



Evaluation des aménagements envisageables pour 3 entrées de l'agglomération de Landudal et la rue de l'école



Dossier réalisé par Patrick ROCHARD

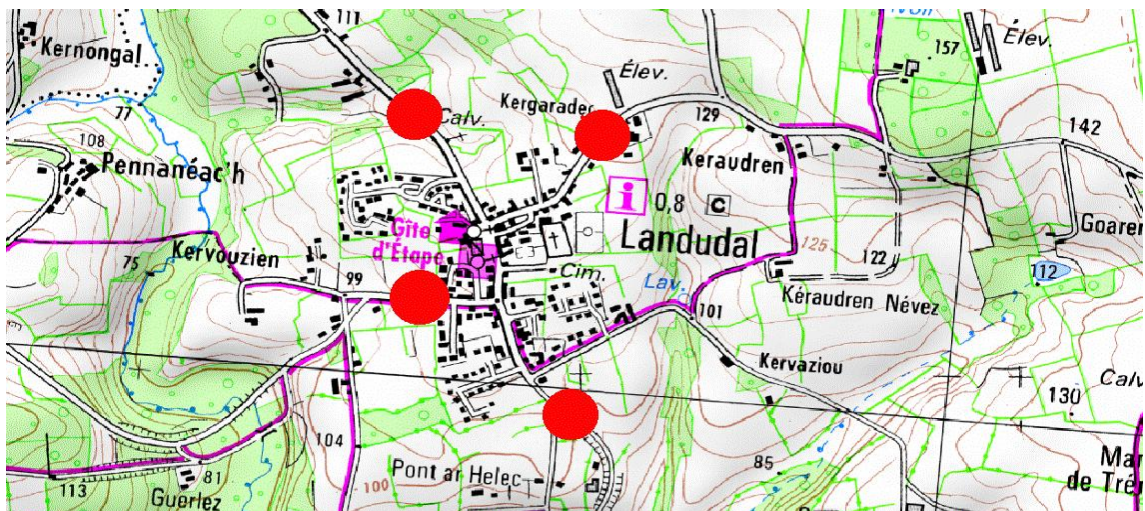
DEPARTEMENT DU FINISTERE

Direction des Déplacements

8, rue de Kerhuel

29 196 Quimper

02 98 76 22 57



Problématique et commande

Aménagement de 3 entrées de l'agglomération de Landudal et la rue de l'école (à proximité de l'école) :

- apaisement des vitesses,
- agir sur le comportement des automobilistes,
- sécuriser les déplacements

Fig1. Localisation

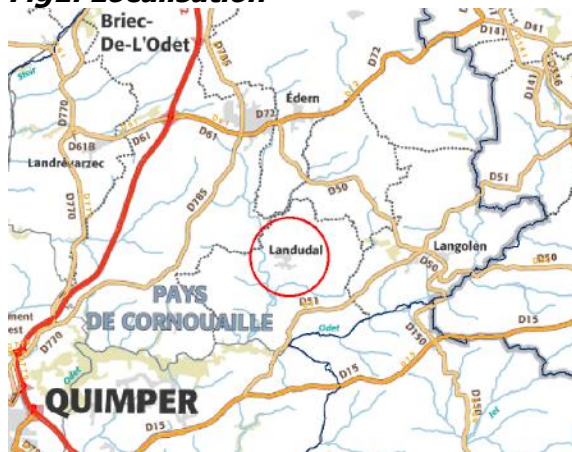
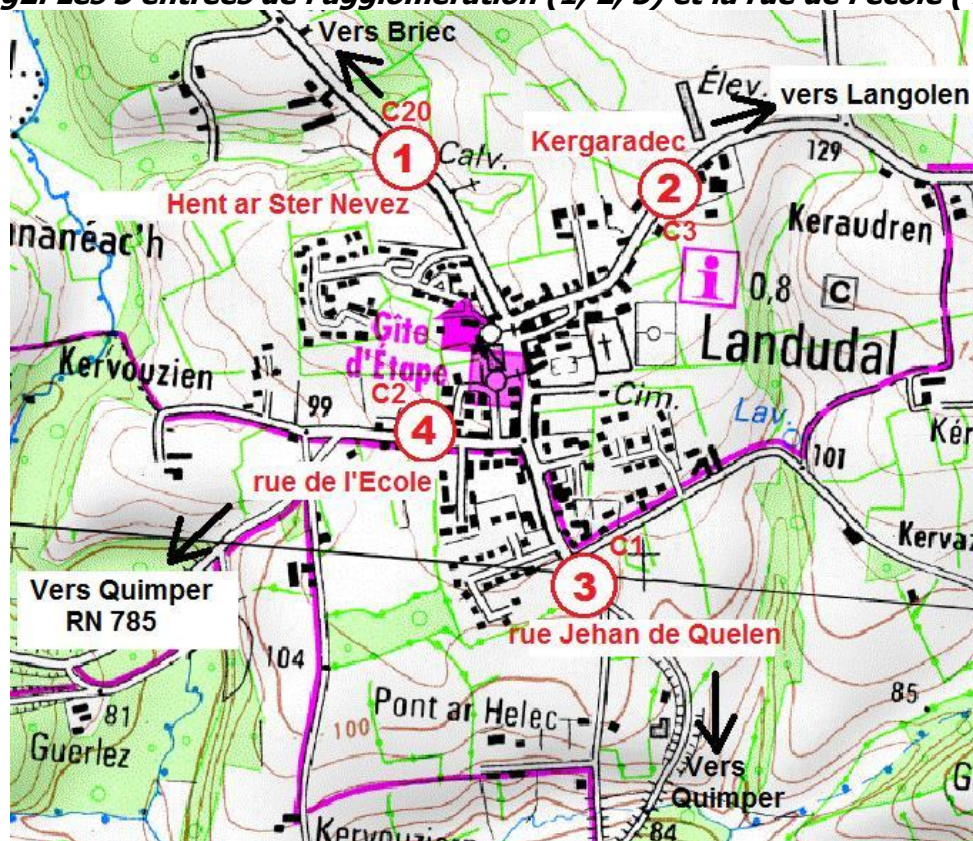


Fig2. Les 3 entrées de l'agglomération (1, 2, 3) et la rue de l'école (4)



Objectifs et éléments de réponse à la problématique

- Création d'une rupture suffisante dans les comportements des usagers entrants (vitesse, niveau d'attention)
- Mieux marquer les entrées de l'agglomération : la frontière doit apparaître clairement entre environnement rural et milieu urbain. Mettre en place un aménagement ayant un impact visuel fort (effet de porte)
- Améliorer la sécurité des habitants dans l'agglomération, notamment les publics sensibles (piétons, enfants)
- Crédibiliser une vitesse en agglomération à 50km/h : l'utilisateur doit spontanément comprendre pourquoi il doit réduire sa vitesse. Un simple panneau 50 n'aura pas d'effet sur les comportements
- Après le panneau d'entrée d'agglomération : sécuriser les déplacements jusqu'au cœur de la ville
- Rue de l'école : préconisations pour sécuriser la rue devant l'école

Méthode de l'analyse :

