SPW | Éditions

Mobilité

le CeMaphore

bulletin d'information sur la mobilité

La mobilité du 21ème siècle **sera douce**

Semaine de la Mobilité. On se bouge pour le climat

Récompenser les initiatives communales **en faveur de la marche**

Une nouvelle **signalétique piétonne à Namur**

Après Courtrai, **Malines crée une vaste zone cyclable**

D'ici et d'ailleurs

Question de CeM. **Carrefour** à feux ou giratoire ?

Lu pour vous…

CeMaphore n°149 ■ novembre 2019

Wallonie

ÉDITO

La mobilité du 21ème siècle sera douce

Source : lameuse.be

À feuilleter l'actualité wallonne, voire belge ou internationale ces derniers temps – et le contenu de ce numéro l'atteste – il y a de quoi être interpellé : beaucoup de mobilité douce… Une bonne nouvelle donc !

En effet, la dernière Semaine de la Mobilité, la Basket d'or, une grande zone cyclable à Malines et à Courtrai, une nouvelle signalétique piétonne à Namur… montrent **un intérêt manifeste pour les déplacements à pied, à vélo…** Même la rubrique « Lu pour vous » en témoigne.

La mobilité douce est donc au programme : c'est l'avenir. Elle constitue d'ailleurs un morceau de choix dans la déclaration de politique régionale du nouveau Gouvernement wallon, dont nous devrions prochainement découvrir la déclinaison sous la forme d'un programme d'actions.

Courtes distances et problématiques urbaines ? Pas uniquement ! **La mobilité douce est également le complément indispensable aux modes motorisés dans la chaine de déplacements**. Une approche qui doit se convertir à l'intermodalité et permettre de couvrir de proche en proche des territoires plus vastes avec une mobilité plus durable.

Bien sûr, **à côté de cela, d'autres enjeux majeurs sont sur la table**, nous ne l'oublions pas. Mais leur prise en compte est complexe, semée d'embûches et peine à trouver des avancées : **péage urbain et taxe kilométrique, réorganisation de la desserte en transport en commun, véhicules zéro émission et partagés…** Il y a encore et toujours beaucoup de pain sur la planche.

La rédaction

Source : wallonie.be

- *200 projets dans les communes*
- *103 défis dans les écoles*
- *153 défis dans les entreprises*
- *300 slogans*
- *89 000 kilomètres parcourus à vélo par 229 entreprises, administrations, écoles*

Cette année, **la Wallonie a pointé l'urgence climatique** comme thème majeur et demandé aux jeunes de proposer des slogans percutants. Complémentairement à cette initiative les communes ; les écoles, les entreprises, les associations… ont été invitées à **initier des projets ou des actions conduisant à modifier les habitudes de déplacement** et à utiliser d'autres modes de transport.

SEMAINE DE LA MOBILITÉ

On se bouge pour le climat !

Plus de 200 projets ont été mis sur pied dans les communes. Quelques-unes d'entre elles ont organisé des journées sans voiture : à Libramont, dans le centre de Mons, le centre d'Ath, à Gerpinnes, Malmédy. Des tests de solutions à pérenniser le cas échéant ont aussi marqué cette semaine : rues scolaires, pedibus, nouveaux aménagements. De leur côté, les entreprises, comme les écoles, ont montré une implication croissante avec une belle augmentation du nombre de sites participants.

Focus : des tests de rues scolaires dans cinq communes wallonnes

Quoi de neuf, en particulier, pour cette édition 2019 ? On retiendra notamment la mise en place de rues scolaires, en test, durant cette semaine, voire pour une durée plus longue. **Le principe consiste à interdire avec des barrières l'accès de certaines implantations scolaires aux véhicules motorisés, aux heures d'entrée et de sortie des enfants**. Le concept, qui est entré dans le code de la route en septembre 2018, est déjà en test dans une école de Nivelles depuis le printemps de cette année. Nous lui avons consacré un article dans le Cemaphore n°145.

Cinq communes et six écoles ont décidé de profiter de cette semaine, un peu spéciale, pour se lancer dans ce défi, et de fermer l'accès à l'une de leurs écoles en moyenne 1 heure le matin et 1 heure l'après-midi ou à midi le mercredi. Les conseillères et conseillers en mobilité étaient bien entendu des chevilles ouvrières de ces initiatives.

