CHARTE
SÉCURITÉ
DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

FFMC 38
MOTARDS & CITOYENS ISERE

isère
LE DÉPARTEMENT

CHARTE
SÉCURITÉ DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

SOMMAIRE

PRÉAMBULE UNE CHARTE POUR RENFORCER LA SÉCURITÉ DES CONDUCTEURS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS 5

Le Département de l'Isère engagé en faveur de la sécurité des 2 RM 5
Réduire le risque d'accidents des 2RM et leur gravité. 5

PARTIE 1 ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE DANS LA CONCEPTION DES AMÉNAGEMENTS ROUTIERS 8

1. Rappel du cadre réglementaire 8
2. Aménagements en traversée d'agglomération 8
   - a Surélévation de chaussée 8
   - b Mobilier urbain 10
3. Signalisations horizontale et verticale 12
   - a Signalisation horizontale 12
   - b Signalisation verticale 13
4. Traitement des obstacles latéraux et dispositifs de retenue 15

PARTIE 2 ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE DANS L'ENTRETIEN ET L'EXPLOITATION DE LA ROUTE 20

1. Entretien de la chaussée 20
   - a Joint de chaussée 20
   - b Pontage de fissure 21
   - c Point à temps 22
   - d Enduit Superficiel d'Usure (ESU) 24
   - e Réseaux enterrés 24
   - f Divers 26
2. Nettoyage des chaussées 27
3. Entretien des dépendances verte et bleue 29
   - a Fauchage/débroussaillage 29
   - b Abattage/élagage 30
   - c Évacuation des eaux pluviales, réglage des accotements 31
4. Signalisation temporaire 35

PARTIE 3 RENFORCER LA COMMUNICATION ET LA SENSIBILISATION DES USAGERS 37

1. Développer/favoriser la communication autour des évènements et chantiers routiers 37
2. Conforter les actions de sensibilisation relatives aux comportements adaptés et responsables des usagers de la route et plus spécifiquement des 2RM 37
3. Communication autour de la charte et évaluation des actions conduites 38

GLOSSAIRE 39

ANNEXE COMMENT SIGNALER UN PROBLÈME SUR UNE ROUTE DÉPARTEMENTALE 40

ÉDITO

Le Département de l'Isère est gestionnaire de 4 701 km de routes départementales qu'il entretient et aménage avec l'objectif de faciliter et sécuriser les déplacements de tous les usagers, à savoir les véhicules légers, les poids lourds, les véhicules de transport en commun, les engins agricoles, les deux-roues motorisés, les cyclistes, les piétons…

En France, avec plus de 2,7 millions de conducteurs, les deux-roues motorisés (2RM) constituent environ 30 % des victimes d'accidents routiers corporels graves et mortels (source ONISR 2024).

C'est pourquoi le Département a lancé un plan d'actions pour renforcer la sécurité des deux-roues motorisés qui s'articule autour de plusieurs axes : mieux prendre en compte les spécificités des 2RM dans les aménagements, l'entretien et l'exploitation des voiries, et favoriser la sensibilisation et la prévention.

Le Département a souhaité mettre en œuvre une démarche partenariale associant des représentants des usagers 2RM, notamment la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC), ainsi que les services du Département. Ensemble, ces acteurs ont contribué à l'élaboration de la présente Charte en faveur du renforcement de la sécurité et d'une meilleure prise en compte des spécificités des deux-roues motorisés sur les routes départementales.

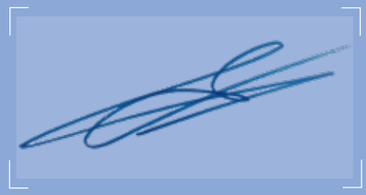
Cette Charte explique les enjeux propres aux conducteurs de deux-roues motorisés, liste les bonnes pratiques déjà existantes et celles à renforcer dans les domaines de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation des routes départementales, des actions de communication et de sensibilisation des acteurs concernés ainsi que de l'ensemble des usagers de la route.

Initiée par le Département, cette Charte traduit une réelle volonté et un engagement de ses signataires à renforcer les actions, les dispositifs, les initiatives visant à améliorer la sécurité des deux-roues motorisés, et aussi contribuer, le plus largement possible, à une cohabitation respectueuse et apaisée de tous les usagers sur les routes départementales.

Le Département assure la diffusion de cette Charte co-construite auprès des maîtres d'ouvrage d'aménagements routiers. Dans une démarche d'amélioration continue, une évaluation sera conduite et la Commission 2RM, composée d'élus départementaux, de représentants de la FFMC, du chargé de mission 2RM de la Préfecture, des services départementaux et d'usagers motards, agents du Département et agents de la filière route se réunira régulièrement.

Les signataires de la charte

Le Département de l'Isère représenté par son Président, Monsieur **Jean-Pierre Barbier.**



La Fédération Française des Motards en Colère, représentée par son coordinateur départemental, Monsieur **Alain Pluet.**

Et son chargé de sécurité et de communication, Monsieur **Patrice Berton.**

MEMBRES DE LA COMMISSION AYANT CONTRIBUÉ À L'ÉLABORATION DE CETTE CHARTE

- Bernard PERAZIO
  Vice-Président du Conseil départemental de l'Isère
- Daniel BESSIRON
  Conseiller départemental
- Alban FICHET
  Fédération Française des Motards en Colère 38
- Thierry BRUNO
  Fédération Française des Motards en Colère 38
- Alain PLUET
  Fédération Française des Motards en Colère 38
- Patrice BERTON
  Fédération Française des Motards en Colère 38
- Stéphane MAURIN
  Conseil Départemental de l'Isère
- Jean-Marc BONTHOUX
  Conseil Départemental de l'Isère
- Jimmy MENDEZ
  Conseil Départemental de l'Isère
- Isabelle LAKHAL
  Conseil Départemental de l'Isère
- Lionel LAYE
  Conseil Départemental de l'Isère
- Eric BLANC-MATHIEU
  Conseil Départemental de l'Isère
- Olivier MONTI
  Conseil Départemental de l'Isère
- Patrice ISABEY
  Conseil Départemental de l'Isère
- Christophe MORENO
  Conseil Départemental de l'Isère
- Rémi HEISSAT
  Chargé de mission 2RM auprès de la Préfecture
- Marie-Pierre FLECHON
  Conseil Départemental de l'Isère
- Rebecca DUNHILL
  Conseil Départemental de l'Isère
- Pascal MAURIN
  Conseil Départemental de l'Isère
- Pascale SCHOULER
  Conseil Départemental de l'Isère
- Elise HERVE
  Conseil Départemental de l'Isère
- Laurent SIMPRET
  Conseil Départemental de l'Isère
- Angélique ROSIN
  Conseil Départemental de l'Isère

UNE CHARTE POUR RENFORCER LA SÉCURITÉ DES CONDUCTEURS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS

Le Département de l'Isère engagé en faveur de la sécurité des 2 RM

Le Département de l'Isère est gestionnaire de 4 701 km de routes départementales (RD) qu'il sécurise, aménage, modernise et entretient dans le respect de la réglementation, des normes en vigueur en prenant en compte les contextes économique, géographique et démographique.
Le Département œuvre ainsi au quotidien, au travers de l'application de différents niveaux de service adaptés aux trafics et enjeux de desserte notamment, pour améliorer les conditions de circulation, fluidifier les déplacements, contribuer à un meilleur partage de la voirie, tout en assurant la sécurité des usagers avec un point d'attention pour les deux-roues motorisés (2RM) particulièrement vulnérables.

Le champ de compétence du Département est limité aux RD hors du périmètre de Grenoble Alpes Métropole. Sur les RD en agglomération, le pouvoir de police est partagé entre le maire pour les aménagements de sécurité (pouvoir de police de la circulation) et le Département qui donne son avis et entretient les chaussées (pouvoir de police de la conservation).

Le Département peut aussi accompagner techniquement et financièrement les Communes dans leurs aménagements et préconiser des bonnes pratiques pour mieux prendre en considération les spécificités des 2RM.

La vigilance du Département s'exerce également au niveau de l'ensemble de ses services directement concernés et des entreprises titulaires des marchés de services et travaux.

Le Département de l'Isère prend en compte les spécificités des 2RM :

- dans son Référentiel des aménagements de sécurité routière (traitement des obstacles latéraux, adhérence de la signalisation horizontale, dispositifs de ralentissement…) et plus généralement par le respect des réglementations et règles de l'art en conception d'aménagement
- par la mise en place d'écrans moto sur les glissières si le rayon du virage est inférieur à 250 m
- par une vigilance accrue lors du recours aux techniques visant à réparer les fissures de chaussées
- par une communication sur les chantiers de gravillonnage
- par l'organisation d'une journée « motard d'un jour » en 2022 qui a permis d'échanger sur les spécificités de la conduite et les difficultés rencontrées sur les typologies de revêtement de chaussée.

Pour autant, des pistes d'amélioration existent.

La présente Charte vise donc :

- à contribuer à la baisse du nombre d'accidents par l'exemplarité de gestion du domaine public routier, de ses aménagements et une politique d'entretien/exploitation prenant en compte de manière accrue les spécificités des 2RM
- à limiter la mise en cause, qui est aujourd'hui faible, de l'infrastructure dans certains accidents
- à favoriser des partenariats avec des acteurs majeurs du milieu 2RM afin de développer des actions de communication et de sensibilisation ou encore de recueillir des remontées d'informations continues et factuelles, des expertises dans certains domaines peu connus de la collectivité sur leurs comportements routiers, le bruit, les types de déplacement (loisirs, domicile/travail).

Réduire le risque d'accident des 2RM et leur gravité

Les usagers de deux-roues motorisés sont des usagers vulnérables en raison d'un certain nombre de spécificités qu'il convient de mieux appréhender et faire connaître.

