

Réunion Sécurité Routière Élus Référents

Jeudi 14 juin 2018

Archives départementales du Calvados

Bruno GIDON
chargé de mission sécurité routière

Mon quotidien, ma vie demain

Aménagements en faveur de la réduction de la vitesse en agglomération.

Traitement des entrées d'agglomération

Que dit le code de la route ?

Article R110-2

Modifié par décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 – art. 2

Pour l'application du présent code, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article :

- ☞ agglomération : espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde.

Après l'entrée tout commence

Comment passer de la route à la rue ?

☞ Choisir l'emplacement.



Non



Oui

Après l'entrée tout commence

Comment passer de la route à la rue ?

☞ Créer un contraste.



Non



Oui

Après l'entrée tout commence

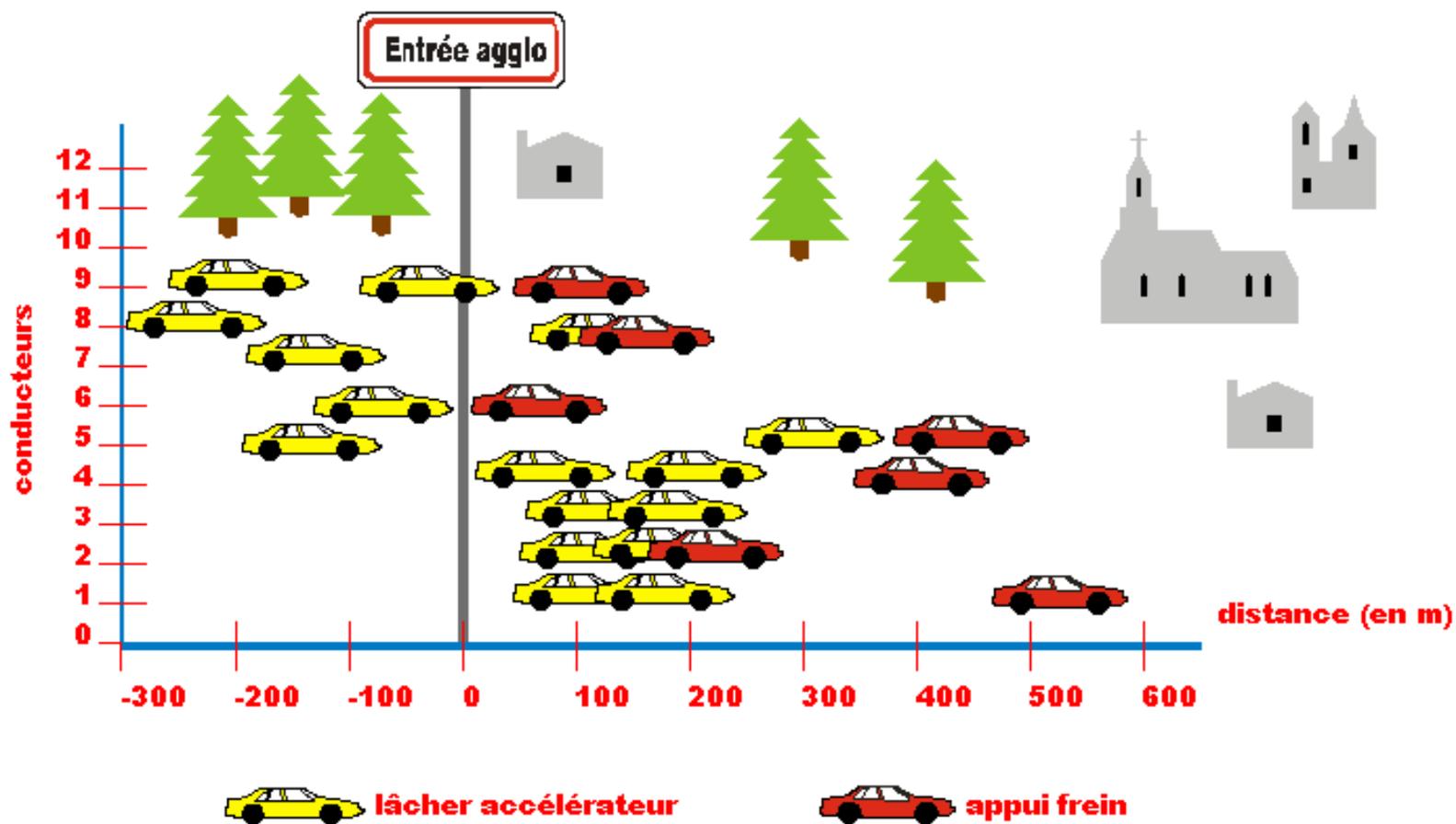
Comment passer de la route à la rue ?

☞ Prendre en charge.



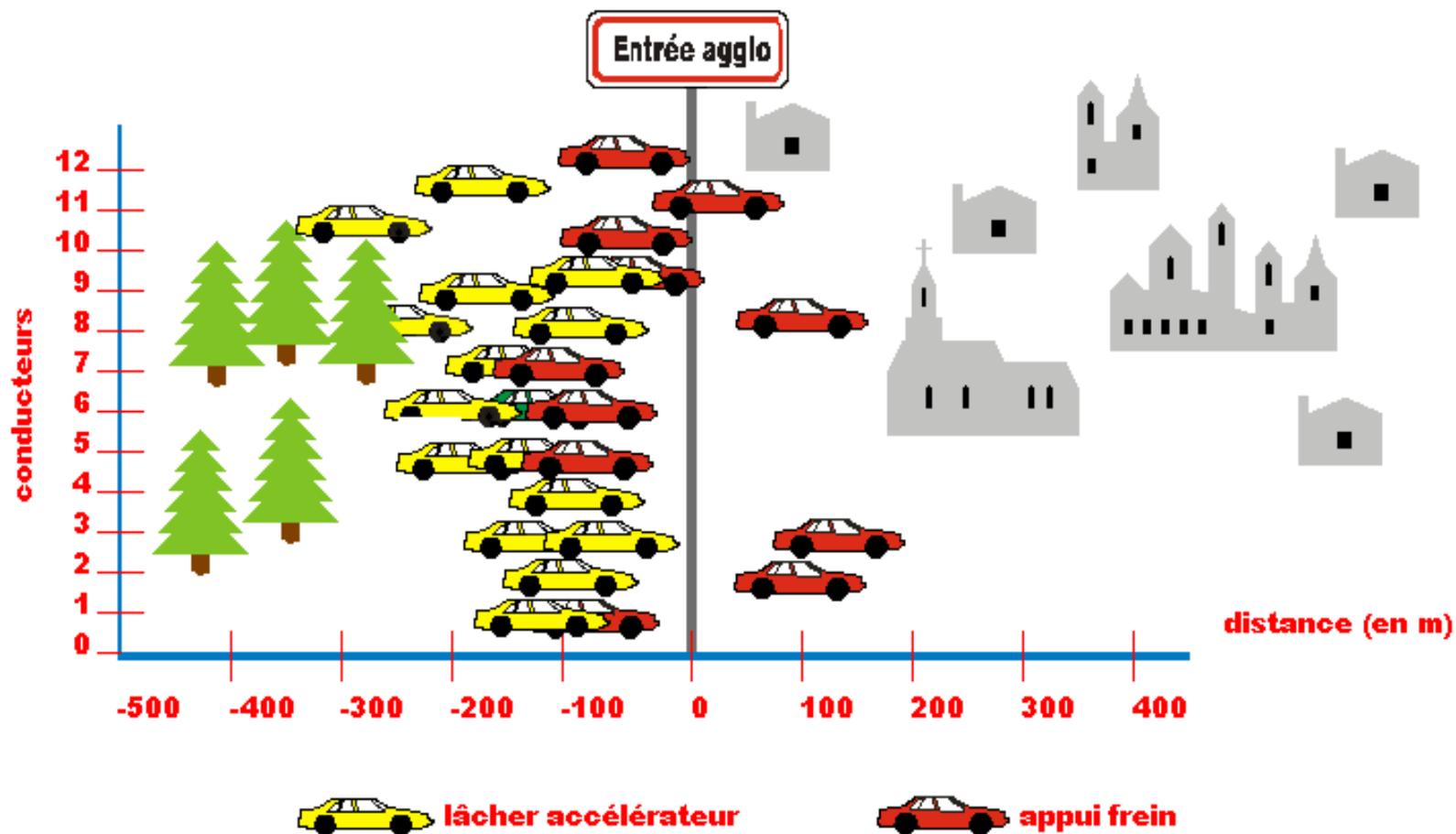
Pertinence des limites de l'agglomération

