

## ***Mise en place de mesures dissuasives pour éviter le transit par le réseau routier secondaire***

### **Thèmes :**

Mobilité/sécurité routière

### **Défis thématiques du PCDR :**

- C. Favoriser les déplacements quotidiens dans une dimension intermodale (notamment via la gare) en renforçant le réseau de transports collectifs et en sécurisant les déplacements doux.

### **Objectifs opérationnels :**

- C.3. Sécuriser les entrées des villages, hameaux et lieux de vie importants.

### **Justification du projet :**

En 2009, la commune de Lobbes a approuvé son Plan de Mobilité mené en collaboration avec les communes de Merbes-le-Château et Erquelines. Celui-ci a identifié des mesures à mettre en œuvre afin d'optimiser le fonctionnement du réseau routier. Parmi ces mesures a émergé la proposition d'une hiérarchie du réseau tenant compte du tracé hypothétique du prolongement de la N54. La mise en œuvre de celui-ci s'accompagnera d'un changement radical du profil de mobilité et du cadre de vie à Lobbes.

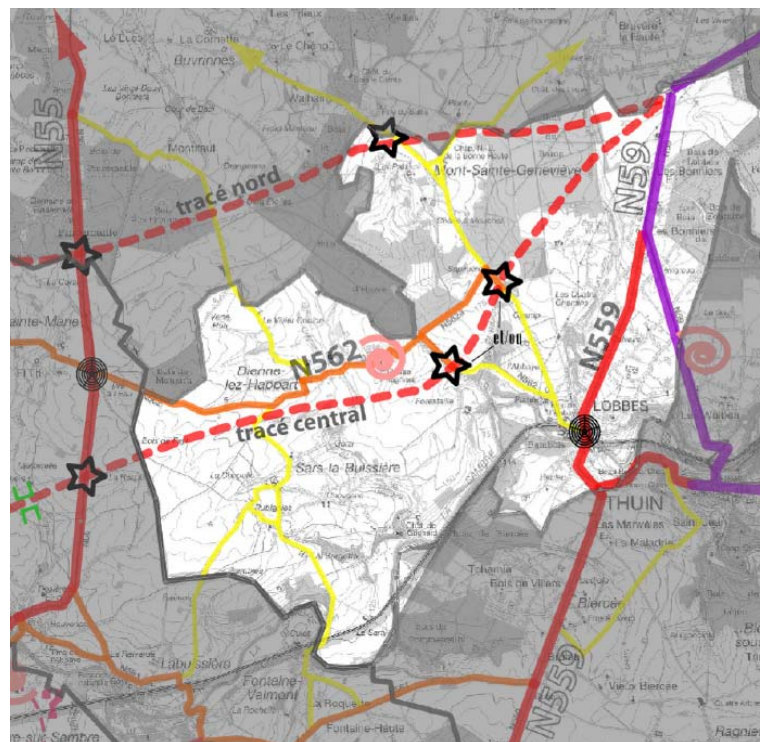
### **Description du projet :**

L'objectif de la présente fiche-projet est de proposer des mesures complémentaires à la mise en œuvre de la hiérarchie du réseau routier proposée dans le Plan de Mobilité et présentée sur l'illustration ci-dessous. Ces mesures complémentaires visent à protéger les quartiers du trafic de transit. Les mesures doivent donc inciter l'automobiliste de passage à rester sur le réseau principal et par conséquent le dissuader de « percoler » par le réseau secondaire, surtout pour rejoindre une destination extérieure à l'entité.