Une importante préparation doit précéder ce type de projet et suppose de prendre en compte en amont son impact sur la circulation, **la mise en place de mesures d'accompagnement** comme par exemple des alternatives de stationnement et de dépose-minute, tout cela **dans le cadre d'une concertation efficace et constructive** entre tous les acteurs : commune, école, police, riverains…

Le test a porté sur une seule semaine, sauf à Mont-Saint-Guibert où il s'est déroulé sur six semaines. L'implication des écoles et de la commune (élus et conseillers en mobilité), voire d'associations, avec l'aide de la police a montré une belle collaboration et un véritable dynamisme.

DÉFI MOBILITÉ

*Prix « **Défi des administrations publiques** » (49 participants)*

- *1er : Commune de Nivelles*
- *2ème : Commune d'Ellezelles*
- *3ème : Ville de Liège*

*Prix « **Défi des entreprises** » (86 participants)*

- *1er : EverZinc*
- *2ème : Maniet*
- *3ème : Upskill*

*Prix « **Défi des représentants des travailleurs** » (18 participants)*

- *1er : Proprement dit*
- *2ème : Hôpital CHC liège*
- *3ème : Auto 5*

Source : Mont-Saint-Guibert

Retour sur les expériences

À Braine-le Comte, l'école Notre-Dame, en charge de 500 enfants de maternelle et primaire, travaille régulièrement avec la commune pour améliorer la sécurité routière et a déjà **plusieurs initiatives à son actif** : plan de déplacements scolaires, pédibus, parking obligatoire pour les professeurs, constitution d'une commission mobilité composée de professeurs, du directeur et des parents, réaménagement de voiries… L'objectif ici était de montrer que **l'école est bel et bien actrice de sa mobilité, de promouvoir un changement de mentalité et de se pencher sur la qualité de l'air**. En effet, des mesures ont été effectuées en deux points. Les résultats seront comparés avec des mesure hors test. La teneur en NOx n'a pas encore été communiquée.

À Mont-Saint-Guibert, l'école des Hayeffes (enseignement maternel, primaire et secondaire), accueille tous les jours environ 1500 élèves. Après avoir réalisé, dans le cadre de son Plan communal de mobilité, une petite étude de circulation évaluant la faisabilité de la mesure, **un test de six semaines a été mis en place. L'objectif était de sécuriser le tronçon de rue où sont situés les accès aux bâtiments et de favoriser la mobilité douce** en l'encourageant sur des tronçons sécurisés. Aujourd'hui, le test est terminé et une grande enquête en ligne va permettre une évaluation de la pertinence du projet.

À Petigny, commune de Couvin, l'école communale, avec 70 enfants de maternelle et primaire, a vécu **au rythme de la rue scolaire durant une semaine**. La commune a répondu à un appel du Gracq Sud ESEM qui a invité les 12 communes du sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse à proposer une expérience pilote. La centrale de mobilité de MOBILESEM a aussi donné un coup de main pour aider à la mise en œuvre du projet et accompagner la commune.

À Seneffe, deux écoles comptant des élèves de maternelle et de primaire étaient concernées. **Une vitesse excessive malgré la zone 30 a motivé la création d'une rue scolaire**, pour l'école communale située rue Buisseret. La configuration des lieux permettait, sans grand détour, de fermer la rue. Une centaine d'enfants étaient concernés. Quant à l'école libre, située rue du Miroir et fréquentée par 300 enfants environ, il s'agissait principalement de répondre à une demande de l'école faisant suite aux comportements irrespectueux et dangereux des parents notamment en matière de stationnement. Le test s'est déroulé sur les deux sites durant une semaine.

Dans la commune de **Walcourt**, l'école communale de la rue du Trou Margot à Gourdinne accueille une trentaine d'enfants de maternelle. L'objectif était de **sécuriser la rue, à sens unique, assez étroite, et de permettre ainsi aux parents d'accompagner leur enfant à pied**, depuis la place du village où ils pouvaient stationner.

Le bilan est globalement positif pour l'ensemble des sites. Des évaluations ont été réalisées, des petits ajustements seront généralement nécessaires, mais il est probable que, pour la plupart, une pérennité est envisageable.

En savoir plus : http://mobilite.wallonie.be/home/agenda/semaine-de-la-mobilite/editions-precedentes/edition-2019.html

Source : Braine-le-Comte

AMÉNAGEMENTS PIÉTONS

Récompenser les initiatives communales en faveur de **la marche**

Source : amanlis.fr

Le label « Commune Pédestre » et la « Basket d'Or » sont des récompenses qui visent à mettre à l'honneur des projets porteurs pour le développement de la marche au sein d'une commune. Initiée en 2018, cette initiative vient de clôturer sa deuxième édition. Les communes impliquées dans une démarche de promotion de la mobilité douce et de développement d'un réseau de voies qui leur sont réservées ont été invitées à introduire un dossier présentant leur politique et leurs réalisations à l'asbl Tous à Pied.

