

# Optimisation des vitesses d'usage des infrastructures routières





# Sommaire

1. Le contexte
2. Les enjeux
3. Les objectifs
4. La méthodologie possible

---

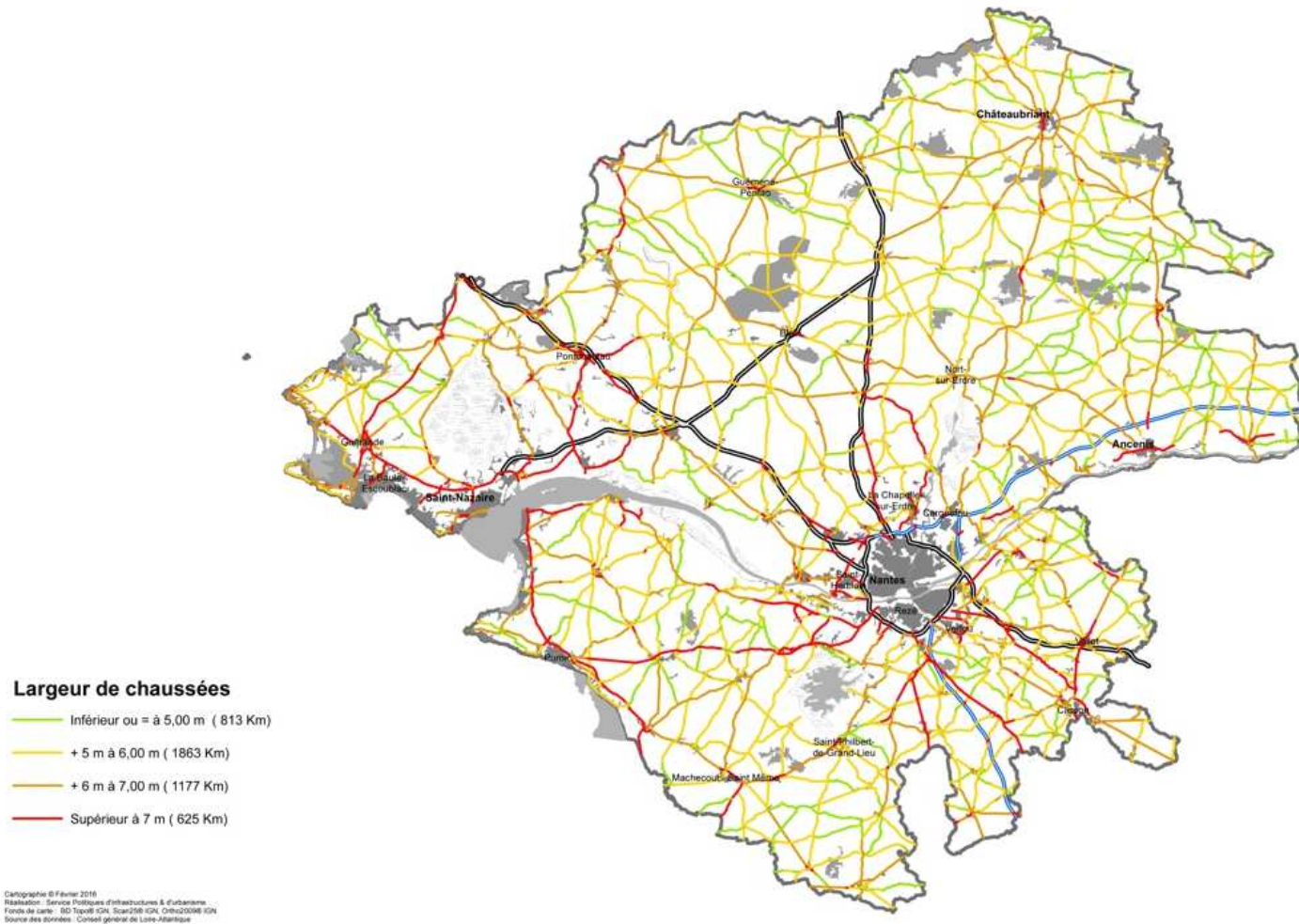
# 1- Le contexte de la Loire Atlantique

## Le patrimoine