
Les traversées de villages

De la théorie à la pratique : un long chemin

Contenu

Qui est Agora ?

Un peu de théorie

Cas pratiques

20/08/2012 - # 2

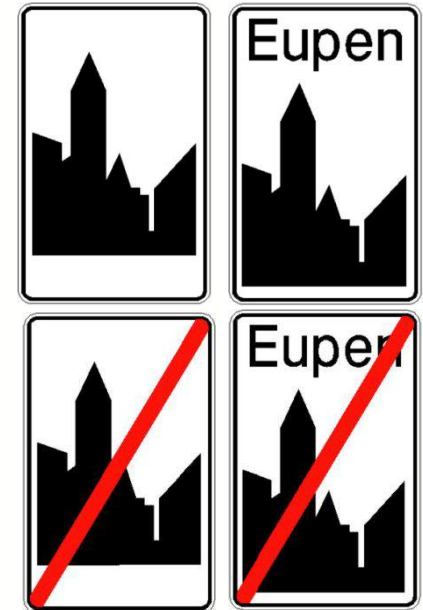
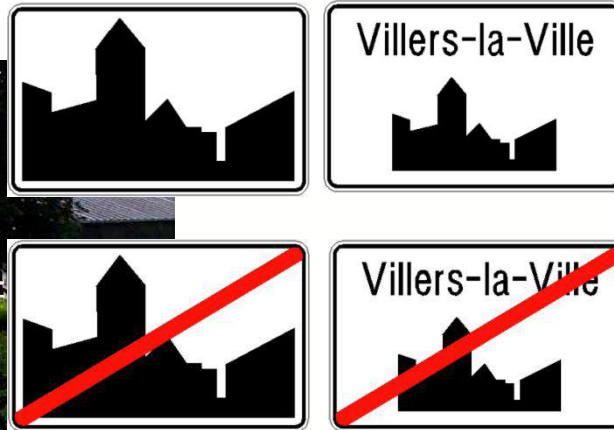
Titre Général de la Présentation

AGORA

- Urbanisme / planification
 - SSC (Bastogne, Gouvy,) PCDR, ...
- Mobilité
 - P(i)CM Pays de Famenne + Rendeux + Nassogne, Bouillon, Léglise, Habay, Aubange, Libramont, Bertrix-Paliseul-Herbeumont
- Espaces publics
 - La Roche-en-Ardenne
- Études d'Incidences sur l'environnement
 - Site de Sterpenich

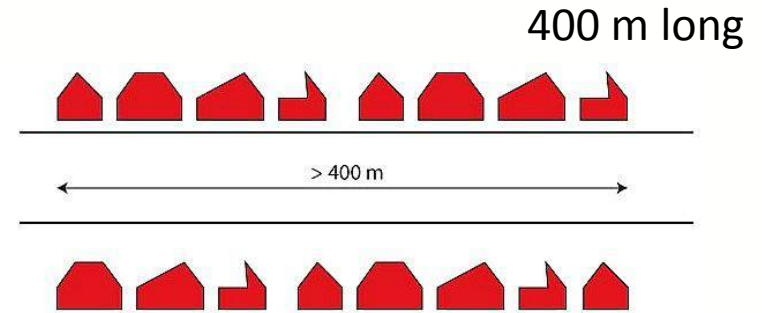
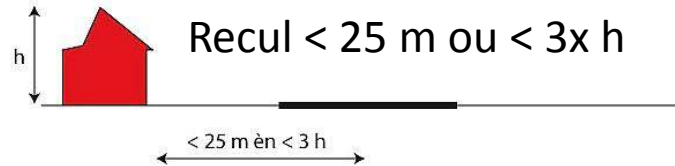
Village & agglomération

- Le code de la route ne connaît pas la notion de village ou de ville, mais bien celle d'agglomération
- Agglomération = zone incluse entre les panneaux F1a / F1b et F3a/F3b
- Implique limite à 50 km/h
- Texte nom de village seul sans logo = plus valable !



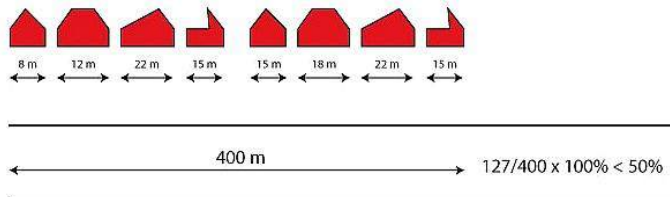
Critères pour une agglomération

- **SPW**
direction de
la sécurité
routière

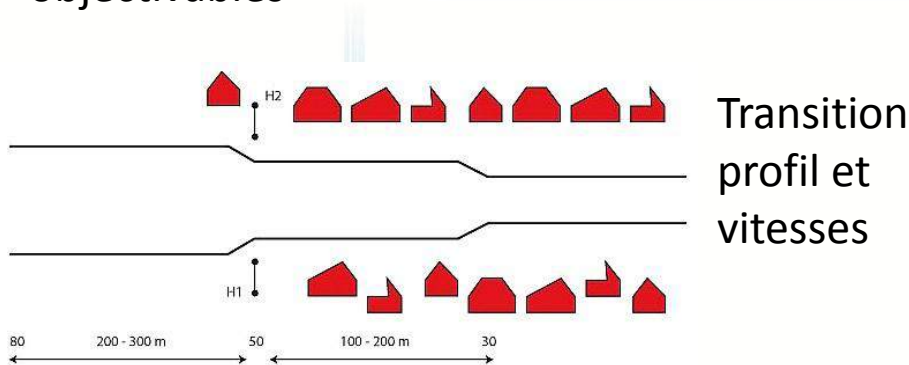
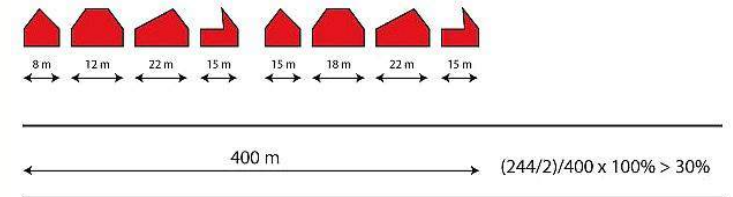


- Aux Pays-Bas :
système de
critères ±
objectivables

50% front non bâti unilatéral



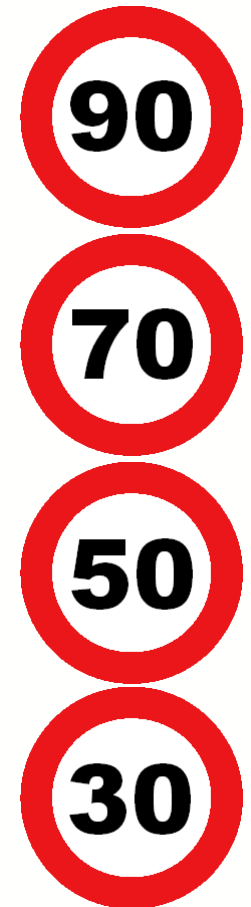
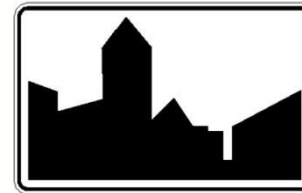
30% front non bâti bilatéral



Application littérale des normes des Pays-Bas non souhaitable car contexte urbain et paysager très différent

Limitations permises

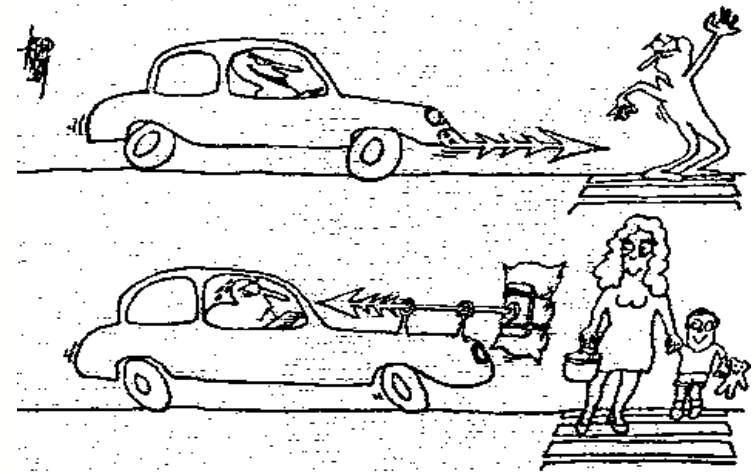
- 90 km/h par défaut
- 70 Km/h
- 50 km/h ou agglomération
- 30 km/h ou zone 30



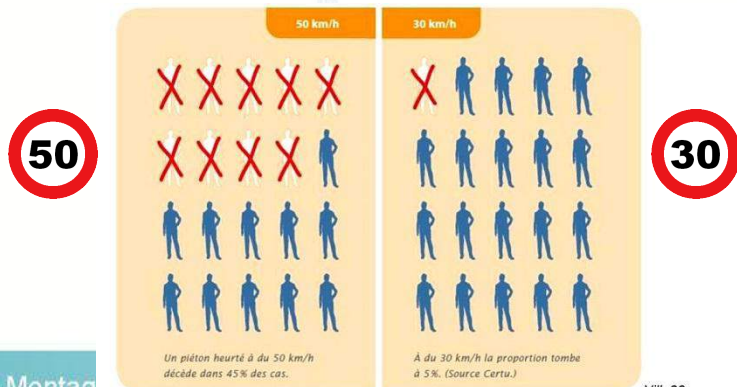
- Zone résidentielle ou de rencontre = 20 km/h

Vitesses et sécurité

- Vitesses
 - < 20 km/h : cohabitation confortable
 - < 30 km/h : cohabitation sûre
 - 30 > 50 km/h : cohabitation possible
 - > 50 km/h : danger
 - 70 km/h et + : mort assurée



- Rappel : cône de visibilité

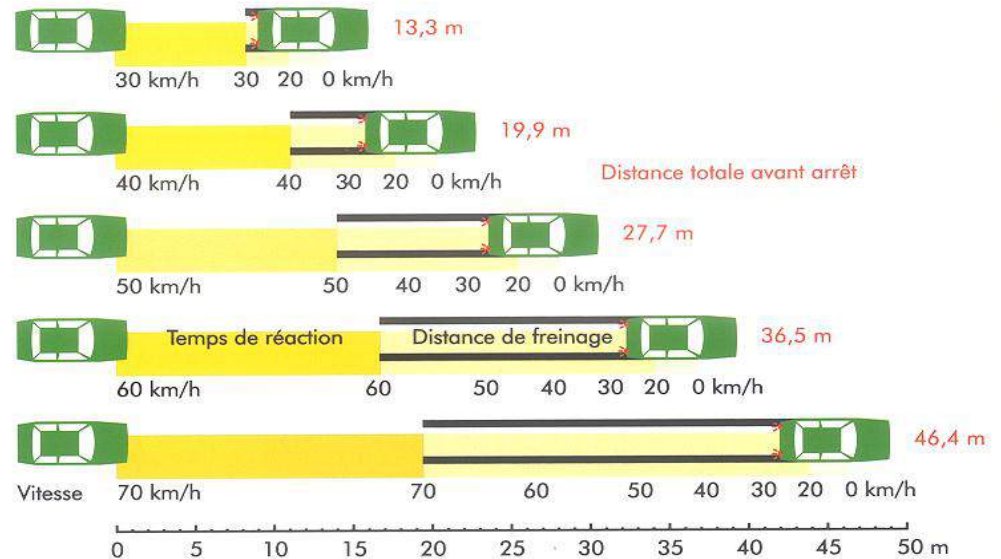


Ville30.org

Vitesse et gravité du choc

Lors d'un choc avec un piéton ou un cycliste à 50 km/h le risque de décès est multiplié par 9 par rapport à un choc à 30 km/h !

Distance de freinage et vitesse de choc



Prendre en compte les différents usagers

- Piétons + PMR
- Cyclistes
- Cavaliers
- Cyclomotoristes
- Motocyclistes
- Automobilistes
- Poids lourds + autocars
- Bus
- Trafic agricole
- Convois exceptionnels

Espace public

- Emprise limitée
- Souvent non-extensible
- Différents usages :

- Circulation
- Stationnement
- Séjour / desserte

- Différents usagers :



– Piétons



– Cyclistes



– Cyclomotoristes et motards

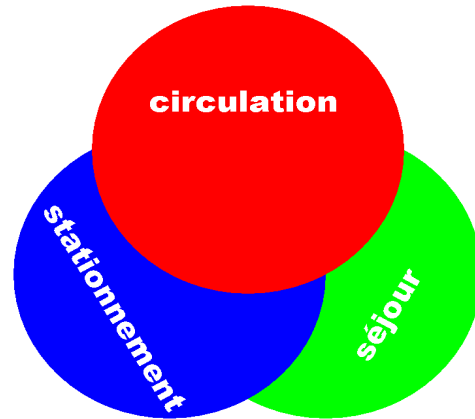


– Automobilistes / poids lourds

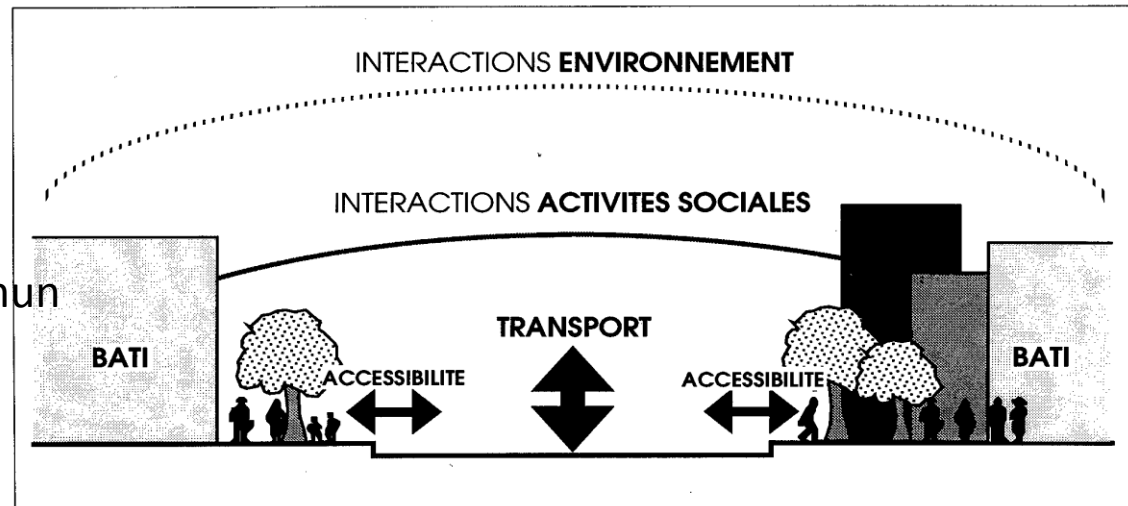


– Usagers des transports en commun

– ...

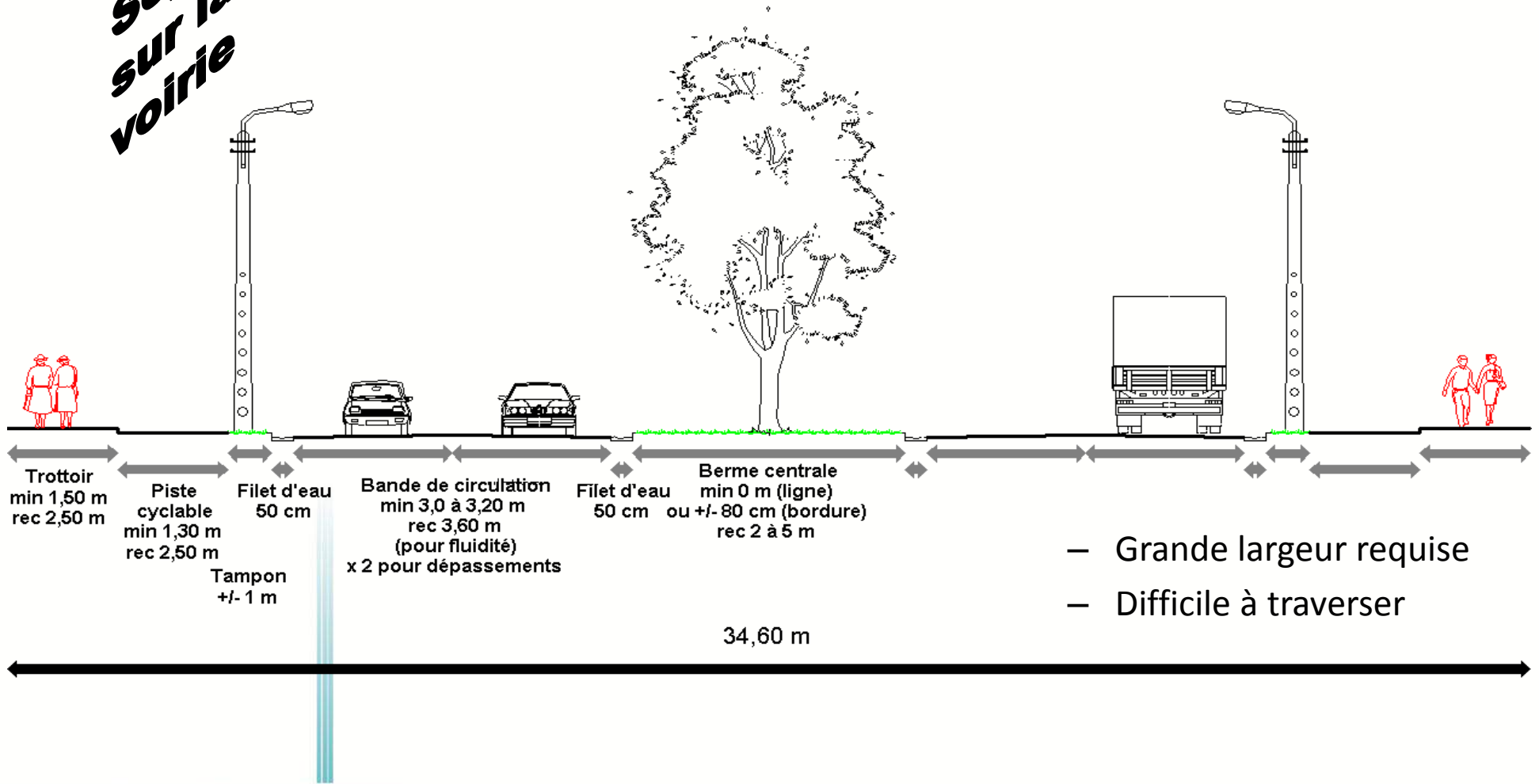


CONFLITS



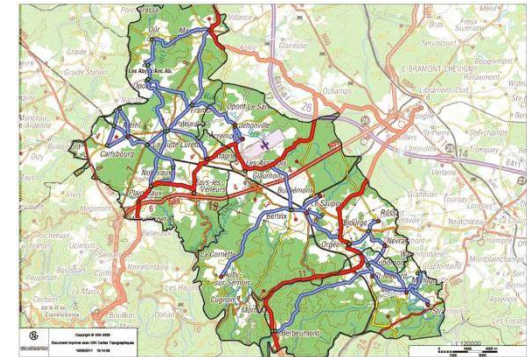
**Séparation
sur la même
voirie**

Bilan du profil « idéal »