Limite d'agglomération non cohérente



Pertinence des limites de l'agglomération

Limite d'implantation cohérente



Règles restrictives quant à l'implantation des panneaux de limite de l'agglomération

Ce que stipule l'instruction interministérielle sur la signalisation routière

5ème PARTIE : Signalisation d'indication, des services et de repérage

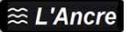
CHAPITRE 3 - SIGNALISATION DE LOCALISATION ET D'IDENTIFICATION - Article 99-2.

Panneaux de localisation d'entrée et de sortie d'agglomération de type EB (cf. annexe 22)

Le panneau EB10  ne peut être complété que par les seuls panneaux :

☞ AB6  ou AB7 ,

☞ B14 ,

☞ E31  et E32 ,

☞ les cartouches E42 , E43  et E44 .

Le panneau EB20  ne peut être complété que par les panneaux AB6, E31 et E32 et les cartouches E42, E43 et E32.

Seul le nom de l'agglomération figure sur les panneaux EB10 et EB20.

Ce qu'il ne faut pas faire

Trop d'information décrédibilise le panneau d'entrée d'agglomération.



non



non



oui

Conclusion

Afin d'en faire un signal crédible, il est recommandé de privilégier l'implantation du panneau d'entrée d'agglomération là où la limite de l'urbanisation apparaît visuellement.

C'est la configuration et la physionomie du cadre bâti qui doit avant tout caractériser les entrées d'agglomérations.

Aménagements urbains en faveur de la réduction de la vitesse.

Les carrefours giratoires

Les règles de base

Les principes généraux

Un carrefour giratoire est avant tout un carrefour.

Point de rencontre de plusieurs rues, le carrefour n'existe que s'il a au moins **3 branches**.

Un carrefour giratoire à 2 branches n'est pas concevable, la création d'un îlot central en section courante ne justifie pas de donner la priorité à d'hypothétiques demi-tours.

En milieu urbain dense, un carrefour giratoire peut avoir de 3 à 8 branches.

En zone périurbaine, il est préférable de se limiter à 6 branches.

Les règles de base

Perception

- ☞ un carrefour giratoire doit être perçu et identifié comme tel par tous les usagers qui vont l'aborder, de jour comme de nuit.

Lisibilité

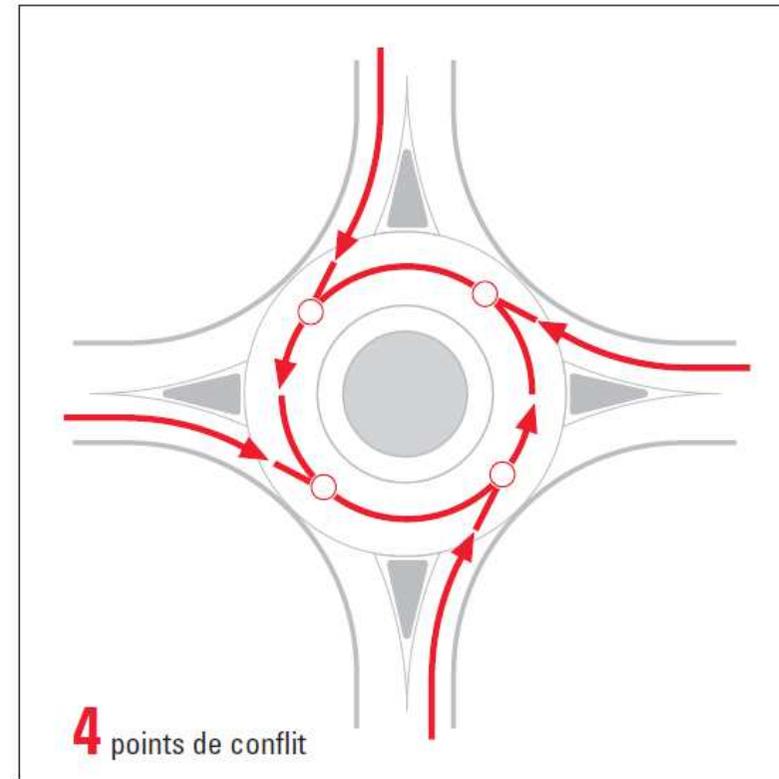
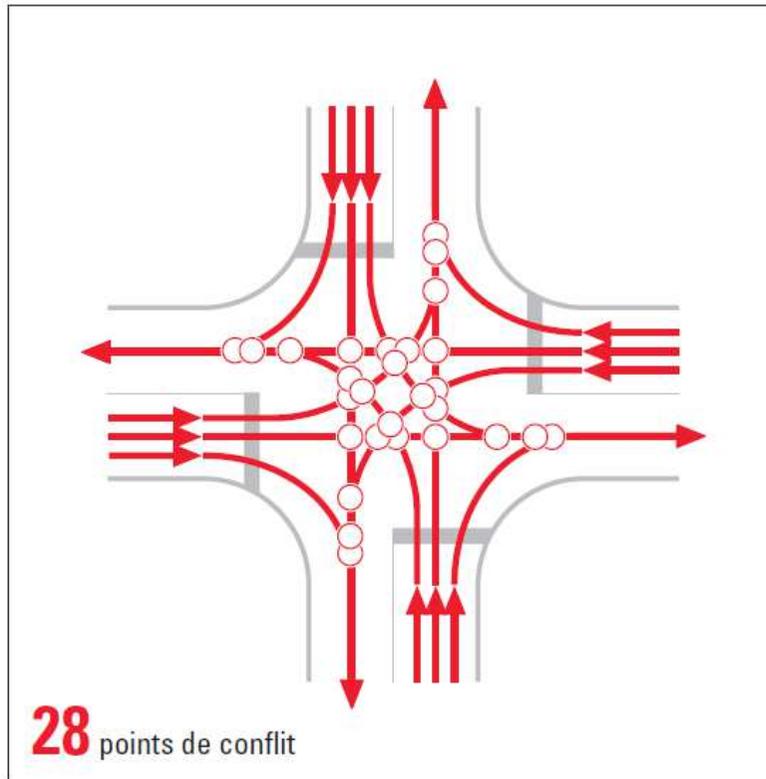
- ☞ Comme tout carrefour, le giratoire doit être compréhensible rapidement et sans ambiguïté par les usagers.

