

Livre blanc 2022

pour améliorer la sécurité routière

Liste des 58 premières mesures proposées pour les 4 premiers sujets

Jacques ROBIN ingénieur routier, accidentologue
en collaboration avec ...

Ce livre blanc numérique est **en construction** (version juillet)

Pour accéder au texte complet : [Livre blanc 2022 version juillet](#)

La rédaction du livre blanc est ouverte à tous ceux qui désirent proposer des idées ou suggérer des modifications : experts de l'administration (CEREMA , IFSTTAR et autres services ou experts indépendants, ou membres d'associations ou tous autres

1^{er} sujet : les contresens sur autoroutes

et routes à deux voies séparées : résumé des 19 mesures proposées :

A - Pour éviter d'entrer par erreur par une bretelle de sortie :



1- instaurer officiellement un panneau donnant l'indication imagée de la nature du danger



2 - informer du danger en texte: "**vous êtes à contresens**"

3 - dire à l'automobiliste ce qu'il doit faire : "**Faites demi-tour**"



4 - lui permettre de faire demi-tour en édifiant une mini-aire contigüe ou une bretelle de rattrapage de redirection.

5 - réduire ponctuellement la largeur de l'accotement par une oreille bordurée pour rapprocher les panneaux de la chaussée afin d'être dans le champ visuel du conducteur.

6 - placer les panneaux plus bas, toujours pour être dans le champ visuel la nuit.

7 - placer les sens interdits sur fond jaune (mesure déjà officiellement rendue possible)

B - Pour éviter d'entrer par la mauvaise bretelle d'entrée :

8 - placer un panneau de confirmation à 30 m après être entré sur la bretelle :

Cette voie vous dirige vers Ploudouble et Canosc. Si vous vous êtes trompé, faites demi-tour ici

9 - établir ces 30 premiers mètres en bidirectionnel pour permettre le retour.

10-11-12-13 : au point de convergence de la bretelle et de l'autoroute :

10 - rajouter une paire de panneaux sens interdit assez loin sur l'autoroute

11 - marquer deux flèches au sol sur l'autoroute

12 - installer des balisettes serrées jusqu'au bout, jusqu'à toucher la ligne de rive de l'autoroute

13 - Poser quelques mètres de glissières pour renforcer l'empêchement de tourner

C - Dans les échangeurs, en particulier les échangeurs trompette :

13 - placer un panneau directionnel en position dans les musoirs des divergences

15- Informer l'automobiliste à tout endroit à tout moment, de la direction où le mène la bretelle sur laquelle il roule.

16 - réaliser, aux endroits où l'automobiliste en a besoin, des bretelles de rattrapage

D - Dans les aires de service des autoroutes,

17- signaler 1000 fois la direction de la bonne sortie, et a minima à chaque point de choix

18- en section courante de la bretelle d'accès, établir les mesures 1 à 6 définies pour les bretelles de sortie d'autoroute.

2ème sujet : les carrefours interurbains (rase campagne):

A- Panneaux de signalisation avancée (AB2 flèche verticale barrée).

20 - Placer un panneau AB2 aussi sur les routes prioritaires, avant les carrefours, sans pour autant remettre en cause la signification ni les emplacements des l'AB6 (carré jaune), qui, de toutes façons, n'ont pas la même signification

21 - Quelle que soit la route, prioritaire ou non, rapprocher le panneau AB2 du carrefour afin qu'il soit dans le même champ de vision que le carrefour, 150 m c'est souvent trop.

22 - Pour les carrefours prioritaires précédés d'un virage limitant la visibilité éloignée du conducteur au stop, doubler le panneau AB2 à gauche sur la route prioritaire, limiter la vitesse à 60 et implanter des bandes rugueuses à 150m.

B - Carrefours en croix à voie centrale de tourne à gauche bordurée sur les routes prioritaires :

23 – Carrefour en croix avec voie centrale de tourne à gauche bordurée, ils sont pourvoyeurs d'accidents graves, il faut proscrire la construction de nouveaux et transformer le plus vite possible en giratoire les carrefours existants de ce type, ou à défaut en carrefour avec voie de tourne à gauche non bordurée ou en carrefour à tourne à gauche indirect.



24+25 : en attente de transformation en giratoires des carrefours en croix avec voie centrale de tourne à gauche bordurée :

24 – y limiter la vitesse à 60 ou 70 km/h et installer un radar pédagogique

25– réaliser des bandes optiques ou rugueuses

C- Débouché d'une route secondaire sur une route prioritaire par un petit ou grand carrefour en croix :

26 – Réaliser IMPÉRATIVEMENT un îlot séparateur borduré au débouché et y placer en rappel le panneau céder le passage AB3a ou le stop AB4.

27 – Modifier les termes de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière concernant la position du panneau de position stop (AB4) ou céder le passage (AB3a), en supprimant "~~aussi près que possible de la chaussée abordée~~", car c'est contradictoire avec le début de phrase "Il doit être placé de façon très visible »



D- Débouché d'une route secondaire sur une route bidirectionnelle prioritaire.

28 – Marquer une ligne continue sur la route prioritaire pour empêcher les dépassements avant le carrefour, sauf s'il y a trop de petits carrefours.

E- Giratoires.

29 – Proscrire le marquage axial concentrique dans les giratoires dont la largeur de l'anneau est supérieure à 10 mètres

30 – Éviter le marquage axial concentrique dans tous les giratoires, il est "inutile et déconseillé" (guide carrefour du SETRA-CEREMA) et il perturbe l'attention des automobilistes.

31 - Ne pas faire 2 voies sur la bretelle de sortie et si on en fait deux sur la bretelle d'entrée, les séparer par un refuge piéton.

3^{ème} sujet du livre blanc : la dangerosité des arbres en bord de route.

