

N°- 005446-02

octobre 2007

Audit de sécurité des sections de route à forte pente

Fiches relatives à chacune des sections auditées



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère de l'Écologie
du Développement
et de l'Aménagement
durables

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Rapport n°: 005446-02

Audit de sécurité des sections de route à forte pente

Fiches relatives à chacune des sections auditées

établi par

Hubert PEIGNE,

Ingénieur général des ponts et chaussées

avec le concours de

Régis RIOUFOL,

Ingénieur général des ponts et chaussées

Destinataire

Monsieur le Ministre d'Etat

Ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables

Inspection des fortes pentes sur le RRN

1 - Vallée d'Aspe

SITE NUMERO : 1 (lorsque tunnel du Somport fermé, en continuité avec la section en amont)
INTITULE : RN134 entre le col du Somport et les forges d'Abel
Nom de la RN ou A concernée : RN134

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIRA	123, 282	115,216	7,982km	7,07%	564m	2 voies, par endroits 2+1voie	Trafic touristique très faible	Trafic interdit pour les PL>3,5t	néant	néant

Radars vitesse sur cette pente : oui/non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Oui

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Oui les prescriptions de police sont adaptées. Il conviendrait toutefois de remplacer la signalisation verticale qui est ancienne dégradée et n'est plus de classe2

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?
Néant.

A signaler toutefois que cette route ne comporte pas de dispositifs de retenue.

Voir autre section fiche 1 page suivante

Inspection des fortes pentes sur le RRN

1 - Vallée d'Aspe

SITE NUMERO : 1 (lorsque tunnel du Somport fermé, en continuité avec la section en amont)
INTITULE : RN134 entre les forges d'Abel et le col du Somport
Nom de la RN ou A concernée : RN134

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIRA	115,216	123, 282	7,982km	7,07%	564m	2 voies, par endroits 2+1 voie	Trafic touristique très faible	Trafic interdit pour les PL>3,5t	néant	néant

Radars vitesse sur cette pente : oui/non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Oui

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Oui les prescriptions de police sont adaptées. Il conviendrait toutefois de remplacer la signalisation verticale qui est ancienne dégradée et n'est plus de classe2

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?
Néant.

A signaler toutefois que cette route ne comporte pas de dispositifs de retenue.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

2 - Côte de Laffrey

SITE NUMERO : 2
INTITULE : Laffrey
Nom de la RN ou A concernée : RN 85

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
DIRMED	57	53,500	6500	10%	650	2 VOIES				néant
										Mais 1 en 2007

Radars vitesse sur cette pente : non

Au moins deux accidents très graves (1 avant 1975, 1 en 2007)

Par ailleurs, l'analyse des accidents entre 2002 et 2006 fait ressortir une densité et une gravité nettement au-dessus de la moyenne des RN de l'Isère, mais aucun accident impliquant des PL ou TC

Une zone d'accumulation d'accidents de niveau 1 est relevée entre les PR 59 et 60 en aval du créneau de dépassement descendant (au moins 4 accidents ayant fait 4 victimes graves en 5 ans sur 850 m)..

Les nombreuses sorties de route et collisions frontales mettent en cause le comportement de l'utilisateur : vitesse excessive notamment sur chaussée glissante, dépassement non maîtrisé,...

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

- arrêtés d'interdiction des PL de plus de 8 T et des transports en commun dans la descente:

Les PL de plus de 8 T ont été interdits, sauf desserte locale, par arrêté préfectoral du 25 mai 1979.

Les véhicules de transport en commun sont interdits sauf autorisation préfectorale pour les lignes régulières, par arrêté préfectoral du 21 avril 1975.

Cette dérogation préfectorale, qui ne concerne actuellement que 2 sociétés de cars, a été assujettie à la présentation d'un certificat de bon fonctionnement du dispositif ralentisseur par un organisme qualifié, par arrêté préfectoral du 31 juillet 2007.

A noter que les caravanes sont admises actuellement

2 – Côte de Laffrey

Signalisation :

La signalisation d'interdiction des PL et des TC en amont de la descente de Laffrey est conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière et rappelée régulièrement aux principaux carrefours depuis le point de choix au carrefour RN 85 – RD 529 dans l'agglomération de La Mure (voir synoptique DDE et films du CETE).

Dans la descente, des panneaux de police rappellent régulièrement le danger dû à la forte pente, les limitations de vitesses à 40 km/h pour les PL et TC autorisés et 70 km/h pour les VL, l'interdiction de dépasser pour les PL, et un message en plusieurs langues « utilisez votre frein moteur, ... » conformément au guide SETRA des descentes dangereuses

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

•→ Procéder à une analyse scientifique des risques, type « AMDEC » englobant les trois éléments du système Infra, Véhicule, conducteur (l'association des experts en mécanique auto de la DRE / contrôle des transports et des psycho - ergonomes INRETS est à recommander)

•→ En déduire les adaptations pertinentes à apporter aux arrêtés d'interdiction selon les risques attachés à chaque catégorie de véhicules en tenant compte des évolutions technologiques des moteurs et des freins ainsi que de l'hétérogénéité du parc

NB : cette étude devrait également porter sur l'itinéraire alternatif RD 529 pour optimiser les politiques publiques quel que soit le gestionnaire

•→ Sans attendre les conclusions de cette étude, interdire les caravanes à la descente en raison de leur système de freinage par inertie qui provoque inévitablement un échauffement excessif des freins de la remorque pouvant aller jusqu'à l'incendie.

NB : les remorques non freinées (< 750 kg) peuvent à notre avis continuer à être admises

•→ Appliquer la méthode SURE :

•→ analyse plus fine des PV d'accidents

•→ correction des défauts de l'infrastructure en particulier au niveau du créneau de dépassement

À très court terme, ne pas exclure de réduire à 70 la vitesse dans le créneau, son objectif essentiel étant de permettre le dépassement des PL très lents par le plus grand nombre possible de VL ou assimilés, ce qui ne nécessite par beaucoup de différentiel de vitesse. A cet égard, l'éventuel marquage en VSL (avec réinsertion prioritaire) est à examiner dans ce créneau descendant. Persévérer dans la recherche d'une implantation CSA en cet endroit à enjeux.

•→ Toiletter la signalisation pour améliorer sa cohérence ainsi que la mise en place de panneaux de police de grande gamme .

•→ Renforcer le balisage des virages sur la base du guide SETRA « comment signaler les virages ? »

•→ Etablir un plan de contrôle des vitesses adapté aux enjeux de sécurité (ZAAC notamment)

•→ Prendre en compte les recommandations émises lors de l'IPMS en date du 15 septembre 2004 lors de la mise en service des créneaux. (mettre en place le dispositif d'observation type CSPR et mieux exploiter les carnets de patrouillage)

2 – Côte de Laffrey

- Reconsidérer les plans de circulation en concertation avec les collectivités afin de réduire au strict indispensable les mouvements d'accès aux carrefours non aménagés.
- Améliorer la gestion des Panneaux à Message Variable (PMV) en cours d'installation (ou à créer) pour diffuser de l'information routière de sécurité et de conseil
- Réaliser au moins un lit d'arrêt comme il était prévu dans le programme d'ensemble
 - a. de préférence en voie centrale en séparant physiquement la voie montante)
 - b. exclure la réalisation d'un « demi-lit », trop dissuasif psychologiquement car destructif du véhicule
- Envisager éventuellement l'expérimentation du dispositif Québécois de test de freinage (à étudier)

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

- Il s'agit d'une des plus redoutables descentes de France (longueur, et pente) en dépit d'un tracé relativement facile qui n'induit pas à lui seul un fort impératif de freinage, contrairement à l'itinéraire alternatif *RD 529*
- Les aménagements récents, réduisent la perception du danger pour les VL et les utilitaires dont une forte proportion n'adaptent pas leur vitesse (la route « ne ressemble pas à ce qu'elle est »...)
- Réaliser au moins un lit d'arrêt comme il était prévu dans le programme d'ensemble (lit d'arrêt prévu dans le plan de desserte du plateau matheysin, mais non encore réalisé , la priorité ayant été donnée aux aménagements de capacité).
 - a. de préférence en voie centrale en séparant physiquement la voie montante)
 - b. exclure la réalisation d'un « demi-lit », trop dissuasif psychologiquement car destructif du véhicule
- Des mesures récentes d'adhérence ont été effectuées par le CETE : elles montrent que quelques sections présentent une adhérence assez faible, proche de 0,50.
- La rigueur climatique accroît les difficultés et les aléas
- Maîtriser la péri urbanisation (il existe le projet de construction de 60 habitations à Notre Dame de Mésage en surplomb de la RN 85 (vers PR 58+500)

L'attractivité touristique induit une fréquentation élevée de conducteurs peu avertis des risques des routes de montagne, aux diverses saisons tandis que les usagers locaux conduisent à grande vitesse (effet banlieue de Grenoble) et subissent une accoutumance perverse aux risques.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

3 - Col Bayard vers Gap

SITE NUMERO : 3
 INTITULE : Col Bayard vers Gap
 Nom de la RN ou A concernée : N85

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIRMED	31,200	37,000	6500	6,4	480	2 voies bidirectionnelles	9186	7	22	0
observations				moy			(deux sens)	Dissymétrique : 5,8% en descente et 7,6 en montée	(deux sens – 1km en aggro importante)	Un important accident matériel (donc non recensé) en 2002 impliquant un PL en perdition

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? **Imparfait**

Détails : la gamme des panneaux n'est pas toujours respectée. La présignalisation est absente. Le panneau « utilisez votre frein moteur » est blanc au lieu de bleu. L'interdiction catégorielle est absente sur l'itinéraire RD944.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? **Oui**

Détails : les dispositions suivantes pourraient être adoptées : - la mise en conformité de la signalisation et l'indication en langues étrangères (anglais, allemand, italien) des panneaux « utilisez votre frein moteur », - améliorer la perception du 1er virage en début de descente. - interdiction de doubler pour les PL de plus de 3,5T dans la descente, - l'interdiction aux plus de 26T non munis de ralentisseurs n'est pas forcément compréhensible par les étrangers, et il n'est pas proposé d'itinéraire de substitution. Actuellement, un véhicule sans ralentisseur pourrait utiliser l'itinéraire RD14/RD944 par le col de Manse et revenir dans la descente en évitant un tiers de descente. Le résultat des contrôles effectués et la différence sensible entre le % PL montant (7,6%) et celui descendant (5,8%) d'après les résultats SIREDO, semblent montrer un certain effet de cette prescription, sans que l'on connaisse les itinéraires empruntés par les véhicules non équipés. La mise en place de la signalisation de prescription sur la RD944 risque donc de remettre en cause des pratiques locales. Dans ce cas, il conviendra de s'interroger sur l'intérêt d'un itinéraire de substitution utilisant les RD14 et RD 944 et la partie inférieure de la descente.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Pas de dispositif de sécurité important

Détails : - à long terme, la réalisation de la continuation de A51 ou la réalisation du Boulevard Urbain de Gap pourraient offrir des solutions alternatives. A court ou moyen terme, l'aménagement de l'itinéraire RD14/RD944, pourrait constituer une solution palliative moins délicate en terme de profil en long. - Dans l'immédiat, compte tenu des enjeux très élevés dans l'agglomération de GAP, et du constat d'un accident, heureusement uniquement matériel, de perte de contrôle d'un PL dans l'agglomération en 2002, il paraît nécessaire de proposer une solution de lit d'arrêt avant l'entrée d'agglomération.

SITE NUMERO : 4
INTITULE : Egratz
Nom de la RN ou A concernée : RN 205

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR CE	66,735	62,843	4 km	6%	210 m	2 voies descendantes, chaussées séparées	17.000 v/j, 2 sens			

Radars vitesse sur cette pente : oui mais plutôt en amont de la descente la plus forte

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

oui

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Grand panneau 4x3 avec graphique annonçant la pente (idem mont blanc) très intéressant. Quelques panneaux A 16 incomplets (manque % de pente par exemple): à compléter.

