

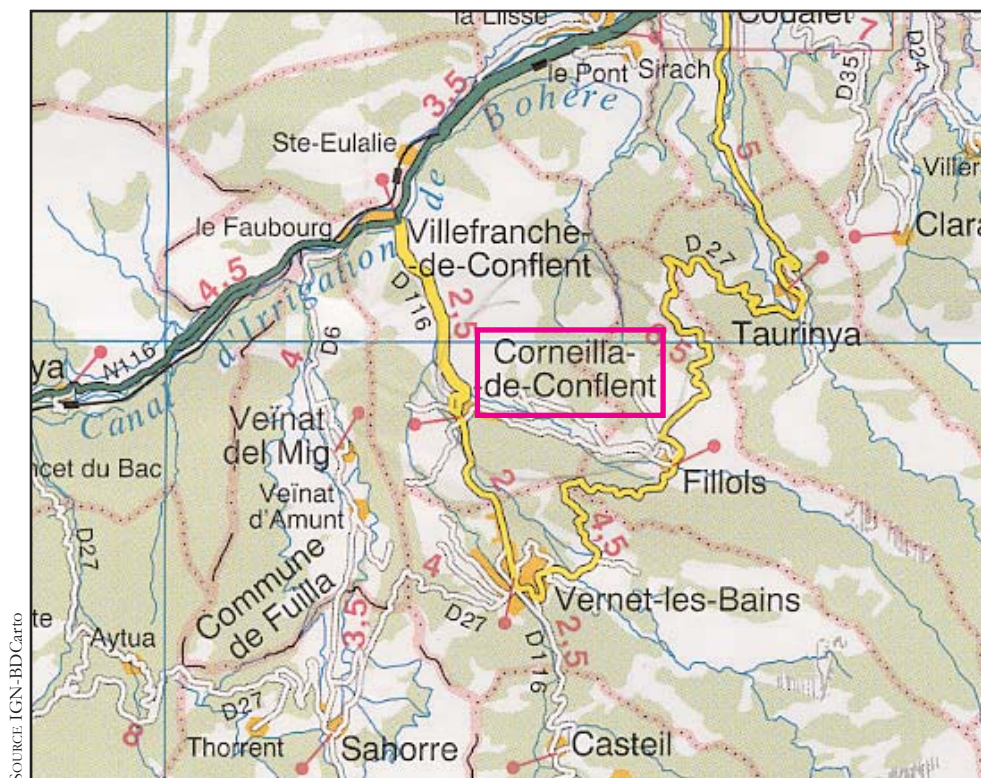
Thème I

Arrêt transport en commun

Traitement d'un arrêt de bus en écluse

Localisation du site et caractéristiques

Corneilla-de-Conflent est un village rural de 430 habitants, situé en site montagneux dans le département des Pyrénées Orientales. L'aménagement se situe sur la route départementale 116 qui traverse le village et dont le trafic est en moyenne de 3000 véhicules par jour (année 2004).



SOURCE: IGN-BDCarto

▲ Problèmes rencontrés avant aménagement

Dans la traversée du village, la RD116 a une largeur d'environ 8,50 mètres entre façades et ne comprend pas de trottoir. Malgré la présence de bâti au contact de la voie des deux côtés, les caractéristiques géométriques (chaussée large en alignement droit) favorisent les vitesses élevées, notamment pour le sens sud-nord où la pente est d'environ 5%. Ceci provoque un sentiment d'insécurité pour les riverains.

Par ailleurs les transports en commun, dont les scolaires, desservent la commune et disposent d'un point d'arrêt sur la RD116. Ce sentiment d'insécurité est également partagé par les usagers des transports collectifs, notamment les enfants, lorsqu'ils cheminent en bordure de voie et lorsqu'ils traversent la chaussée pour rejoindre ou quitter le point d'arrêt.

Les conditions de sécurité et de confort lors de l'attente du bus ne sont pas satisfaisantes : attente en bordure de voie, absence de trottoir, absence d'abri bus.

