Certu

Savoirs de base
en sécurité routière

FICHE n°14

mai 2007

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Urbain

▷ Certu 2007/17

Les chicanes urbaines implantées en entrée d'agglomération

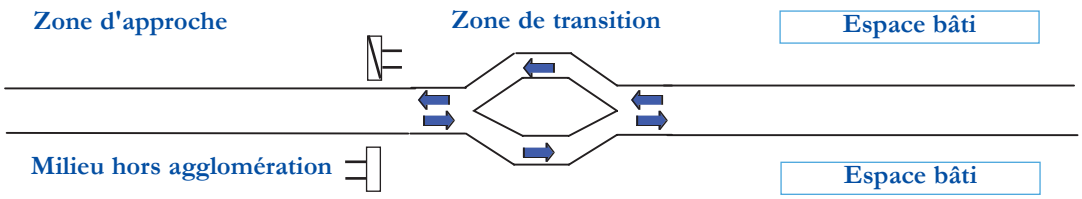
Les dispositions adoptées dans le schéma ci-dessous en entrées de ville concourent à réaliser une transition entre le milieu hors agglomération et le milieu urbain. Dans une logique de lisibilité de l'espace, il s'agit de mettre en évidence, une rupture dans l'aménagement afin que le conducteur adopte le comportement adéquat et diminue sa vitesse en conséquence. Son positionnement doit être cohérent avec les formes urbaines présentes et futures.
Il est fréquent qu'au-delà du message usuel, le recours à un aménagement physique réducteur de vitesse s'avère nécessaire. La chicane peut être utilisée dans ce cadre.
Cette fiche a pour objectif d'apporter quelques éléments de réponses aux questions des services techniques de collectivités, de l'état ou des bureaux d'études quant à la réalisation de ce dispositif en entrée d'agglomération. Ce document a été rédigé dans l'attente de la parution du futur guide méthodologique sur les chicanes et les écluses.

Cette fiche décrit les principes généraux d'aménagement d'une chicane en entrée d'agglomération, la prise en compte de tous les usagers l'empruntant, et ses caractéristiques géométriques.

Chicane avec îlot central.

Chicane sans îlot central.

Photos F. TORTEL/CETE de l'Est



Zone d'approche : *séquence de voirie préalable à l'introduction du milieu urbain toujours située avant le panneau d'entrée d'agglomération permettant la transition entre le milieu hors agglomération et le milieu urbain.*

Zone de transition : *séquence de voirie toujours située après le panneau d'entrée d'agglomération*

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère des Transports de l'Équipement du Tourisme et de la Mer

Contexte général

La chicane consiste en un décalage de l'axe de la chaussée avec une déflexion significative de la trajectoire.

C'est un des outils d'aménagement de modération de vitesse d'entrée d'agglomération utilisé pour souligner le passage entre la route et la rue avec son fonctionnement complexe (plus de piétons, plus de manœuvres…). Toujours située après le panneau d'entrée d'agglomération, précédée éventuellement d'une zone d'approche, la chicane renforce l'image de l'entrée dans la ville.

Généralement limitée à 50 km/h, la zone entre le panneau d'entrée d'agglomération et la chicane peut toutefois avoir une limitation de vitesse relevée à 70 km/h (prise par arrêté), si les accès riverains et les traversées piétonnes sont en nombre limité et sont protégés par des dispositifs appropriés (art R413-3 du code de la route). Dans ce cas, si la chicane est implantée après cette zone, il convient d'y limiter la vitesse à 50 km/h à l'aide d'un panneau B14 implanté en amont de la chicane.

Des évaluations menées sur les chicanes ont montré, qu'après l'implantation de la chicane, les vitesses diminuent, puis remontent très légèrement pour se stabiliser le cinquième mois et que les chicanes ont une influence plus forte sur les usagers rapides.

La réglementation

L'implantation de cette chicane est toujours préconisée après le panneau d'entrée d'agglomération qui limite la vitesse à 50 km/h maximum.

À ce jour, il n'existe pas de réglementation spécifique aux chicanes. Cependant, l'aménagement doit être réalisé selon les règles de conception de toute voirie urbaine, notamment la réglementation de l'accessibilité à la voirie des personnes handicapées et à mobilité réduite, les codes de la route, de la voirie routière et de l'environnement, l'instruction interministérielle sur la signalisation routière etc.

Les recommandations énoncées dans cette fiche sont donc issues de discussions de spécialistes, ainsi que d'évaluations de chicanes implantées sur des routes principales dans la zone de transition rase campagne/agglomération.

Les principes généraux d'aménagement

Le principe de la chicane est le résultat d'une réflexion menée sur les entrées d'agglomération et contribue de ce fait à leur valorisation. Issue d'une analyse globale et préalable du site, la chicane trouve son efficacité à la fois dans une implantation judicieuse et dans un aménagement pertinent en lien avec son environnement. La chicane ne doit ainsi pas s'imposer à son environnement, mais plutôt en tirer profit.

