



Service public de Wallonie

L'Évaluation préalable des incidences ... l'étape la plus importante dans la conception d'un projet d'aménagement routier.

Michel Destrée

Présentation aux Conseillers en Mobilité

Namur – le 27/03/2018



Réflexe habituel : 1 Problème → 1 Solution

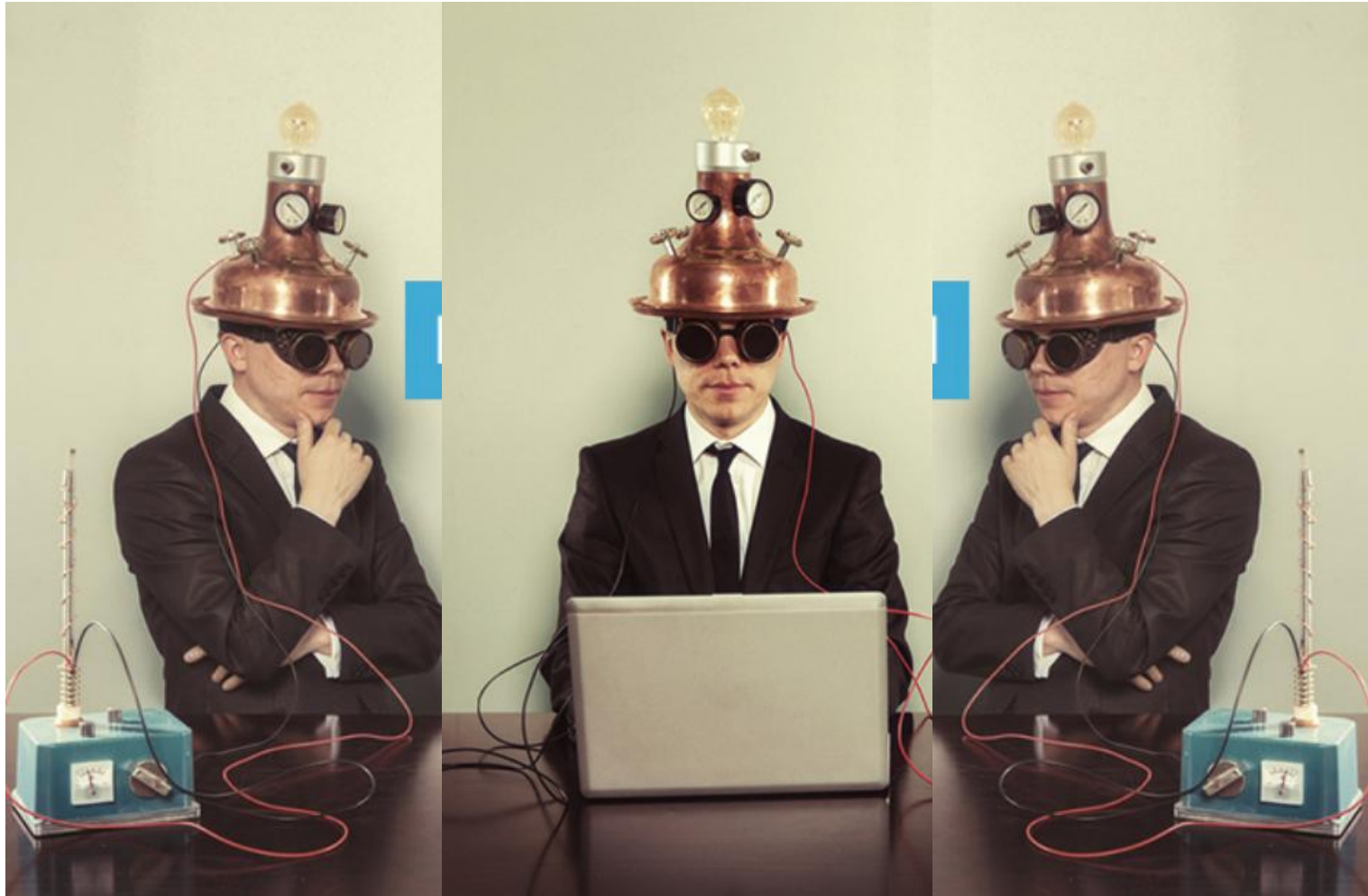
Quid si ...