La vulnérabilité des 2RM

Les deux-roues motorisés sont des véhicules particuliers, exposés à des risques, ou surrisques, dont n'ont pas toujours conscience les maîtres d'ouvrage, les gestionnaires de voirie et les autres usagers.

Nombre de configurations pourraient paraître anodines ou sans conséquence pour un usager « à quatre roues », alors même qu'elles pourraient conduire à l'accident, souvent grave, d'un usager de deux-roues motorisés.
Un deux-roues motorisé évolue en équilibre précaire, selon le profil de la route : inclinaison en courbe, transfert des masses à l'accélération et au freinage, etc.
Cet équilibre est d'autant plus difficile à maintenir que la surface de contact et donc d'adhérence sur la chaussée est très limitée : ceci correspond à la surface d'une carte de crédit pour chacune des roues.
Ces paramètres expliquent le risque de chute si le véhicule 2RM est déstabilisé lors d'une manœuvre inattendue (évitement d'obstacle, freinage d'urgence…) ou lorsqu'il perd l'adhérence, même en ligne droite, en roulant sur des salissures, une chaussée dégradée, etc.

Les deux-roues motorisés présentent également une surface frontale peu importante, ce qui les rend peu visibles par les autres usagers. C'est la raison pour laquelle ils ont obligation de rouler en feux de croisement même de jour. Mais malgré cela, leur présence peut ne pas être perçue ou mal perçue : masquée par la végétation, les équipements de la route comme certains panneaux. Les autres usagers peuvent sous-estimer la vitesse d'approche du 2RM. Dans ce dernier cas, le risque résulte de la capacité des 2RM à accélérer sur des distances et des temps très courts, même dans le respect de la limitation de vitesse.

Enfin, la vulnérabilité du conducteur est maximale, ce dernier n'étant protégé que par son équipement : casque et gants pour ce qui relève de l'obligation de port, les autres équipements techniques (vêtements de protection, airbag, chaussures montantes, etc.) n'étant pas obligatoires et très souvent assez onéreux.

La particularité des trajectoires
Tous les véhicules recourent à des trajectoires différentes adaptées aux gabarits, à la vitesse, au besoin d'anticipation…
Un véhicule léger reste généralement centré sur sa voie. Un poid-lourd, dans certaines circonstances, pourra être contraint d'en empiéter sur l'axe, voire sur la voie opposée si la chaussée est sinueuse et étroite.
Il faut ajouter à ces disparités, les comportements de certains usagers y compris les motards qui coupent souvent les virages en raison d'une vitesse excessive.

Depuis plusieurs années, les conducteurs de deux-roues motorisés apprennent lors de leur formation au permis de conduire à adopter une trajectoire de sécurité.

Trajectoire de sécurité. source : www.securite routiere.gouv.fr

Cette dernière est très différente de la trajectoire « centrée » d'un véhicule léger, ainsi que de celle, plus sportive, que pourrait utiliser un pilote de moto sur circuit.

L'objectif de la trajectoire de sécurité est de permettre au conducteur de découvrir, le plus précocement possible, la géométrie de la route et les obstacles éventuels, qu'ils soient liés à l'infrastructure (carrefours, ralentisseurs…), à la présence d'autres usagers bien ou mal placés, ou à des obstacles sur chaussée (salissures, dégradations de chaussée…).

Ainsi, le motard roulant en ligne droite reste sur la partie droite de sa voie, évitant ainsi les autres usagers venant d'en face, ayant une visibilité suffisante sur la chaussée et ses éventuels défauts.

En courbe, pour les mêmes raisons, il aborde les entrées de virage le plus à droite possible pour les virages à gauche, et le plus près de l'axe de la chaussée pour les virages à droite. Il conserve le plus longtemps possible ce positionnement, jusqu'à ce qu'il aperçoive la sortie de virage. A ce moment-là, il peut reprendre de la vitesse en rejoignant le bord droit de la chaussée, comme sur une ligne droite.
Cette trajectoire qui offre beaucoup de visibilité est efficace et permet de très peu freiner en entrée de courbe, de voir très loin et ainsi de réagir en cas d'événement.

La spécificité du freinage
Contrairement à celui d'une voiture, le freinage d'une moto est dissocié entre les roues avant et arrière et c'est au conducteur d'adapter son freinage en fonction du besoin.
Un freinage mal réalisé peut entraîner la chute par perte d'adhérence à la suite d'un blocage de la roue avant et/ou arrière par temps sec comme par temps de pluie, que la route soit propre ou sale (terre, graviers).
Le conducteur qui sait porter le regard le plus en avant possible (trajectoire de sécurité, mais aussi attention non distraite par un téléphone…) peut anticiper et adapter son freinage.
Bien que les deux-roues motorisés soient bien plus légers que les autres véhicules à moteur, les distances de freinage sont plus longues de par le peu de surface en contact avec le sol.
Les freinages peuvent être réalisés de plusieurs façons selon les circonstances, mais généralement on considère que le freinage débute par une phase de freinage de l'arrière afin « d'asseoir » la moto et lui donner de la stabilité, puis suit une action sur le frein avant en complément du frein arrière.
La puissance de freinage sur l'avant est de l'ordre de 75 % assurant le ralentissement voire l'arrêt.
Le freinage bien adapté est théoriquement terminé à l'entrée de la courbe, où le conducteur se focalise alors sur la trajectoire et la gestion de son régime moteur (phase neutre sans freinage et sans accélération).
Il peut être possible de freiner en courbe mais avec précaution : rarement de l'avant pour ne pas bloquer cette roue et chuter, principalement de l'arrière pour ralentir, mais surtout ramener le véhicule vers l'intérieur du virage évitant une sortie de route ou un heurt d'un autre véhicule évoluant en sens opposé.

La situation se complique lorsque l'état de la chaussée est dégradé (revêtement, salissures…) ou lors des freinages d'urgence que peu de motards réalisent avec suffisamment d'efficacité.

Au niveau national, sur l'ensemble du réseau routier, les utilisateurs de 2RM représentent 23 % des tués en 2024. (Source : ONISR).
Sur les RD de l'Isère hors agglomération, ils représentent 24 % des tués en 2024 (observatoire de l'accidentalité du Département de l'Isère).
En Isère, entre 2021 et 2025, il a été constaté 2,5 accidents mortels par mois en moyenne sur les RD en et hors agglomération, dont 0,6 impliquant au moins un 2RM.

PARTIE 1 : ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE DANS LA CONCEPTION DES AMÉNAGEMENTS ROUTIERS

1. RAPPEL DU CADRE RÉGLEMENTAIRE

Afin de garantir la sécurité des usagers, les aménageurs se réfèrent à différentes normes, réglementations, guides techniques nationaux, etc. qui définissent les éléments clés pour la conception des projets routiers.

À l'inverse des normes et réglementations qui doivent être strictement suivies, les guides techniques nationaux rassemblent des préconisations qui orientent l'aménageur sans le contraindre. Par exemple, le guide Aménagement des routes principales (Cerema, 2022) recueille toutes les recommandations en matière de géométrie (tracé en plan, profil en long et profil en travers dont les dévers) pour les routes bidirectionnelles de rase campagne. Pour autant, en cas d'accident, le juge se donne la possibilité de vérifier la conformité d'un projet vis-à-vis des guides techniques nationaux. La responsabilité du maître d'ouvrage peut être mise en cause en cas d'aménagements jugés dangereux.
En parallèle, une collectivité, après avoir réalisé sa propre analyse des risques en tenant compte des spécificités de son réseau, peut se doter de son propre référentiel définissant ses principes d'aménagement qui peuvent alors être plus restrictifs ou au contraire, plus permissifs que les guides techniques nationaux.

Globalement, à l'échelle nationale, les aménagements routiers ne sont que très rarement mis en cause dans les accidents de la route puisque des facteurs liés à l'infrastructure sont identifiés dans moins de 10 % des accidents corporels tous véhicules confondus. Les documents techniques sont respectés dans la majorité des cas.

En revanche, le comportement des usagers est la cause première des accidents. Le respect des règles d'aménagement n'est pas suffisant pour éviter l'accident en cas de comportement inadapté.
Pour répondre à cela, le Code de la route rassemble l'ensemble des lois et règles qui fixent les modalités de déplacements sur le domaine public routier afin d'assurer le partage de la route mais également la sécurité des usagers. Il rappelle notamment que le conducteur doit rester maître de son véhicule en toute circonstance et adapter sa vitesse aux conditions de circulation.

Ainsi, la présente Charte part du postulat que le Code de la route est respecté par l'ensemble des usagers et que les rappels et principes développés dans la Charte sont adaptés aux situations normales de circulation, sans prendre de marge de sécurité particulière vis-à-vis de la réalisation d'ouvrages routiers ou de leur entretien.

2. AMÉNAGEMENTS EN TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION

a Surélévation de chaussée

Le Référentiel départemental des aménagements de sécurité routière priorise les aménagements de type surélévation de chaussée selon la hiérarchisation du réseau routier qui peuvent être réalisés sur routes départementales en agglomération, de sorte à garantir la sécurité des usagers tout en assurant l'écoulement du trafic (§3.3).

