

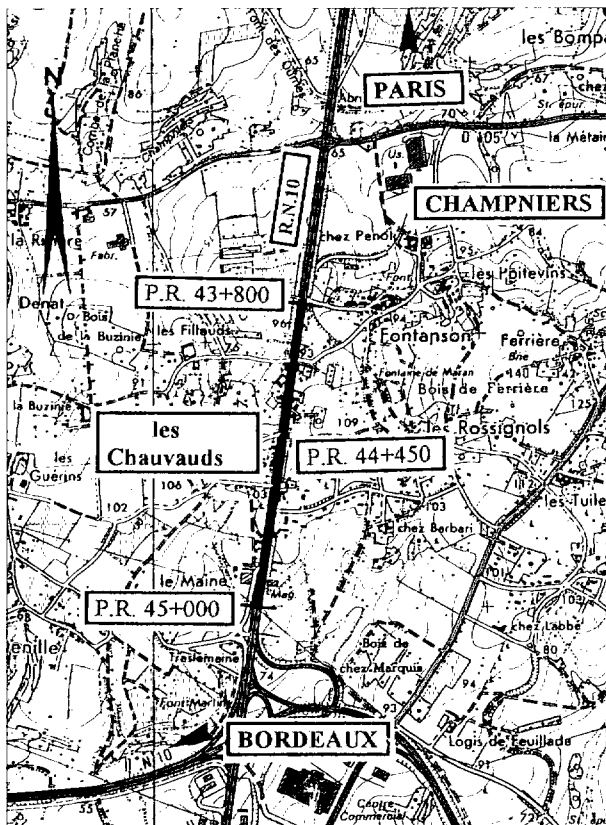


**STRA**

Centre  
de la Sécurité  
et des Techniques  
Routières

## TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION

*Réduction du nombre de voies et  
aménagement central de la chaussée*



Plan de situation  
IGN

### LOCALISATION DU SITE ET CARACTÉRISTIQUES

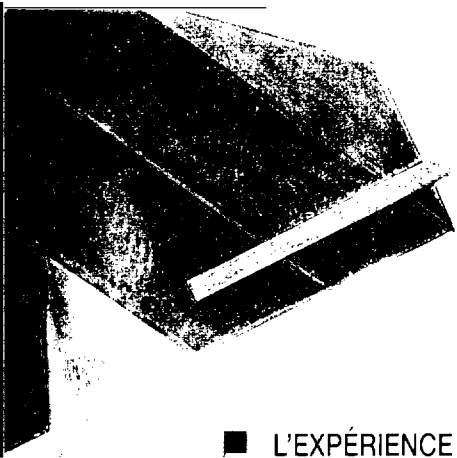
Cet aménagement d'une longueur de 1,2 km se situe dans la traversée des Chauvauds (120 habitants, commune de Champniers) sur la RN 10 au nord d'Angoulême dans le département de la Charente, du PR 43,8 au PR 45,0.

Le trafic sur la RN 10 est d'environ 17 000 véh/j avec un pourcentage de poids lourds importants : 30%.

Avant 1989, la chaussée comportait 2 x 2 voies sans séparateur central dans la traversée.