- Grande largeur requise
- Difficile à traverser

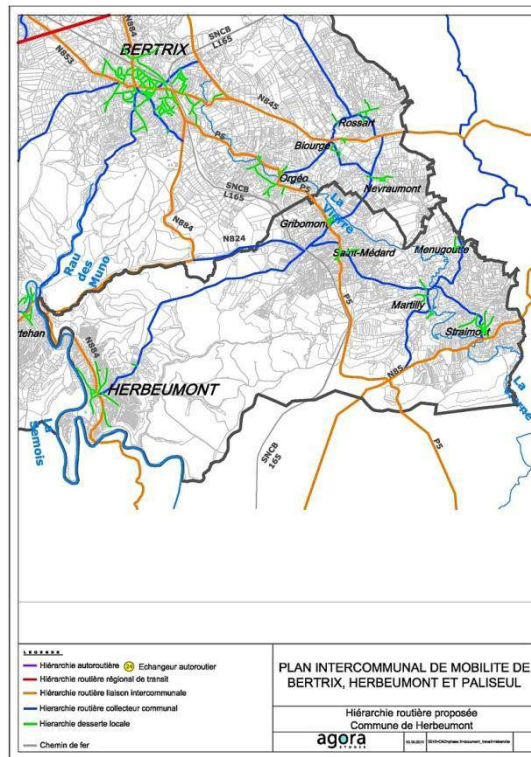
Prendre en compte le contexte bâti et paysager
Prendre en compte mobilité et hiérarchie routière



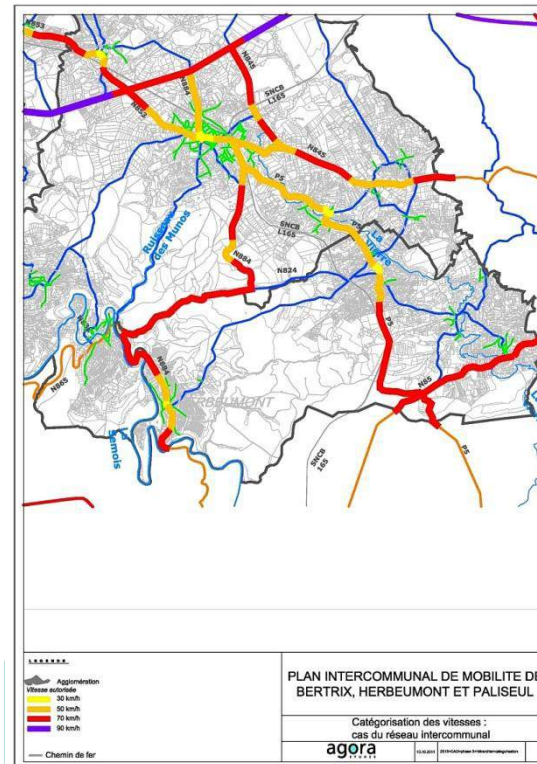
Carte 9 : Réseaux communaux proposés et SDCW

— Liaison communale — SDCW — Limite communale

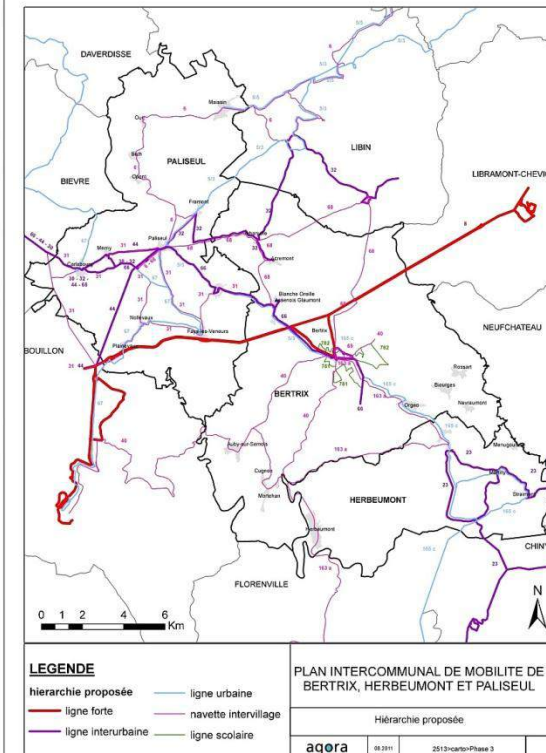
Hiérarchie réseau Régional ou communal



Catégories vitesse



Réseau vélo Réseau bus



Impact de la hiérarchie sur les aménagements possibles

Fonction principale	transit		distribution		desserte
Catégorie du réseau viaire	réseau autoroutier et international	réseau régional de transit	réseau de liaisons intercommunales	réseau collecteur communal	réseau de desserte locale
Niveaux	1	2	3	4	5
Affectation					
Usagers concernés	VP-PL	VP-PL	VP-PL livraisons	VP livraisons	VP livraisons
Echelle de distances	O/D hors bassin de vie et pays	O/D dans bassin de vie	O/D communes avoisinantes	O/D dans la commune	quartier / village
Enjeux dominants	Ecoulement et fluidité du trafic, rapidité à longue distance	Ecoulement et fluidité du trafic. Accès aux niveaux inférieurs	Renvoi vers les niveaux supérieurs. Maîtrise des flux de transit. Fluidité à vitesse adaptée.	Renvoi vers les niveaux supérieurs. Modération des flux et vitesses. Accessibilité des pôles locaux	Forte limitation de la circulation motorisée (flux et vitesses). Accessibilité locale.
Exploitation (selon contexte, largeurs et visibilité)					
Vitesses maxi autorisées	120	120-90-70-50-(30)	90-70-50-(30)	90-70-50-30	50-30-20
Aménagements (selon contexte, largeurs et visibilité)					
Gabarit	2 à 4 voies par sens	1 à 2 voies par sens	1 à 2 voies par sens distinction urbain / peri-urbain / hors agglo	1 à 2 voies par sens distinction urbain / peri-urbain / hors agglo	1 ou 2 voies
Stationnement	aires spécifiques	aires spécifiques	non ou contre-allée, ou longitudinal en contexte urbain 50 km/h max	longitudinal	longitudinal ou autres dispositions
TC	pas d'arrêts	aires spécifiques	aires spécifiques hors agglo, de préférence en chaussée en agglo	arrêts de préférence en chaussée en agglo	non desservi, sauf exceptions
Eclairage	souhaité surtout lors d'échangeurs, éclairage haut	souhaité surtout en zone dense, éclairage haut hors agglo, adapté en agglo	en agglomération, éclairage mi-haut, carrefours et lieux particuliers adaptés	en agglomération, éclairage mi-haut ou bas	en agglomération éclairage bas 4 à 6 m
Traitement paysager	grande échelle, vision large et dégagée permettant les grandes vitesses	grande échelle, vision large et dégagée	à étudier en fonction de l'environnement traversé et de la perception par les automobilistes et modes doux		mise en valeur de la vie locale, qualité paysagère minérale et/ou végétale, qualité de séjour des espaces publics
Gestion	régionale			communale	

Préconisations	Réseau de liaisons intercommunales			
Contexte urbain	Hors agglo		En Agglo	
Vitesse	70 km/h		50 km/h	
Calibrage/ Largeur de la chaussée	2x2 6-6,5m pour chaque sens avec berme centrale	2x1 6,5-7,5m	2x2 5,75-6m pour chaque sens avec berme centrale	2x1 6,5-7m
Stationnement	Hors chaussée			
Plantations	Arbres d'alignement si réduction de la largeur visuelle souhaitable			
TC	Arrêt hors chaussée		Arrêt hors chaussée ou demi-encoche	Arrêt en chaussée ou demi-encoche
Cyclistes	Piste hors chaussée D7 ou D9	D7 ou D9 ou PCM ² avec bord fictif de la chaussée	PCM 1,5m ou BCS ³ (chevrons) avec bande de droite élargie (4- 4,5m)	
Piétons	Séparés de la circulation et traversées protégées (berme, îlot, feux...)		Trottoirs minimum 1,5m	
Eclairage	Fonctionnel : éclairage de la voirie et mise en évidence des intersections			

Préconisations	Réseau de collecteurs communaux				
Contexte urbain	En Agglo		Fortes densités de fonctions riveraines		
Vitesse	50 km/h prioritaire	50 km/h non prioritaire	30 km/h		
Calibrage/ Largeur de la chaussée	2x2 5,5-6m par sens sans marquage axial	Double sens 5,5-6m	Sens unique 4-4,5m	Double sens 5,5-6,5m	Sens unique 3,5-4m
Plantations	Arbres sur trottoir ou entre les espaces de stationnement				
TC	Arrêt en chaussée				
Cyclistes	PCM 1,2m	SUL ⁴		Intégration	SUL
Piétons	Trottoirs 1,50-1,80 minimum				
Eclairage	Fonctionnel et environnemental : éclairage des trottoirs, pistes cyclables et traversées				

Préconisations	Réseau de dessertes locales			
Contexte urbain	Zone d'habitat ou zone mixte		Faible présence piétonne, faible densité d'habitat ou fort recul	
Vitesse	30 km/h		50 km/h	
Calibrage/ Largeur de la chaussée	Double sens 5-6,3m	Sens unique 3,5-4m	Double sens 5,5-6,3m	Sens unique 3,5-4,5m
Plantations	Accompagnements et mise en valeur de déviements/ modération			
TC	Arrêt en chaussée			
Cyclistes	Intégrés à la circulation générale	SUL	PCM ou suggérées	SUL
Piétons	Intégration voir dominant ou trottoir		Trottoirs 1,50-1,80 minimum	
Eclairage	Environnemental et décoratif : éclairage de tout l'espace public			

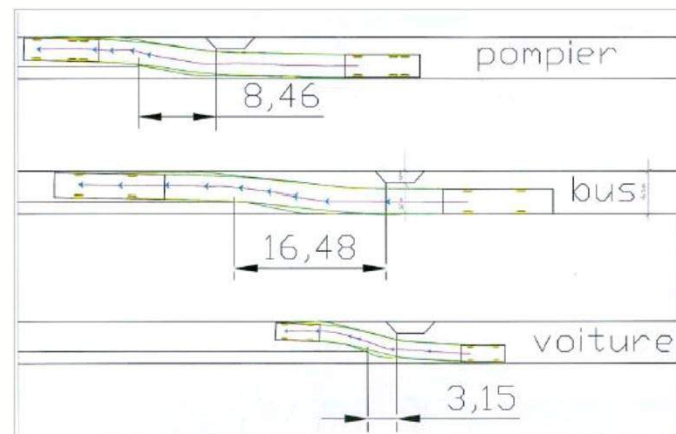
² PCM : Piste Cyclable Marquée
³ BCS : Bande Cyclable Suggérée
⁴ SUL : Sens unique Limité

Faisabilité des outils

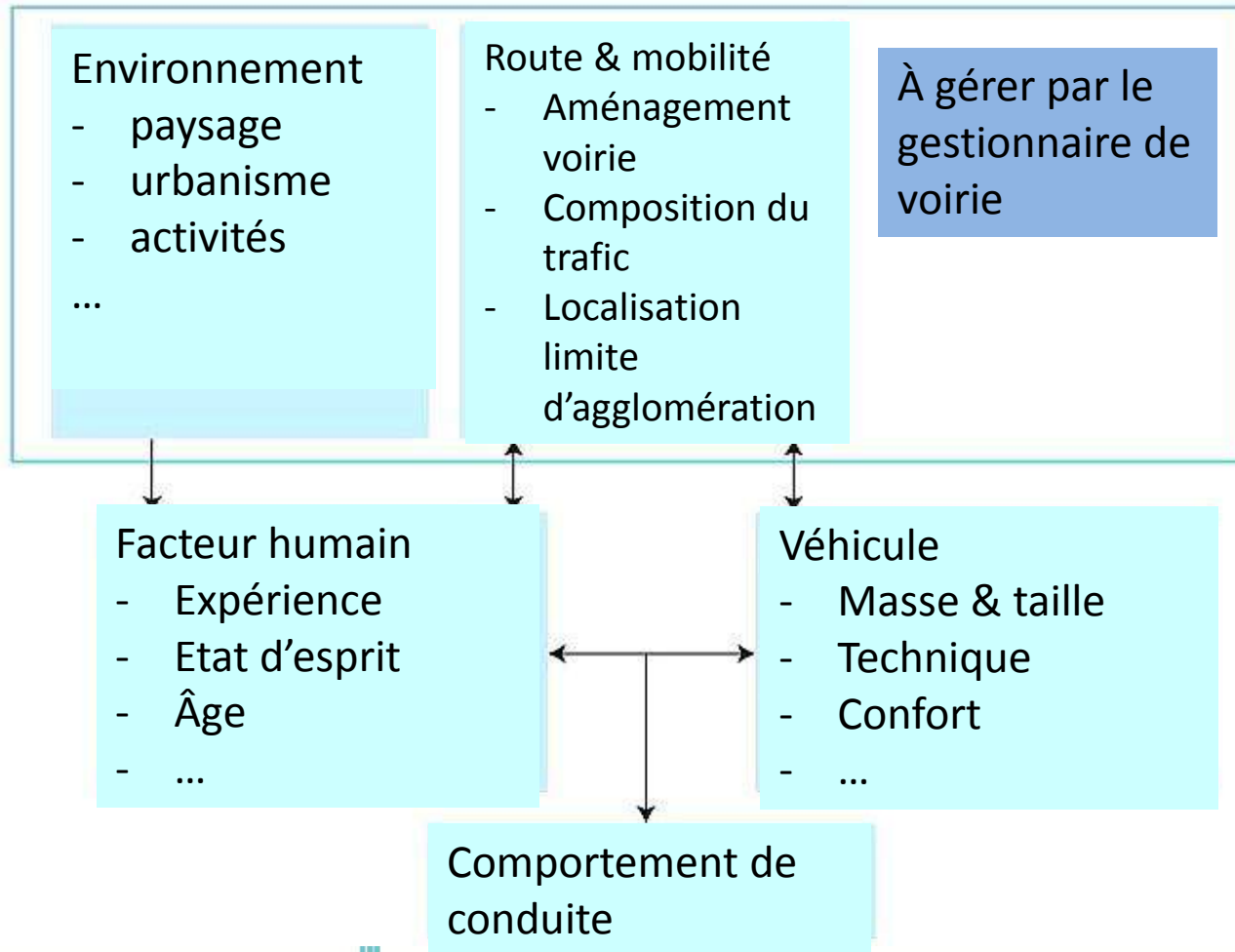
Traversée de village sur voirie communale ou régional à trafic peu important

Il s'agit de réduire la vitesse à 50 voire à 30 km/h. Sur ces voiries, différents aménagements ralentisseurs peuvent être envisagés selon la localisation, le type et la densité de trafic, et le côté contraignant que l'on veut obtenir.

	Entrée Agglo	Section courante Agglo	Carrefour	Passage Bus - PL	Itinéraire vélo
Coussin berlinois	ok	ok		ok	ok
Plateau		ok	ok	ok	ok
Dos d'âne		ok			
Chicane	ok	ok		Efficacité limitée	Si Bypass
Stationnement alterné		ok		Efficacité limitée	Pas idéal
Rétrécissement latéral (avec ou sans coussin)		ok		Si densité trafic faible	Si Bypass



Obtenir une vitesse et un comportement adapté



Effet minimal

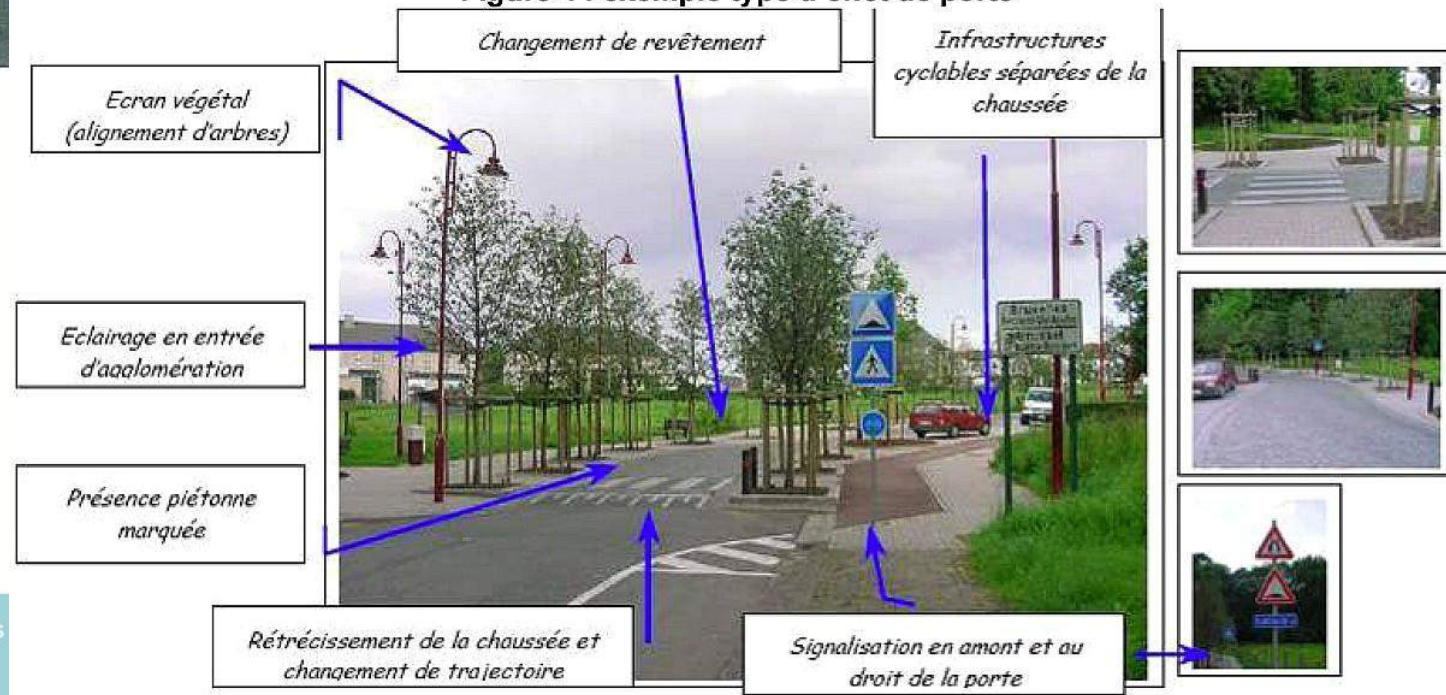


(photo illustrative)