On distingue, selon l'acceptabilité de ces aménagements définie par le Département sur les RD de l'Isère :

- les surélévations de type vague sous limitation à 50 km/h qui présentent les mêmes caractéristiques géométriques que les plateaux hormis pour les rampants qui ne font pas l'objet de préconisations spécifiques dans les guides mais qui doivent être strictement inférieurs à 5 %
- les plateaux traversants sous limitation à 30 km/h et dont les rampants doivent être inférieurs à 7 %. Leurs caractéristiques, notamment géométriques, doivent répondre aux préconisations du guide Coussins et plateaux (Certu, 2010)
- les ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal sous limitation à 30 km/h. Leurs caractéristiques et conditions d'implantation sont fixées par le décret n°94-447 du 27 mai 1994 ainsi que par la norme NF P98-300
- les coussins sous limitation à 30 km/h. Leurs caractéristiques, notamment géométriques, doivent répondre aux préconisations du guide Coussins et plateaux (Certu, 2010).

Afin de ne pas déstabiliser un deux-roues motorisé, le Département préconise d'implanter les rampants de ces aménagements en alignement droit et non pas en courbe dans la mesure du possible.

Rampants en courbe.

Rampants en alignement droit et conformes.

Tous ces dispositifs doivent être réalisés avec des matériaux qui offrent une adhérence équivalente à celle de la chaussée. Ils doivent également faire l'objet d'un entretien suivi afin de s'assurer de leur bon état et de la pérennité de leurs caractéristiques.

Coussin en plastique, très mauvais état.

Coussin béton, bon état, bien entretenu.

Rampants non conformes, frottés par les véhicules.

Sur routes départementales, les services du Département contrôlent la bonne exécution des ouvrages conformément aux recommandations. En cas de non-respect, les services du Département sont en droit de demander une mise en conformité de l'aménagement ou de se substituer au maître d'ouvrage aux frais de ce dernier s'il ne donne pas suite.

Textes et documents de référence

- Décret n°94-447 du 27 mai 1994
- Norme NF P98-300
- Guide Coussins et plateaux (Certu, 2010)
- Guide Recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés - Aménager et gérer les infrastructures (Cerema, 2018)
- Référentiel départemental des aménagements de sécurité routière

Mobilier urbain

Hors agglomération, le mobilier urbain est très peu présent, soit parce qu'il y est interdit (réglementations sur les enseignes et pré-enseignes), soit parce qu'il n'a pas d'intérêt du point de vue de l'usage de la voie (dispositif anti-stationnement, banc...).

Quand un tel équipement doit toutefois être implanté hors agglomération, le Département formule un avis technique et délivre une permission de voirie. Cette instruction permet d'étudier cette implantation au regard de la réglementation sur les obstacles latéraux (Cf. guide du SETRA - Traitement des obstacles latéraux (TOL)) et du Référentiel départemental des aménagements de sécurité routière.

L'objectif est de faire en sorte que ces obstacles potentiels soient suffisamment éloignés de la chaussée pour éviter qu'ils ne soient heurtés lors d'une sortie de route, ou lorsque l'éloignement n'est pas possible techniquement, de mettre en place des équipements les moins agressifs possible (Cf. §4).
En agglomération, le mobilier urbain prend plusieurs formes et est bien plus présent.
Il peut s'agir d'équipements visant à guider, contraindre les usagers, qu'il s'agisse des conducteurs de véhicules motorisés ou d'usagers recourant aux modes actifs (piétons, cyclistes, engins de déplacements personnels motorisés...).

On trouve également des équipements, souvent plus éloignés de la chaussée, mais pouvant représenter tout de même des dangers en cas de perte de contrôle et sortie de route de véhicules. Il peut s'agir de supports d'affichage, de bancs, de jardinières...

La fiche n°9 Les obstacles en milieu urbain (Certu, 2008), le guide des Recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés – Aménager et gérer les infrastructures (Cerema, 2018) et le Référentiel départemental des aménagements de sécurité routière peuvent également apporter des solutions en agglomération.
Dans les avis que le Département donne, il veille à ce qu'aucun usager ne soit exposé à des heurts sur des obstacles agressifs.

Potelets mais surtout blocs béton trop près du bord de chaussée. Agressifs, peuvent être accrochés ou blesser en cas de chute.

Aucun obstacle en bord de chaussée : arbres faibles section, couvre-sol, bordures basses ou chanfreinées.

Arbres et enrochements dans la trajectoire potentielle de sortie de route.

Aucun obstacle dans ce giratoire : arbres faibles section, couvre-sol, bordures basses ou chanfreinées.

Textes et documents de référence

- Guide Traitement des Obstacles Latéraux sur les routes principales hors agglomération (Sétra, 2002)
- Fiche n°9 Les obstacles en milieu urbain (Certu, 2008)
- Guide Recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés - Aménager et gérer les infrastructures (Cerema, 2018)
- Référentiel départemental des aménagements de sécurité routière

3. SIGNALISATIONS HORIZONTALE ET VERTICALE

a Signalisation horizontale

La signalisation horizontale (lignes longitudinales en axe et rives, régimes de priorité, passages piétons…), hors et en agglomération, doit être conforme à l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR). Seuls les marquages décrits dans l'IISR (notamment implantation, dimensions et couleurs) sont autorisés sur le domaine public.

Les produits appliqués sur les chaussées doivent respecter des caractéristiques de visibilité de jour, de nuit, de couleur et d'adhérence (cf. arrêté du 10 mai 2000 relatif à la certification de conformité des produits de marquages routiers précisant les exigences minimales de chacune des caractéristiques). Les exigences minimales se basent notamment sur la norme NF EN 1436 qui définit les performances des produits de marquage routier.

Par exemple, concernant l'adhérence, l'arrêté du 10 mai 2000 exige une adhérence minimale de classe S1 (coefficient de frottement SRT ≥ 45 selon la norme NF EN 1436). Elle précise qu'une classe S3 (SRT ≥ 55) est adaptée si un niveau d'adhérence plus élevé est souhaité par le gestionnaire de la route.
Le Département répond à ces exigences dans le cadre des marchés passés avec les entreprises de marquage assurant les créations et l'entretien.

D'une manière générale, il est préférable de limiter les marquages situés sur les trajectoires des deux-roues en courbe ou zone de freinage/accélération car ils peuvent générer des pertes d'adhérence. Par exemple, le Référentiel départemental des aménagements de sécurité routière, prévoit de laisser 0,80 m entre chaque bande de marquage d'un passage piéton (l'IISR prévoit entre 0,50 et 0,80 m).

Au-delà des marquages réglementaires, des marquages urbains peuvent également être réalisés, généralement en résine ocre. Les points de vigilance énoncés ci-dessus s'appliquent aussi pour ces derniers.

Reproduction d'un panneau de danger non autorisée par l'IISR, en zone de freinage, peu de place pour l'éviter

Aménagement urbain en résine gravillonnée visant à modérer les vitesses.

Bande cyclable peinte en vert, en zone de freinage et prise d'angle - couleur non autorisée par l'IISR.

Textes et documents de référence

- Instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 7ème partie approuvée par l'arrêté du 16 février 1988 relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière
- Norme NF EN 1436
- Arrêté du 10 mai 2000 relatif à la certification de conformité des produits de marquage de chaussées
- Guide de la signalisation horizontale – éléments de choix et de mise en œuvre des produits de marquage routier (IDRRIM, 2019)
- Guide Recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés - Aménager et gérer les infrastructures (Cerema, 2018)
- Référentiel départemental des aménagements de sécurité routière

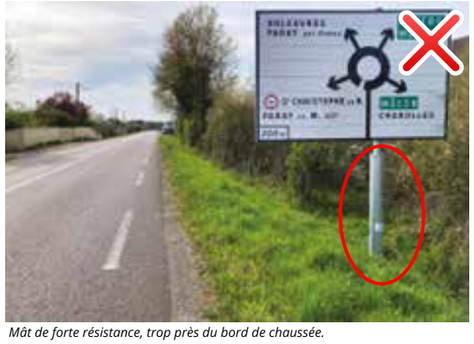
b Signalisation verticale

Les principes de la signalisation verticale décrits par l'IISR sont rappelés dans le Référentiel départemental des aménagements de sécurité routière §6.2. Conformément au principe de valorisation qui préconise d'éviter de multiplier les signaux de danger, notamment lorsque certains dangers sont évidents et perçus longtemps à l'avance, les signaux superflus doivent être enlevés. Seuls les panneaux décrits dans l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière peuvent être implantés sur le domaine public.
Les panneaux ne doivent pas constituer des masques à la visibilité ni des obstacles, avec une attention particulière vis-à-vis des deux-roues.
On cherche donc à éviter les zones où les panneaux peuvent masquer la visibilité, notamment en intersection. En effet, les deux-roues présentant une faible surface frontale peuvent aisément être masqués par un panneau.
Il faut également veiller à ce que les supports employés soient les moins agressifs et les moins nombreux possible.

Si ces derniers sont implantés dans la zone de récupération (variable selon les vitesses - Cf. Référentiel départemental des aménagements de sécurité routière §7), ils doivent présenter des moments résistants obligatoirement inférieurs à 570 daN.m. Dès lors que cela s'avère possible et comme le prévoit le Catalogue des prestations du Département de l'Isère, on emploiera des supports de section 80x40 mm plutôt que 80x80 mm.
Dès lors qu'il est impossible de respecter ces règles, les panneaux doivent être éloignés du bord de chaussée, ou remplacés par des supports à sécurité passive normés ou le cas échéant isolés à l'aide d'un dispositif de retenue.
Il faut noter que même un support de moment résistant inférieur à 570 daN.m ou à sécurité passive reste relativement agressif pour un usager de deux-roues ne disposant pas de carrosserie. On recherche donc à les éloigner le plus possible de la chaussée, dans le respect des règles d'implantation de l'IISR.

Support cylindrique à résistance élevée pour supporter l'ensemble des panneaux. Association de panneaux non autorisée par l'IISR.

Support 80x80 mm agressif.



Mât de forte résistance, trop près du bord de chaussée.

Mât à sécurité passive.

