



Service territorial et mobilité

Cellule sécurité routière

Affaire suivie par :
GRANDJEAN Rachel
Tél : 03 63 92 70
rachel.grandjeanhaute-
saone.gouv.fr

Vesoul, le **28 DEC. 2021**

Compte-rendu

Rédacteur	Rachel GRANDJEAN	
Objet de la réunion	VOTE sur les itinéraires proposés au relèvement de vitesse à 90 km/h	
Date de la réunion	08/12/21	
Lieu de la réunion	Salle Paul THERY	
Participants votants	<p>M. Michel VILBOIS M. Vincent MOREL</p> <p>M. Jean-Marc SELARIES</p> <p>M. Thierry PONCET M. Jérôme SCHNOEBELEN</p> <p>M. Benoît CORNU M. Vincent DE NARDO</p> <p>Mme Martine PEQUIGNOT Mme Carole MICHEL M. Hervé PULICANI M. Eric MENNESSIEZ M. Claude DEMANGEON M. Francis ABRY M. Christophe CLAUDET</p>	<p>Préfet de la Haute-Saône Commandant de l'Escadron départemental de la sécurité routière Directeur départemental adjoint de la sécurité publique Directeur départemental des territoires Chef du service départemental à la jeunesse, à l'engagement et aux sports Vice-Président du Conseil départemental Responsable du district de Remirement (Direction interdépartemental des routes Est) Conseillère départementale Conseillère départementale Conseiller départemental Maire de Velleguindry et Levrecey Maire de Bouhans et Feurg Marie de Chenebier Représentant titulaire du Conseil national des professions de l'automobile CNPA</p>
Participants non votants	<p>Mme Aurélie CONTRECIVILE M. Cédric RONDEY M. Richard MICHEL M. Jean-Michel COLLE</p> <p>M. Xavier LEJAY</p> <p>M. Hugo TROUPEL</p> <p>Mme Rachel GRANDJEAN Mme Sylvie CUSSEY</p>	<p>Directrice des services du cabinet Réfèrent sécurité routière DDSP 70 Suppléant M. PULICANI Représentant de la Fédération nationale des transports routiers Directeur adjoint de la direction des services techniques et des transports Chef du service routes, infrastructures et environnement Cheffe de la cellule sécurité routière Chargée de l'observatoire départemental de sécurité routière</p>

Absents excusés	Mme Valérie BRECHE M. Xavier GIGNET M. Jean-Basile DIOSDADO	ECF les Haberges Prévention routière Ecole de conduite +
Absent	M. Bruno ILIEN	Automobile club

A 9h15, Monsieur le Préfet introduit la réunion en rappelant l'ordre du jour de la réunion, à savoir l'étude et le vote par les membres de la commission d'un retour au 90 km/h sur certaines routes départementales. Il passe la parole à M. Cornu qui représente le président du Conseil départemental, excusé.

M. Cornu rappelle que la décision du retour à 90 km/h a été prise lors de la session de l'assemblée départementale du 10 septembre dernier et que les itinéraires ont été proposés en fonction de données liées à la morphologie de l'infrastructure et de données d'accidentologie. Le dossier présenté à l'avis de la CDSR est celui d'un choix réfléchi par les élus et les services, et du département, sur des routes où un retour à une limitation de la vitesse à 90km/h pourra se faire en sécurité.

M. Lejay précise que les 3 440 km du réseau départemental n'ayant pas tous les caractéristiques pour un relèvement de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée, sont proposés 438 km représentant 12,86 % de la voirie. Les sections des itinéraires déjà soumises à une vitesse inférieure à 80 km/h du régime général ne seront pas concernées par ce projet de rehausse des vitesses.

9H20 : début de présentation sur le contexte et la réglementation permettant un retour au 90km/h sur certaines routes après l'avis de la CDSR. A la présentation de la carte des accidents vitesse 2015-2020, M. Poncet complète en indiquant que seuls les accidents avec un facteur ou une infraction vitesse sont représentés. Le nombre d'accidents sur ces itinéraires est beaucoup plus important.

Présentation du projet :

M. Lejay rappelle que les routes départementales font l'objet d'une politique d'aménagement et d'entretien depuis février 1993. Une hiérarchisation du réseau est faite selon la fonctionnalité des itinéraires, le trafic et les enjeux locaux de liaison économique.

Il existe ainsi le réseau dit des GLAD : Grandes Liaisons d'Aménagement Départemental représentant environ 180 km soit 5 % du total de la voirie départementale dont la fonctionnalité est de relier les 5 pôles urbains entre eux et avec les métropoles des départements limitrophes.

Il existe également la catégorie appelée réseau structurant qui relie les chefs-lieu de canton, les communes de plus de 700 habitants et les bassins d'activité et touristiques. Selon le trafic, il sera RS1 s'il y a plus de 2000 véhicules/jour ou RS2 si le trafic journalier est entre 900 et 2000 véhicules/jour.

Les politiques d'aménagement, d'entretien, d'intervention sont définies en fonction des catégories avec un niveau de service prioritaire sur les GLAD, RS1 et RS2, auxquels s'ajoute un réseau local de 2000 km qui relie l'ensemble des petites communes.