Effet maximal



Figure 4 : exemple type d'effet de porte



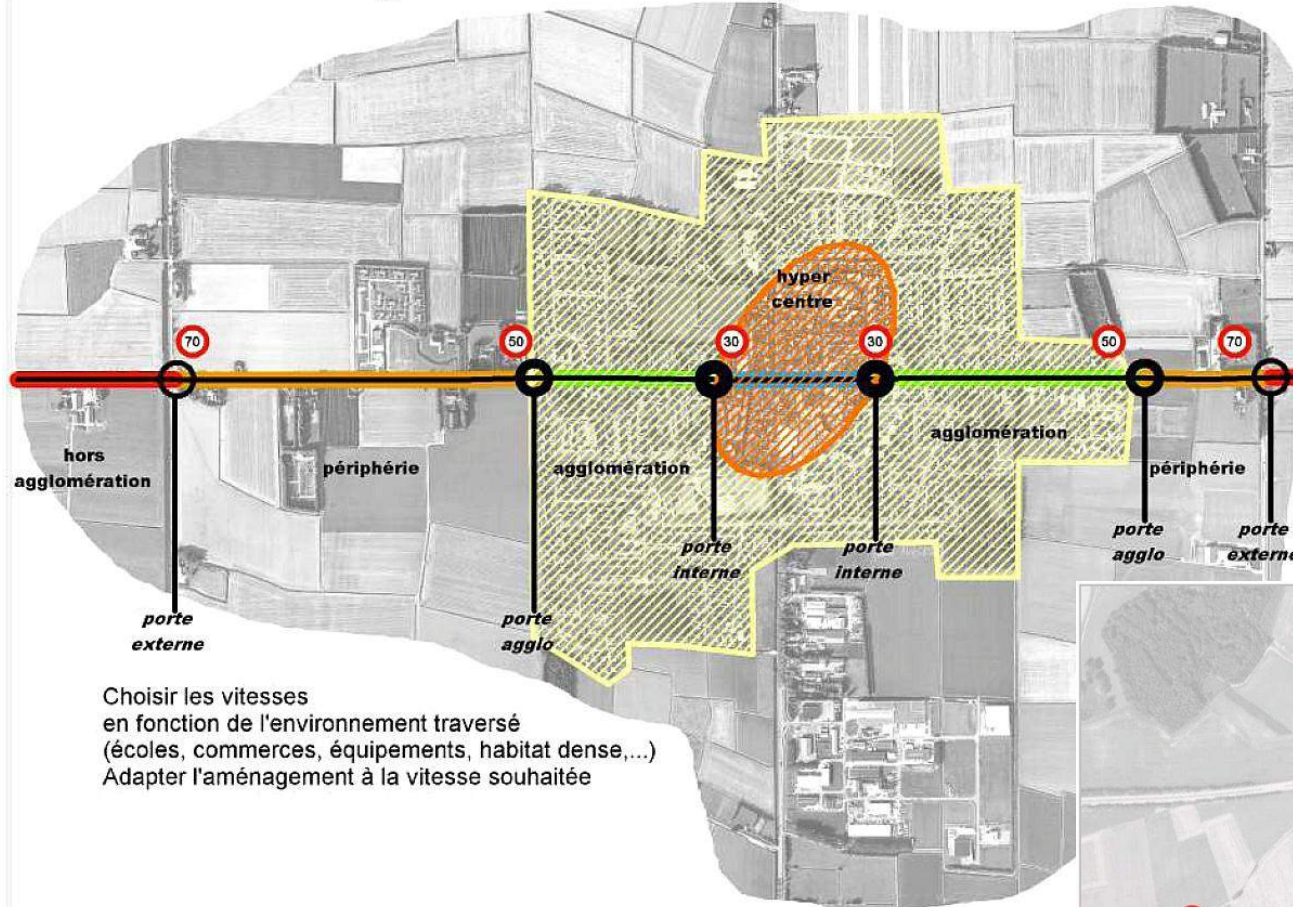
La boîte à outils

- Radar (préventif / répressif)
- Dispositifs physiques
 - Verticaux
 - Plateaux, coussins, îlots, plantations
 - Horizontaux
 - Chicanes, îlots
 - Profils : stationnement, trottoirs, pistes cyclables, accotements, bermes
 - Signalisation
 - Verticale
 - Horizontale (marquages)

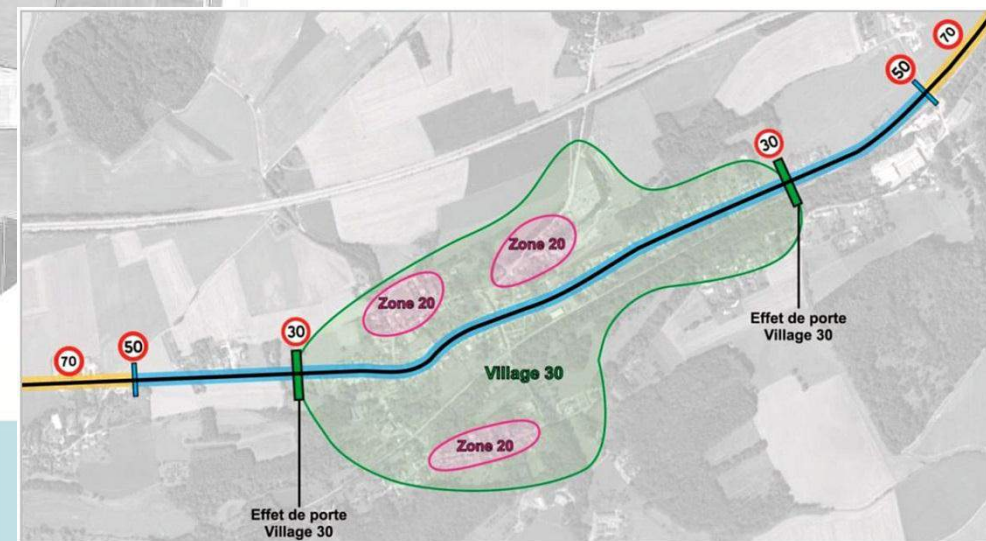
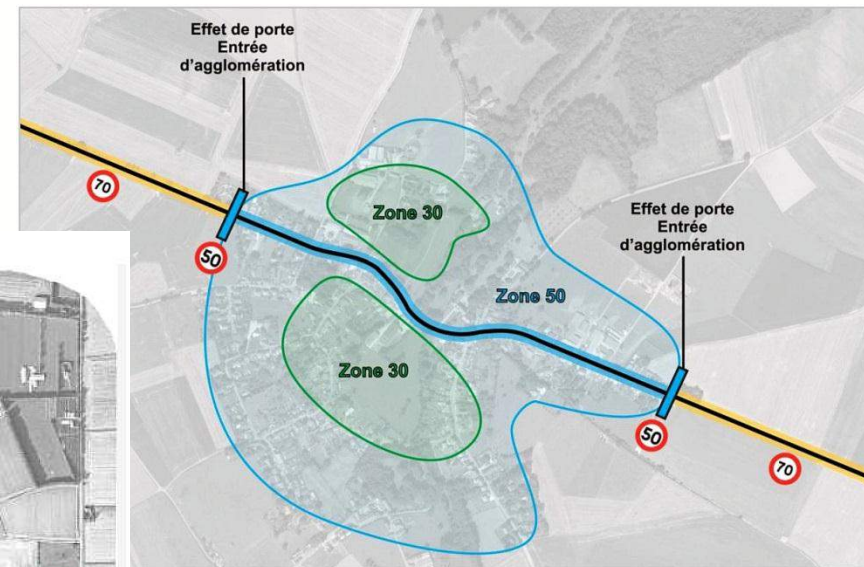


Les stratégies

Figure 2 : choix des vitesses réglementaires



Choisir les vitesses en fonction de l'environnement traversé (écoles, commerces, équipements, habitat dense,...)
Adapter l'aménagement à la vitesse souhaitée

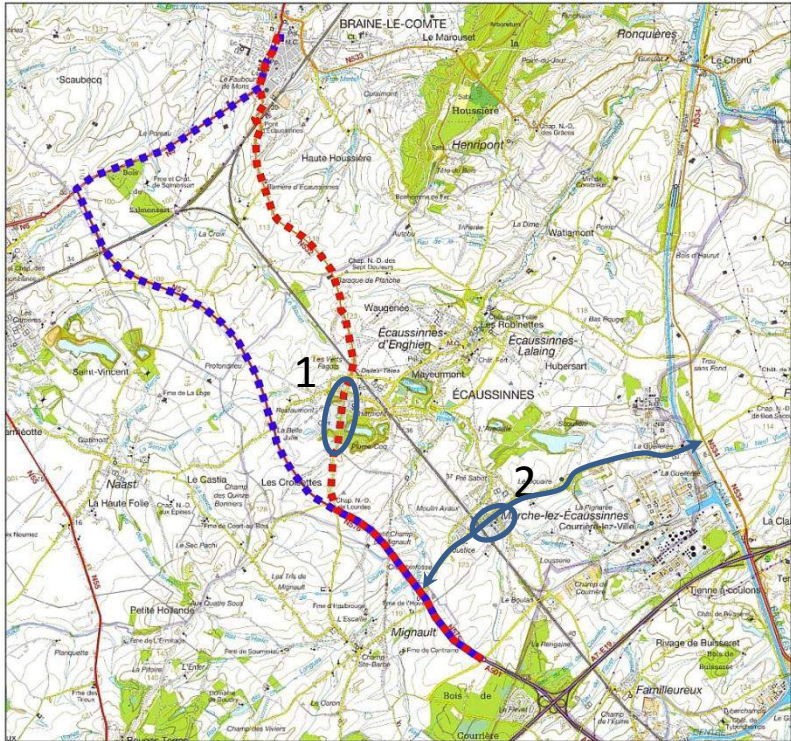


Cas pratiques

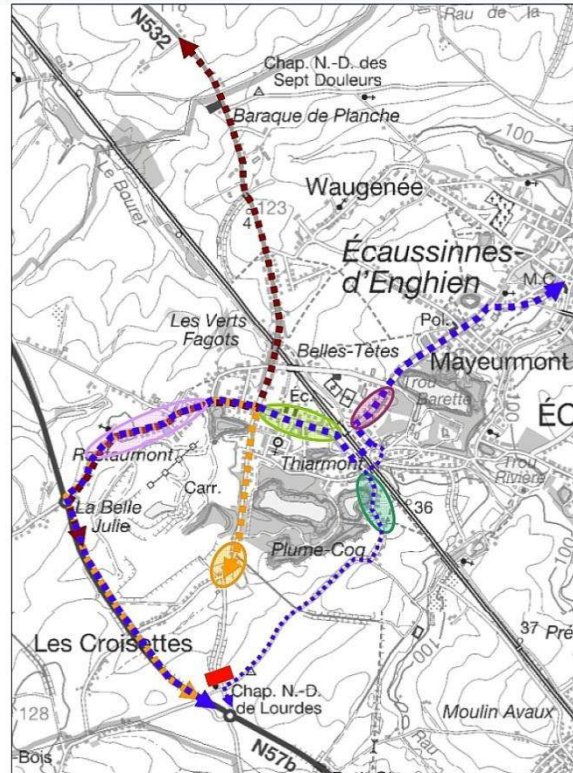
- *Ecaussinnes*
- Ciergnon (Houyet)
- Nassogne
- Mogimont (Bouillon)
- Chevaudos (Léglise)
- Hampteau (Hotton)
- Léglise
- Grune (Nassogne)
- Beffe (Rendeux)
- Rendeux
- Bonsin (Somme-Leuze)
- Heure (Somme-Leuze)

Ecaussinnes

Itinéraire de la Grand-Place de Braine-le-Comte au giratoire entre la N57 et l'A501



Hypothèse F.1 : Fermeture de la rue Anselme Mary au niveau du carrefour avec la rue Plume Coq



- Fermeture
- Accès au centre d'Ecaussinnes depuis la N57
- Accès au quartier des Croisettes
- Itinéraire de transit possible
- Les Croisettes
- Plume Coq
- Rue Arthur Pouplier
- Rues de Restaumont et Formahon
- Avenue de la Déportation

Nuisances transit poids lourds

Site 1 :

- Autre parcours via N6 & N57
- Fermeture d'un maillon

Site 2 :

- aménagement complet

Itinéraire par la N532 + N57

Google Maps : 11,0 km / 14 min

Via Michelin : 11,0 km / 14 min

Mappy : 11,0 km / 13 min

Moyenne : 11,0 km / 14 min

Itinéraire par la N6 + N57

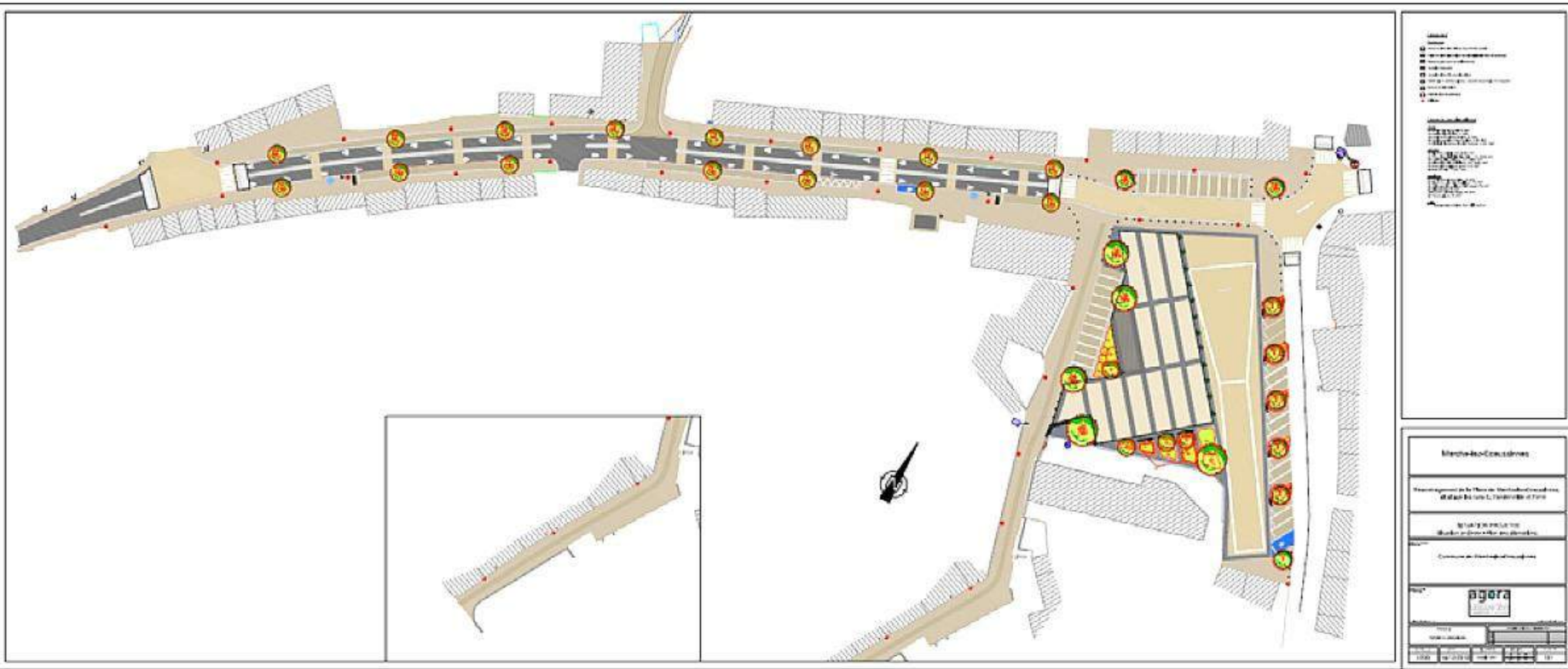
Google Maps : 13,8 km / 15 min

Via Michelin : 14,0 km / 12 min

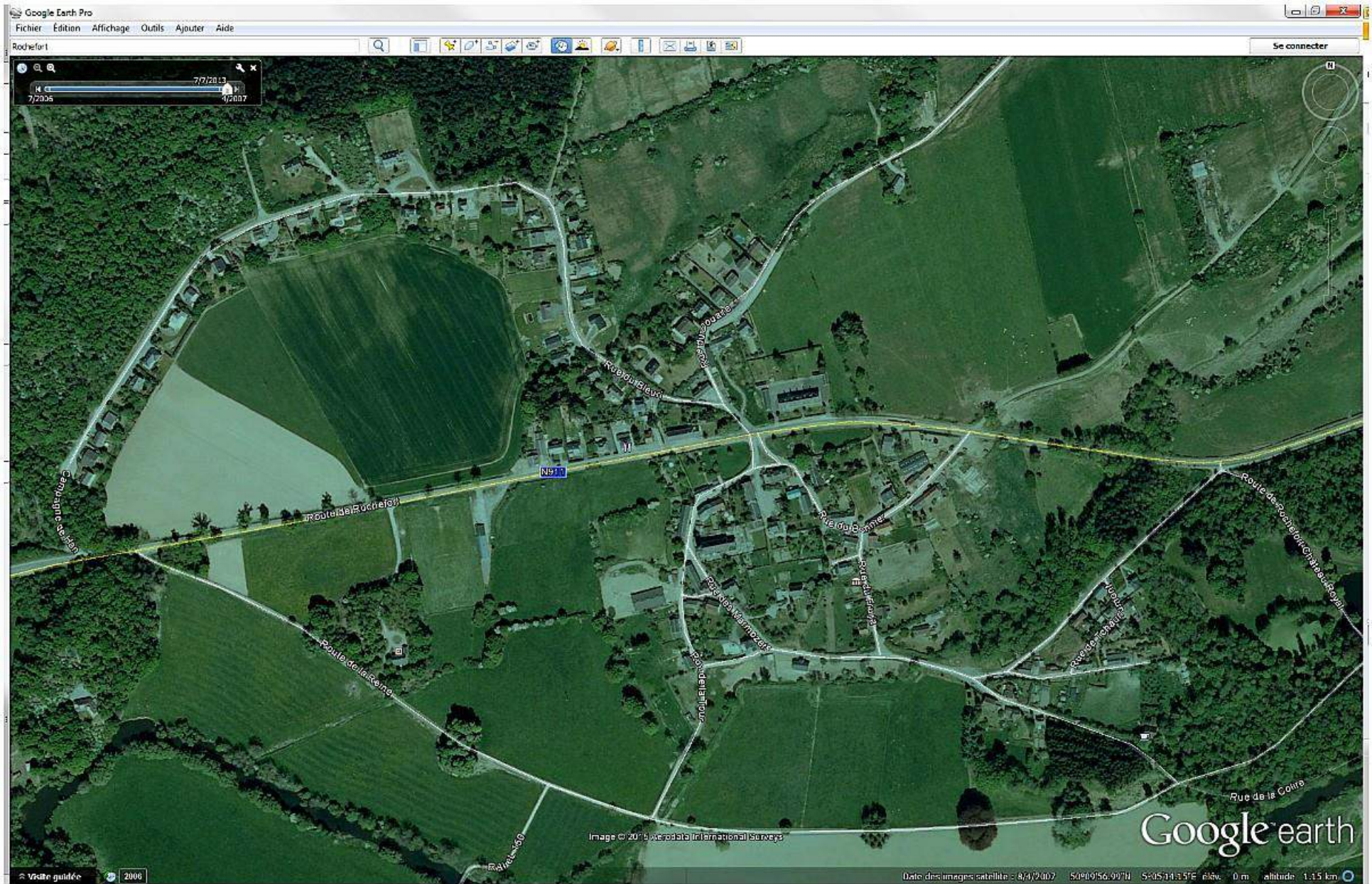
Mappy : 14,0 km / 12 min

Moyenne : 14,0 km / 13 min

Ecaussinnes Site 2 (Marche-lez-Ecaussinnes)



Ciergnon (Houyet)



Ciergnon (Houyet)