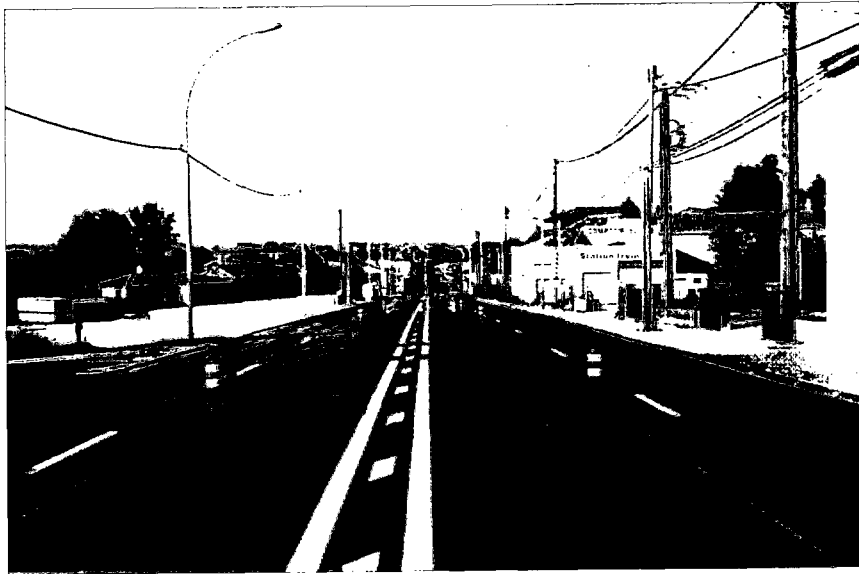
**VIII**  
**01**

MARS 94

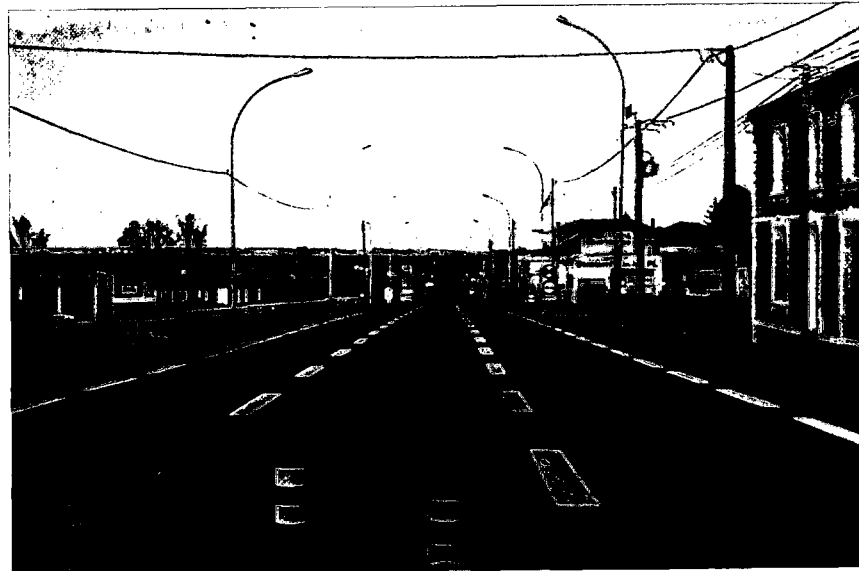


## ■ L'EXPÉRIENCE DE LA TRAVERSÉE D'UNE AGGLOMÉRATION

POINTS ÉTUDIÉS	ANALYSE DE LA SITUATION AVANT AMÉNAGEMENT	RÉALISATION ET BILAN
Configuration des lieux	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ nombreux accès des deux côtés de la route nationale: activités commerciales, industrielles, accès privés, 3 stations services</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ aménagement sécurisant grâce aux balisettes et à l'enduit rose sur la voie centrale permettant les mouvements de tourne-à-gauche ou les insertions en deux temps de la route nationale</li> </ul>
Vitesse	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ vitesse excessive dans la traversée du bourg: en octobre 1989 vitesse moyenne relevée: 72 km/h (moyenne des deux sens de circulation). 79% des usagers dépassent 60 km/h dans le sens Paris-Bordeaux. 87% des usagers dépassent 60 km/h dans le sens Bordeaux-Paris</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ réduction de la vitesse: 57 km/h de vitesse moyenne (sens Bordeaux-Paris: 61 km/h - sens Paris-Bordeaux: 52 km/h) enregistrée en février 1990 (voir tableau chapitre Évaluation).</li> </ul>
Densité du trafic	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ cisaillements de circulation fréquents dans la traversée du bourg: trafic de 17 000 véhicules/jour sur 2 x 2 voies sans séparateur central. — largeur roulable: 13 m, — largeur d'emprise de la chaussée: 20 m.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ utilisation rationnelle de l'infrastructure et réalisation en 3 phases:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement provisoire: en service depuis novembre 1989 et accompagné d'une réduction de largeur de chaussée à 3 m:                   <ul style="list-style-type: none"> <li>— réduction de 2 x 2 voies à 2 voies + 1 voie centrale,</li> <li>— voie centrale délimitée par des balisettes et réservée aux mouvements de tourne-à-gauche (octobre 1989);</li> </ul> </li> <li>• Modification