La politique conduite sur les GLAD et le RS1 vise à l'homogénéité des caractéristiques de l'infrastructure pour garantir une sécurisation des déplacements. Ainsi, il n'y a plus de concentration accidentogène et lors d'accident, une fiche est produite avec analyse des facteurs qui pourraient faire état de défaut d'infrastructure même si sur la grande majorité c'est le comportement des usagers qui est en cause.

Les routes sont largement sécurisées : carrefours dénivelés, agglomérations déviées, aménagement des accotements, notamment bande dérasées de 2 m de large, ayant deux fonctions : zone de récupération et stratégie d'évitement (démarche SURE, les accotements sont stabilisés pour éviter les accidents avec collision frontale).

Le confort en dynamique des véhicules, dévers, profils en long et altimétrie est recherché dans les travaux conduits par le Département sur son réseau principal. De même, lorsque c'est possible sont prévues des voies dédiées aux engins agricoles.

M. Lejay complète en disant que ces itinéraires ont été pensés de manière cohérente, et que l'analyse de la géométrie, du trafic, des aménagements, a permis de retenir pour un relèvement de la vitesse :

- 77 % des GLAD : les sections de 2x2 entre Lure et Luxeuil ou le contournement de Vesoul, ne sont pas concernées de même que certaines sections sur lesquelles un retour au 90 km/h n'a pas été souhaité.
- 70 % du RS1 et une petite partie du RS2 (99 km) pour assurer la continuité de certains itinéraires proposés.

Sur l'ensemble de ces routes, le retour au 90 km/h ne posera pas de problème d'infrastructure.

M. le Préfet demande à M. Lejay s'il s'agit d'un projet global définitif ou si d'autres tronçons pourraient compléter cette proposition.

M. Lejay confirme qu'il s'agit d'un projet global. D'autres itinéraires ont été envisagés comme la D2 par exemple mais dont le trajet était trop court (inférieur à 10km) et traversait trop d'agglomérations pour être proposé.

Examen et vote des différents itinéraires :

Des différences peuvent apparaître entre les données du dossier du Département et les analyses de l'observatoire départemental de sécurité routière concernant les accidents vitesse. En effet, à partir du logiciel TRAXY développé depuis 2018 par le ministère de l'intérieur, il n'est pas possible d'avoir accès aux requêtes liées aux infractions. Ainsi sur l'accidentalité vitesse, le travail du département n'a pu être réalisé qu'à partir de 2018 et sur les accidents qui avaient en cause unique de l'usager responsable de l'accident le facteur vitesse, alors que l'ODSR a analysé tous les accidents pour lesquels une infraction liée à la vitesse (excès de vitesse ou vitesse excessive en raison des circonstances) était présente depuis 2015.

Le représentant FNTR ne faisant pas partie de la liste nominative de l'arrêté de composition de la CDSR ne pourra participer aux votes de même que M. Michel, suppléant de M. Pulicani, présent ou M. Rondey accompagnant M. Sélaries représentant le directeur départemental de la sécurité publique.

Le quorum étant atteint, la commission pourra se prononcer sur les itinéraires soumis à son avis. Il a été procédé au vote après chaque itinéraire présenté. Ceuil-ci est récapitulé à la fin de la présentation.

Itinéraire 1 : Langres → Gray → Besançon :

M. Lejay présente la RD67, itinéraire souvent de transit entre Langres et Besançon

M. le Préfet remarque un taux d'accident élevé, auquel M. Lejay répond qu'une seule section est concernée sur l'itinéraire entre la Haute-Marne et Champlitte et pourtant c'est également la section où il y a un créneau de dépassement.

Suite à l'intervention de M. PONCET rappelant que nous sommes sur de petits chiffres (5 accidents en 10 ans) mais remarquant les fortes V85 sur chacune des sections de l'itinéraires, M. le Préfet évoque la possibilité de cibler ces itinéraires soit dans le plan de contrôle soit par la dotation d'équipement fixe pour renforcer le contrôle des vitesses.

Itinéraire 2 : Vesoul → Gray → Dijon

M. le Préfet remarque que la V85 est la plus élevée sur cet itinéraire et évoque le parcours des prochaines voitures-radars externalisées.

M. Lejay déclare que ce trajet est particulièrement travaillé par le département, il s'agit d'une route de transit, sur laquelle il y a beaucoup de déviation de communes et des routes latérales pour les engins agricoles. Il s'agit d'une route à haut niveau de service.

M. le Préfet demande quels sont les départements limitrophes déjà passés au 90 km/h et s'ils ont passé toutes leurs voies ou non au 90 km/h.

A la connaissance de M. LEJAY seuls 5 départements en France ont passé tout leur réseau à 90 km/h, mais aucun n'est limitrophe avec la Haute-Saône.

Le Jura a passé environ 13 à 14 % de son réseau départemental à 90 km/h, la Haute-Marne un peu plus.