Visibilité

- ☞ N'étant pas contraints à l'arrêt absolu, les usagers qui vont entrer dans le giratoire, doivent pouvoir identifier les véhicules prioritaires avant d'arriver à hauteur de la ligne d'effet du « cédez-le-passage ».

La sécurité du carrefour à sens giratoire

Nombre de points de conflits entre véhicules



Quelques exemples

👉 Non franchissables



L'îlot d'axe, équipé de bordures hautes, est infranchissable.

Quelques exemples

👉 Non franchissables



Compte tenu du contexte très urbain, la balise de contournement J5 n'est pas indispensable.

Quelques exemples

👉 Semi-franchissable



Attention à la signalétique abondante à droite qui peut masquer la signalisation de police.

Quelques exemples

👉 Semi-franchissable



La surlargeur en périphérie de l'îlot d'axe, équipée de bordures chanfreinées, est franchissable.

Quelques exemples

👉 Franchissables



Les îlots, équipés de bordures chanfreinées et dépourvus d'obstacles, sont entièrement franchissables.

Quelques exemples

👉 Franchissables



Les îlots doivent être bien perçus et identifiés comme tel pour éviter d'être franchis continuellement.

Quelques exemples

👉 Mini-giratoires



On peut juste reprocher le manque de contraste des îlots.

Quelques exemples

➔ Mini-giratoires



Ce type d'aménagement ne nécessite pas forcément de modifier les bordures.

Quelques exemples

☞ Giratoires spécifiques



Quand les branches du carrefour sont trop éloignées, créer un îlot d'axe rectangulaire peut-être une solution.

Quelques exemples

☞ Giratoires spécifiques



Le contraste d'une place rectangulaire avec un îlot central circulaire génère une attention plus soutenue de l'utilisateur.

Quelques exemples

☞ Giratoires spécifiques



Le manque de repère favorise la circulation à des vitesses apaisées.

Quelques exemples

☞ Giratoires spécifiques



Une configuration qui allie à la fois, simplicité et esthétique.

Ce qu'il faut éviter de faire

- 👉 Légèrement désaxé génère des risques de franchissement rapides.



Le manque de contrainte (déflexion) peut générer des franchissements du carrefour à des vitesses excessives.

Ce qu'il faut éviter de faire

- ☞ Trop désaxer l'îlot central ne contraint qu'un sens de circulation.



Un giratoire trop excentré ne contraint que d'un seul côté les usagers qui le franchissent.

Ce qu'il faut éviter de faire

- 👉 **Planter des balises sur l'îlot central franchissable.**



Sur un giratoire franchissable, l'implantation des balises de contournement B21a1 est à proscrire (obstacle).

Ce qu'il ne faut pas faire

☞ Ne pas modifier les règles du Code de la route.



Sur un carrefour giratoire la règle de priorité est au véhicule qui circule sur l'anneau (priorité à gauche).

Ce qu'il ne faut pas faire

👉 Îlot central agressif.



Même en agglomération, les obstacles fixes sont à éviter.

Aménagements urbains en faveur de la réduction de la vitesse.

Le déport de chaussée

Les règles de base

Les principes généraux

Le déport de chaussée ou « chicane » consiste en un décalage de l'axe de la chaussée avec une déflexion significative de la trajectoire.

Il peut être utilisé soit :

- ➔ en entrée d'agglomération pour souligner le passage entre le milieu de rase campagne et le milieu aggloméré,
- ➔ à l'intérieur de l'agglomération pour contraindre à ralentir les usagers à un endroit spécifique (accès école),

Les règles de base

Prises en compte de tous les usagers

Les piétons

- ☞ l'analyse du cheminement piéton doit être faite avant d'envisager l'implantation d'une chicane.

Les cyclistes

- ☞ l'enjeu est ici de s'assurer que le cycliste n'est pas mis en danger lorsqu'il emprunte la chicane.

Les deux roues motorisés

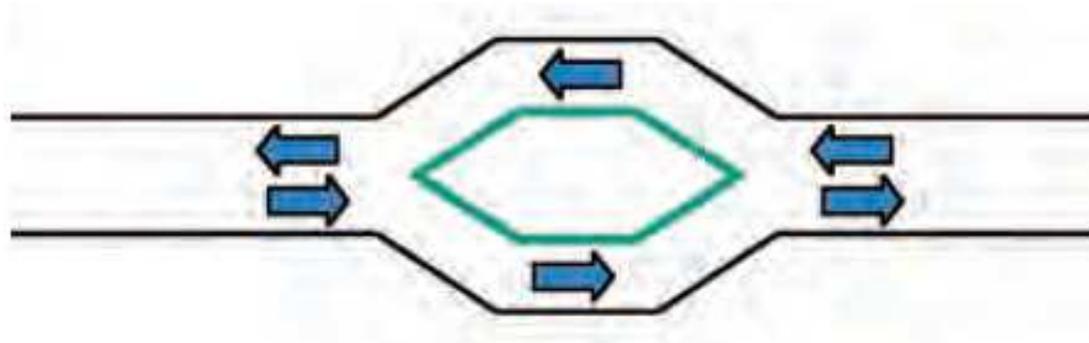
- ☞ pas de préconisations particulières du fait de leur vitesse.

Les véhicules à grands gabarits et les transports exceptionnels

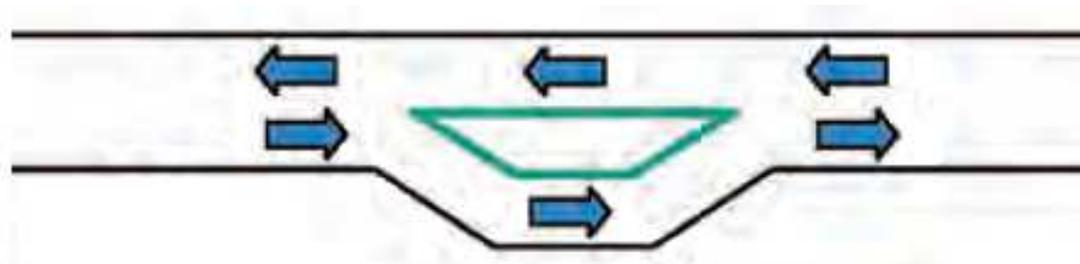
- ☞ des voies de dimensions cohérentes, des îlots séparateurs avec des bordures franchissables et des panneaux escamotables.

