

▲ Coût et modalités de financement

L'aménagement décrit a été réalisé en 1998 et financé entièrement par la commune. Le coût global de l'aménagement est de 86 900 € TTC, dont 70 100 € pour la voirie (y compris divers réseaux), 9 200 € pour les espaces verts et 7 600 € pour l'éclairage public.

▲ Bilan

Aucun accident corporel n'a été constaté depuis la fin des travaux d'aménagement. Les usagers et les riverains sont satisfaits des dispositifs de sécurité mis en place, notamment des traversées en 2 temps pour les piétons et des aménagements cyclables. Ils apprécient également les aménagements paysagers qui participent à la revalorisation et à la requalification du site.

Globalement, l'ensemble des aménagements donne satisfaction au regard des objectifs évoqués de baisse des vitesses et d'amélioration de la sécurité.

Lors de mesures effectuées fin 2001, on relève en amont du carrefour, une vitesse moyenne de 57 km/h sens descendant et de 48 km/h sens montant. Bien que l'on ne dispose pas, pour le vérifier, de mesures concernant la situation antérieure à l'aménagement, on peut dire que ces valeurs sont certainement plus faibles qu'auparavant.

▲ Commentaires

La fluidité du trafic est maintenue malgré la suppression d'une voie. Aucune anomalie de fonctionnement du carrefour en tourne à gauche, du fait de l'îlot peint circulaire au centre, n'est constatée.

La DDE a procédé par la suite à une réfection du revêtement et à une mise en œuvre d'un enduit coloré en partie centrale.

L'aménagement sera prochainement étendu au secteur amont jusqu'au carrefour giratoire avec la RD 520 qui servira, à terme, de déviation –type boulevard urbain– de Voiron centre. La section aval à 2x2 voies sera alors traitée à 2x1 voie avec séparation centrale de type urbain et traversées piétonnes.

Cette fiche fait partie d'une collection intitulée « Petits aménagements de sécurité » commune au Certu et au Setra. Les fiches concernant le milieu urbain sont éditées par le Certu, celles concernant la rase campagne par le Setra. 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.

Coordination du groupe de travail

Certu	Certu: Catia RENNESSON ☎ : 33 (0)4 72 74 58 66	Setra
	Setra: Anne-Marie BARC ☎ : 33 (0)1 46 11 31 41	

Réalisation de la fiche

CETE de Lyon - Agence Bourgogne: Alain DEGOUTTE ☎ : 33 (0)3 80 78 92 20

Réalisation du projet

Ville de Voiron - Direction des travaux : Yves MASSY ☎ : 33 (0)4 76 67 27 37

Ce document est issu d'un lot de cinq fiches qui ne peuvent pas être vendues séparément.
Référence du lot: FS MU1 03 - Prix de vente du lot: 10 €
Ces fiches sont également disponibles en téléchargement sur: <http://www.certu.fr>

Certu/Bureau de vente
Tél. 33 (0)4 72 74 59 59 - Fax: 33 (0)4 72 74 57 80 - Mèl: bventes.certu@equipement.gouv.fr

© 2003 Certu

L'autorisation du Certu est indispensable pour la reproduction, même partielle de ce document.

Conception graphique: Certu/Pôle programme et produits

Mise en page: PAO Concept ☎ : 04 78 22 70 35

Impression: Numérica ☎ : 04 76 04 04 92

Certu Certu

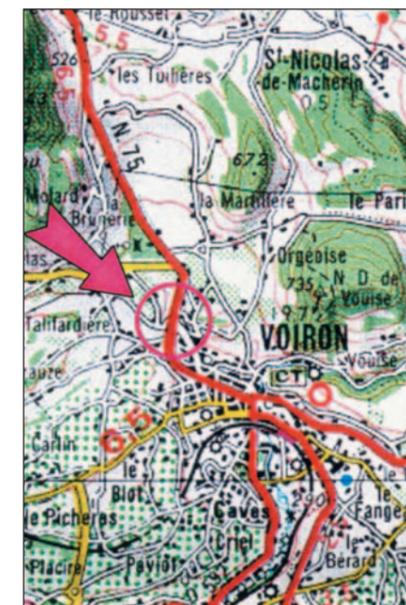
Petits aménagements de sécurité

centre d'Études
sur les réseaux,
les transports,
l'urbanisme
et les constructions
publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
Téléphone:
04 72 74 58 00
Télécopie:
04 72 74 59 00
www.certu.fr

Thème VII Entrée d'agglomération

Réduction du nombre de voies et aménagement d'un carrefour

▲ Localisation du site et caractéristiques



L'aménagement concerne l'entrée Nord de Voiron sur la RN 75.

