



Cerema

Visibilité en conception routière

Quelques exemples de comparaison
statistique entre les anciennes règles et le
guide 2018

Distances d'arrêt

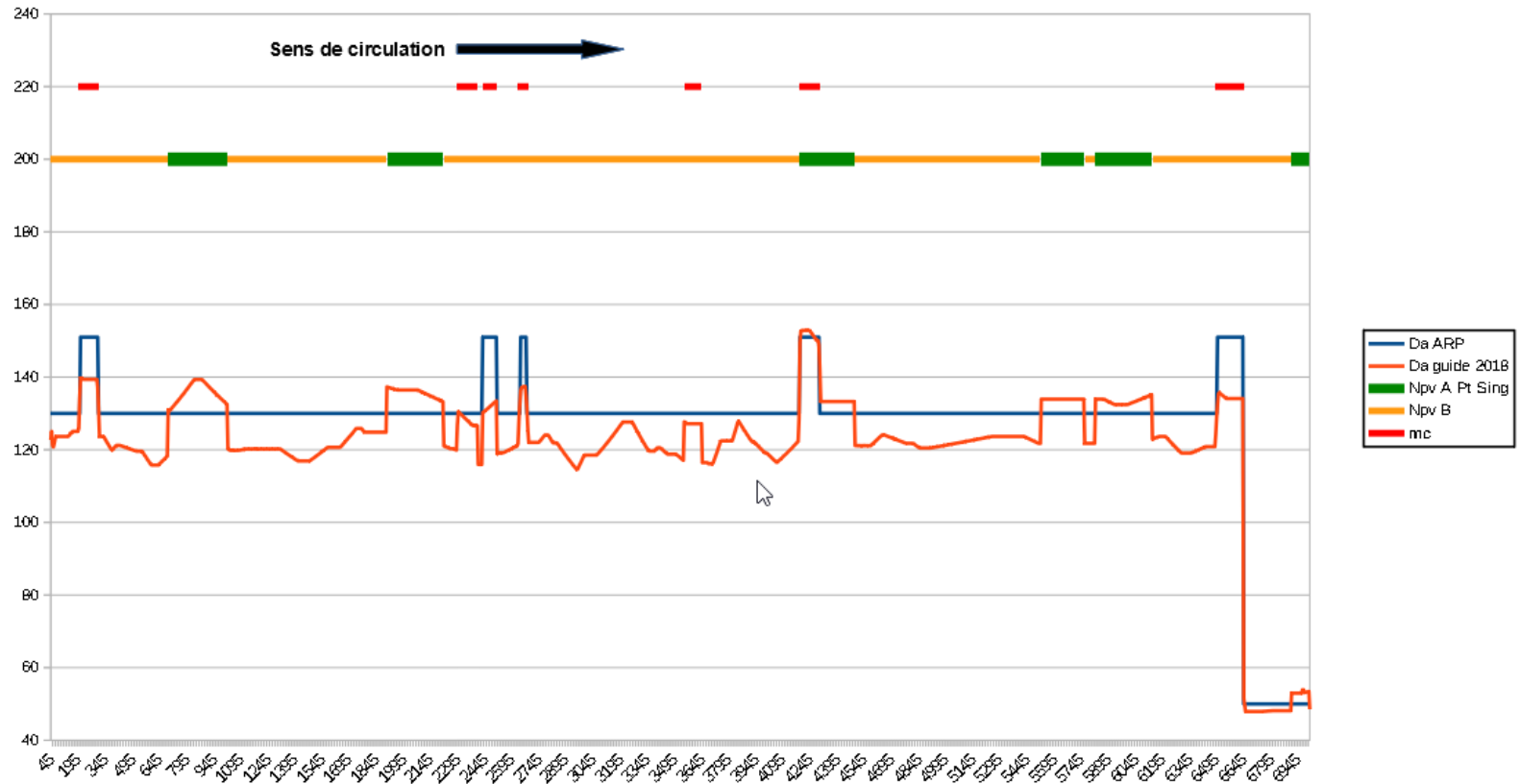
Auteur : Eric PERTUS – Cerema CE

Olivier CARDUSI Cerema Med

En section courante ARP

objectifs pour distance d'arrêt sur obstacles

Les distances d'arrêt calculées suivant :



