

Origine de la commande

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 7 juillet 2004.

Le Jura a été retenu comme département pilote avec l'Indre et le Calvados.

En 2005, cette expérimentation est élargie à 15 itinéraires.

Objet de l'étude

Compte-tenu de la réactualisation du PRAS (mars 2003) et des résultats du DGO faisant apparaître la RN 83 – liaison Poligny-Besançon- comme l'itinéraire prioritaire à étudier, la DDE du Jura n'a pas repris les points suivants de la démarche :

l'étude d'enjeux sur un territoire.
la hiérarchisation des itinéraires.

La méthodologie

L'étude a été réalisée en 4 étapes :

Le recueil des données

L'analyse des données – diagnostic

Les orientations d'aménagements

Les propositions détaillées et concrétisation des propositions

Le recueil des données

Exploitation des fichiers BAAC – présence de ZAAC

Lecture des procès-verbaux

Relevé des caractéristiques de la route et de son environnement

Comptages

Les travaux réalisés récemment et ceux à venir (implantation d'un CSA, création d'un giratoire, aménagement de section)

Le recueil des données

Sur la section d'étude – 26 km -, on recense du 1er janvier 1998 au 31 décembre 2002 :

47 accidents corporels
84 victimes dont 15 tués
24 blessés graves
45 blessés légers

L'analyse des données - diagnostic

L'analyse fine, à partir de chaque procès-verbal d'accident, consiste à chercher les éventuelles corrélations entre le déroulement des accidents et les caractéristiques de la route, l'environnement, les usagers et les véhicules. Les accidents semblables sont regroupés en différentes « familles types ».

L'analyse des données - diagnostic

Les accidents ont été regroupés suivant 10 familles :

Malaise, suicide, fatigue

Problèmes de chargement ou mécanique

Focalisation de l'attention sur une tâche ou une information secondaire entraînant une collision

Accident impliquant un piéton hors agglomération

Usager alcoolisé

Perte de contrôle dans des conditions climatiques particulières sur des sections rectilignes

Perte de contrôle dans des conditions climatiques particulières en courbe

Accidents en intersection

Dépassement, Manoeuvre d'évitement, dépassement forcé

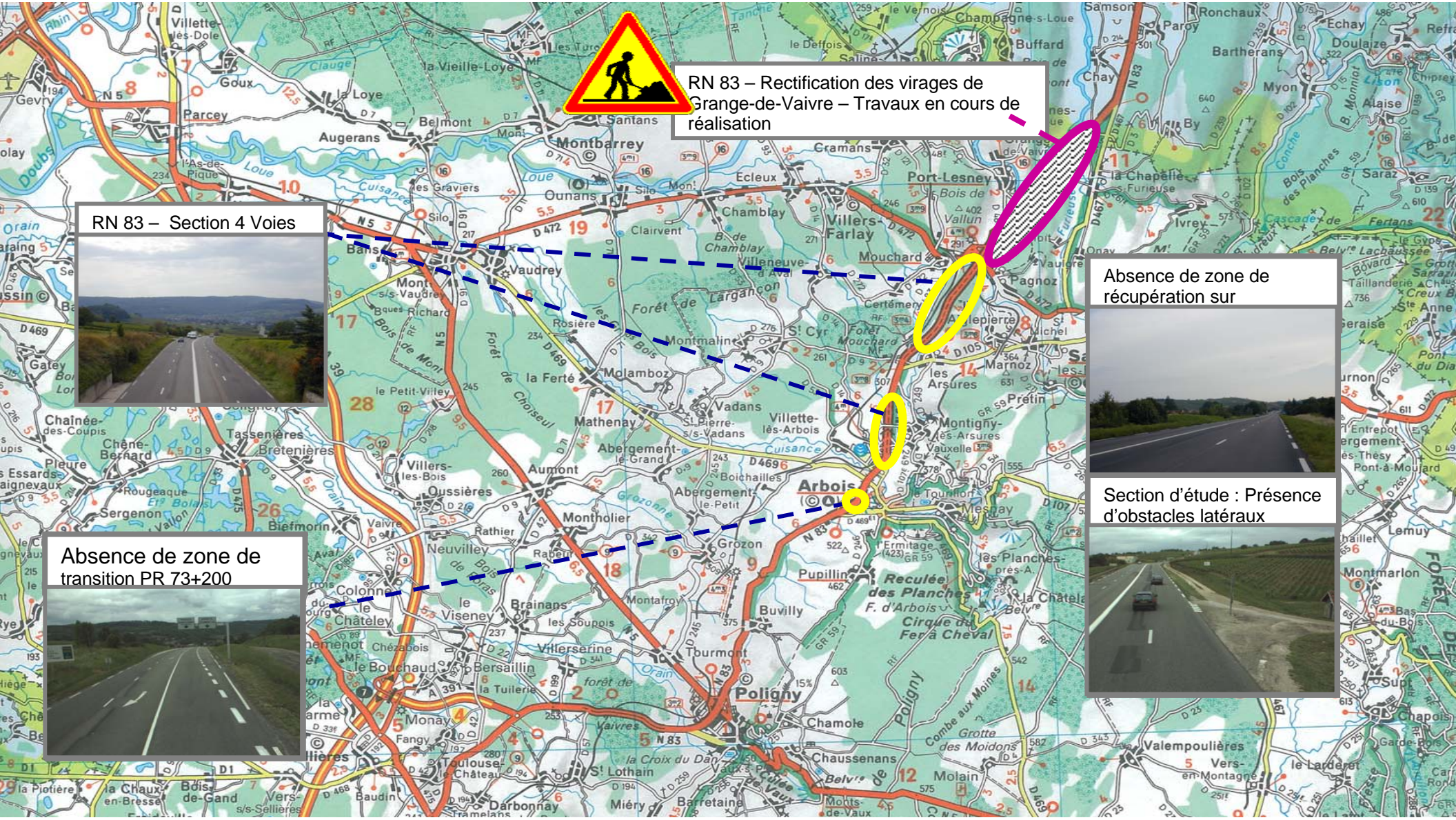
Accidents suite à perte de contrôle au niveau d'un chantier

