LA LETTRE D'INFORMATION DU SYNDICAT DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE

Signes
DE VILLES ET DE ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

Bien qu'entièrement destinés à améliorer la sécurité de Monsieur Tout-le-monde, les équipements et les aménagements routiers restaient jusqu'alors exclusivement du domaine de l'expert, affaire de spécialistes. En sollicitant directement les avis et remarques des utilisateurs de la route dans toute leur diversité, de nouveaux dispositifs de contrôle des infrastructures sont en train de voir le jour, bousculant au passage certaines habitudes. Quels sont les enjeux et les modalités de ces démarches ? Comment sont-elles censées éclairer d'un jour nouveau le travail quotidien des responsables de voiries ? Les réponses de Jean Panhaleux, directeur adjoint de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR).

Contrôle des infrastructures

« Se recentrer sur la perception que les usagers ont de la route »

Interview **Jean Panhaleux,**
Directeur adjoint de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR)

Signes : Le contrôle des infrastructures est plus que jamais d'actualité notamment depuis l'annonce d'actions visant à détecter les dysfonctionnements pouvant jouer un rôle sur l'efficacité des infrastructures et les équipements de la route dans la sécurité routière. Dans quel contexte interviennent ces mesures ?

Jean Panhaleux : Tout d'abord, il faut toujours voir toutes ces actions comme les moyens en vue d'atteindre un même but. Or, l'objectif principal du Gouvernement rappelé avec force lors du Comité interministériel de la Sécurité routière le 13 février dernier est aussi précis qu'ambitieux : passer sous la barre des 3 000 morts sur les routes de France d'ici 2012 ! Pour l'atteindre, il faut faire évidemment évoluer les comportements de l'ensemble des usagers de la route. Mais par ailleurs, il faut continuer d'offrir le meilleur niveau d'équipements et d'infrastructures routières possible, ce qui est l'objectif commun de tous les gestionnaires de voirie. Or, ces deux mesures que sont la généralisation de commissions départementales des usagers pour la signalisation routière et la création d'inspections de sécurité routière des itinéraires (ISRI) auront une incidence directe sur la gestion des infrastructures routières, et indirecte sur les comportements. En effet, elles ont pour principe commun de se recentrer sur la perception que les usagers ont de la route : Quelle est la lisibilité des signaux envoyés aux utilisateurs de la route ? Ces messages sont-ils toujours cohérents avec l'environnement ? Comment traiter tous les itinéraires avec un même degré d'exigence sachant que le réseau français ne compte pas moins d'un million de kilomètres de routes et de rues ? À toutes ces questions, l'utilisateur quotidien de la route peut aussi apporter des réponses. Ces dispositifs ont pour ambition de l'inciter à être proactif pour augmenter le niveau de contrôle des infrastructures routières. Aussi cette implication proposée a également des vertus hautement pédagogiques en diffusant largement et de façon continue la culture de la sécurité routière. Voilà pourquoi ces mesures sont également importantes pour influer positivement et sur le long terme sur les comportements des usagers de la route.

>>> suite page 2

Édito

Le déploiement des commissions départementales d'usagers et des inspections de sécurité routière des itinéraires est plus que doublement stratégique. En impliquant les utilisateurs de la route sur la qualité des équipements, on crée de nouveaux moyens d'influencer leurs comportements par des actions plus responsabilisantes que répressives. En faisant de la qualité et de l'entretien des équipements de la route une priorité, on reconnaît l'indispensable expertise des gestionnaires de la route et on leur donne de nouveaux outils pour qu'ils puissent planifier leurs actions et intervenir au plus près des besoins et des attentes des usagers.

Ces deux expérimentations, qui expriment clairement la volonté de rendre plus pragmatiques et plus efficaces encore les investissements en matière de sécurité routière, sont en prise directe avec ce que les industriels des équipements de la route préconisent depuis de longues années. Répertorier pour entretenir, inventorier pour classifier et hiérarchiser les priorités d'actions, et au bout du compte, à budget constant, faire que les infrastructures offrent le meilleur niveau de sécurité aux usagers de la route.

Jean-Marc Dieulefet - Président du SER

Interview **JEAN PANHALEUX,**
DIRECTEUR ADJOINT DE LA DIRECTION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES (DSCR)

>>> suite de la page 1

Signes : Pouvez-vous nous détailler ces dispositifs ?