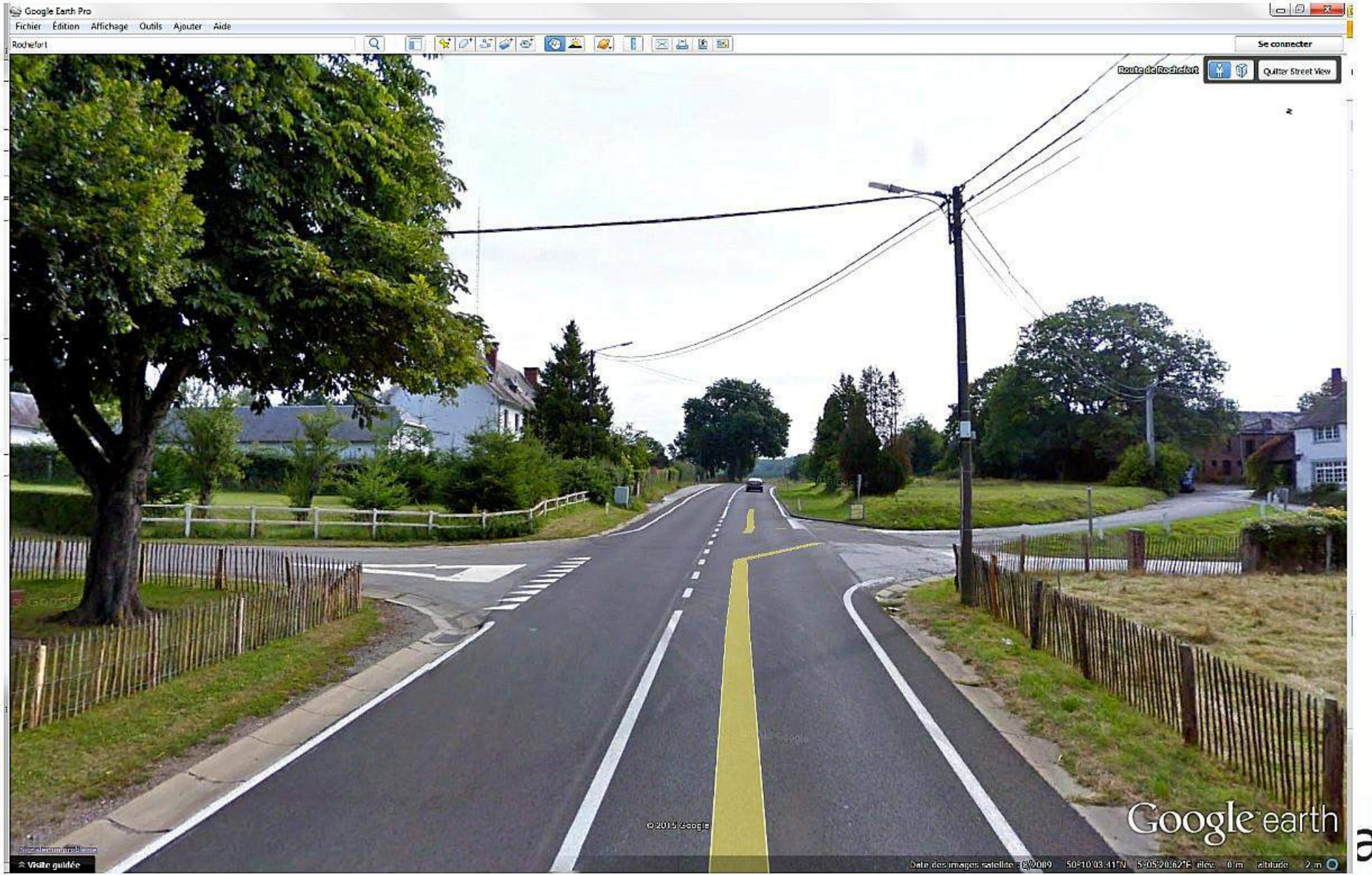
Ciergnon (Houyet)



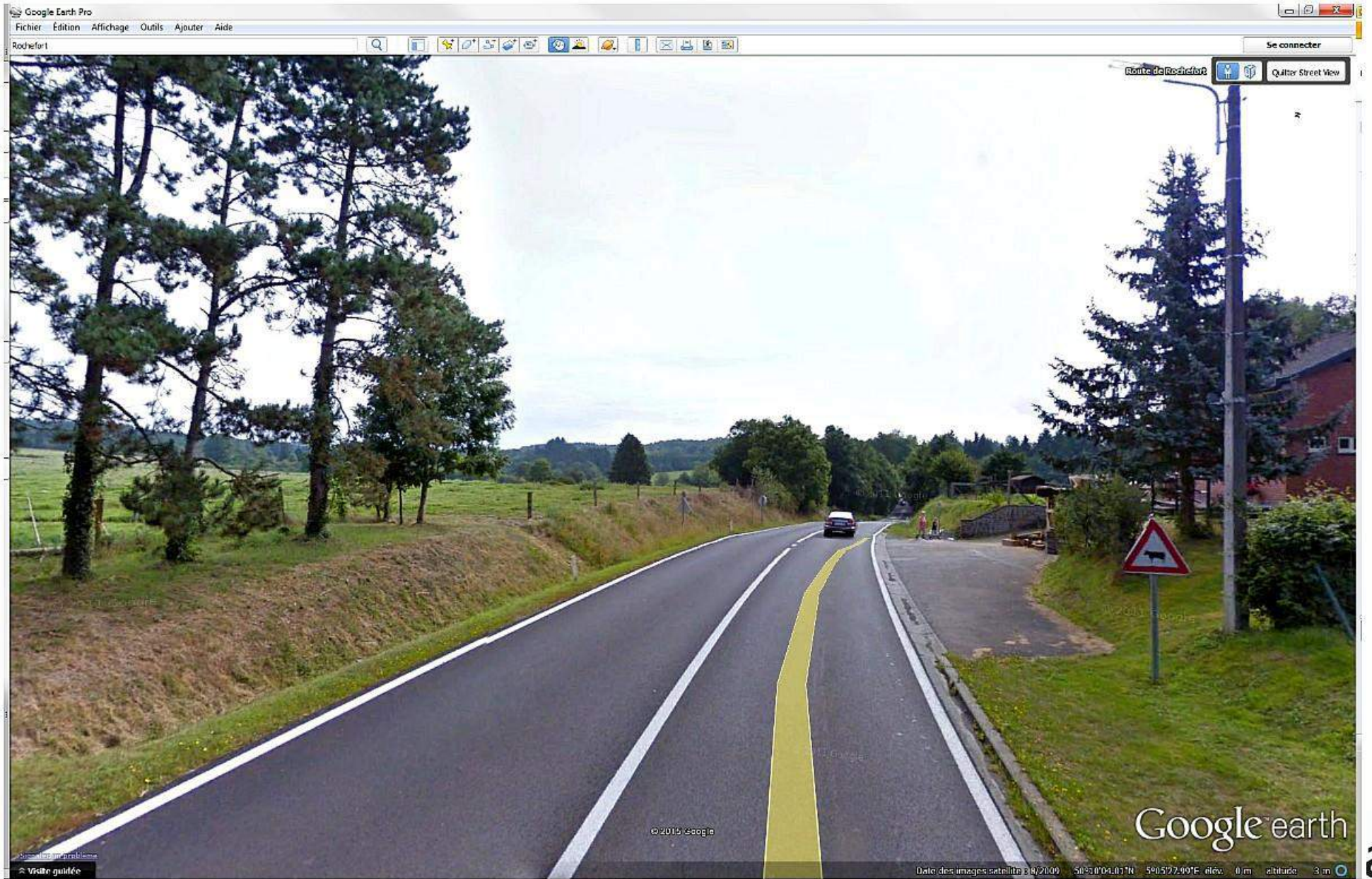
Ciergnon (Houyet)



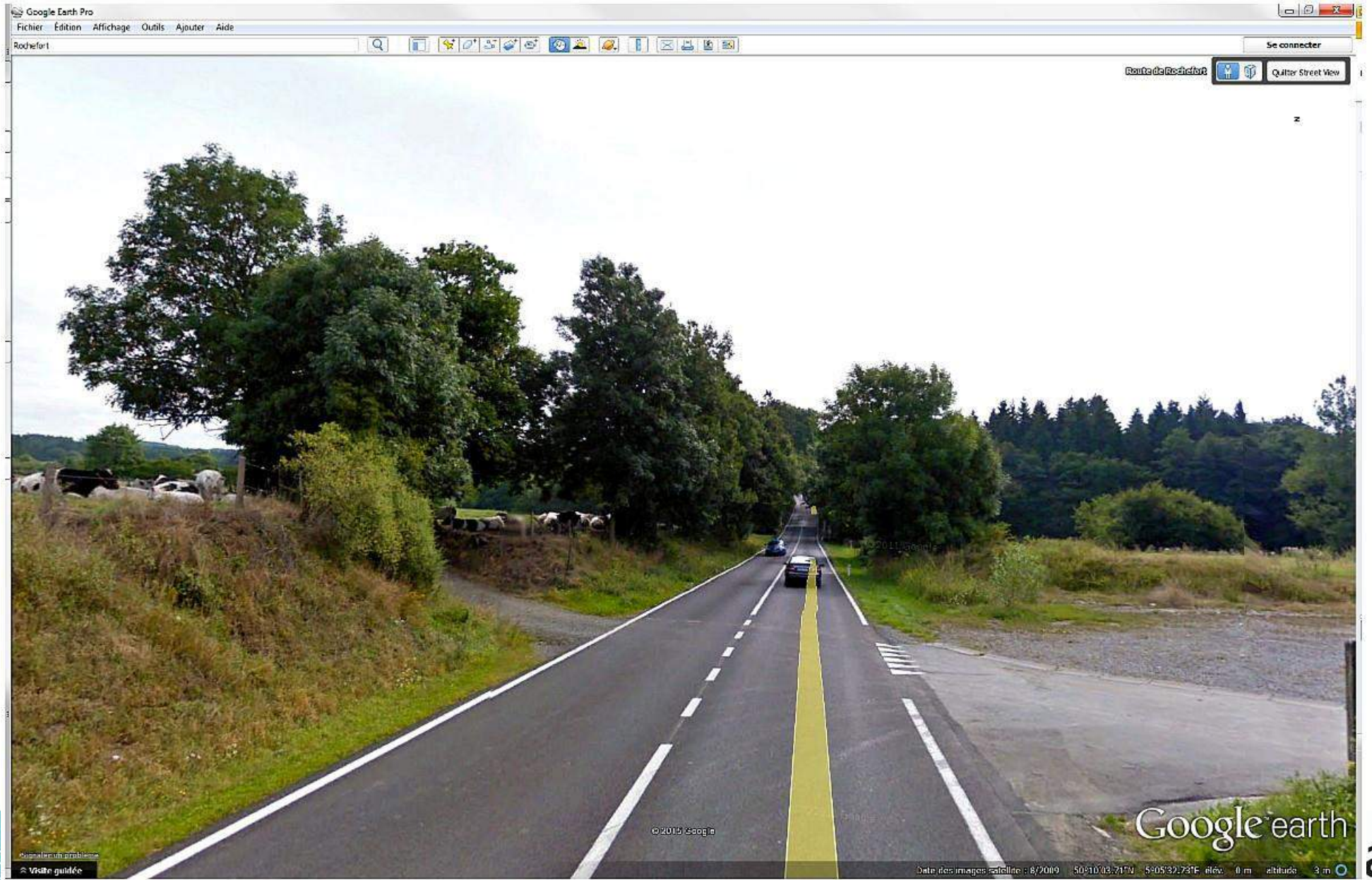
Ciergnon (Houyet)



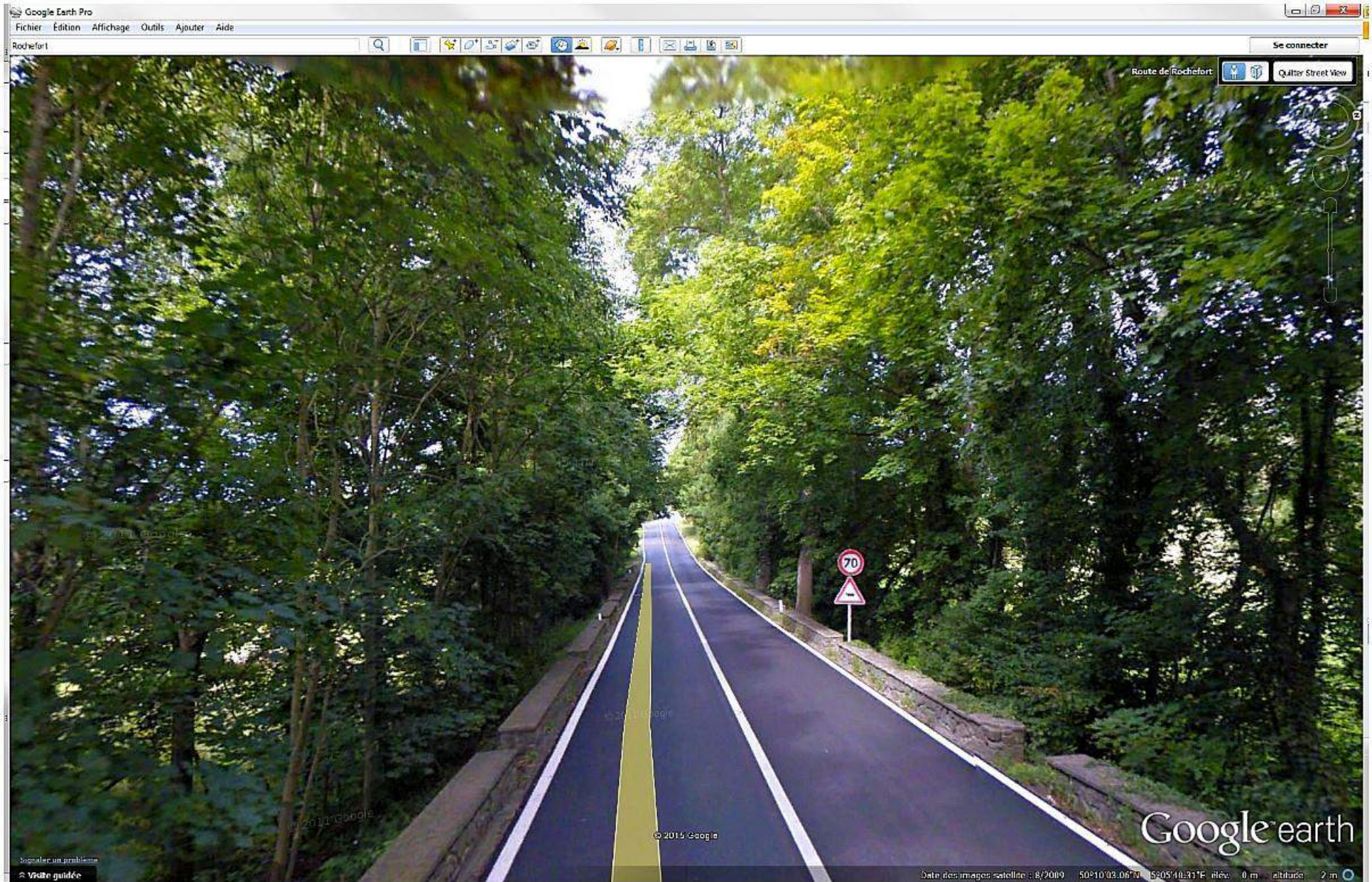
Ciergnon (Houyet)



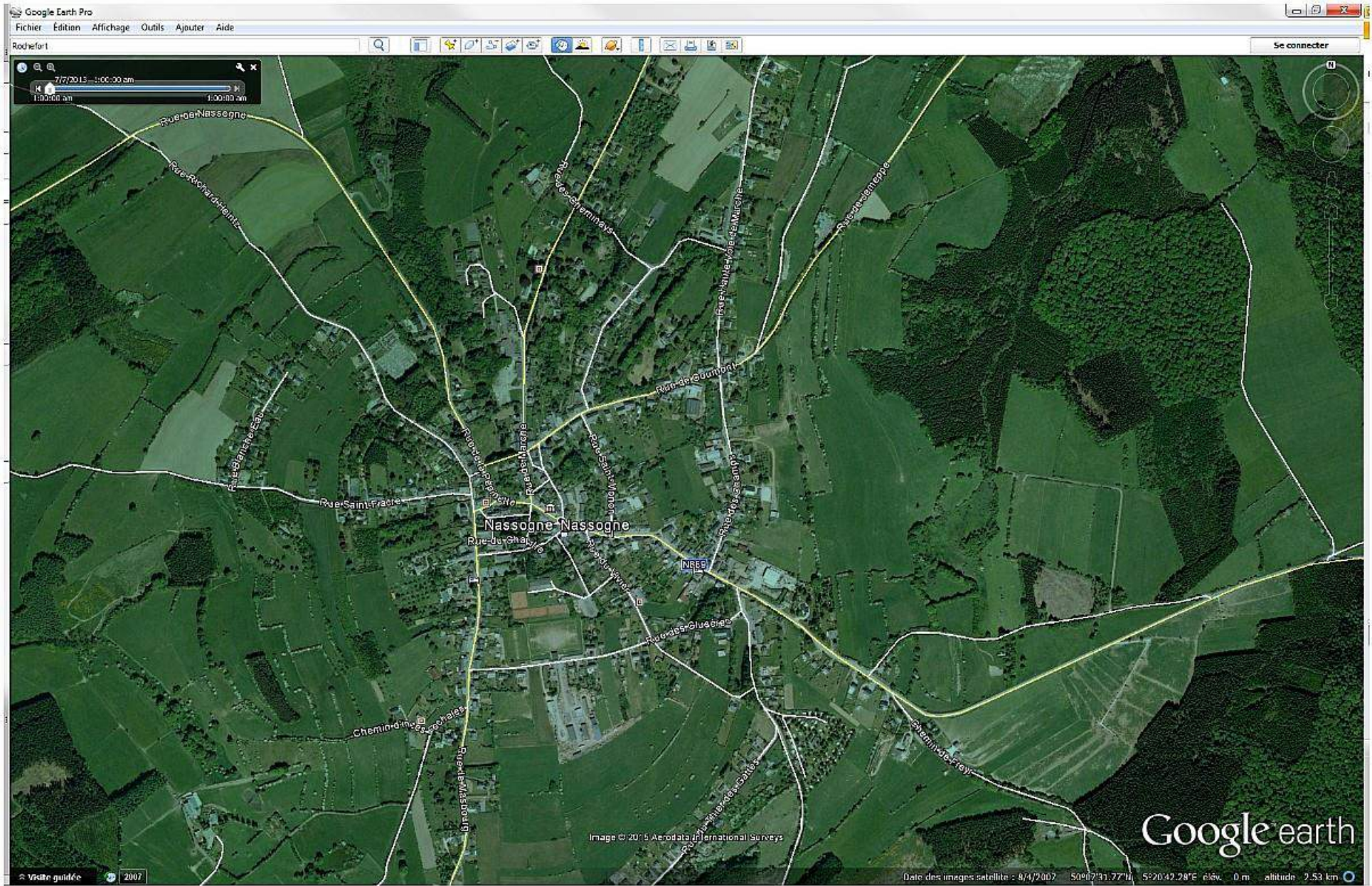
Ciergnon (Houyet)



