

Thème VIII

Traversée d'agglomération

Traitement d'une rue sinueuse

Localisation du site et caractéristiques

L'aménagement se situe dans le département de la Moselle, sur une section de voie communale dans un quartier résidentiel de la ville de Metz.

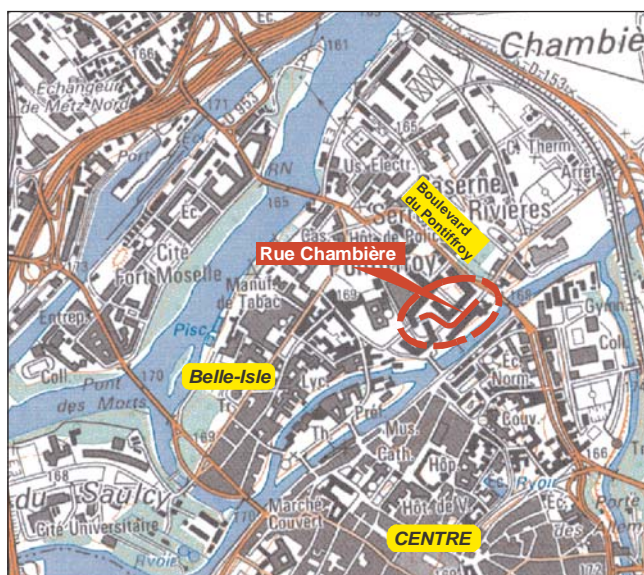
La voie concernée assure le lien entre le secteur Belle Isle, où sont situés un hôpital et un lycée, et le boulevard du Pontiffroy qui est un des maillons du boulevard de ceinture du centre historique de la ville.

Le site aménagé concerne le tronçon sinueux de la rue Chambière.

Le trafic moyen journalier, de type échanges et desserte de quartier est de 5800 véhicules dans les 2 sens de circulation. Il est composé essentiellement de véhicules légers.

La rue Chambière comporte une voie de circulation par sens.

Entre bordures de trottoir, la largeur moyenne de la chaussée est de 7,00 m ; dans les virages concernés elle varie entre 7,30 m et 7,50 mètres .



Le site aménagé concerne le tronçon sinueux de la rue Chambière qui assure le lien entre le secteur urbain Belle-Isle et le boulevard du Pontiffroy en ceinture du centre ville.

▲ Problèmes rencontrés avant aménagement

Située dans un quartier résidentiel proche du centre ville, la rue Chambrière, qui présente dans le secteur sinueux concerné deux virages d'environ 50 m de rayon, assure deux types d'usages :

- la desserte des immeubles résidentiels du quartier;
- la liaison entre une zone tertiaire et un boulevard urbain.

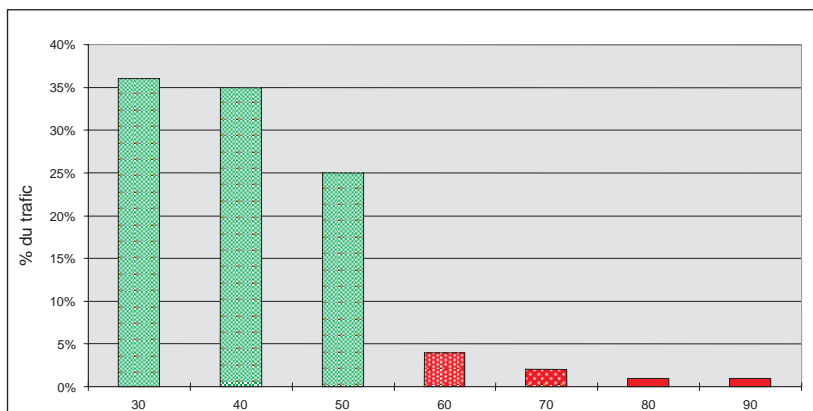
Les mesures de vitesse réalisées montrent que 95 % des usagers circulent en dessous de 50 km/h.

On notera qu'un faible pourcentage de véhicules circulent à plus de 80 km/h (environ 2 %).