- Observation des pratiques actuelles
- Précision des besoins
- Préconisations pour améliorer la sécurité des déplacements
- Proposition d'aménagement : évaluation de la faisabilité et de l'acceptabilité

1 - Entrée 1 (Nord)

Hent ar Ster Nevez

En provenance de Brieç

1.1 Analyse de l'entrée de l'agglomération

Photo 1. En approche :150m avant l'entrée de l'agglomération

- Voie communale limitée à **90km/h**
- Contexte : route interurbaine de **transit en rase campagne** (mitage)
- Avant le panneau d'entrée d'agglomération, le conducteur roule sur une **section linéaire de plus de 600 m** propice à la prise de vitesse
- Lisibilité : l'usager roule entre des parois végétales, son attention est focalisée sur la profondeur routière
- Le **marquage axial conforte l'aspect 'routier'** de cette section
- Comportement : sur cette section linéaire en 'tuyau' l'usager, canalisé, a tendance à accélérer
- Sur la photo, on aperçoit le panneau d'entrée d'agglomération, à 150m (flèche rouge) au bout de la ligne droite
- Dans le paysage, le conducteur voit l'espace bâti, au second plan à droite. Alignement des habitations (ligne jaune sur la photo) qui coupe perpendiculairement le tracé de la route : repère visuel qui permet d'anticiper la présence de la ville. Cet alignement ne correspond pas à l'implantation du panneau EB10
- Piétons/ vélos : absence d'aménagement/ pas ou peu de pratiques
- Vitesse proches de 90 km/h



Conclusion : en approche, la configuration de la route est conforme au type d'usage attendu par le conducteur

Photo 2. L'entrée d'agglomération (panneau EB 10)

- Rase campagne/ légère courbe vers la droite/ **aspect très routier** : marquage axial
- Panneau EB 10 placé en rase campagne, à 150m de la première construction
- Pas d'éclairage public
- **Le conducteur ne perçoit pas qu'il entre dans une agglomération** : continuité du déroulé de la route/ absence d'élément marquant dans le paysage : pas de bâti ni d'effet de porte
- **1** le conducteur aperçoit le calvaire avec les édifices en pierre à droite de la route, à l'extérieur du virage
- **2** Le conducteur voit l'espace bâti dont l'alignement vient couper le linéaire routier juste après la courbe
- Vitesses évaluées à cet endroit (véhicules entrant dans l'agglomération) : entre 80 et 90 km/h
- Le panneau EB10 a peu d'influence sur le comportement du conducteur : on ne le voit pas



La pénétrante

Photo 3.

- Après le virage, on aborde une section rectiligne de 140m en pente montante depuis le calvaire jusqu'aux coussins berlinois (qui ont été retirés).
- Au niveau de la photo, on conserve une perspective linéaire de plus de 100m vers le centre ville : cette configuration favorise les vitesses élevées.
- **1.** au second plan à gauche, une haie transversale marque le paysage et influence le conducteur : cette 'barrière' dans le paysage contribue à renforcer un effet de porte
- **2.** malgré la section rectiligne le conducteur perçoit qu'il va s'engager dans un goulot dont l'effet paroi devrait l'influencer. Cette configuration pourrait-être exploitée pour agir sur le comportement de l'automobiliste
- La route conserve une grande part de son caractère 'routier' : marquage axial, peu de repères urbains: pourtant on entre dans la ville
- Présence d'éclairage public
- Avis au sujet des coussins berlinois : ce dispositif par ailleurs très bruyant est inconfortable pour tous. Ces coussins, bien que pouvant être contournés, représentent un danger pour les deux roues. Il est à souligner que, habituellement, les communes retirent les coussins qui ne donnent pas satisfaction (par exemple Pont-l'Abbé ou Ergué-G.).



- Cette configuration n'est pas propice à l'apaisement des vitesses
- Le conducteur entre dans un espace qui devient urbain : éclairage public, trottoir, environnement bâti, densification visible du bâti
- Limitation très contraignante à 30km/h , on approche de coussins ralentisseurs
- Question : a-t-on besoin de rouler à 30 km/h à cet endroit ?
- La chaussée conserve son caractère routier : marquage axial, perspective rectiligne, pas de crédibilisation de la limitation à 30km/h : on ne comprend pas pourquoi il faut à ce point réduire la vitesse

Conclusion de l'analyse de l'entrée 1

- Manque de lisibilité : l'entrée d'agglomération n'est pas crédible (faible densité du bâti) : la limite à 50km/h n'est pas respectée dans un contexte qui n'est pas urbain
- Sections linéaires avec de bonne visibilité : contexte favorable aux vitesses supérieures à 50km/h
- Vie locale peu marquée (peu de piétons et de vélos)
- Pas de stationnement
- Le conducteur entre dans le bourg sans transition : juste après avoir traversé de la rase campagne, on se trouve soudain devant la mairie, dans un espace urbain

1.2 Préconisations en réponse aux besoins

- Renforcer la 'porte d'entrée' de l'agglomération et rendre acceptables et crédibles les limitations de vitesses (50km/h en agglomération)
- Influencer le conducteur en créant une transition entre l'espace routier de rase campagne (avant le panneau d'entrée d'agglomération) et la rue Hent ar Ster Nevez
- Eviter un aménagement en 'dur' inconfortable pour tous (pas de plateaux ou de coussins)
- Jouer sur le visuel : casser la perspective linéaire de cette section routière
- Faire ressentir au conducteur qu'il arrive dans un nouvel espace : crédibiliser la baisse de vitesse

1.3 Proposition d'aménagement

Photo 4. Prévenir le conducteur avant l'entrée de l'agglomération



- **Marquage axial inhabituel** : contribue à alerter l'automobiliste qui perçoit le changement dans le déroulement de son trajet. Bande centrale colorée (en ocre par exemple) de 30 cm de largeur, encadrée par deux bandes blanches. Marquage en résine sur une longueur de 30 mètres environ.

Exemples :

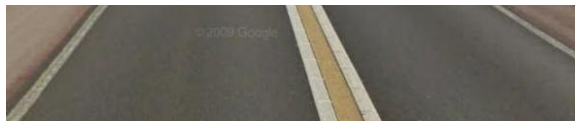
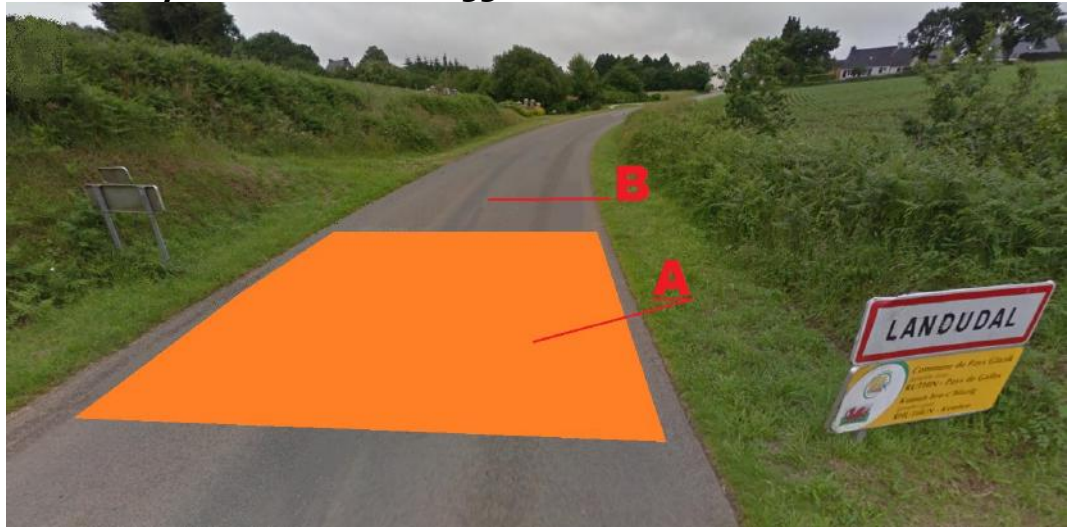