routier départemental :

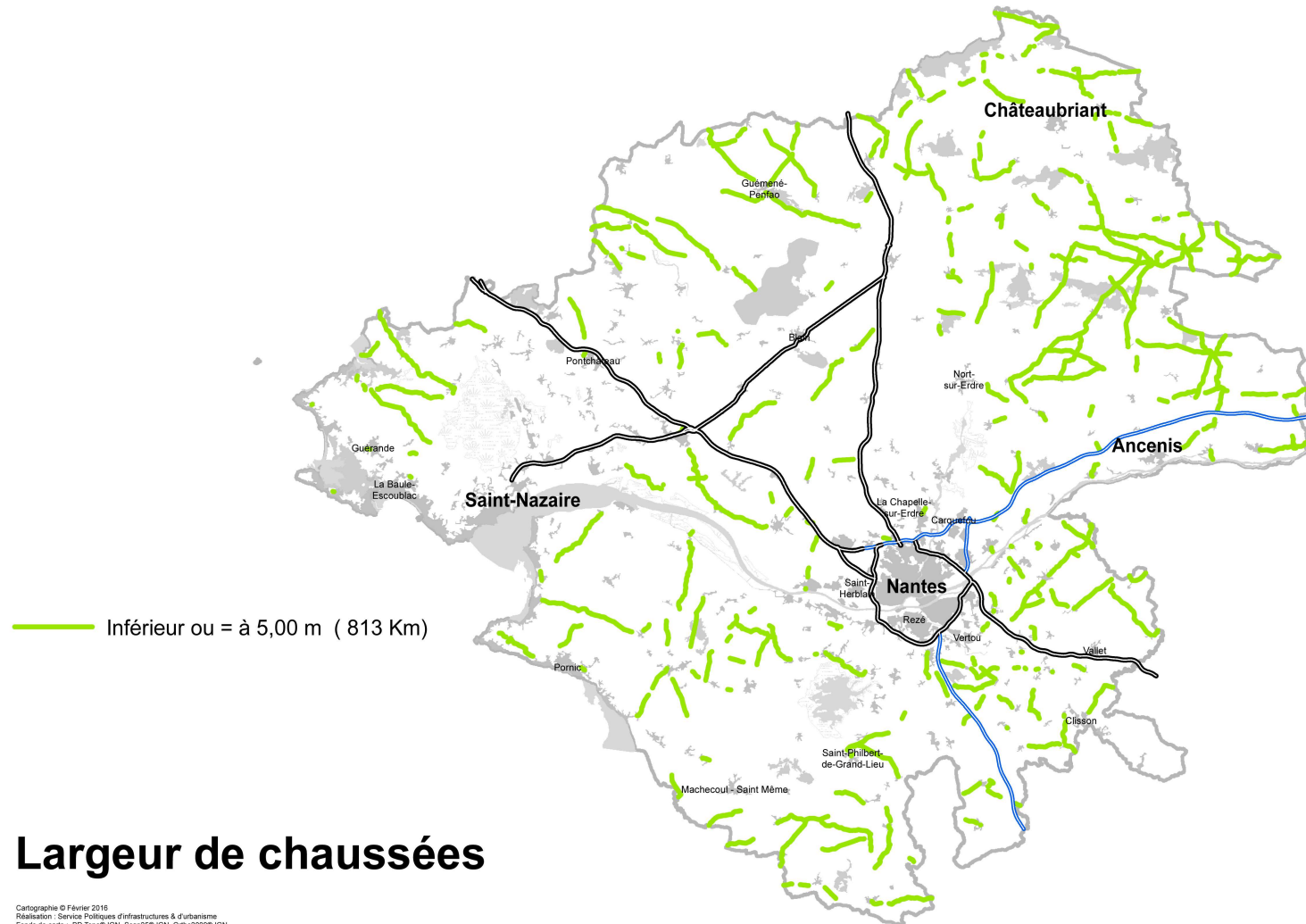
- ⇒ 1000 km de réseau structurant
- ⇒ 3600 km de réseau de desserte locale dont  $\frac{1}{4}$  de voies étroites (<5m)
- ⇒ 30 % du réseau routier avec une limitation de vitesse  $\leq 70$  km/h

