

## ◆ 2.5. ILOTS SÉPARATEURS (OU TERRE-PLEIN CENTRAL)

### • 2.5.1. FONCTIONS DES ÎLOTS SÉPARATEURS SUR LA ROUTE PRINCIPALE

La fonction essentielle des îlots séparateurs sur la route principale est d'assurer la « protection arrière » des véhicules tournant à gauche en matérialisant effectivement la voie spéciale de tourne-à-gauche. La présence d'îlots séparateurs correctement dessinés (en particulier, présignalisation du nez d'îlot par un marquage en zébra, conformément à la réglementation) permet en outre une meilleure perception d'ensemble du carrefour pour les usagers prioritaires (effet d'alerte obtenu par l'introduction dans le « paysage routier » d'une image clairement identifiable).

La matérialisation d'îlots séparateurs en saillie sur l'axe principal est indispensable dans les cas suivants :

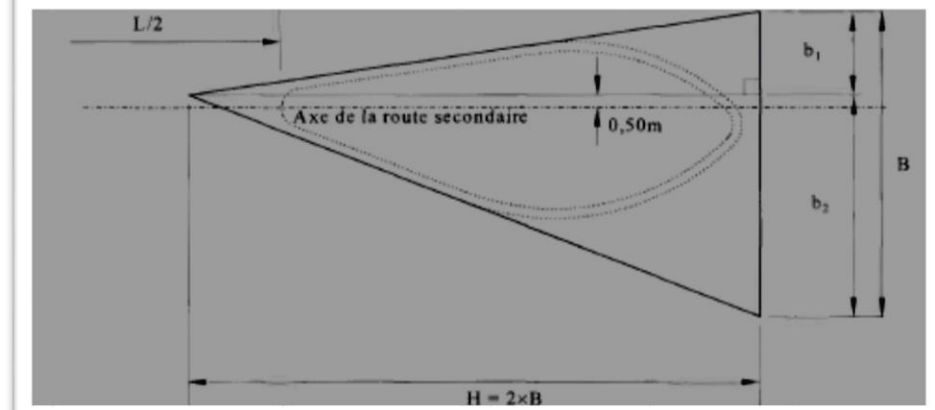
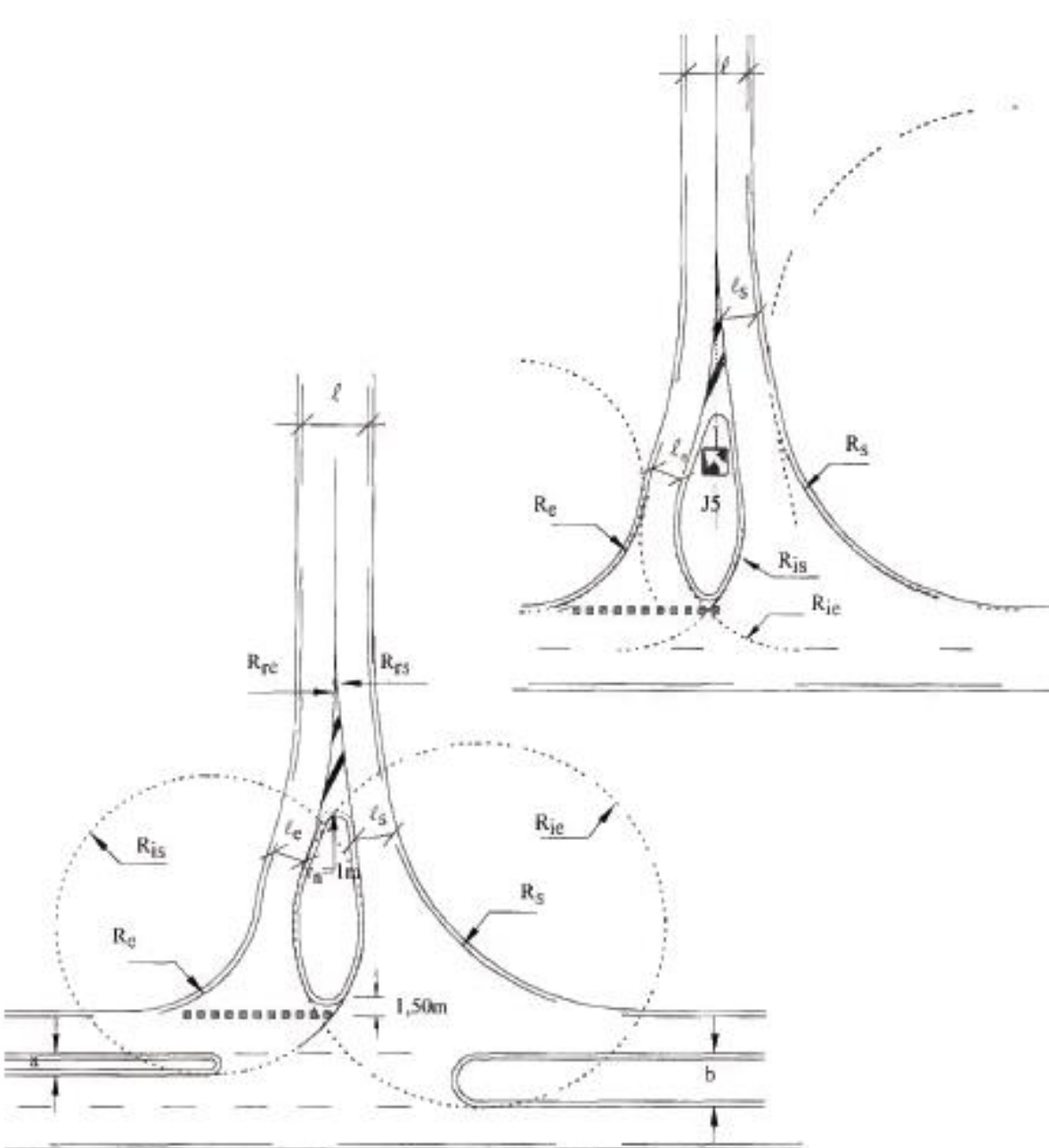
- sur tous les types de routes, en présence d'une voie spéciale de tourne-à-gauche, sauf dans le cas particulier des routes étroites (voir 2.8.) ;
- sur les routes à 3 voies lorsque le trafic traversier est significatif ( $> 100$  v/j) ;
- sur les routes à 4 voies, pour rabattre à une voie par sens en amont du carrefour.