L'aménagement concerne l'entrée nord de Voiron (Isère) par la RN 75, appelée aussi Avenue du 8 mai 1945 dans la partie urbanisée. Le traitement d'entrée s'étend sur 500 mètres et comprend divers aménagements: traitement de carrefour, réduction de 3 à 2 voies, terre plein central différencié, traversées piétonnes en deux temps et bande cyclable.

Le secteur aménagé s'inscrit dans une grande descente avec une pente de 7 à 8% en amont et en aval. Il est situé en agglomération dans un environnement d'habitat diffus et est prolongé, côté Voiron centre, par une section à 2x2 voies avec glissière centrale.

Le trafic en décembre 2000 est de 20 800 véhicules par jour avec 3,3% de poids lourds.

milieu urbain

▲ Problèmes rencontrés avant aménagement



Avant aménagement, les vitesses en entrée d'agglomération sont élevées du fait de la configuration des lieux: descente avec une pente de 7 à 8%, profil à 3 voies, environnement constitué d'un habitat diffus. Les riverains et usagers témoignent de la «dangerosité» du tourne-à-gauche en sens descendant vers la rue du Faubourg Sermorens, de la difficulté pour sortir des accès secondaires, des problèmes rencontrés par les piétons pour traverser et du malaise ressenti par les cyclistes.

La route nationale est à 3 voies et les vitesses sont élevées, ce qui rend les traversées piétonnes dangereuses et les accès difficiles pour les riverains. Le carrefour avec la rue de Belledonne et la rue du Faubourg Sermorens est qualifié de dangereux par les usagers. On note également un risque particulier pour les cyclistes.

Il n'existe pas de données concernant les vitesses «avant aménagement». Cependant les vitesses sont ressenties par les responsables de la ville comme comparables à celles pratiquées en amont, lorsque la route nationale est située en rase campagne.

Durant les cinq années précédant l'aménagement, trois accidents corporels ont été recensés en amont (au Nord) du carrefour principal, dans la

ligne droite, occasionnant à chaque fois un blessé grave: en 1995 et en 1996, une voiture tourne à gauche alors qu'une moto descend, en 1997, une voiture renverse un piéton qui traverse en section courante.

De nombreux courriers de riverains et d'usagers sont à l'origine de la décision d'aménagement. Ceux-ci témoignent de la vitesse des automobilistes, de la «dangerosité» du tourne-à-gauche en sens descendant vers la rue du Faubourg Sermorens, de la difficulté pour sortir des accès secondaires, de l'absence d'aménagements permettant aux piétons de traverser la route nationale en toute sécurité et du malaise ressenti par les cyclistes. À noter qu'il s'agit d'un itinéraire fréquenté par les cyclotouristes.