Textes et documents de référence

- Arrêté ministériel du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes
- Instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 approuvée par l'arrêté du 7 juin 1977 relatif à la signalisation des routes et autoroutes modifié
- Norme NF P98-532-7 (détermination des caractéristiques des signaux routiers)
- Guide technique Traitement des Obstacles Latéraux sur les routes principales hors agglomération (Sétra, 2002)
- Guide Recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés - Aménager et gérer les infrastructures (Cerema, 2018)
- Référentiel départemental des aménagements de sécurité routière
- Catalogue des prestations – Entretien et exploitation des routes départementales

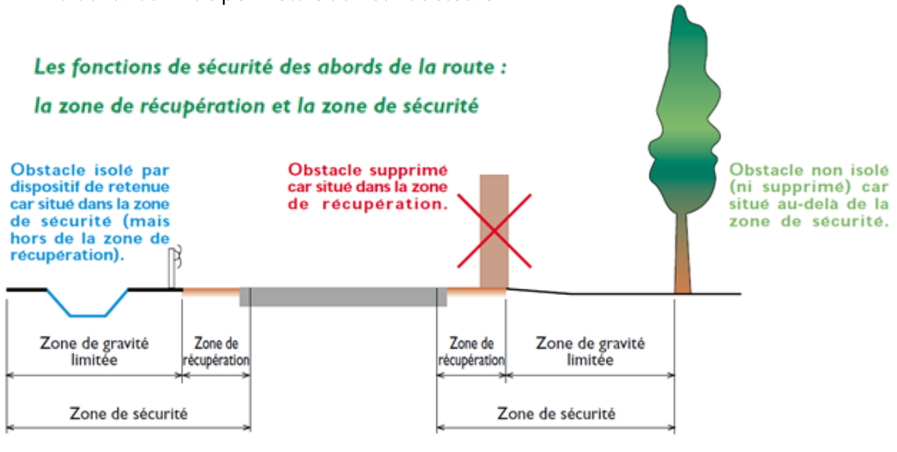
4. TRAITEMENT DES OBSTACLES LATÉRAUX ET DISPOSITIFS DE RETENUE

Le guide de Traitement des Obstacles Latéraux (TOL) (Setra, 2002) rappelle que la probabilité d'accident mortel contre obstacle dépend de son éloignement du bord de chaussée.
Dans 78 % des accidents mortels contre obstacle :

- 43 % des personnes sont tuées contre des obstacles situés à moins de 2 mètres du bord de chaussée. Cette zone est appelée « zone de récupération ». Le TOL recommande de supprimer tous les obstacles s'y trouvant afin de permettre aux conducteurs de réaliser une manœuvre d'urgence sans heurter d'obstacle en cas de sortie de route
- 35 % des personnes sont tuées contre des obstacles entre 2 et 4 mètres du bord de chaussée. Cette zone correspond à la « zone de gravité limitée » dans laquelle le TOL recommande de supprimer les obstacles ou, à défaut, de les isoler.

Au-delà de la zone de sécurité, c'est-à-dire à plus de 4 mètres du bord de chaussée, le risque d'accident mortel subsiste mais dans des proportions réduites ne nécessitant pas de traitement spécifique des obstacles sur route existante.

Les fonctions de sécurité des abords de la route :
la zone de récupération et la zone de sécurité



Source : TOL.

Les obstacles latéraux, aux caractéristiques définies par le TOL (la géométrie, le moment résistant…), peuvent être de plusieurs natures:
- les talus de remblai et de déblai
- les dénivellations brutales
- les dispositifs d'assainissement (caniveaux, fossés)
- les éléments saillants (équipements de la route, poteaux, mobiliers urbains, maçonneries, troncs d'arbres, parois).

Il est recommandé de traiter les obstacles situés dans la zone de sécurité selon les priorités suivantes :
- suppression (ou diminution de son agressivité)
- éloignement au-delà de la zone de sécurité
- isolement par un dispositif de retenue.

Concernant l'isolement, plusieurs guides du Cerema définissent les dispositifs de retenue qui peuvent être mis en place et leurs conditions d'implantation. Ces dispositifs de retenue doivent impérativement répondre aux règles définies dans l'arrêté ministériel du 2 mars 2009 modifié.

Sur la base d'une analyse des risques, le Département de l'Isère a fait le choix d'adapter les largeurs minimales des zones de sécurité en fonction des vitesses et selon qu"il s'agit d'une liaison nouvelle ou existante. Elles sont définies dans le Référentiel départemental des aménagements de sécurité routière (§7.1.1.2).

Le Référentiel départemental des aménagements de sécurité routière priorise le traitement des obstacles latéraux selon l'accidentalité et la hiérarchisation du réseau routier sur routes départementales (§7.2.3) :
- sur le réseau principal (R1+, R1, R2) : traitement actif par suppression, éloignement par rapport au bord de chaussée, isolement par un dispositif de retenue
- sur le réseau secondaire (R3, R4, R5) : traitement passif par signalisation en première intention. Un traitement actif est possible si l'accidentalité persiste.

Dans le cas d'un traitement actif avec isolement par un dispositif de retenue, il est avéré que l'implantation de glissières de sécurité métalliques ou mixtes (bois/métal) aggravent les conséquences d'une sortie de route d'un 2RM. Ainsi, pour limiter ce risque, des écrans motocyclistes peuvent être rajoutés sous la lisse pour protéger des chocs sur les supports.

Dans son référentiel des aménagements de sécurité routière, le Département a fait le choix de systématiser leur emploi :
- sur les routes à chaussées séparées dans les courbes de rayon inférieur à 400 mètres :
  - sur le réseau principal
  - sur le réseau secondaire uniquement en cas d'accidentologie avérée, d'un nombre de deux-roues motorisés représentant un pourcentage élevé du trafic ou d'une configuration particulièrement dangereuse du réseau.
- sur les routes bidirectionnelles dans les courbes de rayon inférieur à 250 mètres :
  - sur le réseau principal
  - sur le réseau secondaire uniquement en cas d'accidentologie avérée, d'un nombre de deux-roues motorisés représentant un pourcentage élevé du trafic ou d'une configuration particulièrement dangereuse du réseau.

La norme CE impose les caractéristiques d'emploi pour qu'un dispositif de retenue soit efficace :
- un dégagement suffisant lui permettant d'absorber le choc en se déformant sans être bloqué tout en empêchant que le véhicule vienne au contact de l'obstacle
- une longueur d'implantation minimale lui garantissant sa rigidité.

Ces caractéristiques ne sont pas toujours présentes sur les routes, empêchant parfois la mise en place de dispositifs de retenue normés.

Dans un traitement passif, on vérifie :
- la pré-signalisation des dangers permanents
- le balisage des virages
- le balisage des obstacles saillants.

Source : « le balisage des virages » - CETE de Lyon – Département Mobilités - Source Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat.

Le Département procède en 2026 au recensement de son patrimoine de dispositifs de retenue. Ceci permet d'identifier les linéaires qui doivent être mis en conformité vis-à-vis des deux-roues motorisés, dans le cadre d'un plan pluriannuel d'investissement.

En complément, le Département s'engage à analyser les demandes d'implantation de dispositifs de retenue et/ou d'écrans motocyclistes qui vont au-delà de son référentiel.

Des réponses sont apportées uniquement dans le cas où un obstacle latéral est présent et que la visibilité sur obstacle, équivalente à la distance d'arrêt, est insuffisante au regard de la vitesse maximale autorisée considérant que tous les conducteurs doivent adapter leur conduite aux conditions de circulation.

NB : le traitement des obstacles frontaux (aménagements paysagers des îlots centraux de carrefours giratoires) est décrit dans le §8 du Référentiel départemental des aménagements de sécurité routière

Glissière métallique équipée d'écran moto.

Absence d'obstacle latéral.

Décor obstacle dans la trajectoire potentielle de sortie de route.

Ecluse avec éléments obstacles très agressifs.

Textes et documents de référence

- Arrêté du 2 mars 2009 relatif aux performances et aux règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers
- Guide Traitement des Obstacles Latéraux sur les routes principales hors agglomération (Sétra, 2002)
- Fiche n°9 Les obstacles en milieu urbain (Certu, 2008)
- Guide Dispositifs de retenue en section courante – Méthodologie : de la conception à la réception (Cerema, 2017)
- Guide Dispositifs de retenue routiers marqués CE sur ouvrages d'art – De la conception de l'ouvrage à la mise en œuvre des dispositifs de retenue (Cerema, 2014)
- Guide Choix des performances d'un dispositif de retenue sur ouvrage d'art – Méthode de calcul de l'indice de danger (Cerema, 2021)
- Guide Dispositifs de retenue en section courante – Guide d'installation (Cerema, 2022)
- Guide Recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés - Aménager et gérer les infrastructures (Cerema, 2018)
- Référentiel départemental des aménagements de sécurité routière

PARTIE 2 : ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE DANS L'ENTRETIEN ET L'EXPLOITATION DE LA ROUTE

1. ENTRETIEN DE LA CHAUSSÉE

Les routes disposent de structures et revêtements de chaussée adaptés aux sollicitations engendrées par le trafic, notamment poids-lourds. Pour garantir leur pérennité, il est indispensable d'étancher la surface de chaussée afin de limiter l'infiltration de l'eau qui, en cas de précipitations et suite aux phases de gel puis dégel, peut générer des chutes très brutales de portance.
Si les structures apportent résistance et portance à ces infrastructures, ce sont en réalité les revêtements, autrement appelés couches de roulement, qui retiennent l'attention des usagers.
Ces revêtements peuvent être de plusieurs natures : enduits superficiels, enrobés bitumineux…
Ces produits répondent à des normes comme par exemple la norme NF EN 13108-1 relative aux enrobés bitumineux.
Ils présentent des caractéristiques d'adhérence détaillées dans ces normes et rappelées dans les différentes notes d'information éditées par le Comité français pour les techniques routières (exemple : Note n°17 de décembre 2008 sur les enrobés bitumineux à chaud, ou encore la note n°11 de mars 2005 sur les mesures d'adhérence des chaussées routières) et par l'IDRRIM (note d'information N°34 de Juin 2217 – Adhérence des chaussées).

