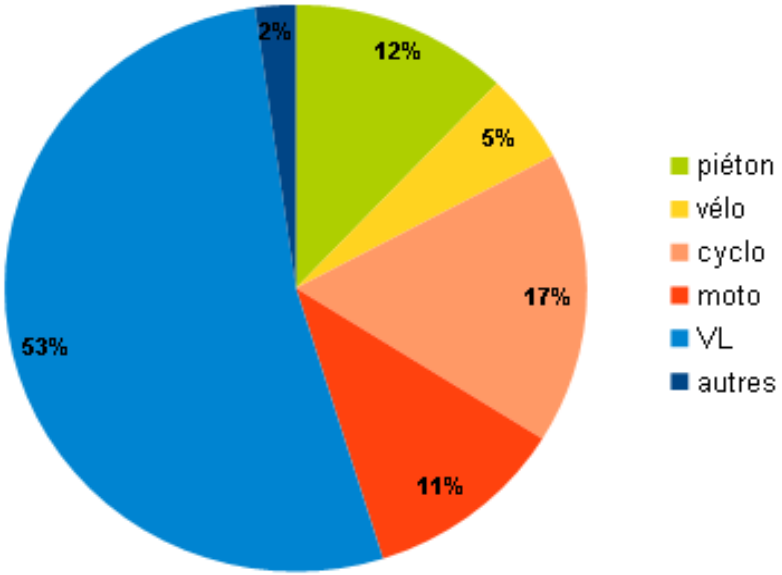
Le nombre de tués est légèrement en baisse, mais il reste beaucoup à faire pour atteindre l'objectif de -18 tués en 2020.

Age des victimes



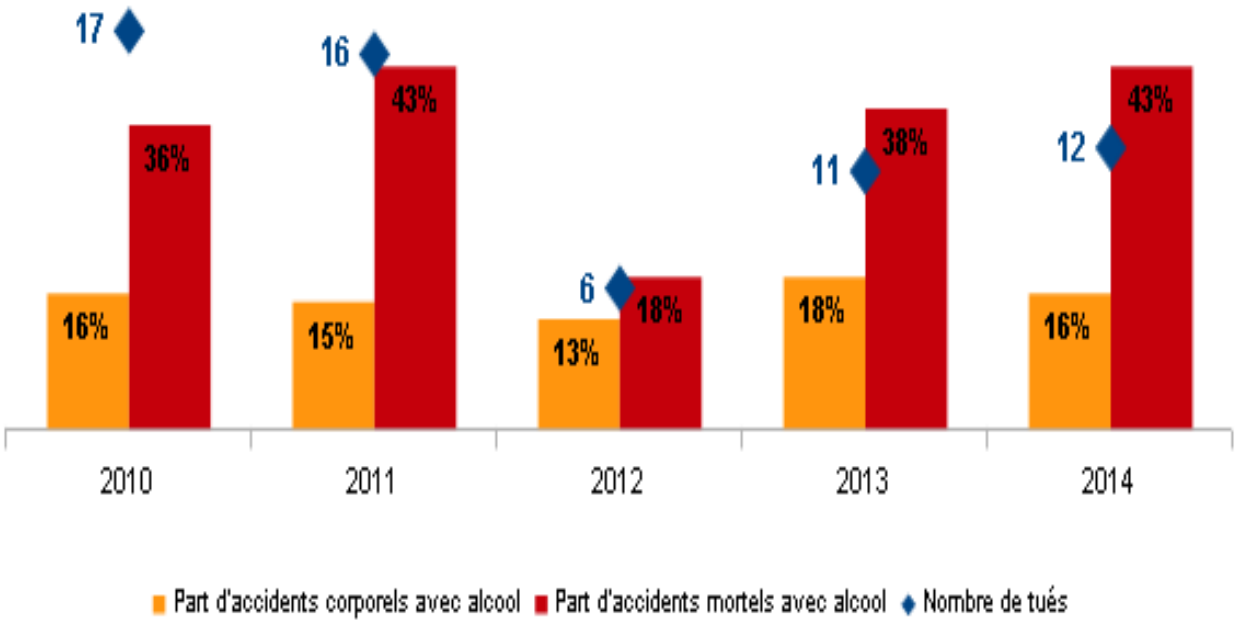
On observe une part plus importante de victimes chez les 14-34 ans, alors que ces classes d'âge sont les moins représentées dans la démographie de la Manche (49% des victimes, 22% de la population).

Mode de déplacement des victimes



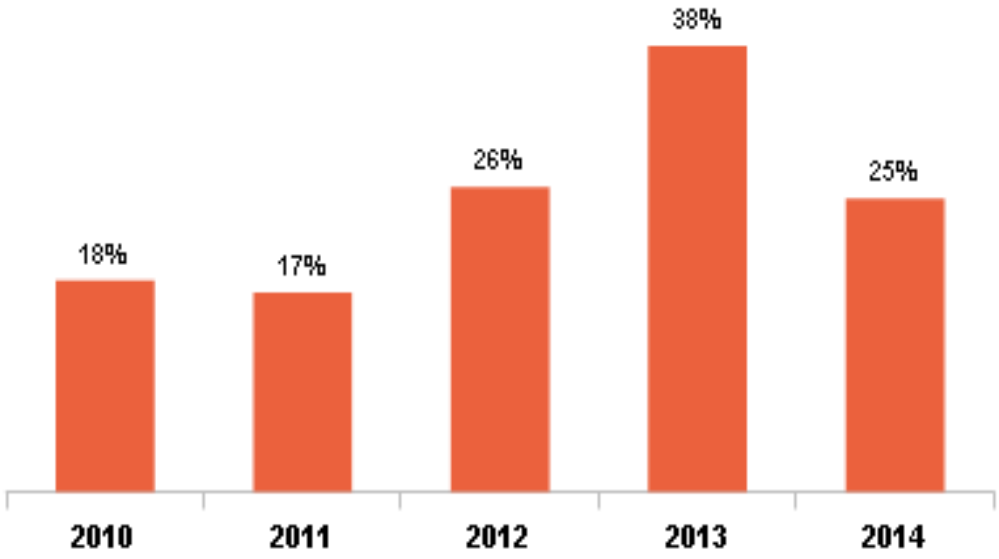
Près d'un tiers des victimes d'accidents de la route circulait sur un deux-roues motorisé.

Accidents et alcool



La part des accidents corporels et mortels avec un usager alcoolisé reste à un niveau très élevé et supérieur à la moyenne nationale.

