

Septembre 2016



Rapport complémentaire entrée de l'agglomération de Landudal rue Jehan de Quélen



Dossier réalisé par Patrick ROCHARD

DEPARTEMENT DU FINISTERE

Direction des Déplacements

8, rue de Kerhuel

29 196 Quimper

02 98 76 22 57

Rappel : 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

Recadrage du projet suite à la réunion du 29 août 2016 :

- Abaisser les niveaux de vitesse
- Sécuriser le carrefour avec la rue de Kereun
- Prendre en compte les cheminements piétons

Principe de l'aménagement proposé :

- Rétrécissement local de la voie pour forcer l'utilisateur à ralentir (effet d'écluse)
- Conserver néanmoins une largeur supérieure à 4,50m pour permettre à deux voitures de se croiser et à un engin agricole de passer
- Réduction de la largeur d'un côté puis de l'autre (3 rétrécissements) pour procurer un effet de chicane et 'casser' la linéarité de la route
- Il est possible de se croiser à allure réduite dans les rétrécissements
- Conserver une bonne visibilité de manière à anticiper les croisements

Détail de l'essai à réaliser :

- A.** Entrée d'agglomération réduction de la largeur (peinture + balises J11) : **effet attendu** : décalage des véhicules vers la gauche/ renforcement de la présence du panneau d'entrée (à déplacer)
- B.** Avancée de la bande de cédez-le-passage (1m) + marquage des rives+balises J11 : **effet attendu** : création d'une chicane après **A**/ amélioration de la visibilité pour les usagers dans le carrefour
- C.** Création d'un cheminement piéton (terrassage léger) sur accotement avec bande blanche pour souligner sa présence : **effet attendu** : renforcer l'impression d'étroitesse de la voie/ sécuriser les déplacements piétons
- D.** Réduction de la patte d'oie (peinture blanche + balises J11) et avancée de la bande de STOP : **effet attendu** : après A et B, c'est le 3^{ème} élément pour renforcer l'effet chicane/ amélioration du placement des usagers dans le carrefour/ renfort de la perception du carrefour/ amélioration des visibilité



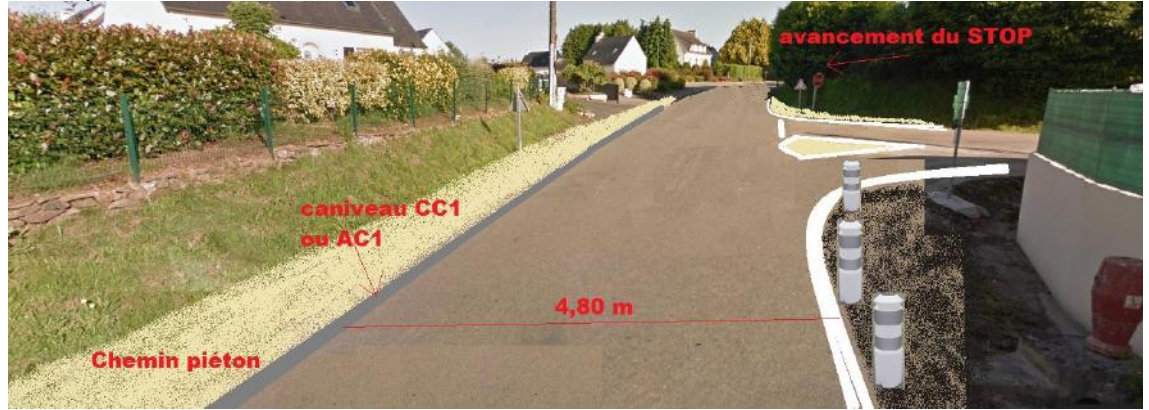
- A.** Tracer une bande blanche à 40 cm de la rive sur environ 30 mètres linéaires. Placer des balises J11 juste derrière la bande blanche. Déplacement du panneau d'entrée d'agglomération



- B.** Avancement de la bande de cédez-le-passage d'environ 1m. Souligner la présence du carrefour en traçant les rives avec une bande blanche + balises J11