Le respect des normes doit notamment permettre une bonne homogénéité de fabrication et de mise en œuvre ce qui est indispensable pour garantir la durabilité de la chaussée, le confort et la sécurité des usagers.

Pour ce qui a trait à l'adhérence, il est recherché un freinage le plus court possible (adhérence longitudinale lors des décélération/accélération) et une capacité à conserver sa trajectoire (adhérence transversale, braquage).

Ces facteurs seront d'autant plus importants que les deux-roues motorisés disposent de moins de surface de contact au sol qu'un véhicule quatre roues : pour une moto, il est de coutume de considérer que chaque pneu dispose uniquement d'une surface, en contact avec le sol, équivalente à la taille d'une carte de crédit…
Un deux-roues motorisé est ainsi moins efficace au freinage, ce qui nécessite que l'on veille à ce que la chaussée soit la plus adhérente possible (nature et état du revêtement, propreté…).

Toutes les techniques décrites dans les paragraphes ci-dessous ont fait leur preuve en termes de durabilité, adhérence et confort. Les problèmes soulevés par les usagers des 2RM sont souvent issus de mauvaises mises en œuvre de ces techniques (exemples : rejet de gravillons balayé trop tardivement, pontage de fissures en trop grande quantité). Les services du Département restent attentifs aux évolutions des techniques et peuvent y recourir lorsqu'elles apportent un gain notable notamment en sécurité.

a Joint de chaussée

Les joints de chaussée, présents à chaque zone de reprise du revêtement, engendrent potentiellement des mouvements dans la direction, susceptibles de déséquilibrer le deux-roues motorisé.
Ces joints doivent être réalisés en dehors des courbes et des zones de freinage précédant les virages.
Dans la mesure du possible, il sera privilégié un joint en diagonale afin qu'il soit moins ressenti lors du franchissement (valable en deux comme en quatre roues).
Il devra être fermé par un joint bitumineux recouvert de sable porphyre dûment dosé afin de garantir étanchéité et adhérence.

Joint en courbe.

Joint entre virages, en diagonale, avec fermeture au bitume et sable porphyre.

b Pontage de fissure

Une chaussée fissurée laisse l'eau s'infiltrer dans la structure, causant des dégradations (apparition de nid de poule, affaissement, faïençage…) et réduisant de manière importante la durée de vie des chaussées.
Pour éviter ce phénomène, on réalise des traitements par pontage de fissures afin d'étanchéifier le revêtement des chaussées.
Cette technique est à réserver principalement à un traitement de première intention pour réparer une chaussée. On traite de manière limitée en se cantonnant aux fissures de retrait longitudinales et transversales isolées.
Ces traitements par pontage sont réalisés, après un nettoyage sous pression des fissures, par introduction d'un bitume très liquide que l'on recouvre ensuite, pour le protéger et surtout pour redonner de l'adhérence, par un sable porphyre.
Toutefois, malgré ce sable, l'adhérence peut parfois être précaire notamment quand le joint est ancien ou mal réalisé.
Ils sont particulièrement problématiques s'ils sont en grand nombre dans une zone de freinage/accélération et/ou en courbe.
En aucun cas, on ne recourt à cette technique pour les réparations de faïençage afin de ne pas rendre une chaussée complétement glissante, par temps sec mais principalement sous la pluie ou en cas de températures trop basses ou trop hautes.

Pontage en zone de freinage, accélération, courbe.

Pontage en alignement droit, réalisé en faible quantité.

Point à temps

Il existe une technique complémentaire aux réparations par pontage de fissure : le point à temps.
Le « gravillonnage » est très efficace et sans danger s'il est correctement réalisé pour des réparations localisées.
Le point à temps consiste à épandre une couche de bitume liquide qui va servir à étanchéifier la chaussée sur une zone dégradée.
Sur le bitume encore chaud, une couche de gravillons de granulométrie réduite 4/6mm est ensuite appliquée. Cette dernière apporte l'adhérence attendue d'un revêtement routier de surface beaucoup plus importante que celle d'un pontage de fissure.

Le gravillon est toujours appliqué en quantité supérieure à celle qui restera collée dans le bitume. C'est une technique normale sans alternative.
Le rejet de gravillon se fait ensuite naturellement sous le passage des véhicules et ce, pendant une quinzaine de jours. Passé ce délai, le rejet, souvent accumulé en bord de chaussée, est balayé. Il n'est pas possible de balayer plus tôt car cela dégraderait le nouveau revêtement. Les services du Département s'assurent que ces délais sont respectés.

Après balayage, le nouveau revêtement présente une surface au coefficient d'adhérence important, sans effet de seuil notable à la conduite.

C'est une technique éprouvée et sûre mais qui nécessite de laisser la signalisation temporaire, signalisation de la présence de gravillons et d'information de « routes glissantes » et limitation de vitesse appropriée, suffisamment longtemps pour garantir la sécurité des usagers vis-à-vis du rejet de gravillons.

Point À Temps Automatique (PATA). Application du gravillon sur la couche de bitume.

PATA

PATM (Point À Temps Manuel)

Rejet de gravillons en bord de chaussée.

d Enduit Superficiel d'Usure (ESU)

L'ESU est un revêtement appliqué sur de grandes largeurs de chaussée à la place d'un enrobé bitumineux inutile dans le cas de trafic faible et si la structure est correcte. Il apporte adhérence et étanchéité pour un coût bien inférieur aux enrobés bitumineux. C'est une technique qui prévoit l'application d'une ou plusieurs couches de bitume et de gravillons compactées afin de donner une cohésion au revêtement.
L'application couvre l'entièreté de la chaussée ou la demi-chaussée.
Là encore, le rejet de gravillons (4/6mm jusqu'à 10/14mm dans certains cas) se fait naturellement avec le passage des véhicules durant une quinzaine de jours.

Les entreprises veilleront à limiter l'épandage du gravier à la seule quantité utile à la bonne réalisation du revêtement et à la bonne mise en place de la mosaïque, notamment en traitant le compactage conformément aux prescriptions des marchés départementaux. Un compactage permet de limiter les excès de rejet de gravillons. Durant cette période de 15 jours, la signalisation temporaire (signalisation de présence de gravillons et d'information de « routes glissantes » et limitation de vitesse appropriée) doit être laissée en place.

Le balayage du rejet est réalisé après cette période. Les services du Département s'assurent que le balayage soit réalisé dans les délais.

Rejet de gravillons après application et présence de la signalisation adaptée.

e Réseaux enterrés

Les réseaux enterrés, qu'il s'agisse de réseaux secs (télécommunication, distribution électrique) ou de réseaux humides (adduction d'eau potable, eaux pluviales, eaux usées) nécessitent l'implantation de regards divers (chambres de tirage des réseaux secs, regards de visite aux changements de direction ou de rupture de pente des réseaux humides).
Ces regards doivent être implantés selon la série de normes NF EN 124-2015. Ces ouvrages n'offrent que peu de possibilités quant au respect du tracé en plan des voiries, notamment en courbe. Il n'est pas toujours possible de les implanter systématiquement hors chaussée en raison de faibles largeurs des accotements ou de la géométrie de ces derniers (fossés, pentes raides).
Aussi, les concessionnaires sont généralement contraints d'enfouir leurs réseaux sous chaussée et de réaliser des lignes brisées, où chaque changement de direction est marqué par un regard.
Or, ces regards sont problématiques pour les deux-roues, notamment motorisés, car leur fermeture par des tampons en fonte limite grandement l'adhérence et peut provoquer des pertes de contrôle du véhicule, même si les surfaces sont marquées de reliefs.
Des tampons « remplissables » avec de l'enrobé peuvent aussi être utilisés pour limiter les pertes d'adhérence.
Il faut noter également que les entourages de ces regards présentent souvent une fragilité et il n'est pas rare que des trous s'y forment.

Le Département veille, dans le cadre de ses propres projets d'aménagement ou de celui des instructions de permission de voirie, à imposer, dans la mesure du possible technique, le respect de la norme précitée.
Le Règlement de voirie départemental définit comment implanter les tranchées longitudinales et transversales.
Dans son article 17.2.3.2 Positionnement des tranchées, il est notamment mentionné que les tranchées longitudinales doivent être implantées prioritairement hors chaussée. Dans le cas d'impossibilité technique, si l'implantation doit être faite sous chaussée, le même article impose aux concessionnaires un placement « hors passage des roues des véhicules, en principe dans l'axe des voies de circulation ».
L'aménageur doit veiller à éviter la trajectoire de sécurité des deux-roues motorisés et le bord de chaussée pour les cycles. On veillera à limiter le nombre de tranchées transversales en ayant recours à d'autres techniques telles que le fonçage, passage à la fusée…
Les regards doivent également être disposés dans la mesure du possible en dehors des courbes et zones de freinage/accélération.
Dans les cas où l'implantation privilégiée pour les deux-roues est susceptible de positionner les regards sous les bandes roulantes des autres véhicules, et notamment des poid-lourds, le Département demandera aux concessionnaires de mettre en place les mesures adaptées pour garantir la pérennité de leurs ouvrages.
Les regards et dessus de tranchées doivent être mis à la côte pour ne présenter aucun seuil susceptible de déséquilibrer un deux-roues. Le Département rappellera cet engagement aux concessionnaires lors de ses réunions de coordination et de la délivrance des permissions de voirie (Cf. Art 17.2.3.10 du Règlement de voirie départemental).
Le Règlement de voirie départemental impose également les conditions de remblayage des tranchées dans son article 17.2.3.7 Obligation de résultat pour le remblayage de tranchée.
Les services du Département veillent à la conformité des remblayages et des revêtements réalisés et imposent aux tiers de les reprendre quand cela s'avère nécessaire.