Vitesse et accidents mortels



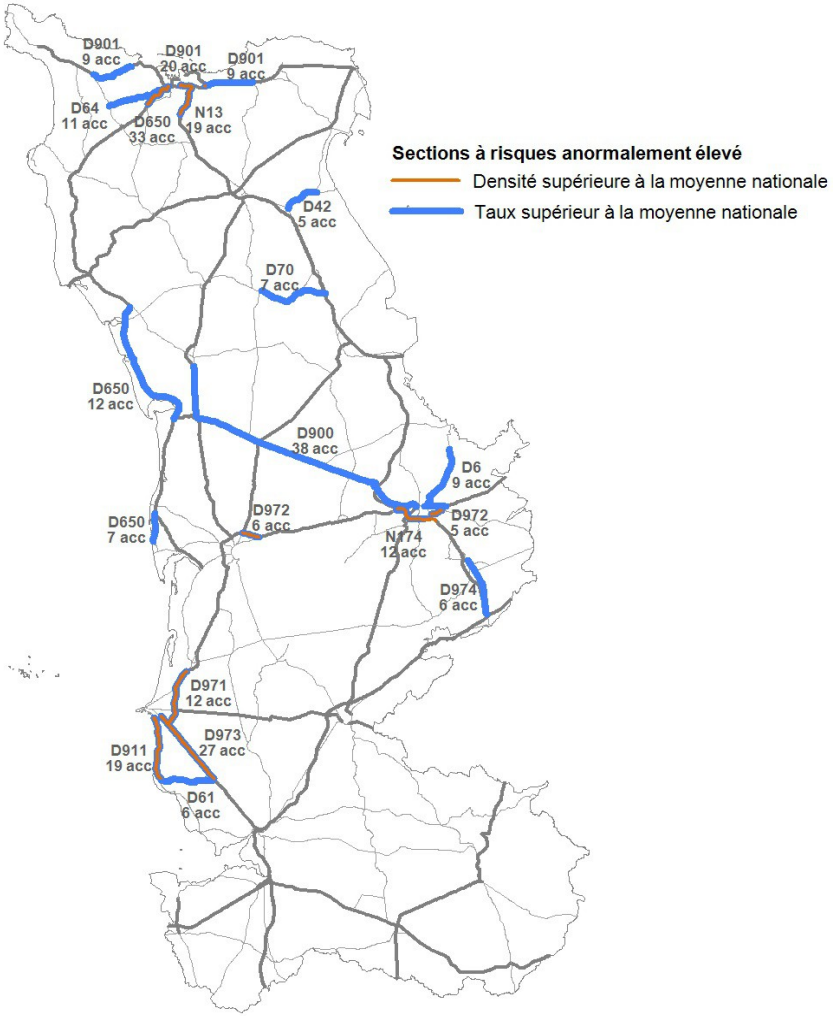
La part d'accidents mortels impliquant la vitesse d'un véhicule est excessive et croissante depuis 2010, avec un pic en 2013.

Répartition géographiques des accidents

Les accidents recensés sur les routes de la Manche sont majoritaires en zone police, 60% contre 40% en zone gendarmerie

Répartition géographiques des accidents

14 axes présentent un risque anormalement élevé par rapport aux routes de type identique au niveau national



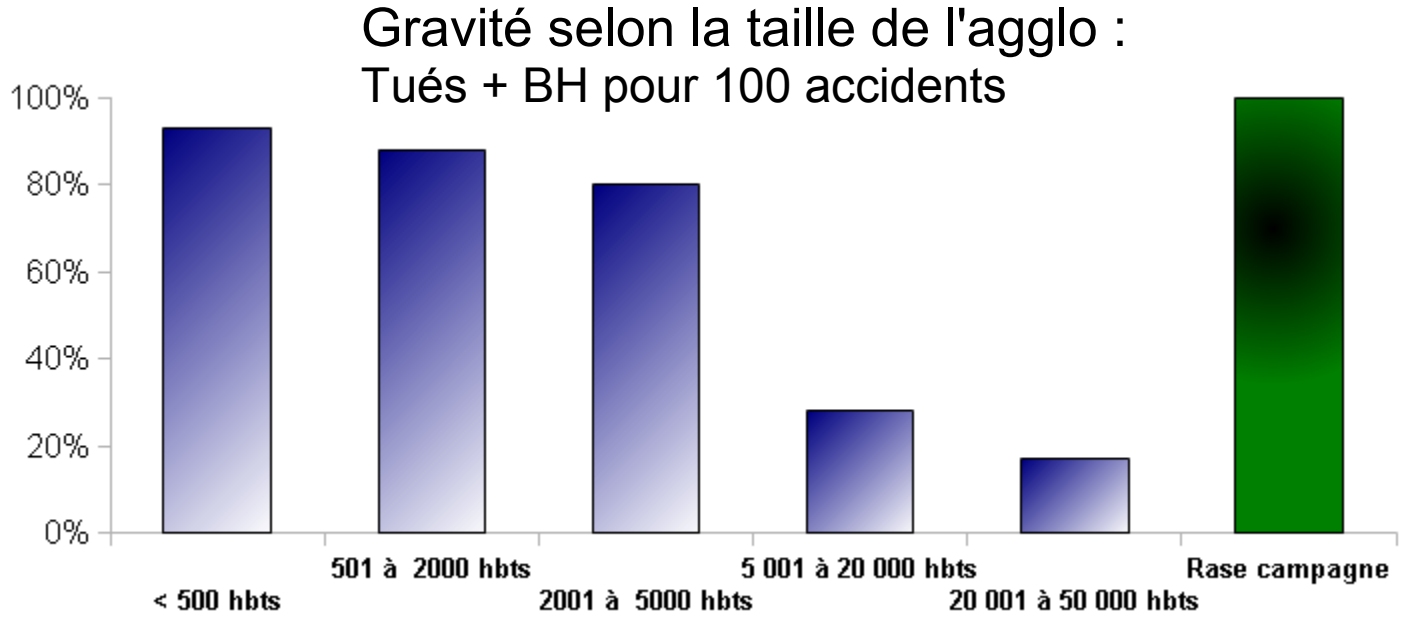
Accidents selon l'environnement

(Chiffres Manche 2010-2014)

Part d'accidents	60 %	40 %
Part de tués	20 %	80 %

Les accidents sont plus nombreux en ville, mais la gravité y est beaucoup plus faible.

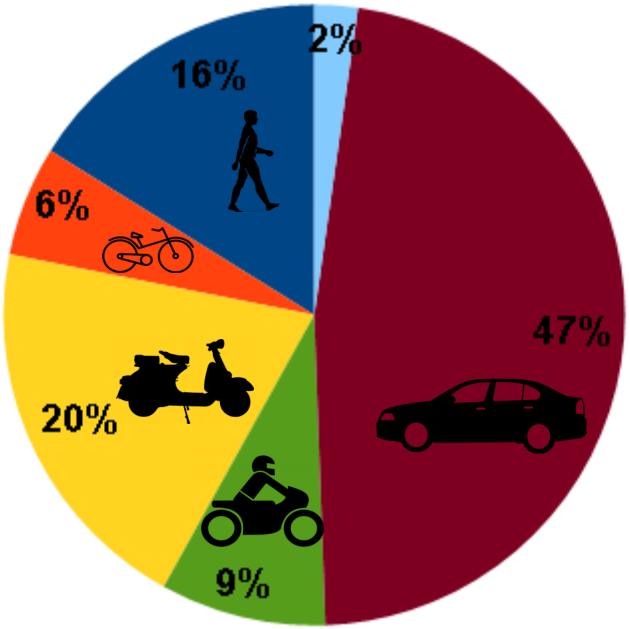
Gravité des accidents selon l'environnement



La gravité des accidents est beaucoup plus élevée en rase campagne et dans les petites agglomérations.