### • 2.3.3. REPÈRES POUR ATTEINDRE LE MEILLEUR COMPROMIS

Tableau 4 — Règles générales pour l'aménagement en faveur des mouvements de tourne-à-gauche de la route principale.

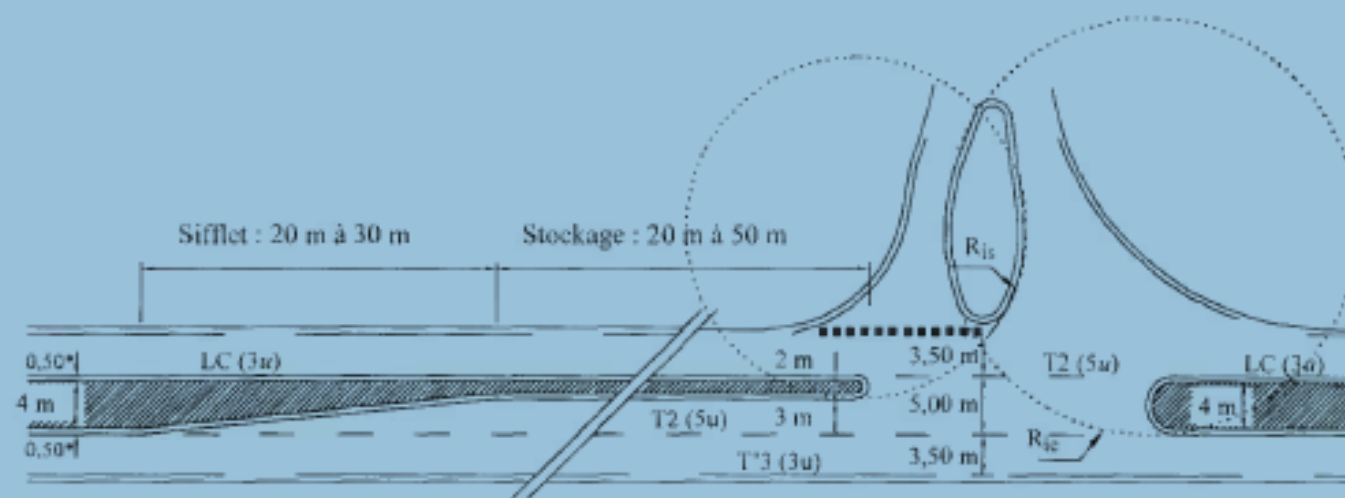
#### 1. Pour un carrefour en té ou un accès riverains

