

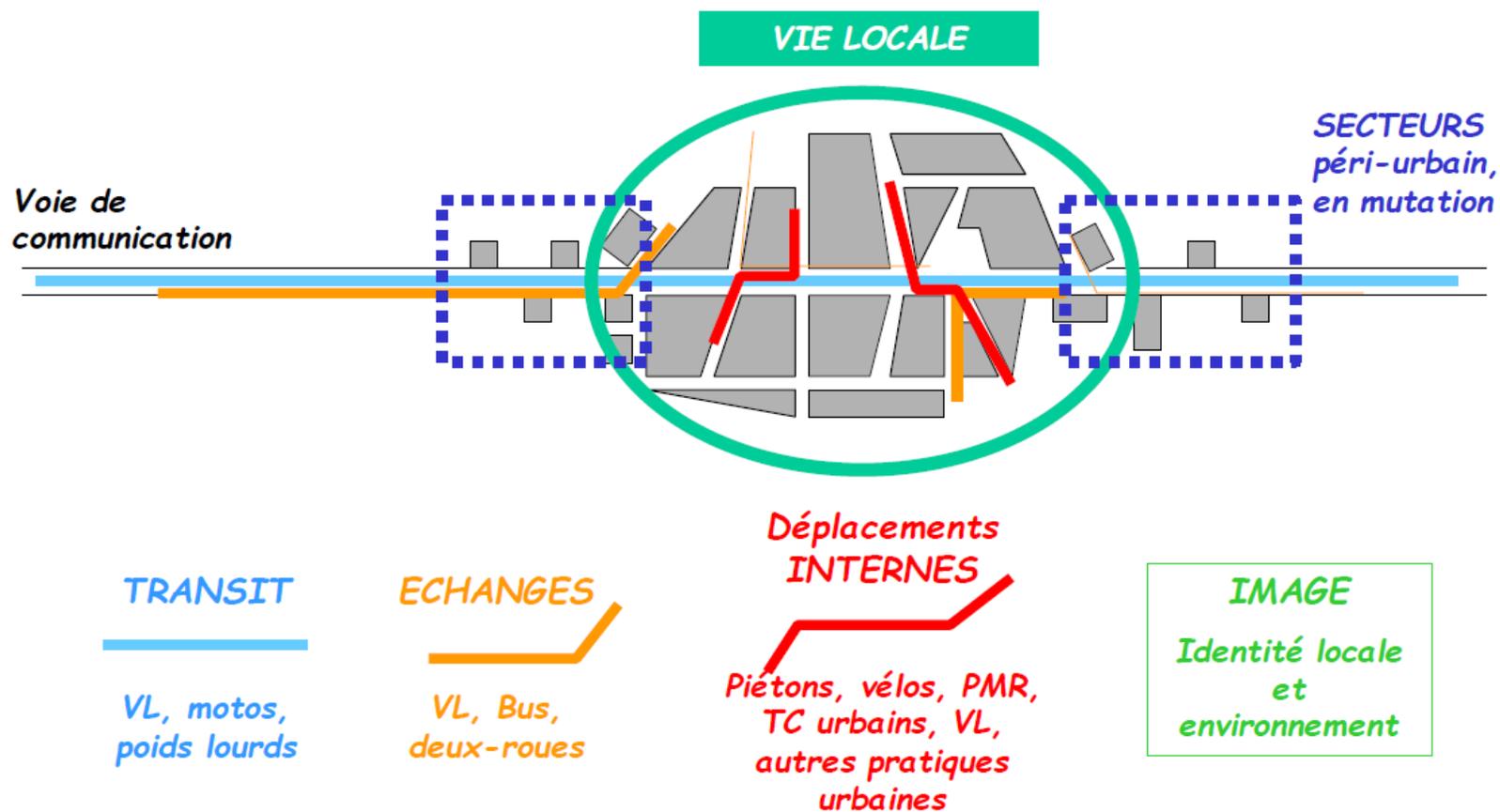


MAZERULLES

Sécurité en traverse



De l'Inter ... à l'Urbain De la route ... à la rue



Pas de solutions miracles

L'objectif : la sécurité en particulier des habitants
la vitesse n'est qu'un paramètre, certes important