- Si mauvaise compréhension du problème initial
- Non perception d'autres problèmes
- Créé de nouveaux problèmes
- Passe à côté d'opportunités
- ...



Cherche la solution optimale

- Optimale = ?
- Qui décide ce qui est optimal ?
- Objectifs et contraintes (trop) nombreux → Arbitrages / Choix
- Qui les pose ? Qui décide ? Selon quels critères ?
- **Enjeu démocratique**



Un ingénieur qui décide SEUL sur SON réseau ... **c'est fini.**
L'heure est à la concertation ...

valoriser l'intelligence collective.

Evaluation des incidences =

Evaluation préalable et systématique
des incidences des différentes options
d'aménagement et de gestion
et
choix concerté et justifié
de la solution retenue.

Evaluation des incidences =

Evaluation préalable et **systematique**
des incidences des différentes options
d'aménagement et de gestion
et
choix concerté et justifié
de la solution retenue.

Evaluation des incidences =

Evaluation préalable et systématique
des incidences **des différentes options**
d'aménagement et de gestion
et
choix concerté et justifié
de la solution retenue.

Evaluation des incidences =

Evaluation préalable et systématique
des incidences des différentes options
d'aménagement et de gestion

et

choix concerté et justifié
de la solution retenue.

Evaluation des incidences =

Evaluation préalable et systématique
des incidences des différentes options
d'aménagement et de gestion

et

choix concerté et justifié
de la solution retenue.

Evaluation des incidences =

Evaluation préalable et systématique
des incidences des différentes options
d'aménagement et de gestion

et

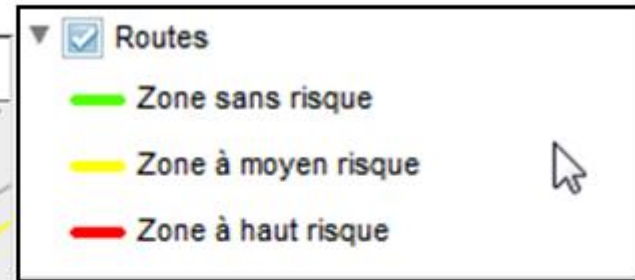
**choix concerté et justifié
de la solution retenue.**

Etapes

- Etat des lieux
- Diagnostic
- Contraintes / Objectifs –
Hiérarchisation d'objectifs
- Options d'aménagement
- Evaluation des options d'aménagements
- Choix et motivation

Enjeux : 1. sécurité routière

Zone à risque ?



20 accidents avec
blessés en 2009 -2013



Quels types d'accidents ?

Quand se déroulent-ils (soir, we, pointe ...) ?

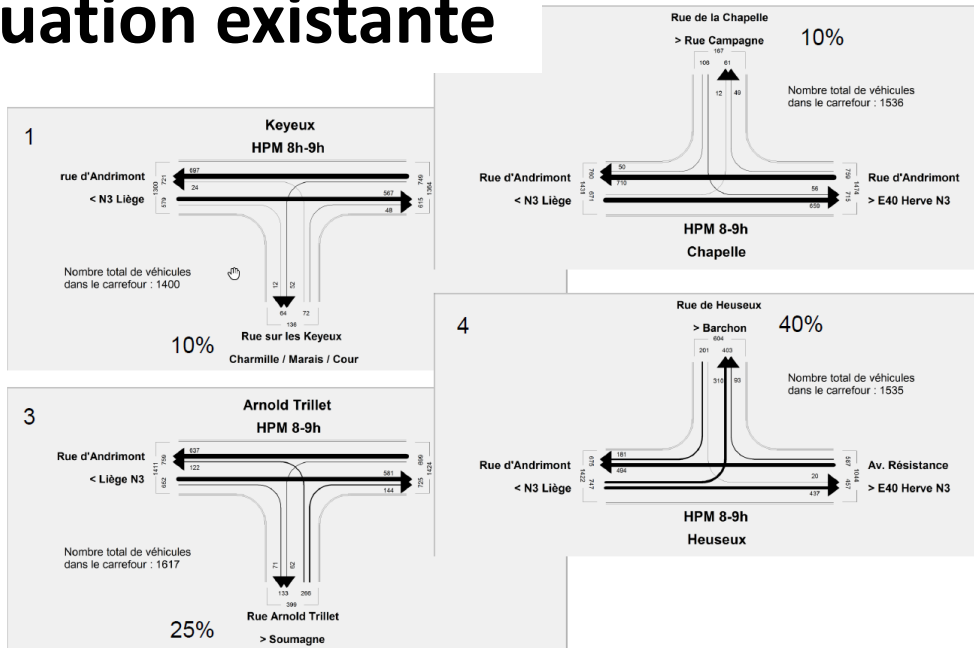
Quelles sont les circonstances ?

