

# SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## COMMENT MIEUX PROTÉGER LES USAGERS LES PLUS VULNÉRABLES

Le bilan globalement positif de l'accidentologie routière pour l'année 2019 ne doit pas occulter la problématique liée aux usagers de la route les plus exposés aux accidents que sont les piétons et surtout les deux roues.

Accidents, personnes tuées, blessés graves : tous les indicateurs, en baisse en 2019 en métropole, confirment la rupture constatée en juillet 2018. Selon les estimations provisoires de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), 3 239 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine en 2019. Avec neuf décès de moins qu'en 2018, la mortalité routière de l'année 2019 est en baisse de 0,3 % par rapport à 2018, jusqu'alors meilleure année de référence. L'année 2019 enregistre donc le chiffre de mortalité sur les routes de métropole le plus bas de toute

l'histoire des statistiques de la Sécurité routière. Après quatre années de hausse et de stagnation de la mortalité routière en France entre 2014 et 2017,

LA BAISSÉ DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE PROFITE À TOUS LES USAGERS SAUF AUX CYCLISTES

2019 confirme donc la rupture constatée en 2018 (-6,1 % entre 2017 et 2019). Ces chiffres



### ONISR CHIFFRES 2019

#### En baisse

1 621 automobilistes tués  
747 deux-roues motorisés tués  
38 camionneurs tués

#### En hausse

472 piétons tués  
184 cyclistes  
11 utilisateurs d'EDP (engin de déplacements personnel), dont huit avec des engins motorisés.

s'inscrivent dans un contexte de trafic routier en hausse, d'environ + 7 % entre 2013 et 2018 (le trafic 2019 sera connu cet été). Les autres indicateurs de l'accidentalité routière sont également en baisse : les accidents corporels de - 1,1 %, soit 604 accidents en moins, les personnes blessées de - 0,6 %, soit 392 personnes blessées en moins. Le réseau routier en agglomération connaît a contrario une forte dégradation avec 1031 décès en 2019 contre 963 en 2018, soit 68 de plus.

#### CAMPAGNE CIBLÉE

Parce qu'ils paient un lourd tribut, les cyclistes sont au cœur de la nouvelle campagne de la Sécurité routière. Le dernier clip de prévention rappelle que « sur la route, on a tous le pouvoir de sauver une vie ». Pensée pour promouvoir le vivre ensemble entre usagers de la route, cette campagne démontre que les cyclistes sont pris en compte. « En tant qu'usagers vulnérables, ils sont au cœur de nos préoccupations, assure Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière. Il y a des automobilistes qui ne prennent pas soin des cyclistes. Avec ce clip, il s'agit aussi de dire qu'une personne respectée par une autre peut le remercier. « La route se partage » est une campagne que nous lançons chaque année. Le

#### MARQUAGE ROUTIER

## PRÉSERVER LES COLLABORATEURS DU RISQUE D'ACCIDENT

Les opérations de prémarquage peuvent présenter un risque important pour les collaborateurs, dû à la proximité soit avec des engins de chantiers en mouvement lorsqu'il y a une coactivité sur le chantier, soit avec le trafic routier lorsque l'intervention se fait sous circulation. La solution autonome, développée par Eurovia, sécurise ces opérations. Après avoir réalisé le relevé par mesure géodésique, ces dernières sont transmises au véhicule équipé d'un asservissement de la direction

aux données de géolocalisation sur la colonne de direction. Le chauffeur du véhicule ne le guide plus mais définit uniquement la vitesse de 8 km/h afin d'obtenir un point tous les 4 ou 5 cm (fréquence 50Hz) et réaliser ainsi un ou plusieurs filets de prémarquage (avec bras de déport sur la machine) ou directement réaliser le marquage définitif.



#### Ci-dessus

LEuroliners, filiale d'Eurovia, devrait déployer jusqu'à 13 machines autonomes pour le prémarquage et le marquage de la signalisation horizontale.

*nom parle de lui-même : le but, c'est vraiment de dire qu'on emprunte la même route et que c'est l'automobiliste qui a le plus de devoirs par rapport au cycliste, parce que c'est lui qui a l'engin qui peut faire mal. »*

#### PASSAGE À 80 KM/H

La mise en place de la baisse de la vitesse autorisée de 90 à 80 km/h sur les routes à double sens sans

séparateur central a été effective à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2018. Cette décision a été prise sur la base des recommandations des experts du Conseil national de la sécurité routière (CNSR). Un prébilan, réalisé au 31 décembre 2019 par l'ONISR, montre qu'en comparaison des cinq dernières années, 209 vies ont été épargnées lors de la première année de la mesure (juillet 2018-juin 2019) sur le ré-

seau hors agglomération et hors autoroute concerné par la baisse à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée. La mortalité routière sur ce réseau est équivalente au second semestre 2019 à celle du second semestre 2018, confirmant l'effet de la mesure, et ce, bien que ce réseau ait été fortement impacté par la dégradation du parc des radars depuis la fin de l'année 2018.

#### OUTRE-MER

## HAUSSE DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE

Selon l'ONISR, 254 personnes sont décédées sur les routes outre-marines en 2019, soit 14 victimes de plus que l'année précédente.