Photo5. la porte d'entrée de l'agglomération



- Objectif : souligner la présence du panneau d'entrée de l'agglomération

Exemple de marquage transversal (ROXEM) :

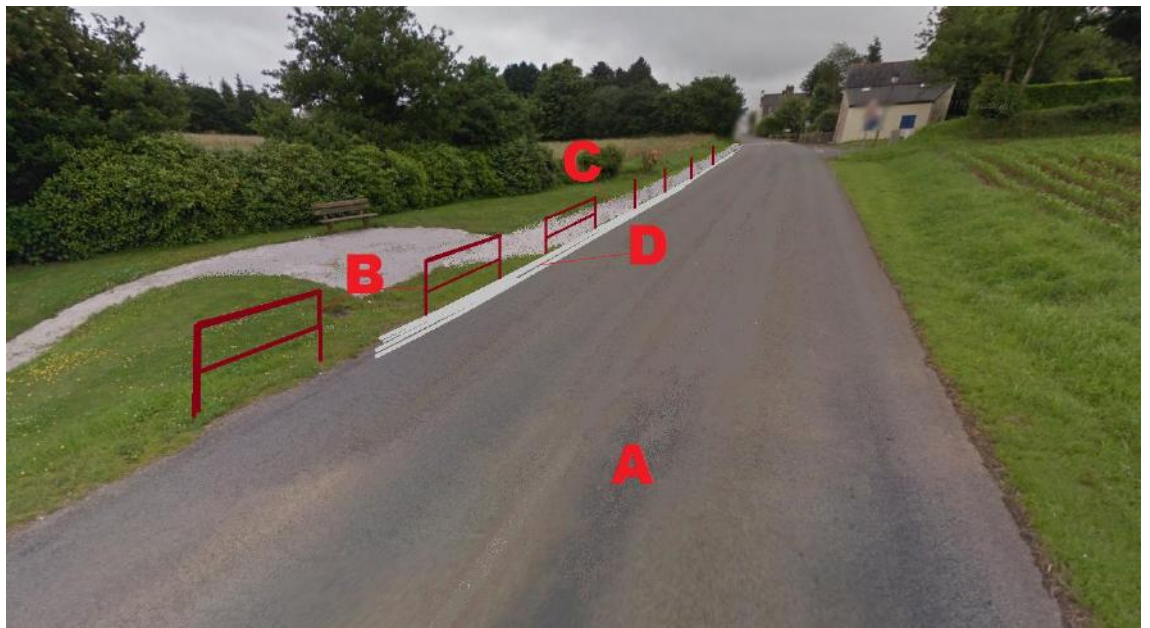


Ce type de revêtement est également efficace la nuit : Le scintillement de la paillette noire permet d'identifier à distance le changement de revêtement, et par là même stimule la vigilance de l'automobiliste, avant qu'il ne roule sur la zone.

Photo 6. Renforcer la présence du Calvaire : élément remarquable dans le paysage. Raccorder cet espace déjà aménagé au centre ville : création d'un cheminement piéton sécurisé.

Objectifs :

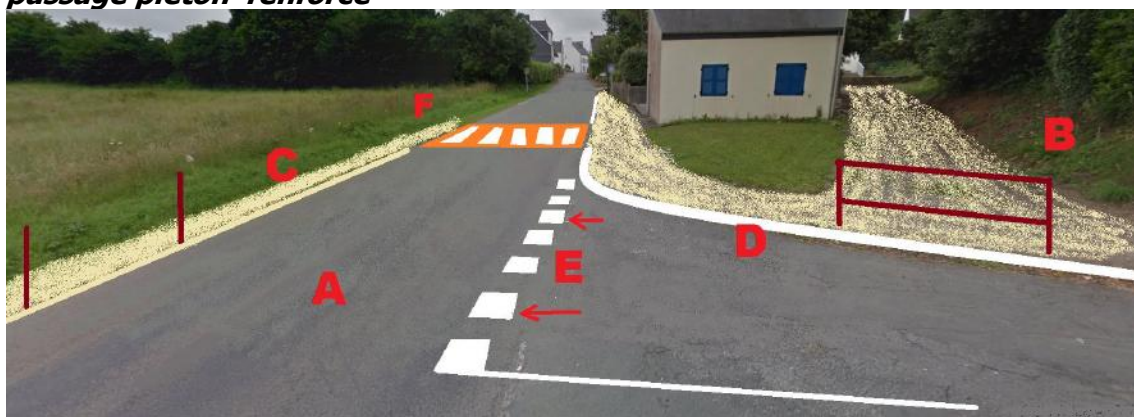
- renforcer l'aspect 'urbain' (effacement marquage axial, mobilier urbain)
- Marquer cet espace comme zone de transition : le conducteur comprend pourquoi il doit ralentir
- Mise en place d'un effet paroi avec des barrières et des potelets en bois



- A.** Effacement du marquage axial qui donne un aspect trop routier
- B.** Mise en place de mobilier urbain : barrières en bois (rappel de ce qui existe déjà autour du calvaire)
- C.** Trottoir (accotement) stabilisé (0/31.5 + finition béton de sable). Considérant la pente, il serait opportun d'envisager la mise en place de gradines
- D. Bordures 'AC2' : bordures béton** franchissables avec marquage au sol (bande blanche) au droit. Cette bordure 'douce' est franchissable, mais l'utilisateur sentira une vive secousse s'il sort de la route.