Pour des raisons de visibilité et de dynamique du véhicule, l'implantation d'une chicane dans une courbe, en sommet de côte ou sur une chaussée à plus d'une voie par sens de circulation est vivement déconseillée. Elle peut s'appuyer sur un carrefour aménagé en entrée d'agglomération par la création d'une voie de Tourne à Gauche (TAG) dans la chicane par exemple, ce qui assure un rôle de ralentissement et la sécurisation des mouvements tournants (dans ce cas, si un meilleur stockage des véhicules s'avère nécessaire, un allongement de l'îlot central est envisageable sans pour autant réduire l'efficacité de la chicane).

La lisibilité

La chicane a pour but d'augmenter la perception d'une entrée d'agglomération et de réduire les vitesses pratiquées. Afin qu'elle ne constitue pas un aménagement isolé, le panneau d'entrée d'agglomération peut être précédé d'une zone d'approche comprenant le changement progressif du caractère de route à l'apparence d'une rue (apparition progressive de végétation et d'éléments urbains, modification des abords, bordurage, etc.). Il convient d'implanter les chicanes à proximité du panneau d'entrée d'agglomération et à l'intérieur de l'agglomération, de façon à ce qu'elles puissent marquer une transition entre rase campagne et milieu urbain et que l'usager puisse faire le lien entre le panneau et l'aménagement.

La visibilité

La distance de visibilité correspond à la distance à partir de laquelle la chicane et le panneau d'entrée d'agglomération sont visibles. Elle permet aux usagers d'identifier l'aménagement et l'entrée de l'agglomération et ainsi d'adapter leur vitesse. Dans tous les cas, il est souhaitable que la distance de visibilité du panneau d'entrée d'agglomération auquel est associée la chicane pour un véhicule en approche soit au moins égale à la distance d'arrêt à la vitesse V 85* (*cf. tableau issu de l'ARP - aménagement des routes principales -, ci-dessous*).

V 85* (km/h)	50	60	70	80	90	100
Distance d'arrêt en alignement droit (m)	50	65	85	105	130	160
Distance (m) parcourue pour passer du V85 à 50 km/h	0	37	57	77	102	132

V 85 Seuil de vitesse en-dessous duquel roulent 85% des véhicules. Distances calculées pour un temps de réaction de 2s, et pour une chaussée humide.*

Si cela n'est pas possible, il faudra qu'elle corresponde au moins à la distance permettant le passage de V 85 à 50 km/h. Si la chicane est très décalée par rapport au panneau d'entrée d'agglomération, les même règles s'appliquent sur la chicane.

Les îlots et bordures

L'implantation d'éléments verticaux sur l'îlot central et sur les rives donne du volume à l'aménagement, renforce la perception et crée un effet de paroi, ce qui diminue les vitesses.

En général, cet effet est d'autant plus fort que les éléments verticaux sont près du bord de chaussée ; en outre il agit sur les usagers les plus rapides qui tangentent les rives. Le bordurage de l'îlot central et des rives participe également à l'effet de paroi.

Les éléments verticaux implantés sur les premiers mètres de l'îlot central et en bordure ne doivent pas constituer des obstacles rigides, ni des masques à la visibilité pour les intersections, les accès riverains situés à proximité, et les piétons dans le cas d'aménagement de traversées piétonnes. Au niveau de l'extrémité de l'îlot central, il est vivement recommandé d'implanter des bordures non agressives côté hors agglomération. Les bordures latérales de l'îlot et celles de l'accotement peuvent être hautes afin de marquer davantage l'effet de paroi, mais leur hauteur doit tenir compte du passage des transports exceptionnels. Il est aussi recommandé d'éviter les angles saillants et de les remplacer par des arrondis sur une faible longueur afin d'éviter que les usagers abîment leurs pneus. Les revêtements de l'îlot doivent être choisis de sorte à faire un contraste suffisant avec la chaussée.

La signalisation

La chicane en agglomération ne bénéficie pas réglementairement de signalisation verticale spécifique.

Pour augmenter la lisibilité et la visibilité de la chicane, il est recommandé d'implanter une balise J5 en tête d'îlot si elle comporte un îlot central, côté hors agglomération surtout en l'absence d'éléments verticaux et décoratifs tels que fleurs, bosquets, etc.

Le marquage au sol dans la chicane n'est pas indispensable. Il augmente la largeur physiquement roulable et il diminue de fait les contraintes de trajectoire. Sur les bordures de l'îlot central, de la peinture blanche rétroréfléchissante ou des dispositifs rétroréfléchissants blancs peuvent être utilisés si la visibilité de l'aménagement le nécessite.

Les séparateurs (petite bordure ovale ou parallélépipédique, ou simple marquage)

Dans le cas de l'aménagement d'une chicane simple ou double, il peut être envisagé l'implantation d'un séparateur destiné à délimiter physiquement les deux voies de circulation antagonistes en améliorant le guidage et la visibilité.