15 solutions pour la réduire

A - plantation et abattage

32 → Pour remplacer des alignements existants, trop proches de la chaussée : planter un nouvel alignement d'arbres plus loin que l'existant (4 à 7 m), en acquérant les emprises nécessaires

33 → Il est aussi possible de négocier avec le propriétaire riverain pour planter les nouveaux arbres sur son terrain.

34 → Remplacer les plantations existantes, trop proches de la chaussée en acquérant des surlargeurs d'emprises ponctuelles tous les 200 ou 300 mètres pour y planter un groupe de 2 ou 3 arbres éloignés.

35 → Pour des alignements modérément éloignés (environ 2 mètres) faute de pouvoir appliquer les deux premières solutions ci-dessus, abattre trois arbres de temps en temps pour y réaliser un refuge.

36 → Se contenter de planter des arbustes si l'on ne peut pas réaliser une plantation suffisamment éloignée.

37 → Abattre les arbres isolés, qui n'ont aucune valeur esthétique et ceux qui sont rabougris, malades ou dont l'espérance de vie est limitée.

38 → Supprimer les plantations d'un intérêt paysager faible ou contestable, comme par exemple celles situées en zone boisée

39 → Ne pas regarnir l'alignement en replantant des nouveaux dans l'espace laissé libre par les arbres morts. Il est préférable de réaliser un nouvel alignement à 4 m derrière et si possible 7 m.

40 → Pour les arbres trop proches situés dans les propriétés voisines de la route : négocier avec les propriétaires du terrain l'abattage des arbres concernés et la replantation en retrait, sur leur terrain,

B – mesures à prendre

41 → Pour les arbres trop proches (à moins de 2,50 m), constituants de très beaux alignements sur une courte longueur (2 km), limiter la vitesse à 60 km/h en indiquant impérativement la raison par un panneau "arbres" sous le panneau 60. Possibilité de réaliser des bandes rugueuses

42 → Pour les arbres trop proches (à moins de 2,50 m), sur des sections de route de plus grande longueur, constituants en général des alignements moins réguliers, voire très distendus : placer un panneau "Arbres, ralentir", tous les kilomètres, pour **faire prendre conscience** aux jeunes du danger. Ça doit marcher car en plus, cela donne la légitimité aux passagers de dire "Ralentis, **c'est marqué !** "



43 → Pour les alignements éloignés de plus de 2,50 m, interposer des glissières de sécurité

44 → Peindre le tronc des arbres en blanc : cela les rend bien visibles surtout la nuit

45 → Rétrécir visuellement la largeur circulaire de la chaussée par marquage des rives.

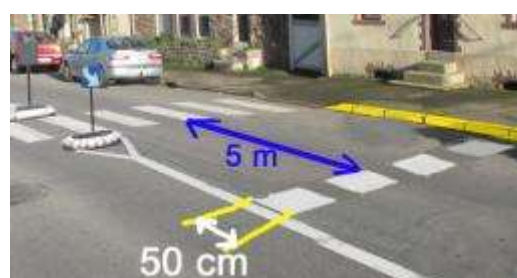
46 → Tenir un "registre des planteurs" pour leur faire prendre conscience que l'on pourra savoir, 20 ans plus tard, si accident mortel survient, qu'ils seront responsables de ne pas avoir suivi les recommandations.

4^{ème} sujet la sécurité des passages piétons

47-48- Ligne d'effet des passages piétons :

47 – Modifier, par un nouvel arrêté, les caractéristiques de la ligne d'effet car elle n'est pas assez visible : il faut des traits de 50 cm de large au lieu de 15 cm et moins espacés : seulement 25 cm.

48- Et imposer que la ligne soit à 5 mètres et non de "2 à 5 m" car à moins de 5 m la ligne n'atteindrait pas son objectif.



49 – 50 - Interdiction de stationner à moins de 5 m

49 - Raccourcir au 31 décembre 2023 au lieu du 31 décembre 2026 la date laissée aux municipalités pour supprimer les places de stationnement marquées au sol.

50 - RIEN dans le rectangle de 5 m avant les passages piétons : interdire tous stationnements y compris les bicyclettes, proscrire les bacs à végétation, les poubelles, ...

51 - 52 - Approche des passages piétons :

51 - Limiter la vitesse à 30 km/h avant les passages piétons

52 – interdire les dépassements aux passages piétons

53 – **Petites rues** : éviter de marquer des passages piétons dans les petites rues car la vie locale y est prépondérante et les piétons doivent pouvoir traverser en tous points, et ils le font sans respecter la règle des 50 mètres car elle ne peut pas être respectée, c'est donc l'école de l'infraction pour les enfants et la tolérance de l'irrespect de la loi pour la police car on sait que la loi n'est pas respectable.



54 – **La règle des 50 m.** Supprimer la critiquable règle d'interdiction de traverser 50 m avant et après les passages piétons, la conserver seulement aux abords des feux tricolores, seuls endroits où elle est justifiée.

55-56-57 -Feux tricolores :

55 – Répétiteurs de feux : Supprimer tous les répétiteurs de feux car ils incitent à s'arrêter trop près des feu. Ils ne sont plus recommandés par l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière, c'était une erreur française.

56 – Pictogrammes piétons. Adopter des pictogrammes piétons (bonhomme vert ou rouge) de la grande taille permise : 250 cm et non de la plus petite taille permise : 140 cm qui est installée en général partout.

57 - Décompteur piétons. Veiller à adopter une bonne interprétation de l'application du décompteur de feu piétons

58 - Îlot refuge central. Le refuge central sur un passage piéton constitue la meilleure sécurité et l'absence de refuge met le piéton en danger. Il faut réaliser un refuge à tous les passages piétons.