Photo 7. Arrivée dans l'espace bâti : avancée du carrefour + passage piéton 'renforcé'

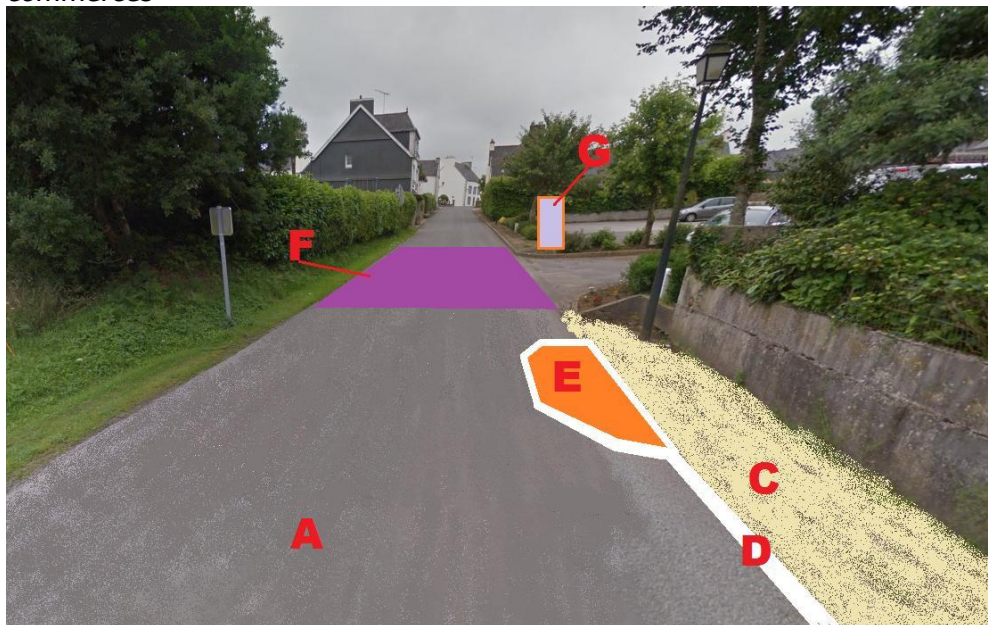


- A.** Effacement du marquage axial
- B.** Mise en place de mobilier urbain : barrières en bois au débouché du chemin piétonnier et potelets en bois à gauche de la route
- C.** Trottoir (accotement) stabilisé (0/31.5 + finition béton de sable). Considérant la pente, il serait opportun d'envisager la mise en place de gradines. Renforcement des cheminements existants du bourg
- D. Bordures 'AC2' :**
- E. Avancée de la bande de cédez-le-passage** pour améliorer la visibilité de ceux qui sortent, renforcement de la sensation d'étrécissement sur la route principale. Cette avancée très visible pour le conducteur qui monte, mettra en relief le carrefour
- F. Passage piéton renforcé.** Raccordement vers le cheminement qui mène au Calvaire. Marquage transversal qui influence le conducteur : rupture dans la section linéaire : on entre dans le cœur de l'agglomération

Exemple de passage renforcé :



Photo 8. l'accès vers la Mairie : renforcer la présence de la Mairie et des commerces



A. Effacement du marquage axial

C. Trottoir (accotement) stabilisé (0/31.5 + finition béton de sable). Considérant la pente, il serait opportun d'envisager la mise en place de gradines. Renforcement des cheminements existants du bourg

D. Bordures 'AC2' :

E. Îlot bombé (franchissable) destiné à écarter le conducteur qui monte vers le centre-ville vers la gauche. Renforcement de l'effet de rétrécissement, sécurisation pour ceux qui sortent du parking avec un dégagement de visibilité. Bien que franchissable, cet aménagement aura un effet d'écluse.

Exemple :



F. Placette sur chaussée : en prolongement de l'accès à la mairie. Bande transversale inhabituelle pour le conducteur (ce n'est pas un passage pour piétons !)

G. TOTEM : Meilleure signalisation de la Mairie et des commerces: leur présence est trop discrète pour le conducteur. Renforcement visuel fort avec un totem par exemple : Il faut faire ressentir qu'on est désormais dans le centre ville : crédibilisation des limitations de vitesses et modification du comportement du conducteur : on est dans un espace partagé.

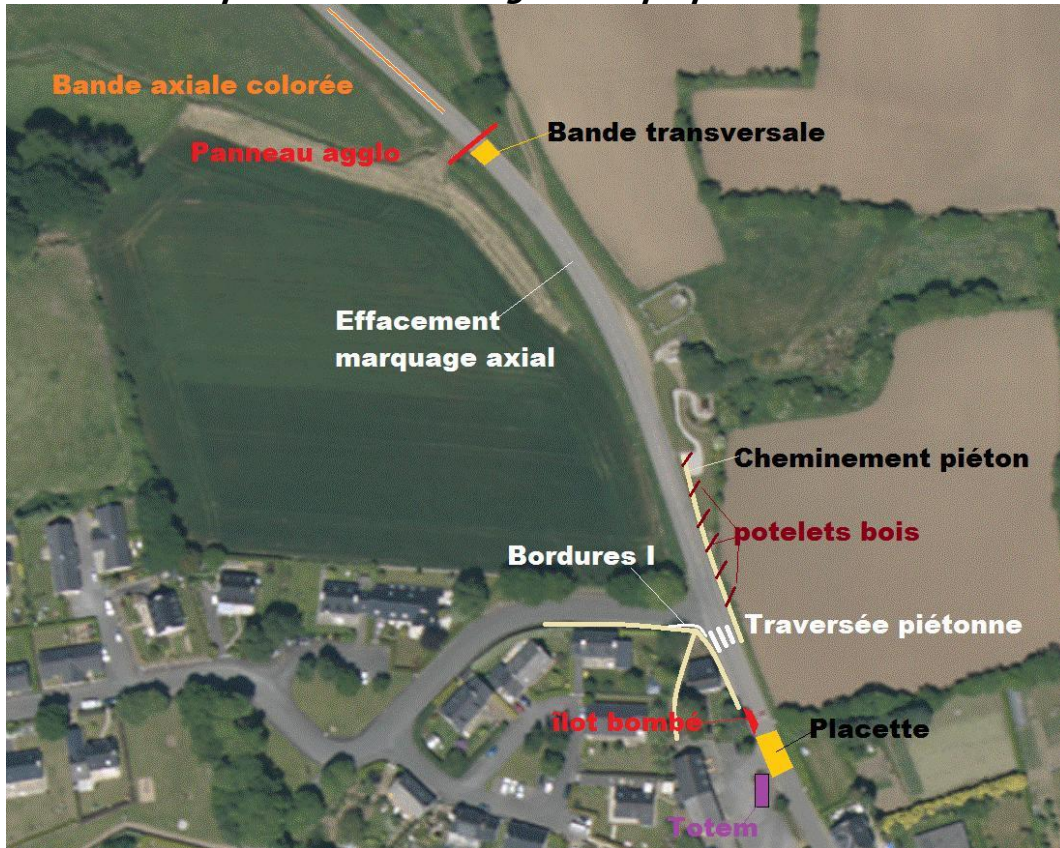


F. Placette (suite)

Exemples de placettes ROXEM



Récapitulatif des aménagements proposés :



2 - Entrée 3 (Sud) Rue Jehan de Quelen

**Voie communale (Jehan de Quelen)
En provenance de Quimper**

2.1 Analyse de l'entrée de l'agglomération

En approche

Photo18. A 180 m de l'entrée de l'agglomération

- Rase campagne/ environnement agricole
- Route sinueuse, peu propice aux vitesses élevées
- Trafic faible (moins de 1000 v/j)
- Absence de marquage axial
- Chaussée étroite (- de 6m)/ accotements enherbés étroits puis fossé et talus



L'entrée d'agglomération

Photo19. Le panneau EB10 est placé à l'endroit où le bâti apparaît dans le paysage ce qui crédibilise sa présence. En revanche, on n'observe aucun autre élément qui évoque le caractère urbain de cette section de route. Pas d'éclairage public ni de cheminement doux



La pénétrante

Photo20. Le carrefour entre la rue Jehan de Quelen et la desserte du lotissement Park Toul an Nay