Regard sur trajectoire cycle ou trajectoire de sécurité 2RM en entrée de virage à droite.

Regard en dehors de la trajectoire de sécurité 2RM, presque hors chaussée.

Multitude de regards dans une zone de freinage/accélération, prise d'angle pour changement de direction

Tranchée sur trajectoire de sécurité d'un 2RM.

Textes et documents de référence

- Norme NF EN 124-2015
- Guide *Recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés - Aménager et gérer les infrastructures* (Cerema, 2018)
- Règlement de voirie départemental (2019)

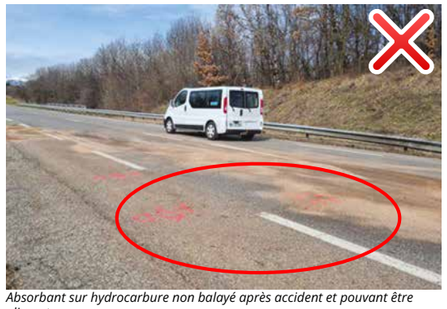
Divers

Lorsqu'une chaussée est rabotée, le Département prend soin de ne pas laisser de zones rainurées circulables les week-ends, jours fériés et vacances car ces rainurages sont susceptibles de provoquer des pertes de contrôles des deux-roues notamment motorisés, quelle que soit la phase de roulage (freinage, accélération, vitesse stabilisée). Lorsque cela ne peut être évité, il veille à le signaler correctement.

Le Département assure une campagne de mesures d'adhérence par an et si nécessaire des mesures ponctuelles peuvent être réalisées en urgence. Il priorise les interventions en cas de risque avéré.

2. NETTOYAGE DES CHAUSSÉES

Les deux-roues motorisés sont très exposés aux chutes dès lors qu'ils sont contraints d'éviter des salissures, souvent en réalisant une manœuvre d'urgence, ou de rouler sur celles-ci.
Ces salissures peuvent être de plusieurs natures (boue, pierre, bois, hydrocarbure, déchets divers…) et d'origine naturelle (suite d'événement climatique) ou liées aux activités humaines (suite d'accident, sortie de culture, sortie de chemin, sortie de carrière…).



Absorbant sur hydrocarbure non balayé après accident et pouvant être glissant.

Le Département dispose de plusieurs moyens d'actions principalement en curatif mais aussi, dans une certaine mesure en préventif.

Les services du Département organisent une surveillance du réseau dont la fréquence de passage dépend du niveau de hiérarchisation du réseau (2 à 4 fois par mois).

Ces patrouilles ont vocation à signaler les désordres aux équipes d'entretien qui interviennent pour traiter le problème, voire à le traiter immédiatement lorsqu'elles disposent des moyens suffisants et adaptés.
Les délais de traitement sont plus ou moins longs selon la localisation et la nature du problème.
A minima les interventions portent sur la signalisation du danger.

Parallèlement à ces patrouilles, les services du Département sont organisés pour intervenir 24h/24 sur événements. Les sollicitations sont alors exprimées par les forces de l'ordre ou les services de secours.

Il n'est pas toujours possible d'intervenir en raison de l'indisponibilité des équipes d'intervention occupées sur une autre urgence. Il peut également être difficile de mobiliser et déplacer les moyens matériels (tracteur avec balayeuse, chargeur…). Il peut s'avérer parfois nécessaire de faire intervenir une entreprise dont les délais d'intervention sont fixés dans les différents marchés.
Il faut souligner que certaines zones peuvent être fréquemment salies. Elles relèvent alors souvent du non-respect, par certains professionnels (agriculteurs, forestiers, entreprises de carrière…), de l'article 36 du Règlement de voirie départemental qui prévoit qu'il est interdit de répandre des matériaux pouvant compromettre la sécurité et demandant à leurs auteurs de supprimer ces dangers permanents.

Boue en sortie de culture.

Boue en sortie de carrière.

Chantier d'abattage d'arbres, salissures sur chaussée.

Dans de telles circonstances, les services assurent la sécurité des usagers en signalant le danger et en prenant en charge son traitement. Le Département agit en prévention et rappelle aux professionnels
leurs obligations.
Dans les cas de récurrence importante, les services peuvent se substituer aux frais du tiers identifié et l'inciter à traiter la source du danger de manière définitive.

Dans le cadre des chantiers réalisés par le Département ou par des tiers (concessionnaires, riverains…), les services du Département s'assurent du bon nettoyage de la chaussée, imposent aux tiers de le réaliser et se substituent à ces derniers à leurs frais quand cela s'avère nécessaire.

Enfin, les services du Département programment du balayage périodique sur certains tronçons présentant des accumulations de salissures liées à leur géométrie (giratoire par exemple) ou aux activités saisonnières (circulation d'engins agricoles).

Textes et documents de référence

- Norme NF EN 13108-1 relative aux enrobés bitumineux
- Notes d'information du Comité français pour les techniques routières
- Guide Recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés - Aménager et gérer les infrastructures (Cerema, 2018)
- Référentiel départemental des aménagements de sécurité routière
- Règlement de voirie départemental
- Catalogue des prestations – Entretien et exploitation des routes départementales

3. ENTRETIEN DES DÉPENDANCES VERTES ET BLEUES

a Fauchage/débroussaillage

Le Département dispose d'un « Plan d'entretien des dépendances » qui définit l'organisation (moyens humains et matériels, planning) pour atteindre des objectifs fixés.

Ce plan couvre principalement les opérations de fauchage et de débroussaillage des dépendances végétalisées composées des accotements, des fossés et des talus, jusqu'en limite de domaine public routier.

Les principaux objectifs sont d'assurer la sécurité au travers des actions suivantes :
→ contenir la végétation aux abords de la chaussée
→ dégager la signalisation et la visibilité en carrefours et virages serrés.

Le « plan fauchage » prévoit de couper à une hauteur de 0,10 m et de veiller à toujours maintenir la hauteur de l'herbe sous 0,50 m sur le premier mètre d'accotement.
La campagne d'intervention couvre les mois de mai à octobre mais peut être adaptée selon la vitesse de pousse découlant des conditions météorologiques.

Le « plan d'entretien des dépendances » regroupe deux interventions : le fauchage et le débroussaillage.

Le fauchage se compose généralement de deux coupes :
- la première passe de sécurité, qui se réalise dès le mois de mai, sur une seule largeur de coupe de l'outil sur les zones courantes (lignes droites)
- la seconde passe de sécurité, effectuée à partir de juillet uniquement si nécessaire en raison d'une pousse s'avérant suffisante. Là encore elle est réalisée sur une seule largeur de coupe de l'outil sur les zones courantes (lignes droites).

Pour les points singuliers que représentent les carrefours et les virages serrés, les coupes de sécurité sont traitées, pour dégager la visibilité, sur l'ensemble de l'accotement (et donc plus uniquement sur une largeur de coupe) :
- sur 50 mètres de part et d'autre des intersections
- sur 50 mètres environ à l'intérieur des virages serrés.

Le débroussaillage termine la campagne de traitement des dépendances vertes avec une troisième coupe dite « pré-hivernale » réalisée dès septembre en montagne et octobre en plaine et portant sur l'ensemble des dépendances : accotement, fossé, talus.

Tracteur de fauchage effectuant une première passe de sécurité. Accompagné du fourgon de signalisation.

Les ateliers de fauchage/débroussaillage sont constitués d'un tracteur porte-outil de coupe accompagné par un véhicule de signalisation en protection quand il s'avère nécessaire.

La signalisation de danger est mise en place aux extrémités du tronçon faisant l'objet d'une intervention.

Cette organisation garantit la sécurité des usagers lors des ateliers de fauchage et de débroussaillage. Dans le même objectif, une surveillance après traitement de la repousse est assurée, ce qui peut entraîner une nouvelle intervention.

Intervention d'élagage sur arbre de riverain.

b Abattage/élagage

Les arbres et arbustes en bord de route peuvent constituer des obstacles latéraux. Ils peuvent représenter un autre risque pour les usagers de la route : celui des chutes de branches provoquées par le vieillissement ou le mauvais état phytosanitaire de l'arbre ou par les événements climatiques (vent, neige…).
Pour se prémunir contre ce risque, le Règlement de voirie départemental fixe dans l'article 22 les obligations incombant aux propriétaires de plantations riveraines : règles d'implantation par rapport au domaine public, d'élagage et d'abattage.

Dans le cas où ces plantations viennent à représenter un risque, le Département met en demeure tout propriétaire qui ne mène pas d'action de sécurisation. Au-delà de cette mise en demeure, le Département peut décider d'abattre ou de faire abattre en se substituant au tiers, et ce à ses frais.

c Évacuation des eaux pluviales, réglage des accotements

La bonne gestion des eaux pluviales est primordiale afin de garantir la durabilité de la chaussée et la sécurité des usagers. En effet, si les eaux pluviales s'infiltrent dans la chaussée, au gré notamment des fissurations par exemple, elle va diminuer la portance de la chaussée en diminuant les caractéristiques mécaniques des matériaux la composant. Si le corps de chaussée est imbibé d'eau, le trafic, et notamment celui des poids lourds risque d'engendrer des dégradations à la surface de la chaussée. De plus, la circulation d'eau dans le corps de chaussée peut entraîner les particules fines présentes dans le sol et ainsi créer des vides, qui risquent d'engendrer des affaissements, voire des cavités qui peuvent remonter en surface.
On retiendra donc que les infiltrations d'eau dans le corps de chaussée peuvent engendrer des désordres dans la structure de chaussée et également au niveau de la couche de roulement, dans les cas extrêmes, apparition de nids de poule, affaissements…

Flache ou affaissement.