**L'optimisation de la vitesse, un levier essentiel pour sécuriser, conforter et développer les modes de déplacements**

# Le patrimoine routier départemental



# Le patrimoine routier départemental



## Largeur de chaussées

---

# 1- Le contexte de la Loire Atlantique

⇒ **Le projet stratégique 2015-2021 :**

- développer une démarche « route du futur » intégrant toutes les composantes de la politique mobilités (infrastructures, cyclables, transports)
- rechercher une synergie avec les autres politiques du Département (aménagement du territoire, vélo, tourisme, économie, sociale, ...)

⇒ **L'enquête déplacements :**

apporte une meilleure connaissance des motifs et modes de déplacement

⇒ **Depuis 2014**, une accidentalité trop importante en Loire-Atlantique, avec une localisation de plus en plus diffuse des accidents



**Poursuivre et développer la politique de sécurité routière du Département**

---

# 1- Le contexte de la Loire Atlantique

## L'enquête déplacement :

- ⇒ plus de 5 millions de déplacements par jour
- ⇒ 1 million de déplacements supplémentaires d'ici 2020
- ⇒ Les modes :
  - ⇒ 66 % des déplacements en voiture
  - ⇒ 10% des déplacements en transports en commun
  - ⇒ 21 % des déplacements à pied
  - ⇒ 2 % des déplacements à vélo
  - ⇒ 1 % des déplacements en 2 roues motorisés

**L'optimisation de la vitesse, un levier essentiel  
pour sécuriser, conforter et développer les modes de déplacements**

---

## 2- Les enjeux de l'optimisation des vitesses

### ⇒ Au niveau de la sécurité routière

Une diminution du risque d'accident et de sa gravité :

- distances de freinage
- temps de réaction
- champ de vision
- mixité des usages.

### ⇒ Au niveau de la fluidité du trafic :

Une réduction de 110 km/h à 90 km/h permet une circulation plus fluide

### ⇒ Au niveau environnemental :

Une diminution de la vitesse conduit à des économies d'essence pour les ménages, à une atténuation du bruit routier de l'ordre de 2 dB (A) et contribue aussi à la réduction des gaz à effet de serre et des polluants

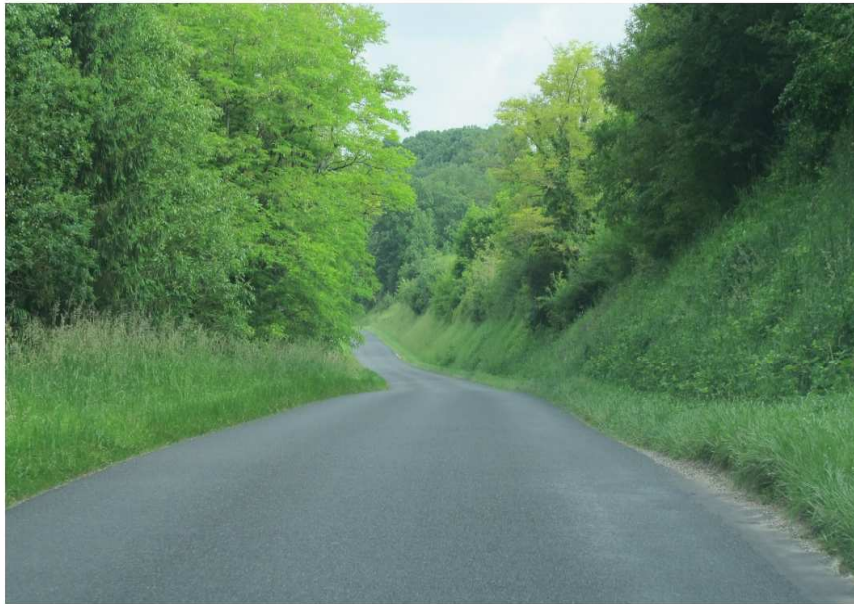
### ⇒ Au niveau de l'attractivité du territoire :

Les petites routes de campagne sont un patrimoine touristique, dont le développement est cependant lié à l'apaisement des circulations et aux vitesses maximum pratiquées par les véhicules motorisés.