Trafic de la route principale	Accès riverains	Carrefour en té au accès important (trafic tournant à gauche)		
		moins de 100 v/j	100 à 400 v/j	plus de 300 à 400 v/j
<b>Routes à 2 voies</b>				
< 8000 v/j	maintien de l'existant ou revêtement d'accotement	maintien de l'existant ou revêtement d'accotement	voie spéciale de tourne-à-gauche	voie spéciale de tourne-à-gauche ou giratoire
> 8000 v/j		idem au voie spéciale de tourne-à-gauche		
<b>Routes à 3 voies</b>				
< 8000 v/j	voie spéciale de tourne-à-gauche ou suppression de l'accès (et désenclavement dans le cas d'un créneau de dépassement)	voie spéciale de tourne-à- gauche ou suppression du carrefour avec report sur un carrefour voisin aménagé	voie spéciale de tourne-à-gauche	voie spéciale de tourne-à-gauche ou giratoire
> 8000 v/j			voie spéciale de tourne-à-gauche ou giratoire	



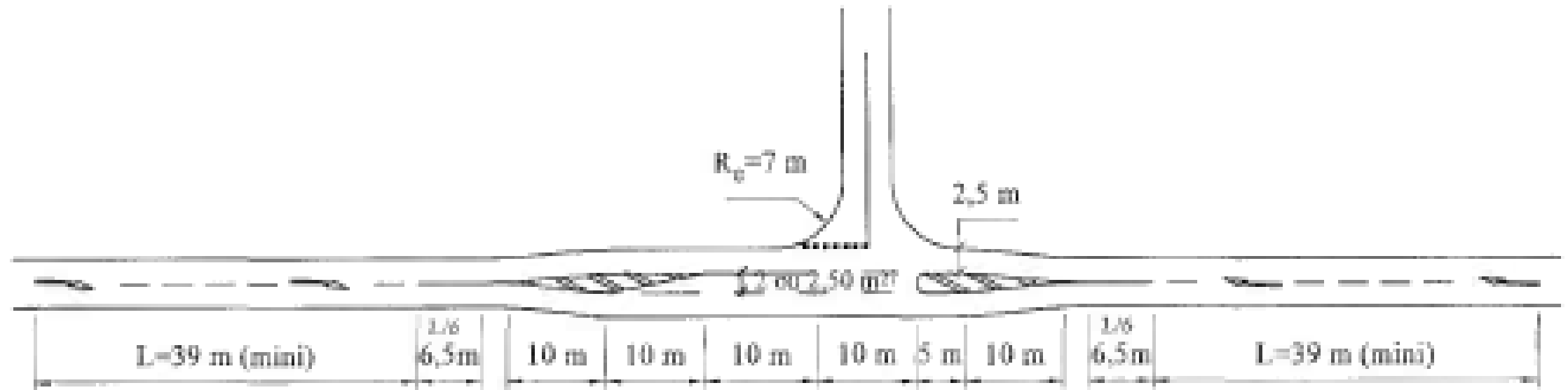
	Notation	Paramétrage	Valeurs courantes		
<b>Largueur de la chaussée de la voie secondaire<sup>32</sup></b>	$l$	$l \leq 7$	5	6	7
Vitesse d'approche (conventionnelle)	$V_{85}$	—	40-50	60-70	80-90
Longueur de présignalisation de l'îlot	$l_p$	$3l/2$	58,5	117	175,5
<b>Paramètres de l'îlot</b>					
Hauteur du triangle de construction	$H$	$4l$	20	24	28
Base du triangle de construction	$B$	$H/2 - 2l$	10	12	14
Demi-base du triangle de construction côté sortie	$b_1$	$0,55l$	2,75	3,30	3,85
Demi-base du triangle de construction côté entrée	$b_2$	$1,45l$	7,25	8,70	10,15
Rayon de l'îlot en sortie à gauche	$R_{is}$	$2l + a$	$10 + a$	$12 + a$	$14 + a$
Rayon de l'îlot en entrée à gauche	[*] $R_{ie}$	$2l + b$	$10 + b$	$12 + b$	$14 + b$
Rayon du nez d'îlot	$r_n$	—	1,00	1,00	1,00
Rayon de raccordement à l'îlot en entrée	$R_{re}$	$-8l$	40	48	56
Rayon de raccordement à l'îlot en sortie	$R_{rs}$	$-16l$	80	100	110
<b>Paramètres des voies d'entrée / sortie</b>					
Rayon de sortie vers la voie secondaire à gauche	$R_s$	$4l$	20	24	28
Rayon d'entrée sur la voie principale à droite	[*] $R_e$	$2l$	10	12	14
Largeur de la voie de sortie	$l_s$	$l/2 + 0,5$	3	3,5	4
Largeur de la voie d'entrée	$l_o$	$\sup\{l/2 ; 3\}$	3	3	3,5

Fig. 15 — Exemple de traitement de la partie centrale de l'îlot séparateur pour un terre-plein de 5 m sur une route d'une largeur de 7 m en section courante.