Il faut dans ce cas s'assurer que le séparateur est suffisamment visible et que ses extrémités ne sont pas agressives surtout du côté de l'entrée d'agglomération. L'implantation de ce dispositif ne peut être acceptable que pour des vitesses d'approches modérées constatées avant l'aménagement, à cause du risque de surprise dû à la contrainte que le séparateur peut engendrer (il est en effet moins visible qu'un îlot central car plus fin, et ne sépare pas autant les flux de circulation qu'un véritable îlot).

L'éclairage

L'éclairage public a pour vocation d'améliorer la visibilité de la voirie sur laquelle un usager circule, ainsi que ses abords. Il doit accompagner le conducteur dans son niveau d'adaptation visuelle. Selon la configuration d'éclairage de la voirie urbaine, deux cas sont envisageables, le principe étant de maintenir un même niveau lumineux d'éclairage entre la chicane et la voirie en aval côté agglomération.

– Si ni la voirie en aval ni la route en amont ne sont éclairées, il n'est pas conseillé d'éclairer la chicane. En effet, cet éclairage ponctuel renforce la présence de zones d'ombre avant et après le dispositif ce qui a pour conséquence une baisse de la perception visuelle du conducteur en amont et en aval de l'aménagement.

Dans ce cas, une attention particulière doit être apportée au marquage ou à la signalisation de l'îlot séparateur (ex : peinture blanche rétroréfléchissante ou dispositifs rétroréfléchissants blancs), et à la perception de la chicane.

– Si la voirie en aval est déjà éclairée, il convient d'éclairer la chicane selon les même performances lumineuses que la voirie urbaine en aval. Une zone de transition lumineuse placée en amont de la chicane peut être envisagée si les niveaux lumineux préconisés sur la voirie urbaine sont très différents de ceux définis hors agglomération (notamment si la route n'est pas éclairée); ceci permet d'accompagner l'observateur dans son adaptation visuelle.

Dans ce dernier cas, il faut prendre soin au lieu d'implantation des candélabres afin qu'en cas de perte de contrôle, ils ne constituent pas des obstacles agressifs. Ainsi, une implantation sur les premiers mètres des îlots centraux ou à proximité des bordures latérales est à éviter.

La viabilité hivernale

Dans le cas d'un aménagement de chicane, la considération de l'exploitation hivernale en préalable au projet est essentielle.

Des investissements supplémentaires non prévus, voire des modifications de l'aménagement peuvent résulter d'une conception n'ayant pas intégré cet aspect au préalable.

Elle peut prendre plusieurs formes :

– étudier les largeurs correspondant aux gabarits des engins de service hivernal utilisés localement, de façon à optimiser la qualité du raclage;

– prévoir des rayons de courbure compatibles avec le passage des engins de service hivernal dotés d'une lame;

– estimer la hauteur des bordures compatibles avec l'évacuation de la neige, dont l'intensité des précipitations peut varier d'une région à l'autre;

– prévoir des plots et balises amovibles plutôt que fixes.

S'il n'est pas possible de prendre en compte tous ces éléments, des mesures peuvent être mises en place, en concertation avec les services d'exploitation en charge de la viabilité hivernale.

Prise en compte de tous les usagers

En tant qu'aménagement de transition marquant l'entrée de l'agglomération, la chicane se doit de répondre aux exigences de l'ensemble de ses usagers en matière de sécurité, d'occupation et de partage de l'espace. Ainsi, la chicane n'est pas réservée qu'aux seuls véhicules légers qui ne seront donc pas abordés dans ce chapitre. Transports en commun, poids lourds, transports exceptionnels, deux roues motorisés, cyclistes et piétons, etc. sont à prendre en compte, selon le contexte.

Dans tous les cas, la largeur de l'emprise de la route conditionne l'implantation des chicanes.

Les piétons

L'analyse du cheminement piéton doit être faite avant d'envisager l'implantation d'une chicane. Il faut veiller à ce qu'elle ne supprime pas les conditions d'accessibilité, et un soin doit être apporté au traitement des cheminements piétons autour de la chicane. La réglementation d'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées et à mobilité réduite doit être respectée (à ce sujet, le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 et l'arrêté du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics doivent être appliqués).

Les aménagements de traversées piétonnes dans la zone aménagée doivent être justifiés par des raisons de sécurité et d'usage. Trois cas sont à distinguer :

– Dans le cas de l'aménagement d'une chicane à îlot central, si la largeur de l'îlot est supérieure ou égale à 2 m, l'îlot peut servir de refuge aux piétons, et un passage piéton peut être aménagé au droit de la chicane.

– Dans le cas d'une chicane double, si l'alignement droit entre les deux déports est suffisamment important, un passage piéton peut être aménagé de préférence au centre de cet alignement droit.

