

La sécurité des diverses sortes d'intersections en rase campagne

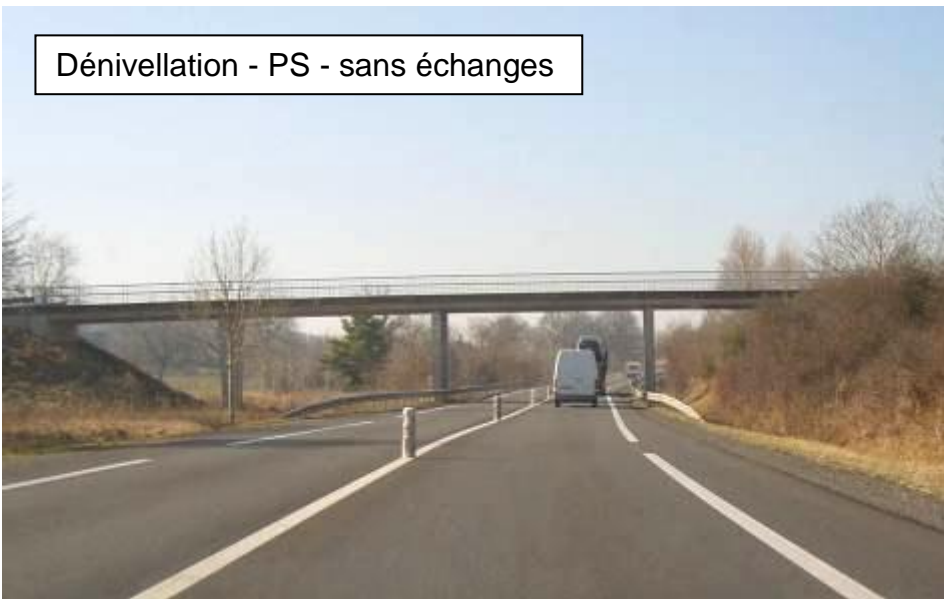
226- 19

Le réseau routier français est très maillé et comporte beaucoup d'intersections, elles sont réglées de plusieurs façons :

- 1- dénivellation par construction d'un pont : la voie franchie passe en dessous (inférieur – PI) ou au dessus (supérieur – PS). Niveau de sécurité 10 (sécurité totale).
- 2 -giratoire : c'est une solution apportant une bonne sécurité du fait que tous les automobilistes sont obligés de ralentir. Niveau de sécurité élevé : 9.
- 3 - le carrefour prioritaire avec voie centrale de tourne à gauche : ils sont dangereux car rien n'empêche de le franchir à grande vitesse. Niveau de sécurité 1
- 4 - le carrefour prioritaire en sans voie centrale de tourne à gauche,
En croix niveau de sécurité 2 (danger extrême si absence d'îlot sur voie secondaire)
ou 6 (si îlot séparateur)
- En T niveau de sécurité 6.
- 5 - le carrefour à priorité à droite : il en existe de moins en moins en rase campagne et seulement là où le trafic est faible et peu rapide. Niveau de sécurité de 3 à 7 selon la visibilité.

1- dénivellement par construction d'un pont : la voie franchie passe en dessous (passage inférieur – PI) ou au dessus (passage supérieur – PS). Niveau de sécurité 10 (sécurité totale)

Dénivellation - PS - sans échanges



Dénivellation - PS - avec échanges



2 - giratoire. c'est une solution apportant une très bonne sécurité du fait que tous les automobilistes sont obligés de ralentir..

Depuis 1982 beaucoup de giratoires ont été construits en France : il en existe actuellement environ 65 000 si l'on ne compte pas les minigiratoires. À partir de 1982 on avait commencé à faire de très grands giratoires mais on s'est vite rendu compte que ce surdimensionnement était exagéré et n'apportait aucun d'avantage réel, donc on a progressivement réduit leurs caractéristiques et on a fait des giratoires puis plus petits, ce qui a permis d'en réaliser sur des carrefours courants, ne nécessitant que peu d'acquisition de terrain et pour un coût faible.

Contrairement à une idée continuellement répandue, un giratoire de taille moyenne n'est pas exagérément onéreux et ne nécessite pas plus de terrain qu'un carrefour comportant une voie centrale de tourne à gauche. Parlons aussi du clignotant qui fait la joie des moniteurs de conduite mais l'angoisse des conducteurs et les oblige à être préoccupés par le maniement du clignotant au détriment de l'attention qu'ils doivent porter à leur conduite à un moment où de nombreuses raisons nécessitent justement d'être attentif : coup d'œil dans le rétro, présence de cyclistes et de piétons, suivi d'une trajectoire correcte. Officiellement, d'après le code de la route, seul le changement de voie à l'intérieur du giratoire nécessite de prévenir par clignotant, donc seulement lorsque les voies sont matérialisées par un marquage ce qui n'est le cas que des très grands giratoires. Pour la sortie du giratoire, seuls les grands giratoires laissent suffisamment de longueur et de temps pour prévenir par clignotant, inversement sur les petits giratoires si on clignote trop tôt on induit en erreur l'automobiliste qui attend pour entrer.



3 - le carrefour en croix prioritaire avec voie centrale de tourne à gauche : **Ils sont dangereux (voir : [Accidents aux carrefours prioritaires](#))**
Ils sont dangereux car rien n'empêche matériellement de le franchir à grande vitesse.

- 1 - La vitesse d'approche doit y être limitée à 70.
- 2 - Il faut les transformer en giratoire dès qu'on peut.
- 3 - Il faut éviter d'en faire d'autres !

Ici 5 tués dans un accident dont 4 enfants



4 - le carrefour en croix prioritaire **sans** voie centrale de tourne à gauche



Un îlot sur la voie secondaire marque bien la présence de la voie prioritaire qu'on coupe et permet de doubler le panneau stop

Pour tous les carrefours en croix, il faut **ABSOLUMENT** faire un îlot séparateur sur la voie secondaire, sinon le conducteur est trompé par la vision de la route qui continue en face et ne perçoit pas bien la route prioritaire qu'il coupe.



Ci-contre à Campuzan trois jeunes (20-17-17 ans) se sont tués : il faisait nuit, la route qui continuait en face a trompé le conducteur qui n'a pas perçu la présence de la route prioritaire coupée sur laquelle circulait un poids lourd.

Commentaire du vice-procureur de la République de Tarbes : "C'est un refus de priorité du conducteur du véhicule léger qui est bien à l'origine de l'accident. En revanche, il n'y a rien à reprocher au chauffeur du poids lourd" (! !). **Si, si ! On a à lui reprocher de ne pas avoir ralenti comme le code de la route le demande** lorsqu'il y a un obstacle prévisible, or une voiture qui arrive, visible (phare allumé et aucun obstacle à la visibilité) est un obstacle prévisible.

4b carrefour prioritaire ordinaire : sans voie centrale de tourne à gauche

4b Configuration en T



Dans le cas des carrefours en T il est moins impératif de faire un îlot séparateur sur la voie secondaire, car le conducteur qui débouche de la voie secondaire voit bien son horizon coupé par la végétation en face



5 - le carrefour à priorité à droite : il en existe de moins en moins en rase campagne et seulement là où le trafic est faible et peu rapide. Niveau de sécurité 3 à 7 selon la visibilité.



Fin

Jacques ROBIN

jacques-marie-robin@wanadoo.fr