- Carrefour à 3 branches + 1 accès riverain
- Eclairage public
- Îlots et anneau central franchissables type mini giratoire
- Pente montante en direction du centre ville
- Présence de public sensible : piétons (notamment des enfants qui peuvent aller vers l'école)
- Régime de priorité : cédez-le-passage sur les 3 + 1 branches
- Problème : les conducteurs coupent habituellement au milieu du carrefour sans respecter les priorités : situation accidentogène. Manque de déflexion des trajectoires



Photo21. Section linéaire de 170 m entre le carrefour giratoire et le cœur du centre ville

- Configuration favorable à la prise de vitesse
- Aménagements insuffisants pour les cheminements doux, la bande blanche en rive n'est pas sécurisante pour les piétons et les vélos
- Configuration trop routière : l'espace semble réservé à l'usage des véhicules : le conducteur ne perçoit pas qu'il est dans un espace partagé



2.2 Préconisations :

- **Renforcer la porte d'entrée dans l'agglomération** au niveau du panneau EB10 : affirmer le caractère urbain
- **Faire ralentir les conducteurs dans le carrefour** : la giration autour de l'anneau n'est pas nécessaire mais il faut une contrainte pour faire ralentir et prendre les informations pour réduire au maximum les risques de collision
- **Rompre la linéarité de la section entre le carrefour et le centre ville**
- **Sécuriser les déplacements** : le public sensible (piétons, notamment les enfants) est actuellement trop exposé aux risques routiers sur un espace qui semble consacré aux véhicules : sécuriser les cheminements et faire comprendre aux conducteurs qu'ils sont en ville dans un espace partagé

2.3 Proposition d'aménagement

Photo 22. Marquer l'entrée de l'agglomération

- **Bordures i peinte en blanc**, en rive côté gauche, en bord de carrefour. Objectif : créer un effet d'étroitesse, marquer une rupture dans le paysage pour alerter le conducteur
- **Marquage transversal** en mortier hydraulique (type ROXEM) pour insister sur l'impact visuel de la porte d'entrée
- A gauche, aménager un **cheminement praticable** pour les piéton (sablage) avec éventuelle du mobilier urbain : o bjectif : sécuriser les déplacements et faire clairement ressentir au conducteur qu'il n'est plus en rase campagne : cet espace est désormais partagé



Photo 23 et 24. Sécurisation du carrefour Jehan de Quelen x Park Toul an Nay

- Réalisation d'une placette franchissable au centre du carrefour
 - Cette placette bombée de 15 cm sera inconfortable pour les véhicules légers qui seront obligés de ralentir pour franchir le carrefour (effet analogue à un plateau ralentisseur)
 - Il ne s'agit pas d'un giratoire, mais cet aménagement inhabituel contribuera à renforcer la vigilance de tous
 - Il sera impossible de 'couper' au plus court pour éviter l'aménagement qui sera assez large
 - L'écoulement des eaux pluviales ne sera pas à revoir
 - Il s'agit en fait de modifier l'aménagement actuel sans revenir sur son principe : c'est positif en termes de communication locale
 - Cette solution technique présente aussi l'avantage d'être moins coûteuse que de tout casser pour refaire du neuf



Exemple (îlot enrobé bombé recouvert de ROXEM)



Photo 24. On voit que **le conducteur ne peut pas éviter la placette**, et ce, **dans les deux sens** de la rue de Quelen Cet aménagement fera ralentir tous les véhicules.

Au second plan on peut imaginer la mise en place d'une bande transversale avec un peu de relief pour renforcer graduellement caractère urbain du paysage : on se dirige vers le centre ville, la conduite doit être apaisée. Grâce à cette bande, la perspective linéaire est aussi très atténuée. En provenance du centre ville, cette bande transversale agit comme un avertissement avant le franchissement de la placette du carrefour

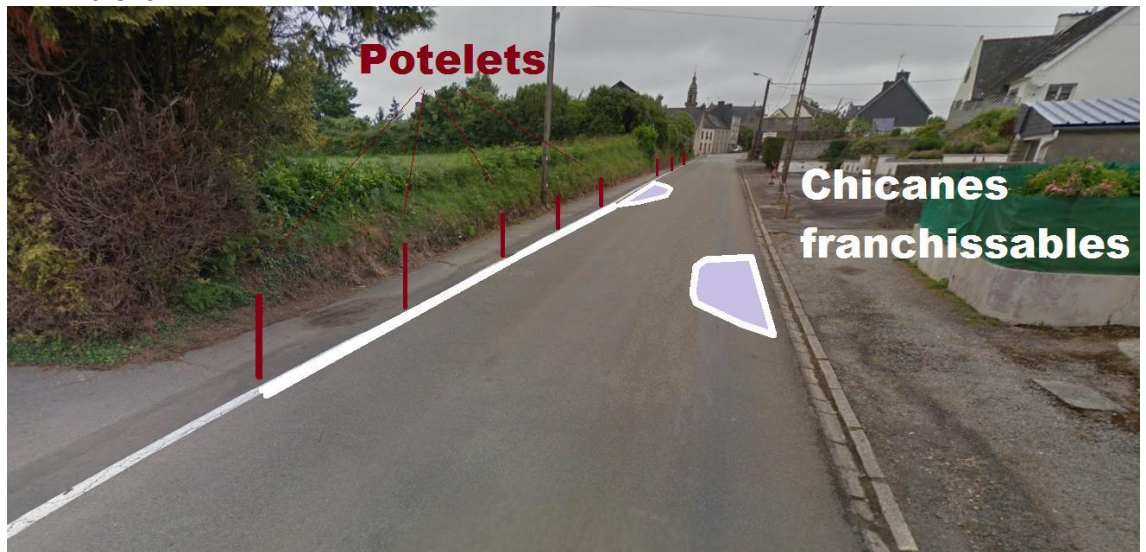


Photo25. Deux chicanes pour rompre la perspective linéaire de 170m de la rue entre le carrefour à placette est le centre ville. Il est recommandé de mettre en place des chicanes larges (jusqu'à l'axe de la chaussée) et resserrées)

Elles doivent être suffisamment en relief pour être **gênantes pour les VL** mais il faut qu'elles restent **franchissables par les gros engins**.

A gauche, on peut envisager de mettre en place des **potelets** au niveau de la ligne blanche existante. Il faut s'attendre à ce que, régulièrement, certains d'entre eux soient cassés.