de cette phase en raison de la gêne occasionnée aux riverains par ce rideau de balisettes; de plus, dégradations des balisettes produites par les nombreux passages de convois exceptionnels:                   <ul style="list-style-type: none"> <li>— suppression des balisettes en alignement,</li> <li>— délimitation des nouvelles chaussées par un marquage au sol traditionnel,</li> <li>— réalisation d'un enduit rose sur la voie centrale de stockage,</li> <li>— délimitation des îlots au moyen de balisettes placées de manière à ne pas gêner les différents mouvements de circulation (novembre 1989);</li> </ul> </li> <li>• aménagement définitif:                   <ul style="list-style-type: none"> <li>— remplacement des balisettes par des îlots en dur: travaux en cours de réalisation (fin des travaux prévus en mars 1994) se déroulant sous circulation.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
Évolution du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ difficulté à maîtriser l'efficacité d'un aménagement avant sa réalisation définitive</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ possibilité de tester l'aménagement (adéquation avant-projet/réalisation) avant sa réalisation définitive</li> </ul>
Accidentologie	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ bilan de sécurité (fichier 84-88):               <ul style="list-style-type: none"> <li>— 17 accidents corporels,</li> <li>— 4 tués,</li> <li>— 14 blessés graves,</li> <li>— 15 blessés légers.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ bilan de sécurité satisfaisant (janvier 90 à octobre 93): 2 accidents corporels:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 de nuit en 1991 entre 1 véhicule léger et 1 poids lourd:                   <ul style="list-style-type: none"> <li>— 2 blessés légers;</li> </ul> </li> <li>• 1 de jour en 1993:                   <ul style="list-style-type: none"> <li>— 1 tué (piéton renversé).</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>



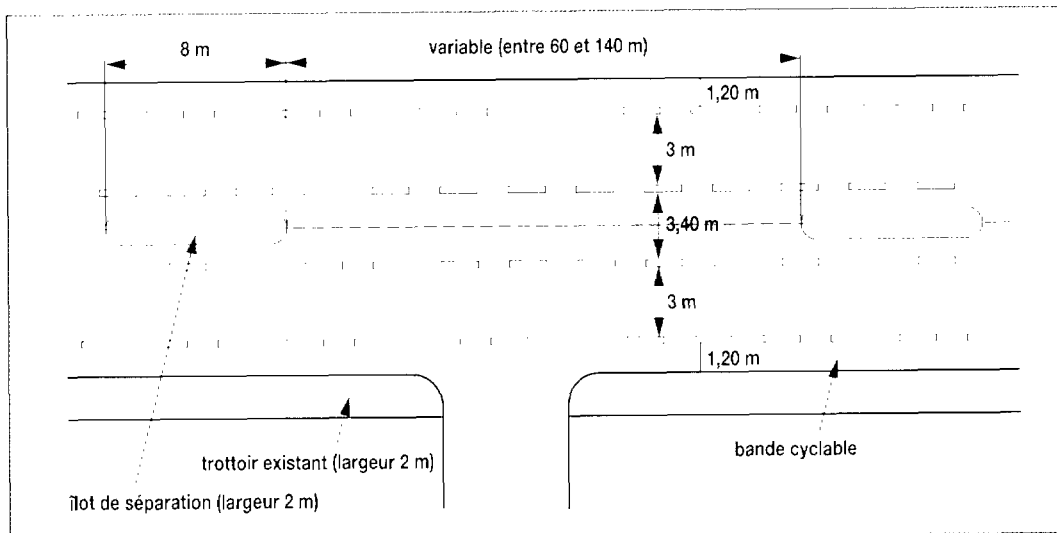
1ère phase.