L'analyse des données - diagnostic

L'analyse de ces familles d'accidents a mis en évidence les facteurs d'accidents ou aggravants liés à l'infrastructure ou les configurations potentiellement accidentogènes.

Configurations potentiellement accidentogènes:

Configurations reconnues pour être à risque



RN 83 – Rectification des virages de Grange-de-Vivre – Travaux en cours de réalisation

RN 83 – Section 4 Voies

Absence de zone de récupération sur

Section d'étude : Présence d'obstacles latéraux

Absence de zone de transition PR 73+200

Configurations potentiellement accidentogènes:

Configurations mises en évidence par l'analyse de la section

RN 83 – RD : Accès Montigny-les-Arsures



Ouvrage d'art sur RN réduit la largeur de chaussée.



RN 83 – carrefour VC (Grange Grillard, Sorbier, Pinthe) – L'ensemble de ces chemins vicinaux empruntés par des véhicules lents ou des touristes crée une multitude d'accès non aménagés sur la RN.

Possibilité de regrouper les accès

RN 83 – Aire de stationnement St Lothain:

Supprimer la possibilité de traversée la RN



RN 83 – Rectification des virages de Grange de Vaivre – Travaux en cours de réalisation

RN 83 – RD 105 : Carrefour des épines fleuries. Carrefour vaste, aménagement insuffisant.



RN 83 – Virages Monts de Buvilly:

Connaître les données concernant l'adhérence, étudier la crédibilité d'une limitation de vitesse pour les PL.



RN 83 – Accès/sortie aire de stationnement Buvilly :

Visibilité masquée, utilisation de cette aire de stationnement par les usagers circulant dans le sens Lons Besançon.

