



# Cerema



SEINE-MARITIME  
- LE DÉPARTEMENT -

## Le giratoire à terre-plein central franchissable en milieu interurbain



### SÉCURISER LES CARREFOURS INTERURBAINS BONNES PRATIQUES ET INNOVATIONS

**Philippe CHAUVIN**

Département de Seine-Maritime  
Chef de service Exploitation  
et Sécurité Routière  
philippe.chauvin@seinemaritime.fr

**Olivier MOISAN**

CEREMA Normandie-Centre  
DITM – Groupe Sécurité Routière  
Expert en sécurité routière des infrastructures  
olivier.moisan@cerema.fr

Cerema Normandie-Centre

# Le giratoire à terre-plein central franchissable en milieu interurbain

## Problématique

- Sécurisation des carrefours

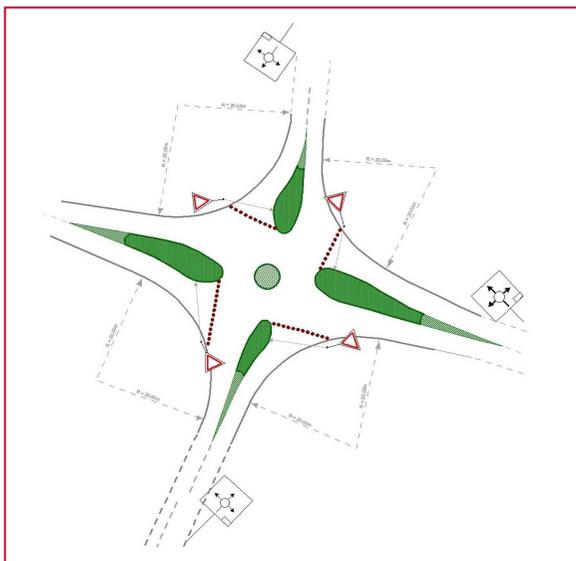
## Objectifs

- Réguler les vitesses en amont et dans le carrefour pour amenuiser les risques d'accident
- Aménagement compact



# Le giratoire à terre-plein central franchissable en milieu interurbain

## Caractéristiques



- Rayon extérieur <12 m
- 1,5 m < Rayon îlot central < 2,5 m, franchissable
- Ilots « en dur » sur chaque voie
- Bordurage extérieur (Type T2) assez en amont du carrefour
- Signalisation et pré signalisation à l'image d'un giratoire

# Le giratoire à terre-plein central franchissable en milieu interurbain

## Fonctionnement

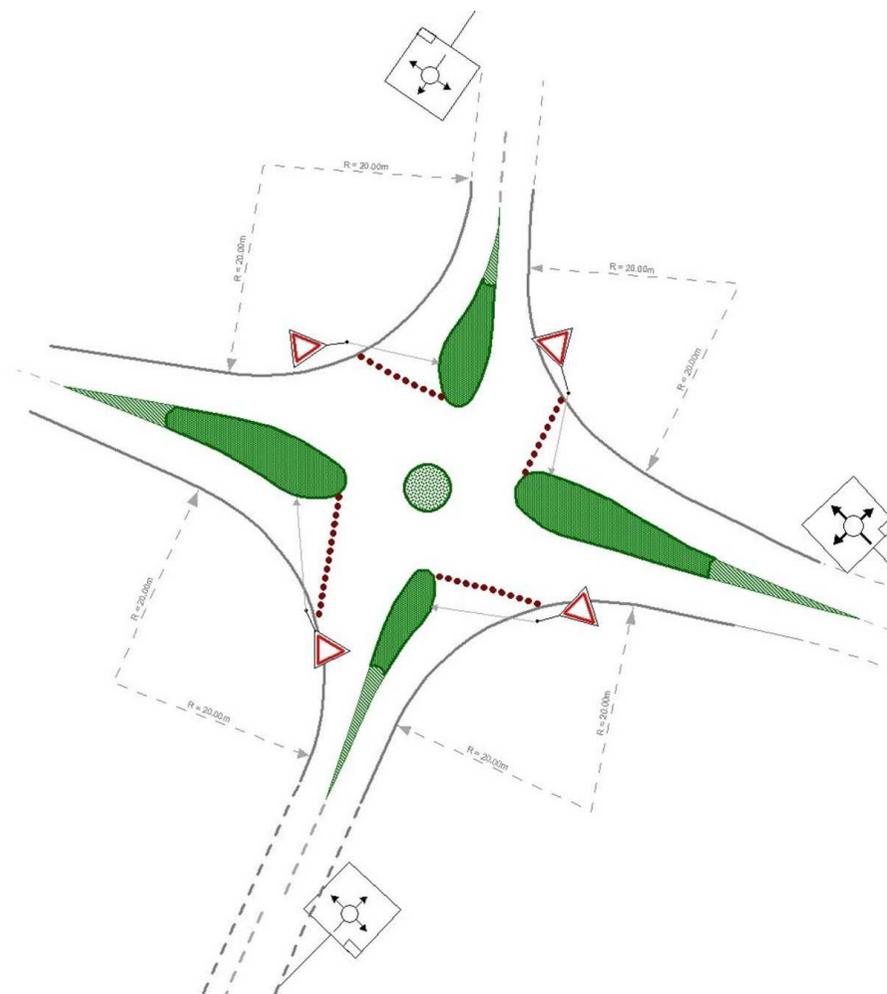
- Perte généralisée de priorité
- Fonctionnement type giratoire « priorité à gauche »
- Contraintes géométriques déport d'une demi chaussée pour l'îlot central et bordurage extérieur