Au-delà du principal point dur, accidents de PL répertoriés sur section à flanc de montagne sans possibilité de lit d'arrêt: opportunité d'une annonce « rétrogradez », voire d'un rappel par graphique de la forte pente. Les conducteurs de PL qui ont bien passé le virage des Egratz semblent relâcher leur vigilance et se laissent surprendre par la poursuite de la pente et quelques virages très serrés.

Opportunité (à approfondir) de réduire la largeur de la voie PL (élargie à juste raison dans les virages serrés, mais qui devrait être resserrée dans les courtes portions droites

Pour le cas de la mise à double sens du viaduc, examiner la possibilité de rappeler la mention « rétrogradez » dans la zone de basculement de circulation, juste en sortie du tunnel du Chatelard.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

2 lits d'arrêt juste avant le virage des Egratz

Inspection des fortes pentes sur le RRN

5 - Col du Pin Bouchain

SITE NUMERO : 5
INTITULE : col du Pin Bouchain (côté Rhône)
Nom de la RN ou A concernée : RN 7

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers		Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR CE	0	9	9 KM	6%	540 m	2 voies double sens (2 courts créneaux à 2+ 1 en descente)				58	10

Radars vitesse sur cette pente : non (mais annoncé)

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

oui

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Projet en cours au CETE pour améliorer la signalisation sur cette section au fort taux d'accidents. Opportunité pour limiter la vitesse des PL à 50 km/h et celle des VL à 70 km/; installation d'un radar en bas de pente. Travaux de reprise de chaussée programmés (dans zones de glissance et de mauvais dévers)
 Panneau de conseil (utilisez votre frein moteur pourrait être remplacé par « rétrogradez » avec un dessin explicite, si aval DSCR.)

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Néant (pas de place côté descente). Les points durs (virages serrés) se situent en haut et en milieu de descente

Inspection des fortes pentes sur le RRN

6 - Reventin Vaugris

SITE NUMERO : 6
INTITULE : Reventin-Vaugris
Nom de la RN ou A concernée : RN 7

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2000 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
DIR CE	11,850	13,310	1460	10%	146	2 voies			2	néant

Radars vitesse sur cette pente : non (il y en a un à la montée...)

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Non concerné par la problématique de rupture de frein

Le seul panneau de danger concernant cette descente est de type ancien et il est placé pratiquement au bas de la descente

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation, informations...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Mieux signaler la pente : présignalisation avec panneau A16, puis en position au début de la descente

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant : propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

La descente se termine par un carrefour très mal aménagé

- Engager une démarche SURE sur RN 7
- À court terme :
 - Envisager CSA à la descente
 - Mieux signaler la pente
- Aménager le carrefour en reconsidérant le plan de circulation des voies adjacentes {NB : Une opération de sécurité a été décidée (300 :k€)}

Inspection des fortes pentes sur le RRN

7 - Péage de Roussillon

SITE NUMERO : 7
INTITULE : Péage de Roussillon
Nom de la RN ou A concernée : RN 7

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
DIR CE	23.500	24.950	1450	10%	145	2 voies			2	néant

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

- Oui.
- L'ensemble de panneaux de pré-signalisation de direction est à alléger en supprimant les symboles d'interdiction et d'indication. En effet, ils surchargent inutilement cet ensemble et nuisent à sa lecture. De plus cet ensemble date de 1982.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation, informations...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Cette descente est interdite aux PL (déviés sur A7) depuis un terrible accident en 1981.

L'essentiel du danger est donc traité

Améliorer et(moderniser la signalisation) Repositionner les panneaux signalant la descente.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

- La problématique est du même ordre que celle de Laffrey : s'assurer que l'interdiction sera respectée.
- Améliorer le contrôle des éventuels contrevenants car c'est le centre-ville dense de Péage de R qui est en jeu en cas d'accident)

Inspection des fortes pentes sur le RRN

8 et 67 - St Féréol d'Auroure

SITE NUMERO : 8 (rouge) et 67 (orange)
INTITULE : St Ferréol d'Auroure
Nom de la RN ou A concernée : RN 88

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers		Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIRMC/DIR CE	3	0	3000	7%	210	2x2		24000	8,7	3	1
	52.380	51.180	1200	6%	72	2x2					

Radars vitesse sur cette pente : non

- existence d'accidents de PL à la descente
- Un lit d'arrêt existant utilisé une seule fois d'après la DIR (hormis les utilisations inadéquates « parasites »)

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui, cependant

- Le premier panneau de conseil de conduite est trop éloigné du premier panneau d'annonce de la descente. Il devrait être placé à 100 m de celui-ci.
- Sous un panneau de limitation de vitesse à 70 km/h, il manque le panneau « caravane ».
- Il existe de la publicité interdite qui peut distraire les usagers.
- Le panneau d'annonce (200 m) du lit d'arrêt est placé en signalisation de position, là où le lit d'arrêt débute, alors qu'à sa place il devrait y avoir un panneau indiquant où le lit d'arrêt débute.
- Les balises de couleur rouge qui longent le lit d'arrêt devraient être de couleur blanche.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

- très fort trafic à caractère pendulaire suburbain (conurbation St Etienne – péri urbanisation de l'Est de la Haute Loire)
- Vitesses élevées
- Verglas fréquent
- Phénomènes de glissance consécutifs au salage par temps sec (*investigations en cours par le RST*)

.../...

8 et 67 - St Féréol d'Auroure

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Remettre à l'étude l'opportunité de réaliser une VSL à la fois à la montée et à la descente

- En cette attente, envisager une interdiction de dépasser des PL à la descente
- Installer impérativement un CSA de technologie évoluée pour discerner VL et PL

NB : Les limitations de vitesses devraient être regroupées dès maintenant

Inspection des fortes pentes sur le RRN

9 – Solvay

SITE NUMERO : 9
INTITULE : Solvay
Nom de la RN ou A concernée : A31

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente <i>moyenne</i>	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR Est	251	252	1800	4.56	82	2 voies /2x2	61000	19	12	5

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

- Il manque l'indication d'étendue (M2) sous le panneau A16 en position.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

- A l'échangeur A31/A33 précédent la descente, il manque un panneau B14 indiquant la vitesse limite aux usagers venant de Toul s'insérant vers Nancy. A compléter

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Néant

Inspection des fortes pentes sur le RRN

10 - St Nicolas de Port

SITE NUMERO : 10
INTITULE : Saint-Nicolas-de-Port
Nom de la RN ou A concernée : A33

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente moyenne	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR Est	20	19	700	5.7	40	2voies / 2x2	44000	13	7	1

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables?

Oui

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Oui

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

- Améliorer l'adhérence qui peut être qualifiée de particulièrement faible

Inspection des fortes pentes sur le RRN

11 - Rosières aux Salines

SITE NUMERO : 11
INTITULE : Rosières-aux-Salines
Nom de la RN ou A concernée : A33

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente moyenne	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR Est	20	22	1240	3.5%	44m	2 voies/2x2	44000	13	22	1

Radars vitesse sur cette pente : oui en bas de pente

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

- - manque un panneau A1a à ajouter au 1er virage
- - M2 erroné sous A16 à ramener à 1500m à l'occasion du prochain renouvellement
- - M1 sous A1a superflu
- -M2 sous A1a non autorisé (à ôter)

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Oui

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

- Selon les pratiques du LCPC, l'adhérence est qualifiée de faible. La pente étant sinueuse, il paraît nécessaire de l'améliorer.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

12 - Houdemont

SITE NUMERO : 12
INTITULE : Houdemont
Nom de la RN ou A concernée : A33

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente moyenne	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR Est	7	9	2300	5.3%	122m	2 voies / 2x2	59344	15.4	15	5

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

- Il faudrait normalement 2 feux R1 par J4 du 1er virage, mais l'exiguïté du TPC rendrait difficile et certainement peu pérenne la pose de J4 supportant 2 feux. Il semble donc préférable de s'en tenir à ce dispositif qui comprend déjà 16 feux R1.
- L'étendue M2 sur A16 pourrait être portée à 2000m en intégrant le « palier » d'environ – 1% sur 300m

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ?

Oui

Propositions de modifications , de compléments...?

Néant

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

- Améliorer l'adhérence dans le 1er virage, afin d'obtenir une adhérence satisfaisante et homogène sur la totalité de la descente.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

13 - Flavigny sur Moselle

SITE NUMERO : 13
INTITULE : Flavigny-sur-Moselle
Nom de la RN ou A concernée : N57

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente moyenne	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR Est	51	49	2000	4%	80m	2 voies /2x2	30742	12.8	1	0

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

- L'étendue (M2) pourrait être portée à 1800m environ (à vérifier) en intégrant le « palier » de 400m de long à - 2,6%
- Au moins un panneau n'est pas de très grande gamme : veiller à l'homogénéité lors du prochain renouvellement

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ?

Oui

Propositions de modifications , de compléments...?

Néant

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Néant

Inspection des fortes pentes sur le RRN

14 - Couvrot

SITE NUMERO : 14
INTITULE : COUVROT
Nom de la RN ou A concernée : RN 44

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente moy.	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
Dir-Est	87+613	89+452	1939 m	5,38%	93	Bidirectionnel 2voies de 3,5m	TMJA : 15893	23,1 %	3	0

Radars vitesse sur cette pente : non

1) La signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables ?

OUI

2) Les prescriptions de police et autres indications (signalisation, informations...) existantes sont-elles adaptées à la situation ?

Oui mais absence de présignalisation de la pente.

Propositions de modifications, de compléments... :

La signalisation en approche pourrait utilement être complétée par un panneau A16 + un panneau M1 présignalant la pente.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt, aires de repos...) ? :

Aucun

Pas de proposition d'aménagement de sécurité complémentaire en dehors de la présignalisation de la pente.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

15 - Buvilly

SITE NUMERO : 15
INTITULE : Buvilly
Nom de la RN ou A concernée : RN83

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR EST	68.550	70.650	2100 m	4 %	80 m	Bidirectionnel 2 x 3,50 m	8850 véh./jour	17 %	6	2 (en 2001)

Radars vitesse sur cette pente : non

nota : il existe un radar au PR 71.050 (en dehors du site) installé en 2005

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables?

Oui

Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Sans objet

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ?

Oui

Propositions de modifications , de compléments...?

Sans objet

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)?

Non

et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Non

A noter qu'une démarche SURE a eu lieu en 2003-2004 (opération pilote nationale) : travaux réalisés en 2004 et 2005.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

16 - St Laurent en Grandvaux

SITE NUMERO : 16
INTITULE : Saint Laurent en Grandvaux
Nom de la RN ou A concernée : RN5

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR EST	91.500	94.580	2700 m	6 %	115 m	Bidirectionnel 2 x 3,60 m			4	1

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables?

Oui

Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Sans objet

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ?

La signalisation en place apparaît globalement adaptée à la descente et l'aménagement réalisé en 2006 a supprimé le point délicat du virage de la Mort. Ce secteur n'a pas connu d'accident depuis la mise en service du nouvel aménagement.

Propositions de modifications , de compléments...?

Néant

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)?

Non

et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Non

Inspection des fortes pentes sur le RRN

17 - Les Monts de Vaux sur Poligny

SITE NUMERO : 17
INTITULE : Poligny
Nom de la RN ou A concernée : RN5

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR EST	46.000	50.000	4000	8,5 %	220 m	Bidirectionnel 2 x 3,10 m	4928 veh/j		5	1

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables?

Non

Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Le balisage des virages devra faire l'objet d'une mise en conformité selon les règles définies par l'arrêté ministériel du 8 avril 2002 (séquence de signalisation en fonction de la dangerosité des virages)

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ?

Non

Propositions de modifications , de compléments...?

