

L'actualité nous rappelle à la réalité

Trois accidents horribles récents, un point commun : l'infrastructure

Ce sont ce qu'on appelle des "Belles routes", élargie exagérément par le passé au détriment de l'accotement devenu inexistant ni roulant, ne permettant aucune échappatoire pour éviter la collision frontale ou pour éviter l'arbre tout proche.

- à Montrond-les-Bains le 13 décembre, dans une ligne droite, **2 jeunes 17 et 19 ans tués** : leur voiture a percuté un arbre à 1 mètre de la chaussée.
- à Saint Christophe du Foc le 8 décembre, dans une ligne droite, **4 morts d'une même famille** dont la voiture percute une voiture venant en sens opposé et qui s'était déportée à gauche pour tenter un dépassement.
- à Ploudaniel - 15 novembre, **3 jeunes frères et sœur tués** : leur voiture s'est déportée à gauche et a percuté un camion venant en face qui a tenté de serrer sur sa droite pour éviter la collision mais l'absence d'accotement roulant ne le lui a pas permis.



Des élargissements
exagérés, réalisés par le
passé, au détriment de
la sécurité



Les consignes du Guide d'Aménagement des Routes Principales (ARP) en cas d'aménagement des routes existantes sont pourtant claires.

En cas d'élargissement de routes existantes, il faut limiter la largeur de la chaussée élargie afin de maintenir une certaine largeur pour la bande dérasée de l'accotement : il faut équilibrer : voir extrait de l'ARP ([Extraits du guide d'aménagement](#)). Par exemple si l'on dispose seulement d'une largeur de 9 mètres, comme cela est le cas des routes des trois accidents, on ne doit pas élargir à 7 m, mais limiter l'élargissement de la chaussée à 6 m afin de pouvoir réaliser des bandes dérasées stabilisées roulables de 1,50 m.

Répartition entre chaussée et bandes dérasées pour l'aménagement de routes existantes.

Largeur disponible (1)	Largeur maximale de chaussée	Largeur mini des bandes dérasées
8 m	6 m (route à 2 voies)	2 x 1 m
8,50 m	6 m "	2 x 1,25 m
9 m ←	6 m ← "	2 x 1,50 m ←
9,50 m	6,50 m "	2 x 1,50 m
10 m	7 m "	2 x 1,50 m
10,50 m	7 m "	2 x 1,75 m
11 m	7 m "	2 x 2 m
14,50 m	10,50 m (route à 3 voies)	2 x 2 m

En cas de largeur insuffisante pour réaliser une bande dérasée :

- 1^{ère} solution : **acquérir une bande de terrain**. Lorsque la sécurité le justifie, comme à Ploudaniel, où le trafic est très fort et où beaucoup d'accidents graves se sont produits, il est justifié d'acquérir officiellement une bande de terrain de quelques mètres par déclaration d'utilité public.
- 2^{ème} solution : **une cunette plate**. Remplacer le fossé par une cunette plate, ce qui fait gagner en largeur et supprime le danger du fossé. L'autre solution est de buser le fossé en lui adjoignant inférieurement une conduite drainante.

L'étroitesse de l'accotement restant après l'élargissement, et le fossé, ne permettent pas de disposer d'une largeur suffisante pour réaliser une zone de récupération stabilisée roulable



Cunette plate remplaçant le fossé et permettant ainsi de disposer d'une largeur suffisante pour réaliser une zone de récupération



Photomontage

Les obstacles latéraux dont les arbres : l'accident de Montrond - Solutions

Le premier accident évoqué ci-dessus s'est produit à Montrond-les-Bains le 13 décembre, dans une ligne droite, **2 jeunes 17 et 19 ans tués** : leur voiture a percuté un arbre à 1 mètre de la chaussée. Le Guide d'Aménagement des Routes Principales demande en cas d'élargissement, d'éliminer les obstacles latéraux, dont les arbres, dans la zone de sécurité de 4 m, ce n'est pas toujours facile car l'opinion publique n'est pas favorable à un abatage des arbres proches, et la replantation à 4 mètres se heurte au refus des propriétaires de céder une bande de terrain. De même pour les poteaux d'électricité et téléphone, des libertés criminelles ont été prises par les gestionnaires d'implanter leurs poteaux proche de la chaussée, et il est difficile actuellement de les contraindre à tout reculer.



Un dossier complet et détaillé concernant les arbres est consultable sur [Les arbres au bord des routes](#), je le résume ci-après en quelques phrases clés.

Arbres isolés, chétifs, malades, il faut les abattre, de toute façon ils mourront à court terme.

Glissières. Si les arbres sont à plus de 2,50 m on peut interposer des glissières, par contre si les arbres sont à moins de 2,50 m, il n'est pas possible de placer des glissières car la solution glissières engendre des dangers plus grands de collision frontale par rebond sur la gauche de la chaussée.

Plantation nouvelles éloignées Pour les alignements d'arbres arrivés en fin de vie, déjà clairsemés suite à la suppression de plusieurs arbres morts, il est possible de réaliser de belles plantations nouvelles à plus de 4 mètres.

Réduire la vitesse. S'il s'agit de beaux alignements en bonne santé et trop proches, la solution est de réduire la vitesse à 60 km/h si la section est courte (1 ou 2 km).



Rappeler le danger. Sur les sections plus longues, rappeler le danger par panneaux : "dessin d'un arbre, panneau ralentir" Un tel panneau a 2 vertus : il fait prendre conscience au conducteur du danger et permet aux passagers d'influencer le conducteur en leur donnant la légitimité d'intervenir : "c'est écrit !"



L'incidence de la vitesse : le danger du 90 km/h. Il est probable que la cause principale des trois accidents ci-dessus est la vitesse, pour les deux premiers c'est évident, pour l'accident de Ploudaniel ce n'est pas connu.

Ces trois accidents nous rappellent l'évidence du danger de rouler à 90 km/h et en particulier sur les routes ne disposant pas de zone de récupération de 1,75 m à 2 m.

Le comité des experts du conseil national de sécurité routière a fixé plusieurs critères pour permettre de remonter la vitesse à 90 sur certains tronçons et l'un des critères est l'existence d'une zone de récupération constituée par une bande dérasée d'au moins 1,50 m.

Jacques ROBIN Ingénieur routier, accidentologue

18 décembre 2019