

## Les aménagements réducteurs de vitesse

Les Collectivités se retrouvent régulièrement confrontées à des problématiques d'apaisement de la circulation et de partage de la voirie, pour lesquelles la vitesse reste un facteur prépondérant. Réduire la vitesse des véhicules est donc une priorité pour les Collectivités. Cependant, cette régulation ne doit pas constituer une entrave excessive à la circulation et aux déplacements. A cet égard, le Syndicat de la Voirie accompagne les Collectivités dans la mise en œuvre de dispositifs permettant d'assurer la cohérence des aménagements entre impératifs de sécurité et besoins de la vie locale.

### I – Le diagnostic des lieux

Le premier enjeu, concernant la mise en place sur voirie communale d'aménagements réducteurs de vitesse, consiste à établir un diagnostic objectif des lieux concernés par le sentiment d'insécurité, afin de mettre en adéquation les dispositifs proposés avec les problématiques clairement identifiées.

Ce sentiment d'insécurité est principalement généré par deux facteurs :

- Un problème d'infrastructure : visibilité des lieux, proximité de l'habitat par rapport à la route, usagers vulnérables insuffisamment protégés ...
- Un problème de vitesses pratiquées, qu'elles soient excessives ou inadaptées aux lieux, et pour lesquelles des mesures de comptage s'avèrent nécessaires.

	CATÉGORIE DE ROUTE				
	N1 T < 1 500 v/j L < 4,50 m	N2 T < 1 500 v/j 4,5 m < L > 6 m	N3 1 500 < T > 2 500 5 m < L > 6,5 m	N4 2 500 < T > 5 000 L > 6 m	N5 T > 5 000 L > 6 m
Coussin berlinois Limitation à 30 ou zone 30 km/h					
Plateau traversant Limitation à 30 ou zone 30 km/h					
Chicane					
Ecluse	Efficacité réduite		Optimal		

L'analyse des comptages et les caractéristiques de la voie nous permettent d'envisager 4 dispositifs différents.

Une fois cette analyse réalisée, et en fonction des priorités de chaque Collectivité, le Syndicat de la Voirie est en mesure de proposer une ou plusieurs techniques de réduction de la vitesse. Cela permet aux Collectivités d'adopter une approche plus dynamique de la modulation des vitesses sur leurs territoires et d'apporter plus de crédibilité et de lisibilité des aménagements proposés aux usagers.

### II – Les solutions

Plusieurs types d'aménagements sont envisageables ; sont ainsi identifiées plusieurs familles à savoir : les limitations de vitesse (1), les aménagements qualitatifs (2), les aménagements physiques contraignants (3) et les dispositifs d'alerte (4). Le principe recherché est de faire correspondre l'aménagement avec la configuration des lieux, afin de crédibiliser les solutions retenues auprès des usagers.

#### 1) Les limitations de vitesse

La limitation de vitesse est fonction des usages et caractéristiques de la route, ainsi que de sa compréhension par les usagers. Ainsi les caractères structurel, sécuritaire, de transit de la voie ... peuvent justifier une restriction de la vitesse.

Peuvent plus particulièrement faire l'objet d'études, l'implantation de limitations ponctuelles à 30 km/h, de zones « 30 » ou de zones de rencontre. Ces limitations ponctuelles sont accompagnées d'aménagements de voirie.

## 2) Les aménagements qualitatifs

La réduction de la vitesse peut également passer par la modification de la perception des usagers quant à la largeur de chaussée, la matérialisation de carrefours, la présence de points singuliers ... La mise en valeur esthétique des lieux, la coloration d'un revêtement ou encore le choix des matériaux utilisés (pavés, résine, mobilier urbain ...) permettent ainsi de moduler la perception des lieux sans entraver la circulation des usagers.



## 3) Les aménagements physiques contraignants

Ces dispositifs, propres à provoquer le ralentissement physique des véhicules, sont de deux types à savoir, les surélévations temporaires de chaussée, ainsi que les chicanes et écluses.

Les surélévations se décomposent en deux catégories :

- Les ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal,
- Les dispositifs de type coussin et plateau surélevé.

Ce type d'aménagement, très répandu, impose une certaine rigueur à la conception et à la réalisation afin de tenir compte des nuisances sonores et des vibrations engendrées, des risques pour certains types d'usagers, ainsi que des nombreuses prescriptions techniques d'implantation.

Les chicane et écluse consistent quant à elles à créer une déflexion de la trajectoire afin de provoquer une réduction de la vitesse des usagers. Leur implantation nécessite de vérifier la compatibilité de ces aménagements avec les caractères structurel et géométrique de la voie.



La chicane permet de décaler l'axe de la chaussée avec une déflexion significative de la trajectoire et un déport latéral important. Outre le fait de réduire les vitesses pratiquées, elle permet de créer une rupture dans le linéaire de la voie et d'ajouter ou de renforcer d'autres fonctions de circulation ou de desserte.

L'écluse implique un rétrécissement ponctuel de la chaussée et impose une circulation alternée ; ce dispositif oblige les véhicules non prioritaires à s'arrêter sur la voie.

## 4) Les dispositifs d'alerte

La signalisation d'alerte a pour rôle d'avertir les usagers de la proximité d'un risque ponctuel susceptible de les surprendre. Bien qu'une signalisation verticale adaptée ou qu'un équipement de balisage soit mis en place, cela peut être également complété par un dispositif à bandes d'alerte propre à générer un effet visuel et sonore ; ce dernier système est réservé aux dangers particuliers.

**En l'occurrence, chaque dispositif nécessite une analyse multicritères afin de trouver le meilleur compromis entre ralentissement et circulation des usagers.**

**A ce titre, le Syndicat Départemental de la Voirie se tient à votre disposition par le biais de l'interlocuteur territorial de votre secteur, pour échanger sur vos problématiques et envisager ensemble, la (les) technique(s) sécuritaire(s) la (les) plus adaptée(s).**