---

# Exemple



Loches - Chedigny par RD 25



Loches - Chedigny par RD 31

---

## 2- Les enjeux de l'optimisation des vitesses

⇒ Faire évoluer les comportements routiers et partager les usages de la route



---

## 2- Les enjeux de l'optimisation des vitesses


⇒ **Deux éléments à concilier :**

- **L'apaisement des vitesses** est la mesure la plus efficace pour améliorer la sécurité de tous les usagers
- **Trop diminuer** la vitesse n'est **pas crédible**

⇒ **Une stratégie à définir**

---

## 3 - Les objectifs de l'optimisation des vitesses

- ⇒ Réduire l'empreinte écologique des routes, et des mobilités associées
- ⇒ Favoriser le partage de la voirie entre les différents usages, et les différents publics 
- ⇒ Contribuer à l'organisation du territoire autour des polarités, et à la lutte contre l'étalement urbain
- ⇒ Contribuer à la compétitivité économique du territoire
- ⇒ Promouvoir l'appropriation citoyenne des enjeux de la route du futur (partage de la voirie, respect des règles de sécurité, écoconduite, respect des contraintes d'urbanisation, ...)

Promouvoir l'innovation pour faciliter les déplacements et en améliorer leur sûreté

### 3- Les objectifs



Réduire l'accidentalité

Réduire les émissions polluantes et le bruit routier



Fluidifier le trafic



Partager la route et repenser les usages en considération de leur fonctionnalité et leur environnement

Contribuer à l'attractivité du territoire

dans les enquêtes déplacements et  
outières - CD 44 - F. SLAMANI



## 4- La méthodologie possible

**INNOVER**

Engager une démarche spécifique au Département de Loire-Atlantique, en étroite collaboration avec le CEREMA

**EXPERIMENTER**

Identifier des itinéraires sur lesquels la vitesse pourrait être apaisée

**CONCERTER**

Engager un grand débat citoyen auprès du grand public, des professionnels de la route et des partenaires de la sécurité routière

**DEPLOYER**

Appliquer plus largement la démarche à l'issue de cette phase de concertation et d'évaluation

---

## 4- Les pistes possibles

⇒ 4.1- Expérimenter le 70 km/h sur certains axes

⇒ 4.2- Harmoniser la vitesse sur d'autres itinéraires

⇒ 4.3- Apaiser les vitesses sur certains itinéraires

⇒ 4.4- Expérimenter des voies partagés

---

## 4.4- Test sur le partage de l'espace routier : La CVCB

### Fonctionnement :

Il s'agit d'une chaussée sans marquage axial, dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe.

Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les rives.

La largeur de la voie centrale est insuffisante pour permettre le croisements des véhicules motorisés ; ces derniers empruntent donc ponctuellement les rives lorsqu'ils se croisent.





---

## **6.3- Test sur le partage de l'espace routier : La CVCB**

### **La méthodologie :**

**Le CEREMA va mener une analyse comparative des comportements sur la totalité de la section :**

- ⇒ sur l'état actuel correspondant à la situation « avant » ;**
- ⇒ une fois l'aménagement réalisé de façon provisoire, correspondant à la situation « après ».**

**L'analyse consistera à :**

- ⇒ observer (vidéo à l'appui) les usagers et leurs interactions sur le site, avec une mise en situation afin de provoquer ces interactions ;**
- ⇒ diffuser une enquête flash auprès des cyclistes ;**
- ⇒ mesurer et analyser les distances de dépassement ;**
- ⇒ compter et mesurer les vitesses des automobilistes.**