- ARP

- Guide visibilités 2018

Les règles

ARP (avant Octobre 2018) :

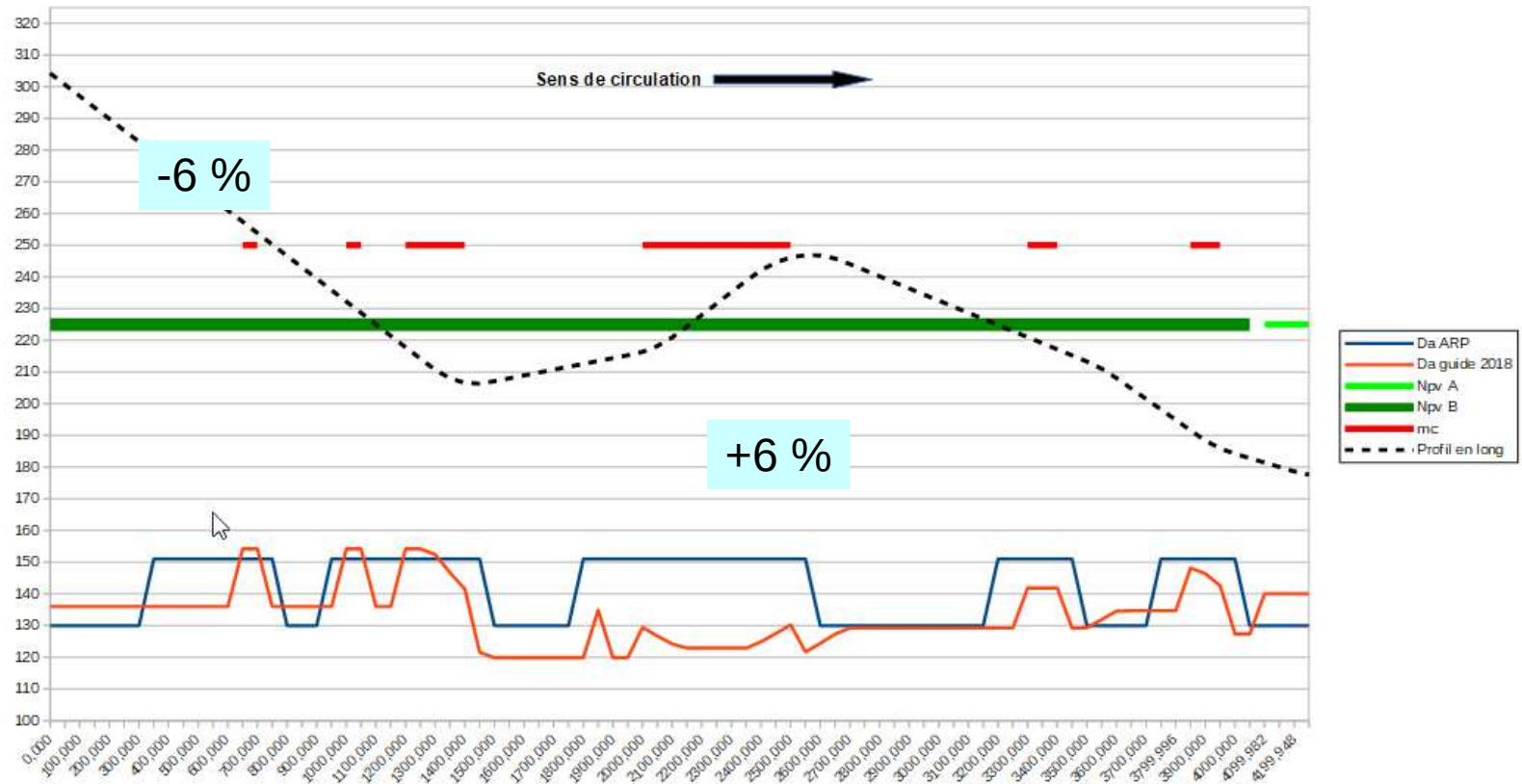
- $D_a = f(V_{85é})$
- $D_f + 25\%$ si $R < 5V$ (450m pour 90km/h)

depuis Octobre 2018 :