Dépourvue actuellement de ce type de signalisation, cette section pourrait être signalée au moyen d'une séquence de panneaux A16 mentionnant une section de route à forte pente, d'autant plus que celle-ci succède à une section de route au profil confortable et roulant.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)?

Non

et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Non

Inspection des fortes pentes sur le RRN

18 - Morbier

SITE NUMERO : 18
INTITULE : Morbier (col de la Savine – virage de l'Evalude)
Nom de la RN ou A concernée : RN5

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers		Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR EST	94.580	100.300	5310 m	7,2 %	241 m	Bidirectionnel (*) 2 x 3,80 m				10	0

(*) dans la première partie de la descente, la chaussée est aménagée à trois voies (1 montante et 2 descendantes); créneau descendant sur 500 m avec rappel de limitation de vitesse à 90 km/h B14 + B3a et implantation d'un radar vitesse.

Radars vitesse sur cette pente : oui

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables?

Oui ,sauf au dernier virage

Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

la signalisation en place apparaît globalement adaptée aux différentes séquences rencontrées au cours de la descente, sauf au dernier virage

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ?

Oui, sauf au dernier virage

Propositions de modifications , de compléments...?

Le balisage du dernier virage devra faire l'objet d'une mise en conformité selon les règles définies par l'arrêté ministériel du 8 avril 2002 (séquence de signalisation en fonction de la dangerosité des virages)

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)?

Présence d'un lit d'arrêt en bas de la descente, dit de l'Evalude

et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Non

Inspection des fortes pentes sur le RRN

19 - Morez - Les Rousses

SITE NUMERO : 19
INTITULE : Morez-Les Rousses
Nom de la RN ou A concernée : RN5

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR EST	103.000	110.340	6940 m	5,5 %	380 m	Bidirectionnel 2 x 3,80 m			9	1

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables?

Non

Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Voir au 2) ci-après

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ?

Dans l'ensemble, elles paraissent adaptées, mais doivent faire l'objet de renforcements en certains points et de mise en conformité en d'autres.

Propositions de modifications , de compléments...? :

le balisage des virages devra faire l'objet d'une mise en conformité selon les règles définies par l'arrêté ministériel du 8 avril 2002 (séquence de signalisation en fonction de la dangerosité des virages). Certaines séquences nécessiteront un renfort de signalisation (exemple : séquence des virages du « fer à cheval »; hameau de Gouland)

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)?

Une glissière de sécurité n'est pas conforme à l'amont du virage du Turu.

et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Elle nécessite son remplacement par une BN4 sur quelques dizaines de mètres

(Pour mémoire, un programme d'aménagement de cette section est approuvé par décision du DRE de Franche-Comté du 25/08/2003 pour un montant de 12,3 M€. Il comporte certains aménagements liés à la problématique comme la rectification du virage du Turu).

Inspection des fortes pentes sur le RRN

20 – Saillagouse

SITE NUMERO : 20
INTITULE : Saillagouse
Nom de la RN ou A concernée : N116

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
DIRSO	86,877	90,138	3150	6	155	2 voies bidirectionnelles	4498	3,6	2	0
observations				moyenne			(deux sens)		Deux sens	

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Il n'y a pas de signalisation indiquant la forte pente

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Non

Détails : mettre en place la signalisation des descentes à forte pente (panneaux A16 + M1 et A16 + M2, à rappeler tous les 2 km)

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Pas de dispositif de sécurité important

Inspection des fortes pentes sur le RRN

21 - Petches

SITE NUMERO : 21
INTITULE : Petches
Nom de la RN ou A concernée : RN 20

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIRSO	84+780	83+400	1 380 m	4%	50 m	Bidirectionnel	7 500 v/j	5 %		1

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

La signalisation en place n'est pas strictement conforme aux prescriptions de l'Instruction Interministérielle sans pour autant qu'elle soit susceptible de mal informer l'utilisateur et de l'induire en erreur.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Les prescriptions de police sont plutôt adaptées au site. Les non-conformités relevées portent sur la signalisation des virages et principalement de l'usage des balises J4. Nous proposons qu'une analyse de la signalisation existante et du balisage soit réalisée et qu'une simple mise en conformité soit faite. Un accident impliquant un PL a été répertorié dans le virage au PR 83+400 avant 2002. La cause n'est pas connue: le PL roulait à 30 km/h, il a été tout droit dans le dernier virage à gauche.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Il n'existe ni lit d'arrêt ni aire de repos sur la section. Nous ne proposons pas d'aménagement de sécurité complémentaire.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

22 - Coudes Issoire

SITE NUMERO : 22
INTITULE : Coudes
Nom de la RN ou A concernée : A 75

Descente de dénivelé 90m environ N'aurait pas dû être recensée en juillet

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR MC						2x2				
	19+000	20+500	1500 m		90 m		34 600	9,9		

Radars vitesse sur cette pente : Présence d'un Contrôle Sanction Automatisé où la vitesse est limitée à 90 km, situé 2 km après la descente.

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui.

La signalisation de la descente est correcte, il manque un panneau de danger avant le début

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Il manque un panneau d'annonce de la descente (A16)

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

- Engager une démarche SURE (géométrie difficile et volume de trafic important conurbation Clermont Fd Issoire)
- Envisager à court terme la réalisation d'une DBA pour faire effet de paroi ralentissant et faciliter l'entretien. (risques des exploitants)

Inspection des fortes pentes sur le RRN

23 - Banassac

SITE NUMERO : 23
INTITULE : Banassac
Nom de la RN ou A concernée : A75

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
DIRMC	178,000	173,000	5000	5,1	255	3 voies	13 767	13	15	1
observations				moyenne		En descente VSVL et BAU	(deux sens)		en descente	

Radars vitesse sur cette pente : oui

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Oui, à compléter

Détails : il manque la présignalisation A16 + M1.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Oui

Abaissement de la vitesse des VL de 110km/h à 90km/h en bas de descente (arrêté du 13 septembre 2007)

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Existants : Une VSVL, 3 lits d'arrêt,

Inspection des fortes pentes sur le RRN

24 - L'Escalette

SITE NUMERO : 24
INTITULE : Descente du pas de l'Escalette
Nom de la RN ou A concernée : A75

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
DIRMC	259,000	266,500	7500	5,6	420	2 voies	16 114	9	7	1
observations				moyenne		En descente, avec BAU	(deux sens)		en descente	

Radars vitesse sur cette pente : oui

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?
Oui

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Non
 Détails : limitation de vitesse non homogène pour les VL sur la section : 70km/h, puis 80 km/h après le tunnel. Le radar ne permet pas de prendre en compte le respect de la limitation de vitesse à 50 km/h des PL et des autocars à la sortie du tunnel.
 Panneau A16 + M1 à mettre en place au début de la section.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?
 3 lits d'arrêt existants

Inspection des fortes pentes sur le RRN

25 - St Maurice de Lignon

SITE NUMERO : 25
INTITULE : St Maurice de Lignon
Nom de la RN ou A concernée : N 88

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR MC	21	18	3000	6%	180	2x2	14000	8.7		

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui.

- Cette section de route est à 2x2 voies la signalisation en place est répétée en TPC.
- Avant la pente, il existe des panneaux qui informent du pourcentage de la pente et de la conduite à tenir et qui s'adressent aux usagers PL et transport en commun, puis des panneaux de « rappel » dans le milieu de la descente indiquent le pourcentage et la longueur de la pente.
- Dans le profil du lit d'arrêt, sous le panneau « arrêt interdit » il y a un panneau « ARRÊT DANGEREUX » qui devrait être supprimé. Le panneau d'arrêt interdit étant suffisant

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

- La difficulté est le rabattement avant L'OA exceptionnel réalisé à une seule chaussée bi-directionnelle.

Signalisation :

- Les balises de couleur rouge qui longent le lit d'arrêt devraient être remplacées par des balises de type J11 . Les balises de couleur rouge n'ont jamais été homologuées et de plus elles sont très difficile à trouver en cas de remplacement.
-
- (Les balises vertes placées sur la GBA de droite ne sont pas des balises homologuées et ne devraient pas être employées sur le réseau routier)
- A la fin du créneau de dépassement, le panneau A18 est placé en pré signalisation, alors que l'on devrait le placer en position (en présignalisation il faut lui adjoindre un panneau de distance

25 - St Maurice de Lignon

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

- NB : Lit d'arrêt jamais utilisé
- Maintenir en vigueur le dispositif d'observation par l'exploitant pouvant déboucher sur une solution consistant en un rabattement plus précoce accompagné d'une zone de zébra plus importante si le trafic augmentait alors que l'OA exceptionnel ne serait pas encore doublé

Propositions d'amélioration de la signalisation

(en cohérence avec d'autres éventuelles mesures)

A la fin du créneau de dépassement, le panneau de danger A18 est placé en pré signalisation, alors que l'on devrait le placer en position. Si on désire le placer en pré signalisation il faut alors le compléter par un panneau de distance.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

26 - Montferrat / Blavozy

SITE NUMERO : 26
INTITULE : Blavozy
Nom de la RN ou A concernée : N 88

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR MC	48.400	52	3600	4.5%	162	2X2	12 000		1	néant

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui



Au début de la descente, des panneaux A16 complétés par des panneaux de conseils destinés aux conducteurs de PL et de transports en commun sont en place et en bon état.

Au cours de cette descente qui est à 2x2 voies des panneaux de rappel placés de part et d'autre des voies, indiquent l'étendue de la descente à effectuer.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

- Il existe une entrée d'échangeur dans une courbe fortement serrée à droite. Des changements de file inopinés peuvent en résulter

Envisager la réduction de vitesse à 90km/h à l'approche de cet échangeur

Envisager un CSA à l'approche

- Avant l'échangeur avec la RD 146 il existe dans cette courbe une multitude de pré enseignes interdites qui peuvent distraire les usagers.

Retirer les publicités interdites.

- Propositions d'amélioration de la signalisation

(en cohérence avec d'autres éventuelles mesures)

26 - Montferrat / Blavozy

Sous les panneaux A1d



on pourrait placer des panonceaux d'étendue.

- Ajouter un panonceau d'étendue sous les panneaux A1d

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Cf ci-dessus

Inspection des fortes pentes sur le RRN

27 - Florac / Montmirat

SITE NUMERO : 27
INTITULE : Montmirat - Florac
Nom de la RN ou A concernée : N106

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
DIRMC	63,300	53,000	10300	5,5	567	2 voies bidirectionnelles	1214	16,5	10	2
observations				moyenne			(deux sens)		Deux sens	

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Il n'y a pas de signalisation indiquant la forte pente

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Non

Détails : mettre en place la signalisation des descentes à forte pente (panneaux A16 + M1 et A16 + M2, à répéter tous les 2 km)

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Pas de dispositif de sécurité important

Inspection des fortes pentes sur le RRN

28 - Fix / St Georges d'Aurac

SITE NUMERO : 28
INTITULE : Fix vers Brioude
Nom de la RN ou A concernée : N 102

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR MC	47.500	58.100	10260	5.5%	564		8500			

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?



- Avant la descente, on trouve un panneau « texte » qui incite les poids lourds à rouler à 25 km/h. Il est irréaliste de donner ce conseil aux PL.
- Il n'est écrit en outre qu'en langue française.
- Le symbole du kilomètre est **km** (écrit en minuscules).
- De plus ce panneau a été tagué ce qui ne le rend pas très lisible.
- Les panneaux qui indiquent la pente uniforme d'un pourcentage variable de 5 à 7 % .
- Sur ces panneaux d'annonce de descente à fort déclivité, on indique le pourcentage maxi, ici on devrait donc indiquer 7 %.
- Les panneaux de danger concernant la pente complétés par les conseils de conduite placés après le carrefour avec la RD 114 sont très bien placés, car on se trouve dans une partie plane de la RN102 et l'usager pourrait estimer avoir terminé la descente alors qu'il n'en est rien.
- Il est inutile de rappeler sur la partie gauche de la route la signalisation de descente dangereuse ou de lit d'arrêt quand on est situé sur une section à 2x1 voie. Généralement, la signalisation placée à droite est suffisante.