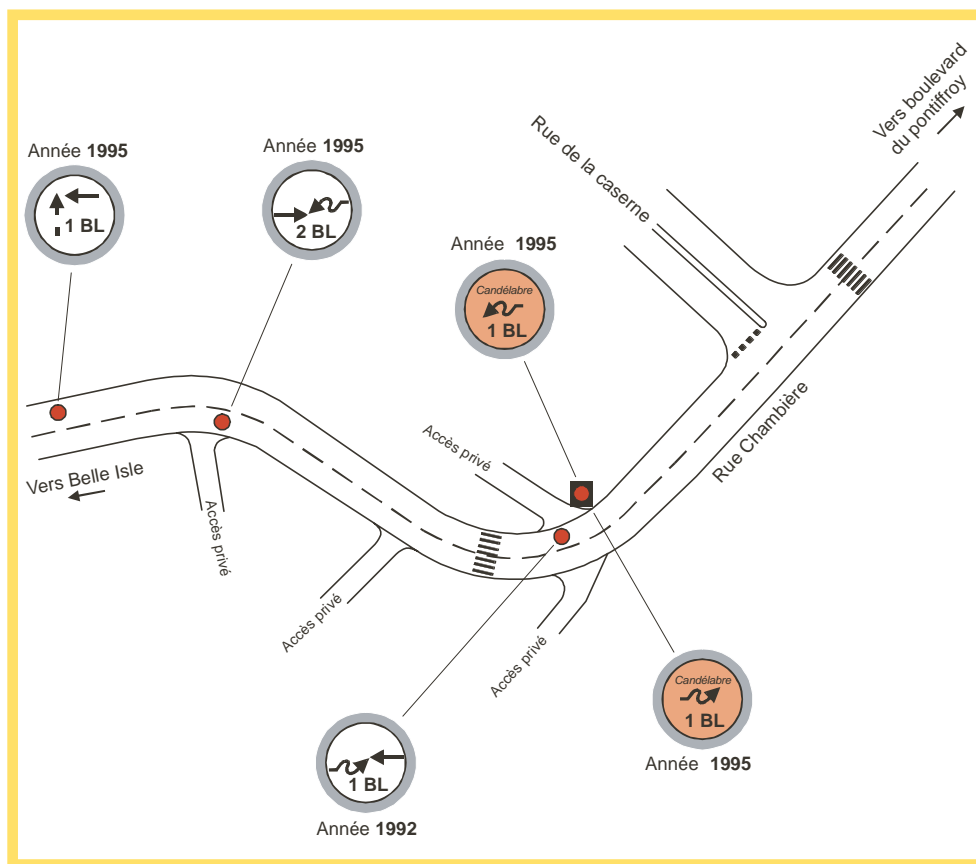
Les accidents sont concentrés sur le secteur sinueux de la voie, ainsi 5 accidents ayant fait 6 blessés légers sont recensés sur la période de 5 ans (1991 à 1995) précédant l'aménagement.

L'analyse détaillée montre que tous les accidents se sont produits sur chaussée mouillée avec une accumulation de 4 accidents en 1995.

De plus, on note que la zone concernée n'a pas fait l'objet d'entretien au cours des 10 dernières années, alors que la couche de roulement des 2 sections de part et d'autre a été renouvelée 3 ans plus tôt.



Classes de vitesse



Description de l'aménagement

La forte augmentation des accidents en 1995, dans ce secteur très urbain, a conduit les services techniques de la ville à mettre en œuvre un aménagement susceptible d'apporter une réponse rapide et adaptée aux dysfonctionnements constatés.

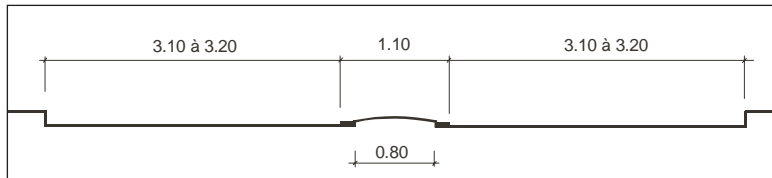
Compte tenu du contexte les objectifs recherchés sont les suivants :

- réduire les accidents liés aux pertes de contrôle en courbe ;
- renforcer la modération des vitesses ;
- améliorer la lisibilité des courbes ;
- améliorer la visibilité par rapport aux accès et la présence des piétons.