Les différentes configurations possibles

☞ Chicane symétrique avec îlot ou terre-plein central,

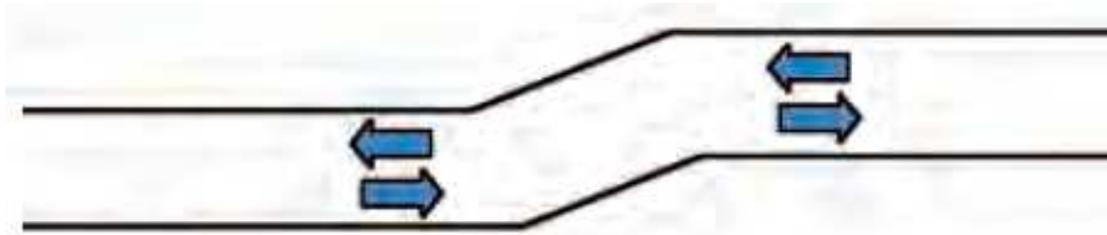


☞ Chicane asymétrique avec îlot ou terre-plein central,

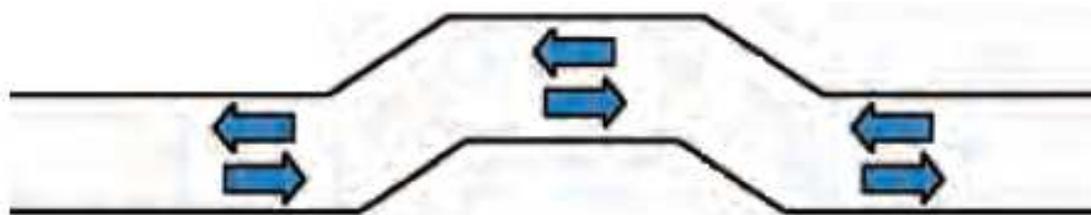


Les différentes configurations possibles

👉 Déport de chaussée simple sans îlot central.

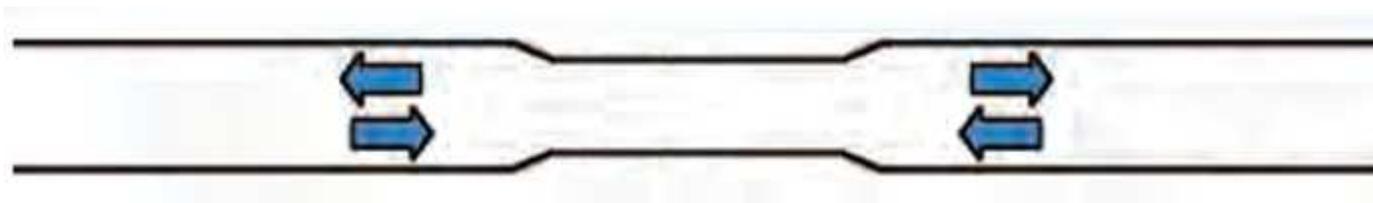


👉 Déport de chaussée double sans îlot central.



Les différentes configurations possibles

👉 Ecluse à déport symétrique.



👉 Ecluse à déport simple.



Ce type de configuration doit être associé à un régime de priorité à l'aide des panneaux B15  et C18  .

Quelques exemples

☞ Chicane à déports symétrique avec îlot central.



Un dispositif qui contraint les deux sens de circulation.

Quelques exemples

☞ Chicane à déport simple avec îlot central.



Un aménagement adapté aux entrées d'agglomérations.

Quelques exemples

👉 Déport de chaussée double sans îlot central.



Un simple marquage de l'axe dans la chicane permet à l'utilisateur de rester dans son couloir de circulation.

Quelques exemples

👉 Déport de chaussée simple sans îlot central.



Un aménagement efficace en entrée comme en sortie d'agglomération.

Quelques exemples

👉 Ecluse à déport simple.



Un dispositif très intéressant lorsque l'emprise est restreinte, mais qui doit être accompagné d'un régime de priorité.

Quelques exemples

☞ Ecluse à déport symétrique.



Plus contraignant que le précédent, ce dispositif doit être aménagé là où il sera bien perçu et identifié par l'utilisateur.

Aménagements urbains en faveur de la réduction de la vitesse.

Les ralentisseurs

Les règles de base

Les principes généraux

Le domaine d'utilisation des ralentisseurs est limité aux agglomérations au sens du Code de la route (art. 110-2), aux voiries internes des aires de service ou de repos routières ou autoroutières ainsi qu'aux chemins forestiers.

A l'intérieur de ces zones, les ralentisseurs ne peuvent être implantés que :

- ☞ soit dans une « zone 30 », sur les voies internes ou la limite de la zone,
- ☞ soit sur une section de voie à vitesse localement limitée à 30km/h, faisant partie de l'ensemble urbain limité à 50km/h.

L'implantation d'un ralentisseur est interdite :

- ☞ **sur les 200 premiers mètres après le panneau d'entrée d'agglomération,**
- ☞ **sur les 200 premiers mètres après la fin d'une section limitée à 70km/h.**

Les différentes configurations possibles

- ➔ Ralentisseur de type « dos d'âne »,
- ➔ Ralentisseur de type « trapézoïdal »,
- ➔ Ralentisseur de type « coussins »,
- ➔ Ralentisseur de type « plateau ».

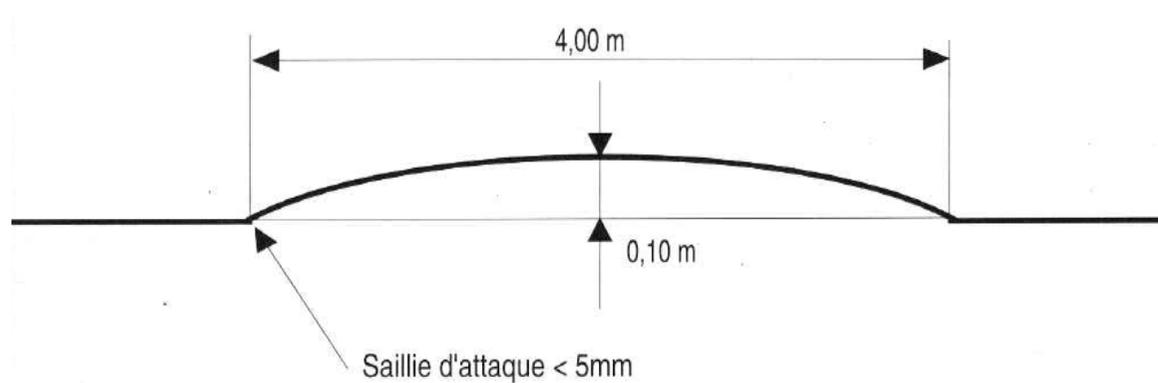
Les ralentisseurs type « dos d'âne »

Caractéristiques géométriques.