Les maîtres mots : **crédibilité, lisibilité, visibilité ET cohérence**

Les limites : techniques, financières,... et psychologiques

Les contraintes techniques sur la RD674

- Itinéraire de transports exceptionnel de type E
 - soit gabarit maximal = 7m de largeur et 7m de hauteur
- Trafic d'environ 6000 véhicules/jour
- Domaine public départemental
- Normes, instructions et recommandations

Agir sur l'infrastructure

- Les entrées d'agglomération
- Agir sur les trajectoires
- Agir sur le profil en travers
- Agir sur le profil en long
- Les carrefours
- Les régimes de priorité
- Les mesures indicatives

Les entrées d'agglomération

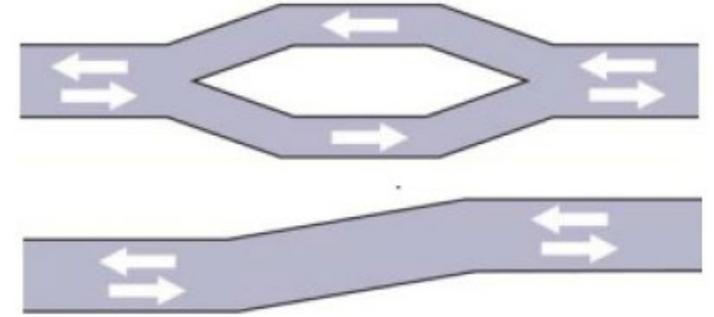
- Ce n'est pas le panneau qui fait l'agglomération et qui dicte le comportement de l'utilisateur ...
- ... mais la crédibilité et la cohérence de l'environnement et des aménagements qui incitent au respect des règles



Agir sur l'infrastructure – les trajectoires

Les chicanes = décalage de l'axe de la chaussée

Avec ou sans ilot central



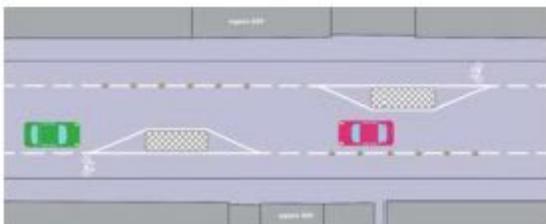
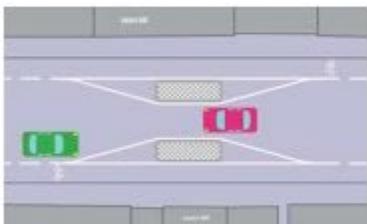
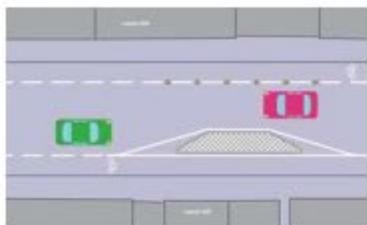
Les chicanes

- Besoin de déflexion significative de la trajectoire
→ sinon risque de trajectoire tendue donc très peu d'effet sur les vitesses
- Cout souvent important par la création de chaussée importante
- Option : chicanes par création d'aires de stationnement latérales

Agir sur l'infrastructure – les trajectoires

Les écluses = réduire la chaussée à une voie unique imposant une circulation alternée

(simples ou doubles)

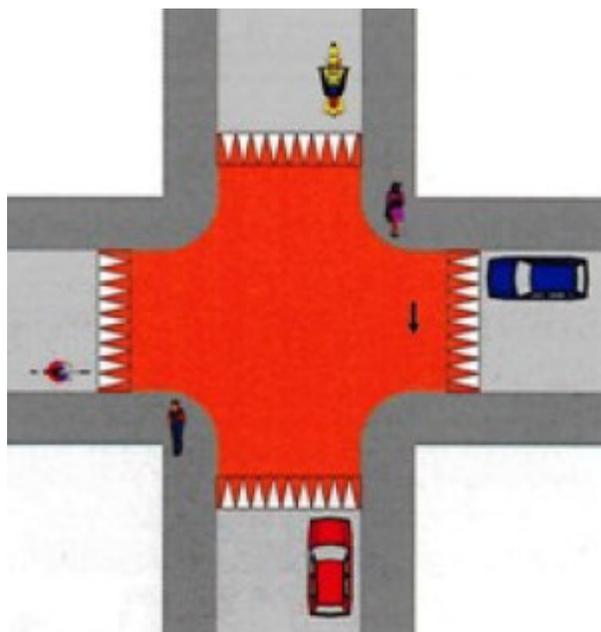
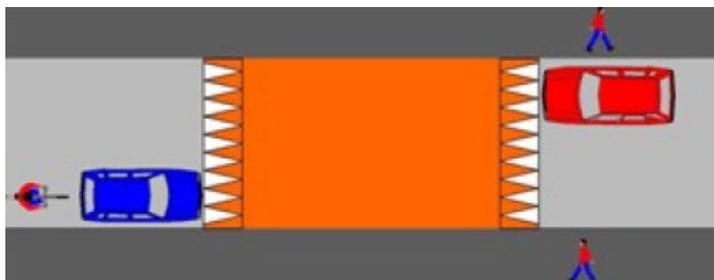