Jean Panhaleux : Les commissions départementales des usagers pour la signalisation routière ont d'abord été expérimentées depuis le deuxième semestre 2006 sur cinq départements pilotes (N.D.L.R. : voir ci-dessous). Leur rôle est d'inciter chaque usager à formuler et faire remonter ses remarques quand il perçoit des défauts de signalisation ou qu'il se pose des questions sur la pertinence de telle ou telle limitation de vitesse par exemple. Sur chacun des départements tests, les panels d'usagers, constitués de façon libre, se sont spontanément et largement appuyés sur les associations locales représentatives d'usagers (piétons, motards, victimes...) ou encore sur les professionnels de la route (taxis, auto-écoles, transporteurs...) qui sont autant de relais d'informations. Extrêmement précieuses, les informations recueillies ont un rôle strictement consultatif, mais ont déjà permis aux gestionnaires locaux de mener des actions correctives importantes. Participant du même esprit, les inspections de sécurité routière des itinéraires (ISRI) sont quant à elles encore en cours de test jusqu'en juin prochain. Même si leur méthodologie et les modalités d'application demandent encore à être précisées, leur principe est simple : porter un regard neuf sur un itinéraire afin de déceler les éventuels défauts de signalisation et d'équipement. Déclenchés régulièrement à l'initiative des gestionnaires de tous les types de voiries eux-mêmes, ces contrôles sont menés par des usagers avertis, mais non spécialistes, et surtout n'ayant aucune partie prenante dans la gestion de la voirie concernée. Ces ISRI se veulent donc avant tout un outil simple supplémentaire pour aider les gestionnaires dans leurs tâches au quotidien en mettant en avant les points noirs, anomalies ou incohérences par des constats précis et factuels.

>>> suite page 3

Commission d'usagers

UNE ROUTE POUR TOUS, CONTRÔLÉE PAR TOUS

Qui est mieux placé pour apprécier la qualité d'une route que la mère de famille qui l'emprunte chaque jour en conduisant ses enfants à l'école ? De défauts de marquage en incohérence des limitations de vitesse, chaque conducteur est à même de relever les écarts entre la compréhension de l'infrastructure et les indications de la signalisation. Telle est le principe des commissions départementales d'usagers créées à l'initiative du Comité interministériel de la sécurité routière. Enjeux et enseignements d'une expérimentation avant sa généralisation imminente.

Le 6 juillet 2006, le comité interministériel de la sécurité routière décidait la constitution des commissions d'usagers pour la signalisation routière.

Tout d'abord expérimentale, la création de ce nouveau dispositif de veille sur la qualité des infrastructures misait sur la pertinence des remarques et propositions d'amélioration de tous les usagers et non plus seulement des experts et gestionnaires de la voirie. Donnant vie au principe fondateur « la signalisation doit être respectable pour être respectée », cette expérimentation devait permettre de dégager les conditions de réussite en termes de partenariat, de méthode et d'outils en vue de sa généralisation.

Cinq départements pilotes

« Choisis pour la diversité de leur typologie (type de réseau, niveau de fréquentation, climat, topographie...), cinq départements pilotes (Bouches-du-Rhône, Côtes-d'Armor, Dordogne, Doubs, Moselle) avaient carte blanche pour constituer leur panel et élaborer leur méthodologie de travail », explique Nathalie Rolland, chargée du dossier à la Direction de la sécurité et circulation routières (DSCR). « La plupart ont sollicité des associations de victimes, des entreprises de services publics ou de secours (la Poste, pompiers...) en tenant compte de la diversité des usagers (piétons, cars, poids lourds, motards...). Les doléances étaient enregistrées et communiquées ensuite par l'intermédiaire de représentants de ces catégories d'utilisateurs de la route. »

Exemples de points critiques relevés et d'actions correctives menées grâce à la commission d'usagers du Doubs

Avant

À l'arrivée à Pont-de-Roide sur la D437, il apparaît que le panneau d'entrée d'agglomération est masqué par le pilier du pont et qu'il est complété par un panneau limitant le stationnement. Or, réglementairement, le panneau d'agglomération ne peut être complété que par les panneaux suivants : route prioritaire, limitation de vitesse et lieu-dit.

Après

Le panneau d'entrée d'agglomération a été déplacé pour être plus visible et dissocié du panneau limitant le stationnement.

Avant

Toujours sur la RD 437 au niveau de la commune voisine de Vermondans, un des panneaux de limitation à 70 km/h complète un panneau "virage à gauche dangereux" laissant entendre à l'usager que la limitation de vitesse ne s'applique qu'au virage, ce qui n'est pas exact.