Le profil en long du ralentisseur de type « dos d'âne » est de forme circulaire.

Ses dimensions sont :

- ☞ hauteur: $10\text{cm} \pm 1\text{cm}$ (tolérance de construction),
- ☞ longueur : $4\text{m} \pm 0.20\text{m}$ (tolérance de construction).



Les ralentisseurs de type « dos d'âne » ne supporte jamais de passage piétons.

Les ralentisseurs type « dos d'âne »

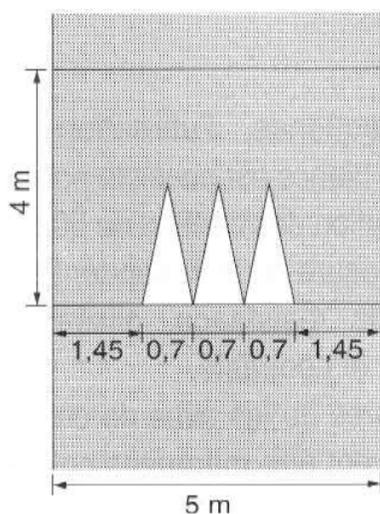
Signalisation horizontale.

Le marquage au sol à prévoir est constitué de 3 triangles blancs ou « dents de requins » réalisés sur la partie montante du dos d'âne.

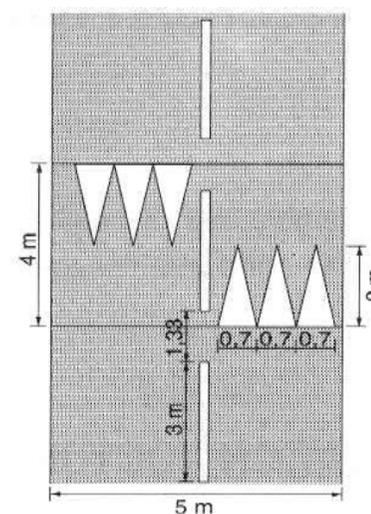
Un marquage sur la totalité de la chaussée est accepté.

Ce marquage doit être conforme aux articles 118 et 118- 9 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Chaussée à sens unique



Chaussée à double sens



Les ralentisseurs type « dos d'âne »

Signalisation verticale.

	avancée		de position
	B14 	A2b 	C27 
« zone 30 »	proscrit	déconseillé	possible
hors « zone 30 »	réglementaire	nécessaire	recommandé

Dans le cas de ralentisseurs successifs, la signalisation est complétée par le panneau d'étendue M2 .

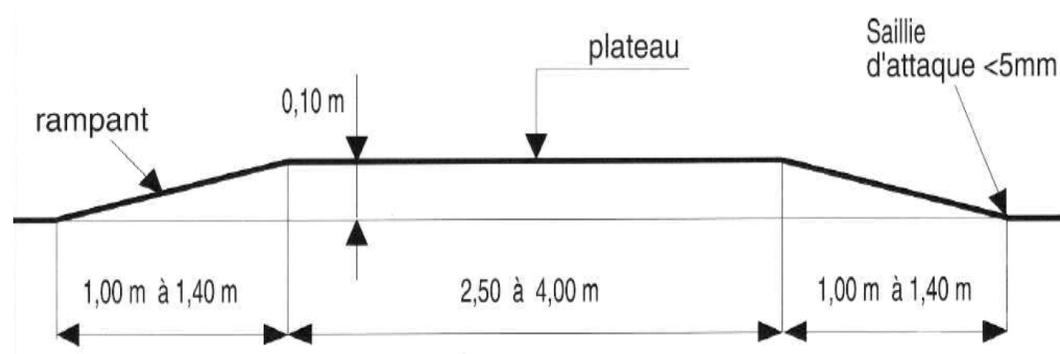
Les ralentisseurs type « trapézoïdal »

Caractéristiques géométriques.

Le profil en long du ralentisseur de type « trapézoïdal » comporte un plateau surélevé et deux parties en pente, dénommées rampants.

Ses dimensions sont :

- ☞ pentes des rampants : de 7% à 10%,
- ☞ hauteur : 10cm \pm 1cm (tolérance de construction),
- ☞ longueur du plateau : comprise entre 2.50m et 4m, à 5% près (tolérance de construction).

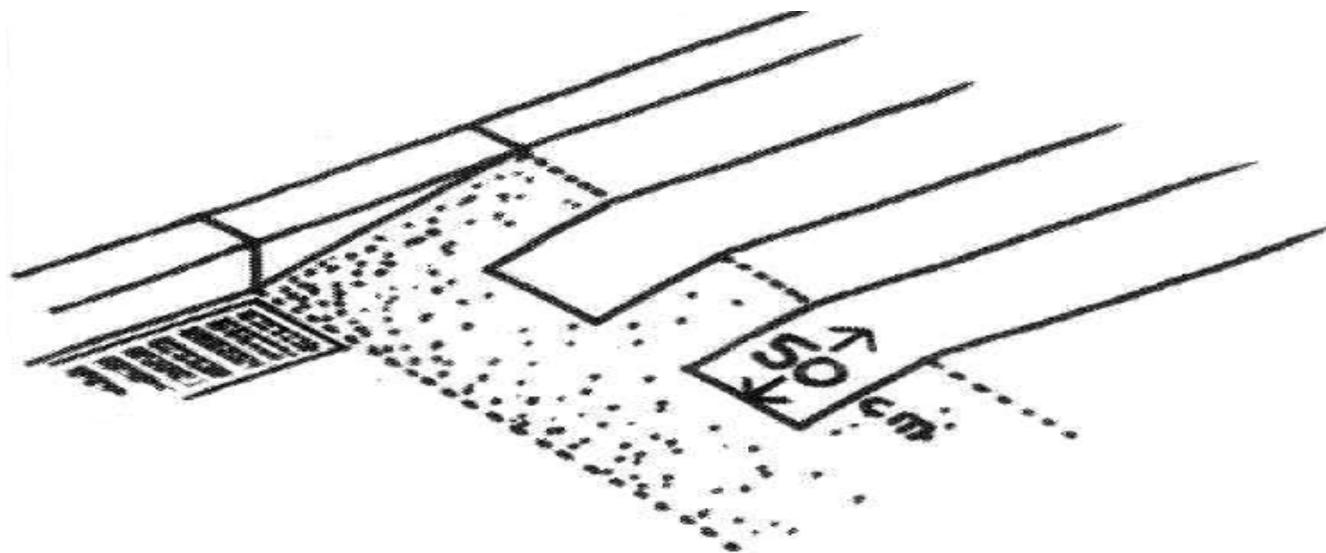


Les ralentisseurs type « trapézoïdal »

Signalisation horizontale.

Le marquage au sol à prévoir est constitué de bandes blanches sur le plateau supérieur.

Ces bandes doivent déborder de 50cm sur le rampant, ce chaque côté.