▲ Description de l'aménagement

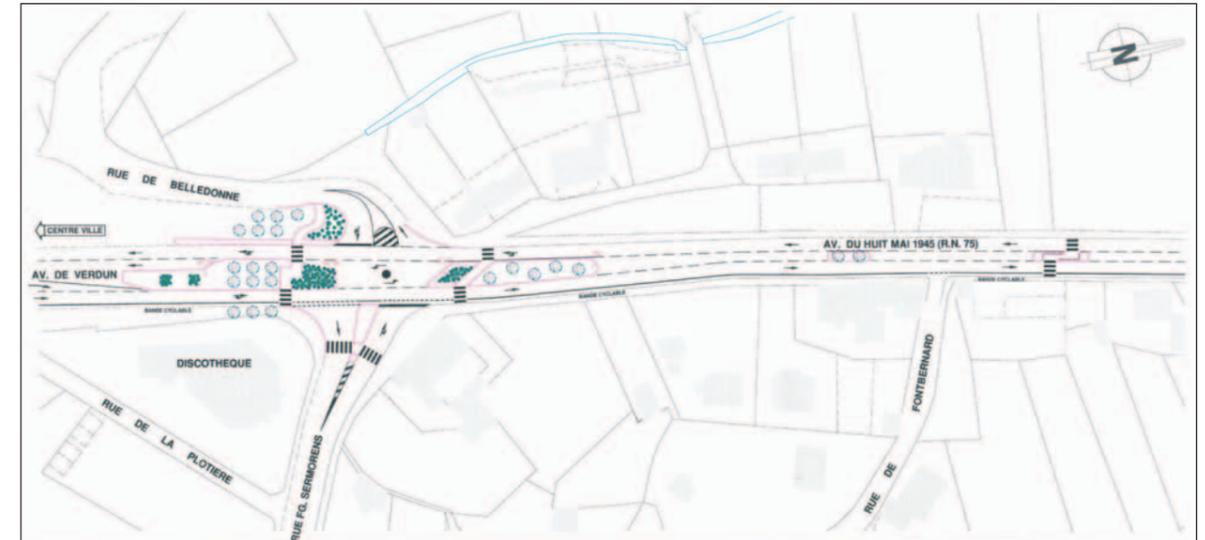
L'objectif de l'opération est bien de répondre aux demandes des riverains et usagers en:

- réorganisant le carrefour principal;
- réduisant le nombre de voies de circulation pour faire baisser les vitesses et améliorer les échanges latéraux;
- aménageant des traversées piétonnes sécurisées;
- offrant aux cyclistes un espace protégé.

Il s'agit également de donner à l'ensemble de la section une perception de voirie urbaine digne d'une entrée de ville.

Les aménagements réalisés sont les suivants:

- suppression d'une des deux voies descendantes par création d'un terre plein central disposant d'un revêtement spécifique;
- mise en œuvre d'îlots centraux assurant la protection des mouvements de circulation transversaux ou des traversées piétonnes;
- création d'une bande cyclable dans le sens de la montée. Ce dispositif n'a pas été jugé nécessaire en descente en raison du faible différentiel de vitesse avec les voitures;
- plantations d'arbres, d'arbustes et de fleurs pour renforcer le caractère urbain de l'Avenue du 8 mai 1945, sans nuire à la sécurité.



Le traitement de l'entrée de ville s'étend sur 500 mètres et comprend divers aménagements: réduction de 3 à 2 voies, création d'un terre-plein central différencié, traitement du carrefour principal, aménagement des traversées piétonnes en deux temps, création d'une bande cyclable dans le sens de la montée, utilisation de végétation, éclairage et mobilier pour renforcer le caractère urbain.

Ces aménagements ont été complétés par un renforcement de l'éclairage public et l'ajout de mobilier urbain comme les barrières de protection sur les îlots pour piétons, par exemple.

L'aménagement principal concerne le carrefour avec la rue du Faubourg Sermorens dont l'originalité est de traiter les mouvements de tourne-à-gauche au moyen d'un îlot peint circulaire. Le fonctionnement est correct en raison de la largeur de la partie centrale qui permet le stockage d'un poids lourd ou de deux voitures. La concertation a permis d'améliorer les solutions concernant la giration des poids lourds et l'accès à une station service. Par ailleurs des arbres ont été plantés transversalement à l'axe principal afin de mieux marquer le débouché des rues secondaires.



PHOTO 2 - Sur cet itinéraire fréquenté par les cyclotouristes, la circulation des vélos est facilitée et sécurisée par la création d'une bande cyclable dans le sens montant.



PHOTO 1 - Outre la création d'îlots sur les voies secondaires et l'organisation des traversées piétonnes, l'aménagement du carrefour principal présente l'originalité de traiter les mouvements de tourne à gauche au moyen d'un îlot circulaire peint au centre.



PHOTO 3 - La réduction de 3 à 2 voies s'est accompagnée de la création d'un terre-plein central de couleur différenciée. Les traversées des piétons sont quant à elles sécurisées à l'aide d'îlots permettant une traversée en deux temps.