\* 0,30 mini

secondaires à chaussée étroite ( intérieure à 5 m).



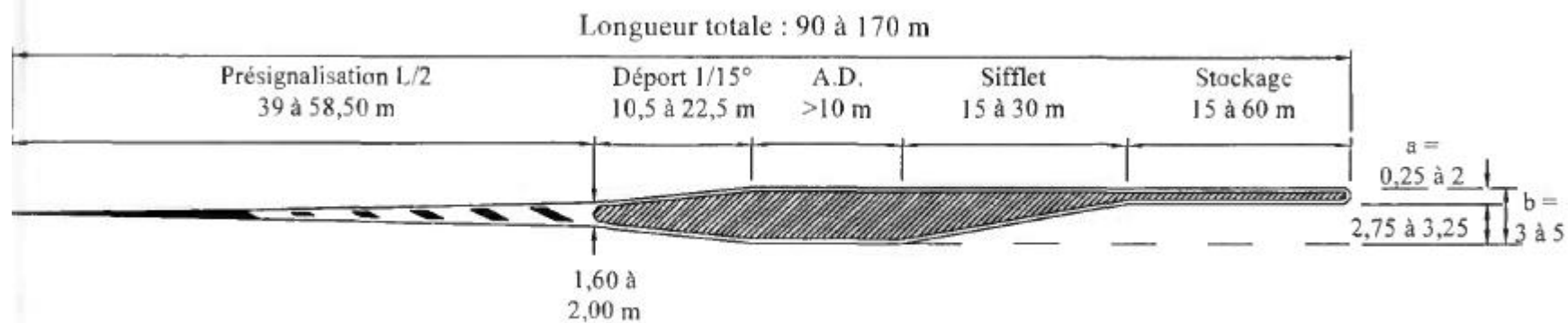


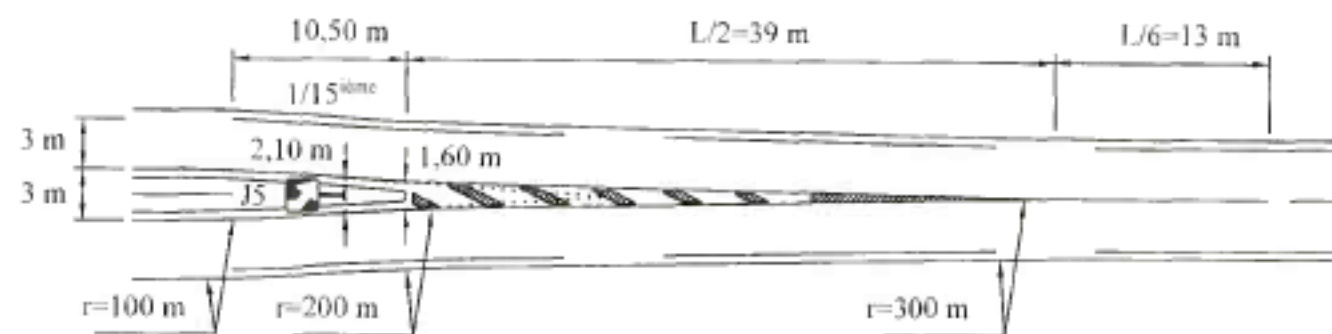
Tableau 6 — Longueur (en m) des éléments constitutifs des îlots séparateurs, dans les principaux cas de figure (avec déport symétrique), selon la largeur de la route en section courante et la composition du trafic tournant à gauche.

Présignalisation	Déport	Alignement droit	Sifflet	Stockage	a <sup>①</sup>	b <sup>②</sup>
Chaussée < 6 m (trafic de PL tournant à gauche négligeable)						
39 à 58,5	10,5 à 16	10	15	15	0,25 à 1,10	3,00 à 3,85
Chaussée < 6 m (trafic de PL tournant à gauche significatif)						
39 à 58,5	10,5 à 16	10	15	25	0,25 à 1,10	3,25 à 4,10
Chaussée ≥ 6 m (trafic de PL tournant à gauche négligeable)						
58,5	16,5 à 22,5	> 10	20 à 30	20 à 50	0,25 à 2,00	3,25 à 5,00
Chaussée ≥ 6 m (trafic de PL tournant à gauche négligeable)						
58,5	16,5 à 22,5	> 10	20 à 30	40 à 60	0,25 à 1,75	3,50 à 5,00

Largeur de chaussée	L (en m)	L/2 (en m)
> 7 m	156	78
5 à 7 m	117	58,5
< 5 m	78	39

Fig. 13 — Conception géométrique de l'introduction d'îlots séparateurs sur les rou selon leur largeur en section courante.