2° phase

L'aménagement définitif consistera à remplacer les balisettes par des îlots en dur.

De plus, le contournement des Chauvauds prévu côté Ouest au cours du 12<sup>e</sup> Plan enlèvera définitivement le trafic de transit sur cette portion d'itinéraire.



Dispositions définitives prévues - Exemple d'un carrefour



## ■ COÛTS ET FINANCEMENT

Le coût de l'aménagement provisoire s'élève à 130 000 F financés par l'État :

- 1<sup>ère</sup> phase : 20 000 F
- 2<sup>e</sup> phase : 110 000 F dont
  - enduit : 50 000 F,
  - modification marquage et création d'îlots en balisettes : 60 000 F.

Le coût de l'aménagement définitif s'élève à 1 900 000 F :

- traitement de sécurité : 1 100 000 F,
- réfection de la couche de roulement : 800 000 F.

## ■ ÉVALUATION

Au niveau de la fluidité du trafic, il n'a pas été constaté de ralentissement

de la circulation même en période estivale (voir tableau ci-dessous).

Les vitesses ont été analysées sur les mêmes bases (calcul pourcentage d'usagers en excès de vitesse antérieur au décret du 10.11.90 modifiant la limitation de vitesse en agglomération : 50 km/h).

Dans la première phase, l'effet de paroi engendré par les balisettes a favorisé la baisse des vitesses (50 km/h).

Lors de la deuxième phase d'aménagement, les vitesses ont légèrement augmenté atteignant 56 km/h. Cette réalisation est pourtant plus rationnelle au niveau du fonctionnement : matérialisation en enrobé rose de la voie réservée au tourne-à-gauche et traversée en deux temps de la route nationale.

Aucune mesure de vitesse n'a été effectuée depuis février 1990.

## ■ COMMENTAIRES

L'efficacité de cet aménagement à moindre coût est indéniable au niveau du bilan de sécurité et au niveau de la réduction des vitesses (en interdisant toute possibilité de dépassement dans la traversée de l'agglomération). Ce projet présente l'avantage de pouvoir être testé avant sa réalisation définitive (réalisation d'îlots en dur en remplacement des balisettes).

La réalisation d'un tel aménagement doit être faite après une étude détaillée de la typologie des accidents (cisaillements fréquents de circulation par exemple).

### POSITION DU COMPTEUR ANALYSEUR DE VITESSE : PR 44,50 (chaussée en légère déclivité)

	Sens Bordeaux-Paris (chaussée en descente)			Sens Paris-Bordeaux (chaussée en côte)		
	Avant aménagement (septembre 89)	Après 1 <sup>ère</sup> phase (octobre 89)	Après 2 <sup>e</sup> phase (février 90)	Avant aménagement (septembre 89)	Après 1 <sup>ère</sup> phase (octobre 89)	Après 2 <sup>e</sup> phase (février 90)
Vitesse moyenne (km/h)	75	53	61	69	47	52
% véhicules en excès de vitesse	86,6	54,4	65,9	78,9	42,7	51,1

**Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Celles-ci ont été réalisées dans un contexte précis et ne peuvent être reproduites sans précaution. Ce document ne peut engager la responsabilité ni de son auteur ni de l'Administration.**

© Cet ouvrage est la propriété de l'Administration. Il ne pourra être utilisé ou reproduit même partiellement sans l'autorisation du SETRA  
ISSN 1250-5994

Réalisation du projet  
DDE de la Charente (16) - Service de l'Infrastructure - CDES  
M. CORNUT - Tél. : 45 97 98 99  
Réalisation de la fiche  
CETE du Sud-Ouest - F GUÉRIN et M. POUCHARD - Tél. : 56 70 64 75

Document disponible sous la référence E 9423 au bureau de vente des publications du SETRA  
46, avenue Aristide Brand - BP 100  
92223 Bagneux Cedex - France  
Tél. : (1) 46 11 31 53 - 31 55  
Télécopie : (1) 46 11 31 69

Prix de vente : 20 F

Agence Parisienne d'Édition (1) 43 20 77 80