## Exemple de l'Hérault :



---

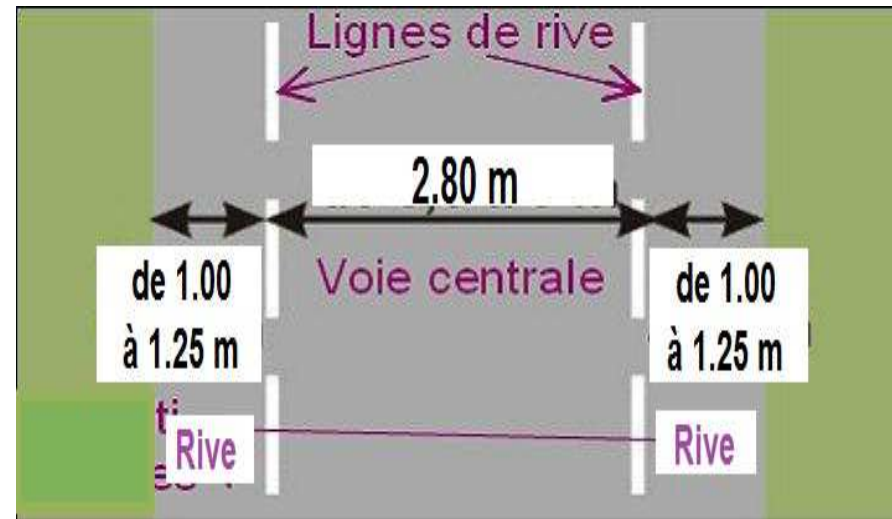
## **Evaluation des sections dans l'Hérault :**

- l'aménagement est plutôt bien perçu par les cyclistes; il affirme la présence des cyclistes sur l'itinéraire et apporte une meilleure sécurité ressentie ;**
- le fonctionnement de l'aménagement est bien compris par les automobilistes qui roulent bien au centre ;**
- les cyclistes roulent tous sur les rives, mais attention à l'entretien de ces bandes ;**
- l'aménagement est favorable aussi aux piétons et aux joggeurs.**