Effets attendus : sécuriser le cheminement des piétons, renforcer le caractère urbain, procurer au conducteur un effet d'étroitesse qui fera ralentir



Exemple d'îlot bombé pour faire une chicane franchissable (photo : ROXEM)



Photo26. Renforcement du passage piéton existant pour marquer l'entrée du centre ville. On peut envisager la création d'une ZONE30 à partir de cet endroit



Exemple de passage piéton renforcé en mortier hydraulique type ROXEM



3 - Entrée 2 Kergaradec

En provenance de Langolen

3.1 Analyse de l'entrée de l'agglomération

Photo 9. 85 m avant le panneau d'entrée de l'agglomération (flèche rouge)

- Légère courbe à gauche
- Pente descendante
- Rase campagne/ mitage
- Effet paroi procuré par les haie encadrant la chaussée
- On ne perçoit pas le panneau d'entrée d'agglomération
- La vitesse est supérieure à 70km/h



Photo10 et 11 : L'entrée de l'agglomération : une section rectiligne de 200 m

- L'alignement d'arbres (trait jaune) coupe transversalement la route : l'impact visuel est marquant pour le conducteur : le panneau d'entrée d'agglomération est bien placé à cet endroit
- Mais cet élément marquant dans le paysage n'est pas suffisant pour dissuader le conducteur d'accélérer dans la ligne droite de 200 m qui s'offre à lui
- Quelques accès riverains, peu de vie locale, au bout de la ligne droite à gauche : accès au stade



11

Photo 12. Au bout de la ligne droite, courbe à droite avant l'accès vers la salle communale (à gauche juste après la courbe)

- Pas d'espace pour les piétons, (mais peu de piétons observés)
- Présence d'éclairage public
- Manque de visibilité dans la courbe avec parfois des vitesses inadaptées : danger pour le public sensible notamment à proximité de la salle
- Le conducteur ne perçoit pas la proximité de la salle comme il ne percevait pas non plus la présence du stade
- La route conserve un aspect routier d' transit' alors qu'on est dans la ville : absence de repères urbains pour apaiser la circulation

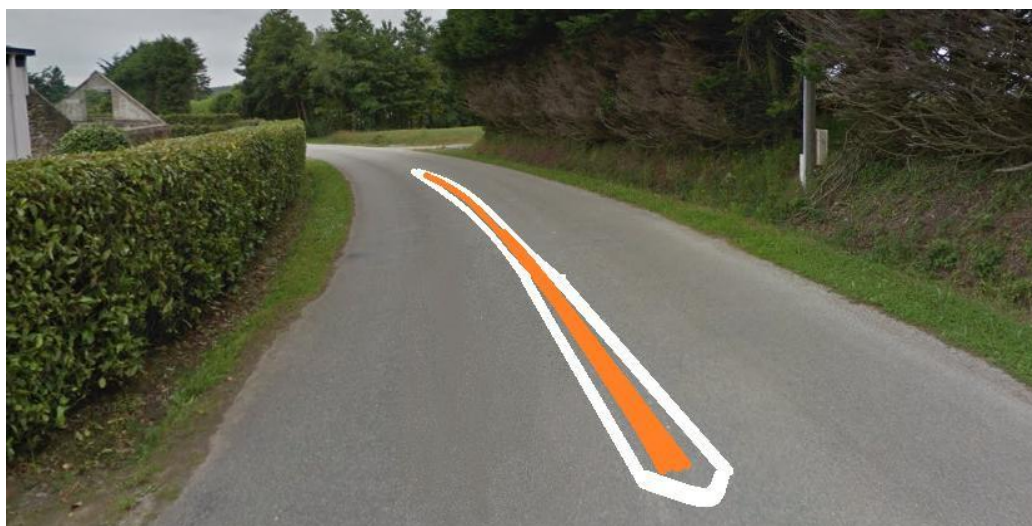


3.2 Préconisations en réponse aux besoins

- 'préparer' le conducteur à l'arrivée en agglomération : dès la courbe, il faut alerter l'attention du conducteur
- Exploiter et renforcer l'effet de porte procuré par l'alignement d'arbres transversal au niveau de l'entrée de l'agglomération
- Rompre la linéarité de la section de 200 m de la route qui entre dans l'agglomération : mise en place d'une contrainte physique pour obliger le conducteur à ralentir
- Utiliser la présence de la salle communale pour affirmer le caractère urbain de l'espace : on est dans la ville

3.3 Proposition d'aménagement

Photo 13. Marquage axial inhabituel pour renforcer la vigilance : on prépare le conducteur à arriver vers la porte d'entrée de l'agglomération



Exemple :



Photo 14. L'entrée de l'agglomération : traitement de la surface de la chaussée

- mieux marquer la porte d'entrée avec un revêtement de type mortier hydraulique (ROXEM ou équivalent)
- A l'ombre des arbres, un enduit ne tiendra pas très longtemps
- Marquage transversal pour atténuer l'effet d'aspiration que ressent le conducteur devant cette ligne droite qui favorise la prise de vitesse



Exemple



Photo 15. 2 chicanes franchissables par les gros engins agricoles notamment

- Cet aménagement rompt la linéarité de la route et oblige les véhicules légers à ralentir
- Contrairement aux plateaux et aux coussins, cet aménagement n'est pas inconfortable pour ceux qui roulent à vitesse modérée (moins de 50 km/h)
- Aménagement pas bruyant (proximité des riverains)
- **Un essai avec des balisettes** et du marquage au sol devrait être entrepris avant d'envisager la mise en place définitive (bien définir le positionnement de chaque chicane)
- Possibilité de réaliser les chicanes soit en îlot bombé recouvert d'imitation de pavés soit par des bordures béton de type AC2
- Des chicanes franchissables peuvent être plus rapprochées que des chicanes classiques : c'est efficace pour faire ralentir



Exemple1 : chicane franchissable îlot dome + pavés



Exemple2 : Bordure de type AC2 pour réalisation îlot franchissable



Exemple 3 : séparateur de chaussée scellé à la route + marquage routier = bande blanche pour bien signaler l'obstacle



Photo16. Bordurage + écluse

- *Au lieu de réaliser une troisième chicane: mise en place de bordures de type I peintes en blanc*
- *Souligner la présence du carrefour avec un aménagement en 'dur'*
- *Renforcement progressif du caractère urbain*
- *Ecluse avant la courbe. Avantage : le manque de visibilité ne permet pas de s'engager à vive allure dans l'écluse, comme cela s'observerait en ligne droite*
- *Prévoir une écluse franchissable pour les larges engins agricole (dôme pavé)*
- *Régime de priorité : priorité à celui qui vient du centre ville. Sur la photo, on doit donc cédez le passage*



Bordures 'I'