Les ralentisseurs type « trapézoïdal »

Signalisation verticale.

	avancée		de position
	B14 	A13b + M9 	C20 + M9 
« zone 30 »	proscrit	déconseillé	possible
hors « zone 30 »	réglementaire	nécessaire	recommandé

Les ralentisseurs type « coussins »

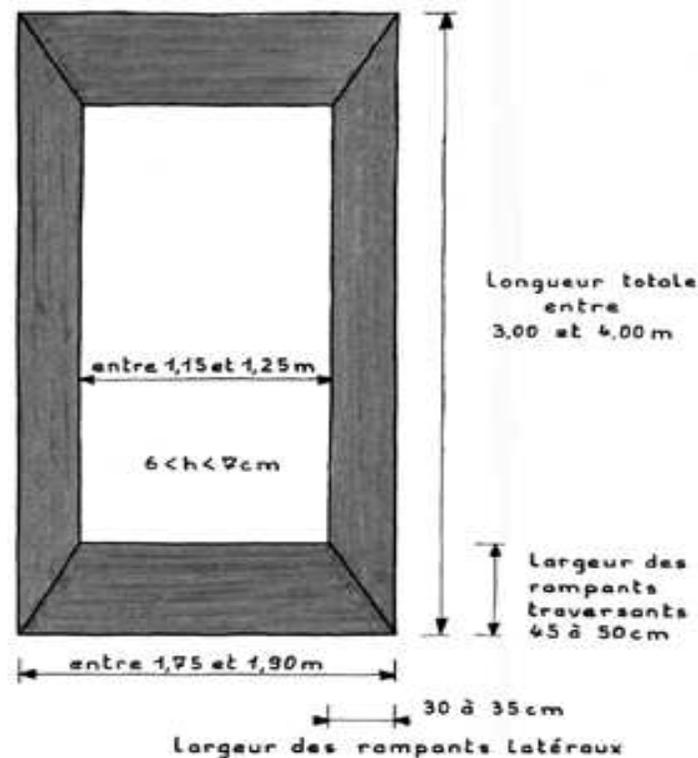
Caractéristiques géométriques.

Le ralentisseur de type « coussin » est une surélévation implantée sur la chaussée.

À la différence des ralentisseurs il ne s'étend pas sur toute la largeur de la chaussée.

Ses dimensions sont :

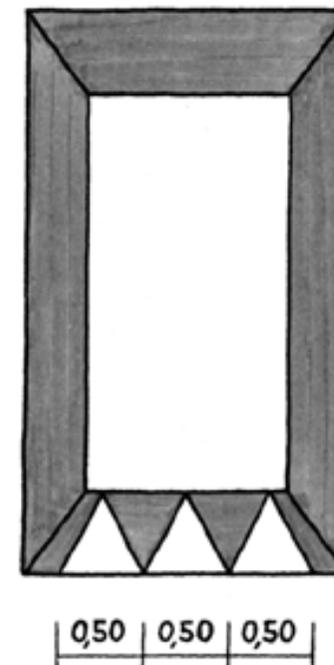
- ☞ pentes des rampants : de 7% à 10% (5% minimum),
- ☞ hauteur : celle du trottoir -2cm (sans dépasser 15cm),
- ☞ longueur du plateau : variable de 10 à 30m.



Les ralentisseurs type « coussins »

Signalisation horizontale.

- ➔ le marquage à prévoir est constitué de trois triangles blancs réalisés sur la partie montante du coussin. La base d'un triangle est de 50 cm,
- ➔ les pointes des triangles, sur la rampe montante, doivent être dirigées dans le sens de la circulation,
- ➔ ce marquage n'est pas nécessaire en zone 30 si le coussin est constitué dans un matériau différent de la chaussée et assure une grande visibilité de l'aménagement.



Les ralentisseurs de type « coussins » ne supporte jamais de passage piétons.

Les ralentisseurs type « coussins »

Signalisation verticale.

avancée		de position
B14	A2b	C27
		
signalisation placée, selon la configuration des lieux, de 10 à 50 m du coussin.		

Dans le cas de ralentisseurs successifs, la signalisation est complétée par le panneau d'étendue M2 .

Quelques exemples

☞ Ralentisseur de type « dos d'âne ».



Un dispositif implanté au bon endroit et réalisé dans les règles de l'art, est un dispositif efficace.

Quelques exemples

☞ Ralentisseur de type « trapézoïdal ».



Un dispositif clairement identifié par les piétons comme par les usagers motorisés.

Quelques exemples

☞ Ralentisseur de type « coussins ».



2 paires de coussins encadre et sécurise le carrefour et la traversée piétonne.

Quelques exemples

👉 Ralentisseur de type « plateau ».



Une bonne lisibilité assure à l'ensemble une bonne compréhension.

Quelques exemples

☞ Ralentisseur de type « plateau » en carrefour.



L'implantation d'un plateau dénivelé en carrefour peut améliorer les problèmes de covisibilité.

Quelques exemples

👉 Ralentisseur de type « plateau » en carrefour.



Un aménagement bien conçu renforce la sensation de sécurité auprès des usagers.

Quelques exemples

- ☞ Ralentisseur de type « plateau » en place traversante.



Quand la rue disparaît au profit d'un espace urbain, c'est toute la fonction de l'espace qui change.

Quelques exemples

☞ Dispositif particulier.



Même si il n'est pas interdit, ce type d'équipement est à utilisé avec parcimonie du fait de sa mauvaise perception.

Ce qu'il ne faut pas faire

☞ Marquage au sol pas conforme aux règles.



Le marquage des plateaux et autres ralentisseurs doit être conforme aux recommandations en vigueur.

Ce qu'il ne faut pas faire

☞ Marquage au sol pas conforme aux règles.



Le marquage au sol, constitué de 3 triangles blancs et réservé aux plateaux dénivelés.

Ce qu'il ne faut pas faire

- ➔ Implantation dans une courbe et une zone d'ombre.



Un ralentisseur implanté au mauvais endroit peut constituer un piège pour l'utilisateur qui le franchit.

Ce qu'il ne faut pas faire

- 👉 Implantation à proximité des limites de l'agglomération.



Un ralentisseur implanté trop proche du panneau d'entrée d'agglomération peut être dangereux notamment de nuit.

Aménagements urbains en faveur de la réduction de la vitesse.

Les « zones 30 »

Les règles de base

De quoi s'agit-il ?

Selon le Code de la route (art. R1) le terme « zone 30 » désigne une section ou un ensemble de sections de routes constituant dans une commune une zone de circulation homogène, où la vitesse est limitée à 30 km/h, et dont les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et font l'objet d'aménagements spécifiques».

Objectif : sécurité et qualité de vie.

- ☞ environnement plus conviviale,
- ☞ des échanges plus sûre,
- ☞ circulation plus régulière.

Les règles de base

Où aménager les « zones 30 » ?