# Le profil en travers :

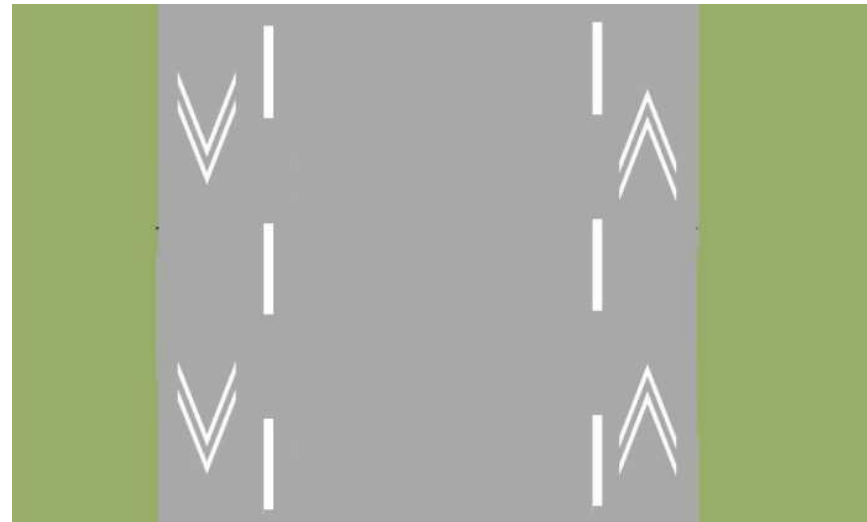


existant

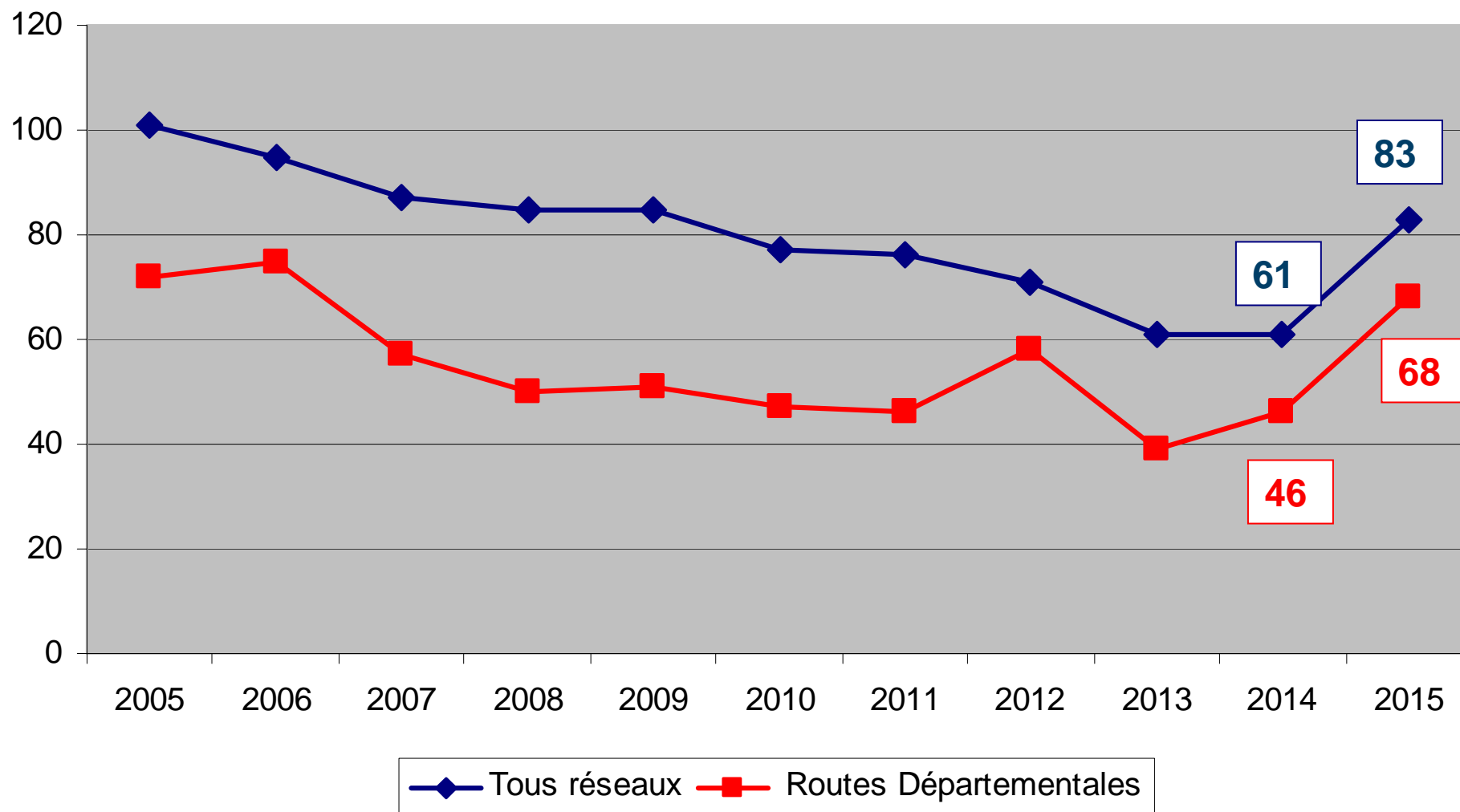


expérimental

définitif



## Évolution du nombre de tués sur les routes de Loire-Atlantique



# Recensement des tués et des blessés corporels sur les routes départementales en 2014

46 tués  
333 blessés corporels  