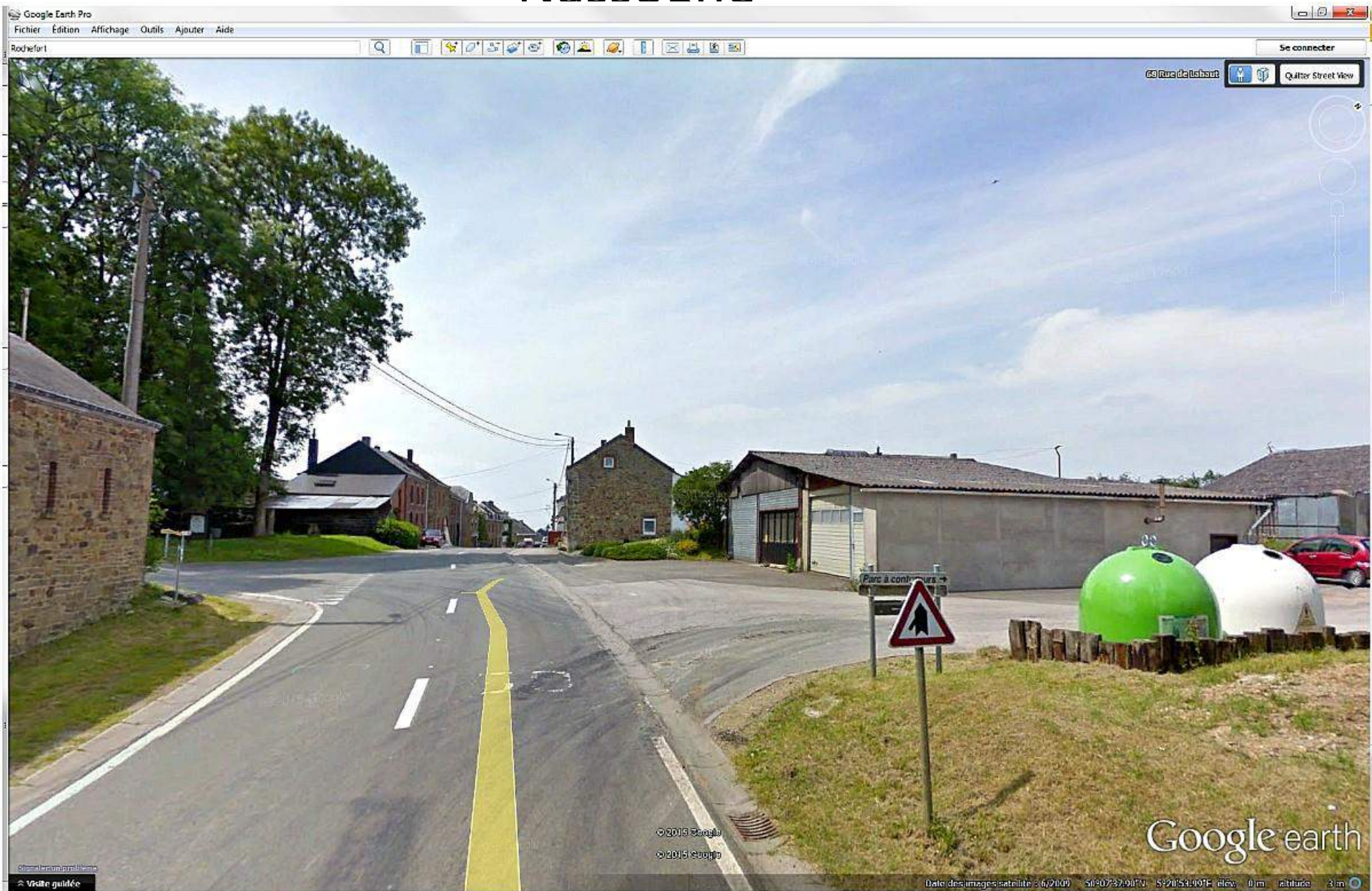
Ciergnon (Houyet)



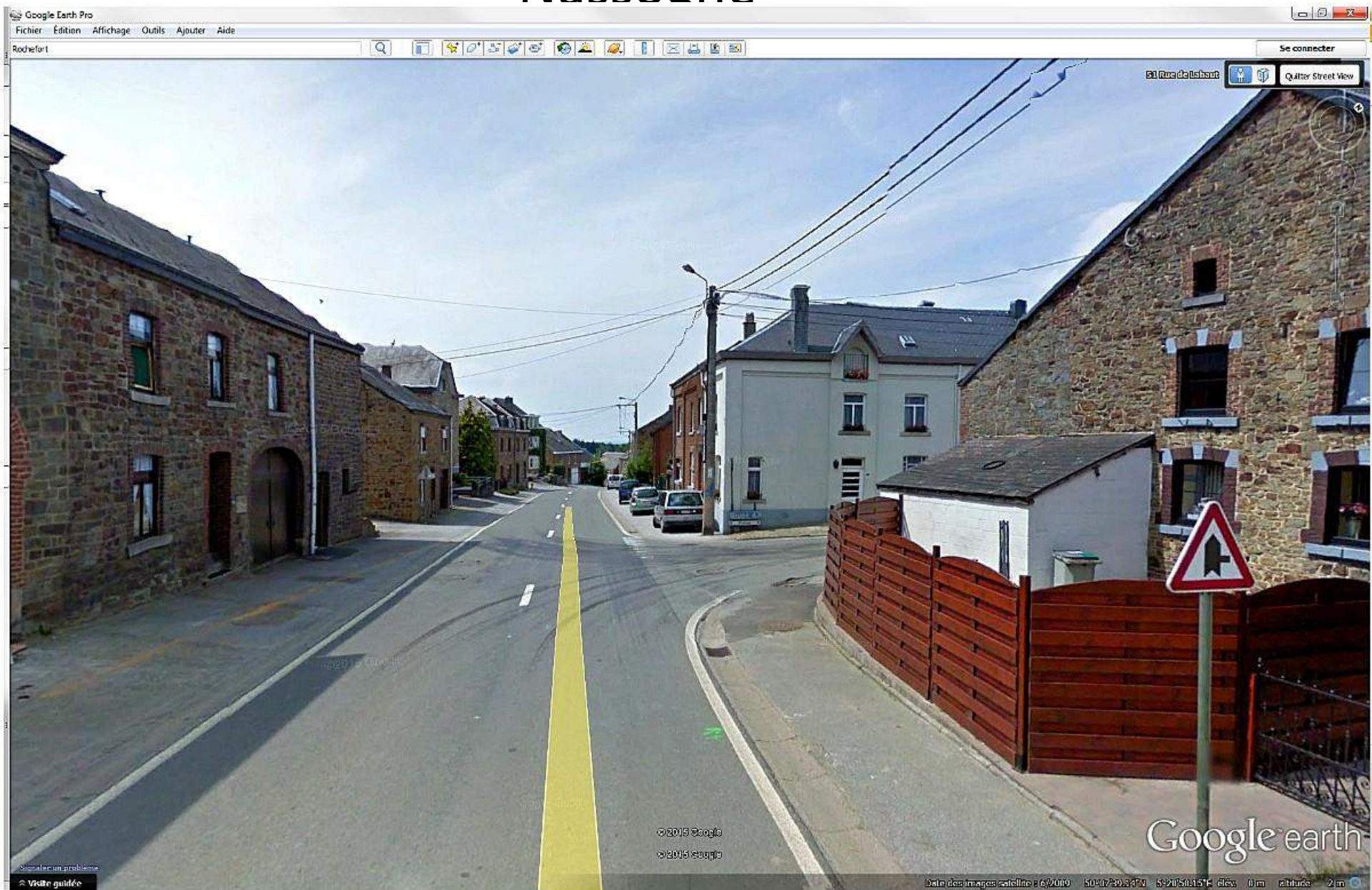
Nassogne



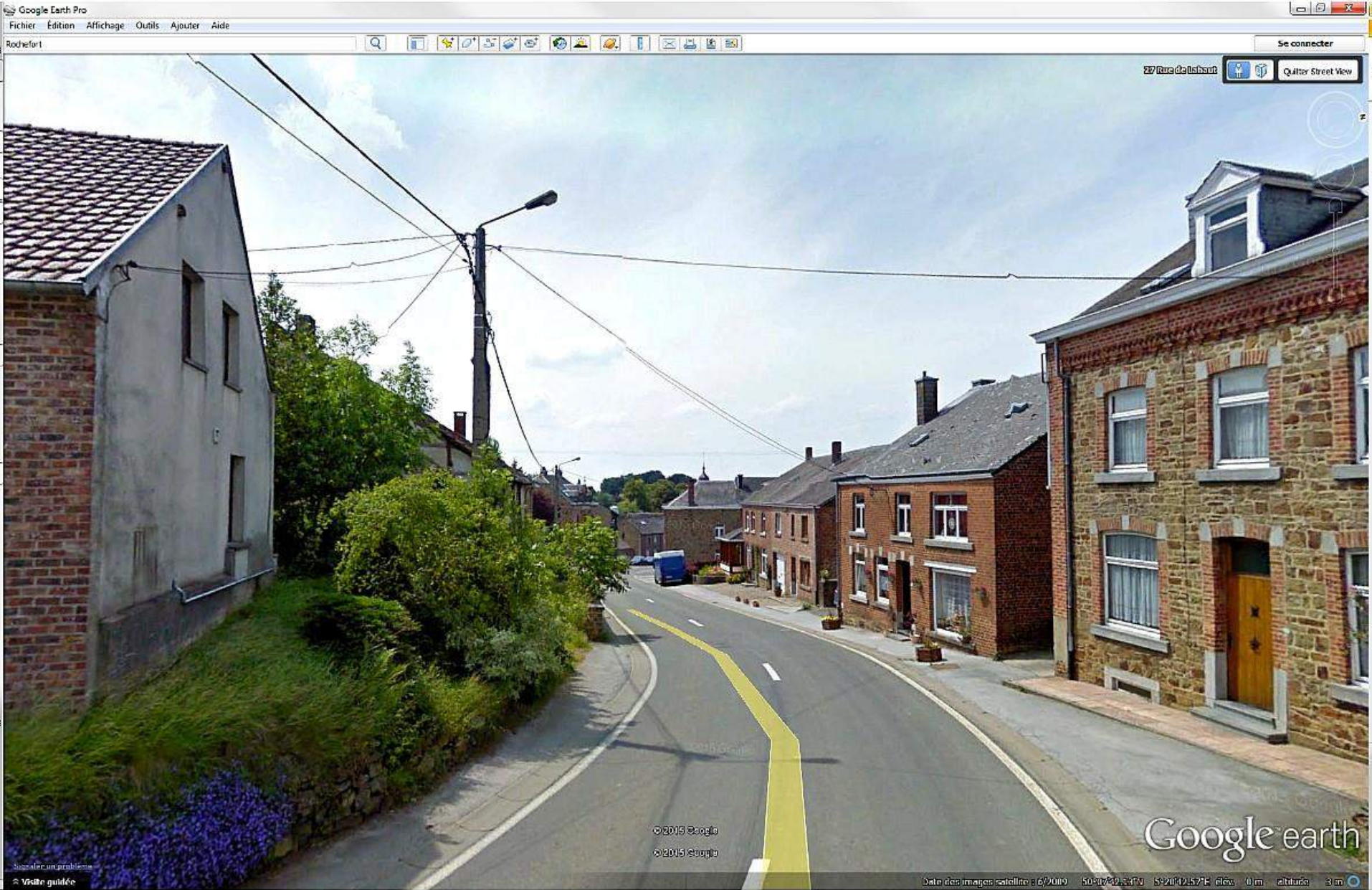
Nassogne



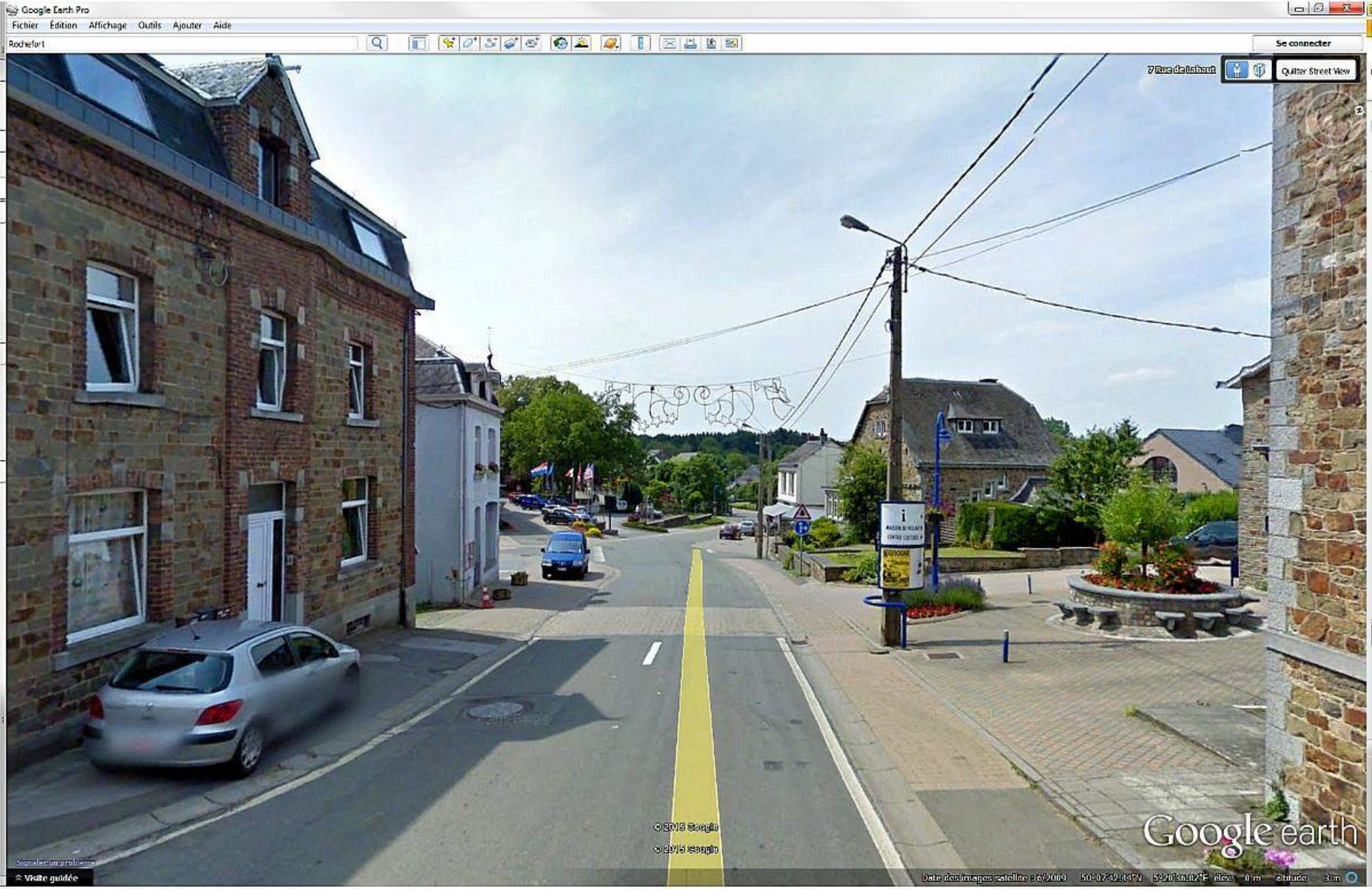
Nassogne



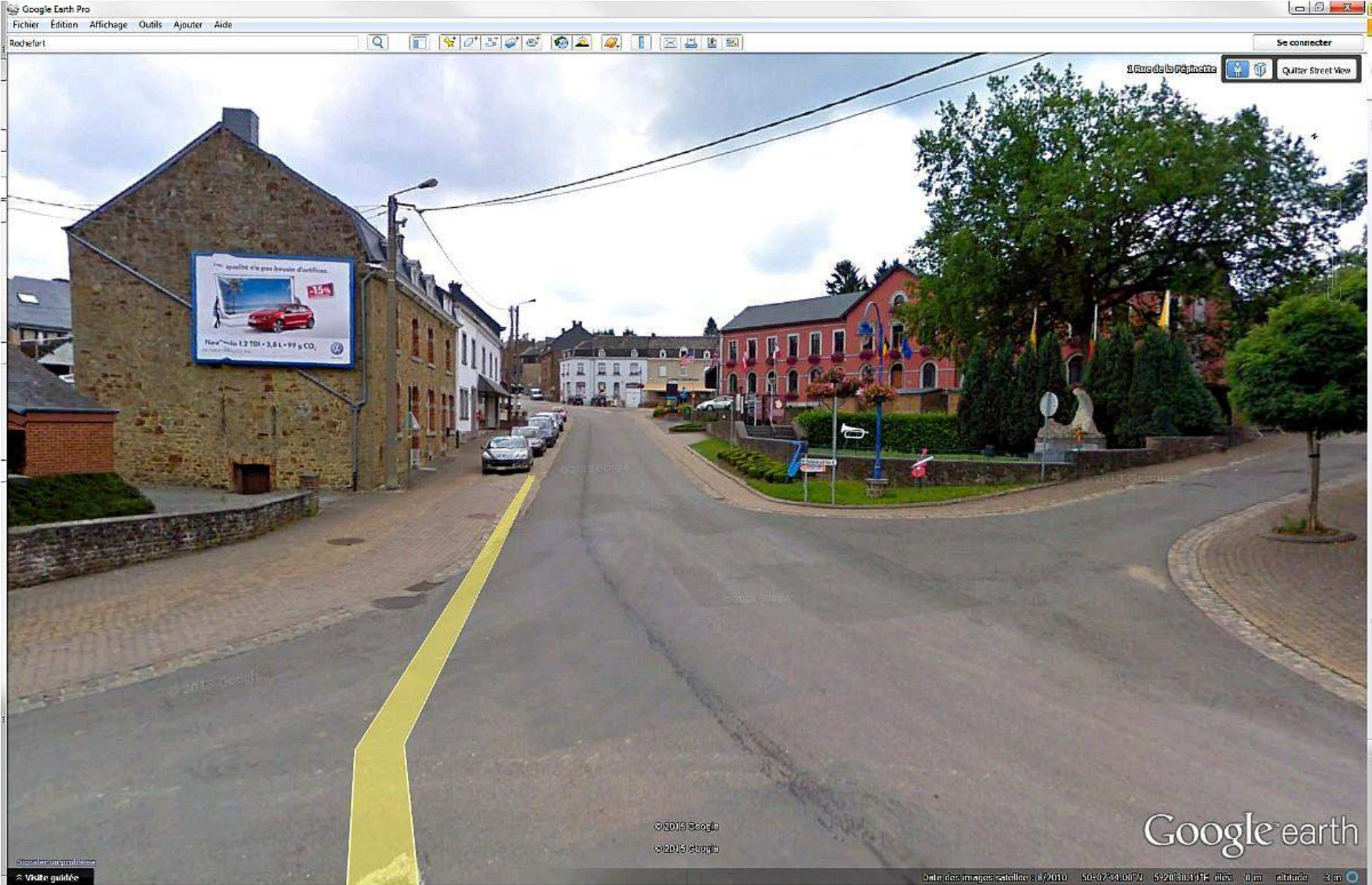
Nassogne



Nassogne



Nassogne



Mogimont (Bouillon)

Situation actuelle

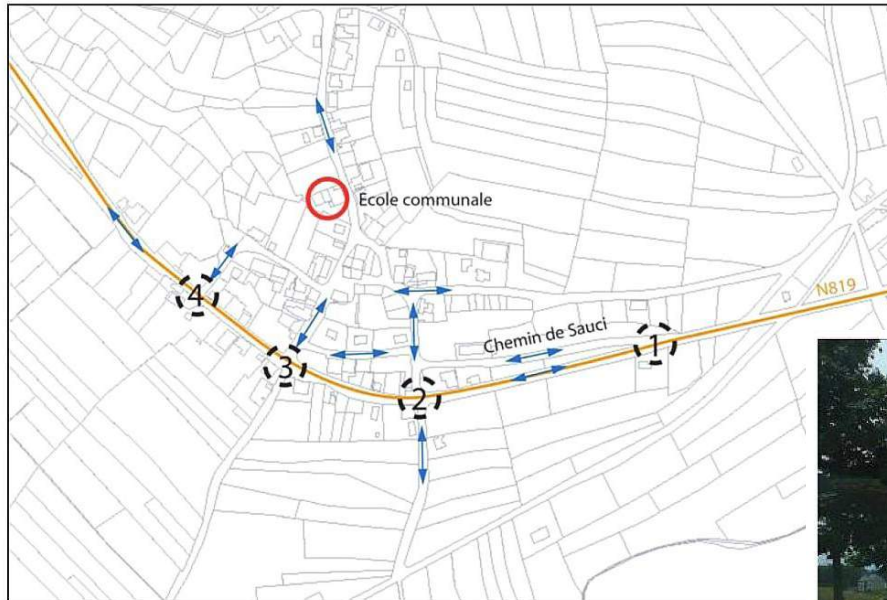


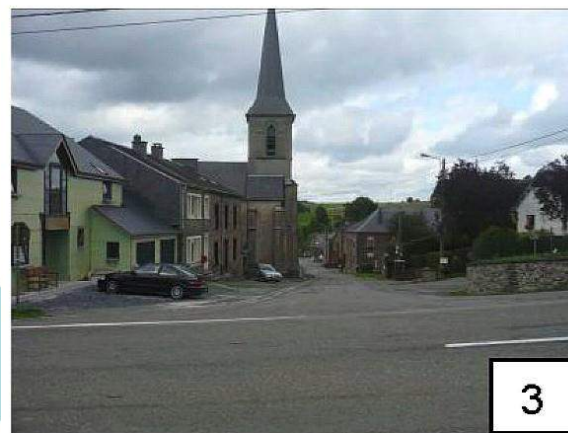
Figure 1 Localisation des accès de Mogimont