- C. Pour l'essai, léger terrassement de l'accotement : grattage à la pelle mécanique d'environ 15 cm de terre végétale + rechargement en 0/31.5 pour créer un chemin praticable pour les piétons (les caniveaux CC1 ou bordures AC2 pourraient être envisagées par la suite)
- D. Avancement de la bande de STOP, réduction de la largeur de la patte d'oie avec des bandes de rive + balises J11 + traçage au sol d'un îlot séparateur



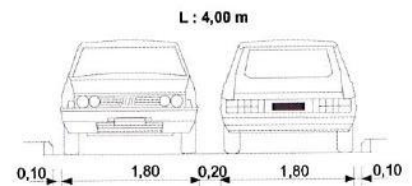
Pour info :

Les largeurs de chaussée recommandées :

source, Guide CERTU, 'le profil en travers, outil de partage des voiries urbaines'
Chaussée bidirectionnelle à deux voies de circulation

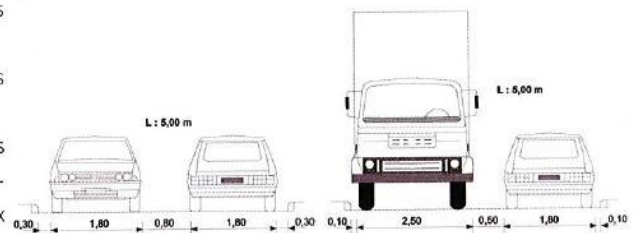
Chaussée de 4 m à 4,80 m :

- le croisement de deux véhicules légers se fait à vitesse réduite ;
- en section courante, un véhicule léger ne peut pas croiser un PL (sauf en montant sur le trottoir, aux interruptions du stationnement ou aux intersections).



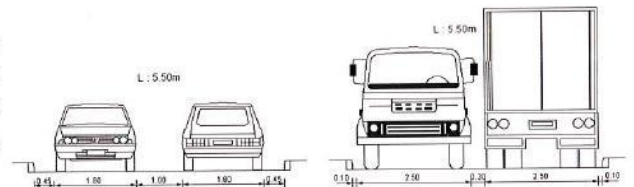
Chaussée de 4,80 à 5,50 m :

- le croisement de deux véhicules légers se fait dans des conditions satisfaisantes de 30 à 50 km/h ;
- le croisement d'un véhicule léger et d'un poids lourd se fait à vitesse réduite ;
- en section courante, le croisement de deux poids lourds n'est pas possible (sauf en montant sur le trottoir ou aux interruptions du stationnement, aux intersections).

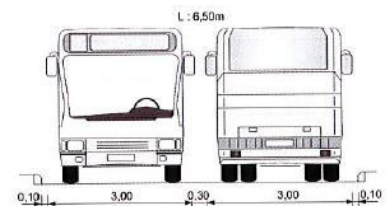


Chaussée de plus de 5,50 m :

- le croisement de deux véhicules légers se réalise facilement en écoulement libre à des vitesses de 50 km/h ou plus. De fait, on évite les chaussées de plus de 6,50 m qui induisent des vitesses élevées pour les véhicules légers ;



- le croisement de deux poids lourds est possible ; pour une chaussée de moins de 6 m il se fait à vitesse réduite, en présence de ligne de bus régulière la largeur est d'au moins 6 m (largeur à moduler selon la fréquence voir paragraphe 5.3.3).



Et après l'essai, proposition d'aménagements en 'dur' :

Pour le cheminement piéton : accotements sablé + bordures de type AC2 (franchissable)



Pour réduire les largeurs : entrée d'agglomération
Ilot bombé franchissable (pour permettre passage d'engins agricoles)

Exemple :



Pour réduire les pattes d'oie des carrefours :

Bordures 'I'  **peintes en blanc collées en rive**

Exemples

Exemple de chaussée de 4,80m de large, bordée de caniveaux pavés + béton désactivé (piétons occasionnels) *Botmeur*



Exemple de carrefour avec deux STOPs sur la voie principale (Tréméoc)
Noter l'effet chicane procuré par le positionnement judicieux des îlots