Victimes en milieu urbain

Dans la Manche, les usagers dits vulnérables représentent la moitié des victimes en agglomération.



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA MANCHE

Forum sécurité routière

1. Accidentologie dans le département
2. Document Général d'Orientation (DGO)
3. Que peuvent faire les élus et comment ?
4. Sécurité routière en agglomération

Le Document Général d'Orientations (DGO)

- Définit et affiche les axes prioritaires de la politique à mener dans le département pour faire reculer l'insécurité routière

- Associe et mobilise les services de l'État, les principales collectivités du département, les autres partenaires (associations, assureurs sociaux du risque routier professionnel)

Les enjeux du DGO 2013-2017 dans la Manche

Les enjeux 2013-2017

1- alcool et stupéfiants

15% des accidents corporels et 34 % des accidents mortels impliquaient un usager, conducteur ou piéton, ayant une alcoolémie positive.

2- jeunes de moins de 25 ans

56% des accidents corporels et 44% des accidents mortels impliquaient un jeune de moins de 25 ans, conducteur, passager ou piéton

Les enjeux 2013-2017

3- deux-roues motorisés

38% des accidents corporels et 30% des accidents mortels impliquaient un deux-roues motorisé

4- usagers vulnérables en agglomération

42% des accidents corporels et 17% des accidents mortels impliquaient un usager vulnérable en agglomération

Les enjeux 2013-2017

5- seniors (65 ans et plus)

20% des accidents corporels et 30% des accidents mortels impliquaient un senior d'au moins de 65 ans, conducteur, passager ou piéton

6- risque routier professionnel

19% des victimes d'accidents de la route effectuaient un trajet entre leur domicile et leur lieu de travail

Déclinaison du DGO en actions de sécurité routière

Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR)

L'action de l'État, en matière de sécurité routière, définie dans le DGO est déclinée chaque année au travers du PDASR

Ce Plan, qui vise à regrouper et coordonner l'action de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière, constitue un outil de concertation et d'affichage de la politique de sécurité routière dans le département.

Chaque année, un appel à projets est lancé auprès de tous les partenaires susceptibles de réaliser une action de sécurité routière, construite autour des enjeux et des orientations du DGO.

PDASR : Les priorités d'action 2016

- l'alcool
- les stupéfiants
- la vitesse
- les seniors
- les usagers vulnérables

Forum sécurité routière

1. Accidentologie dans le département
2. Document Général d'Orientation (DGO)
3. **Que peuvent faire les élus et comment ?**
4. Sécurité routière en agglomération

Quelques évidences… qu'on oubli souvent

Ce n'est pas parce qu'une commune a aujourd'hui peu d'accidents sur son territoire :

- qu'elle est à l'abri d'une évolution du risque (développement de l'urbanisme, modification des comportements)
- que ses administrés n'ont pas d'accidents (trajets domicile-travail, déplacement vers les équipements extra-communaux, déplacements loisirs ou vacances...)

Quelques évidences … qu'on oubli souvent

Les facteurs d'accidents et les types de risques sont multiples

↓

Les cibles concernées sont variées

VL, PL, vélos, piétons, PMR, enfants,
Professionnels de l'éducation
Professionnels de la route
Forces de l'ordre, employeurs...

Les moyens d'action sont nombreux

Pour favoriser la sécurité routière,

Le maire a la possibilité d'agir dans de nombreux champs de compétences

- Réglementation et contrôle
- Urbanisme
- Infrastructures
- Transports
- Environnement
- Éducation
- Culture
- Action sociale et santé
- Loisirs et tourisme
- Communication
- Politiques publiques
- Prévention du risque routier

Quelques exemples

La lutte contre la conduite sous l'emprise d'une alcoolémie positive ou de stupéfiants peut être intégrée :

- Dans les loisirs et le tourisme
  - Prise en compte de la SR dans les manifestations locale
  - Matchs : 3ème mi-temps sans alcool,
- Dans l'action sociale et la santé
  - Sensibilisation, formation, accompagnement sur la politique de santé, alcool, drogues...
- Dans la communication
  - Organisation de forums ou rencontres ciblées alcool, drogues

Quelques exemples

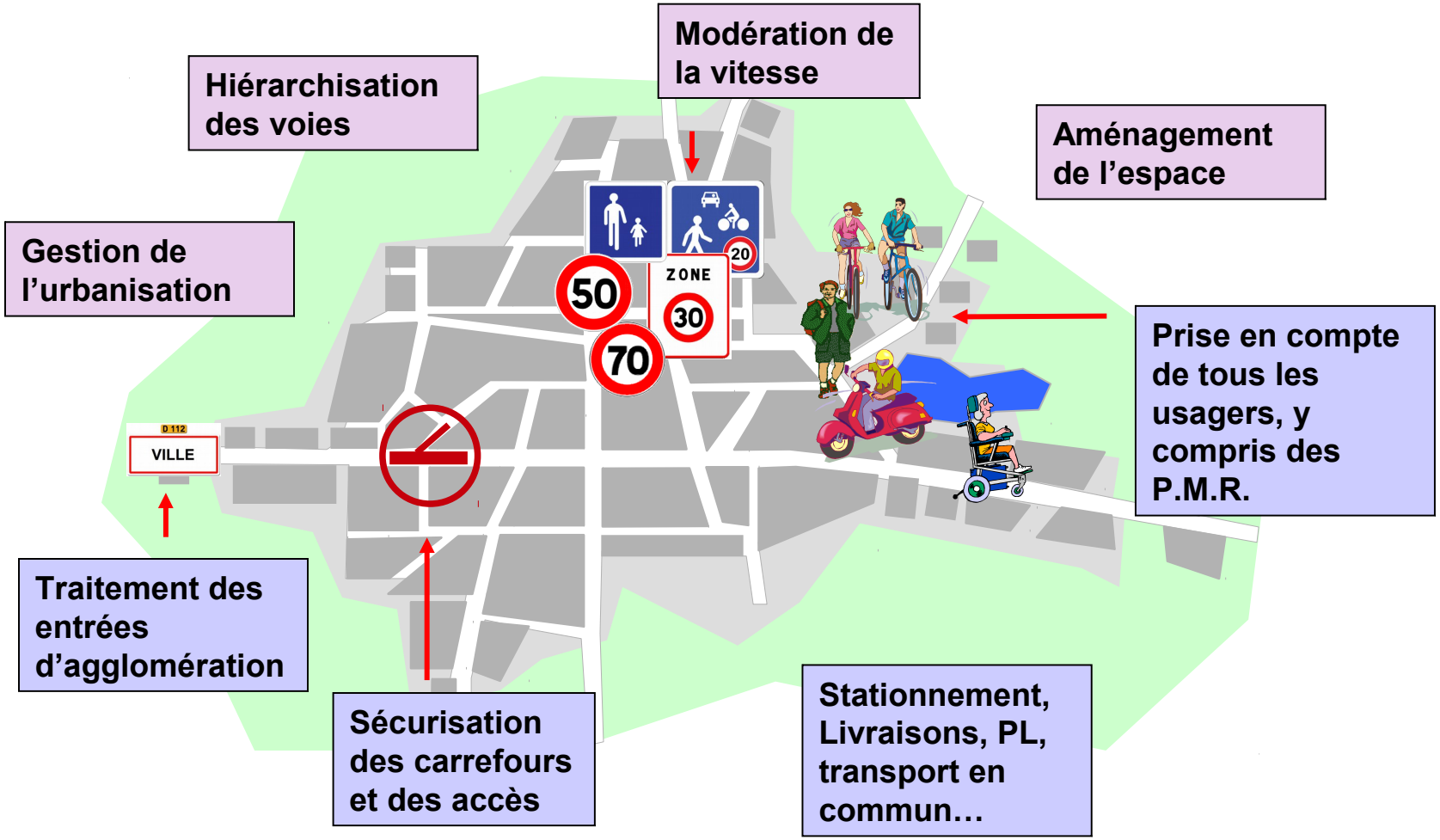
La SR sur l'enjeu « seniors » peut être intégré :