(vitesses, problèmes de visibilité, ...)

Pourquoi y a-t-il des accidents ?

Enjeux : 2. mobilité

Situation existante



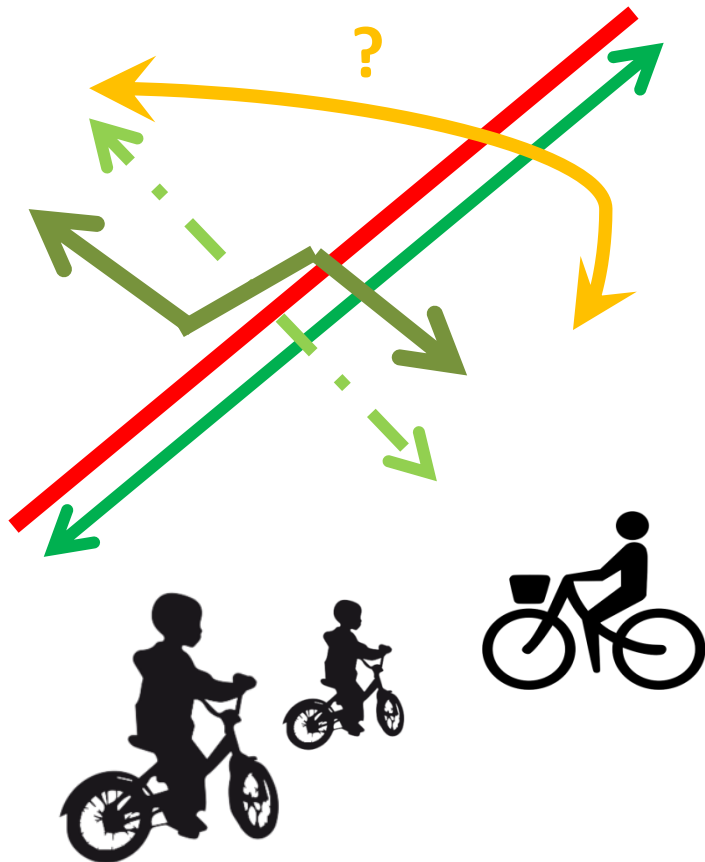
Id	Nom	Log. Unifam.	Apartment	Surfaces Commerciales [m2]	Déplacements automobiles générés [uve /h]
1	Place de la gare	0	80	1200	138
2	Rue César Paepé		16	750	65
3	Rue Célestin Demblon	35			35
4	Centre commercial			15000	240
5	200 logements entre Centre commercial et la rue Heuseux		200		124

Projets immobiliers

Enjeux : 3. Piétons - cyclistes



Déplacements à vélos



- Besoins ...
 - Longitudinal longue distance
 - Tronçon de liaison
 - Traversée
- Existence ou non d'alternatives
- Types / ampleur de la demande potentielle