1. Largeur de la chaussée < 6m (en section courante)



2. Largeur de la chaussée  $\geq 6$ m (en section courante)

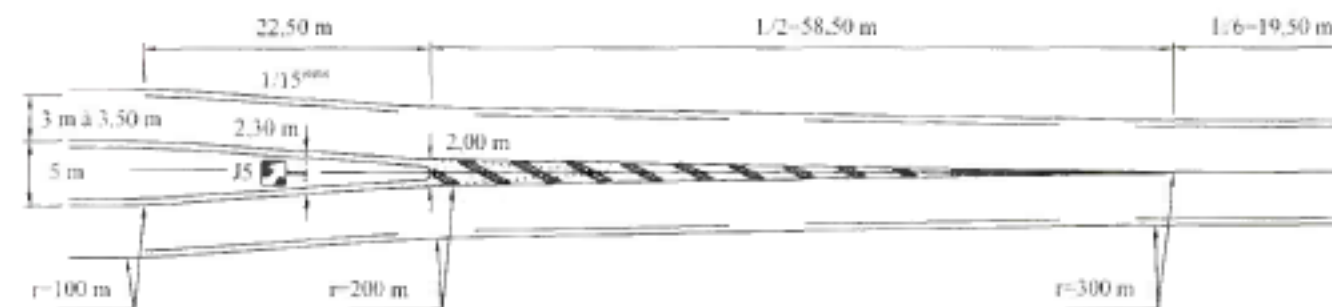
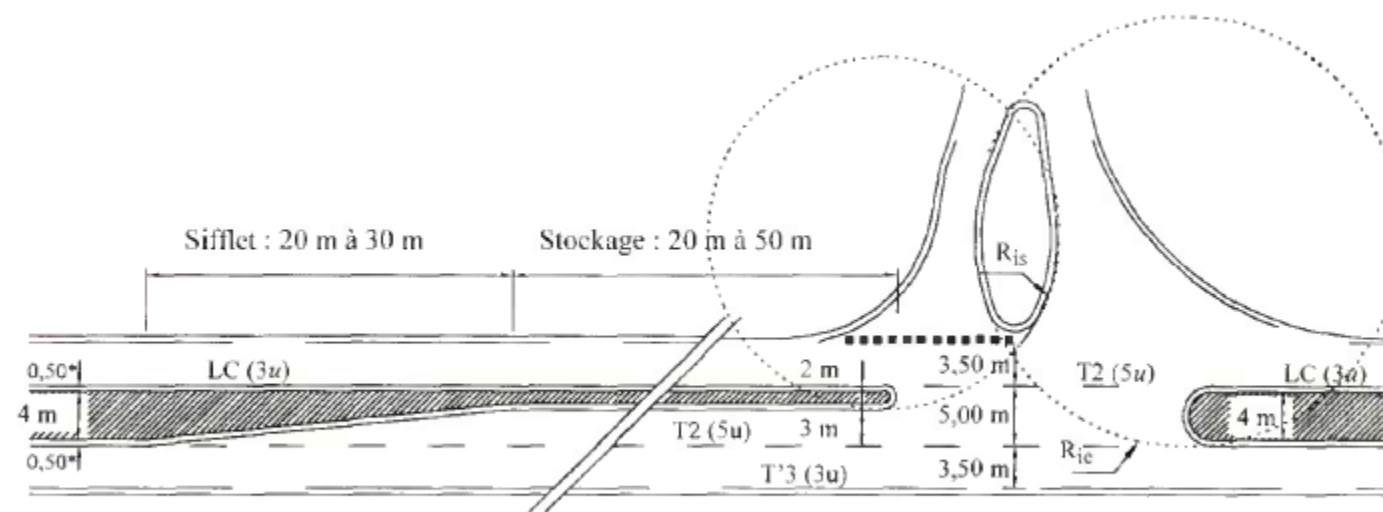




Fig. 15 — Exemple de traitement de la partie centrale de l'îlot séparateur pour un terre-plein de 5 m sur une route d'une largeur de 7 m en section courante.



\* 0,30 mini