- Dans l'action sociale et la santé
  - Action en faveurs des personnes âgées
- Dans les infrastructures
  - Intégration des PMR
  - Aménagement de cheminements piétons
- Dans les transports :
  - Mise en place ou développement de mode de transport alternatif (transport à la demande, ...)
- Dans la culture
  - Pièce de théâtre sur le thème prévention routière

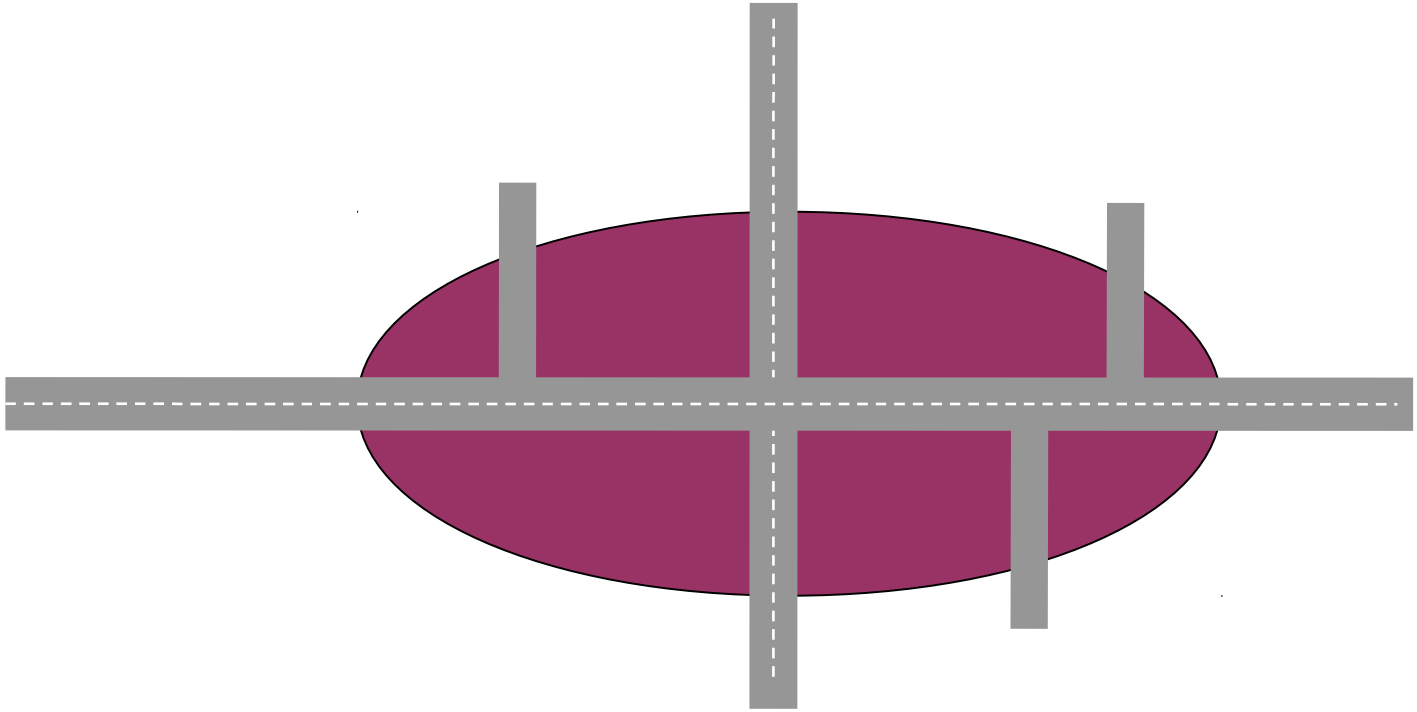
Forum sécurité routière

1. Accidentologie dans le département
2. Document Général d'Orientation (DGO)
3. Que peuvent faire les élus et comment ?
4. Sécurité routière en agglomération