Les indicateurs des Outre-mer sont en hausse. Si 254 personnes sont décédées sur les routes en Outre-Mer en 2019, on déplore aussi 2 887 accidents corporels (+ 11,6 % par rapport à 2018, soit + 301 accidents). 3 351 personnes ont été blessées (+ 5,5 % soit

+ 185 blessés). On observe toutefois une différence entre les départements d'Outre-mer et les collectivités d'Outre-mer dont la Nouvelle-Calédonie. La mortalité routière des départements d'Outre-mer accuse une hausse de 18 décès par rapport à 2018 alors que celle des collectivités d'Outre-mer et la Nouvelle-Calédonie connaît une légère baisse avec quatre personnes tuées en moins.





# VIA RHÔNA

## UNE INFRASTRUCTURE POUR SÉCURISER LES CYCLISTES ET PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT

Initié par la région Auvergne Rhône-Alpes, le projet ViaRhôna consiste en la réalisation d'une piste cyclable le long du Rhône. Une section située sur l'île du Beurre, commune de Tupin-et-Semons (69) a été réalisée par Eiffage Route qui a mis en œuvre un revêtement spécial.



Le revêtement BioKrom répond parfaitement à la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) qui favorise les modes doux et améliore leur accessibilité et leur sécurité.

Le principe de l'aménagement consiste à réaliser une infrastructure dédiée aux deux roues, moyennant un itinéraire protégé des autres flux de circulation et un revêtement adaptés aux usagers. Le nouveau revêtement se doit de répondre aux attentes des différentes parties prenantes et aux nombreuses contraintes du site. L'itinéraire s'inscrit dans un cadre préservé où 390 espèces végétales et 237 espèces animales se côtoient. Aussi, un des enjeux majeurs de ce projet était de renouveler le revêtement de la voie verte sans porter atteinte à cet environnement sensible. Autre paramètre pris en compte, l'exposition de la zone aux crues du Rhône, difficulté amplifiée par l'exigence du gestionnaire du parc régional du Pilat, qui ne veut pas d'imperméabilisation des sols. Les Associations de défense de l'Environnement, raisonnant de la même manière, souhaitent la préservation du milieu naturel et la quiétude des espèces animales indigènes (dont les castors) et ne veulent pas d'enrobés bitumineux ni un revêtement noir qui rappelle les enrobés bitumineux. Enfin, les usagers consultés, (usagers rollers, skateurs, cyclistes, promeneurs, PMR) ont tous exprimé leur souhait de disposer d'un uni de qualité.

#### PROUÈSES TECHNIQUES

À ces contraintes environnementales s'ajoutent des contraintes techniques fortes, au premier rang desquelles figure l'accessibilité du chantier. Implantées aux deux extrémités du tracé, deux passerelles limitées en poids à 5 t et en largeur à 2,19 m limitent l'accès au chantier qui court sur une longueur de 1,2 km. La parade réside dans l'utilisation de matériels compacts (mini-fini-seur S800, motobasculeurs limités à 2 t de charge, mini-pelle de 2,5 t et mini niveleuse). Avec moins de 20 jours de chantier, cela afin de réduire les nuisances aux utilisateurs, le planning constitue à lui seul une difficulté, d'autant que la date de réalisation, au milieu de l'automne pour éviter de troubler la période de reproduction de certains mammifères, commande la mise en place de mesures per-

## Il l'a dit



**Jérôme Dherbecourt**  
Directeur Technique Est Eiffage Route

« Ce chantier a été l'occasion de traduire concrètement nos engagements en faveur de la réduction de notre empreinte environnementale. L'utilisation de l'éco-comparateur Seve souligne un coût carbone négatif de -3 t éq. CO<sub>2</sub>, rendu possible par le recours au liant végétal issu de l'agroforesterie. Nous avons pu observer que le BioKrom fabriqué à moins de 150°C reste très maniable malgré les contraintes d'application liées au site. BioKrom sur la ViaRhôna est certainement le premier aménagement écologiquement responsable d'une telle ampleur ! »



#### Ci-dessus

Le revêtement, appliqué au mini finisseur et mis en place par un compacteur double billes évoluant en lisse, est adapté aux deux roues.

mettant de diminuer les déperditions de chaleur lors du transport des enrobés. Afin de satisfaire à ce cahier des charges, le recours à un produit spécialement formulé s'est imposé. Il s'agit d'un produit innovant, le Biokrom 0/6 drainant à base d'un liant végétal qui a été fabriqué au poste SRE Andancette avec des granulats locaux, issus de la carrière d'Andancette, pour limiter le transport et diminuer

l'empreinte Carbone. Considérant la finalité du projet, ce revêtement présente deux avantages majeurs induits par sa formation : l'infiltration de la goutte d'eau de pluie directement là où elle tombe, participant de la lutte contre l'imperméabilisation des sols, et la possibilité de s'affranchir de la vibration pour le compactage, conformément au respect des espèces présentes sur site.

#### VIA RHÔNA DU LÉMAN À LA MÉDITERRANÉE À VÉLO

Vous mener des rives du lac Léman aux plages de la Méditerranée à vélo, en suivant le fleuve Rhône, voici l'ambition de ViaRhôna. Cet itinéraire cyclable de 815 km vous conduit des panoramas alpins aux plages de Camargue, en traversant les paysages emblématiques des vignobles des Côtes du Rhône et ceux de la Provence méridionale : villages perchés, champs de lavande ou d'oliviers, découvertes gastronomiques. ViaRhôna, véritable voie des civilisations, égrène ainsi au fil de son parcours plus de 2000 ans d'histoire et de richesses patrimoniales, alternant voies vertes sécurisées et voies partagées.