**Pour ce faire, il est tout d'abord proposé de mettre en œuvre les aménagements préconisés par le Plan de Mobilité, notamment :**

- **L'aménagement de la traversée de Lobbes via la N59 et la N559** en favorisant des modérations de vitesses (50 km/h sur la N59 et 30 km/h sur la N559 dans toute la traversée de Lobbes), en optimisant les lignes et les arrêts TEC, en sécurisant et en redistribuant l'espace en faveur des modes doux.
- **L'aménagement qualitatif de la rue de l'Entreville.**

- **L'aménagement de la rue de l'Abbaye (N562).**
- **L'aménagement de la rue de Binche**, principalement dans la traversée de Mont-Sainte-Geneviève.
- **La mise en zone 30 de la traversée de Bienne-lez-Happart** par la route de Rouveroy.
- **La sécurisation des centres villageois de Sars-la-Buissière et Mont-Sainte-Geneviève.**

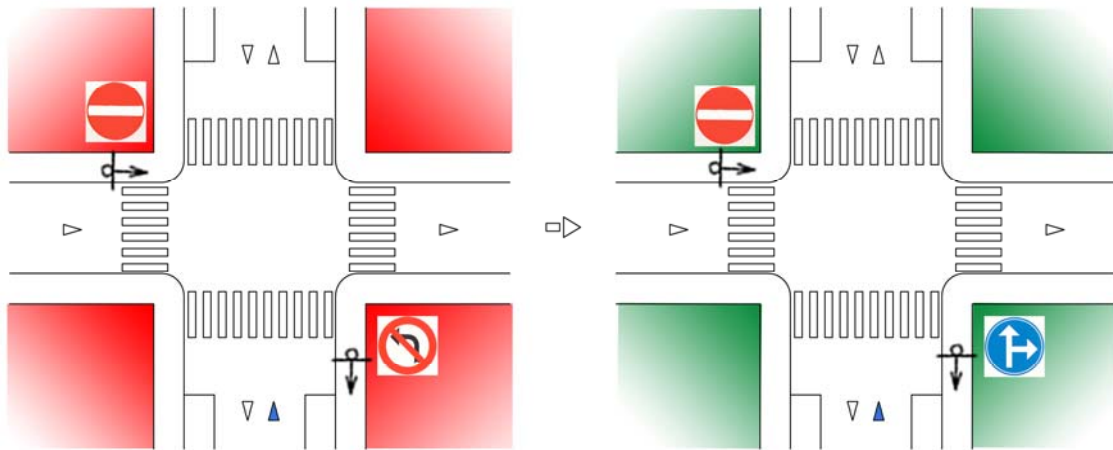


*Hierarchie proposée pour le réseau routier de Lobbes dans le Plan de Mobilité, Agora, 2009*

**Les mesures d'accompagnement proposées pour renforcer le nouveau fonctionnement préconisé peuvent être divisées en trois catégories :**

### **1. Plans locaux de circulation**

Outre le fonctionnement du réseau global, il est indispensable d'étudier et mettre en œuvre des plans locaux de circulation par quartiers ou sous-zones du territoire communal. Le principe général de ces plans de circulation devra être de mettre en œuvre une signalisation de police ramenant de manière systématique l'automobiliste de passage sur le réseau communal ou régional principal et d'éviter qu'il ait la possibilité de percoler par des quartiers résidentiels. Le principe de base de la mise en œuvre d'une signalisation de police efficace est de signaler moins mais mieux et surtout d'indiquer préférentiellement les obligations.



*Exemple de mise en œuvre d'une signalisation locale de police : on préférera le panneau d'obligation d'aller tout droit et à droite (panneau D3b) à celui interdisant le tourne-à-gauche (C31a)*

## 2. Signalisation

Il est également proposé de mettre en œuvre une signalisation directionnelle en soutien à la nouvelle hiérarchie. Cette signalisation doit favoriser un jalonnement via les grands axes pour rejoindre les pôles urbains extérieurs. La signalisation des villages doit également venir appuyer le bon fonctionnement du réseau routier.