Ces désordres de surface, s'ils ne sont pas réparés, vont accélérer le vieillissement de la chaussée et nécessiter des interventions de restauration beaucoup plus précoces et plus importantes…

Parallèlement à cette atteinte de la voirie, les désordres cités vont engendrer un risque direct pour les usagers de la route, notamment ceux plus vulnérables, circulant à deux-roues, en les déstabilisant ou en les obligeant à changer de trajectoire…

Avaloir.

Grille eaux pluviales pouvant se trouver sur la trajectoire d'un 2RM.

Noue d'infiltration des eaux pluviales.

Afin d'éviter ces problèmes, il est nécessaire de gérer les eaux pluviales : les capter, les évacuer.

Principalement en agglomération, les eaux pluviales sont captées par différents dispositifs de surface : avaloirs, grilles, noues végétalisées…

Avaloirs et grilles sont reliés à des réseaux enterrés qui permettent de collecter et diriger les eaux pluviales vers leurs lieux de retraitement (déshuilage, débourbage) puis de rejet vers le milieu naturel.
Le gestionnaire de voirie doit assurer la pérennité de ses ouvrages et leur entretien afin qu'ils ne se bouchent pas, ne se cassent pas et assurent leur rôle.
Avec un dispositif de captage bouché, les eaux pluviales vont s'accumuler en surface de chaussée créant en premier lieu un risque pour l'usager (perte de contrôle par aquaplanage) puis, si récurrence du problème, apparition de désordres.

Grille avaloir bouchée.

Conséquences d'une grille bouchée.

Hors agglomération, les dispositifs de captage sont moins fréquents.

Les évacuations des eaux pluviales se font directement au droit des accotements. Elles rejoignent ensuite des fossés et/ou bassins où elles peuvent s'infiltrer ou cheminer vers des exutoires naturels (cours d'eau).

Le gestionnaire de voirie s'assure de ne pas avoir de stagnation et d'écoulement sur la chaussée ou longitudinalement susceptible de provoquer de l'aquaplanage et la perte de contrôle d'un véhicule, notamment d'un deux-roues motorisé.

Mais pour que ces eaux de surfaces puissent s'évacuer le long des chaussées, il faut que les accotements ne soient pas plus hauts que le revêtement de la voirie.

Le « plan d'entretien des dépendances » organise l'entretien préventif (dégagement des fossés de tous les encombrants naturels ou non ainsi que des accumulations de feuilles susceptibles de réduire les capacités des fossés).

Le curage des fossés est programmé de manière pluriannuelle mais est déterminé également par l'état constaté au fil du temps lors des patrouilles, événements climatiques…

Les saignées, sorte de petits canaux aménagés dans les accotements pour évacuer rapidement au fossé les eaux collectées en rive de chaussée, évitant les stagnations ou infiltrations, sont refaites dans les mêmes conditions que le curage.

Le dérasement d'accotement consiste à décaper un accotement pour permettre le libre écoulement des eaux de chaussée au fossé. Il est généralement réalisé lors de la reprise du revêtement de chaussée.

Saignée en accotement.

Dérasement en cours.

Dérasement terminé

Tous ces chantiers peuvent représenter un risque pour les usagers.
La signalisation temporaire doit être conforme.
Les chaussées doivent être nettoyées à l'avancement de manière à ne pas laisser de terre ou boue pouvant s'avérer glissantes.

4. SIGNALISATION TEMPORAIRE

La signalisation temporaire relève de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière et couvre deux domaines.

Le premier concerne la signalisation d'un élément fortuit mettant en jeu la sécurité des usagers : accident, dégâts occasionnés par un événement climatique…
Cette signalisation posée dans l'urgence doit être la plus explicite possible afin que l'usager puisse immédiatement adapter sa conduite et son comportement face à un danger potentiel.

Différence de rétroréflexion entre un panneau usé et un panneau neuf.

Elle n'a pas vocation à rester implantée sur une durée importante. Dans le cas d'événements simples, elle sera retirée dans les heures qui suivent, dès que le traitement aura eu lieu.
Mais si la situation devait s'avérer plus difficile à régler, la signalisation temporaire posée dans l'urgence pourrait être complétée ou remplacée par un balisage plus pérenne, parfois même avec la mise en place de déviation.

Le second domaine d'emploi a trait au balisage des chantiers où l'on ne signale plus nécessairement un seul danger en particulier.
La signalisation est alors plus complète, parfois plus complexe, possiblement avec des alternats par feux ou panneaux, des basculements de circulation, des panneaux lumineux…

Dans les deux domaines, la signalisation doit être fixée convenablement, en bon état, contrôlée très régulièrement, lestée avec des dispositifs non agressifs (sac de lestage, plastoblocs…).

Textes et documents de référence

- Guide Recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés - Aménager et gérer les infrastructures (Cerema, 2018)
- Catalogue des prestations – Entretien et exploitation des routes départementales
- Arrêté ministériel du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes
- Instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 (8ème partie) approuvée par l'arrêté du 6 novembre 1992 relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière
- Manuels du chef de chantier volumes 1 à 10 (Setra/Cerema)

Dans le cadre d'une succession de chantiers fixes, quelle que soit leur durée, la signalisation temporaire doit être déplacée et réinstallée correctement sur chaque zone d'intervention.

Pour les chantiers mobiles, si un véhicule accompagnateur est nécessaire, ce dernier doit toujours être placé de manière à être vu le plus précocement possible par l'usager (avant un virage par exemple).
Pour les chantiers réalisés sur route départementale par des tiers, les services du Département contrôlent la conformité des balisages mis en place et imposent aux tiers de modifier ou compléter la signalisation quand cela s'avère nécessaire.
Afin de limiter la gêne aux usagers engendrée par les différents travaux du Département et des tiers, le Département informe le grand public des dates, des sections exactes et de la teneur des chantiers :

- par la pose de panneaux de pré-information installés sur les tronçons concernés par les travaux (exemple : pour les chantiers de gravillonnage et si impact sur la circulation)
- sur son site Internet itinisere.fr ainsi que sur les réseaux sociaux. Ces informations peuvent être relayées par les communes et les associations.

PARTIE 3 : RENFORCER LA COMMUNICATION ET LA SENSIBILISATION DES USAGERS

La communication sur les événements et chantiers routiers et la sensibilisation large aux comportements adaptés sur la route sont des leviers complémentaires pour à la fois renforcer la sécurité des 2RM en particulier et de tous les usagers de la route en général, et favoriser un partage plus apaisé de la route et respectueux des riverains.

1. DÉVELOPPER/FAVORISER LA COMMUNICATION AUTOUR DES ÉVÉNEMENTS ET CHANTIERS ROUTIERS

Depuis plusieurs années, le Département met en œuvre des dispositifs de communication/d'information sur les événements et chantiers routiers via notamment l'outil Itinisère. Informer en amont permet aux usagers d'anticiper, d'adapter leur itinéraire et leur conduite, d'accroître leur vigilance, réduisant ainsi le risque d'accidents, notamment pour les 2RM, plus vulnérables aux modifications de la chaussée liées à un événement ou des travaux, au premier chef. Les chantiers de gravillonnage sont identifiés comme un enjeu prioritaire d'information pour les 2RM.

Le Département s'engage à :

- Généraliser et renforcer l'information déjà existante sur les travaux susceptibles d'impacter les usagers et notamment les 2RM, et plus spécifiquement sur les chantiers de gravillonnage via Itinisère – flash info trafic et chaque fois que ses moyens humains et matériels le permettront, par la mise en place de panneaux d'information sur les routes, en prenant en compte l'intégralité des tronçons concernés par les travaux et en indiquant les dates précises des travaux et leur étendue (voir partie 2).
- Communiquer les contacts des services du Département pour signaler les problèmes non urgents, afin d'accélérer le délai de traitement et d'intervention sur les routes départementales, les événements urgents devant être signalés auprès de la gendarmerie (17).

La FFMC s'engage à inciter largement ses adhérents à consulter le site Itinisère pour mieux anticiper leur déplacement et à diffuser la liste des contacts en annexe pour faire remonter d'éventuels problèmes.

2. CONFORTER LES ACTIONS DE SENSIBILISATION RELATIVES AUX COMPORTEMENTS ADAPTÉS ET RESPONSABLES DES USAGERS DE LA ROUTE, SPÉCIFIQUEMENT DES 2RM

Les conducteurs de 2RM sont, au premier chef, responsables de leur propre sécurité, de celles des autres usagers ainsi que des limitations des nuisances sonores liées à leur pratique. La majorité d'entre eux sont déjà sensibilisés et exemplaires. Il convient toutefois de poursuivre et d'élargir les démarches d'information déjà engagées notamment par la FFMC et la Préfecture pour informer, rappeler et conforter les bonnes pratiques.

La FFMC s'engage ainsi à sensibiliser ses adhérents au respect du Code de la route, au port des équipements de sécurité adaptés (obligatoires ou non), au partage respectueux de la voirie et aux enjeux liés aux nuisances sonores qui font l'objet d'une campagne de communication « le bruit ça nuit » avec la diffusion d'un document adressé aux maires des massifs montagneux.