peintes en blanc collées en rive

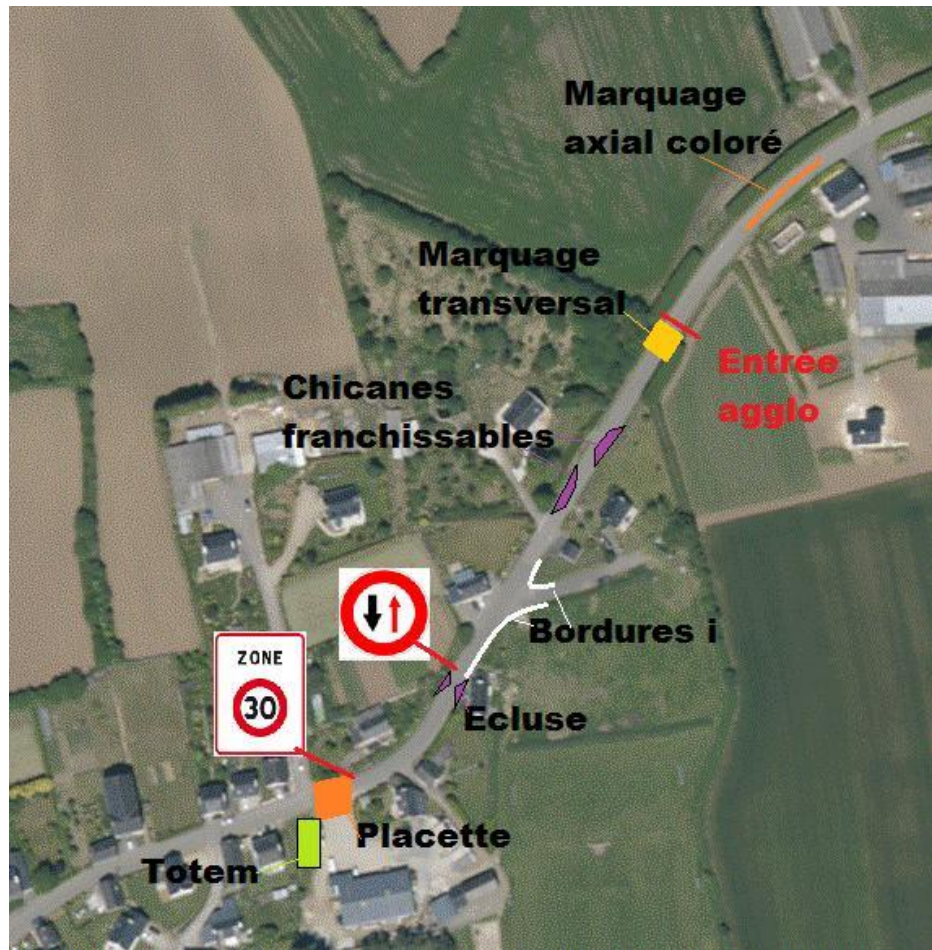
Photo17 : Placette devant la salle communale

- **Placette en imitation de pavés** pour donner à cet espace un véritable caractère urbain. Prendre toute la largeur de l'accès vers le parking et le prolonger sur la route
- Renforcement de la présence de la salle avec la mise en place d'un **totem** bien visible des deux sens de la rue
- Mise en place de **mobilier urbain** pour insister sur ce site qui est un point d'appel important dans la ville
- Pourquoi pas de servir de cet endroit marquant pour mettre en place une porte d'entrée crédible en **ZONE 30** vers le centre ville



Exemple Placette ROXEM :





4 - Rue de l'école

Voie communale – liaison Landudal - Quimper (RN785)

La sécurisation des cheminements dans le cadre du projet d'aménagement des abords de l'école

4.1 Analyse de l'entrée de l'agglomération

En approche de l'école

Photo 27. En provenance de Quimper : la ligne droite de 200 m avant l'école

- Trafic faible (moins de 1000v/j)
- Desserte des hameaux à l'Ouest de Landudal
- On a déjà franchit de panneau EB10 qui annonce l'entrée de l'agglomération de Landudal (depuis 170 m)
- Contexte non urbanisé/ campagne et bâtiments clairsemés : le conducteur ne perçoit pas qu'il est en agglomération et encore moins qu'une école se trouve au bout de la ligne droite à 130 m plus haut à gauche
- Section rectiligne de 200m en montée : contexte favorisant la prise de vitesse
- Au pied de la ligne droite, le paysage présente une configuration qui pourrait être exploitée dans le projet d'aménagement : une coupure transversale vient couper la perspective linéaire (en jaune sur la photo)



Photo 28. La rue de l'école devant l'école

- **Perspective linéaire** ne favorisant pas l'apaisement des vitesses
- Le conducteur pénètre soudain dans un environnement urbain avec trottoirs, bâtiments, éclairage public
- Fonctionnement de l'école : **présence de public sensible** aux heures d'entrée et de sortie
- **Trottoirs pas assez larges** (rappel : il faut au moins 1,40 m de largeur)
- Effet d'étroitesse procuré par le bâti qui encadre la chaussée
- Le conducteur ignore qu'il est à proximité d'une école



Photo 29. En sortie du centre

- Le conducteur s'apprete à s'engager sur la ligne droite pour sortir du centre-ville : il est focalisé sur la perspective linéaire sans percevoir la présence de l'école.
- Le conducteur est en prise de vitesse en descente vers la ligne droite



Photo 30. Entre l'école et le centre ville : un espace réservé à la voiture

- à gauche on observe du stationnement qui empêche de marcher en sécurité
- A droite, le trottoir est trop étroit
- Circulation en vélo risquée : le cycliste risque de se faire 'enfermer' d'un côté (voiture) ou de l'autre (bordures avec risque élevé de chute)



4.2 Préconisations

- En direction de l'école : rompre la perspective linéaire de la rue de l'École (200m de ligne droite)
- Mieux identifier la présence de l'école pour crédibiliser les limitations de vitesses
- Améliorer les cheminements doux : attention aux largeurs de trottoir
- En provenance de centre ville : maintenir une conduite apaisée nécessaire en centre ville dans un espace partagé : ne pas organiser l'espace public en réservant la plus grande importance à la voiture au détriment des piétons
- Perception du conducteur : faire comprendre que cet endroit est un espace urbain susceptible d'être pratiqué par du public sensible (enfants)

4.3 Aménagements envisageables

Photo 31. 70 m avant l'école : traitement de surface de chaussée

- Marquage placé en cohérence avec le paysage = porte d'entrée du centre ville
- Effet attendu : rompre la perspective linéaire de cette section et alerter la vigilance du conducteur
- Prévenir de la proximité de l'école et de la présence potentielle de public sensible

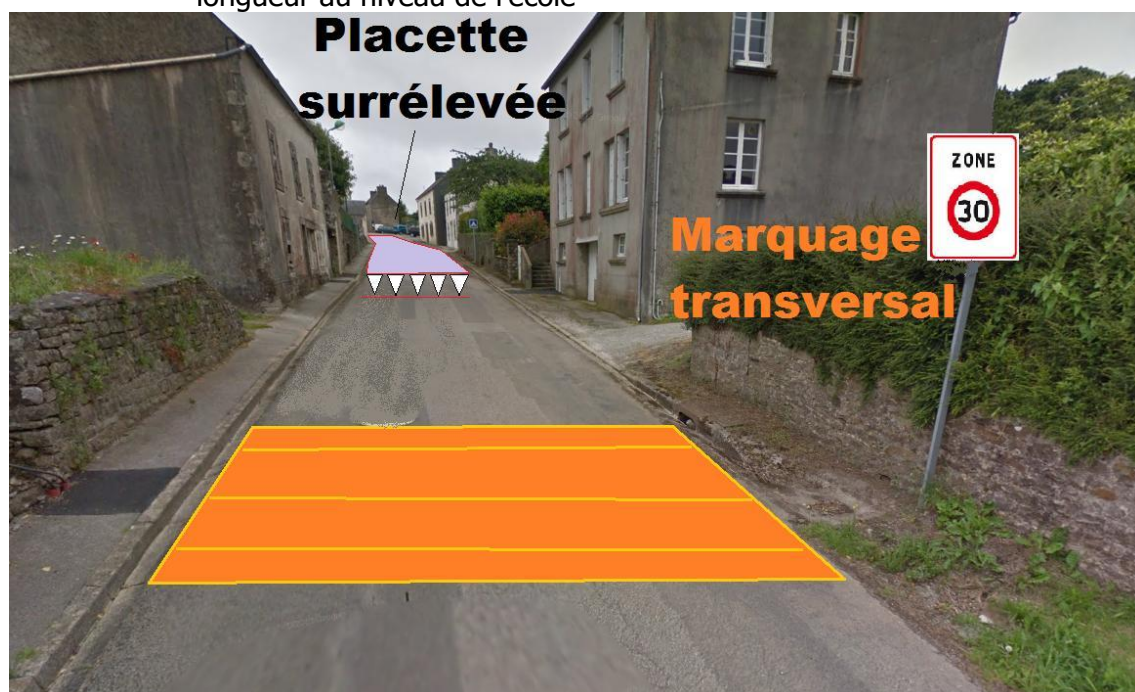


Exemple de marquage (ROXEM)