Petit rappel des règles du jeu. **Pour obtenir le label, un certain nombre de critères obligatoires doivent être rencontrés. Il s'agit de présenter les initiatives déjà réalisées et celles qui sont prévues.** Sur cette base, des Baskets, symbole du label « Commune pédestre », sont alors attribuées. La commune participante est susceptible d'obtenir 1 ou 2 Baskets. Ensuite, lorsqu'elle rencontre d'autres critères, qui eux sont optionnels, des Baskets supplémentaires - jusqu'à 4 - peuvent être octroyées.

Quels sont ces critères optionnels ? Ils sont nombreux et complémentaires. **Ils portent sur la diversité des usages et des usagers concernés, sur les moyens financiers et humains affectés par la commune, sur la prise en compte de la mobilité douce** dans les documents d'urbanisme, sur l'entretien, le balisage, la communication et la concertation. Une note méthodologique, une grille de critères et un formulaire d'inscription sont à la disposition des candidats au label.

Quant à **la Basket d'Or**, elle **est attribuée pour un projet d'aménagement spécifique, qui améliore le confort et la sécurité des piétons sur un chemin qui constitue un itinéraire intéressant pour relier des pôles d'attraction et favoriser la marche**.

Cette année, avec Tous à Pied, la Wallonie a labellisé 45 communes qui valorisent leur réseau de mobilité douce (elles étaient 38 en 2018). Ainsi, Libramont, La Roche, Onhaye, Liège, Durbuy, Lessines et Fléron ont été labellisées pour la première fois. Ohey est passée de 1 à 3 Baskets. Chaudfontaine, Jurbise, Beauraing, Fernelmont, Saint-Hubert, Soumagne, Bertogne, Pont-à-Celles, Lasne, Hastière, Couvin, Walhain, Saint-Ghislain, Stoumont, Comines, Silly, Pépinster, Rochefort, Pecq, Crisnée, Mons, Anhée, Grez-Doisceau, Genappe, Waremme, Mont-de-l'Enclus, Hannut, Braine-le-Château, Profondeville, Ciney, Wavre, Neufchâteau, Viroinval, Nassogne, Walcourt, Jalhay et Thimister-Clermont ont conservé le label qu'elles ont obtenu l'année dernière.

La commune de Saint-Ghislain a reçu la Basket d'Or pour la réhabilitation du « Sentier du Lierre ». Celui-ci permet aux enfants et à leurs parents de rejoindre l'école maternelle à pied en toute sécurité en évitant les voiries régionales et en désengorgeant ainsi l'entrée de l'école des voitures. Outre une plaque symbolique, la commune a reçu un bon pour la réalisation d'un diagnostic d'accessibilité piétonne d'un de ses pôles d'activité.

Rendez-vous l'année prochaine pour la troisième édition : l'occasion pour d'autres communes de devenir Commune pédestre, pour celles qui ont déjà été labellisées d'augmenter le nombre de Baskets déjà obtenus, ou bien de décrocher le prix de la Basket d'Or 2020.

Contact : elise.poskin@tousapied.be
boris.nasdrovisky@tousapied.be

En savoir plus : http://www.tousapied.be/agir-pres-de-chez-soi/label-commune-pedestre/

MOBILITÉ PIÉTONNE

Une **nouvelle signalétique à Namur**

La signalétique s'appuie sur un ***découpage de la Corbeille namuroise en 5 quartiers, dotés chacun d'une couleur***

- *Quartier Gare*
- *Quartier Caserne*
- *Quartier Historique*
- *Quartier Université*
- *Quartier Confluence*

Outre une infrastructure de qualité, un guidage du piéton vers les meilleurs itinéraires constitue également un moyen de favoriser la marche. Et dans cette perspective, une signalisation claire et efficace est indispensable pour les visiteurs mais aussi pour les usagers qui fréquentent la ville régulièrement, afin de les orienter vers le parcours le plus approprié en termes de sécurité, de confort et d'attractivité.

Une nouvelle signalétique piétonne vient d'être mise en place en centre-ville de Namur. En effet, tags, pluie, effets du temps… ont progressivement détérioré la signalétique installée il y a une quinzaine d'années.