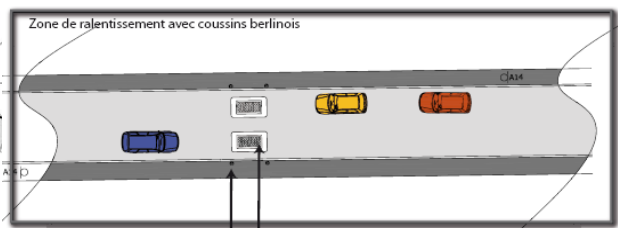
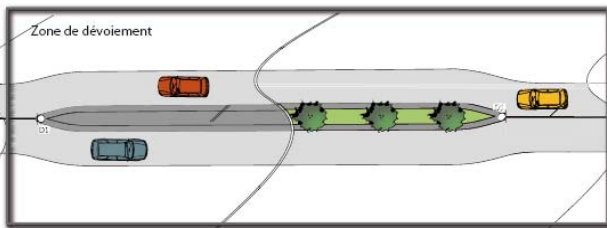
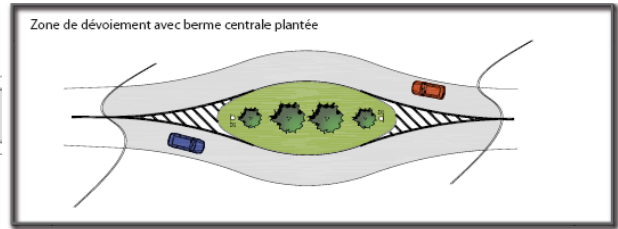
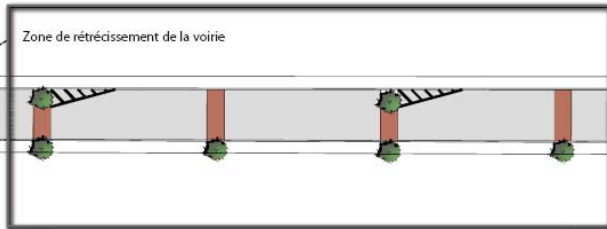
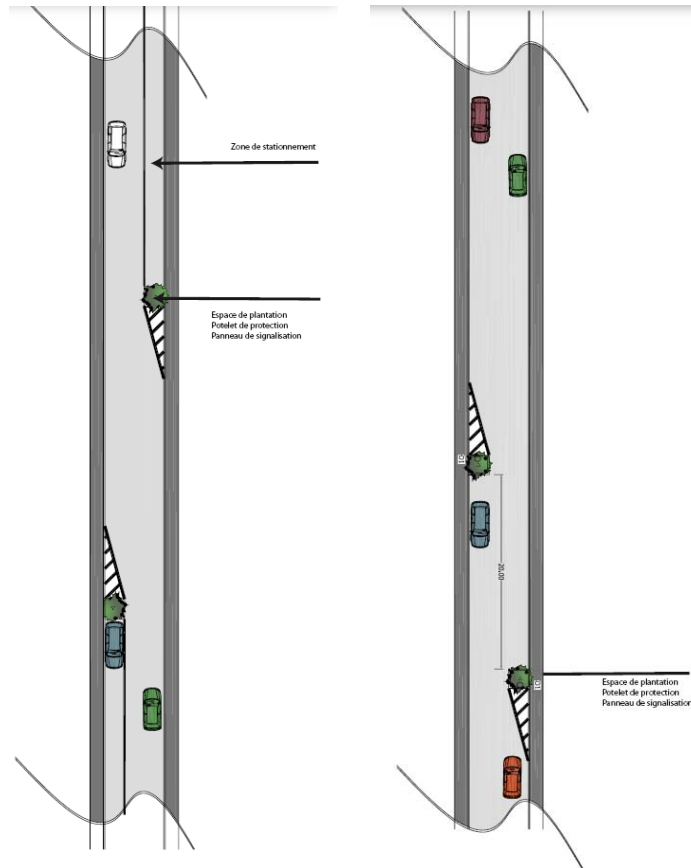
|      |  |
|------|--|
| F31  |  |
| F29  |  |
| F33a |  |
| F33b |  |
| F33c |  |

*Les signaux de direction sont placés de haut en bas dans l'ordre indiqué ci-dessus (Source : code de la route)*

## 3. Aménagements de sécurité

Pour protéger les quartiers résidentiels, il est proposé de mettre en œuvre, des mises en zones 30, des aménagements d'entrée de villages et des aménagements de ralentissement de vitesse (chicanes, rétrécissements, coussins berlinois, etc.) où cela se justifie. Des aménagements de types « zones de rencontres » remplissent également des objectifs de diminution de la vitesse et de convivialité au sein des quartiers.