– Dans le cas d'une chicane simple, il est préférable d'aménager le passage piéton en aval de la chicane côté agglomération, suffisamment éloigné de la fin du déport.

Les cyclistes

L'enjeu est ici de s'assurer que le cycliste n'est pas mis en danger lorsqu'il emprunte la chicane. Le cycliste risque en effet de se trouver piégé entre la bordure latérale et le véhicule le dépassant.

La nécessité de contraindre les véhicules motorisés conduit à ne pas recommander de bande cyclable dans la chicane. Cette dernière laisse en effet la possibilité à l'automobiliste (notamment celui habitué à emprunter régulièrement la chicane) de lisser la trajectoire en circulant sur la bande cyclable, ce qui est dangereux pour les cyclistes et annule l'effet de modération de vitesse recherché. Selon les besoins et contraintes de circulation ainsi que les configurations du site (emprise réduite, présence ou non d'aménagements cyclables à l'amont et à l'aval du dispositif), pistes cyclables ou voies d'évitement sont recommandées. Pour le choix entre piste cyclable et voie d'évitement, deux possibilités sont à étudier :

– Si un aménagement cyclable existe en amont ou en aval de la chicane, il est recommandé d'assurer sa continuité autour de la chicane. Les bandes cyclables déjà existantes au niveau de la chicane seront transformées en pistes cyclables avec séparation physique de la chaussée.

– S'il n'existe pas d'aménagement cyclable en amont ou en aval de la chicane, il est recommandé de créer une voie d'évitement autour de la chicane, avec création d'un biseau en amont de la chicane, permettant aux cyclistes d'y accéder.

La lecture de la trajectoire doit se faire sans ambiguïté. Pour cela, il faut que l'aménagement cyclable soit lisible et bien différencié de la voie de circulation automobile.

Photo CG 67

Chicane avec îlot central et voie d'évitement pour les cyclistes.

Les deux roues motorisés

La contrainte de la chicane sur les deux roues motorisées est moindre que celle sur les autres types de véhicules.

L'aménageur pourrait donc commettre l'erreur de rendre la chicane trop contraignante en oubliant le danger que cela pourrait représenter pour tous les usagers.

Contrairement aux cyclistes, le risque de se retrouver piégé contre une bordure est faible du fait d'une vitesse équivalente à celle des autres véhicules en approche.

Il n'est donc pas préconisé d'aménager une voie réservée pour les deux roues motorisés.

L'équilibre précaire des deux roues les rendant très sensibles à l'état de la chaussée, il faudra veiller aux points suivants :

– Limiter les marques peintes sur la chaussée au niveau des déports qui présentent en général une adhérence différente de celle de la chaussée.

– S'assurer que la chaussée présente une adhérence correcte, notamment par temps de pluie afin d'éviter les risques de glissades.

– S'assurer du bon état d'entretien de la chaussée. Les arrachements, fissures et amas de gravillons étant à proscrire.

– En cas d'aménagement paysager, s'assurer que l'eau de pluie ou d'arrosage ne stagne pas sur la chaussée.

Les véhicules à grands gabarits et les transports exceptionnels

La volonté d'implanter des dispositifs de modération de vitesse tels que la chicane ne doit pas s'avérer incompatible avec le passage de convois plus larges tels que les transports exceptionnels, les engins agricoles, les poids lourds, les bus selon les cas.

Des mesures d'adaptations ou d'exploitations spécifiques permettent de garantir le passage d'engins larges hors code de la route (y compris des mesures de police ponctuelles) en maintenant des voies de dimensions cohérentes, comme par exemple la réalisation d'îlots séparateurs avec des bordures franchissables et des panneaux escamotables.

Les surlargeurs des chaussées doivent être dotées d'un revêtement différent de celui de la chaussée. Elles peuvent être à niveau ou bombées (résine, pavés, etc.) sans pour autant compromettre l'effet de modération de la vitesse de la chicane.

Il faut également veiller à ce que le mobilier urbain et la végétation arbustive soient judicieusement positionnés.

Les caractéristiques géométriques

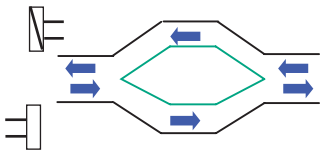
Pour être efficace, il est nécessaire qu'une chicane présente une contrainte de conduite sans pour autant constituer un danger. Cette contrainte se caractérise par une déviation de la trajectoire et une contrainte aux limites par des bordures aux points d'inflexions et aux abords. La difficulté consiste à trouver une géométrie contraignante pour un véhicule léger circulant à 50 km/h, tout en assurant le passage des autres usagers, sachant que l'emprise disponible est souvent limitée par la plate-forme de la voie. L'expérience montre que l'on obtient ce double objectif avec les formes géométriques ci-après.