- $D_a = f(V_{85é}, N_{pv}, \text{déclivité})$
- $D_f + x\%$ pour $R < 600m$ ($0 < x < 20\%$)

Autre exemple en ARP

On voit l'influence de la déclivité et des malus en courbe (variables suivant la courbure)



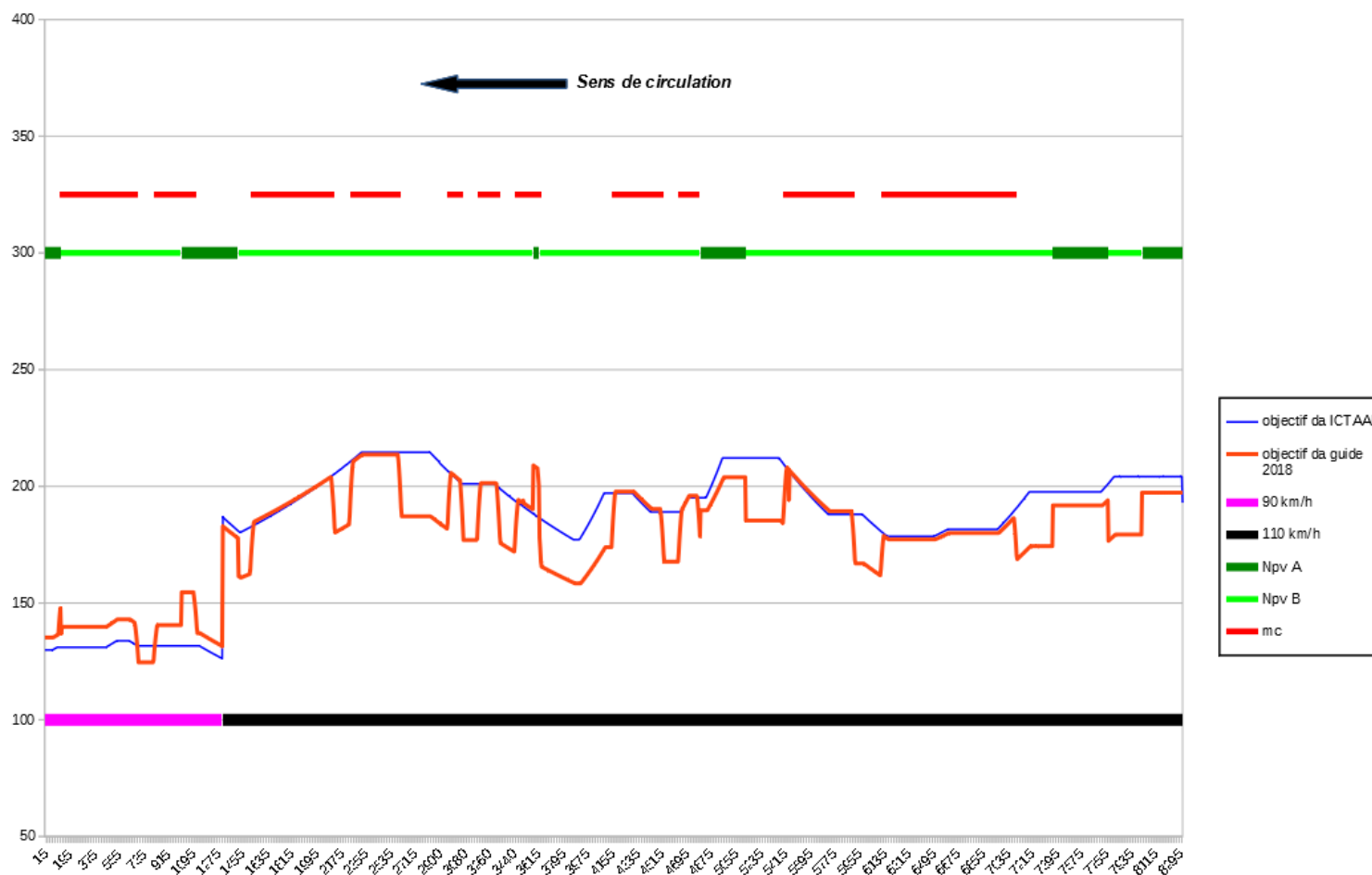
Objectifs distance d'arrêt en Section Courante