Enjeux : Autres



6 bus/h aux heures de pointes
120 bus/ jours

Transport exceptionnel : 90 tonnes

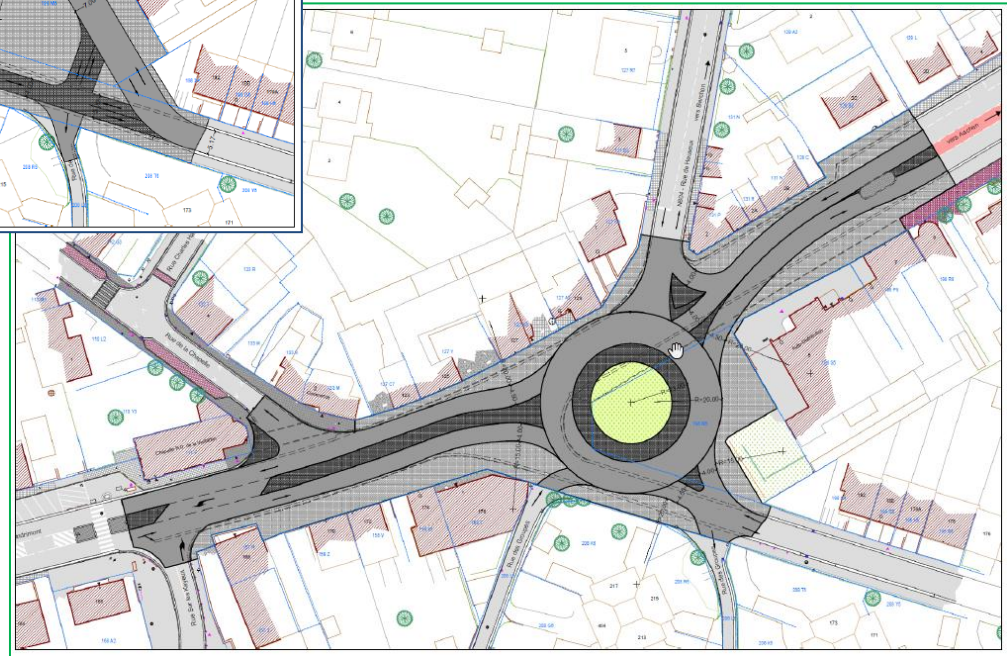
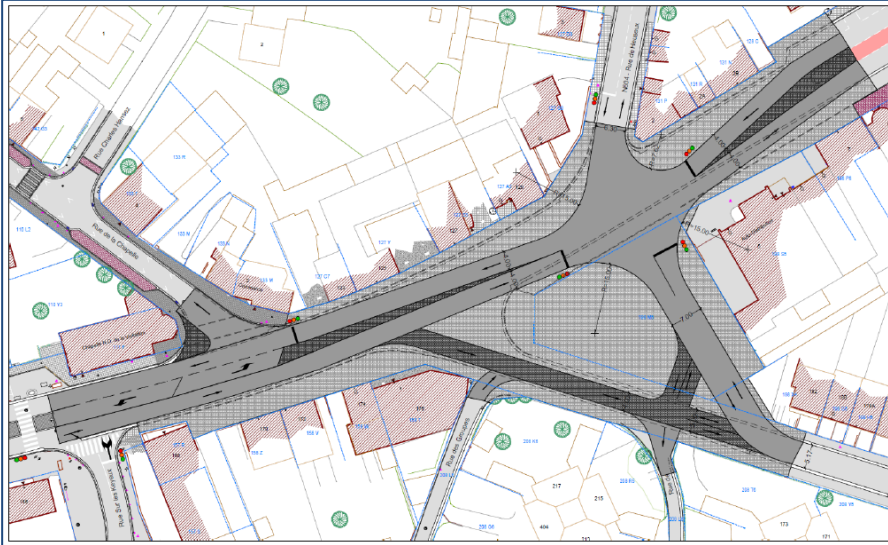