dont 201 blessés hospitalisés

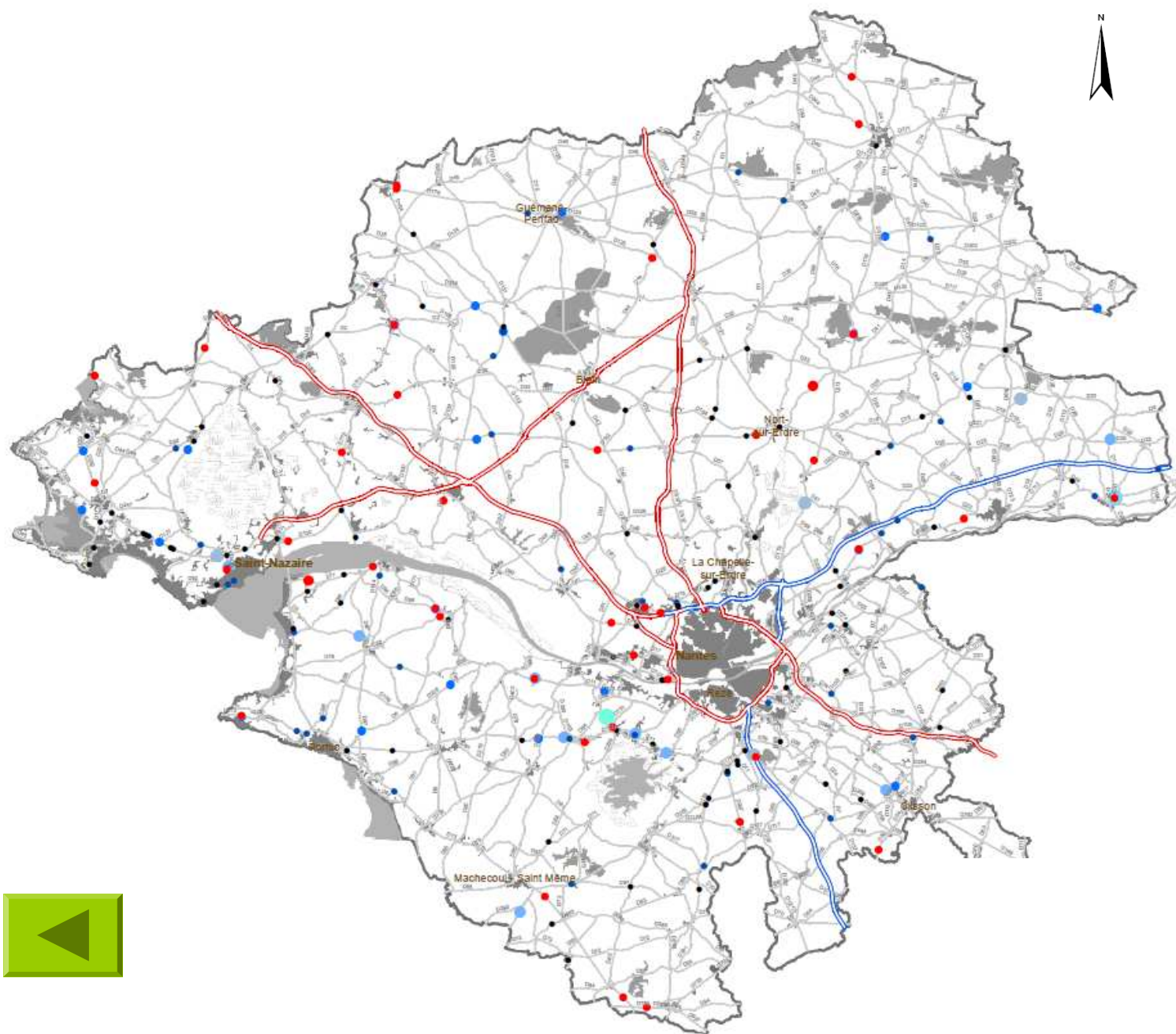
0 5 10 km

### Tués

- 2 Tués
- 1 Tué

### Blessés corporels

- 1 blessé corporel
- 2 blessés corporels
- 3 blessés corporels
- 4 blessés corporels
- 5 blessés corporels
- 6 blessés corporels
- 7 blessés corporels



# Exemple



Köniz (Suisse)