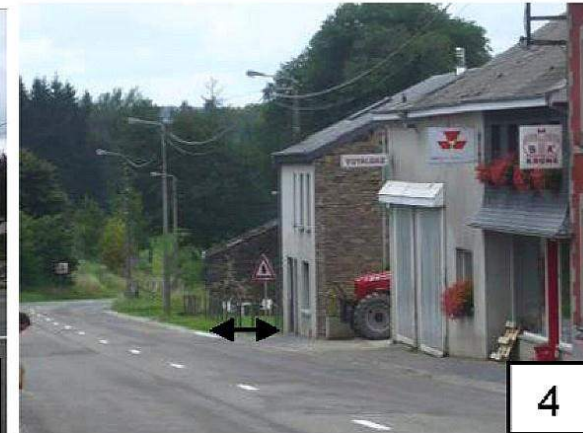
1



2



3



4

- Situation projetée : nouveaux sens de circulation

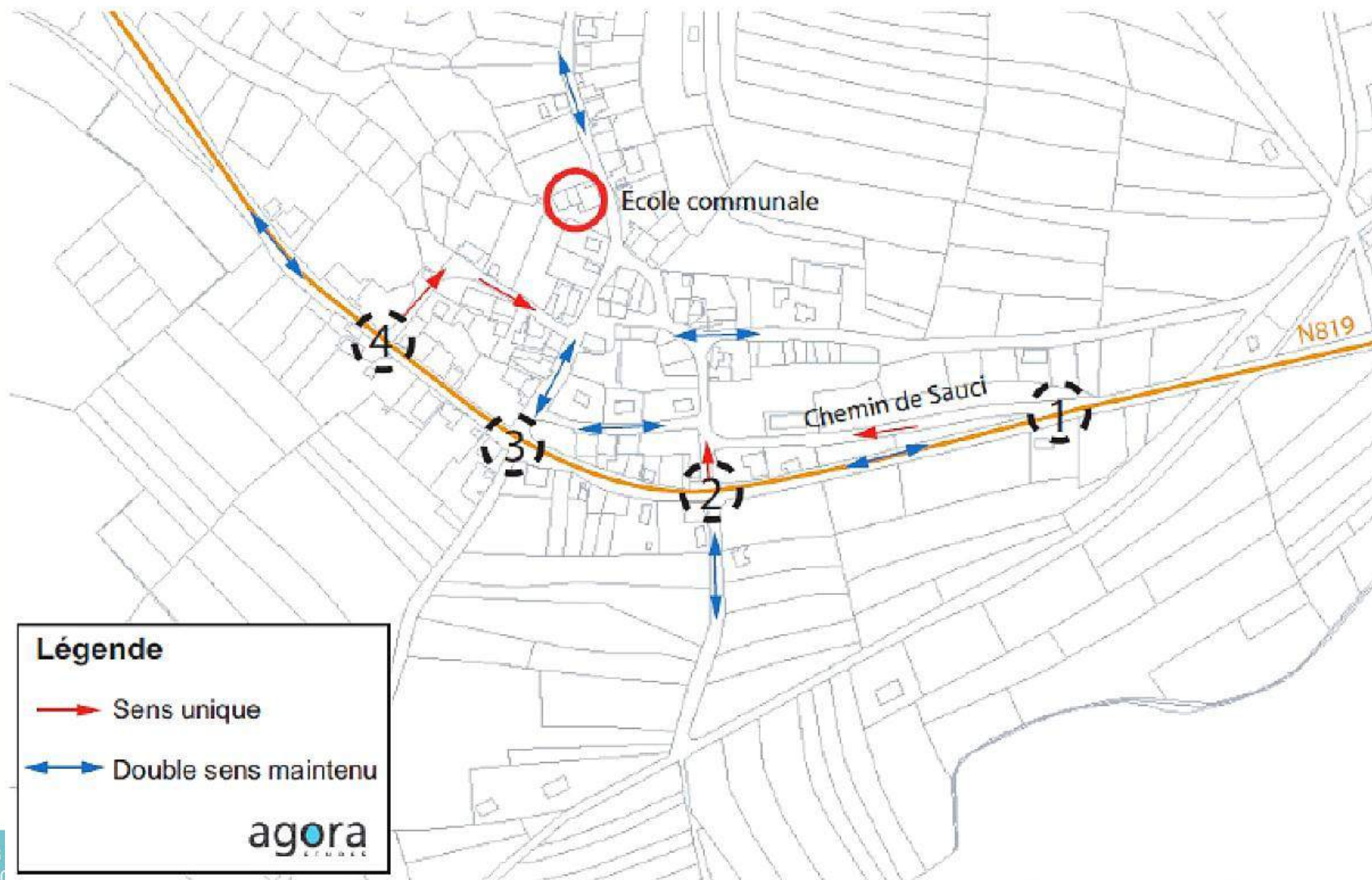
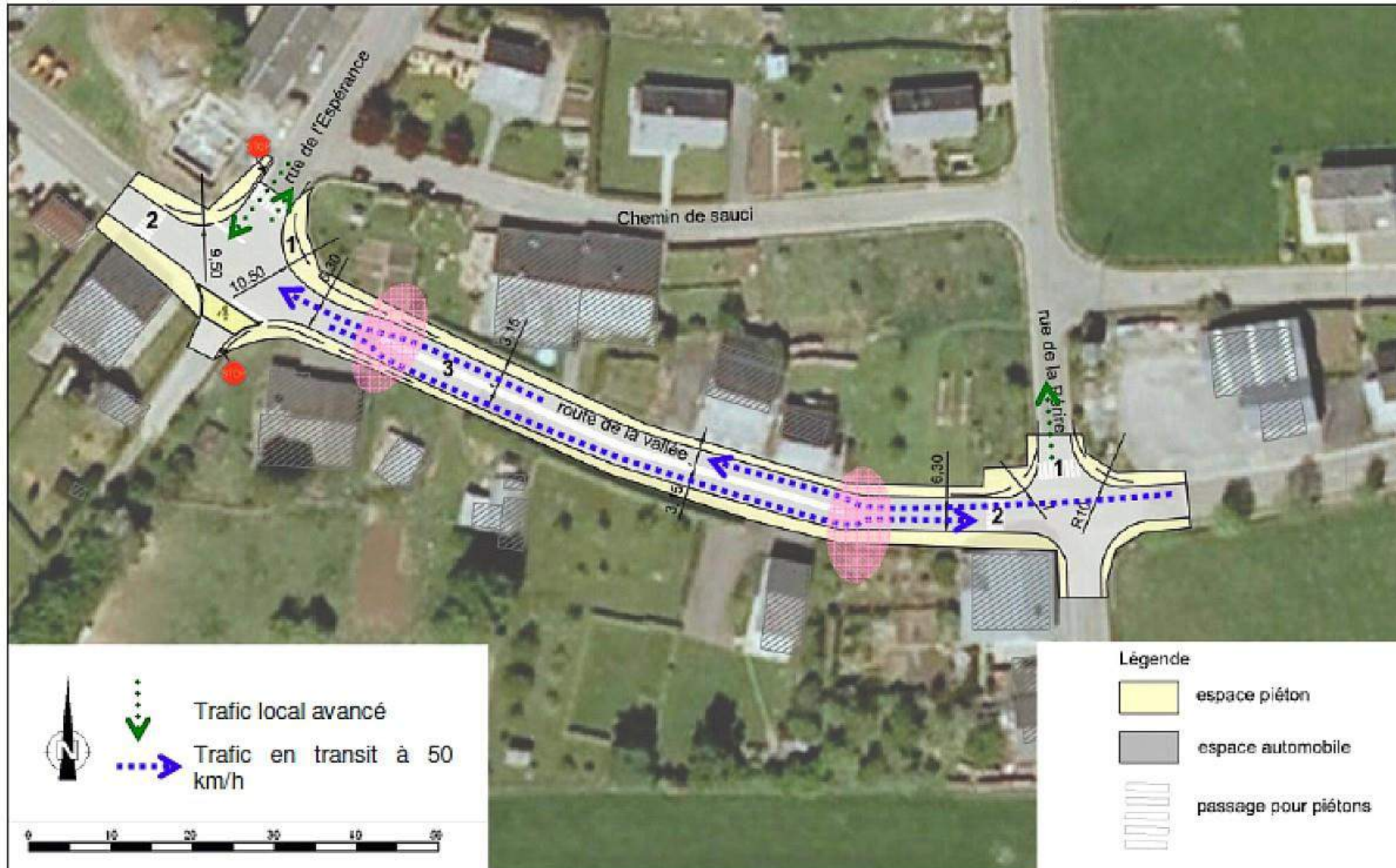


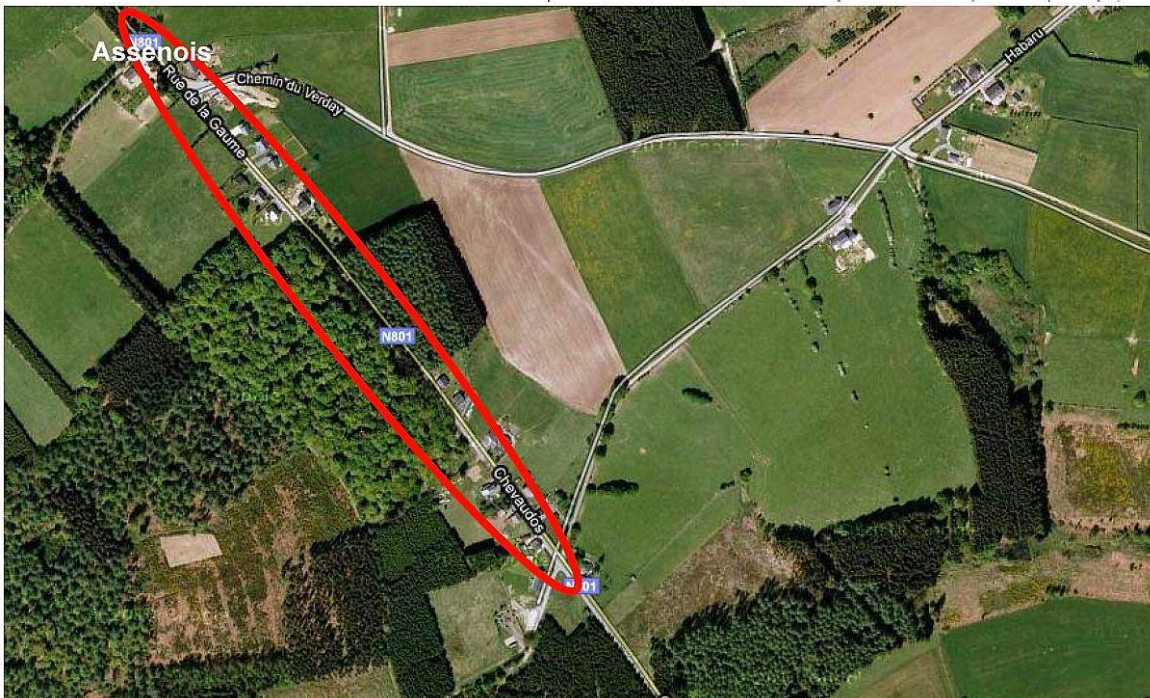
Figure 2 Modification des sens de circulation aux accès de Mogimont

Mogimont (Bouillon)

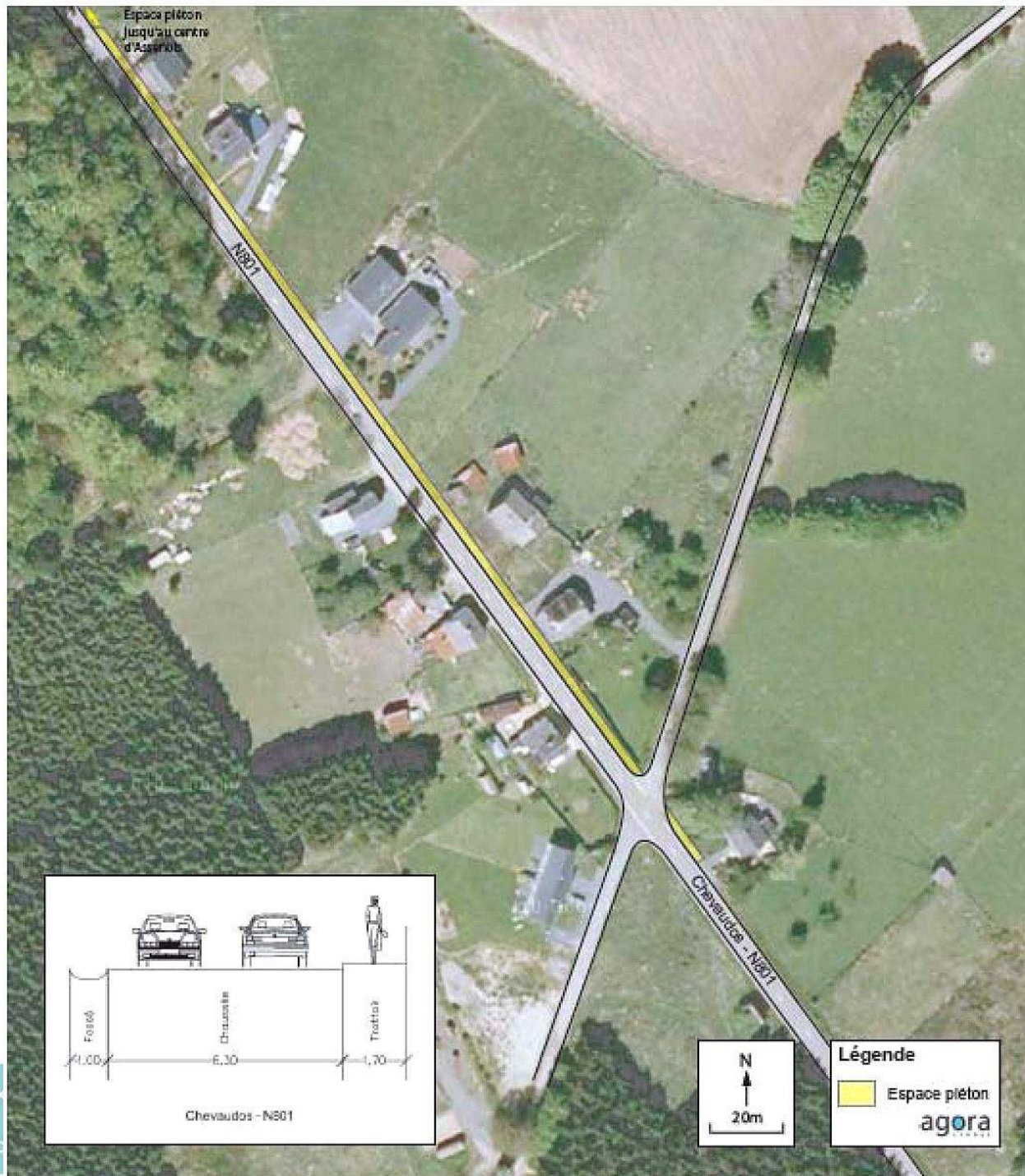
- Aménagement des accès 2(rue de la Pérيرة) et 3(rue de l'Espérance)



Chevaudos (Léglise)



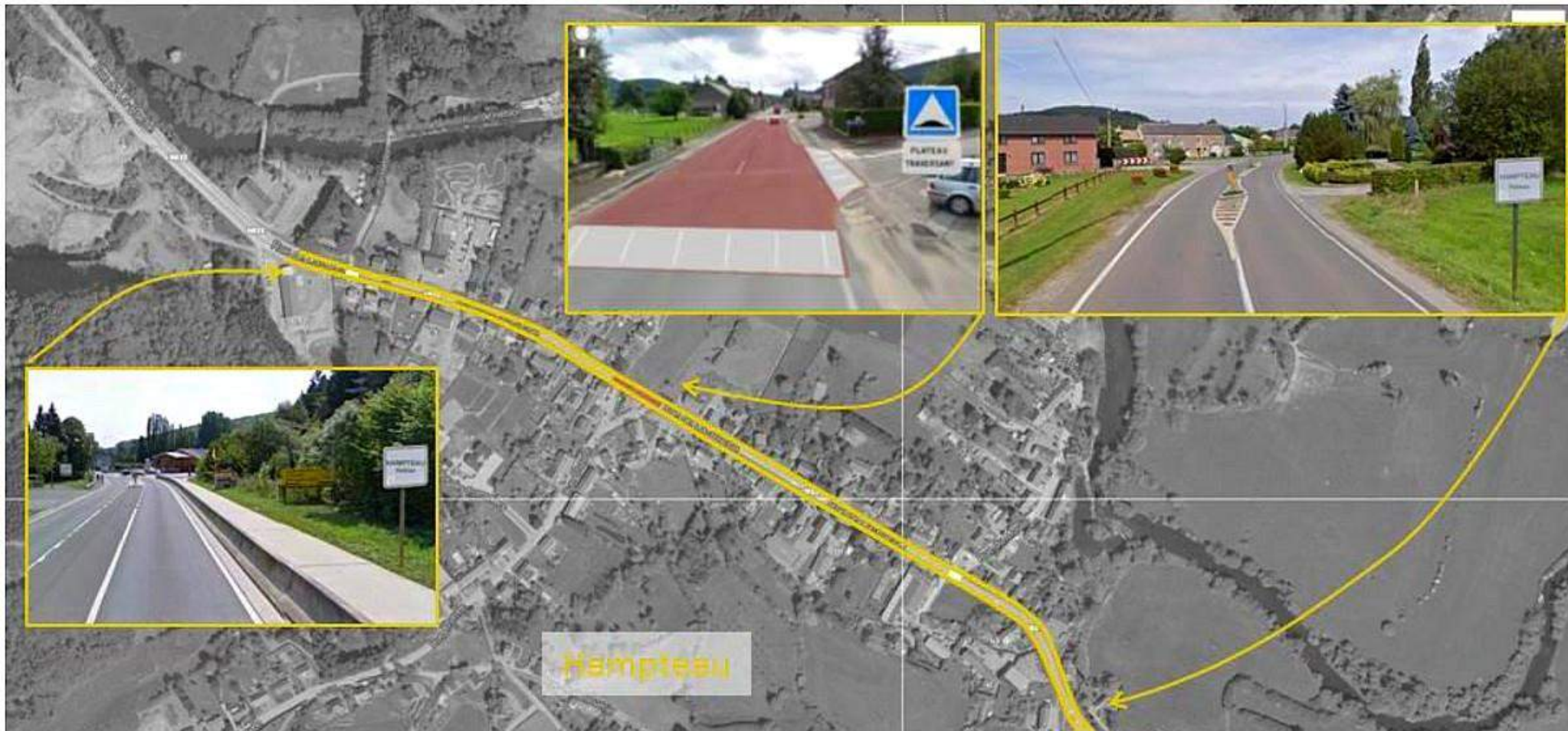
Chevaudos (L'église)