Les écluses

- Besoin de déflexion significative de la trajectoire (idem chicanes)
→ sinon risque de trajectoire tendue donc très peu d'effet sur les vitesses
- Besoin d'un trafic bilatéral suffisamment homogène
→ sinon risque de trajectoire d'évitement
- **DECONSEILLÉES** pour des trafics de 600 véhicules par heure
(voire **A PROSCRIRE** si plus de 800v/h)
→ risque de bouchon
- Bruit : freinage et réaccélération
- À 75m au minimum à l'intérieur de l'agglomération

Agir sur l'infrastructure – le profil en travers

Plateaux surélevés = surélévation franche et allongée de la chaussée



Longueur : 12m minimum

Dénivelée : 5 à 7%

Relie 2 cheminements piétonniers latéraux

Plateaux surélevés

- Impact sur la vitesse pour tous les usagers
- Améliore la sécurité des traversées piétonnes
- Adaptés à tout type de voie ou de trafic
- Bruit : freinage et réaccélération, mouvement des remorques
- Coût conséquent : de 20 000€ pour un petit plateau simple à 60 000 € dans un carrefour large
- À 75m au minimum à l'intérieur de l'agglomération

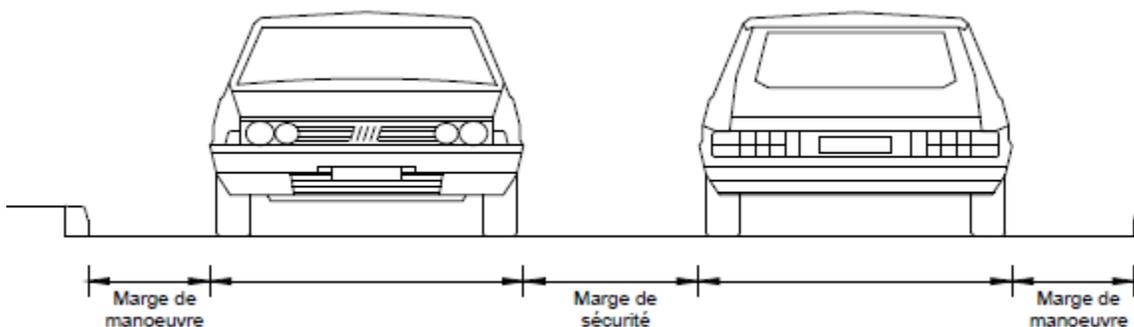
Agir sur l'infrastructure – le profil en travers