Section Courante à caractéristiques autoroutières

Quelques rares secteurs où l'exigence de Distance d'arrêt a augmenté :

Zone d'application d'un malus en courbe

Le cumul NpvA et malus en courbe est plus exigeant

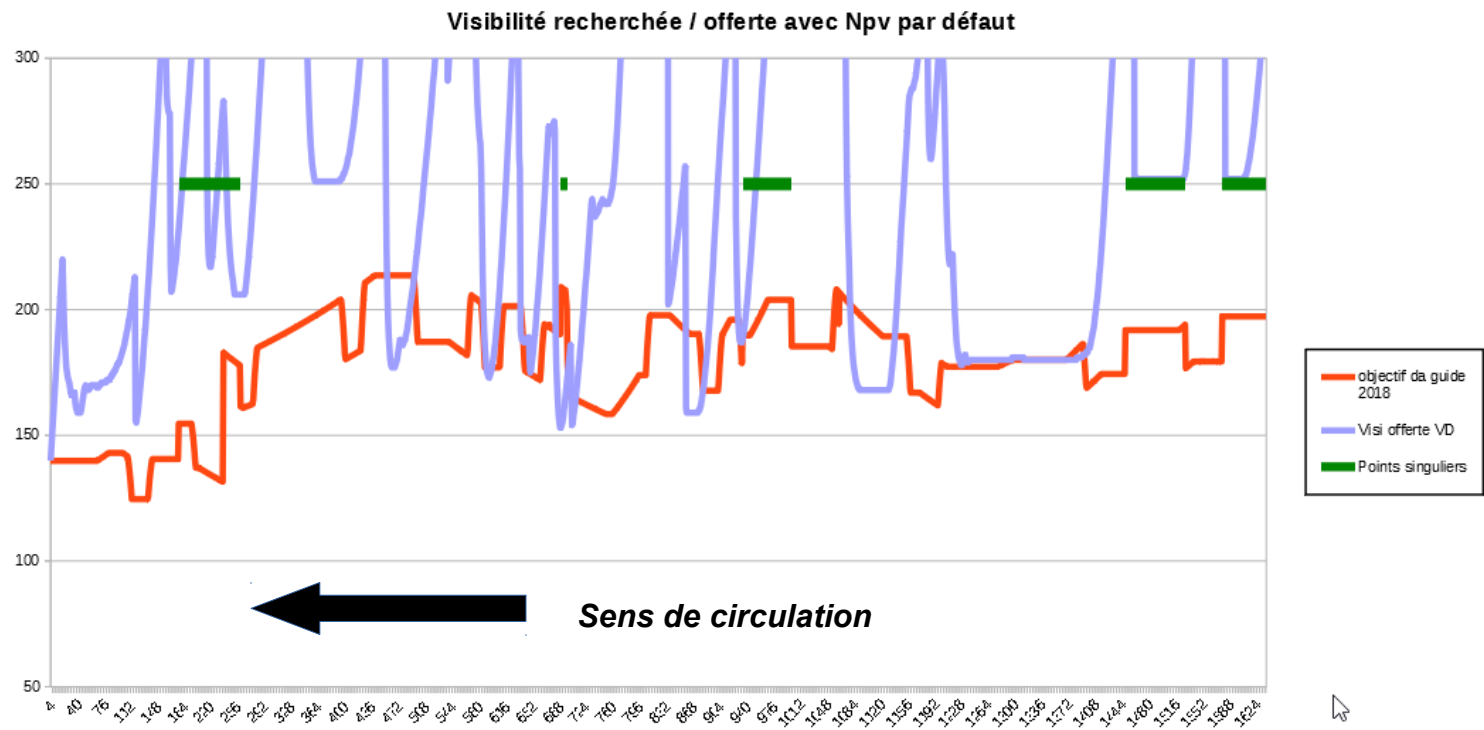


Objectifs distance d'arrêt en Section Courante

Section Courante à caractéristiques autoroutières

Déficits voie de droite guide 2018

Plusieurs secteurs restent en écart aux objectifs (NpvB – A en point singulier)