Définition d'objectifs

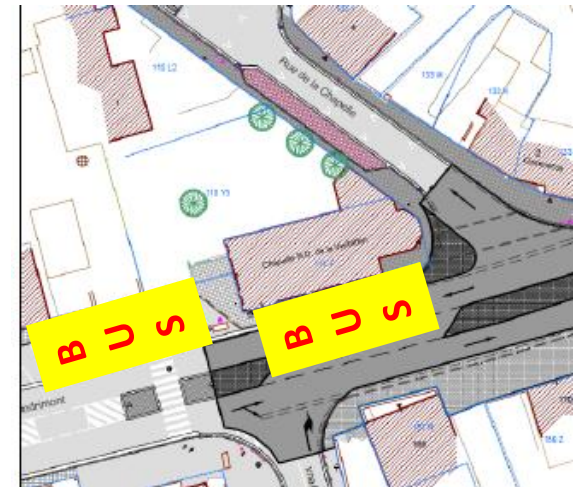
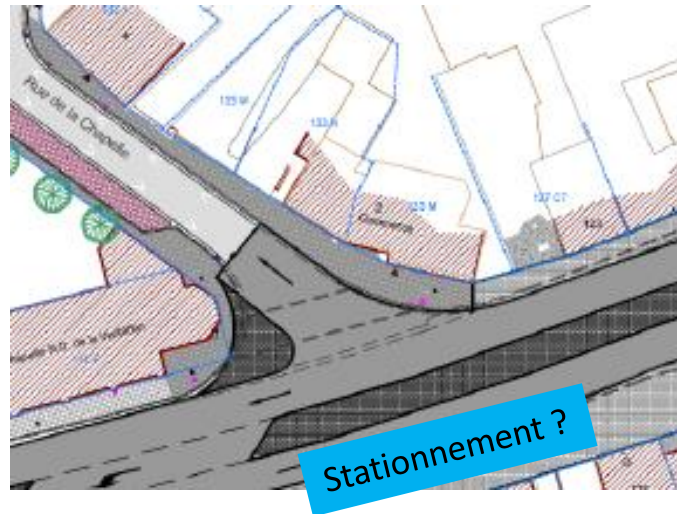
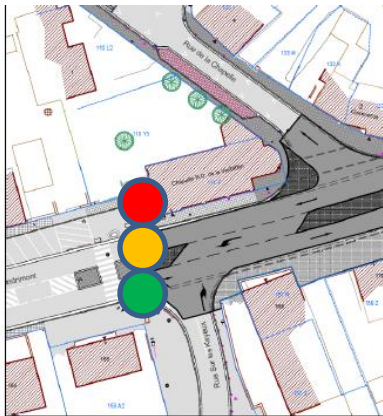
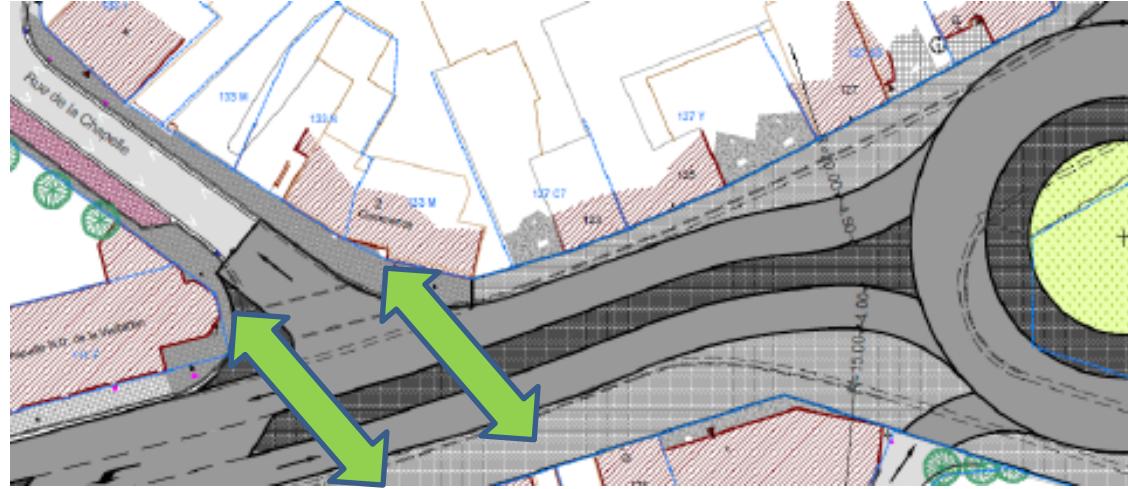
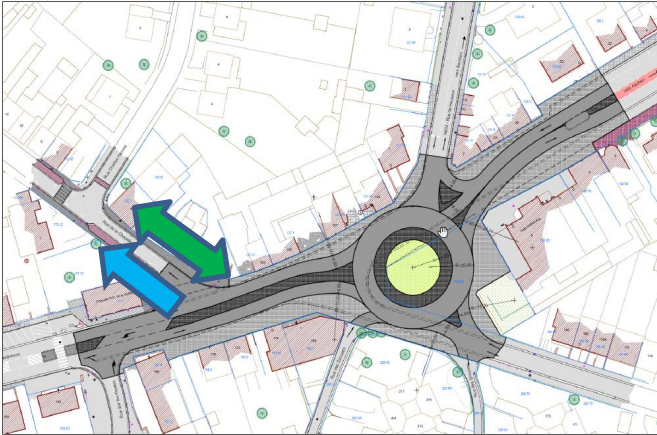
⇒ Définition des objectifs retenus :