Ralentisseurs et coussins berlinois



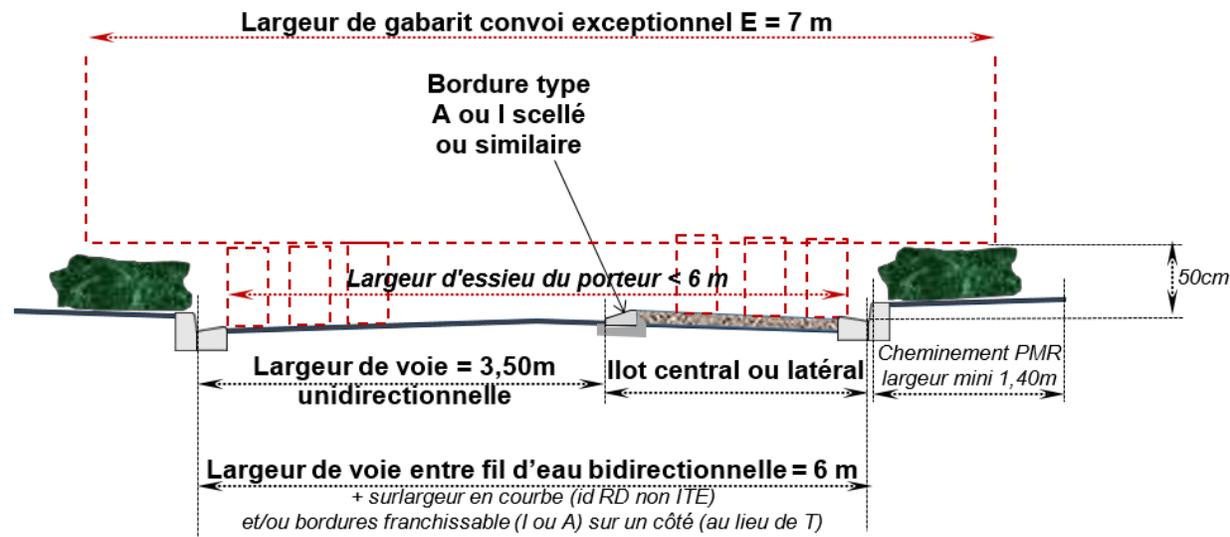
Interdit sur la route départementale

Réduire la largeur de chaussée = adapter le profil en travers au trafic



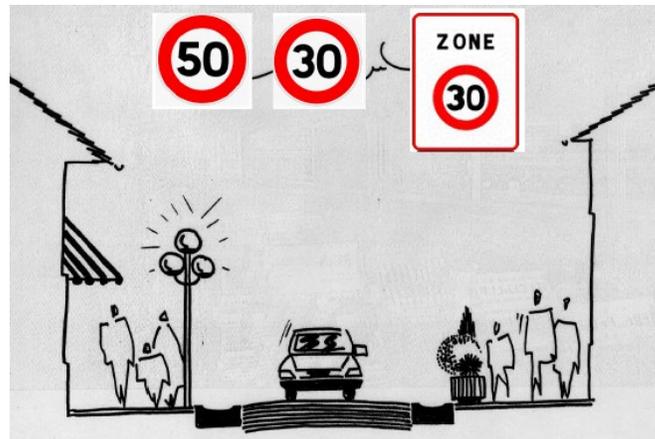
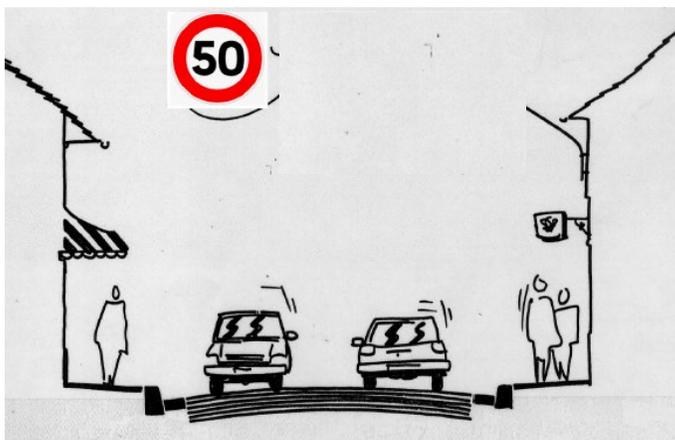
Vitesse \Leftrightarrow largeur
Cas particulier des convois exceptionnels

Profil minimal d'aménagement sur itinéraire de convois exceptionnels



Agir sur l'infrastructure – le profil en travers

Réduire la largeur de chaussée = adapter le profil en travers au trafic



Réduire la largeur de chaussée

- Prise en compte de tous les usages
- Améliore la sécurité des piétons en fonction de l'aménagement
- Impose aux usagers d'adapter leur vitesse
- Coût important en construction pérenne
- Espaces nouveaux offerts à la population

Les carrefours

- Bien dimensionner le carrefour :
 - Suivant le type et volume de trafic,
 - Suivant la répartition des flux,
 - Attention à la visibilité sur chaque axe
 - Attention aux flux piétonniers
 - Attention à l'insertion des deux roues