De plus, suite à un accident au cours duquel un enfant qui descendait du bus a été grièvement blessé, une étude d'aménagement a été engagée.

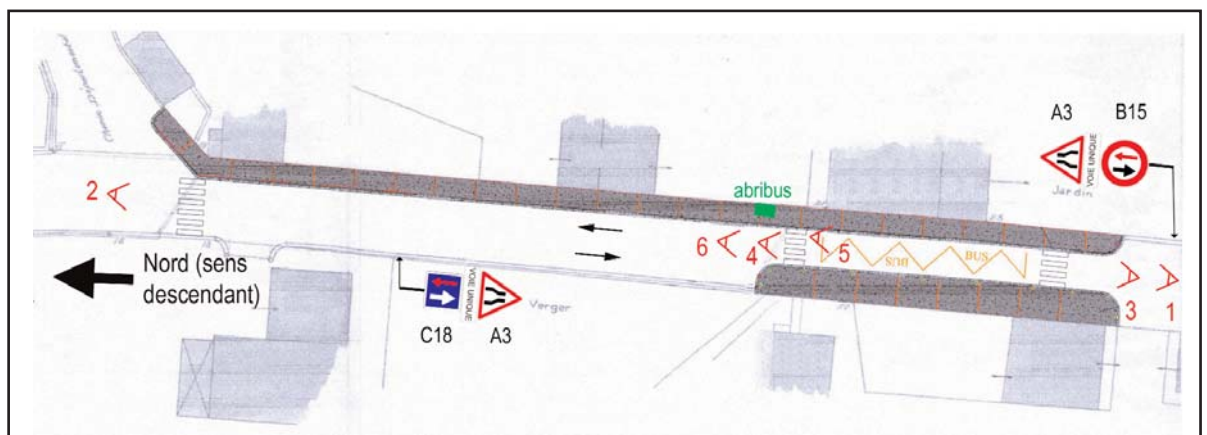
▲ Description de l'aménagement

L'aménagement proposé répond à trois objectifs :

- réduire les vitesses pratiquées par les véhicules ;
- permettre aux piétons de cheminer le long de la voie et de traverser la chaussée dans de bonnes conditions de sécurité ;
- offrir aux usagers des transports collectifs une zone d'attente protégée et confortable.

Les principes d'aménagement qui en découlent sont les suivants :

- aménagement d'une écluse par réduction de la largeur de chaussée à 3,50 m sur une longueur de 40 m ;
- création de trottoirs de part et d'autre de la chaussée ;
- du côté Est de la voie, prolongement du trottoir sur une cinquantaine de mètres vers le Nord et raccordement sur un carrefour existant ;
- implantation de l'arrêt bus au niveau de l'écluse avec mise en place d'un abri-bus sur le trottoir côté Est ;
- mise en place de deux passages piétons au droit de l'écluse, de part et d'autre de l'arrêt bus.



Le rétrécissement ponctuel de la chaussée contraint à la pratique du passage alterné. Des panneaux de types C18 et B15 donnent la priorité au sens montant.

L'arrêt des bus se fait en pleine voie au droit de l'écluse. Ainsi la circulation est complètement arrêtée pendant la montée et la descente des passagers, celles-ci se faisant en toute sécurité grâce aux trottoirs.

AVANT AMÉNAGEMENT

PHOTO 1 prise dans le sens sud-nord (pente)



PHOTO 2 prise dans le sens nord-sud (rampe)



Largeur de chaussée d'environ 8,50 m entre façades et absence de trottoir

APRÈS AMÉNAGEMENT

PHOTO 3 prise dans le sens sud-nord (pente)



Écluse par réduction de la chaussée à 3,50 m sur une longueur de 40 m
Passages piétons de part et d'autre de l'arrêt bus

PHOTO 4 prise dans le sens nord-sud (rampe)



Arrêt du bus en pleine voie au droit de l'écluse
Circulation complètement arrêtée pendant la montée et la descente des passagers

PHOTO 5 prise dans le sens nord-sud (rampe)



PHOTO 6 prise dans le sens nord-sud (rampe)



Le rétrécissement ponctuel de la chaussée oblige à la pratique du passage alterné

▲ Coût et modalités de financement

L'aménagement a été mis en service en juin 2002.