Après

Les panneaux « virage à gauche dangereux » et « limitation à 70km/heure » (un peu plus loin à l'entrée du virage) ont été dissociés.

Mais il existe déjà des démarches de contrôle des infrastructures, je pense à SURE notamment. En quoi ces nouveaux dispositifs sont-ils complémentaires ?

Jean Panhaleux : Ces nouveaux dispositifs se veulent en effet complémentaires les uns des autres et ne font pas du tout redondance avec le programme Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes (SURE). Généralisée depuis 2005, SURE est essentiellement une approche pragmatique curative par itinéraires sélectionnés sur la base de données d'accidentologie. En étudiant les procès-verbaux des accidents, elle pose la question « en quoi l'infrastructure routière a-t-elle été un facteur dans cet accident ? » pour y apporter des réponses et traiter le problème. De plus, même si elle est au service des collectivités, SURE mobilise des moyens importants et reste une démarche entièrement initiée et mise en oeuvre par les gestionnaires eux-mêmes.

Avec les commissions d'usagers et les ISRI, nous sommes sur des démarches préventives différentes et décentralisées au maximum puisque ce sont les utilisateurs quotidiens de la route eux-mêmes qui les font vivre. Telle limitation de vitesse à 70 km/h me paraît incohérente avec l'environnement ? Tel autre panneau est illisible, ambigu ou me semble en contradiction avec celui que je viens de voir ? Toutes ces remarques, formulées de façon entièrement spontanée dans le cadre des commissions ou initiées volontairement dans le cadre des ISRI, sont de nature à faire apparaître les défauts susceptibles d'induire des interprétations erronées et donc des comportements potentiellement dangereux des usagers. De plus, très souvent, les actions correctives ne nécessitent pas non plus de gros moyens. La légèreté et la facilité de mise en oeuvre de ces nouveaux outils de contrôle des infrastructures sont d'ailleurs leurs meilleurs atouts. Ils permettront d'aider les gestionnaires à remettre partout et rapidement en adéquation les messages délivrés par les divers équipements de signalisation routière et leurs conditions réelles d'utilisation .

Commission d'usagers

Dordogne 24

Les règles de priorité en question

Un espace Internet dédié permettant au grand public de faire part de toute remarque sur la signalisation routière en Dordogne a été officiellement ouvert le 18 juin 2007 sur le site Internet de la DDE. Les anomalies de signalisation recensées concernent principalement les règles de priorité. La mise en place et les actions de la commission ont été largement relayées par la presse locale depuis le début. Le sujet a été intégré dans la démarche de formation des élus communaux à la sécurité routière.

Moselle 57

Amélioration de la signalisation et mise en cohérence des limitations de vitesse

Cette commission a inscrit sa démarche dans le cadre du pôle départemental de sécurité routière. Un travail important d'amélioration de la signalisation des limitations de vitesse a déjà été réalisé puisque 10 sections présentant des anomalies en matière de signalisation de vitesse ont été identifiées et traitées. De même, un groupe de travail associant la DIR, la DRE, les DDE 54 et 57 ainsi que le CETE vient d'être mis en place afin d'étudier la mise en cohérence des vitesses sur les autoroutes du "sillon lorrain" (A31, A30 notamment). L'ouverture de la démarche vers les usagers sera entreprise prochainement.

Côtes-d'Armor 22

Un panel élargi aux collectivités et gestionnaires

La commission des Côtes-d'Armor a choisi de constituer son panel en se basant sur la composition de la commission départementale de sécurité routière : associations d'usagers, collectivités gestionnaires de réseaux et de services de l'État (préfecture, DDE et forces de l'ordre). Pour la remontée des informations, la commission consultative a décidé de s'appuyer sur la démarche du conseil général, membre de la commission, qui avait déjà mobilisé ses conducteurs de cars pour constater des incohérences de signalisation sur les itinéraires de transports scolaires. Le point d'entrée choisi pour ces doléances est le site Internet de la Maison de la sécurité routière (MSR). La DDE a fait l'interface avec les différents gestionnaires de réseau, pour la transmission des requêtes, tout en veillant à la précision et au caractère exploitable des remarques transmises.

Bouches-du-Rhône 13

Limitations de vitesse, entrées d'agglomération, signalisation directionnelle

La commission des Bouches-du-Rhône a axé ses travaux sur les trois thèmes : les limitations de vitesse, le positionnement des panneaux d'agglomération et la lisibilité de la signalisation directionnelle. Les premières remarques portent sur des points localisés et sur des défauts d'entretien. Parmi les pistes évoquées sur le rôle de cette commission, il a été proposé que les gestionnaires puissent solliciter l'avis de la commission sur des projets et les propositions de modification de signalisation.