28 - Fix / St Georges d'Aurac



- Sur le panneau d'annonce à 2 km de la voie de détresse écrit en français, il manque le panneau C26a qui doit être placé au dessus :



← Absent

VOIE DE DETRESSE

- Le panneau à fond bleu placé sous le panneau de C26a de position du lit d'arrêt devrait être à fond blanc.

- Au début du lit d'arrêt, le premier panneau B6d  devrait être placé parallèlement à la chaussée et complété par un panneau M8 .

- Le panneau  devrait être supprimé.

- Le panneau placé au début du lit d'arrêt B6d complété par une flèche M3   devrait être supprimé.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

- Cf ci-dessus

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

- Le lit d'arrêt existant semble n'avoir jamais été utilisé d'après la DIR
- Un audit type CSPR a été réalisé par le CETE. Des recommandations en résultent → *S'y reporter*
- Envisager de rappeler l'existence du lit d'arrêt à mi parcours**

SITE NUMERO : 29
 INTITULE : Cote de Mayres
 Nom de la RN ou A concernée : N 102

(autocar en perdition faisant une vingtaine de morts 1954) - Route réaménagée dans les années 80

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
DIR MC	79.200	69.260	10200	6.5%	663	2 voies	5 200	7,9	4	1
										(20 morts en 1954)

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui

- compléter cependant la signalisation des créneaux de dépassement (présignalisation, étendue, fin).
- La signalisation d'avertissement de l'existence de la pente à 10 % sur 10 km est bien placée, complétée par des panneaux de conseils de conduite en différentes langues.
- Tout au long de la descente, à chaque km, il existe des panneaux de rappel de pourcentage et d'étendue de la pente.
- Sur un panneau placé sur la gauche de la route, il manque le pourcentage ; à mi distance de la descente, 2 panneaux indiquant la pente complétés par un panonceau « RISQUE D'ECHAUFFEMENT DES FREINS ». A 3 km de la fin de la descente, il serait préférable de spécifier le type de danger qui concerne les PL.
- Concernant la section en lacets, un panneau d'avertissement de « RISQUE DE RENVERSEMENT » avertit les conducteurs de PL. Cette indication risque d'être mal comprise, surtout par les étrangers

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Depuis le col de la Chavade, **(1260m)**, très longue, forte et sinueuse descente bidirectionnelle. avec des créneaux à 2+ 1 voies tant en montée qu'en descente sur des distances souvent trop courtes. **dénivelée 663m**)

Elle comporte de nombreux virages à très faible rayon, certains concernant des créneaux et impliquant même des débordements de gabarit sur voie opposée.

La pente dépasse parfois les 10 %,

Difficultés accrues par hiver rigoureux, vent et congères ainsi que orages méditerranéens (cf assainissement très large)

29 - Côte de Mayres

*Le seul avantage de la route est qu'elle « ressemble à ce qu'elle est » : **une route de montagne**. (C'est pourquoi aucune limitation de vitesse n'est prescrite).*

- Nombreuses difficultés de croisement, voire de renversement de PL y compris dans la montée
- Signaler les points singuliers où les croisements de PL sont difficiles et toiler la signalisation des virages
- Nombreux accidents de motos tant en descente qu'en montée

Revoir la disposition des créneaux (*Manifestement, la DDE a subi des pressions pour permettre des dépassements souvent scabreux.*)

Propositions d'amélioration de la signalisation (à court terme)

(en cohérence avec d'éventuelles autres mesures)

- Annoncer les créneaux de dépassement, leur longueur et leur fin.
- Baliser les virages
- Dans le milieu de la pente rappeler l'utilisation du frein moteur.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

- Mettre à l'étude la faisabilité de lits d'arrêt :
 - en priorité en amont immédiat du village de Mayres
 - et à une altitude intermédiaire.
- Engager une démarche SURE adaptée au caractère de route de montagne (en particulier, reconsidérer l'opportunité de certains créneaux , gabarits réduits, fossés profonds, assurer les gabarits de croisement, sécuriser les fossés et définir une stratégie de dispositifs de retenue intégrant les contraintes de la VH
- Prévoir des zones d'arrêt périodiques sur ce parcours très touristique (18000 véh/j. en pointe estivale) pouvant également servir de zone de refroidissement des freins pour les PL et les caravanes.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

30 - Vauciennes

SITE NUMERO : 30
INTITULE : VAUCIENNES
Nom de la RN ou A concernée : RN 2

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR NORD	0,000	1,400	1 400 m	5% max	30 m	2 x 2 voies 1 voie neutralisée en descente	18 000 (2 sens)	20 %	3	2

Radars vitesse sur cette pente : oui/non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui – Signalisation conforme dans l'ensemble. Néanmoins quelques mises en conformité et améliorations de détail (doublement de signalisation en TPC) sont proposées.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Oui, les prescriptions sont adaptées à la situation. Néanmoins il est proposé de renforcer le balisage de la courbe et d'améliorer la visibilité du panneau d'entrée d'agglomération.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Il n'y a pas de dispositifs de sécurité importants. La faible dénivelée (30 m) ne le justifie pas.

SITE NUMERO : 31
INTITULE : Liaison A 16 / Port de BOULOGNE/MER
Nom de la RN ou A concernée : RN 416

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR NORD	0,200	1,900	1700 m	6% max	90 m	2 x 2 voies* + VSVL montante	Non renseigné	Non renseigné	0	0

* voie lente descendante obligatoire pour PL > 3,5 T et caravanes

Radars vitesse sur cette pente : oui/non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui la signalisation en place est dans l'ensemble conforme. Néanmoins quelques mises en conformité et améliorations sont proposées.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Oui, les prescriptions de police sont adaptées à la situation.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Il existe un lit d'arrêt en fin de pente avant les courbes d'accès au shunt et au giratoire. Il n'y a pas lieu de proposer des aménagements de sécurité complémentaires.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

32 - BP Est de Lille

SITE NUMERO : 32
INTITULE : BP EST DE LILLE – VRU LILLE - ROUBAIX - TOURCOING
Nom de la RN ou A concernée : RN 356

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
DIR NORD	0,700	1,000	300 m	6,5 %	20 m	2 x 2 voies	40 000 par sens	Non renseigné	11	11

Radars vitesse sur cette pente : oui/~~non~~

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui, signalisation conforme dans l'ensemble mais quelques mises en conformité et améliorations de détail sont proposées.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Oui, signalisation adaptée. Néanmoins il est proposé d'étendre l'interdiction de doubler, limitée actuellement aux poids lourds transportant des marchandises, à tous les véhicules de plus de 3,5 T (donc également aux autocars).

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Il n'y a pas de dispositifs de sécurité importants. Les mesures complémentaires récentes (contrôle de vitesse permanent et interdiction du trafic PL de transit) ont amélioré la sécurité.

SITE NUMERO : 33
INTITULE : Argenton sur Creuse
Nom de la RN ou A concernée : A 20

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIRCO	91+000	92+780	1 800 m	5,1%	# 60 m	2x2 voies	21 377v/j (2006)	16,2%	5	0

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

La signalisation en place est conforme.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Les 5 accidents de VL relevés sont concentrés vers le PR91+600, dans une courbe, et 100 mètres en aval du panneau de limitation de vitesse à 110 km/h (PR 91+700).

Une présignalisation de cette limitation en amont (PR91+900) est fortement préconisée.

Bien qu'aucun accident PL n'ait été constaté sur cette portion de A20, il est recommandé d'envisager l'implantation d'un panneau « UTILISEZ VOTRE FREIN MOTEUR », en 3 langues : français, anglais et espagnol.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

La chaussée présente une usure superficielle assez prononcée avec comme conséquence des risques de perte d'adhérence, constatés sur les 5 accidents VL relevés.

Une reprise du revêtement apparaît devoir être engagée en urgence.

SITE NUMERO : 34
INTITULE : Pont de Varogne
Nom de la RN ou A concernée : RN 147

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 – 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 – 2005 PL ou TC
DIRCO	28+430	30+450	2x1 000m	4%<p<5%	#45 m	2x3,20m	9 137v/j (2005)	12,5%	7 (VL)	2 en 2007

Radars vitesse sur cette pente : Radar 70km/h implanté au PR 28+720, sens Limoges-Bellac, durant l'été 2007, mais non encore opérationnel au 18 octobre 2007.

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

La signalisation en place n'est pas strictement conforme aux prescriptions de l'Instruction Interministérielle sans être pour autant susceptible de mal informer l'utilisateur ou de l'induire en erreur.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

L'implantation des balises J4, à l'arrivée sur l'ouvrage d'art sur la rivière Vincon, dit Pont de Varogne, côté Limoges, devra être revue afin de respecter les prescriptions réglementaires. D'autre part une signalisation par balises J1 devra être installée sur la sortie de l'OA, côté Bellac.

Le panneau B14 « 70 » implanté au PR 28+577 côté Limoges devrait être remonté en amont d'une trentaine de mètres, car trop proche des premiers virages de descente.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Les dispositifs de bandes rugueuses implantés de part et d'autre de l'ouvrage d'art sont pour le moins très « fatigués » et doivent faire l'objet d'une remise en forme.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

35 - Descente de Sèvres

SITE NUMERO : 35
INTITULE : Sèvres / Meudon
Nom de la RN ou A concernée : N118

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente moyenne	Dénivelé	Profil en travers	Trafic (TMJA) Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents (mortels) 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents (mortels) 2001 - 2005 PL ou TC
DIRIF/DISTRICT Ouest	0+000	2+160	2160	5,6%	120m	2x2 voies	107 500 véh/j	4%	1	0

Radars vitesse sur cette pente : NON

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? NON

La signalisation en place n'est pas strictement conforme aux prescriptions de l'Instruction Interministérielle (absence de panneau « A16+M2 » à répéter en descente) sans être pour autant susceptible de mal informer l'utilisateur ou de l'induire en erreur.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Limitation de vitesse à 50 km/h implantée trop en amont de la descente à 8% ; Absence de panneau indiquant le tonnage pour interdire aux cars de doubler.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Si le profil en travers le permet(étude DIRIF/DISTRICT), étudier le remplacement des glissières métalliques par des GBA.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

36 - Tunnel du Mont Blanc

SITE NUMERO : 36
INTITULE : descente mont blanc
Nom de la RN ou A concernée : RN 205

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
ATMB	82	78	4 KM	6%	3.300 m	200 m	4.800 v/j	33%		0
										Quelques incidents matériels

Radars vitesse sur cette pente : NON? MAIS CONTRÔLES FREQUENTS DE LA GENDARMERIE

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Quelques imperfections sur panneau A 16 (manque parfois bavette), utilement compensées par un grand diagramme 4x3 en haut de pente annonçant l'ensemble de la descente jusqu'au Fayet

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?
 Projet de reprise des dispositifs de retenue engagé.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?
 Néant. Plus de point dur en bas de pente (suppression du carrefour dangereux avec dénivellation).

Inspection des fortes pentes sur le RRN

37 - Nantua - Ceignes (ouest)

SITE NUMERO : 37
INTITULE : Descente de Ceignes (ouest)
Nom de la RN ou A concernée : A 40

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
APRR	128,100	125,700	2,4 km	5,4%	130 m	2voies + VSVL en descente	27.000 v/j 2 sens	14%	5	0

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui. RAS

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

RAS

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

3 lits d'arrêt en haut, au milieu et en bas de pente

Inspection des fortes pentes sur le RRN

38 - Bessey / Beaune

SITE NUMERO : 38
INTITULE : Bessey - Beaune
Nom de la RN ou A concernée : A6

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2005 PL ou TC
APRR	293.500	299.800	6300 m	4,6 %	220 m	2 x 2 voies 2 x 3,50 m + BAU 2,00 m	14136 véh./jour (TMJA 2006) dans le sens Paris - Lyon	15,7 %	11	5

Radars vitesse sur cette pente : oui /non
 nota : il existe un radar au PR 290.650 (en dehors du site)

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables?