- ☞ en secteur résidentiel,
- ☞ autour des établissements scolaires,
- ☞ dans les rues commerçantes,
- ☞ autour d'un itinéraire de liaison cycliste,
- ☞ sur des voies à trafic relativement dense lorsque la vie riveraine est au moins aussi importante que la fonction circulation de la voie.

Si une « zone 30 » peut concerner une section de rue, elle trouve sa meilleure expression lorsqu'elle englobe un ensemble de rues ou un quartier entier.

Les règles de base

Comment aménager les « zones 30 » ?

Toutes les “entrées/sorties” d’une « zone » 30 doivent non seulement être signalées par des panneaux réglementaires, mais également être aménagées, afin d’être clairement identifiées et ainsi faire ralentir l’automobiliste.

Signalisation :

- 👉 en entrée le panneau B30,
- 👉 en sortie, le panneau B51.



Aménagement :

- 👉 des entrées doivent être suffisamment marquées (frontière) pour attirer l'attention de l'automobiliste, de nuit comme de jour.

Attention à ne pas confondre « zone 30 » et limitation de la vitesse à 30km/h.

Quelques exemples

☞ Un bon contraste garanti une bonne lisibilité.



Aménagement facilement identifiable donc efficace.

Quelques exemples

☞ Ralentisseur de type « trapézoïdal ».



Dans un environnement adapté, un traitement simple et relativement peu couteux peut-être mis en place.

Quelques exemples

👉 Ralentisseur de type « trapézoïdal ».



Une transition simple mais lisible et perceptible.

Ce qu'il ne faut pas faire

- ❏ Aucun aménagement ne permet d'identifier la « zone 30 ».



Ici, il serait plus judicieux d'implanter un panneau de limitation de la vitesse à 30km/h (30).

Aménagements en faveur de la réduction de la vitesse en agglomération.

Les traversées piétonnes

Que dit le code de la route ?

Article R415-11

“Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s’arrêtant, au piéton s’engageant régulièrement dans la traversée d’une chaussée ou manifestement clairement l’intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre.”

Article R412-37 (modifié par le décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 -art. 12)

“Les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules.

Ils sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention.

Aux intersections à proximité desquelles n'existe pas de passage prévu à leur intention, les piétons doivent emprunter la partie de la chaussée en prolongement du trottoir.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre.”

Que dit le code de la route ?

Article R412-36

Lorsqu'ils empruntent la chaussée, les piétons doivent circuler près de l'un de ses bords.

Hors agglomération et sauf si cela est de nature à compromettre leur sécurité ou sauf circonstances particulières, ils doivent se tenir près du bord gauche de la chaussée dans le sens de leur marche.

Toutefois, les infirmes se déplaçant dans une chaise roulante et les personnes poussant à la main un cycle, un cyclomoteur ou une motocyclette doivent circuler près du bord droit de la chaussée dans le sens de leur marche.

Conditions d'implantation

En agglomération

Le marquage des passages prévus à l'intention des piétons n'est pas une obligation.

Toutefois deux raisons peuvent justifier leur matérialisation :

- ➔ la section est dangereuse pour le piéton et on choisit pour lui l'endroit le plus sécurisant pour traverser,
- ➔ le piéton peut traverser à n'importe quel endroit et cela occasionne une gêne pour le trafic.

Conditions d'implantation

Hors agglomération

Le marquage des passages prévus à l'intention des piétons, sauf cas particuliers (zone périurbaine ou hameau limités à 50km/h), n'est pas recommandé pour les raisons suivantes :

- ➔ cela donne au piéton un sentiment de sécurité (passage dit protégé), et peut le pousser à s'y engager en forçant le passage, sûr de son bon droit, ou en toute candeur pour ce qui concerne les enfants,
- ➔ la cohérence d'une liaison piétonne souvent inexistante,
- ➔ l'incompréhension des usagers motorisés par rapport à l'environnement de rase campagne,
- ➔ les vitesses pratiquées de part et d'autre, souvent incompatibles avec ce type d'équipement (distances d'arrêt).

Dans le cas où il a été décidé d'installer un passage piéton, la signalisation de ce passage piéton est complétée par les panneaux B14 et A13b implantés sur le même support.



Conditions d'implantation

Signalisation horizontale

L'article 118 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière stipule :

Il est nécessaire de marquer par une signalisation horizontale, et éventuellement verticale, les passages prévus à l'intention des piétons pour la traversée des chaussées, en vertu de l'article R.412-37 du code de la route.

Les passages pour piétons sont délimités par des bandes rectangulaires ou parallélépipédiques blanches parallèles à l'axe de la chaussée, d'une longueur minimale de 2,50 m en ville et d'une longueur de 4 à 6 mètres en rase campagne ou dans les traverses de petites agglomérations.

La largeur de ces bandes est de 0,50 mètre et leur interdistance de 0,50 mètre à 0,80 mètre.

Le marquage axial ou le marquage de délimitation des voies est interrompu de part et d'autre du passage pour piétons, à une distance de 0,50 m, pour éviter une juxtaposition des marques nuisible à leur lisibilité.

Conditions d'implantation

Signalisation horizontale.

Le tableau ci-dessous indique le nombre de bandes que doit comporter un passage pour piétons en fonction de la largeur roulable de la chaussée.

Largeur de la voie	4 à 6m	6 à 8m	8 à 10m	10 à 12m	12 à 14m
Nombre de bandes	3 à 5	5 à 7	6 à 9	8 à 11	9 à 13

Conditions d'implantation

Signalisation verticale

L'article 72-1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière stipule :

La signalisation d'une traversée de la chaussée par un passage destiné aux piétons est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C20a .

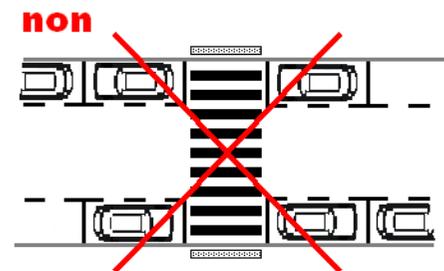
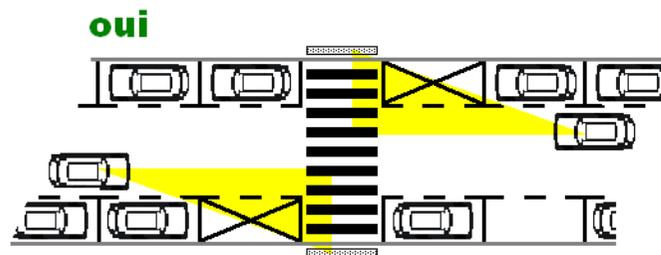
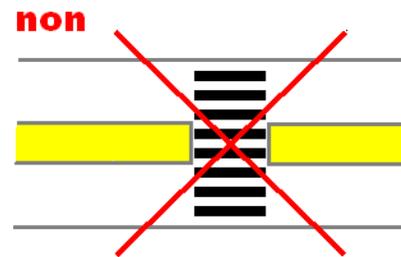
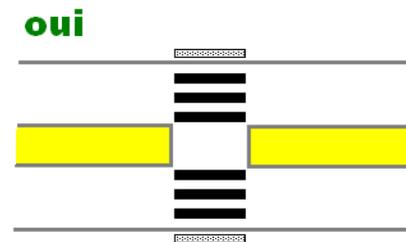
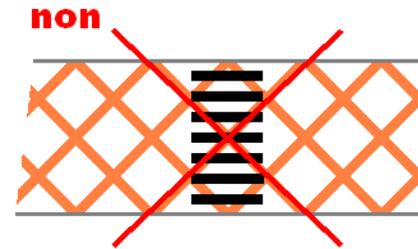
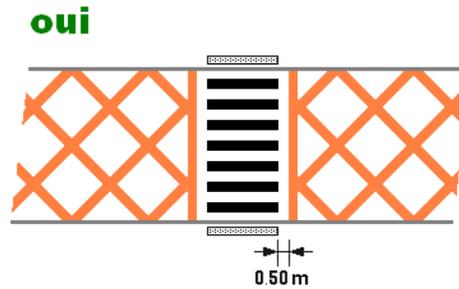