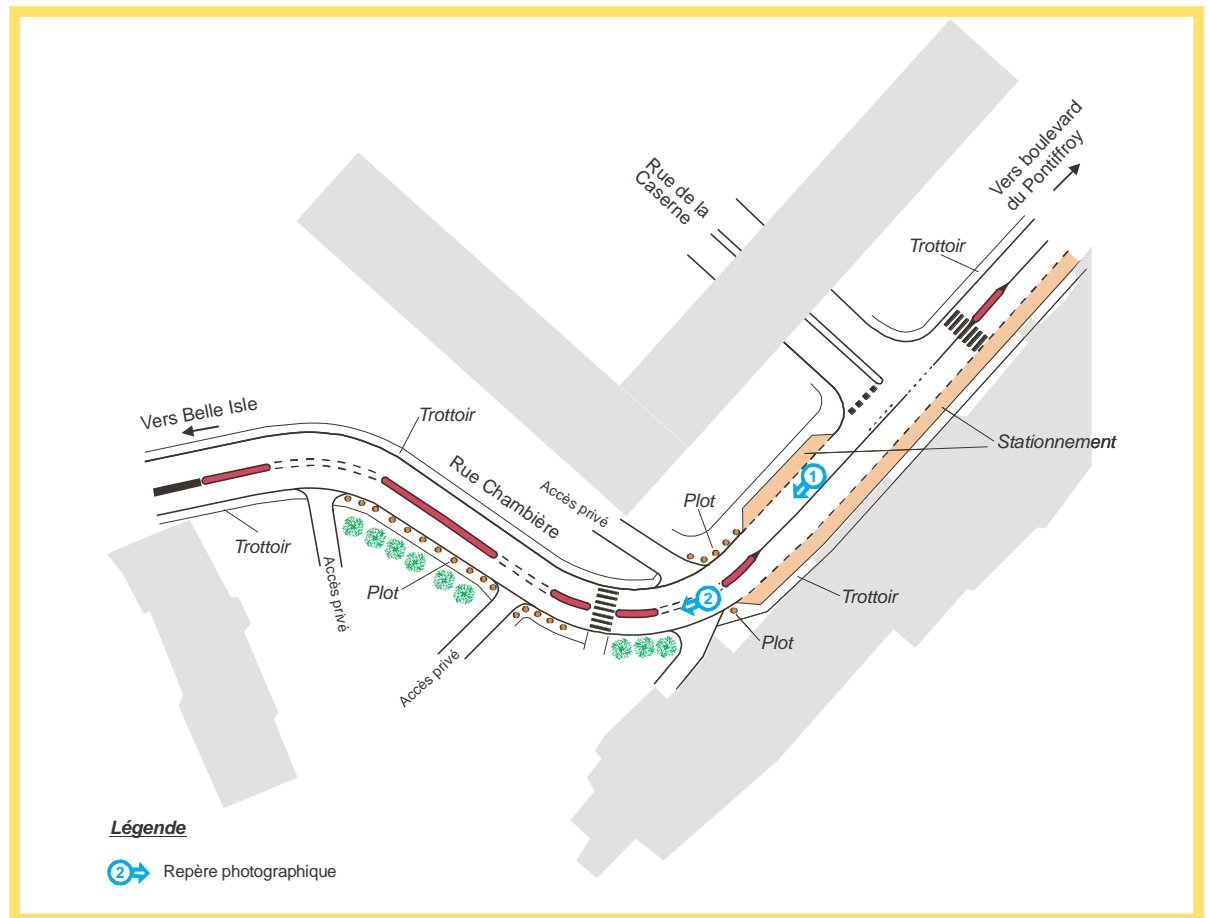
La nature des accidents, tous sur chaussée mouillée dont 2 de chocs frontaux, mais égale-

ment le caractère urbain, le stationnement en bordure de chaussée et la présence de piétons ont conduit à retenir les aménagements suivants afin de répondre aux objectifs recherchés :

- mise en œuvre d'un enrobé présentant une bonne adhérence dans les virages ;
- réalisation au niveau des virages d'un séparateur central non agressif, de type bombé constitué d'un moulage en béton imitation pavés rouges brique, pour séparer les courants et améliorer la lisibilité des courbes ;
- maîtrise du stationnement gênant par l'implantation de bornes en béton pour améliorer la visibilité.