Les différentes formes de chicane en entrée d'agglomération

Selon la configuration initiale du site, plusieurs formes de chicanes sont envisageables : les chicanes à îlot ou terre plein central et les chicanes sans îlot central. La forme ne doit pas s'imposer au site environnant, mais plutôt en découler, de façon à valoriser l'insertion de la chicane dans son environnement.

Chicane à îlot ou terre plein central

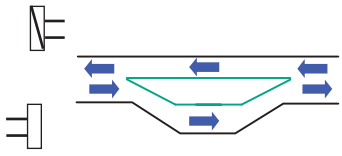
Symétrique



Avantages : *Bien perçue, c'est la forme la plus couramment rencontrée.*

Inconvénients : *Assimilable à un aménagement hors agglomération si elle n'est pas accompagnée d'éléments qui marquent l'urbain.*

Asymétrique



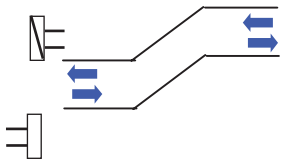
Avantages : *Son emprise est plus réduite qu'avec un îlot central symétrique. Contrainte maintenue en entrée d'agglomération. Dans le cas de passage de convois exceptionnels, la voie sans contrainte peut plus facilement être conçue pour servir de passage.*

Inconvénients : *La nuit, ou quand le trafic est moindre, les usagers peuvent être tentés de circuler sur la voie opposée pour éviter la contrainte. Risque de vitesse anticipée des conducteurs en sortie d'agglomération.*

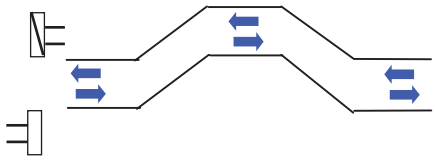
Pour les chicanes sans îlot central, une précaution devra être prise dans l'aménagement, pour éviter les situations de risque de collision frontale au niveau du déport.

Chicane sans îlot central

Simple



Double



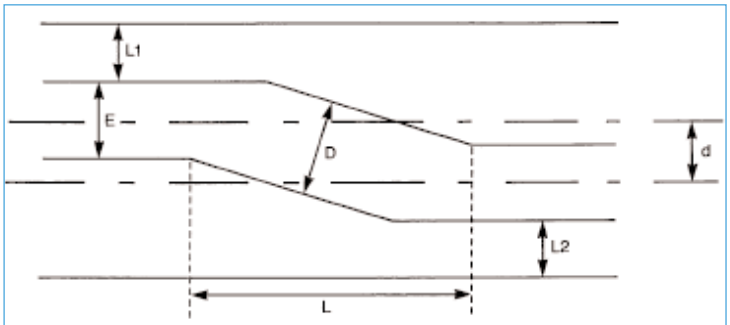
Avantages : *Est adaptée pour des vitesses d'approches modérées avant l'aménagement.*

Inconvénients : *Si les vitesses d'approche sont élevées avant l'aménagement (V85>50 km/h) son implantation est risquée car l'absence de séparation marquée des flux de circulation rend le déport moins lisible.*

Un déport égal à la largeur de chaussée permet une véritable rupture d'alignement.

Au niveau du déport, la largeur des voies de circulations peut être ponctuellement élargie afin d'inscrire les trajectoires des véhicules (notamment les poids lourds). Pour cela, il est nécessaire d'introduire un léger décalage entre chaque côté de la chaussée dans le déport.

Ce déport doit être significatif (d>2m) mais ne doit pas conduire à réduire les largeurs de cheminement piéton de façon exagérée.



E : *largeur de la chaussée en amont de la chicane.*

L1, L2 : *largeur du cheminement piéton.*

D : *largeur de la chaussée au niveau du déport.*
En général l'inscription des trajectoires entraîne D>E.

d : *déport.*

Tableau de propositions des caractéristiques géométriques des chicanes

Caractéristiques géométriques	Valeur recommandée	En deçà	Au-delà
Déport	Chicanes à îlot central : largeur de voie. Chicanes sans îlot central : largeur de chaussée.	Si déport < 2 m : contrainte insuffisante pour les véhicules légers (VL).	Ne pose pas de problème si la contrainte de trajectoire imposée aux véhicules n'est pas trop brutale.
Pente du déport*	Pas de valeurs préconisées en l'état actuel des connaissances. La contrainte doit être étudiée de façon à pouvoir inscrire une **pente du déport de trajectoire du véhicule** égale à 1/10 (trajectoire en pointillés dans les schémas d'aménagement). La contrainte de la chicane ne dépend pas seulement de la pente du déport, elle dépend également de la contrainte aux limites qui dépend de la largeur des voies au niveau du déport et du décalage entre chaque côté de la chaussée dans le déport (voir schéma ci-dessous).		
Alignement entre deux déports ou longueur du plus grand rayon	Minimum : 20 m	Les PL et les TC ne peuvent se réaligner et roulent sur les bordures.	–
	La forme de l'îlot central peut être ovoïde.		
Déport en entrée et sortie	Les chicanes dont la sortie est plus contraignante que l'entrée sont à éviter. Si sortie plus contraignante, risque d'empiètement sur l'autre voie pour les PL et TC. En cas d'impossibilité à cause de l'emprise, privilégier le ralentissement en entrée.		
Largeur de voie en amont de la chicane	De 3,2 m à 3,5 m	Contraintes trop fortes pour les PL et les TC qui heurteront les bordures.	Lissage de la trajectoire pour les VL.
Largeur de la voie d'évitement	1,50 m	Si largeur < 1 m : elle est inconfortable.	–
Trottoir si demande réelle du cheminement piéton	1,80 m dégagé de tout obstacle.	Minimum : 1,40 m dégagé de tout obstacle (obligation).	–