**Exemples d'aménagements de sécurité et de ralentissement de la vitesse :**



***Exemples de zones 30, zones résidentielles et zones de rencontres (source : CeMathèque n° 19, SPW) :***



*Exemple de zone résidentielle à Jambes (Source : CeMathèque n°19, SPW-DGO2, ICEDD)*



*Exemple d'aménagements piétons et d'une offre en stationnement dans une zone 30 à Marche-en-Famenne (Source : CeMathèque n°19, SPW-DGO2, ICEDD)*



*Exemple d'un carrefour partagé à Drachten aux Pays-Bas (Source : CeMathèque n°19, SPW-DGO2, ICEDD)*

**Comparatif entre la réglementation des zones résidentielles et de rencontres et les zones 30 (source : CeMathèque n° 19, SPW) :**

|                         | BELGIQUE<br>ZONE RÉSIDENNELLE ZONE DE REN-<br>CONTRE | ZONE 30                 | BELGIQUE   |
|-------------------------|--|-------------------------|--|
| FONCTION DU BÂTI        | Habitat ou activités diverses                        |                         |  |
| VITESSE                 | 20 km/h  |                         |  |
| DENSITÉ DU TRAFIC       | Max : 100 à 120 véh/h                                |                         |  |
| AMÉNAGEMENTS            | Plain-pied, effet de porte                           |                         |  |
| PRIORITÉ DES MODES DOUX | Oui  |                         |  |
| SÉPARATION DES USAGERS  | Non  |                         |  |
| CONCERTATION RIVERAINS  | Obligatoire  |                         |  |
| STATIONNEMENT           | Marqué au sol  |                         |  |
| TRANSPORTS PUBLICS      | Interdit   |                         |  |
| PASSAGES PIÉTONS        | Non  |                         |  |
| EXPERTISE PRÉALABLE     | Non  |                         |  |
| CONTRÔLE A POSTERIORI   | Non  |                         |  |
| PRIORITÉ DES VÉHICULES  | Priorité de droite (sauf signalisation contraire)    |                         |  |
| TRAFIC DE TRANSIT       | Non  |                         |  |
|                         |  | DENSITÉ DU TRAFIC       | Pas de limite  |
|                         |  | AMÉNAGEMENTS            | Non obligatoires. Traitement des entrées, effet de porte si nécessaire |
|                         |  | PRIORITÉ DES MODES DOUX | Non  |
|                         |  | SÉPARATION DES USAGERS  | Oui  |
|                         |  | CONCERTATION RIVERAINS  | Pas obligatoire  |
|                         |  | STATIONNEMENT           | Pas de règle particulière  |
|                         |  | TRANSPORTS PUBLICS      | Oui  |
|                         |  | PASSAGES PIÉTONS        | Non sauf exception   |
|                         |  | EXPERTISE PRÉALABLE     | Non  |
|                         |  | EVALUATION A POSTERIORI | Non pas obligatoire  |
|                         |  | PRIORITÉ DES VÉHICULES  | Priorité de droite (sauf exception)                                    |
|                         |  | TRAFIC DE TRANSIT       | Sauf exception   |

**Origine de la demande :**

- Réunion d'information et de consultation ;
- Commission locale de développement rural.

**Localisation :**

Sans objet.

**Statut au plan de secteur :**

Sans objet.

**Statut de propriété :**

- Réseau routier régional ;
- Réseau routier communal.