Les 2RM ne sont pas les seuls usagers de la route concernés par cette démarche de sensibilisation. Les autres usagers, automobilistes, conducteurs de poids-lourds, cyclistes, piétons doivent tout autant prendre conscience de l'impact de leur conduite et de leurs comportements vis-à-vis des autres acteurs qui partagent la voirie. C'est un enjeu de taille nécessitant des actions de sensibilisation répétées et inscrites dans la durée. Bien qu'il soit souvent difficile d'en mesurer la portée en termes de changement de comportement, elles demeurent indispensables.

Une communication claire, pragmatique, ciblée vers des publics clairement identifiés peut contribuer à favoriser la compréhension mutuelle des contraintes et spécificités des différents usages, entre automobilistes, conducteurs de poids-lourds, cyclistes, piétons et 2RM, limitant les tensions et les comportements à risque, et responsabiliser chacun à devenir acteur de sa propre sécurité et de celle des autres.

Le Département souhaite contribuer à cette sensibilisation ciblée des publics qui lui sont accessibles. Les collégiens sont ainsi identifiés à la fois comme des usagers de la route, des citoyens en devenir et de futurs conducteurs.
Il pourra donc être envisagé en lien avec l'Éducation nationale selon des modalités à définir, la Préfecture et la FFMC, des interventions et actions de sensibilisation auprès des collégiens isérois.

Les 4 700 agents du Département, sont identifiés comme des usagers pouvant eux-mêmes faire l'objet d'actions d'acculturation à une meilleure prise en compte des spécificités des 2RM, et de sensibilisation en tant qu'usagers de la route.

Les agents des routes sont plus spécifiquement sensibilisés en tant qu'acteurs chargés des missions d'aménagements routiers, d'entretien et d'exploitation.

En outre, dans le cadre du plan départemental d'actions de sécurité routière mis en place par la Préfecture, le Département et la FFMC entendent participer aux démarches de prévention et de sensibilisation. Les deux partenaires envisagent, sous réserve des ressources partenariales et financières mobilisables, la mise en place d'actions voire une campagne de communication conjointe portant sur le partage de la route et la prise en compte des spécificités des 2RM (comportement, vulnérabilité, angles-morts, etc.).

3. COMMUNICATION AUTOUR DE LA CHARTE ET ÉVALUATION DES ACTIONS CONDUITES

Le Département s'engage à diffuser largement la présente charte auprès des partenaires directement concernés par la réalisation des aménagements de sécurité, de chantiers routiers et/ou susceptibles d'impacter la voirie (communes, intercommunalités, entreprises et tiers intervenants, etc.) et via ses supports de communication (isere.fr, réseaux sociaux, presse, etc.).

De même, la FFMC s'engage à diffuser la présente charte à ses adhérents et plus largement lors de manifestations ou d'actions de communication.

Parce que la mise en œuvre de la présente Charte ne saurait être une fin en soi, une rencontre des acteurs impliqués dans cette démarche sera organisée a minima une fois par an pour permettre de partager un retour d'expérience et un bilan des actions engagées et celles projetées.

GLOSSAIRE

- AMI : Association des Maires de l'Isère.
- CEREMA : Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement. Le CEREMA, référent public en aménagement, accompagne l'État, les collectivités et les entreprises pour adapter les territoires au défi climatique. Il relève des ministères chargés de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique. Les métiers du CEREMA s'organisent autour de 6 domaines d'activité complémentaires visant à accompagner les acteurs territoriaux dans la réalisation de leurs projets : l'aménagement et les stratégies territoriales, le bâtiment, les infrastructures de transport, l'environnement et les risques et enfin la mer et le littoral (https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilites)
- CERTU : Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques. Il est chargé de conduire des études dans le domaine des réseaux urbains, des transports, de l'urbanisme et des constructions publiques, pour le compte de l'État ou au bénéfice des collectivités locales, établissements publics ou entreprises chargés de missions de service public ou des professions en cause. Le 1er janvier 2014, le CERTU a fusionné dans le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).
- Concessionnaires : ensemble des propriétaires de réseaux, enterrés ou aériens, autorisés à occuper le domaine public routier : télécommunication, énergies (électrique, réseau de chaleur…), adduction d'eau potable, eaux pluviales et usées, pipeline, gazoduc…
- 2RM : Deux-Roues Motorisé.
- DaN.m : décanewton par mètre. Unité de mesure du moment résistant d'un objet tel qu'un poteau, panneau…
- EN : European Norm. Désigne une norme applicable à l'ensemble des pays européens.
- ESU : Enduit superficiel d'usure.
- FFMC : Fédération Française des Motards en Colère.
- IDRRIM : Institut des Routes, des Rues et des Infrastructures pour la Mobilité. Il fédère l'ensemble des acteurs publics et privés de la communauté des infrastructures de transport. Plateforme d'échanges, l'IDRRIM a vocation à répondre aux problématiques de ses adhérents, à concevoir des documents de référence et promouvoir le savoir-faire français à l'international.
- IISR : Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière : composée de huit parties, elle fixe les règles de mise en œuvre des différentes signalisations routières permanentes et temporaires, verticales comme horizontales.
- NF : Normes Françaises. La norme NF est réglementée par la loi du 24 mai 1941 et du décret n° 2009-697, datant du 16 juin 2009. Elle est homologuée par l'Association Française de Normalisation (AFNOR). La certification NF se décline aujourd'hui en trois branches : la norme NF simple, la norme NF environnement ainsi que la norme NF service. La demande de certification NF, volontaire de la part des entreprises, atteste de la qualité et de la sécurité d'un produit ou d'un service. Le logo de la norme NF constitue une source fiable pour les consommateurs. Si « NF » uniquement, la norme n'est applicable qu'en France. Si suivi de « EN », elle s'applique dans toute l'Europe.
- ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière. Il pilote la collecte et la consolidation des données relatives aux accidents, et publie des analyses de sécurité routière. Interministériel depuis 1993, il est placé auprès de la déléguée interministérielle à la sécurité routière. Il assure le pilotage et la valorisation du programme d'études et recherche pour la Délégation à la Sécurité Routière.
- Plastobloc : nom donné communément à des lests préfabriqués en matière synthétique, de forme parallélépipédique, muni de poignées et placé sur les pieds de panneaux pour les maintenir en place temporairement.
- PATA : Point À Temps Automatique.
- PL : Poids-Lourd.
- R1+, R1…R5 : hiérarchisation du réseau départemental isérois, du plus au moins important.
- SETRA : Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes, puis Service d'Études sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements depuis 2008. Il est devenu en 2013 le CEREMA.
- SRT : coefficient SRT, déterminé à l'aide d'un pendule SRT, il permet de définir le niveau d'adhérence d'un marquage routier ou d'un revêtement de sol notamment routier.
- TOL : Traitement des Obstacles Latéraux

ANNEXE :

COMMENT SIGNALER UN PROBLÈME SUR UNE ROUTE DÉPARTEMENTALE

→ En cas d'urgence, contacter le 17 (gendarmerie)

→ En cas de problèmes non urgents : Vous pouvez contacter l'ensemble des services du Département via le formulaire de contact sur isere.fr / rubrique contactez-nous ou via le ***04 76 00 38 38***

Et chacune des Maisons du Département :

→ Maison du Département Haut-Rhône dauphinois
45 Impasse de l'Ancienne Gare
38460 Crémieu - Tél. ***04 74 18 65 60***

→ Maison du Département Porte des Alpes
18 Avenue Frédéric Dard
38300 Bourgoin-Jallieu
Tél. ***04 26 73 05 00***

→ Maison du Département Vals du Dauphiné
2 Rue de l'Oiselet, CS 70066
38110 La Tour-du-Pin - Tél. ***04 74 97 96 98***

→ Maison du Département Isère rhodanienne
3 Quai Frédéric Mistral 38200 Vienne
Tél. 04 74 87 93 00

→ Maison du Département – *Bièvre*
Rue de la Guillotière
38270 Beaurepaire - Tél. ***04 37 02 24 80***

→ Maison du Département Voironnais-Chartreuse
33 Avenue François Mitterrand
38500 Voiron - Tél. ***04 57 56 11 30***

→ Maison du Département Sud-Grésivaudan
Avenue Jules David
38160 Saint-Marcellin - Tél. ***04 76 36 38 38***

→ Maison du Département Grésivaudan
53 Route de Barraux
38530 Barraux - Tél. ***04 56 58 16 00***

→ Maison du Département – Vercors
150 Impasse de Meillarot
38250 Villard-de-Lans - Tél. ***04 57 38 49 00***

→ Maison du Département – Trièves
435 Rue du Docteur Senebier
38710 Mens - Tél. ***04 80 34 85 00***

→ Maison du Département – Matheysine
Rue du Pont de la Maladiere
38350 La Mure - Tél. ***04 57 48 11 11***

→ Maison du Département - Oisans
200 Avenue de la Gare
38520 Le Bourg-d'Oisans
Tél. ***04 76 80 03 48***

NOTES

SUR LA ROUTE,
NOUS TRAVAILLONS
POUR VOTRE SÉCURITÉ
PENSEZ
À LA NÔTRE
isère
LE DÉPARTEMENT
MERCI À VOUS QUI RESPECTEZ LES CONSIGNES DE SÉCURITÉ
ET ADAPTEZ VOTRE CONDUITE.
isère
LE DÉPARTEMENT

CHARTE
SÉCURITÉ
DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

TOUTE L'INFO ROUTE EN ISÈRE SUR
ITINISERE.FR

DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE
DIRECTION DES MOBILITÉS
04 76 00 38 38

FFMC 38 MOTARDS & CITOYENS ISERE

isère LE DÉPARTEMENT

Avec le soutien de :

AMI Association des Maires de l'Isère