Itinéraire : 3 : Gray → Dole

M. Lejay précise que l'itinéraire pourrait se poursuivre en rejoignant, à Gray, la D67 étudiée à l'itinéraire 1 faisant ainsi Langres→Gray→Dole qui est souvent utilisé par les usagers comme liaison entre l'A31 et l'A36.

M. le Préfet demande s'il y a des déviations.

M. Lejay confirme une déviation de la commune de Pesmes sur le RS1.

Itinéraire 4 : Vesoul → Pesmes → Dole

Le problème lié aux 3 accidents constatés en intersection avec la D12 en deuxième section est remonté. M. Lejay répond qu'il est prévu un aménagement de carrefour avec le développement de l'activité dans la commune.

M. Poncet remarque que c'est sur cet itinéraire que le taux de PL est le plus important et que sur les accidents concernant la D12, il y a au moins 2 blessés par accident.

Itinéraire 5 : Gray → Combeaufontaine

M. le Préfet remarque que beaucoup d'agglomérations sont traversées

M. Lejay, précise que les carrefours en plans ont été sécurisés récemment, et qu'il s'agit d'un réseau de type R, dit multifonctionnel, ou la géométrie de la route est confortable pour les usagers.

Itinéraire 6 : Vesoul → Vallerois-Lorioz

M. Lejay indique que les caractéristiques de ce trajet sont adaptées au retour à 90 km/h (signalisation au sol avec une bande médiane renforçant la lisibilité des voies dédiées aux sens de circulation) et précise que la côte d'Andelarre en descente est à 70 km/h et le restera. Cet itinéraire possède plusieurs créneaux de dépassement.

L'itinéraire 7 : Vesoul → Saint-Loup-sur-Semouse

La présentation de l'itinéraire n'appelle aucun commentaire

Itinéraire 8 : Vesoul → Couthenans → Héricourt

M. Lejay fait remarquer que la RD9 était une alternative à la RN19 pour rejoindre Belfort ou Montbéliard avec un trafic qui a fortement diminué depuis que la RN19 est en 2x2 entre Lure et Héricourt. Des aménagements sur le trajet ont permis de dévier les agglomérations de Villersexel, Couthenans et Vellechevreux.

Itinéraires 9 : Lure → Belfort

Il est précisé que cet itinéraire n'est départemental que depuis le déclassement de l'ex-RN19 entre Lure et Héricourt en 2017. Cependant les données de l'itinéraire ont été étudiées sur 10 ans. L'itinéraire n'appelle pas de commentaire des membres de la CDSR.

Itinéraire 10 : Combeaufontaine → Jussey → Corre

Avec 2 accidents en 10 ans et aucun depuis 2015, la proposition de relèvement n'appelle pas de commentaire.

Itinéraire 11 : Haute-Marne → Saint-Loup → Fougères

Sur cet itinéraire, dans les traversées d'agglomération l'installation de feux intelligents s'est développée cette année.

M. Lejay fait la distinction entre les deux tronçons composant l'itinéraire, la partie Saint-Loup → Fougères est la construction d'une route nouvelle en 2000 de type GLAD pour accompagner le développement du bassin industriel de Saint Loup et permettre sa connexion avec la RN57. La partie Saint-Loup Vauvillers (RS1) est essentiellement composé d'usagers locaux ou pour un accès à l'A31.

Itinéraire 12 : Charmoille → Vauvillers

pas de commentaire

Itinéraire 13 : Héricourt → Doubs

M. Lejay explique ce petit tronçon pour permettre la liaison avec le Doubs depuis la RN19 et que la section vers Bethoncourt(25) a déjà un créneau de dépassement à 90 km/h.

Itinéraire 14 : Villersexel → Lure

Pas de commentaire

A la présentation de chaque itinéraire, la répartition des votes a été constante, à savoir 0 contre, 4 abstentions dont M. le Préfet, le reste des votants s'étant exprimés favorablement, l'avis de la CDSR est réputé FAVORABLE sur le dossier présenté par le Département.

A la fin de la présentation détaillée des itinéraires, il est précisé que le passage à 90 km/h de ces itinéraires ne sera effectif qu'après la prise de l'arrêté départemental mais également la pose des panneaux 90.

Lorsque la planification de la pose des panneaux sera faite, il sera nécessaire que la cellule sécurité routière soit prévenue au moins un mois en amont pour paramétrer les équipements de contrôles qui sont sur ces axes et prévenir le titulaire du marché des voitures radars externalisées des changements à intégrer. Les limitations de vitesses pour les conducteurs novices et par temps de pluie resteront à 80 km/h.

M. Lejay, précise que le besoin a été estimé à 1250 panneaux et que la pose ne sera pas prévue avant la réception de la commande et la fin de l'hiver, les agents étant mobilisés sur la viabilité hivernale jusqu'en mars.

M. Cornu remercie les membres de la commission de ces votes qui vont permettre la poursuite de la démarche et la prise de l'arrêté départemental.

Fin de la réunion à 10 h 30.

Le Préfet,

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke that curves upwards at the right end, with a small checkmark-like mark above it.

Michel VILBOIS