**Tâches à réaliser :**

- Valider la hiérarchie du réseau routier en lien avec le tracé de la future N54 (via un Schéma de Structure Communal par exemple) ;
- Réaliser des plans locaux de circulation par quartiers ou sous-zones du territoire communal ;
- Rédaction d'un tableau de bord des mesures concrètes à mettre en œuvre (signalisation, aménagements) avec estimations et priorisation des interventions ;
- Mise en œuvre des mesures.



### **Objectifs visés par le projet :**

---

- Protéger les quartiers résidentiels des flux automobiles de transit ;
- Rationaliser le fonctionnement global du réseau routier régional et communal ;
- Sécuriser les quartiers et le réseau routier.

### **Lien avec un autre projet du PCDR :**

---

- FP 1.1 – Création de liaisons pour les modes doux dans une dimension utilitaire et/ou de loisirs ;
- FP 2.2 – Sensibiliser les habitants et promouvoir une autre mobilité ;
- FP 2.5 – Favoriser une mobilité scolaire hors du cadre du tout-à-la-voiture ;
- FP2.11 - Aménagement qualitatif de la rue de l'Entreville entre la rue des Gaux et la rue de l'abbaye.

### **Impact environnemental :**

---

- La réorganisation des flux et des déplacements doit inciter à une utilisation rationnelle et moins systématique de la voiture au quotidien et par là même diminuer la quantité de gaz à effet de serre.

### **Impact social :**

---

- La diminution des flux dans les quartiers résidentiels engendre une qualité vie accrue, un réinvestissement possible des espaces publics pour plus de convivialité et permet donc un retissage des liens sociaux.

### **Impact économique :**

---

- La réorganisation des flux devra veiller autant que possible à ne pas pénaliser les commerces locaux.

### **Création d'emploi(s) envisagée (nombre et nature) :**

---

- Eventuellement, la création d'un poste de conseiller en mobilité pour le suivi et l'évaluation.

### **Origine du financement :**

---

- Service Public de Wallonie – Direction Générale Opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques (DGO2) – Département de la Stratégie de la Mobilité.
- Service Public de Wallonie – Direction Générale Opérationnelle des Routes et Bâtiments (DGO1) – Direction des Routes.

### **Programme de réalisation et priorités**

---

#### ***Eléments dont il faut tenir compte pour la priorité à accorder :***

- La réalisation éventuelle d'un Schéma de Structure Communal et le tracé de la future N54.

#### ***Etat du dossier (ce qui a été réalisé) :***

- Le Plan Communal de Mobilité a été validé en 2009.

#### ***Programmation dans le temps :***

- Priorité de la CLDR : 2 ;

- Priorité du Collège communal : 2.

### **Maître d'ouvrage**

---

- Commune de Lobbes.

### **Partenaires**

---

- Service Public de Wallonie – DGO1 et DGO2 ;
- Institut Belge pour la Sécurité Routière ;
- Police locale.

### **Estimation financière**

---

- Etude d'un plan local de circulation (pour un quartier) : +/- 20.000 € TVAC.
- Aménagement de sécurité en zone urbanisée :
  - o avec zones de stationnement : +/- 15.000€ TVAC
  - o sans zone de stationnement : +/- 12.000€ TVAC
- Aménagement de sécurité en zone non urbanisée :
  - o zone de rétrécissement de la voirie : +/- 19.000€ TVAC
  - o zone de dévoiement avec berme centrale plantée : +/- 64.000€ TVAC
  - o zone de dévoiement : +/- 55.000€ TVAC
  - o zone de ralentissement avec coussin berlinois : +/- 6.000€ TVAC

### **Sources d'information**

---

- La CeMathèque n°19 – **Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre**, Service Public de Wallonie, Réseau CeM, Centre de documentation et de diffusion en mobilité (<http://mobilite.wallonie.be>).
- **Signaler moins mais mieux : le bon panneau au bon endroit**, Institut Belge pour la Sécurité Routière, avril 2007.
- **Le placement des signaux à validité zonale**, Jean-Pierre Van De Winckel, Centre de Recherches Routières, 2009.

### **Annexes**

---

- Sans objet.