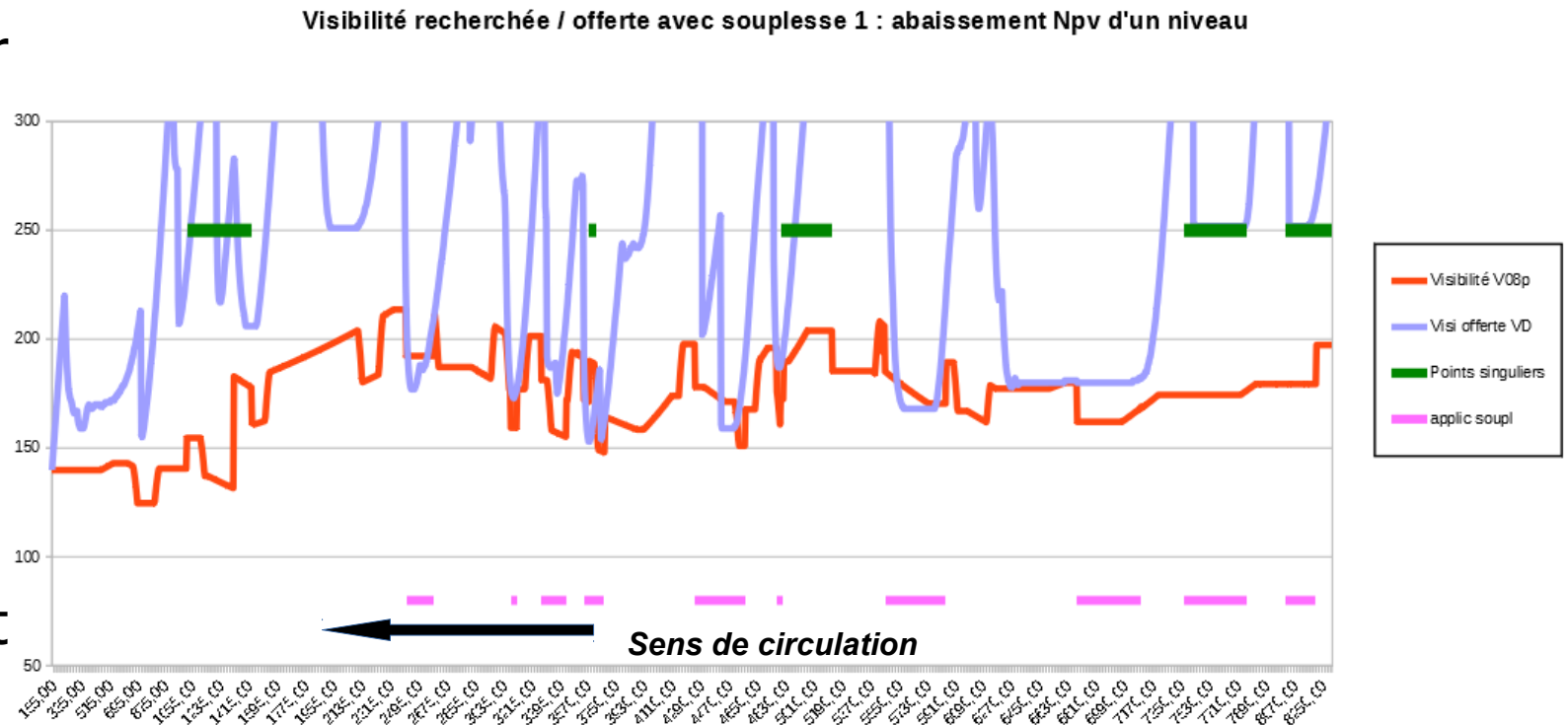


Objectifs distance d'arrêt en Section Courante

Section Courante à caractéristiques autoroutières

Déficits voie de droite guide 2018

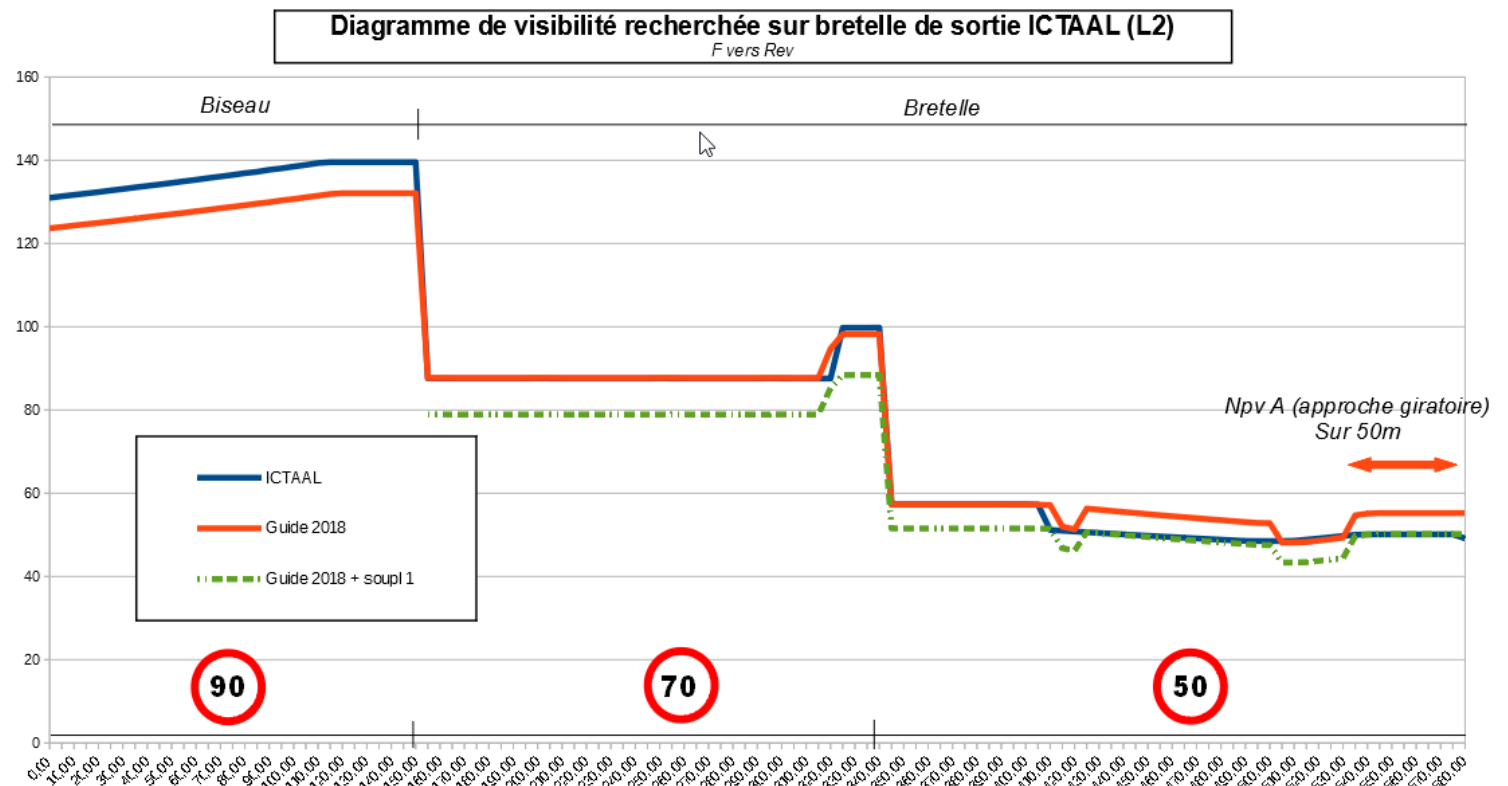
Si le contexte permet d'adopter la souplesse 1 (NpvC au lieu de NpvB et B au lieu de A) sur une part importante du projet on n'a quasiment plus d'écart



Exemple sur bretelles autoroutières (VSA90)

En base le Npv est B sauf à l'approche du carrefour de raccordement

Dans le détail on doit toujours raisonner avec la vitesse de l'observateur et la géométrie de la zone de freinage ...