Agir sur l'infrastructure

Les régime de priorité

Priorité à droite par défaut

• Cédez-le-passage 

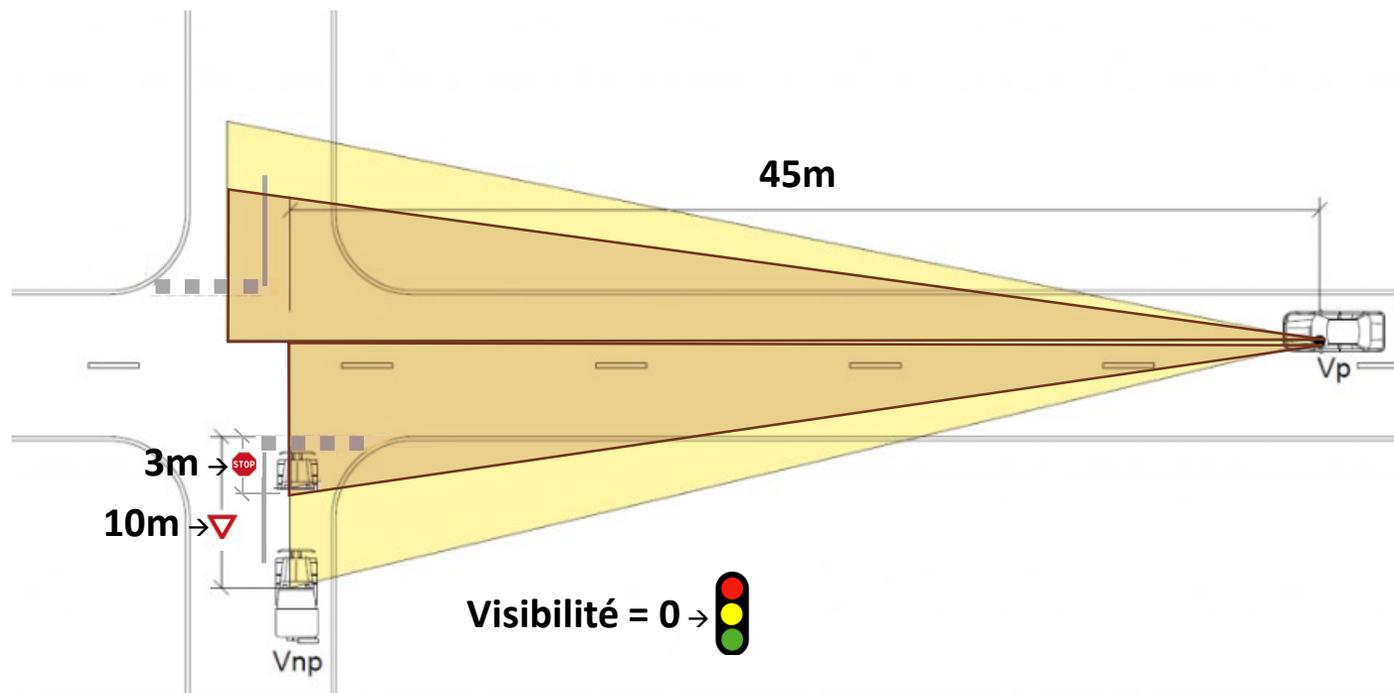
• Stop 

• Feux tricolores 

→ attention à la visibilité !!!

→ bruit : freinage et redémarrage

→ contrainte pour tous (y compris habitants)



Les mesures indicatives

- Radars « pédagogiques »
Silhouettes
 - effet d'annonce non pérenne,
 - risque de perte de leur signification
- Feux asservis à la vitesse « dits intelligents »
 - **INTERDIT** dans un carrefour ou à proximité d'un passage piéton
 - dépassement des vitesses pendant les changements de phases
 - bruit : freinages et réaccélération
-

Agir sur l'infrastructure

Aucun aménagement n'apportera LA solution

Chacun apportera sa contribution, plus ou moins grande, à l'objectif

MAIS tous ont leurs limites d'action, de contrindications voire d'effets contreproductifs

... et leurs « désagréments » en particuliers pour les habitants et riverains

ET trop souvent oublie le principal concerné LE PIETON



MERCI DE VOTRE ATTENTION