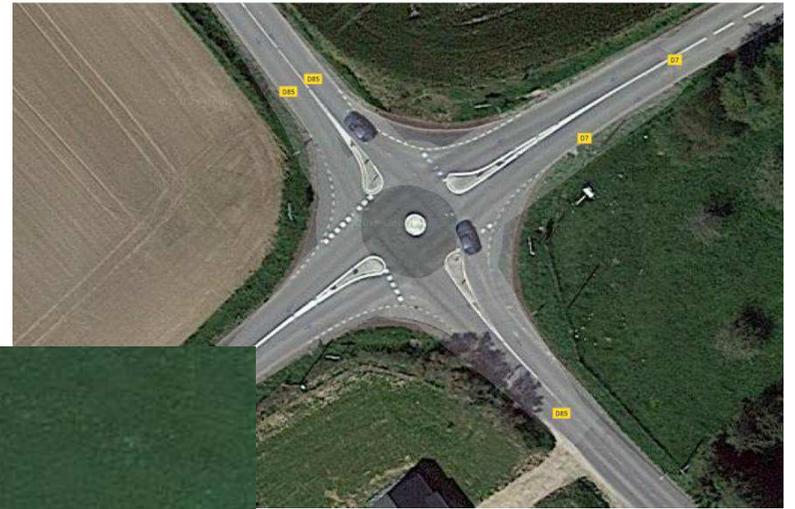
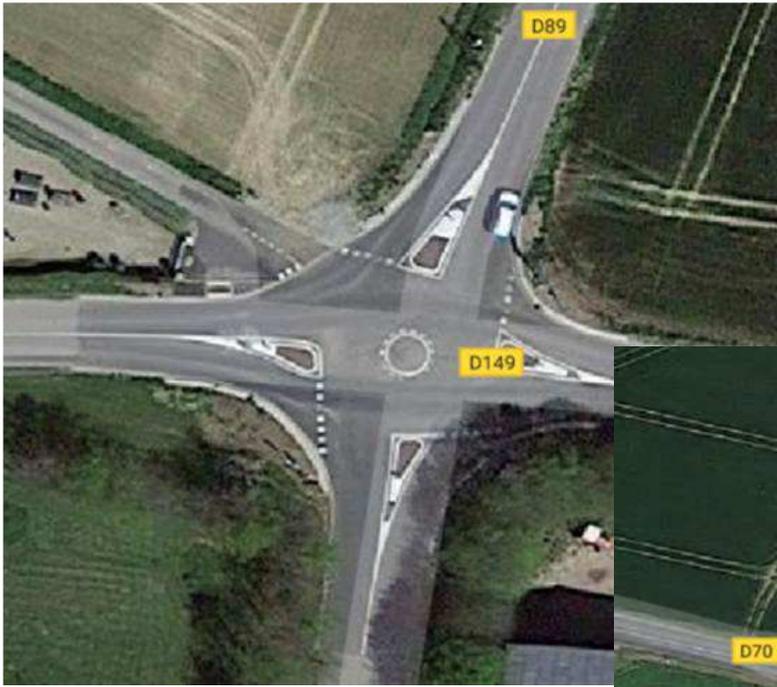
## Observations

- Permet la giration des PL et autocars
- Caractéristiques géométriques contenues dans l'intérieur d'un giratoire classique
- Coût de l'ordre 1/6 d'un giratoire (180 000 euros)
- Vitesses < 50 km/h