Doubs 25

Actions correctives en cours et créativité

Lancée dès octobre 2006, la commission du Doubs a été animée par le DDE chef de projet sécurité routière. Les problèmes évoqués ont concerné le plus souvent des incompréhensions ou incohérences entre les limitations de vitesse et l'environnement, principalement sur le réseau routier départemental. À ce jour, 17 sections ont été identifiées et ont été traitées ou sont en cours de traitement.

La commission a également examiné les propositions de maintien ou de suppression de limitation de vitesse sur l'A36 qui vont faire l'objet très prochainement d'un arrêté modificatif. Autre initiative originale, de mars à juin 2007, la commission a lancé un jeu concours de photographies sur des signalisations incorrectes auprès des jeunes passant l'Attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) ou le code de la route afin de les sensibiliser.

Généralisation à l'ensemble des départements : d'ici juillet prochain !

En conclusion de l'ensemble de ces expérimentations particulièrement riches d'enseignements, il ressort que les insuffisances de la signalisation signalées touchent le plus souvent aux limitations de vitesse, au positionnement des limites d'agglomération et à la lisibilité de la signalisation directionnelle. Toutefois, cette démarche innovante doit permettre de faire émerger d'autres incohérences ou lacunes de la signalisation routière en place, tout en essayant d'y apporter des solutions. Confirmant son principe initiateur, l'expérimentation a montré que la démarche pouvait produire des résultats concrets et utiles et donner naissance à des propositions d'amélioration d'une grande pertinence. Aussi, afin d'augmenter la lisibilité du nouveau dispositif de remontée d'informations et de privilégier la décentralisation des nouveaux canaux en ligne des commissions départementales, le site « ditesleauministre.equipement.gouv.com » qui avait connu un grand succès, a été récemment fermé.

Conformément à la décision du CISR du 8 novembre 2006, la généralisation de cette commission à l'ensemble des départements sera lancée au cours du premier semestre 2008.

TRAQUER TOUS LES POINTS FAIBLES À GRANDE ÉCHELLE

Comment offrir aux usagers un niveau de sécurité toujours optimal sur un large réseau exposé à une croissance constante du trafic et à un environnement complexe en perpétuelle mutation ? C'est à cette question de fond que la société ESCOTA, concessionnaire d'autoroutes de la région PACA, s'attache à apporter une réponse concrète pour ses clients. Un travail quotidien qui ne va pas sans une réflexion globale menée sur l'ensemble des dispositifs de retenue.

« Au début des années 90, une vaste étude mettait en évidence que certains dispositifs de retenue n'étaient plus adaptés à l'environnement direct de nos autoroutes. »

Avec 459 km de réseau autoroutier, la société ESCOTA se doit d'anticiper sur plusieurs années la gestion et l'entretien de ses dispositifs de retenue. Aussi, cette société de Vinci Concessions a-t-elle lancé au début des années 90 une étude globale portant sur l'ensemble de ses équipements de sécurité. « Notre réseau est assez ancien par endroits puisque certaines portions ont été construites il y a plus de cinquante ans », explique Patrick Fabregas, conducteur d'opérations chez ESCOTA. « Au-delà de la question de la mise en conformité par rapport à l'évolution de la réglementation, cette vaste étude a mis en évidence que certains dispositifs de retenue n'étaient plus adaptés à l'environnement direct de nos autoroutes : des arbres avaient poussé en bordure ou des secteurs qui étaient jadis inhabités accueillaient désormais de nombreux pavillons en contrebas de la voirie. Nous avons donc travaillé par grandes familles d'anomalies afin de hiérarchiser nos actions sur plusieurs années. »

Des Interruptions du terre-plein central de nouvelle génération

Les Interruptions du terre-plein central (ITPC) existantes ayant montré leurs limites, ESCOTA s'est engagée dans un programme de remplacement systématique de ces dispositifs. Ainsi, sur l'ensemble de son réseau, c'est plus de 220 ITPC d'une longueur variant de 30 m à 100 m qui vont être remplacées jusqu'à fin 2009.