Oui

Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Sans objet

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ?

Oui

Propositions de modifications , de compléments...?

Sans objet

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)?

Non

et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Néant

Inspection des fortes pentes sur le RRN

39 – Sermenaz

SITE NUMERO : 39
INTITULE : Descente Sermenaz
Nom de la RN ou A concernée : A 46

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
APRR	23,500	25,800	2,3km			2x3	36.000 2 sens	20%	80	18 (6 BL; le reste matériel)

Radars vitesse sur cette pente : oui

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

oui

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Signalisation adéquate

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Lit d'arrêt en bas de pente

L'accidentologie est due en majeure partie au caractère mixte de cette section (mélange trafics urbain et longue distance), ainsi qu'à la présence d'une double bifurcation autoroutière

Inspection des fortes pentes sur le RRN

40 - Col du Fau

SITE NUMERO : 40
INTITULE : Col du Fau
Nom de la RN ou A concernée : A 51

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
AREA	20,500	9,500	11 km	4,3 %	474 m	2 x2	2.600 v/j		2	0

Radars vitesse sur cette pente : oui/non

**1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?
Conformité.**

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Quelques hétérogénéités mineures :

- . parfois 6%, parfois 5 % mentionnés: sur les panneaux A 16. Nécessité d'harmoniser à 6%.
- . caractère dangereux de la descente, bien annoncé, mais un peu loin de la descente (on ne la perçoit pas encore). Possibilité de le rapprocher (ou de le doubler)
- . un panneau de limitation de vitesse à 110 km/h en bas de pente , à supprimer (ne doit pas s'appliquer aux PL)

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

2 lits d'arrêt en milieu et bas de pente, bien aménagés

SITE NUMERO : 41
INTITULE : Descente de la Turbie
Nom de la RN ou A concernée : A8

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
ESCOTA	207,100	200,700	6400	5,2	333	3 voies	46 800	11	25	5
observations				moy		En descente, sans BAU	(deux sens)		(deux sens, 15 en descente)	3 en descente

Radars vitesse sur cette pente : non,

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Oui

Détails : la signalisation en place est globalement correcte, et conforme aux prescriptions de l'arrêté préfectoral. Quelques détails sont relevés: la présignalisation par panneau A16+M1 manque. La répétition de ces panneaux dans la descente est incomplète car limitée seulement au TPC. De plus la répétition des ces panneaux se fait irrégulièrement (5,5 km puis 2km puis 1km). L'annonce d'indication des lits d'arrêt précède la descente (panneau A16 en position, et utilisation du frein moteur). Certains panneaux sont partiellement masqués par d'autres équipements (ex PMV). La signalisation de la voie de droite n'est pas celle d'une VSVL, avec ambiguïté sur les affectations de voie. A noter que l'exploitant est en train de revoir cette signalisation

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Oui

Détails : les fortes contraintes sur les vitesses (90 km/h VL, 70km/h plus de 3,5T et 50km/h PL plus de 10 T) paraissent justifiées, en particulier du fait des tunnels et viaducs. Cependant, les restrictions à 70 et 50 ne s'appliquent pas aux véhicules de transport de personnes, alors que ceux-ci sont également concernés. Depuis la réalisation de la 3ème voie et les lits d'arrêt, le dispositif mis en place paraît efficace (plus d'accident lié à une perte de contrôle de PL, et utilisation des lits d'arrêt -132 utilisations recensées entre 1985 et 2005-)

Les suggestions suivantes peuvent être faites: -mise en conformité de la signalisation, - compléter par la présignalisation de la descente (A16+M1) et le renforcement du pas de répétition des panneaux à 4km et 3km. - revoir l'implantation de la signalisation du début de descente, pour retrouver l'ordre logique « utilisation du frein moteur / lit d'arrêt ». - adopter une définition et une signalisation de la pseudo VSVL en cohérence avec des dispositions à définir au niveau national.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Voie « poids-lourds », 7 lits d'arrêt dont 1 en TPC et 1 demi-lit en rive droite

Détails : le site est fortement contraint (tunnels, viaducs), ce qui limite les aménagements possibles. Il n'y a pas d'itinéraire de substitution réaliste. A très long terme, construction d'un nouvel itinéraire.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

42 - La Ciotat

SITE NUMERO : 42
INTITULE : Descente de la Ciotat
Nom de la RN ou A concernée : A50

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
ESCOTA	30,700	34,843	4143	4,2	175	3 voies	68 910	4	62	9
observations				moy		En descente, avec BAU	(deux sens)		deux sens, 41 en descente	4 en descente

Radars vitesse sur cette pente : non,

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Oui

Détails : les séquences de signalisation sont conformes aux recommandations en vigueur. Toutefois le panneau à fond blanc (frein moteur), associé au panneau A16 déroge; la présignalisation est trop éloignée (2000m). La signalisation de la voie poids lourds n'est pas celle d'une VSVL.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Oui

Détails : l'absence d'accidentologie de type perte de contrôle de PL, et la quasi absence d'utilisation des lits d'arrêt, montrent que les dispositions sont efficaces. En matière de signalisation : - mise en conformité de la signalisation existante notamment la couleur des panneaux, le doublement des panneaux en TPC et le rapprochement de la présignalisation. - adopter une définition et une signalisation de la pseudo VSVL en cohérence avec des dispositions à définir au niveau national

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Voie « poids-lourds », 3 lits d'arrêt, une voie d'évitement de la barrière de péage

Détails : - La mise en place d'un lit d'arrêt à proximité de la gare de péage à la place de la voie d'évitement pourrait être étudiée, ainsi que la compréhension de la signalétique très particulière de cette voie. - à long terme, dissocier la sortie n°9 de la barrière de péage..

Inspection des fortes pentes sur le RRN

43 - Modane / Fréjus

SITE NUMERO : 43
INTITULE : Modane descente du Fréjus
Nom de la RN ou A concernée : A 43

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
SFTRF	190,800	194,915	4,115 km	4,2 %	200 m	(double sens) 1 voie descendante	4.750 (2 sens)		6	3

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Signalisation non conforme au guide. **En cours de mise en conformité (consultation en cours).**

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Etat actuel + compléments corrects.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Néant. Intérêt de suivre le comportement des PL et les vitesses pratiquées en bas de la descente. Possibilité de contrôles radar occasionnels pour les PL; Intérêt d'une étude de mise en place d'un lit d'arrêt à hauteur du village du Fréney (à approfondir avec CETE et RCA: cette position, selon espace disponible, se situe dans un secteur où on ne dispose pas encore de la visibilité sur la fin de la descente)

Inspection des fortes pentes sur le RRN

44 - Col du Grand Boeuf (sud)

SITE NUMERO : 44
INTITULE : Col du Grand Boeuf vers Marseille
Nom de la RN ou A concernée : A 7

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2006 PL ou TC
ASF	36.500	43	6500	4%	260	2x3			3	2

Radars vitesse sur cette pente : non

Accidentalité :

Il y a divergence (en cours d'examen) entre les statistiques CONCERTO de la DDE 26 et les stat de ASF

ces descentes présentent un taux d'accident corporel de 9,3 pour 10⁸ véh*km pour le sens NS et de 4,74 pour 10⁸ véh*km pour le sens SN.

A la lumière des résultats de l'accidentologie et des comportements observés par images, il semble que la descente en sens NS soit plus sensible que celle du sens SN, probablement cela est dû à la géométrie.

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui.

Cette descente ne présente pas un caractère de dangerosité particulier lié à sa longueur. Ce qui est inquiétant, c'est le volume de trafic et l'abondance des PL qui ne respectent pas la règle d'espacement des 2 secondes (cheminement par paquets)

L'existence d'une aire d'arrêt près du haut du col provoque des difficultés considérables d'insertion des PL qui redémarrent à faible allure, obligeant à des manœuvres de déboîtement soudaines.

La signalisation en place est conforme au code de la route et aux prescriptions de police.

A noter que pour le col du Grand Bœuf, les montées sont plus risquées à cause des différentiels de vitesse entre poids lourds et véhicules légers

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

- Les prescriptions de police sont relativement bien adaptées à la situation. Cependant,
 - les PL et Caravanes ne font pas l'objet de prescriptions particulières, hormis une invitation à ralentir.
 - La descente pourrait être indiquée par A16
- On peut évoquer l'expérimentation conduite cet été sur ce secteur (montée sens NS) visant à interdire aux poids lourds et aux caravanes de dépasser

44 - Col du Grand Boeuf (sud)

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Proposition d'aménagement de l'exploitation :

- On pourrait envisager d'interdire le dépassement des PL à la descente, le cas de la montée devant résulter de considérations de capacité (selon évaluation de la ZELT).

Comme il risque d'en résulter un moins bon respect des intervalles de 2 secondes, il paraît judicieux, pour ne pas dégrader, de ce fait, la sécurité, de limiter la vitesse autorisée à la descente. (les deux devenant compatibles)

Ceci apporterait une sécurité appréciable tout en restant acceptable par les conducteurs.

- En toute hypothèse, une interdiction de dépasser serait nécessaire pour les caravanes qui ont une stabilité moindre que celle des PL.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

45 - Capvern

SITE NUMERO : 45
INTITULE : Rampe de Capvern
Nom de la RN ou A concernée : A64

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
ASF	169+650	161+570	8 080 m	4,95%	259,55 m	2x2 voies	11 800 v/j	8,9%		

Radars vitesse sur cette pente : oui

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

La signalisation en place est conforme.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

La signalisation est adaptée et globalement complète. Des chauffeurs de poids lourds de ASF ont été interrogés par l'équipe d'audit. Ils indiquent objectivement que la signalisation est largement suffisante et adaptée. Nous préconisons cependant de rappeler en langue espagnole et anglaise l'information du panneau de rappel des règles de conduite « UTILISEZ VOTRE FREIN MOTEUR » et de placer le panneau B3a interdisant aux PL de doubler.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Il n'existe ni lit d'arrêt ni aire de repos sur la section. Nous ne proposons pas d'aménagement de sécurité complémentaire. Les problèmes les plus fréquents interviennent en effet en période hivernale, lorsque la chaussée est glissante en tout début de la pente dans une courbe, par ailleurs signalé d'une manière satisfaisante.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

46 - Le Perthus

SITE NUMERO : 46
INTITULE : Le Perthus
Nom de la RN ou A concernée : A9

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
ASF	274,600	278,790	4000	5	209	2 voies	30 000	30	3	2
observations				moyenne		En descente avec BAU	(deux sens)			

Radars vitesse sur cette pente : oui

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Oui, à compléter
 Détails : il manque un panneau A16 + M1 – les panonceaux M9z associés aux panneaux A16 doivent être remplacés par des panonceaux M2 indiquant la longueur de pente restant à parcourir.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Oui
 Détails : Mettre à l'origine de la descente une présignalisation par A16 + M11 et un panneau d'indication « utilisez votre frein moteur »

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?
 Pas de dispositif de sécurité important

Inspection des fortes pentes sur le RRN

47 - Thiers O & E

SITE NUMERO : 47
INTITULE : Thiers
Nom de la RN ou A concernée : A 72

**Nombreux accidents à la mise en service (1977) ;
pas d'accident dû à la forte pente depuis le réaménagement (1996)**

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
ASF	29	36	7000	5%	350				11	
									(source ASF)	

Alarme vitesse: oui
CSA non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui.

Les aménagements de la descente ont fait l'objet d'une approbation par décision ministérielle du 19 janvier 1993.

La mise en service de ces aménagements a eu lieu en janvier 1996 et depuis inchangé : il s'agit d'une signalisation très renforcée de la descente, comportant des limitations de vitesse aux PL et aux véhicules attelés (50 km/h) et aux VL (110 km/h)

Un lit d'arrêt a été réalisé.