** Pente du déport : déport/longueur du déport (voir schémas suivants).*

Schémas d'aménagement d'une chicane

La contrainte est fonction des paramètres géométriques représentés schématiquement ci-dessous :

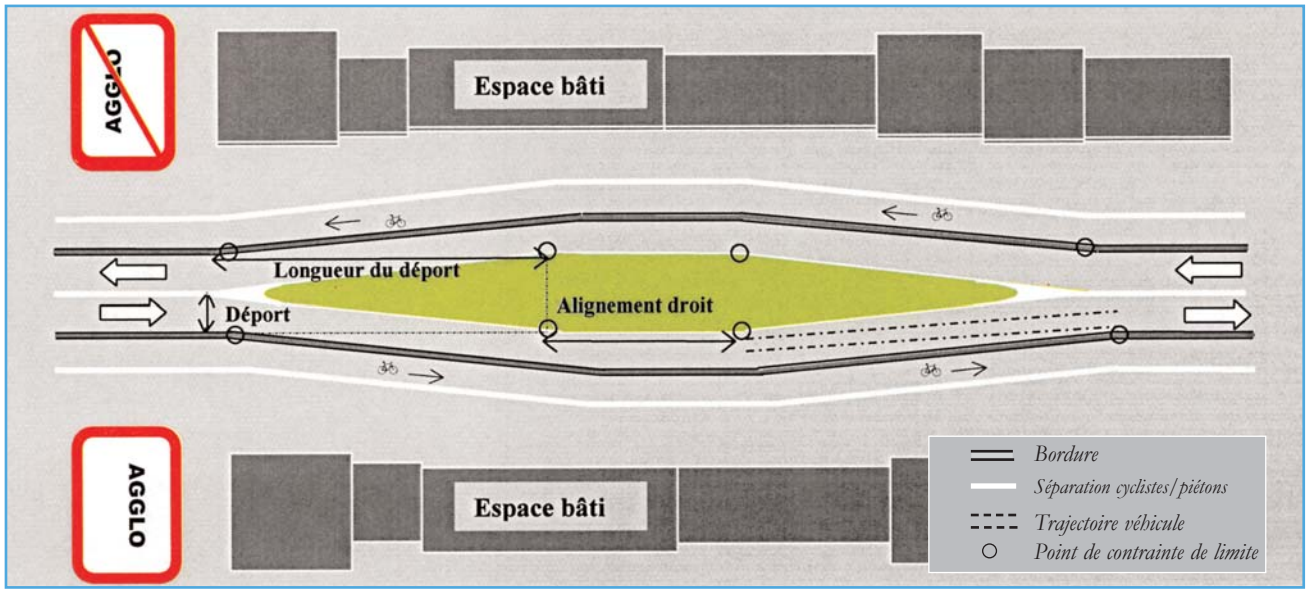
– le déport latéral;
– la longueur du déport;
– la pente du déport.

Pour garder le même niveau d'efficacité, toute variation de l'un des paramètres entraîne la variation des deux autres.

Le tableau précédent propose des recommandations concernant le dimensionnement des paramètres géométriques de la chicane.