# Le giratoire à terre-plein central franchissable en milieu interurbain

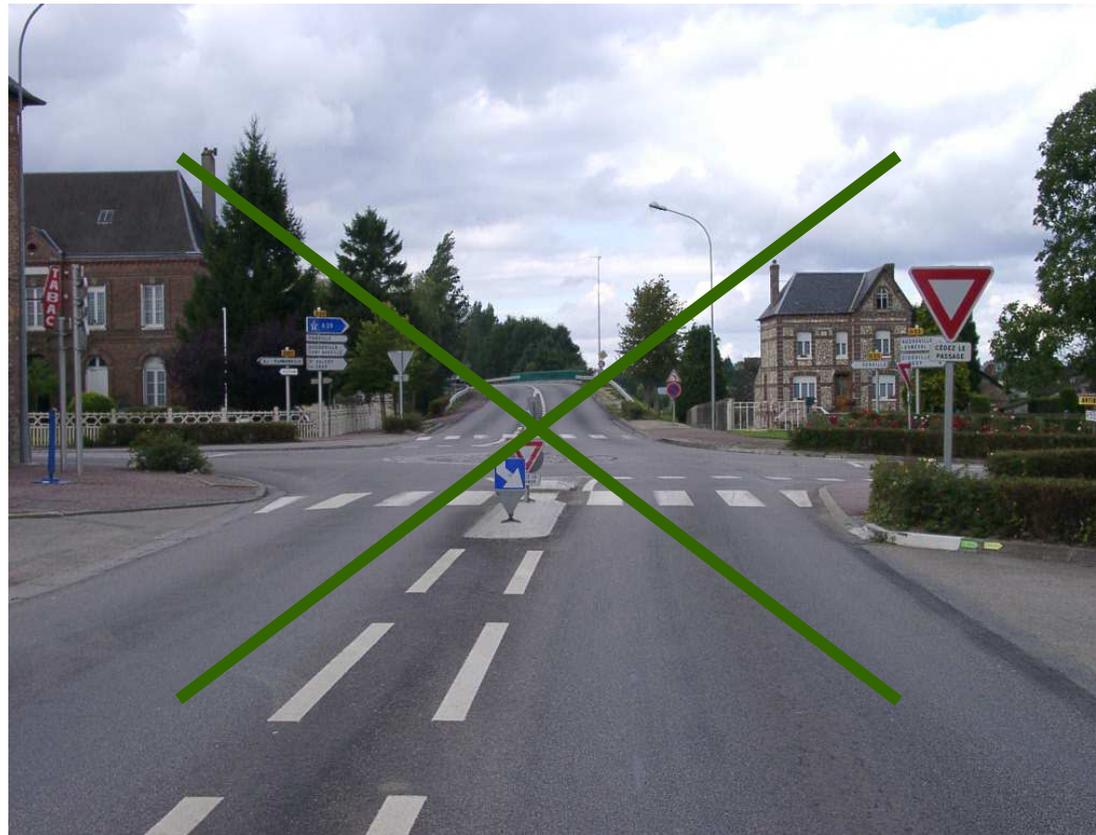
- Perte de priorité





# Le giratoire à terre-plein central franchissable en milieu interurbain

- Îlots centraux et déport latéral



# Le giratoire à terre-plein central franchissable en milieu interurbain

- Îlots centraux et déport latéral



## Le giratoire à terre-plein central franchissable en milieu interurbain

- Evaluation des 5 premiers giratoires à terre-plein central franchissable
  - Bilan accidentologique : aucun accident
  - Mesures des vitesses en entrée : ( $V_{\text{réf}} = 50 \text{ km/h}$ )
    - < 30 km/h : entre 70 et 80 % des conducteurs
    - 30 - 40 km/h : entre 15 et 25 %
    - 40 - 50 km/h : entre 4 et 14 %
    - > 50 km/h : 1 % des conducteurs
  - (sauf pour une branche pour l'un des giratoires :
    - > 50 km/h : 15 % des conducteurs)

# Bilan et perspectives

- Coût de l'aménagement : 180 000 euros
- Modifications du code de la route permettant dorénavant sa généralisation sur les routes de rase campagne
- Fiche « d'expérience » (RACA « Route Autrement pour une Conduite Apaisée) : « le giratoire à terre-plein central franchissable en milieu interurbain » - Cerema - DtecITM - A paraître
- Note d'information sur le giratoire à terre-plein central franchissable en milieu interurbain - Éléments de conception - Cerema - DtecITM - A paraître



Collection | Expériences et pratiques



Collection | Connaissances

# Merci de votre attention

## **Cerema Normandie-Centre**

Centre d'études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement  
D.I.T.M. (Département des Infrastructures de Transport Multimodales)  
Groupes Sécurité Routière et Exploitation de la route, simulation dynamique, métrologie

## **Département de Seine-Maritime**

Service Exploitation et Sécurité Routière

Plus d'information sur la présentation :

Philippe CHAUVIN - [philippe.chauvin@seinemaritime.fr](mailto:philippe.chauvin@seinemaritime.fr)

Olivier MOISAN - [olivier.moisan@cerema.fr](mailto:olivier.moisan@cerema.fr)