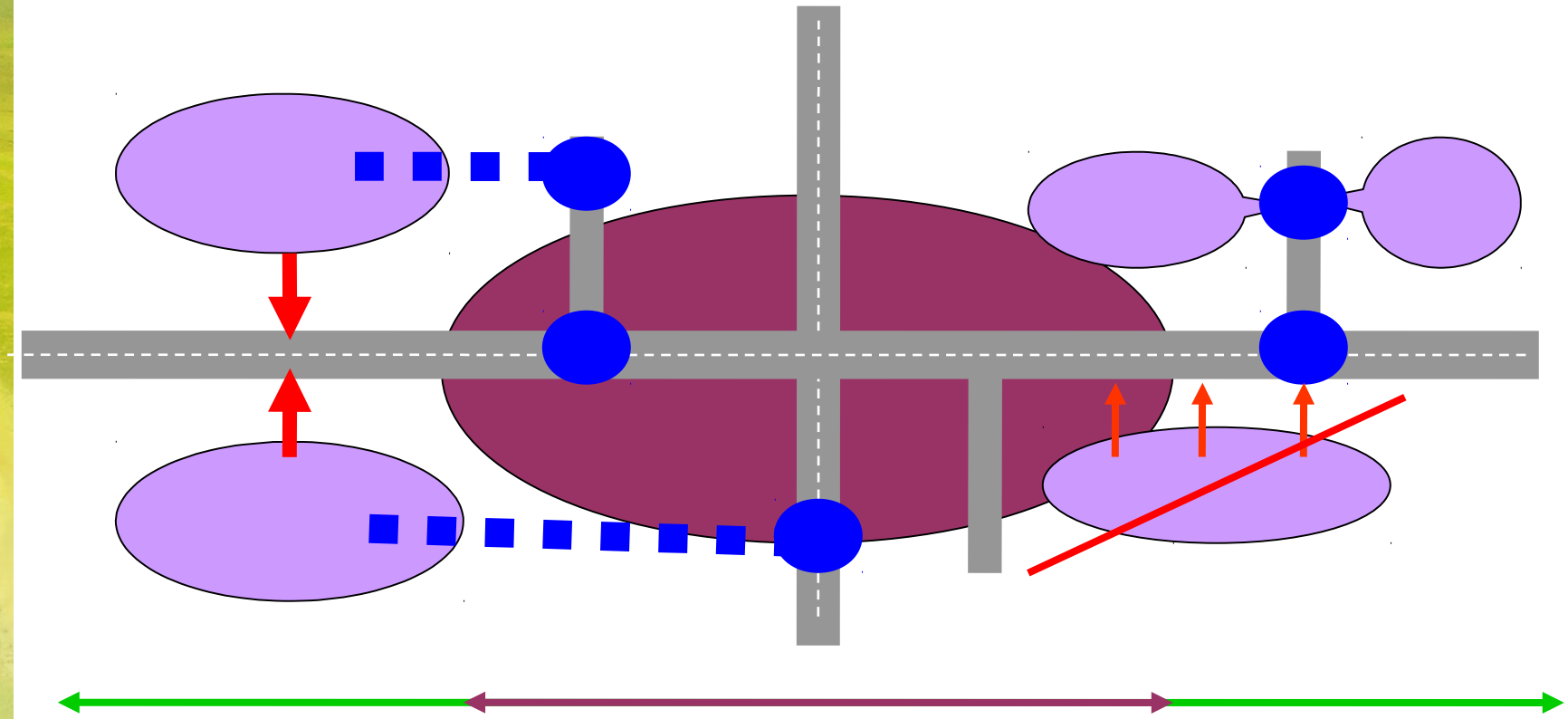
Problématique urbaine



Gestion de l'urbanisation



Gestion de l'urbanisation



Gestion de l'urbanisation

- **Concevoir** l'agglomération (PLU(i), CC) passe par une bonne prise en compte des déplacements des usagers dits « fragiles » :
  - **Piétons** : cheminements continus sécurisés vers les lieux publics, services et commerces, prise en compte des **personnes à mobilité réduite**
  - **cyclistes** : analyser les besoins, identifier les itinéraires cyclables, prévoir des aménagements spécifiques.

En agglomération

- Prise en compte des **facteurs d'insécurité** des déplacements:
  - La vitesse
  - La coexistence des différents modes de déplacements

    Insécurité des usagers dits vulnérables
  - une mauvaise **lisibilité** de l'environnement

    Espaces de transition entre rase campagne, périurbain et urbain
  - La présence de **carrefours** et de points d'accès multiples

Les limites de l'agglomération

- Les limites de l'agglomération sont définies par l'implantation des panneaux **EB10 et EB20**

  Les panneaux EB 10 et EB 20 sont posés en vis à vis à moins de 100 m du bâti.

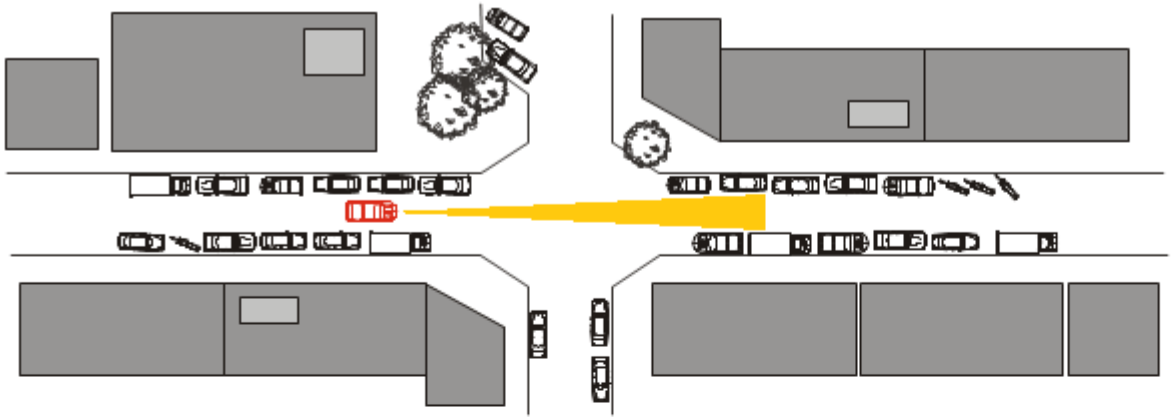
Début d'agglomération

Fin d'agglomération

- L'agglomération se défini par du bâti espacé de moins de 50 m.
- L'implantation des panneaux doit **toujours être accompagnée** par un aménagement spécifique urbain.
- L'usager est d'avantage réceptif aux aménagements et à l'environnement qu'aux panneaux.