Hampteau (Hotton)

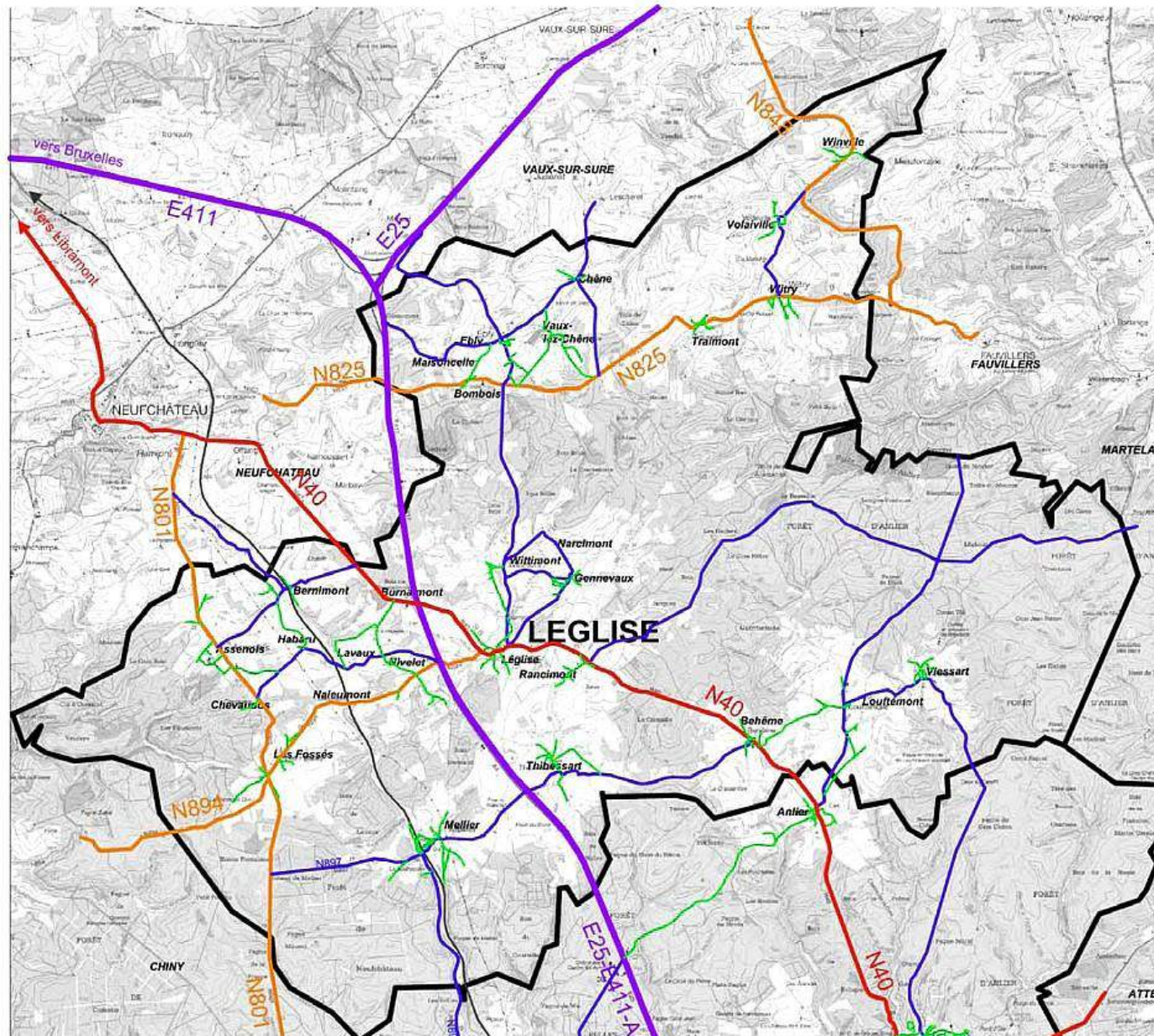
1.4 Fiche action n°3 : Traversée de Hampteau (N833)

PICM 8	Phase III : Mesures	Septembre 2014
Volet communal Hotton	Traversée de Hampteau (N833)	



- Inciter les véhicules à ralentir aux entrées du village
 - Entrée en provenance de Hotton : compte-tenu de l'existence d'aménagement à cette entrée, uniquement pose d'un panneau d'entrée de village.
 - Entrée en provenance de Rendoux : pose d'un panneau d'entrée de village et aménagement d'une berme centrale.
- Avertir les automobilistes de l'intersection N833/rue Chavée par un plateau accompagné d'un schlagage rouge.

Léglise



LEGENDE

- Réseau international / national
- Réseau régional de transit
- Réseau de liaison Intercommunale
- Réseau de collecteur communal
- Réseau de desserte locale
- Chemin de fer

Plan Intercommunal de Mobilité de Léglise et Habay

**Léglise
Hiérarchie proposée**

agora
agora
 mobilité
 agglomération
 de la région de
 wallonie

Rue de l'Europe 10, 1411 Bruxelles
 Tél. : 02 774 1144 - Fax : 02 774 2179
 Email : agora@agora-mob.com

DATE	FICHE
18.05.2010	2010/04/03/04/03

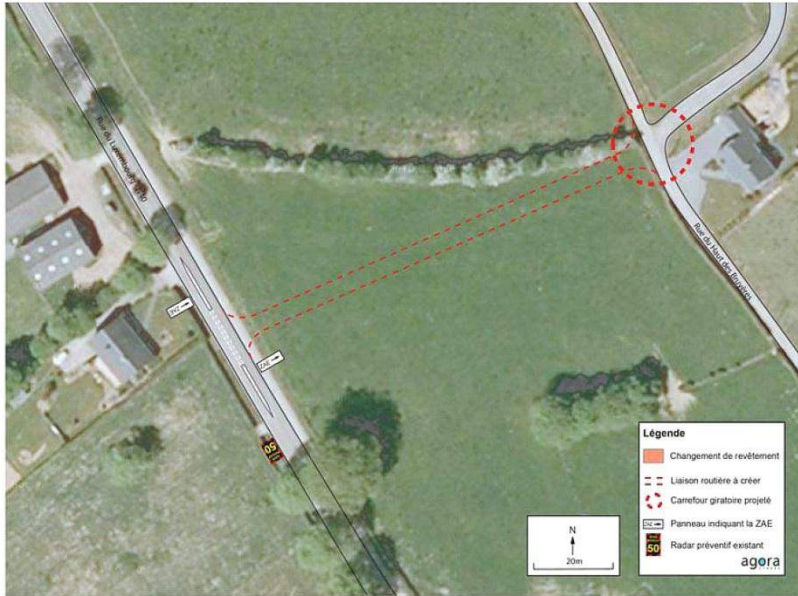


Léglise



Leglise

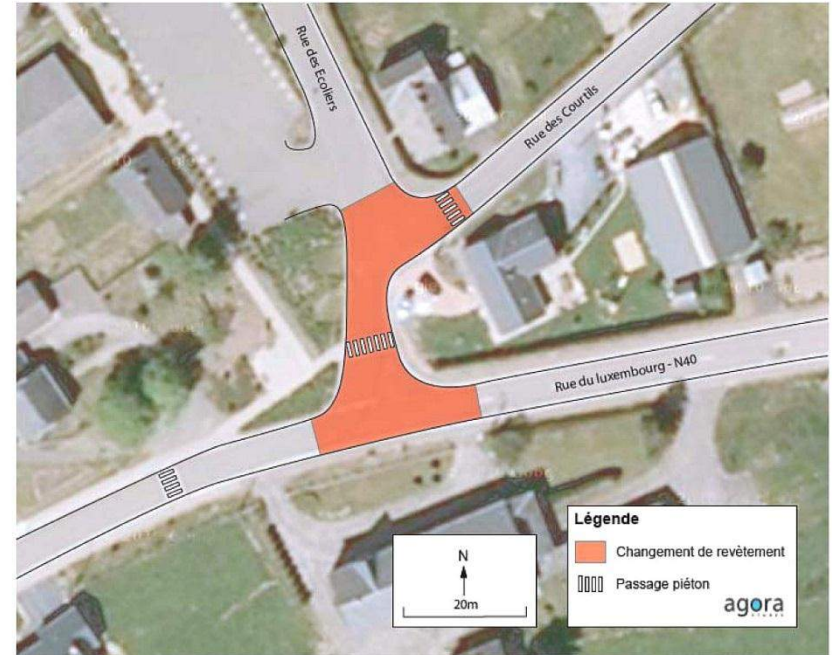
- Point « a » : N40 - Rue du Luxembourg : signalisation de la future ZAE avec effet de porte au niveau du débouché de la future voirie et radar préventif pour inciter les véhicules à ralentir.



- Point « e » N40 – Rue du Luxembourg : Effet de porte de type îlot franchissable

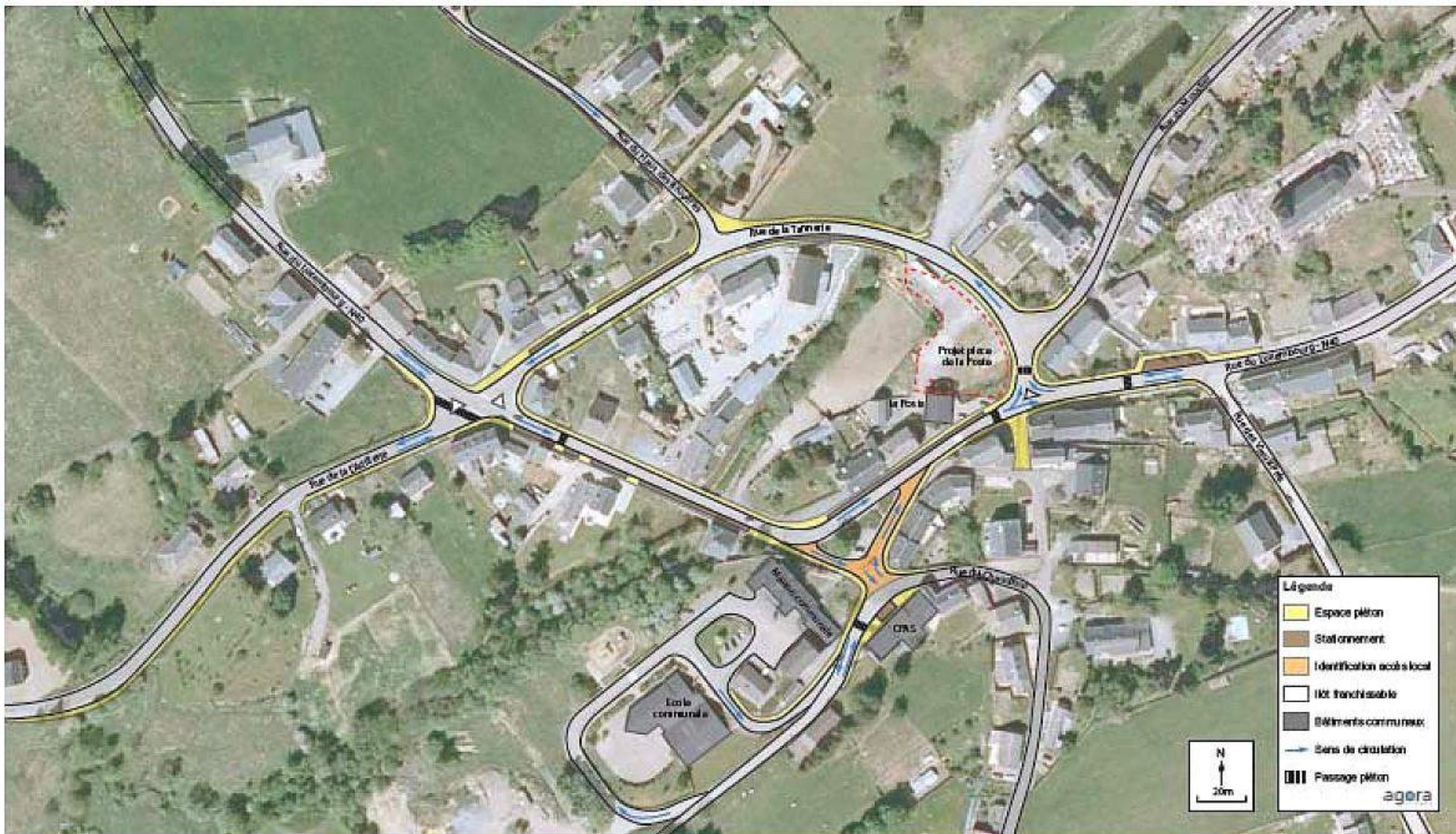


- Point « d » : N40 - Rue du Luxembourg : rappel entrée en zone limitée à 50 km/h avec un changement de couleur de revêtement au niveau de l'accès rue des Courtils / rue des écoliers.

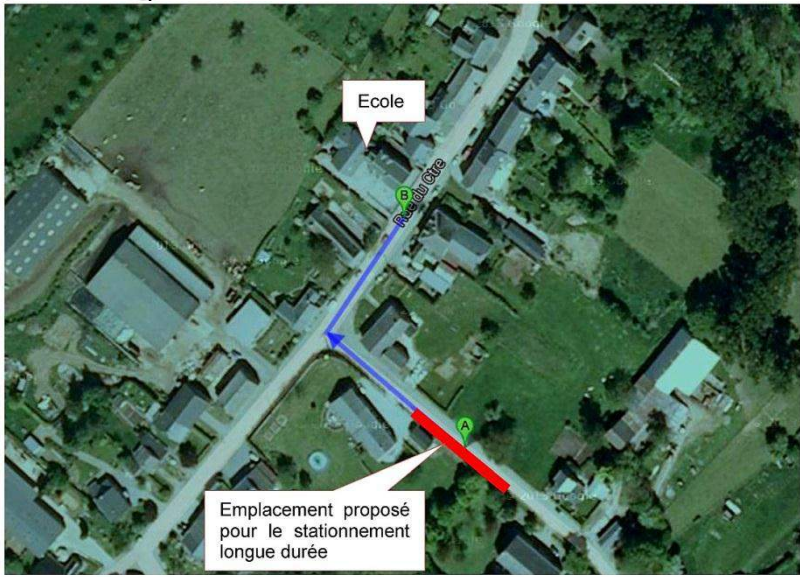


Léglise

Aménagement centre de Léglise – long terme



Grune (Nassogne)



Grune (Nassogne)



Beffe (Rendeux)

4.8 Fiche action n°8 : Centre de Beffe

PICM 8	Phase III : Mesures	Avril 2015
Volet communal Rendeux	Centre de Beffe	

Situation actuelle

Le centre de Beffe concentre différents problèmes :

- Vitesse excessive en entrée de village sur des voiries comportant un fort dénivelé, voire en courbe (rue Sous-le-Tonan).



- Espace mal défini et peu qualitatif au niveau de la plaine de jeux. Certaines voitures évitent également le carrefour en traversant directement via la zone de stationnement.



- La configuration du carrefour à priorité de droite au centre du village est peu compréhensible pour les conducteurs qui sont induits en erreur par l'aménagement central.



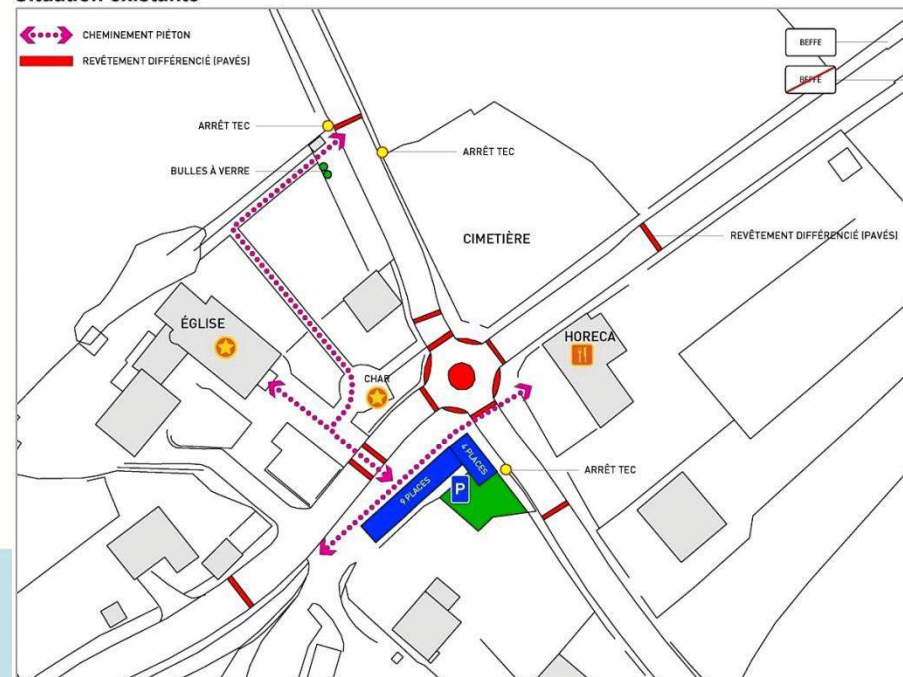
- Vitesse excessive en entrée de village sur des voiries comportant un fort dénivelé, voire en courbe (rue Sous-le-Tonan).



- Espace mal défini et peu qualitatif au niveau de la plaine de jeux. Certaines voitures évitent également le carrefour en traversant directement via la zone de stationnement.