1. Sécuriser les carrefours et la section
2. Niveau de service (fluidité)
3. Urbaniser la section
4. Promouvoir / sécuriser les modes doux
 - a. transversalement
 - i. liaison Soumagne Blégny Dalhem
 - ii. Piétons (écoles)
 - iii. Arrêts de bus
 - b. *(longitudinalement (itinéraire cyclable le long de la N3))*
5. Donner une priorité aux bus

Différentes esquisses



Variante d'aménagement / d'exploitation





500.000 – 1.000.000 €



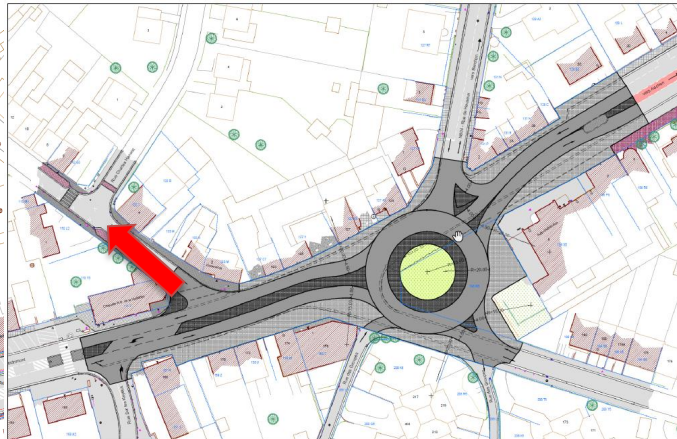
50.000 – 100.000 €

Considérer également
les solutions de gestion

/ 10 !!!