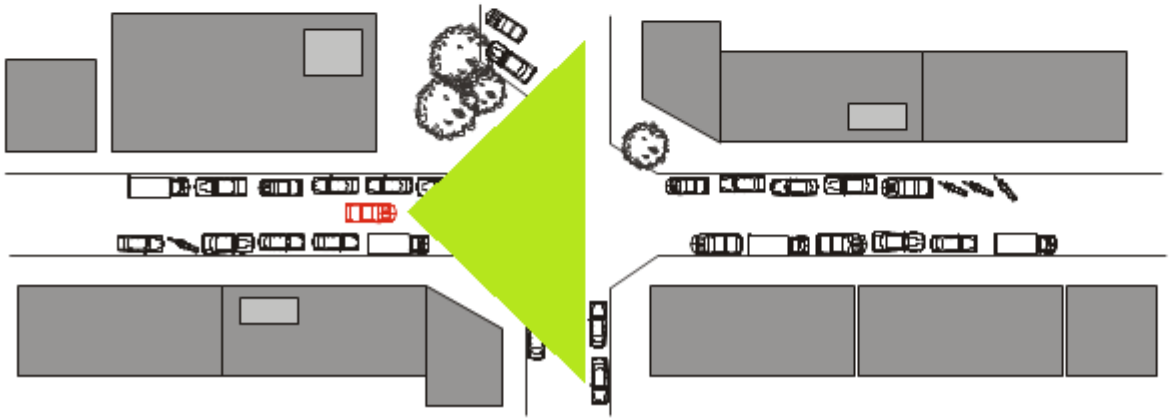
L'influence de la vitesse

- Sur la visibilité



à 70 km/h

< 10°

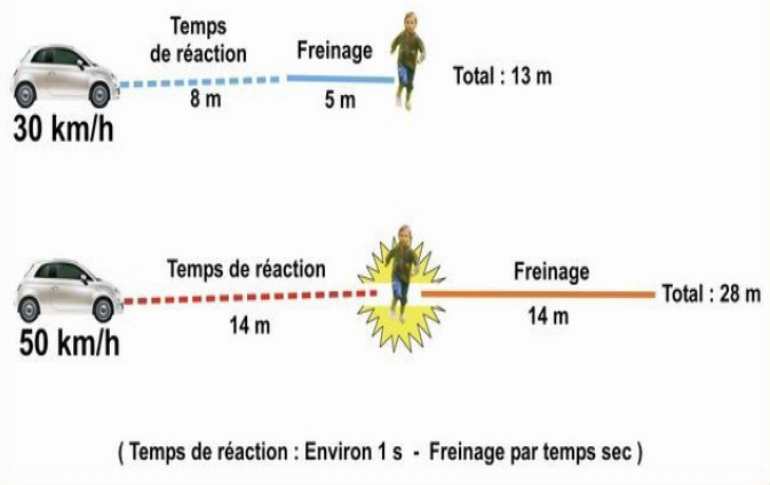


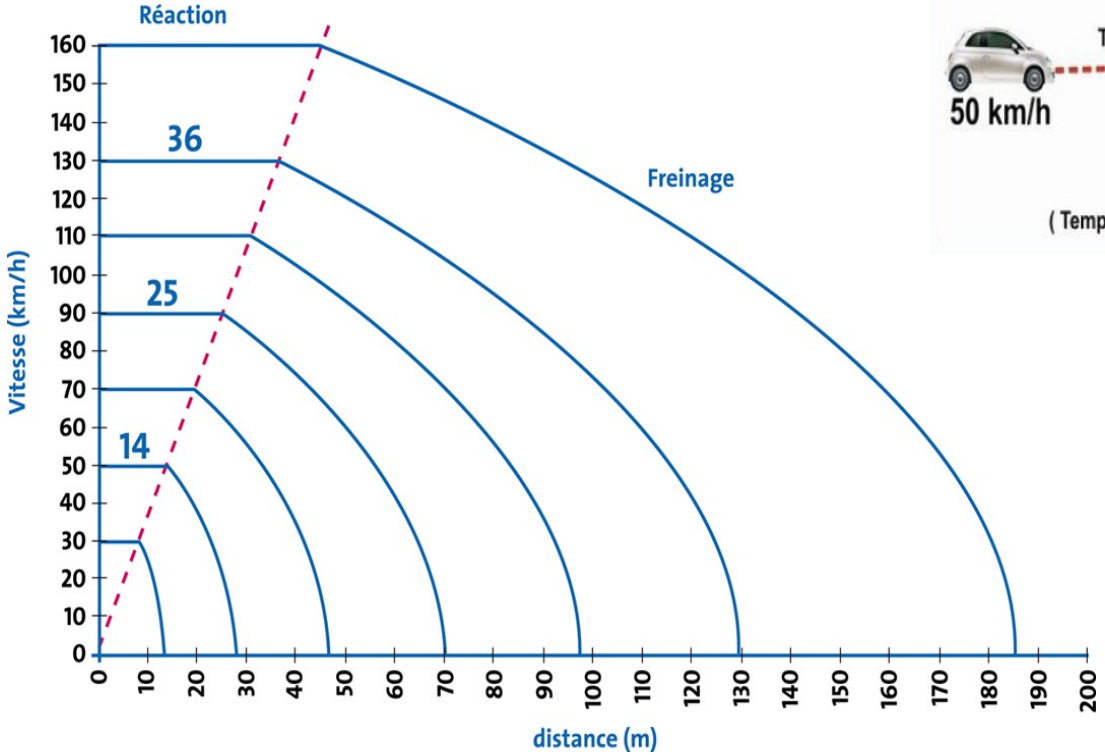
à 30 km/h

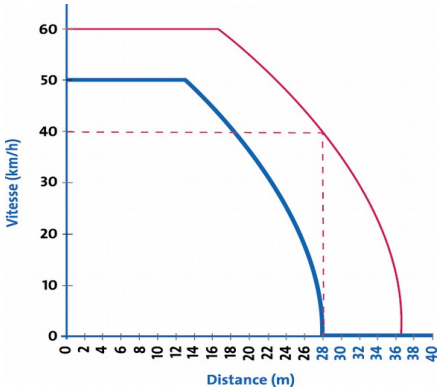
90°

L'influence de la vitesse

Sur les distances d'arrêt

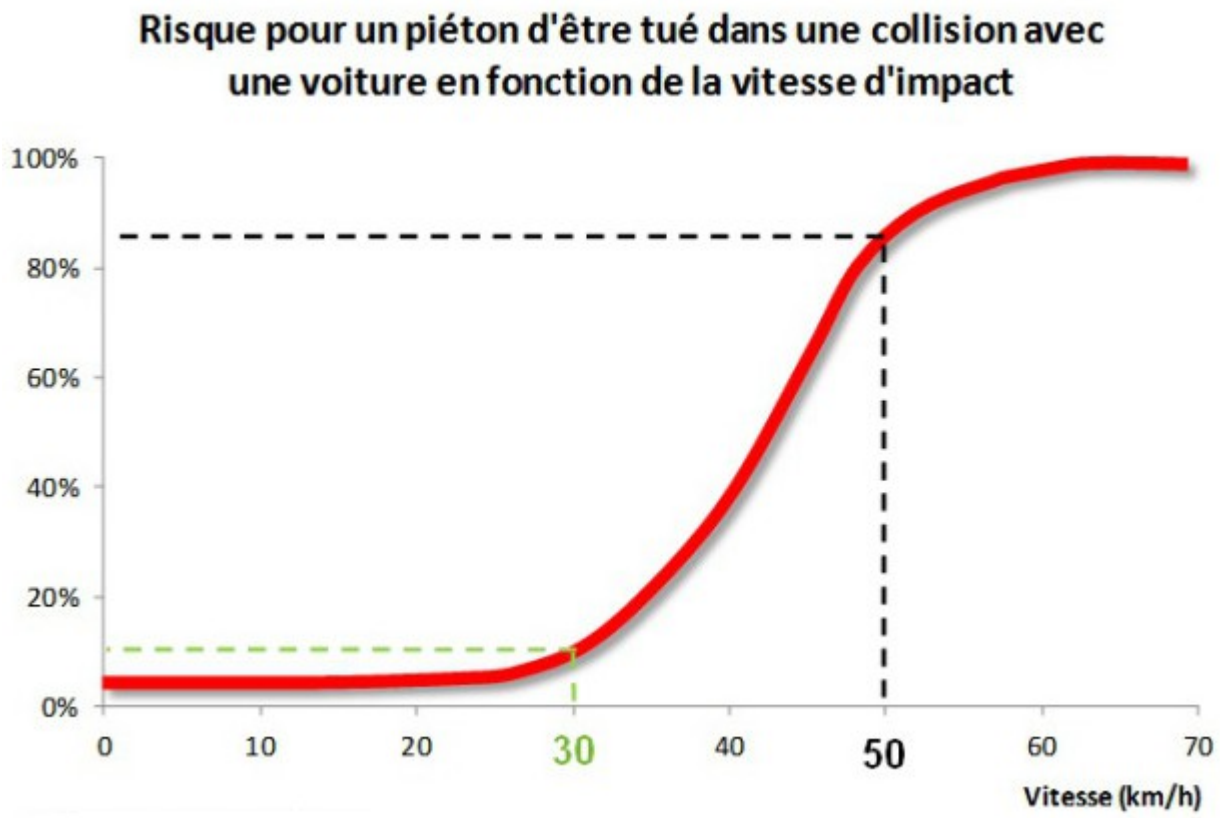






L'influence de la vitesse

Sur la gravité des blessures



Aménagement pour réduire la vitesse

Les aménagements

- Les ralentisseurs
- Les coussins
- Les plateaux surélevés
- Les chicanes
- Les écluses
- Les mini-giratoires

Aménagement pour réduire la vitesse

- Les plateaux surélevés :

exemple en carrefour dans une zone 30

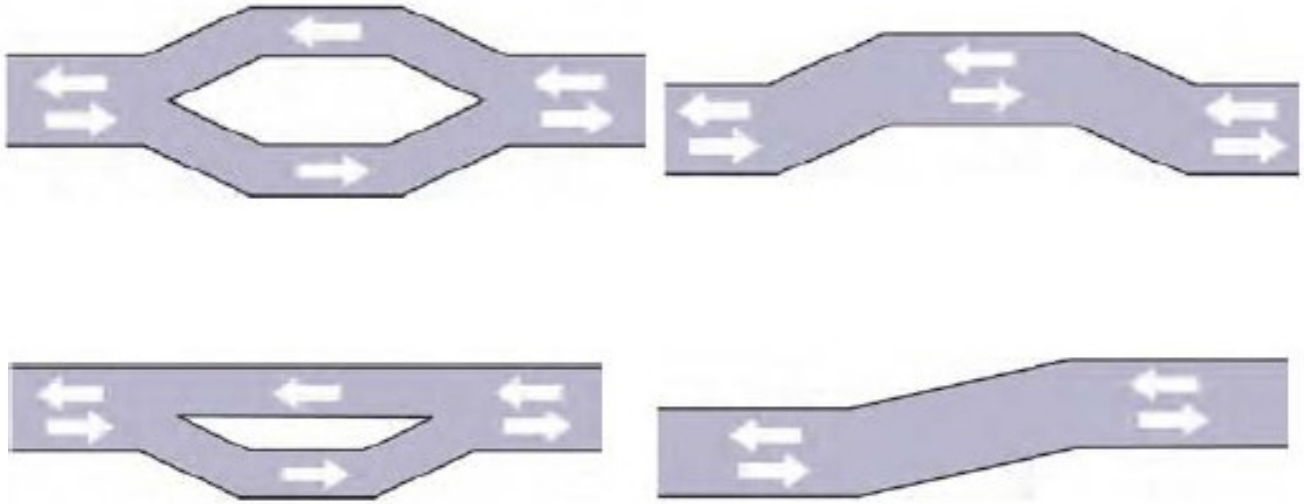
Aménagement pour réduire la vitesse