Situation existante



Beffe (Rendeux)



Entrée Eglise

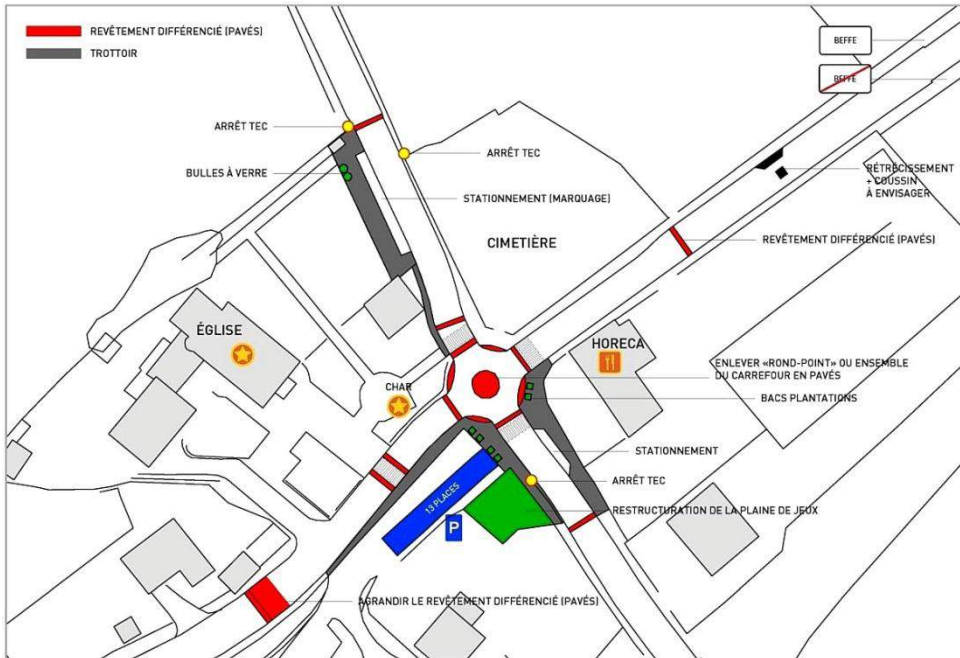


Plaine de jeux



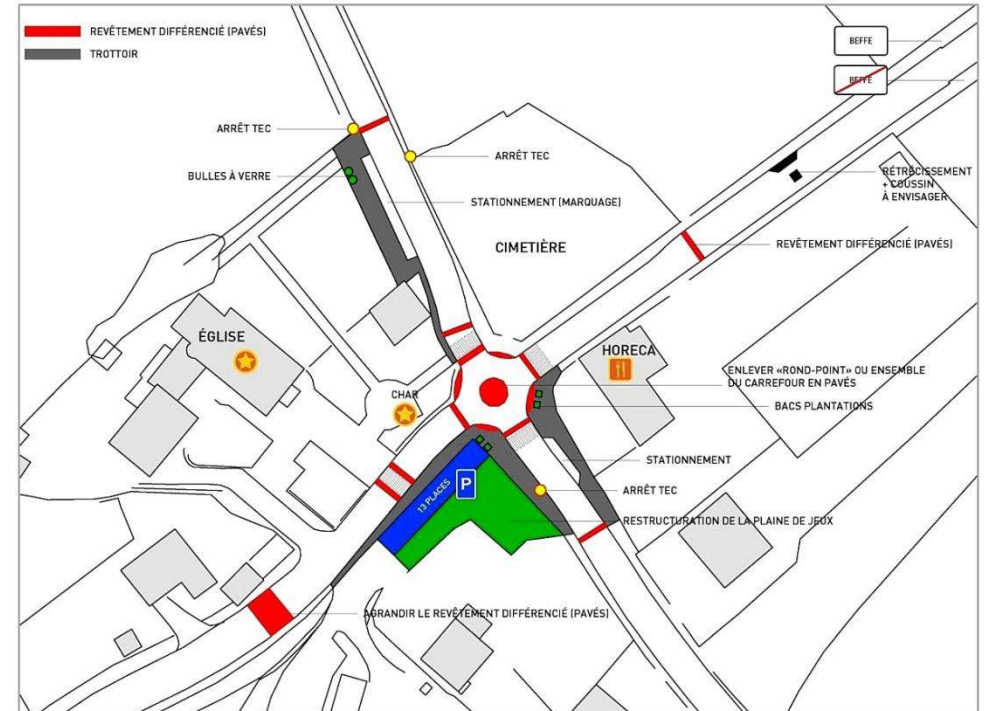
Zone de stationnement rue de l'Eglise

Option 1



- Organisation de la zone de stationnement en 13 places verticales laissant une zone tampon entre le cheminement piéton et les emplacements
- Légers agrandissements et restructuration de la zone plaine de jeux
- Bacs avec plantations pour éviter que les véhicules ne coupent à travers la zone de stationnement

Option 2



- Organisation de la zone de stationnement en 13 places verticales juste derrière le cheminement piéton
- Agrandissement nettement plus important de la zone plaine de jeux
- Bacs avec plantations pour éviter que les véhicules ne coupent à travers la zone de stationnement

PICM 8	Phase III : Mesures	Avril 2015
Volet communal Rendeux	Entrées de villages de Beffe et Mâgôster	

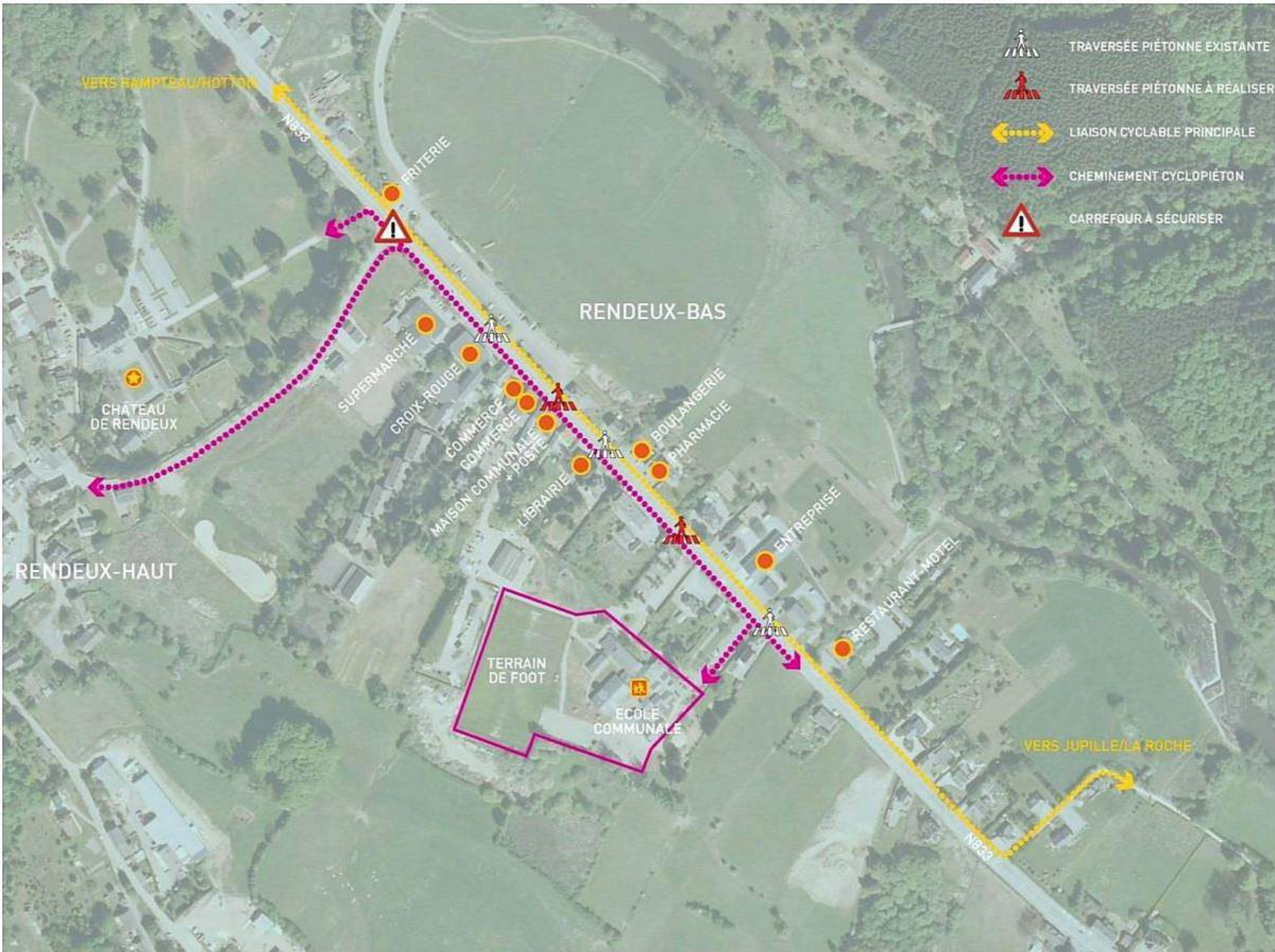


Beffe + Mâgôster (Rendeux)

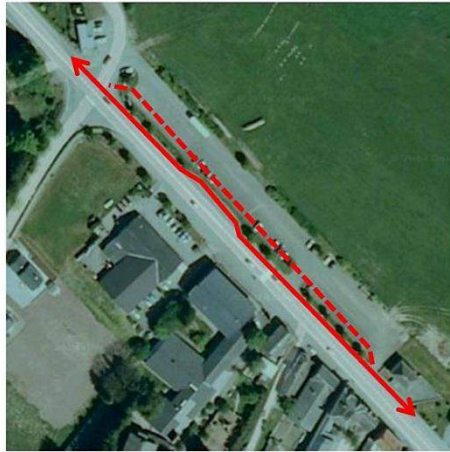
Retravailler les entrées de village avec des aménagements de conception similaire



Rendeux



Rendeux



La largeur des accotements côté parking doit permettre l'aménagement de cette liaison touristique.

Au niveau du parking, l'itinéraire cyclable peut suivre le cheminement passant par l'arrêt TEC ou pénétrer dans le parking pour plus de confort.

Sécuriser le carrefour N833 # route de Marche

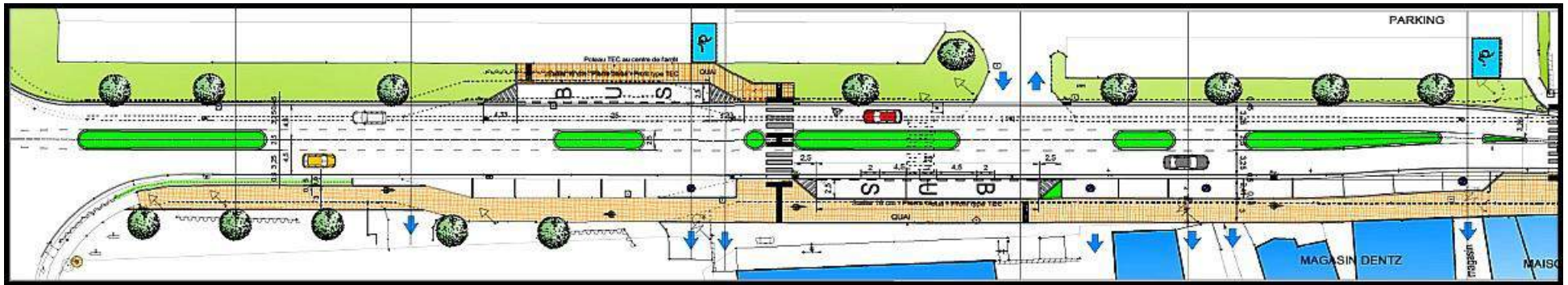
Carrefour à sécuriser à l'entrée de Rendeux en retravaillant sa configuration pour améliorer les mouvements des véhicules et la visibilité.



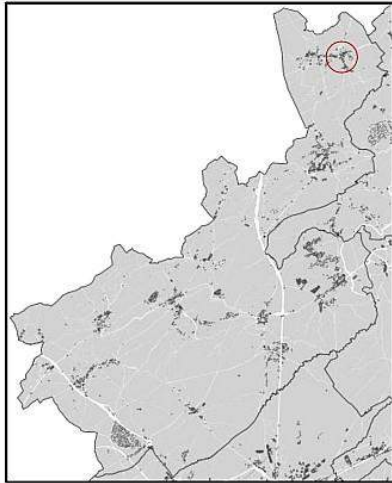
La N833 à Rendeux



Rendeux



Bonsin (Somme-Leuze)



Situation actuelle

La rue d'Ocquier (N638) traverse le village de Bonsin sur une distance de 200m avec une vitesse qui passe de 90 km/h à 50 km/h. Compte-tenu de la morphologie du village sur cette section (tissu urbain aéré composé majoritairement de maisons 4 façades), le régime de vitesse est très peu respecté.



Carrefour N683/ Poste/Borlon



Carrefour rue d'Ocquier / rue de Borlon

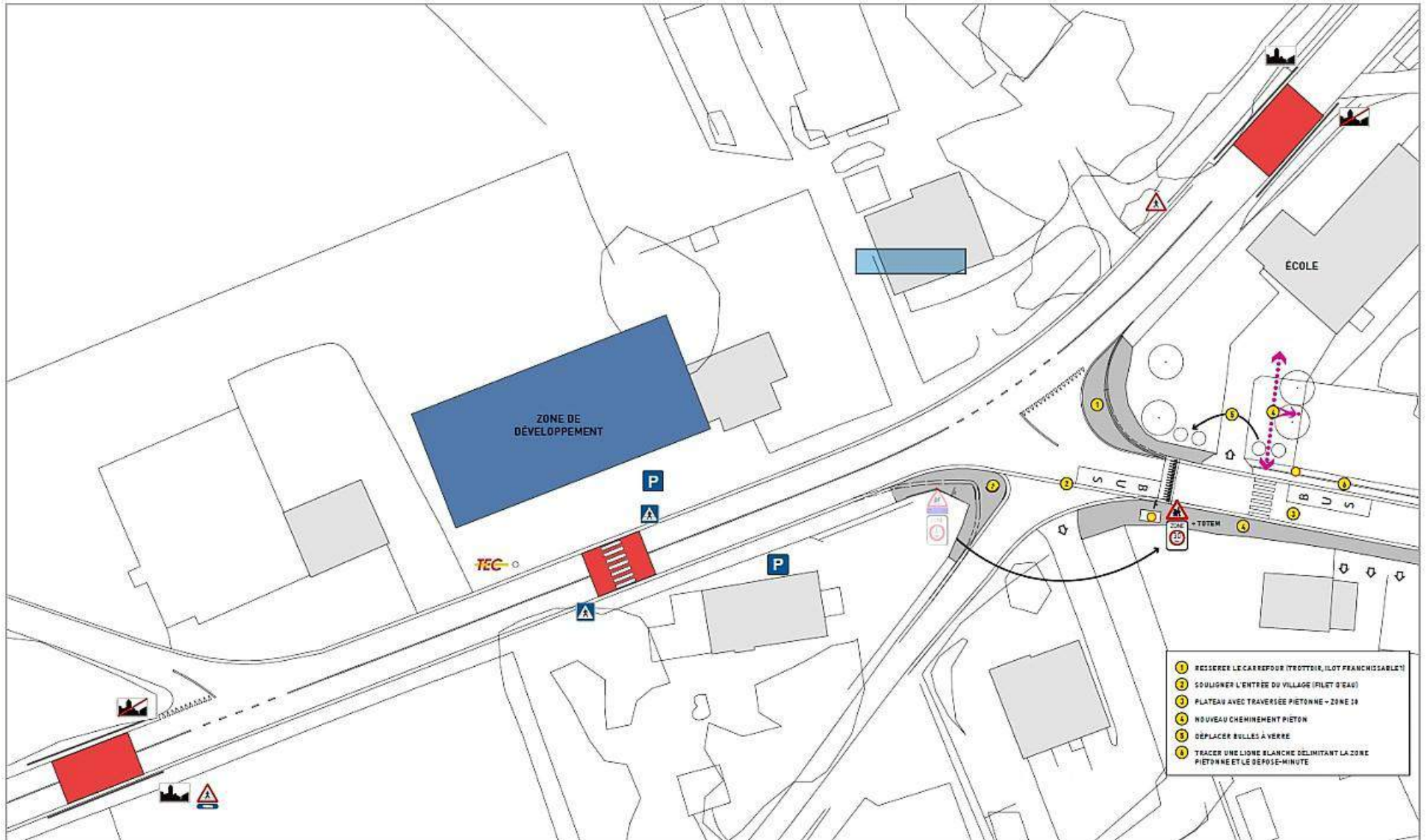


Traversée de Bonsin par la rue d'Ocquier (N638)



Le débouché de la rue de Borlon dans la courbe de la rue d'Ocquier est peu sécurisant et se situe juste à côté de l'école communale. De plus la configuration du carrefour avec la sortie de la rue de la Posterie est peu lisible depuis la N683 et peut se révéler accidentogène.

Bonsin (Somme-Leuze)



Bonsin (Somme-Leuze)

Entrées village

Image référence



Image © 2014 Aerodata International Surveys

Heure (Somme-Leuze)

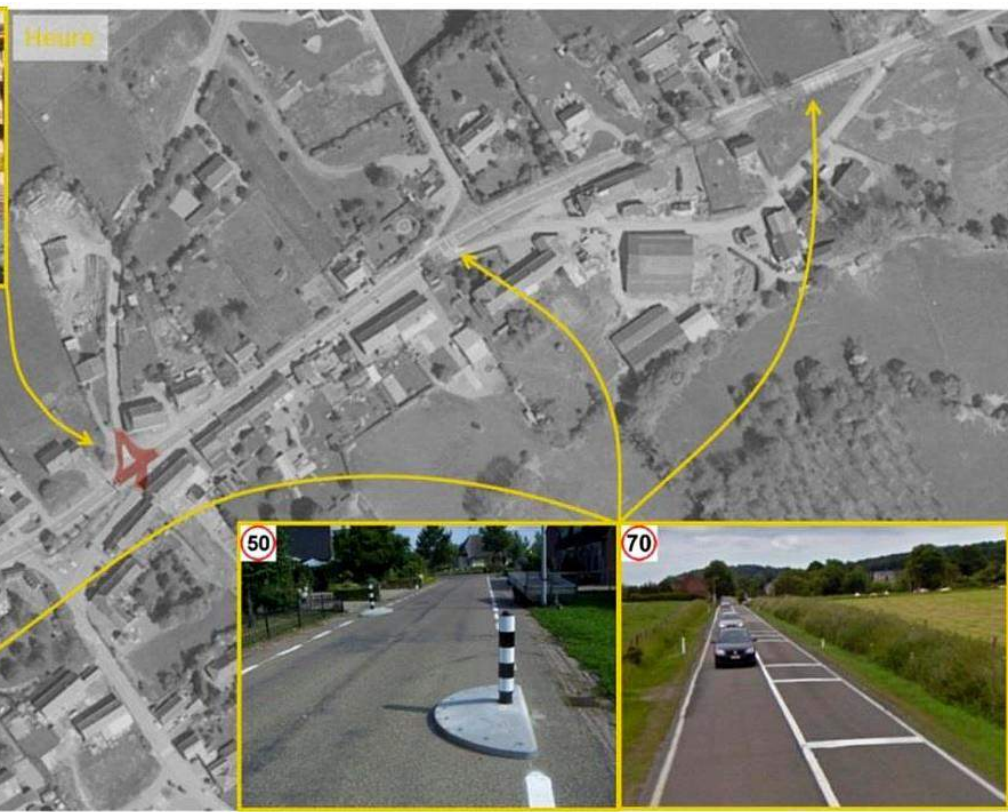
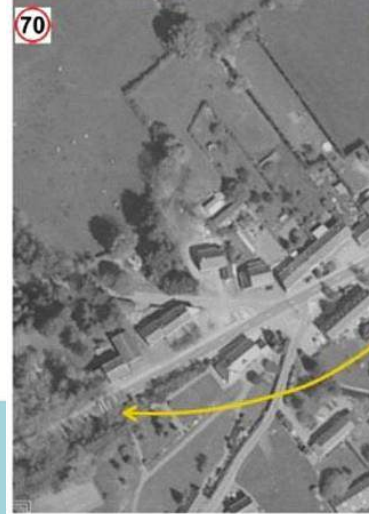
- 1 TROTTOIR DANS LE TALUS + MUR DE SOUTÈNEMENT (CÔTÉ PENTE RAIDE)
- 2 PLATEAU AVEC TRAVERSÉE PIÉTONNE + RÉORGANISATION PARKING
- 3 TROTTOIR À AMÉNAGER JUSQU'À L'ÉCOLE



Heure (Somme-Leuze)



Carrefour rue de Givet / route de l'église



Hermalle-sous-Huy (Engis)



Photo illustrative
Stationnement en alternance, délimité par des arbres



Photo illustrative
Effet de porte avec rétrécissement de la voirie à une bande

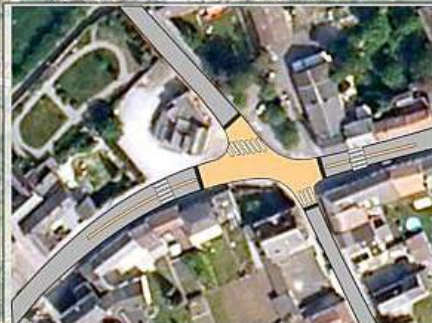


Photo illustrative.

Dans un second temps, si les automobilistes reprennent trop vite de la vitesse sur cette section rectiligne, la mise en place d'un ralentisseur doit être envisagé (coussins berlinois, chicane,...)



Revêtement différent au carrefour + création d'oreille de trottoir.



Mise en plateau du carrefour + création d'oreille de trottoir



Photos illustratives



Photo illustrative

Image © 2013 Aerodata International Surveys

MERCI !