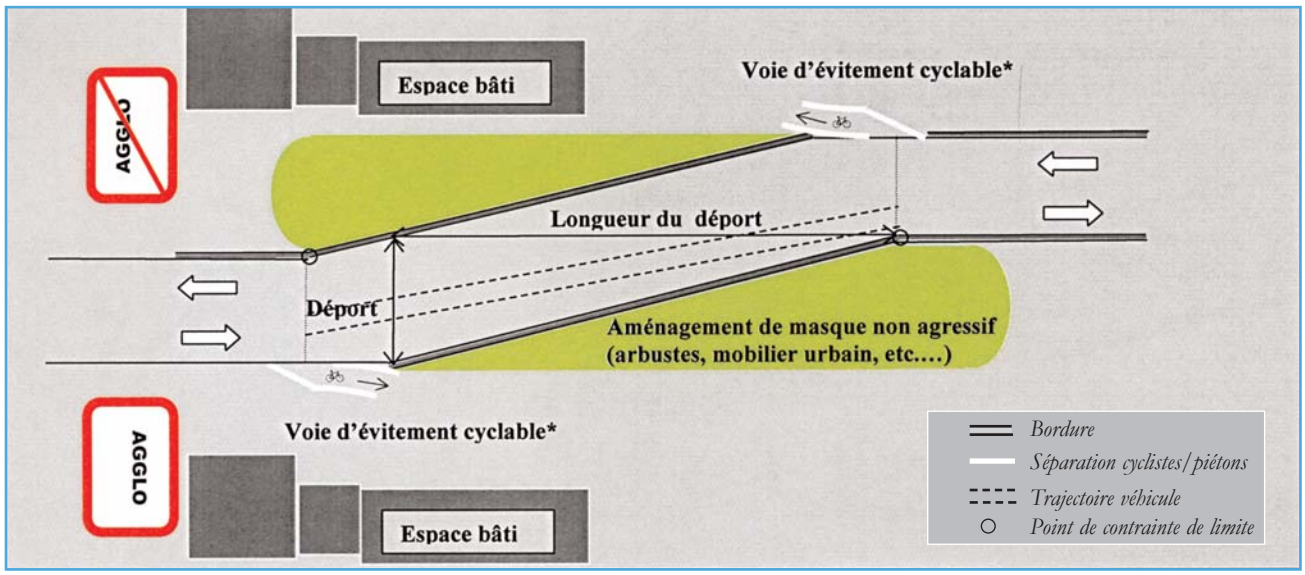
Les côtes des longueurs ne sont données qu'à titre schématique.

La chicane de type îlot central



Exemple d'aménagement d'une chicane de type îlot central au droit des habitations avec prise en compte des cyclistes. Cas d'une piste cyclable longeant la chicane. Il n'existe pas de solution unique. Les distances entre les points de contraintes de limites et la trajectoire du véhicule sont identiques de chaque côté du déport. Dans le cas où une intersection est aménagée en entrée d'agglomération, elle peut servir de support à la réalisation d'une chicane intégrant une réalisation de TAG par exemple.

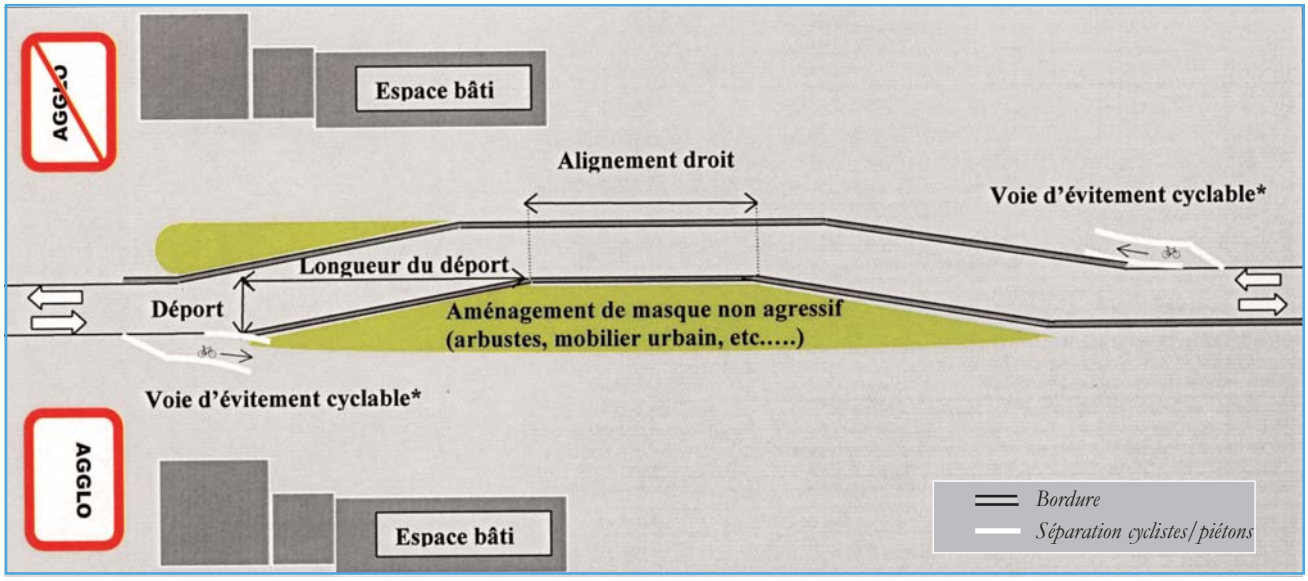
La chicane simple



Exemple d'aménagement d'une chicane simple en déport à gauche avec prise en compte des cyclistes par des voies d'évitement et rupture de la perspective aval par des aménagements paysagers dépourvus d'obstacles. Aide au guidage par du mobilier urbain non agressif. Il n'existe pas de solution unique.