Un système de détection (type alarme vitesse) avec affichage sur PMV rappelle les limitations.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Observation de l'exploitant (M. G. Queyrel chef de district) : l'exploitant mentionne son sentiment d'augmentation de la vitesse des PL en pente. (Les dispositifs dynamiques en place sur la descente ne sont que des alarmes vitesse) *A noter que la vitesse est limitée à 110km/h à l'amont de cette zone sur une trentaine de kilomètres.*

- un dispositif CSA pourrait faire infléchir cette tendance. Nous y sommes favorables
- Une reprise de l'arrêté permanent d'exploitation sous chantier est nécessaire pour rendre compatible la limitation aux PL avec les principes type contenus dans cet arrêté : réduire la vitesse à 50km/h lorsque l'une des voies est condamnée et d'une interdiction de doubler pour les PL
- on peut s'interroger sur l'utilité de la balise J14a rouge, non conforme par sa couleur, placée dans le musoir du lit d'arrêt.

47 – Thiers O & E

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Un lit d'arrêt rarement utilisé.

Il n'apparaît pas utile d'en réaliser un 2ème

En revanche, un CSA serait utile (y compris pour contrôler les éventuels dépassements par les PL)

Inspection des fortes pentes sur le RRN

48 - Combronde

SITE NUMERO : 48
INTITULE : Combronde
Nom de la RN ou A concernée : A 89

La descente de Combronde fait partie de la section Le Sancy – Combronde mise en service en janvier 2006.

Cette descente a la particularité de se terminer sur une bifurcation autoroutière (A89/A71), avec une géométrie un peu serrée.

elle comporte une voie pour véhicules lents

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2006 PL ou TC
ASF	351,800	357,500	5700	4,1%	234	2X2 (+ VSVL)	6500	12	néant	néant

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui.

- Dans cette descente une voie spécialisée pour véhicules lents a été créée, ce qui en fait une section à 3 voies jusqu'au lit d'arrêt soit à 1 300 mètres de la bifurcation
- La signalisation de danger est placée à 400 mètres du début de descente.
- Des conseils de conduite « UTILISEZ VOTRE FREIN MOTEUR » et d'annonce de la présence d'un lit d'arrêt en français et en langues étrangères sont placés en début de pente.
- Il existe également des panneaux de danger qui annoncent le risque de heurts par l'arrière avec des véhicules lents et de rappel de la pente tous le kilomètres le long de la descente.
- La vitesse est limitée à la fin de la descente à l'approche de la bifurcation (130 > 70 km/h) avec alarme vitesse.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

- Au droit du lit d'arrêt, il y aurait lieu de placer des balises de types J11 pour séparer le lit d'arrêt de la section courante de l'autoroute
- Pour une meilleure lisibilité, on pourrait supprimer la décimale de pourcentage de la pente. Actuellement, on indique « 4,1 % » de pente, alors que 4% serait plus lisible.
- Au droit du lit d'arrêt, il y aurait lieu de placer des balises de type J11 pour séparer le lit d'arrêt et la section courante de l'autoroute.

48 - Combronde

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

(Observation de l'exploitant : M. Ph. Rabet district d'Ussel Ne disposant que de peu de recul dans l'exploitation, l'exploitant ne formule pas d'intention particulière.)

- En fonction des observations de l'exploitant à venir, il pourrait être envisagé de mettre en place une limitation catégorielle (PL) dès l'approche du lit d'arrêt, ce qui obligerait les PL à tester leurs freins en amont de celui-ci (cf expérimentation québécoise :



Ce serait d'autant plus justifié que la proximité de la bifurcation impose une telle limitation pour la répartition des PL sur chaque voie en fonction de sa destination

Inspection des fortes pentes sur le RRN

49 - Biriadou

SITE NUMERO : 49
 INTITULE : Barrière de péage de Biriadou
 Nom de la RN ou A concernée : A 63

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
ASF	0+500	2+200	1700 m	6 %	80 m	2x2 voies	9200 v/j sens nord/sud	32 %	2 corporels 25 matériels	2 corporels 20 matériels

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

La signalisation en place est conforme et aucun écart n'est à noter

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Oui, il n'apparaît pas nécessaire de modifier ou de compléter le dispositif en place

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Il existe aujourd'hui un lit d'arrêt ; l'aménagement nécessaire à l'amélioration des conditions de d'approche de la barrière de péage consiste à positionner cette dernière plus au sud (de 300 m environ): cette proposition, partagée au plan local par les différents services, va être mise en œuvre dans un délai maximum de deux ans.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

50 - Chambéry

SITE NUMERO : 50
INTITULE : descente Chambéry
Nom de la RN ou A concernée : A 43

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
AREA	84,200	87,250	3 km	4,5%	140 m	2x2	18.200 1 sens	14%		0

Radars vitesse sur cette pente : oui, mais dans tunnel précédant la pente

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?
oui

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?
adaptées

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?
néant

Inspection des fortes pentes sur le RRN

51 - Fos / Marseille

SITE NUMERO : 51
INTITULE : Fos/Marseille
Nom de la RN ou A concernée : A55

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIRMED	11,800	8,500	3320	4,7	156	2 voies	61 000	3	27	2
observations				moy		En descente, + BAU	(deux sens)		(deux sens)	1 en montée

Radars vitesse sur cette pente : non, mais un radar situé 1km à l'aval

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Oui

Détails : à l'exception des panneaux d'indication « utilisez votre frein moteur », les panneaux sont présents et bien situés. Malheureusement, un bon nombre d'entre eux sont anciens ou tagués (difficulté récurrente en milieu urbain). L'interdiction locale aux TMD empruntant la descente est difficile à signaler correctement, vu la complexité des échanges donnant accès à A55 sur cette section (noeud autoroutier A55/A7/A51)

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Oui

Détails : Il convient en premier lieu de compléter l'information sur l'utilisation du frein moteur. L'absence d'accidentologie de type « PL en difficulté en descente », la non utilisation du lit d'arrêt, les caractéristiques géométriques somme toute plutôt bonnes de cette descente ne justifient pas un renforcement des prescriptions de police. Par contre, l'interdiction des TMD en transit, et uniquement dans le sens entrant dans Marseille, est difficile à signaler, difficile à contrôler, et probablement peu utile compte-tenu de l'interdiction à tous les plus de 3,5T 3km après la descente.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Un demi-lit d'arrêt en bas de descente, en TPC

Détails : Dans le cas du passage à 3 voies, qui pourrait se justifier vu le niveau du trafic total, l'opportunité d'une VSVL et d'un lit d'arrêt à droite seraient à étudier

Inspection des fortes pentes sur le RRN

52 - Jalcreste / St Privat de Vallongue

SITE NUMERO : 52
 INTITULE : Jalcreste – St Privat de Vallongue
 Nom de la RN ou A concernée : N106

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
DIRMC	22,863	17,894	4450	6	267	2 voies bidirectionnelles	3000	9	5	1
observations				moy			(deux sens)		Deux sens	

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Oui
 Détails :

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Oui
 Détails : indiquer une longueur totale de pente de 7km

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?
 Pas de dispositif de sécurité important
 Détails :

SITE NUMERO : 53
INTITULE : Rampes de l'Argentière
Nom de la RN ou A concernée : N94

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIRMED	147,700	144,100	3500	6,7	231	2 voies bidirectionnelles + créneaux	6354	8,6	6	1
observations				moy		1 créneau en descente	(deux sens)		(deux sens)	

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Non

Détails : problème de classe et de vétusté des panneaux. L'indication de pente paraît incorrecte, 9 et 10 % indiqués, alors que la base Visage donne 8%. Les panneaux d'indication « utilisez votre frein moteur » sont blancs et mal positionnés. Le panneau de position devrait être remonté en début de pente. La signalisation des virages est à compléter.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Oui

Détails : compte tenu de la bonne lisibilité, du dénivelé non exceptionnel et de la faible accidentologie liée à la perte de contrôle des poids lourds, le niveau de prescription et de signalisation actuel est suffisant (50km/h véhicules de plus de 3,5T, incluant donc les TC). Il serait souhaitable de mettre en conformité la signalisation, et de compléter les indications « utilisez votre frein moteur » en Allemand et Anglais.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Pas de dispositif de sécurité important

Détails : - à moyen terme, l'implantation d'un lit d'arrêt avant le premier virage en épingle pourrait être étudiée

Inspection des fortes pentes sur le RRN

54 - Montgenèvre

SITE NUMERO : 54
INTITULE : Descente de Montgenèvre
Nom de la RN ou A concernée : N94

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIRMED	172,000	165,600	5600	6,6	370	2 voies bidirectionnelles	5957	5,7	10	3
observations				moy		Route étroite	(deux sens)		(deux sens)	Tous en montée

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Non

Détails : la signalisation est non-conforme du point de vue gamme, classe et vétusté des panneaux. Le panneau de présignalisation fait défaut..

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Oui

Détails : la régulation du nombre de PL franchissant ne peut s'examiner que globalement dans le cadre de l'ensemble des franchissements alpins. L'accidentologie des PL sur cette section montre uniquement des renversements dans les épingles en montée; le relief environnant donne une bonne lisibilité de cette descente; des restrictions sur les vitesses ne paraissent donc pas nécessaires

Modifications de signalisation: - mise en place de la présignalisation A16+M1. - Implantation de la signalisation de position en début de descente dès la sortie du giratoire Ouest. - Mise en place des rappels A16+M2 avant la section sinueuse, en fin d'agglomération, ainsi qu'au début du secteur plus roulant situé 1800m avant la fin de la descente (PR 166+850). - Indication d'une pente à 8% au lieu des 6% actuels.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Pas de dispositif de sécurité important

Détails : - Voir les possibilités d'amélioration du niveau de retenue pour véhicules

SITE NUMERO : 55
INTITULE : Echanay – Remilly en Montagne
Nom de la RN ou A concernée : A 38

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIRCentre Est	10.400	13.640	3240 m	6 %	162 m	2 x 2 voies 2 x 3,50 m + BAU 2,00 m	9951 (pour les 2 sens)	10 %	1	0

Radars vitesse sur cette pente : oui/non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables?

Oui

Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Sans objet

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ?

Non, un complément à la séquence de signalisation est demandé

Propositions de modifications , de compléments...?

Le panneau A16 de position avec la mention d'étendue 2000 m devra être doublé en TPC en Gamme Normale car le panneau existant peut ne pas être perçu en cas de dépassement et celui-ci peut sembler difficile à percevoir, étant situé à hauteur de la voie de sortie du demi-échangeur de Somberron

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt, aires de repos...)?

Non

et, le cas échéant ; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Les dispositifs de retenue en place sur le TPC ne sont pas conformes à la circulaire 88-49 et l'instruction relative à l'agrément et aux conditions d'emploi des dispositifs de retenue du 9 mai 1988 :

deux files de glissières simples posent un problème de fonctionnement → remplacement par des DE2

Inspection des fortes pentes sur le RRN

60 – Ligny en Barrois

SITE NUMERO : 60
INTITULE : LIGNY-EN-BARROIS
Nom de la RN ou A concernée : RN 4

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente moyenne	Dénivelé	Profil en travers		Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR-Est	31+052	27+529	3523 m	4,55%	147	2x2 voies		TMJA : 17887	29,2 %	4	1

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables ? : *Pas parfaitement.*
Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels : *Le panneau des règles de conduite (Utilisez votre frein moteur) est implanté sans être associé à un panneau A16. De plus il est sur un fond blanc au lieu d'un fond bleu. Il convient de le mettre en conformité.*

2) Les prescriptions de police et autres indications (signalisation, informations...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? : *Pas parfaitement*
Propositions de modifications, de compléments : *La seule limitation de vitesse concerne les caravanes. Aucun élément géométrique ne semble justifier une prescription plus contraignante. Toutefois, compte tenu de la longueur (plus de 3,5 km) et de la pente (entre 4 et 5 %), il paraît souhaitable d'implanter une séquence de signalisation de danger : A16 + M1, A16 + M2 et répétition.*

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt, aires de repos...) ? : *Aucun.*
Pas de proposition d'aménagement complémentaire en dehors de la mise en conformité du panneau des règles de conduite et de l'implantation d'une signalisation de danger.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

61 - Col de Bussang

SITE NUMERO : 61
INTITULE : Col de BUSSANG (descente côté alsacien)
Nom de la RN ou A concernée : RN 66

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR-Est	3+000*	6+244	3244 m	5,69%	180	2 ou 3 voies (bidirectionnel)	TMJA : 4370	21,8 %	3	1

* : Le sommet du col est au PR 0, la pente moyenne de la première partie (PR 0 à PR 3) est d'environ 4 %, la longueur totale de la descente est de 6244m

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables ? : Pas parfaitement.
Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels : L'implantation du B6d + M8 (au niveau du lit d'arrêt) n'est pas conforme (implantation transversale et non parallèle à la voie).