Dans les secteurs urbains à fort trafic, ce sont des ITPC de nouvelle génération qui ont été privilégiées. Devant l'évolution des besoins des exploitants, un " concours " invitant les industriels à imaginer un nouveau dispositif a été organisé par l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA). « Nous souhaitions d'abord un dispositif présentant des caractéristiques de retenue équivalentes à celles des glissières en béton (GBA) afin de ne pas créer de points faibles dans le terre-plein central. Mais il fallait aussi que celui-ci soit facile et rapide à ouvrir par un seul agent d'entretien afin d'exposer au minimum nos personnels aux risques du trafic. » Les ITPC pivotantes montées sur roues escamotables se sont imposées comme une excellente solution, et plus de 25 dispositifs ont déjà été installés par ESCOTA. Celui-ci peut en effet être manipulé facilement sans outillage spécifique et raccordé à des glissières métalliques ou béton par capots métalliques.

La question des origines de files de glissières

Autre point problématique pour de nombreux réseaux, les origines de files de glissières exigent un traitement spécifique. « L'approche qui a prévalu pendant des années consistait à les abaisser au niveau du sol pour supprimer les queues de carpes », poursuit Patrick Fabregas. « On sait aujourd'hui qu'en cas de perte de contrôle du véhicule, les extrémités abaissées peuvent jouer un rôle de tremplin, aggravant ainsi les conséquences de la sortie de route. Ce traitement est donc écarté systématiquement. Chaque fois que la distance entre deux files de glissières est inférieure à 200 m environ, nous avons choisi de les raccorder pour assurer la continuité. Lorsque la configuration du terrain le permet, les origines de files sont raccordées au talus en gardant

La pose d'une ITPC pivotante montée sur roues escamotables.

une hauteur constante », précise Patrick Fabregas. Mais, malgré cette approche, il restait quelques points récalcitrants. ESCOTA adopte alors un dispositif novateur au profil rigoureusement identique aux glissières métalliques.

Ce dispositif télescopique d'une longueur de 12 m linéaires présente du reste les mêmes caractéristiques de retenue en cas de choc latéral. En revanche, lors d'un choc frontal, le nez de l'extrémité de file recule dans l'axe. Les lisses coulissent les unes sur les autres en absorbant l'énergie du choc et le véhicule est progressivement décéléré. L'extrémité de file, désolidarisée du sol, se déporte sur le côté sous l'effort du véhicule. Le dispositif ne se comprime plus et s'arc-boute, stoppant ainsi le véhicule.

Barrières de péages et virages en ligne de mire

Les îlots en béton séparant les voies de circulation des barrières de péage, constituent des points durs sur lesquels se produisent régulièrement des accidents. Afin de réduire la gravité de ces accidents, ESCOTA a décidé de les équiper systématiquement d'atténuateurs de chocs. « Le déploiement de ces équipements s'est déroulé sur trois ans et vient de s'achever en 2007.
Aujourd'hui l'ensemble des barrières de péage en pleine voie de notre réseau (soit une vingtaine) est équipé ; cela représente quand même plus de 240 atténuateurs de chocs ! », reprend Patrick Fabregas.

« Au cours de l'année dernière, les quatre atténuateurs de chocs qui ont été percutés ont pleinement joué leur rôle, puisque nos clients sont sortis indemnes des véhicules. »

Lors d'un choc frontal, le nez de l'extrémité de file recule dans l'axe.

Enfin, le traitement des virages à fort rayon de courbure concerne en propre une catégorie de clients très nombreux en région PACA : les motards. En effet en cas de chute dans ce type de configuration, le motard glisse vers l'extérieur du virage.
Une glissière simple est alors non seulement inadaptée pour remplir sa fonction de retenue et agit même souvent comme facteur aggravant en créant un obstacle supplémentaire. Il est donc nécessaire de pallier ce défaut en installant des glissières spécifiques motards sur la partie basse. « Nous avons fini d'équiper l'an dernier les bifurcations autoroutières et en section courante les virages dont le rayon de courbure est inférieur à 400 m », conclut Patrick Fabregas.
« Au cours des trois prochaines années, nous allons équiper les échangeurs à risques et ceux situés à proximité des lieux où des groupes de motards ont l'habitude de se retrouver. »

Directeur de la publication : Jean-Marc Dieulefet - Comité de rédaction : Alain Figuls, Jacques Gedeau, Dominique Mondé, Guy Neuhaus, Jean-Luc Vincent.
Coordination : Nicole Mitrani - Rédacteurs : Philippe Billon, Jean-Clair Galloo.
Conception/Réalisation : All Write 01 53 59 83 83. Imprimerie BM.
Crédits photos : ESCOTA (Y. Collet)/Somaro/Prosign/LCPC.
Syndicat des équipements de la route : 152, rue de Picpus - 75012 Paris - Tél. : 01 43 42 26 36 - Fax : 01 43 42 47 71 - Site : www.ser-info.com

RÉSEAU SOUS HAUTE SURVEILLANCE

« Traquer les imperfections et tendre vers le zéro défaut » : telle pourrait être la philosophie de la direction des routes du conseil général du Morbihan. Ses routes départementales les plus circulées bénéficient d'une volonté d'excellence de leur gestionnaire en matière de signalisation horizontale. D'amont en aval, panorama des mesures bretonnes.