Photo 32. Avant l'école

- Marquage transversal pour crédibiliser la limitation de vitesse à 30 km/h : le conducteur comprend pourquoi il doit ralentir : insister sur la présence de l'école
- Entrée dans la ZONE 30
- Prévoir une signalétique marquante (panneau ECOLE) à cet endroit (non figuré sur la photo)
- Au second plan : placette surélevée d'environ 20 m de longueur au niveau de l'école

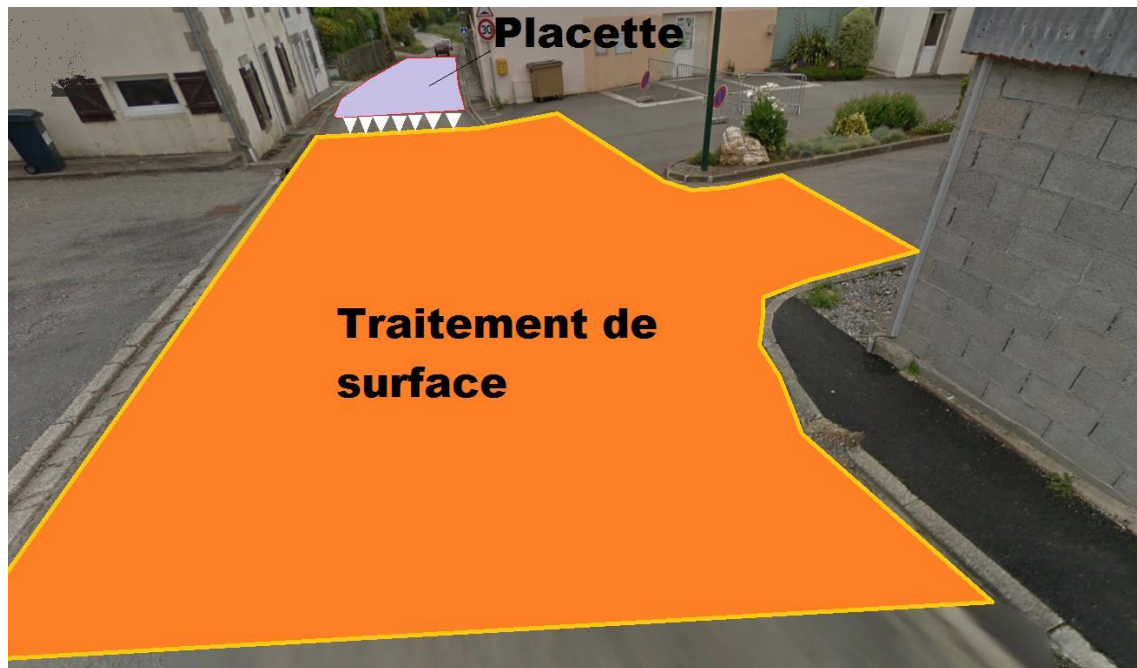


Exemple de marquage transversal avec inscription ZONE30 (mais on peut y faire inscrire ce qu'on désire, par exemple ECOLE)



Photo 33. En venant du centre ville vers la sortie de l'agglomération

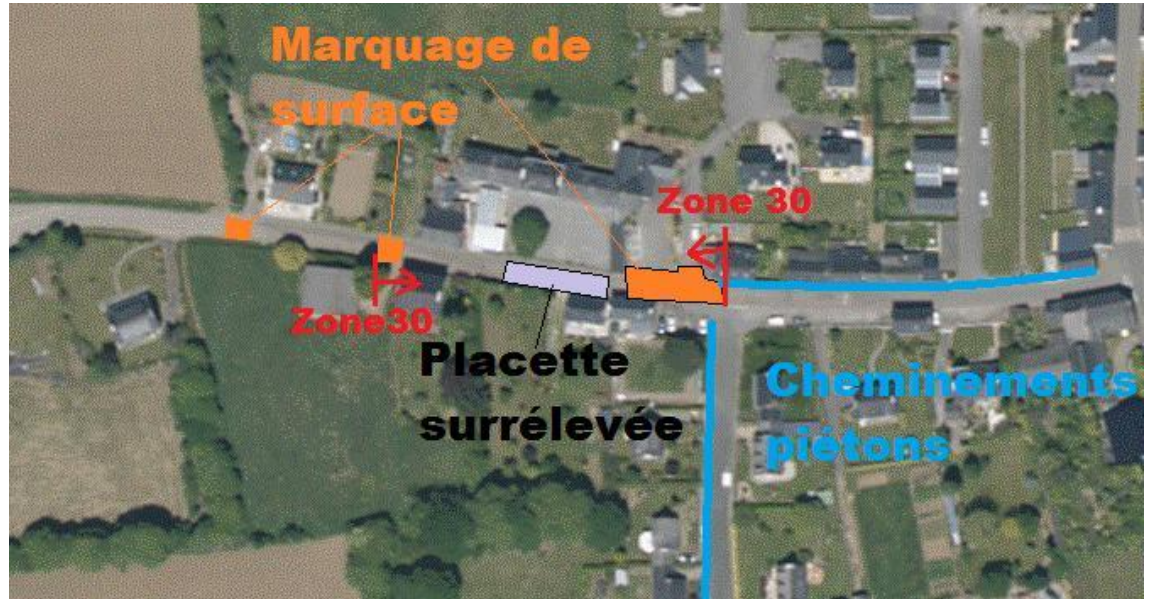
- Traitement de surface de cet espace qui nécessite de la vigilance : carrefour + entrée de parking + présence de public sensible (enfants) aux heures d'entrée et de sortie de l'école
- Placer cet espace en ZONE30
- Au second plan, la placette surélevée dont la présence fera radicalement ralentir les conducteurs



Exemples de traitements de surface :



Récapitulatif des aménagements proposés devant l'école :



Cheminements piétons : veiller à aménager des trottoirs ou des espaces sécurisés pour les piétons et les vélos. Actuellement, les trottoirs sont habituellement trop étroits. Il faut raccorder l'école au centre ville et aux lotissements par un réseau de cheminements doux sécurisés.

A évaluer : création d'une Zone de rencontre (ZONE20) élargie en centre ville (voire jusqu'à l'école) : c'est un espace partagé dans lequel l'automobiliste n'est plus le pratiquant prioritaire