2) Les prescriptions de police et autres indications (signalisation, informations...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? : Pas parfaitement
Propositions de modifications, de compléments : L'utilisation d'un panneau M4h (prescription applicable aux transports de marchandises de plus de 3,5t) implique que les TC ne sont pas concernés par cette prescription ; il serait préférable de lui substituer un panneau M4f.
Au vu de la difficulté de la descente et des équipements en place (lit d'arrêt), la signalisation pourrait utilement être complétée par la mise en place au niveau du col d'une séquence de présignalisation de la pente (panneau A16 + panneau rappelant les règles de conduite).

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt, aires de repos...) ? : Voie de détresse + lit d'arrêt en fin de pente.
Propositions d'aménagements de sécurité complémentaires :
La mise en place de dispositifs de retenue complémentaires apparaît nécessaire dans plusieurs zones qui en sont dépourvues.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

62 - Fontpedrouse / Sauto

SITE NUMERO : 62
INTITULE : Fontpedrouse/Sauto
Nom de la RN ou A concernée : N116

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente moyenne	Dénivelé	Profil en travers		Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIRSO	64,167	77,490	13124	5,6	735	2 voies bidirectionnelles + créneaux		5824 (deux sens)	4,3	16	1

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Il n'y a pas de signalisation indiquant la forte pente

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Non

Détails : mettre en place la signalisation des descentes à forte pente (panneaux A16 + M1 et A16 + M2, à rappeler tous les 2 km) jusqu'à Olette, avec indication des règles de conduite « utilisez votre frein moteur »

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Pas de dispositif de sécurité important

Inspection des fortes pentes sur le RRN

63 - Puymorens (ouest)

SITE NUMERO : 63
INTITULE : Col du Puymorens – Versant Nord-Ouest
Nom de la RN ou A concernée : RN 320

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIRSO	6+135	0+000	6 135 m			bidirectionnel	6 910 v/j	3,1 %		1

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

La signalisation en place n'est pas strictement conforme aux prescriptions de l'Instruction Interministérielle sans être pour autant susceptible de mal informer l'utilisateur ou de l'induire en erreur.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Les non-conformités portent principalement sur l'usage des balises J4 et en particulier dans le virage du PR 2 + 020. Nous préconisons de faire une étude de la signalisation et du balisage des points durs de la section et de programmer une mise en conformité. Nous préconisons de limiter la vitesse dans la virage du PR 2 + 020 à 70 puis 50 km/h ainsi que de prolonger les glissières de sécurité pour protéger l'ensemble de l'extérieur du virage.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Il n'existe ni lit d'arrêt ni aire de repos sur la section. Il existe par contre, en plusieurs endroits, des zones de stationnement à l'occasion de surlargeurs résultant probablement de rectifications de tracé de la route. Nous ne proposons pas d'aménagement de sécurité complémentaire.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

64 - Massiac

SITE NUMERO : 64
INTITULE : Massiac
Nom de la RN ou A concernée : A 75

- Descente du col de la Fageole (deux sens)
- Ces sections sont limitées en vitesse (110 km/h) par suite de caractéristiques en plan et en profil insuffisantes.

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR MC	81	68.550	12450	3.4%	423	2x2 réduit au sommet du col	12 800	14		

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui dans l'ensemble

- La signalisation de descente est en place ;
- La signalisation d'annonce de la descente à 6% est placée à 400 mètres puis les variations de pente sont annoncées.
- L'étendue de la descente sur 11 km est signalée.
- Des conseil de conduite « UTILISEZ VOTRE FREIN MOTEUR » sont en place en français et en langues étrangères.
- Tout au long de la descente des panneaux indiquant le pourcentage et l'étendue sont en place tous les km.
- Les 2 lits d'arrêt sont correctement annoncés.

NB : conditions hivernales très difficiles

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

- Au droit des lits d'arrêt on pourrait implanter des balises J11 pour séparer les lits d'arrêt de la section courante.
- En fin des lits d'arrêt, il manque le panneau d'arrêt interdit complété par un panonceau de direction.
- Pour la visibilité de la signalisation, un élagage serait pertinent.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

- on note la présence de 2 lits d'arrêt. Leur signalisation (répétée tous les 1000 m) paraît surabondante.
- Engager une opération SURE au voisinage du col

Inspection des fortes pentes sur le RRN

65 - Le Buisson / Antrenas

SITE NUMERO : 65
INTITULE : Le Buisson - Antrenas
Nom de la RN ou A concernée : A75

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
DIRMC	147,000	152,000	5000	3,5	175	2 voies	13 600	12	2	1
observations				moyenne		En descente avec BAU	(deux sens)			

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Oui, à compléter

Détails : il manque un panneau A16 + M1

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Oui

Détails : Signaler les deux pentes comme une seule en portant la longueur totale de la section sur le premier panneau M2

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Pas de dispositif de sécurité important

Inspection des fortes pentes sur le RRN**66 - Engayresque**

SITE NUMERO : 66
INTITULE : Engayresque
Nom de la RN ou A concernée : A75

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
DIRMC	200,300	206,500	6200	6	372	3 voies	15 764	10,7	1	1
observations				moyenne		En descente VSVL et BAU	(deux sens)		En descente	

Radars vitesse sur cette pente : non,

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Oui

Détails :

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Oui

Détails : panneau d'interdiction de stationner des lits d'arrêt à déplacer à la limite de la fosse et interdire le stationnement sur la voie bordant la fosse

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Une VSVL, 2 lits d'arrêt,

Détails :

Inspection des fortes pentes sur le RRN**SITE NUMERO :****68****INTITULE :****Lioran Pierre Taillade****Nom de la RN ou A concernée :****N 122****68 - Pierre Taillade (Lioran)**

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR MC	90+580	92+820	2100 m	Moyenne 6 %	226	7m	8 000	7,9 %	Non lié à descente	Non lié à descente

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Longueur : 4km300 ; dénivelée : 226m ; pente moyenne 5,2% Pente maxi de l'ordre de 6à7% au niveau de la cascade sur environ 400m

- Point haut (carrefour nord N122 - RD 67) 1170m
- Point bas (pont sur Alagnon) 944m

Limitation de vitesse localisée à la cascade (50 km/h)

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

- Bien que ne présentant pas de caractère manifestement dangereux, l'absence de signalisation de descente est regrettable
- Pas de difficulté particulière à signaler, s'agissant d'une route de montagne « qui ressemble à ce qu'elle est »

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

- Installer panneau A16 et panonceaux d'étendue
- Engager démarche SURE

Inspection des fortes pentes sur le RRN**SITE NUMERO :****69****INTITULE :****Pas du Laurent** (carrefour de Saint Mamet – Pont sur la Cère)**Nom de la RN ou A concernée :****N 122****69 – Pas du Laurent**

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR MC	33	37	3500	4%	140		3500	10 %		

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui dans l'ensemble

- Pas de signalisation spécifique de descente ; Pas de limitation de vitesse ;

Longueur : 3km500 ; Pente moyenne 4% ; dénivelé : 140 m ;

Pente maxi vers carrefour de Saint Mamet de l'ordre de 6 à 7% sur 200m

- Point haut (carrefour Saint Mamet) 690m
- Point bas (Pont sur la Cère) 550m

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

- La difficulté n'est pas liée à la descente mais à l'existence d'un carrefour
- Signalisation de virage à améliorer

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

- Pas de lit d'arrêt à prévoir
- Signaler la pente par A16 et étendue
- Moderniser le matériel de signalisation
- Engager démarche SURE

Inspection des fortes pentes sur le RRN**70 - Nantua - Ceignes (est)**

SITE NUMERO : 70
INTITULE : Descente de Ceignes (est)
Nom de la RN ou A concernée : A 40

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
APRR	132,300	136,900	4,6 km	5,6%	256 m	2voies + VSVL en descente	27.000 v/j 2 sens	14%		0

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui. RAS

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

RAS

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

3 lits d'arrêt en haut, au milieu et en bas de pente

Inspection des fortes pentes sur le RRN

71 - La Sioule

SITE NUMERO :

71

INTITULE :

La Sioule La descente de la Sioule fait partie de la section Gannat – Montmarault mis en service en octobre 1987.

Nom de la RN ou A concernée :

A 71

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers		Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
APRR	349.600	346.700	2900	6%	173	2x2		9544	10	1	néant

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui.

Même si 23 accidents ont été recensés sur la période 2002-2007, aucun ne met en cause la descente proprement dite.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

La signalisation n'appelle pas d'observation et l'exploitant n'a pas de demande particulière.

Pas d'observations de l'exploitant : MM. Ph. Giguet directeur, Taillandier, service viabilité-sécurité, Bélard, chef du district de Montmarault.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Pas de lit d'arrêt ni existant, ni à prévoir

Inspection des fortes pentes sur le RRN

72 - St Victor de Cessieu

SITE NUMERO : 72
INTITULE : St Victor de Cessieu
Nom de la RN ou A concernée : A 48

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers		Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
AREA	48,600	44,500	4.100 m	5%	205 m	2x2		30.000 v/j 2 sens		3	1

Radars vitesse sur cette pente : oui/non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui. RAS

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Adaptées

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Néant . RAS

Inspection des fortes pentes sur le RRN

73 - Col de la Rossatière

SITE NUMERO : 73
INTITULE : descente de la Morge (Voiron)
Nom de la RN ou A concernée : A 48

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
AREA	73,400	77,700	4,300	5%	215 m	2x2	15.300	8,6%	23 (97/99);5(04/06)	

Radars vitesse sur cette pente : non, mais un peu avant (viaduc de la Fure)

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

oui

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

RAS. Le caractère accidentogène du secteur s'explique par les réductions localisée du P en T sur le viaduc de la Morge et sur les mouvements d'entrée et sortie de l'échangeur de Voiron, et n'est pas lié au phénomène de pente prononcée
Signalisation de conseil: sur tout l'ancien réseau AREA (sauf A 51 donc), mention « Ralentissez ». Gagnerait à être remplacée par « utilisez votre frein moteur » et mieux « rétrogradez » Toutefois ces mentions doivent être revisités après un examen technique des capacités réelles des PL actuels et anciens: dans des descentes relativement courtes comme celle-ci, la notion de frein moteur, voire de changement de rapport est-elle pertinente (alors qu'elle l'est sur le Fréjus ou le col du Fau)

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Néant (pas utile ici)

SITE NUMERO : 74
INTITULE : Descente de Saint Isidore
Nom de la RN ou A concernée : A8

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
ESCOTA	194,400	190,500	3900	5,2	200	2 puis 3 voies	72 400	9	30	6
observations				moyenne		En descente, sans BAU	(deux sens)		deux sens, 23 en descente	6 en descente