Il n'est implanté que si le marquage du passage pour piétons prévu à l'article 118 de la 7ème partie a été réalisé.

Le panneau C20a est exclusivement implanté en signalisation de position. Il doit être complété par le panneau M9d  si le passage pour piétons est surélevé (ralentisseur de type trapézoïdal).

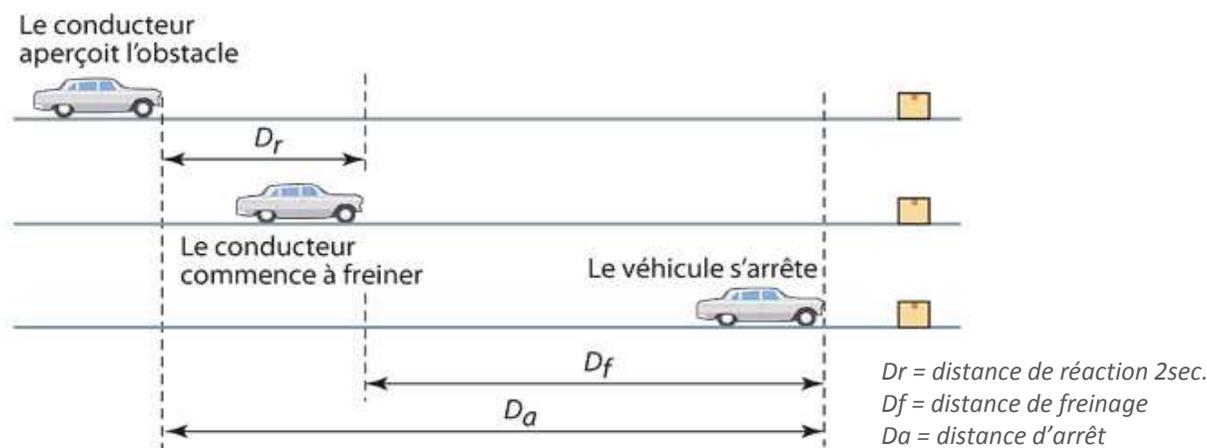
La signalisation avancée est réalisée conformément à l'article 40 de la 2ème partie de l'I.I.S.R.

Guide des bonnes pratiques



Vitesse et fonctionnement

Les distances d'arrêt sur route sèche.



➡ à **70** il faut 62m pour s'arrêter (D_r 38m) + (D_f 12m),

➡ à **50** il faut 40m pour s'arrêter (D_r 28m) + (D_f 24m).

Pour ces raisons, le département du Calvados a décidé de ne plus matérialiser des traversées piétonnes hors agglomération.

Quelques exemples

- ☞ Traversée piétonne bien positionnée à l'arrière du bus.



On pourrait juste simplifier quelque peu le marquage au sol.

Quelques exemples

- ☞ Perception des traversée piétonne renforcée par de la couleur.



Attention toutefois à ne pas noyer la traversée piétonne dans la couleur au risque de diminuer sa perception.

Quelques exemples

👉 Îlot d'axe permettant des traversée piétonne en 2 temps.



Une traversée piétonne en 2 temps (baïonnette) favorise les cheminements des PMR sur des rues larges.

Ce qu'il ne faut pas faire

- 👉 Le SAS vélo doit être implanté avant la traversée piétonne.



Le mélange des genres est interdit. Il faut bien séparer les trafics des piétons et des vélos.

Ce qu'il ne faut pas faire

👉 Où vont les piétons ?



Une traversée piétonne dangereuse, implantée en courbe et sans liaison avec un cheminement.

Aménagements urbains en faveur de la réduction de la vitesse.

Les radars pédagogiques

Qu'est-ce qu'un radar pédagogique ?

Le radar pédagogique est un équipement implanté en bordure de chaussée pour indiquer à l'usager :

- ☞ la vitesse à laquelle il circule aux abords du dispositif,
- ☞ et / ou un message d'alerte si sa vitesse est supérieure à celle qui est autorisée.

La réglementation le qualifie de « panneau d'indication et d'alerte individualisées sur la vitesse ».

Objectif du radar pédagogique

- ➔ établir le lien entre la réglementation et le comportement individuel,
- ➔ faire respecter les limitations de vitesse sur des zones à enjeux de sécurité routière, par une alerte à propos de la vitesse pratiquée,
- ➔ aider à combattre la baisse de vigilance au volant grâce à une stimulation visuelle.

Modèles autorisés

Type de messages :

- ☞ vitesse pratiquée par l'usager,
- ☞ message d'alerte :
« ralentir école », « attention », « prudence ».

Les messages de type « merci » ou « bonne route » ne doivent pas être utilisés car il ne s'agit pas de messages d'alerte.

Exemple de matériel conseillé :



Règles d'implantation

Où l'implanter ?

- ☞ là ou il sera bien perçu et identifier comme tel, à proximité d'une école ou d'un lieu public,
- ☞ éviter la proximité des habitations et de la végétation,
- ☞ ne pas l'exposer aux risques routiers ».

Quel support ?

- ☞ un support de fixation (rigide ou fragilisé).

Afin de renforcer le caractère pédagogique du dispositif, et d'éviter toute accoutumance, il est conseillé de ne pas laisser l'appareil plus de 6 mois sur le même site.

Un matériel équipé de panneaux photovoltaïques facile sa mobilité.

Quelques exemples

☞ Attention à la végétation qui peut masquer le dispositif.



Le choix du site doit être le fruit d'une réflexion.

Quelques exemples

👉 Dispositif implanté en entrée d'agglomération.



Une abondance d'information en périphérie du dispositif nuit à la qualité du message.

Dispositif à proscrire

👉 Présence de publicité sur le dispositif.



Ce type d'équipement qui est interdit, décrédibilise le dispositif et altère sa fonction pédagogique.

Bruno GIDON
vous remercie de votre attention



Département du Calvados
BP 20 520 - 14035 Caen Cedex 1

Mon quotidien, ma vie demain