Profil en travers au niveau de la séparation centrale : bordure de l'îlot central avec hauteur de vue de 3 cm permettant les franchissements occasionnels de poids lourds et de véhicules de secours.



Légende

② → Repère photographique

L'implantation de l'îlot central assure la séparation des courants de sens opposés ainsi que la modération de la vitesse et la lisibilité des courbes.

La visibilité aux débouchés est améliorée par l'implantation de plots sur trottoir empêchant le stationnement.

CETE DE L'EST



PHOTO 1 - Perception de la tête de l'îlot central bombé en entrée de courbe à droite avec une interruption pour l'accès à l'Hôtel. Stationnement latéral sur emplacements hors chaussée.

PHOTO 2 - Perception du tracé sinueux avec la séparation centrale. Bornes en béton sur le trottoir gauche pour empêcher le stationnement gênant. Possibilité de franchissement occasionnel des poids lourds et véhicules de secours. Mauvaise tenue des plots rétro réfléchissants en tête d'îlot.



CETE DE L'EST

▲ Coût et modalités de financement

L'aménagement a été réalisé en septembre 1996, son coût s'élève à 15 600 € dont 3 000 € pour les aménagements et 12 600 € pour le renouvellement de l'enrobé. Le financement est pris en charge à 100% par la ville de Metz.

▲ Bilan

Plus aucun accident corporel n'est enregistré depuis sa réalisation en 1996, soit une période statistiquement significative de 7 ans (contre 5 accidents corporels sur la période de 5 ans avant).

L'aménagement a donc complètement atteint les 4 objectifs qui lui étaient assignés.

La perception du tracé est améliorée du fait de l'impact visuel du séparateur, les collisions frontales et latérales sont évitées du fait du respect des trajectoires et les accès aux immeubles résidentiels ainsi que les traversées de piétons sont plus aisés du fait de l'amélioration de la visibilité.

Commentaires

Le traitement de l'îlot séparateur correspond à la volonté de recherche qualitative et d'intégration du site. Dans le cas présent il n'a aucun rôle mécanique de séparateur à assurer.

La hauteur de vue de 3 cm du contour de l'îlot, légèrement bombé, donne satisfaction sans être dangereux tout en autorisant les franchissements occasionnels des poids lourds et des secours ; c'est la raison pour laquelle les balises J5 de signalisation des têtes d'îlots n'ont pas été implantées.

Cette conception est également favorable pour la prise en compte des cyclistes car elle permet, pour le véhicule qui dépasse au niveau de l'îlot, un écartement suffisant et évite les effets de « serrement » trop souvent constatés dans le cadre d'un aménagement classique avec îlot borduré.

Les plots rétro réfléchissants, collés sur le marquage en têtes d'îlot, n'offrent pas une bonne tenue dans le temps du fait du franchissement de certaines catégories de véhicules.

Aujourd'hui le choix de la couleur de l'îlot séparateur serait plutôt du type ocre afin d'améliorer le contraste par rapport à la chaussée, notamment de nuit (circulaire du 15 mai 1996 relative à l'utilisation de la couleur sur la chaussée).

Le positionnement des bornes anti-stationnement n'offre pas partout un passage suffisant (1,40 m minimum) par rapport au passage des poussettes et à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées (Décret n° 99-756 du 31 août 1999 - Arrêté du 31 août 1999 - Circulaire du 23 juin 2000).

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 de l'Est : Jean-Claude KIEFFER ☎ : 33 (0) 3 87 20 45 08

Réalisation du projet

Ville de Metz

Direction des Services Opérationnels - Service études - Cellule de sécurité routière

Jean-Claude KREMER ☎ : 33 (0) 3 37 34 58 62

© 2005 Certu

La reproduction totale du document est libre de droits.

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