Le coût des travaux s'élève à 35000 euros TTC, entièrement financé par la commune.

▲ Bilan

L'aménagement donne entière satisfaction, aux riverains, aux usagers des transports collectifs et aux transporteurs.

La pratique du passage alterné ne pose pas de problème particulier avec un trafic moyen de 3000 véhicules par jour.

▲ Commentaires

L'implantation d'un passage piétons de part et d'autre du point d'arrêt permet aux piétons d'aller traverser derrière le bus à l'arrêt (quel que soit son sens de circulation) avec une visibilité satisfaisante et un temps de traversée réduit.

En ce qui concerne le transport scolaire, la consigne est donnée aux chauffeurs de faire traverser les élèves devant le bus (qui constitue un écran de protection) et de ne démarrer qu'après la traversée du dernier.

La présignalisation de l'écluse est assurée de part et d'autre par un panneau de type A3.

L'aménagement des extrémités de trottoirs avec un petit rayon de 2 m a conduit à l'emploi de balises J13 de signalisation d'obstacle pour compenser la « brutalité » de l'aménagement et le manque de perception résultant des entrées de l'écluse.

Dans le cas présent, une balise J4 monochévron aurait été plus appropriée.

Un accompagnement de transition aurait nécessité une réduction progressive de la largeur de chaussée par des biseaux réalisés soit avec du marquage au sol, soit avec des balises J11, soit en prolongeant les trottoirs (avec application d'une peinture blanche rétro réfléchissante sur les bordures).

Quelques améliorations relatives à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite auraient pu être apportées au projet, à savoir :

- l'aménagement des extrémités de trottoir avec des bordures basses ;
- la largeur de cheminement avec un minimum de 1,40 m dégagé de tout obstacle sur le trottoir côté Est, ce qui n'est pas toujours le cas (au droit de l'abribus notamment) ;
- la mise en place de bandes d'éveil et de vigilance sur le trottoir au droit des passages piétons.

À noter également que le **Certu** a publié en 1995 le guide intitulé : « Transports des scolaires : la sécurité aux aires d'arrêt. Méthodologie et recommandations », utile comme document de référence.

En effet : « *Ce guide destiné aux décideurs et aménageurs fournit des éléments réglementaires et techniques pour l'aménagement des points d'arrêts et aires d'embarquements pour les transports scolaires. Des données sur l'accidentologie des transports en commun d'enfants, les responsabilités complètent ce document.* »

Cette fiche fait partie d'une collection intitulée «Petits aménagements de sécurité» commune au Certu et au Sétra. Les fiches concernant le milieu urbain sont éditées par le Certu, celles concernant la rase campagne par le Sétra. Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Celles-ci ont été réalisées dans un contexte précis et ne peuvent être reproduites sans précaution. Ce document ne peut engager la responsabilité ni de son auteur, ni de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur [http : //www.certu.fr](http://www.certu.fr)

Coordination du groupe de travail

Certu : Jean-Luc REYNAUD ☎ : 33 (0) 4 72 74 58 53

Setra : Anne-Marie BARC ☎ : 33 (0) 1 46 11 31 41

Réalisation de la fiche

CETE Méditerranée : Franck MONTI ☎ : 33 (0) 4 42 25 77 51

Réalisation du projet

DDE des Pyrénées Orientales - Subdivision de PRADES

Gérard TICHADOU ☎ : 33 (0) 4 68 96 00 60

Crédit photographique : CETE Méditerranée

© 2007 Certu

La reproduction totale du document est libre de droits.

*En cas de reproduction partielle, l'accord préalable du Certu
devra être demandé.*