- Les plateaux surélevés :

  exemple dans une petite agglomération, sur une section limitée à 30km/h avec un arrêt « bus »

Aménagement pour réduire la vitesse

- Les chicanes
  - Décalage de l'axe de la chaussée avec un déport latéral > à 2 m



Guide des chicanes et des voiries urbaines Certu 2012

Aménagement pour réduire la vitesse

- Les écluses
  - Rétrécissement de chaussée qui impose le passage d'un seul véhicule à la fois

Guide des chicanes et des voiries urbaines Certu 2012

Aménagement pour réduire la vitesse

- Les écluses : exemple dans une petite agglomération afin de résoudre un problème de visibilité

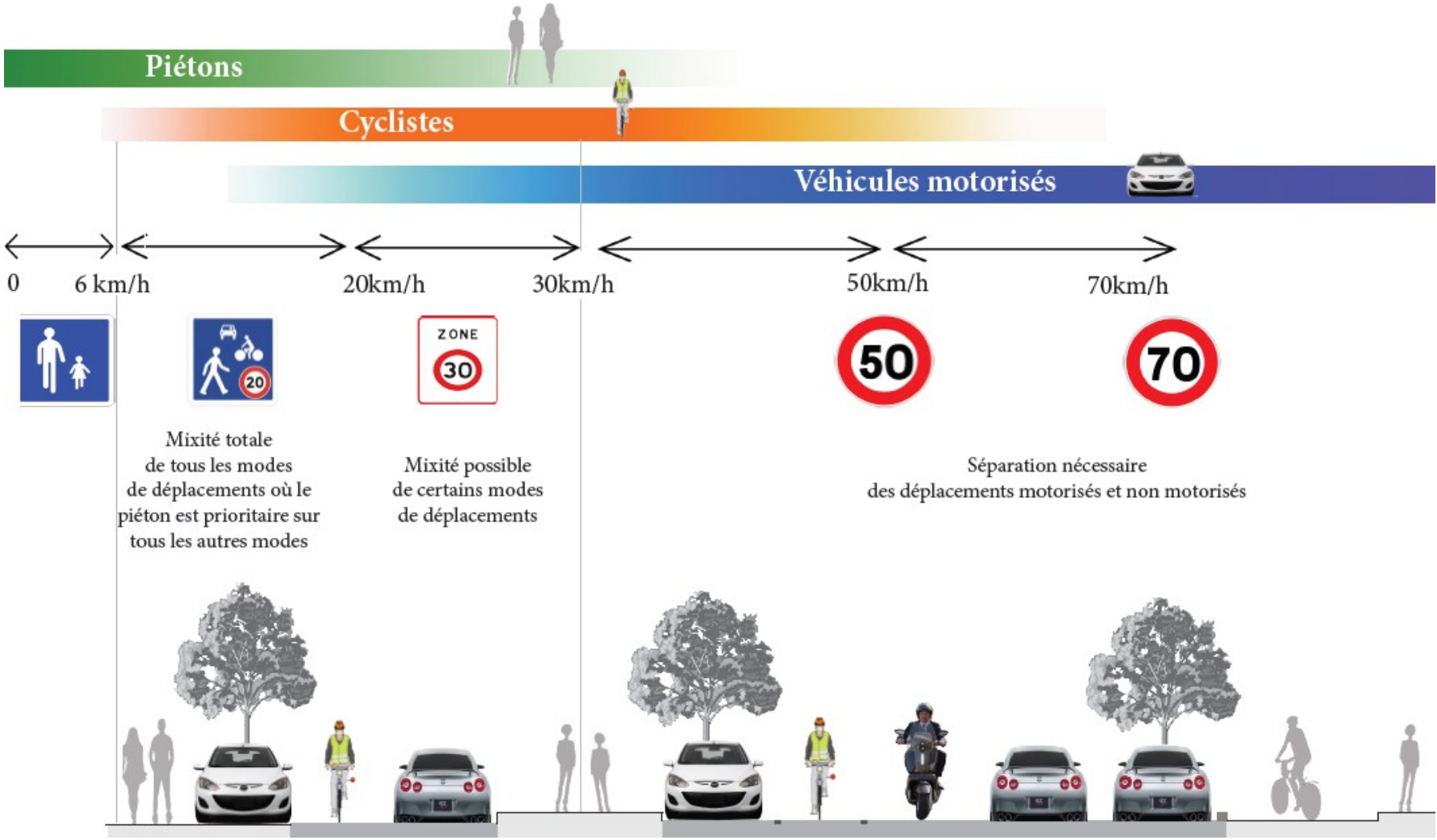
- Les balisettes font parties des équipements de la route, pas de la rue, à éviter en agglomération