Radars vitesse sur cette pente : non,

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Oui

Détails : la signalisation en place est globalement correcte, et conforme aux prescriptions de l'arrêté préfectoral. Quelques détails sont relevés: panonceau M1 remplacé par un M2, incohérence entre les panonceaux M2 en début de descente. La voie poids lourd en descente n'a pas la signalisation d'une VSVL, et il y a ambiguïté sur les panneaux d'information avec affectation de voies. La limitation de vitesse des TC dans le tunnel de Canta Galet (PR 193,650 à 192,750) à 70km/h mentionnée dans l'arrêté préfectoral ne semble pas signalée. A noter que l'exploitant est en train de revoir cette signalisation.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Oui

Détails : les fortes contraintes sur les vitesses (90 km/h VL, 70km/h plus de 3,5T et 50km/h PL plus de 10 T) paraissent justifiées, en particulier du fait de la descente en amont de la Turbie qui a pu dégrader les freins des véhicules. Cependant, les restrictions à 70 et 50 ne s'appliquent pas aux véhicules de transport de personnes, ni aux caravanes, alors que ceux-ci sont également concernés. Depuis la réalisation de la 3ème voie et les lits d'arrêt, le dispositif mis en place paraît efficace (plus d'accident lié à une perte de contrôle de PL, et utilisation des lits d'arrêt -38 utilisations recensées entre 1993 et 2005-)

En matière de signalisation : - revoir l'implantation de la signalisation du début de descente, à remonter plus à l'amont, pour retrouver l'ordre logique « utilisation du frein moteur / lit d'arrêt ». - adopter une définition et une signalisation de la pseudo VSVL en cohérence avec des dispositions à définir au niveau national. - revoir la possibilité de laisser les TMD sur A8 après Saint Isidore, dans le cadre de la mise à 2x3 voies entre St Isidore et St Augustin

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Voie « poids-lourds », 2 lits d'arrêt

Détails : le site est fortement contraint (tunnels, viaducs), ce qui limite les aménagements possibles. Il n'y a pas d'itinéraire de substitution réaliste. A très long terme, construction d'un nouvel itinéraire.

Inspection des fortes pentes sur le RRN**SITE NUMERO :****75****INTITULE :****Ternay****Nom de la RN ou A concernée :****A 46****75 - Ternay**

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers		Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
ASF	59	62	3000	4.5%	135					10	3

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui.

- la vitesse est limitée progressivement de 110 à 90 puis à 70km/h et complétée par une interdiction de doubler des poids lourds.
- La signalisation en place est conforme au code de la route et aux prescriptions de police.
- Concernant l'accidentologie, cette descente présente un taux d'accident corporel de 5,73 pour 10⁸ véh*km.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

- Les prescriptions de police sont adaptées à la situation:
- Balises R2d anormalement placées sur J4.
- Des équipements spécifiques ont été implantés pour limiter le risque d'accident notamment :
 - un revêtement à haute adhérence dans la bretelle de bifurcation vers A7,
 - des rampes lumineuses pour signaler de jour comme de nuit le virage de cette bretelle au bas de la descente,
 - des panneaux queue de bouchon (PQB) pour signaler les bouchons récurrents d'un trafic périurbain,
 - un biseau de rabattement automatique pour traiter rapidement une intervention et sécuriser la voie de gauche en cas d'accident.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

- Pas de lit d'arrêt ni existant, ni à prévoir
- Sur ce site ASF a proposé à plusieurs reprises l'implantation d'un dispositif CSA qui pour l'instant n'a pas été retenu. Ce type d'équipement en bas de la descente serait de nature à faire respecter le 70km/h notamment lorsque le trafic est fluide.
- Les aménagements ont fait leurs preuves en réduisant le danger de cette descente en bifurcation
- **Il reste à implanter un CSA pour faire face aux excès de vitesse aux heures creuses**

Inspection des fortes pentes sur le RRN

76 - Col du Grand Boeuf (nord)

SITE NUMERO : 76
INTITULE : Col du Grand Bœuf vers Lyon
Nom de la RN ou A concernée : A 7

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
ASF	36.5	33	3500	4%	140	2x3			8	4

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui.

- La signalisation en place est conforme au code de la route et aux prescriptions de police.

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

- Les prescriptions de police sont adaptées à la situation.
 - Cependant, il existe un panneau « caravanes poids lourds ralentissez » en français uniquement, à compléter et/ou remplacer par des prescriptions en plusieurs langues
 - Signaler la descente par panneaux A16 (présignalisation, position, rappel)

NB :

- *statistiques issues de CONCERTO et statistiques ASF sont très différentes (13 accidents corporels pour ASF...)*
- *A noter que pour le col du Grand Bœuf, les montées sont plus sensibles en accident ou risques d'accident à cause des différentiels de vitesse entre poids lourds et véhicules légers.*

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Pas de lit d'arrêt ni existant ni à prévoir

Inspection des fortes pentes sur le RRN

79 - Rampe Le Motty

SITE NUMERO : 79
INTITULE : Rampe Le Motty
Nom de la RN ou A concernée : N85

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIRMED	0,800	3,300	2375	6,7	159	2 voies bidirectionnelles + créneaux	3565	7,8	3	0
observations				moyenne		1 créneau en descente	(deux sens)		(deux sens)	

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Non

Détails : Les séquences de signalisation de l'ERI ne sont pas respectées : absence de presignalisation A16+M1, absence des panonceaux M2 sous les panneaux A16 existants

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Oui

Détails : compte tenu de la bonne lisibilité, du dénivelé non exceptionnel et de l'absence d'accidentologie liée à la perte de contrôle des poids lourds, le niveau de prescription et de signalisation actuel est suffisant. Il conviendra de mettre en conformité la signalisation.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Pas de dispositif de sécurité important

Détails : - création des surlargeurs nécessaires en virage et balisage des virages

Inspection des fortes pentes sur le RRN

80 – Col Bayard (nord)

SITE NUMERO : 80
INTITULE : Col Bayard vers Saint Bonnet – descente de Laye
Nom de la RN ou A concernée : N85

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIRMED	27,140	24,600	2550	7,5	191	2 voies bidirectionnelles	6835	7	5	0
observations				moyenne			(deux sens)		(deux sens)	

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Non

Détails : Pente signalée en deux temps, absence de la presignalisation, indication de la pente (12%) erronée par rapport aux données Visage (10%)

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Oui

Détails : compte tenu de la bonne lisibilité, et de l'absence d'accidentologie liée à la perte de contrôle des poids lourds, le niveau de prescription et de signalisation actuel est suffisant. Il conviendrait de mettre à jour la signalisation et de remplacer le marquage horizontal T3 par une ligne continue.

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Pas de dispositif de sécurité important

Détails : - à voir les possibilités de réaménagement du carrefour avec la RD14, - Aménagements qualitatifs de sécurité (suppression des masques latéraux et dispositifs de retenue)

Inspection des fortes pentes sur le RRN

81 - Mesmond Agey

SITE NUMERO : 81
INTITULE : Mesmont - Agey
Nom de la RN ou A concernée : A 38

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR Centre Est	15.600	18.500	2900 m	5 %	135 m	2 x 2 voies 2 x 3,50 m + BAU 2,00 m	17290 (pour les 2 sens ; station au PR 21.450)	7 %	1	0

Radars vitesse sur cette pente : oui/non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables?

Oui

Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Sans Objet

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ?

Non, un complément à la séquence de signalisation est demandé

Propositions de modifications , de compléments...?

Le panneau A16 de position avec la mention d'étendue 2000 m devra être doublé en TPC en Gamme Normale car celui-ci peut ne pas être perçu en cas de dépassement

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)?

Non

et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Les dispositifs de retenue en place sur le TPC ne sont pas conformes à la circulaire 88-49 et l'instruction relative à l'agrément et aux conditions d'emploi des dispositifs de retenue du 9 mai 1988 : deux files de glissières simples posent un problème de fonctionnement → remplacement par des DE2

Cette section de l'A 38 (Mesmont – Agey) présente une adhérence insuffisante de son revêtement sans qu'il ait été constaté pour autant une augmentation de l'accidentologie. Il conviendrait toutefois de programmer rapidement le renouvellement de ce revêtement.

Inspection des fortes pentes sur le RRN

84 - Côte des Cheminées

SITE NUMERO : 84
INTITULE : Côte des Cheminées en Mayenne
Nom de la RN ou A concernée : N12

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers		Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2001 - 2005 Tous véhicules	Nb accidents 2001 - 2005 PL ou TC
DIR Ouest	29	31	2051	6.5%	112	2x2 voies		5400 véh/jour	29%	1	0

Radars vitesse sur cette pente : NON

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Signalisation en place conforme. Ecart minime : une manche à air a disparu

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Remettre une nouvelle manche à air (opération prévue en 2007 par la DIR Ouest)

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Ce site ne nécessite pas d'aménagements complémentaires

Inspection des fortes pentes sur le RRN

93 - Antrenas / Chirac

SITE NUMERO : 93
 INTITULE : Antrenas/Chirac
 Nom de la RN ou A concernée : A75

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
DIRMC	153,000	158,000	5000	4,7	235	3 voies	10 500	14	5	0
observations				moyenne		En descente VSVL et BAU	(deux sens)		en descente	

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Oui, à compléter

Détails : il manque la présignalisation A16 + M1. Les panneaux « véhicules lents » et « voie de droite » doivent être remplacés par des B29+M3

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Oui

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Existants : Une VSVL, 2 lits d'arrêt,

Inspection des fortes pentes sur le RRN

94 - Auberoques

SITE NUMERO : 94
INTITULE : Auberoques
Nom de la RN ou A concernée : A75

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
DIRMC	187,100	190,400	3400	6	204	3 voies	13 767	12 %	1	0
observations				moyenne		En descente VSVL et BAU	(deux sens)		En descente	

Radars vitesse sur cette pente : non,

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Oui

Détails :

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Oui

Détails : compléter la signalisation du lit d'arrêt

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Une VSVL, 2 lits d'arrêt,

Détails :

Inspection des fortes pentes sur le RRN

97 - La Tourette

SITE NUMERO : 97
INTITULE : La Tourette
Nom de la RN ou A concernée : N88

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
DIRMC	38+910	43+480	4260 m	5,7	260	2 voies bidirectionnelles + créneaux	4539	9	2	1
observations				moyenne			(deux sens)		Deux sens	

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels? Oui

Détails :

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...? Oui

Détails :

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Pas de dispositif de sécurité important

Détails : - virage en fin de pente à rectifier de façon à ce qu'il n'y ait qu'un rayon unique

Inspection des fortes pentes sur le RRN

104 - La Canourgue

SITE NUMERO : 104
INTITULE : La Canourgue
Nom de la RN ou A concernée : A75

Gestionnaire	PR Origine	PR Extrémité	Longueur	Pente	Dénivelé	Profil en travers	Trafic Tous véhicules	Trafic % de PL	Nb accidents 2002 - 2006 Tous véhicules	Nb accidents 2002 - 2006 PL ou TC
DIRMC	164,000	169,000	5000	5	250	3 voies	14 100	11,5		
observations				moyenne		En descente VSVL et BAU	(deux sens)			

Radars vitesse sur cette pente : non

1) la signalisation en place est-elle conforme au code de la route et aux prescriptions de police applicables? Appréciations de l'IGR sur l'importance des écarts éventuels?

Oui, à compléter

Détails : il manque un panneau A16 + M1

2) les prescriptions de police et autres indications (signalisation , informations ...) existantes sont-elles adaptées à la situation ? Propositions de modifications , de compléments...?

Oui

Détails : Augmenter l'interdistance entre la limitation à 90km/h pour les VL et celle à 70km/h pour les véhicules transportant des matières dangereuses

3) Dispositifs de sécurité importants existants (lits d'arrêt , aires de repos...)? et, le cas échéant; propositions d'aménagements de sécurité complémentaires?

Une VSVL, 2 lits d'arrêt,