« Depuis 2001 notamment, notre volonté est d'assurer une qualité irréprochable sur les grandes liaisons régionales », explique Michel Le Mer, directeur adjoint des routes en charge des programmes d'entretien et d'exploitation du conseil général du Morbihan. « Nous avons donc sélectionné 350 km de routes départementales accueillant parfois jusqu'à 17 000 véhicules jour, sur les 4 200 que nous gérons et nous avons créé pour elles un cahier des charges spécifiques. »

Un seuil de rétroréflexion plus élevé

Première conséquence de cette ambition, le conseil général opte pour un contrat à garantie de résultats. « Renouvelable tous les quatre ans, ce marché stipule que la société prestataire retenue devra justifier deux fois par an que le niveau de performance fixé est bien atteint in situ, faute de quoi le paiement est suspendu. » Effectué de jour en un seul passage, ce contrôle systématique des visibilités diurne et nocturne des produits de marquage s'effectue grâce à l'Ecodyn (véhicule à grand rendement, intégrable au trafic routier, équipé d'un appareil de mesures étalonné par l'État).

Et côté performances, la barre a été placée également très haut. Alors que le seuil de rétroréflexion de certification des produits de marquage français est fixé à 150 mcd-lux-m^2, le conseil général choisit de porter son niveau d'exigence à 200 mcd-lux-m^2. La société titulaire a proposé un produit permettant un marquage traditionnel et visible de nuit par temps de pluie (VNTP) de très haute performance grâce à l'insertion, notamment, dans la peinture de microbilles de verre recyclé. De plus, ce produit de marquage présente, entre autres, l'avantage d'être en phase aqueuse (sans solvant) et de sécher en une minute seulement. « Nous souhaitions en effet utiliser des produits dont l'impact sur l'environnement soit le plus limité possible et sans nocivité pour le personnel chargé de leur application », poursuit Michel Le Mer. « Par ailleurs, la roulabilité immédiate permet de minimiser considérablement la gêne à l'usager puisque le convoi mobile, d'une longueur de 300 m environ, se déplace à une vitesse comprise entre 10 et 15 km/h et ne nécessite donc la fermeture d'aucune voie de circulation. »

Le prestataire retenu doit justifier, deux fois par an, que le niveau de performance théorique fixé est bien atteint in situ.

L'Ecodyn permet de contrôler les qualités de rétroréflexion des marquages routiers.

Vidéosurveillance

Mais, au-delà de l'ensemble de ces conditions d'application et de performance des produits, le conseil général du Morbihan a également souhaité contrôler la pertinence des signaux envoyés à l'usager. Grâce à un système embarqué d'examen vidéo et d'analyse de la signalisation horizontale, le gestionnaire de voirie est en mesure de vérifier que l'implantation de ses marquages est toujours bien adaptée à leur environnement. « Nous contrôlons ainsi une centaine de kilomètres chaque année depuis 5 ans », précise Michel Le Mer. « Bien sûr, nous choisissons les itinéraires en fonction de l'accidentologie, mais également du nombre d'intersections par exemple. Nous vérifions ainsi qu'à une vitesse donnée, les signaux sont cohérents, compréhensibles et implantés au meilleur endroit pour permettre à l'usager d'adapter sa conduite. Le cas échéant, la qualité des informations ainsi recueillies permet de mener les actions correctives très précises. » Une remise à niveau continue et ciblée qui entend gommer sur le long terme la très grande majorité des points faibles de la signalisation horizontale du département.

Agenda

Au coeur d'Intertraffic

Le SER coorganise le premier symposium européen sur le marquage routier dans le cadre d'Intertraffic à Amsterdam le 3 avril prochain.

Le titre de son intervention sera : " Mesures dynamiques des performances des marquages VNTP ".

Renseignements et inscription sur le site :

www.eu-roadmarking.eu