** : Pour les insertions de cyclistes sur la voie de circulation, consulter les guides de recommandations pour les itinéraires cyclables et pour les aménagements cyclables. Dans le sens gauche vers droite, les distances entre la trajectoire du véhicule et le centre de la chaussée au droit du premier point de contrainte de limite et de la trajectoire du véhicule et de l'accotement au droit du deuxième point de contrainte de limite, sont identiques.*

La chicane double



Exemple d'aménagement d'une chicane double avec prise en compte des cyclistes par des voies d'évitement et rupture de la perspective avale par des aménagements paysagers dépourvus d'obstacles.
Aide au guidage par du mobilier urbain non agressif.
Il n'existe pas de solution unique.
** : Pour les insertions de cyclistes sur la voie de circulation, consulter les guides de recommandations pour les itinéraires cyclables et pour les aménagements cyclables.*

Certu
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

© 2007 Certu
La reproduction totale du document est libre de droits.
En cas de reproduction partielle, l'accord préalable du Certu devra être demandé.

Le Certu appartient au Réseau Scientifique et Technique de l'Équipement

Sujets associés

- Les définitions de l'urbain
- Vitesse et fonctionnement urbain
- Maîtrise des vitesses par l'aménagement
- Visibilité
- Le paysage et la sécurité routière
- Les cyclistes

Références bibliographiques

Exemples de bonnes pratiques

- Fiche n° MU VII 05 Série Petits aménagements de sécurité / Entrée d'agglomération / Chicane en entrée d'agglomération, Lyon Certu, septembre 2006.
- Fiche n° VII 04 Série Petits aménagements de sécurité / Entrée d'agglomération/ Îlot séparateur avec prise en compte des cyclistes, Lyon Certu, novembre 2003.
- Fiche n° VII 03 Série Petits aménagements de sécurité / Entrée d'agglomération/ Réduction du nombre de voies et aménagement d'un carrefour, Lyon Certu, novembre 2003.
- Fiche n° VII 02 Série Petits aménagements de sécurité / Entrée d'agglomération/ Rétrécissement par îlot franchissable et effet de porte, Lyon Certu, décembre 1997.
- Fiche n° VII 01 Série Petits aménagements de sécurité / Entrée d'agglomération/ Chicane avec îlot séparateur en dur (Trafic Poids Lourds faible), Lyon Certu, novembre 1994.

Guide méthodologique

- Recommandations pour les itinéraires cyclables, Lyon Certu, août 2005.
- Recommandations pour les aménagements cyclables, Lyon Certu, avril 2000.
- Ville plus sûre quartiers sans accidents - savoir faire et techniques, Bagneux CETUR, avril 1990.

À paraître : objectif 3e trimestre 2007

- Guide méthodologique pour l'étude d'une traversée d'agglomération.

À paraître : objectif 2008

- Guide méthodologique sur les chicanes et les écluses, Lyon Certu.

La série de fiches «Savoirs de Base en sécurité routière» a été réalisée dans le cadre de la démarche MPSR «Management et Pratiques en Sécurité Routière» par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu pour le milieu urbain et par le Sétra pour le milieu interurbain.
Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences.
Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.
Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur les sites du :

- Certu (http://www.certu.fr)
- «portail métier» sécurité routière de la DSCR (http://securite-routiere.metier.i2)
- Sétra (intranet : http://catalogue.setra.i2 et internet : http//catalogue.setra.equipement.gouv.fr).

Auteurs de la fiche

Olivier Baille pour la mise en forme,
ainsi que les membres de son Groupe de travail chicane et ceux du Groupe de travail savoir-faire de base animé par Nicolas Nuyttens pour alimenter le contenu de la fiche : François Tortel et Stéphanie Poissonnier (Cete de l'Est), Alexandra Belliard, Ludovic Burghgraeve, et Jacques Couty (Cete NC), Franck Monti et Claude Abignoli (Cete Méditerranée), Jean-Paul Truffy (ATTF), Bernard Tisseire (AITF), Pierre Fischer (ASTD), Gilles Dumonceau (KEOLIS), Thierry Marsick (Ville de Grenoble), André De Neuville (Cete de l'Ouest), Jean-François Durand (DREIF).
Remerciements à Martine Vertet et Daniel Lemoine (Sétra), Hubert Peigné (CGPC), Guy Dupré (Cete NC), Josiane Laville (Cete de Lyon), Nicolas Nuyttens, Jean-Luc Reynaud, Cyril Chain, Hubert Treve, Catia Renesson, Hervé Cluzel, Bertrand Christian, Maryvonne Dejeammes, Pierre Viatte et Benoît Hiron (Certu).

Votre contact au Certu

Olivier Baille
✆ 04 72 74 58 55
Olivier.baille@equipement.gouv.fr

Secrétariat : ✆ 04 72 74 59 33