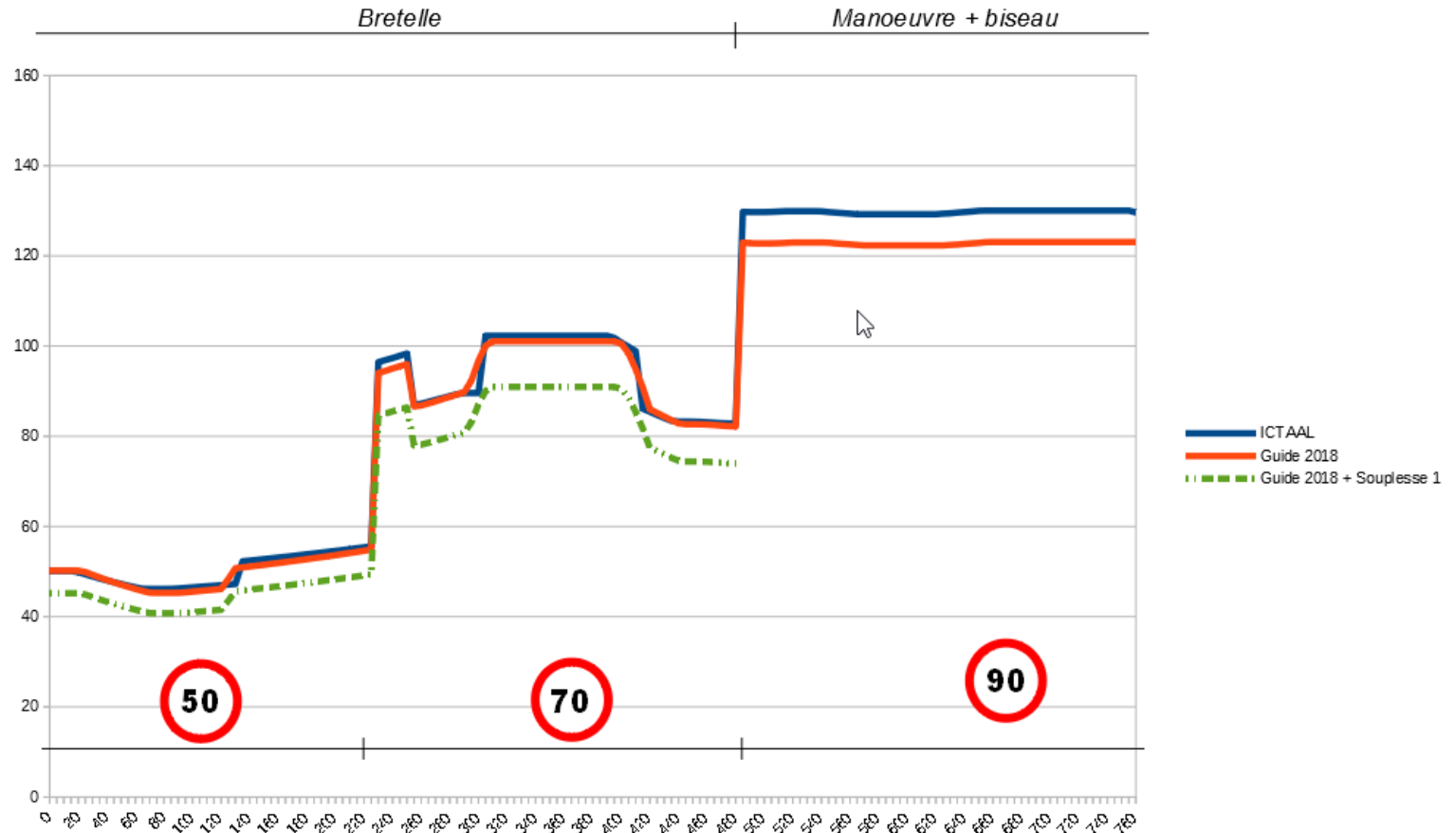
Exemple sur bretelles autoroutières (VSA90)

Diagramme de visibilité recherchée sur bretelle d'entrée ICTAAL (L2) *Ouest vers F*

En base le Npv est B

Parfois on devra passer en NpvA à l'approche de la zone de manœuvre

Dans le détail on doit toujours raisonner avec la vitesse de l'observateur et la géométrie de la zone de freinage ...





Cerema

Merci de votre participation

www.cerema.fr