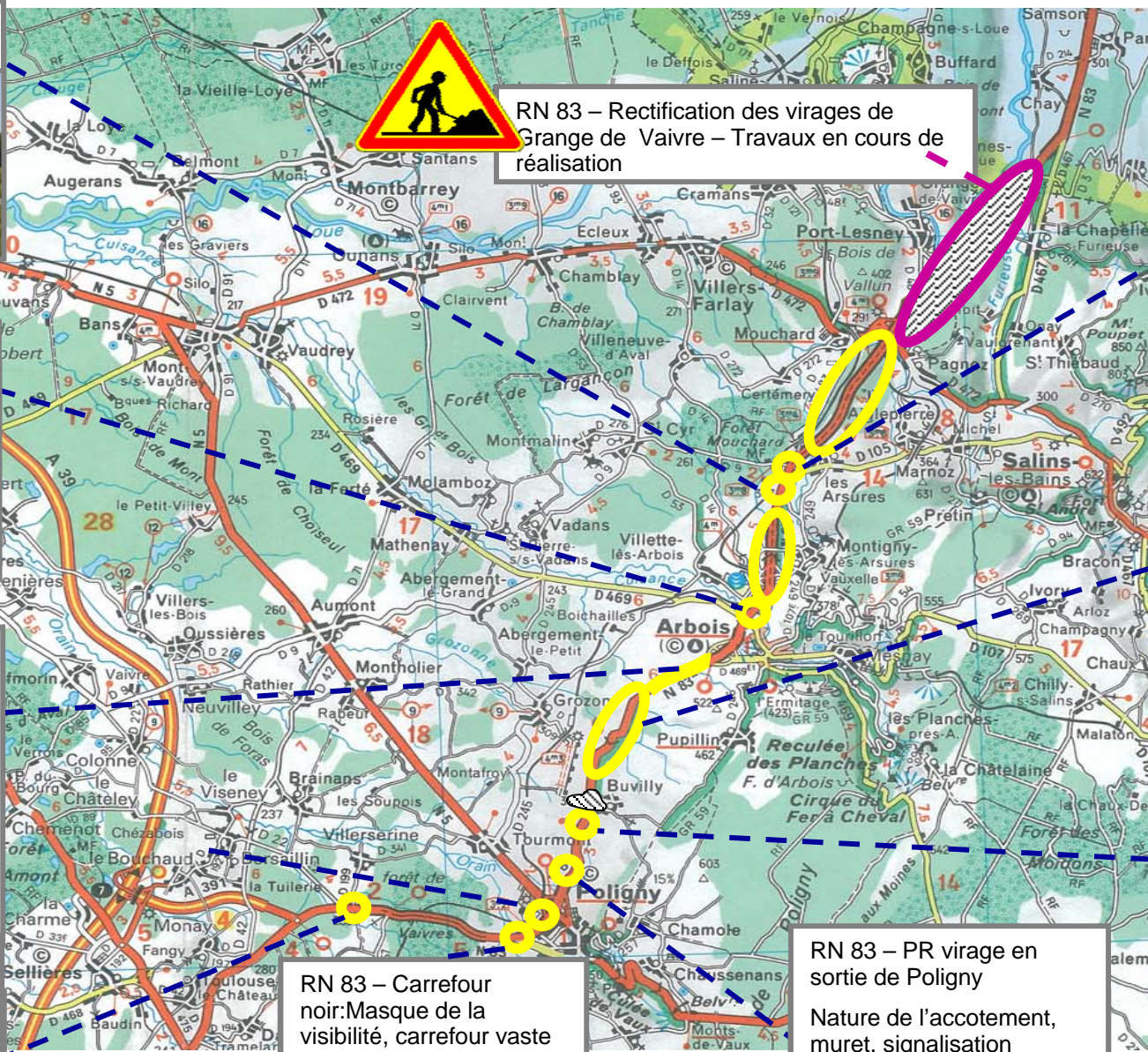


RN 83 – Carrefour noir: Masque de la visibilité, carrefour vaste



RN 83 – PR virage en sortie de Poligny

Nature de l'accotement, muret, signalisation



Les orientations d'aménagements

De l'analyse des configurations potentiellement accidentogènes, ressort les orientations d'aménagement :

Les obstacles latéraux

Zones de récupération

Adhérence

Les accès

Carrefours

Virages

Créneaux 3 voies affectées

Les aires de stationnement

Les propositions détaillées ou la concrétisation des propositions

Agir sur les obstacles qui ont la plus forte probabilité d'être heurtés: (ZAAC, courbes, proche de la route – glissières)



Création de zones de récupération sur les sections les plus à risque : virages et carrefours



Traiter les carrefours et les accès aux vignobles.

Aménagement de voie d'évitement par la droite



Matérialisation des îlots séparateurs



Mise en conformité de la signalisation des virages



Mise en conformité de la signalisation routière

Zone de transition en fin de zone de dépassement



Récapitulatif des actions menées :

En 2005

- Création de zones de récupération et aménagement de carrefours : **302 000 €** ;
 - Mise en conformité de la signalisation routière: **31 000 €** ;
 - Traitement des obstacles latéraux: **37 000 €** ;
 - Divers (pontage, fournitures...): **1 000 €**
- soit 371 000 €**

En 2006

- Création de zones de récupération et aménagement de carrefours : **130 000 €** ;
 - Mise en conformité de la signalisation routière: **2 500 €** ;
 - Traitement des obstacles latéraux: **48 000 €** ;
 - Divers (pontage, fournitures...): **10 000 €**
- soit 190 500 €**

Retour d'expérience:

Diagnostic et proposition réalisés en régie avec l'appui très ponctuel du CETE.

Beaucoup de temps agents CDES au détriment des tâches courantes.

Travaux ont été réalisés par le Parc de la DDE 39.

Pas assez de recul pour réaliser un bilan consolidé.

Cependant, les résultats en matière d'accidentalité nous semblent intéressants :

depuis 2006 :

4 accidents corporels dont 1 mortel; 1 tué; 4 blessés hospitalisés; 4 blessés non hospitalisés.