Hiérarchisation des voies

- Voies principales (50 et 70 km/h)
  - Voies de transit
  - Séparation des modes de déplacements

- Réseau local (moins de 30 km/h)
  - Les zones de circulation particulières
  - Privilégie la vie locale et les déplacements doux…
  - Mixité des usagers…

Hiérarchisation des voies



Modération de la vitesse

aire piétonne	zone de rencontre	zone 30	agglomération	section 70
Au pas pour tous les véhicules	limitée à 20 km/h	limitée à 30 km/h	limitée à 50 km/h	section limitée à 70 km/h

Les zones de circulation particulières

Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 :

- Trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie (décret 2008-754 du 30/07/2008)

B54

B52

B30

La signalisation verticale peut être désormais complétée par des inscriptions sur chaussée conformément aux prescriptions de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière

La zone 30

Qu’est ce que c’est ?

- Un espace urbain où la vie locale est importante tout comme la fonction de circulation
- La vitesse maximum autorisée est de 30 km/h
- Les règles de priorité sont identiques à celles des axes à 50 km/h
- C’est un espace sécurisant pour les piétons et les cyclistes

La zone 30

Dispositions réglementaires

- Pour la création d'une nouvelle zone 30
  - Arrêté du maire portant sur le périmètre de la zone
  - Arrêté du maire portant sur le constat de cohérence et sur la mise en place de la signalisation

La zone 30 - exemple

La zone 30 - exemple

La zone de rencontre

Qu’est ce que c’est ?

- C'est une zone ouverte à tous les modes de transport
- Les piétons y bénéficient de **la priorité** sur tous les véhicules à l'exception des modes de transport guidés (tramway, ...)
- Les piétons circulent partout sur la voirie mais ne peuvent y stationner. La continuité maximale de leurs cheminements est recherchée.
- La vitesse maximum autorisée est de 20 km/h

La zone de rencontre

Dispositions réglementaires

- Pour la création d'une zone de rencontre
  - Arrêté du maire portant sur le périmètre de la zone
  - Arrêté du maire portant sur le constat de cohérence et sur la mise en place de la signalisation

La zone de rencontre - exemple

La zone de rencontre

L'Aire piétonne

Qu'est ce que c'est ?

- C'est une zone affectée aux piétons,
- Le piéton est prioritaire sur tous les véhicules
- Les vélos y sont admis d'office
- On y trouvera aussi quelques véhicules motorisés (riverains, engins d'entretien, ...)

L'Aire piétonne

Rue piétonne quartier ancien-Photo LREP

Place-Photo CETE NORD PICARDIE

Sécurité des déplacements

- Les déplacements piétons
  - **Aménager** des cheminements pour piétons continus et sans obstacles (mobilier urbain)
  - **Organiser et localiser les traversées en des endroits sûrs, c'est-à-dire principalement aux carrefours,**
  - Assurer une bonne **visibilité réciproque piéton/véhicule**

Sécurité des déplacements

Les personnes à mobilité réduite

- Cheminements et trottoirs : la largeur minimale recommandée dégagée de tout obstacle est de 1,80 m, le minimum réglementaire est de 1,40 m,
- Bateaux :1,20 m minimum horizontal pour la partie située à l'arrière du bateau, pente 12% maximum, obligation d'un signal d'éveil de vigilance,
- Pentes : 5% maximum, toléré 8% sur 2 m de long et 12% sur 0,5 m de long,

Attention aux bornes et poteaux, obstacles en porte-à-faux, stationnement, feux de signalisation…

Sécurité des déplacements

Les aménagements cyclables

- Bandes cyclables :
  - largeur recommandée : 1,50 m hors marquage - minimale (sur des points singuliers) : 1,00 m,
- Pistes cyclables (séparées de la chaussée) :
  - largeur recommandée : entre 2 et 2,50 m, et 3 m pour les bidirectionnelles - minimale: 1,50 m pour pistes unidirectionnelles; 2,50 m pour pistes bidirectionnelles,

Prévoir des aménagements adaptés aux carrefours et aux points de rétablissement à une circulation mixte.

Sécurité des déplacements

Les aménagements mixtes

- Voies vertes : piétons, véhicules non motorisés, cavaliers si indiqué

largeur recommandée : 3 m à 5 m

Prévoir des aménagements adaptés aux carrefours et aux points de rétablissement à une circulation mixte.

Le double sens cyclable

C'est une rue à double sens dont un sens est réservé aux cycles

La généralisation du double sens cyclable dans les zones 30 et les zones de rencontre, sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police, est applicable dans les aires piétonnes et les rues limitées à 30 km/h depuis le 1er janvier 2016.

Le double sens cyclable

Exemples

Voie à 50 km/h, large,
Circulation importante

Voie étroite, à 50 km/h,
Circulation moyenne

Zone 30,
faible circulation,

Pour en savoir plus :

Pour en savoir plus :

- Les bases de la signalisation routière
  - arrêté du 24 novembre 1967
  - annexe de l'arrêté du 24 novembre 1967 (table des signaux)
  - instruction interministérielle sur la signalisation routière :
    - 1ère partie : généralités
    - 2ème partie : signalisation de danger
    - 3ème partie : intersections et régime de priorité
    - 4ème partie : signalisation de prescription
    - 5ème partie : signalisation d'indication, de service et de repérage
    - 6ème partie : feux de circulation permanents
    - 7ème partie : marques sur chaussée
    - 8ème partie : signalisation temporaire
    - 9ème partie : signalisation dynamique

Pour en savoir plus :

- Les fiches du CERTU

Merci de votre attention