Proposition de principe	0 - statu quo situation initiale	1 - Régulation tricolore avec TAG	2 - Giratoire + by-pass pour voiture (N3 → N604) + carrefours régulés + rue de la chapelle en sens unique entrant	3 - Giratoire + by-pass et sans régulation des carrefours adjacents + rue de la chapelle en sens unique entrant	4 - Giratoire sans by-pass et sans régulation des carrefours adjacents + rue de la chapelle en sens unique entrant
Lisibilité	⊗ Succession complexe de 4 carrefours	☺ réduction à 2 ou 3 carrefour ☺ rupture continuité dans le sens Ouest-est (dévoisement)	☺ 1 giratoire + 2 carrefours régulés ⊗ Pas de réel ilot séparateur depuis le nord (N604). Impact sur la lisibilité, la sécurité des traversées piétonnes (pas d'ilot refuge) et la capacité de l'aménagement. ☺ Giratoire décentré – tracé tangentiel + visibilité en venant de Herve ? (mais contexte urbain, ...) Attention que l'ilot central sera à moitié aménagé (passage convois exceptionnels) ⊗ Giration impossible en TAD depuis Herve pour les poids lourds, véhicules à remorques, ... (très difficile à signaler)	☺ 1 giratoire ⊗ Pas de réel ilot séparateur depuis le nord (N604). Impact sur la lisibilité, la sécurité des traversées piétonnes (pas d'ilot refuge) et la capacité de l'aménagement. ☺ Giratoire décentré – tracé tangentiel + visibilité en venant de Herve ? (mais contexte urbain, ...) Attention que l'ilot central sera à moitié aménagé (passage convois exceptionnels) ⊗ Giration impossible en TAD depuis Herve pour les poids lourds, véhicules à remorques, ... (très difficile à signaler)	☺ 1 giratoire ⊗ Pas de réel ilot séparateur depuis le nord (N604). Impact sur la lisibilité, la sécurité des traversées piétonnes (pas d'ilot refuge) et la capacité de l'aménagement. ☺ Giratoire décentré – tracé tangentiel + visibilité en venant de Herve ? (mais contexte urbain, ...) Attention que l'ilot central sera à moitié aménagé (passage convois exceptionnels) ⊗ Giration impossible en TAD depuis Herve pour les poids lourds, véhicules à remorques, ... (très difficile à signaler)
Sécurité	⊗ Insécurité découlant du manque de visibilité	☺ Diminution des points de conflits, sécurisation des traversées modes doux (mais attention à la lisibilité si une voie à sens unique)	☺ Bonne gestion des vitesses pour tous et à tout moment. ☺ Point de conflit supplémentaire suite à la création du by-pass	☺ Bonne gestion des vitesses pour tous et à tout moment. ☺ Point de conflit supplémentaire suite à la création du by-pass	☺ Bonne gestion des vitesses pour tous et à tout moment.
Fluidité / saturation / trafic	⊗ Congestion importante	☺ Faible amélioration (légère amélioration par rapport à la situation actuelle pour les mvts venant de la N604)	⊗ Répercussion d'auto-blocage suite aux remontées de files induite par le carrefour régulé (vert nécessaire à la traversée piétonne rue de la Chapelle)	☺ Nette amélioration par rapport à la situation actuelle.	☺ Nette amélioration par rapport à la situation actuelle.
Piéton / PMR/ cyclistes	☺ Traversée peu sécurisée face aux écoles ☺ Traversée protégée par feu dans le carrefour principal	☺ Traversées sécurisées Cohérence des cheminements proposés ☺ Possibilité d'aménager cheminement cycliste longitudinal ☺ Attention à la réinsertion des cyclistes dans la circulation en entrée de la rue de la Chapelle	⊗ Au niveau du giratoire, pas de traversées en 2 temps faute d'ilot séparateurs conformes ☺ Détour pour les piétons (sur 1 cheminement) ☺ Meilleure localisation du passage piéton face rue de la chapelle ☺ Traversées modes doux régulées/sécurisée (mais attention crédibilité) ☺ Attention à la réinsertion des cyclistes dans la circulation en entrée de la rue de la Chapelle ☺ Aménagement cycliste longitudinal uniquement au sud	⊗ Au niveau du giratoire, pas de traversées en 2 temps faute d'ilot séparateurs conformes ☺ Détour pour les piétons (sur 1 cheminement) ☺ Traversée modes doux à hauteur de la rue de la Chapelle non sécurisée mais avec ilot refuge ☺ Attention à la réinsertion des cyclistes dans la circulation en entrée de la rue de la Chapelle ☺ Aménagement cycliste longitudinal uniquement au sud	⊗ Au niveau du giratoire, pas de traversées en 2 temps faute d'ilot séparateurs conformes ☺ Détour pour les piétons (sur 1 cheminement) ☺ Traversée modes doux à hauteur de la rue de la Chapelle non sécurisée mais avec ilot refuge ☺ Attention à la réinsertion des cyclistes dans la circulation en entrée de la rue de la Chapelle ☺ Aménagement cycliste longitudinal uniquement au sud
Transport en commun	⊗ Coincés dans la congestion	☺ Possibilité (théorique) de favoriser certains mouvements ☺ Détection bus possible à moyen terme - perte de temps (circulation générale plus lente) ☺ Possibilité de créer un arrêt à proximité du	☺ Pas de priorisation possible ☺ inconfort pour usager pour les services venant de Fléron	☺ Pas de priorisation possible ☺ inconfort pour usager pour les services venant de Fléron ☺ Gain de temps à l'HP grâce à réduction globale de congestion	☺ Pas de priorisation possible ☺ inconfort pour usager pour les services venant de Fléron ☺ Gain de temps à l'HP grâce à réduction globale de congestion
	☺ Contexte routier	☺ Aménagement d'un	☺ Aspect urbain légèrement	☺ Aspect urbain légèrement	☺ Aspect urbain légèrement

Prendre l'hélicoptère



Réunion ... favoriser les échanges –

La confrontation des idées ...

- Préparer la réunion ...
pré- remplir le rapport d'évaluation
- Susciter réactions, validation, ...
- Animer les débats
- Rechercher le consensus...

Et quand une solution ne se dégage pas ?

- Analyse approfondie →
 pré-étude
- Plusieurs réunions
 (autant que nécessaire ...)

L'étape la plus importante ...



Merci de votre attention

Des réflexions ?

Des expériences ?

Des questions ?