Les **70 panneaux installés en centre-ville** indiquent les différents points d'intérêt et d'utilité publique au travers de flèches et de cartes

Quant aux **25 totems**, ils ont une vocation didactique. Ils ont été **placés à proximité immédiate des musées, des églises ou encore de bâtiments emblématiques namurois**. Ils **présentent une information dans trois langues** : en français, en néerlandais et en anglais.

L'objectif est aussi d'encourager les déplacements à pied, sachant que la combinaison d'**un système de transport intelligent (STI)**, qui **devrait** a priori **être opérationnel avant la fin de cette année** (nous y reviendrons dans un prochain numéro) - et d'un fléchage statique, compléteront ce dispositif. En effet, **les automobilistes seront guidés depuis les entrées de la ville vers les parkings disponibles dans les différents quartiers en fonction de la charge de trafic**. Ensuite, c'est la nouvelle signalisation urbaine qui prendra le relais.

Les « lames » (plaques horizontales) des balises, destinées plus particulièrement aux personnes qui ne connaissent pas la ville, n'orientent donc pas toujours vers le trajet le plus court, mais **tiennent compte des curiosités de la ville, de l'état des trottoirs et du trafic présent**.

Le dispositif mis en place pourra aisément être mis à jour en fonction de l'évolution de la ville. Le budget s'élève à 260 000 euros, partiellement subsidié par le Commissariat général au Tourisme de la Région wallonne.

Contact : cecile.scaillet@ville.namur.be

Source : Dailymotion

Stadsmagazine 201909. Source : kortrijk.be

MOBILITÉ DOUCE

Après Courtrai, Malines crée une vaste zone cyclable

Depuis le mois de novembre, le centre de la ville de Malines est devenu une vaste zone cyclable. Quelques 179 rues, soit 30 kilomètres de voie publique, sont concernées. Elle sera évaluée à l'été 2020 et, si nécessaire, adaptée. Ce périmètre était jusque là une zone 30.

La Ville de Malines voit dans ce projet de nombreux avantages. **Le cycliste bénéficie d'une véritable visibilité dans le trafic et d'un plus grand confort pour se déplacer, il y est plus en sécurité**, il ne doit plus se placer sur le côté pour laisser le passage des véhicules motorisés et il dispose ainsi d'une bonne continuité au niveau de son parcours dans tout le périmètre de la zone cyclable. C'est aussi un signal fort de la part de la Ville à propos de la place qu'il souhaite donner au vélo en particulier et à la mobilité douce en général en centre-ville.

Malines suit ainsi l'exemple de Courtrai qui a mis en place en juillet dernier la première zone cyclable belge, englobant 74 rues. Pour cela, la Ville a rétréci la largeur de certaines voiries en aménageant par exemple des espaces verts supplémentaires et en déplaçant des zones de stationnement. De cette manière, les automobilistes ne sont plus en mesure de doubler les cyclistes.

Le concept de zone cyclable, entré dans le code de la route au printemps de cette année, a donc déjà généré ses premières concrétisations. Nous tenterons de suivre ces différentes expériences ainsi que leur évaluation.

Aujourd'hui, le concept de rue cyclable reste encore porteur de rares cas d'application. Mis en place à grande échelle et couvrant un périmètre cohérent, comme à Malines et à Courtrai, il présente l'avantage d'une cohérence certaine et d'une plus grande facilité de compréhension et d'appropriation par chaque catégorie d'usager. Bien entendu, **ce type de mesure** ne peut se systématiser et **nécessite de tenir compte de chaque contexte particulier**.

En savoir plus : https://www.mechelen.be/fietszone
https://www.kortrijk.be/Fietszone
https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/Fietsberaad_folder_Fietsstraten_DEF.pdf

De la rue cyclable à la zone cyclable

Petit rappel… La rue cyclable est entrée officiellement dans le code de la route en 2012. Elle y est définie à L'article 2.61.

« Une rue qui est aménagée comme une route cyclable, dans laquelle des règles de comportement spécifiques sont d'application à l'égard des cyclistes, mais dans laquelle les véhicules à moteur sont également autorisés. Une rue cyclable est signalée par un signal indiquant son début et un signal indiquant sa fin.

L'article 22 novies y précise les règles de circulation.

« Dans les rues cyclables, le cycliste peut utiliser toute la largeur de la voie publique lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation. Toute rue cyclable est accessible aux véhicules à moteur. Ils ne peuvent toutefois pas dépasser les cyclistes. La vitesse ne peut jamais y être supérieure à 30 km/h.

Pour l'application du présent article, sont assimilés aux cyclistes : les conducteurs de cycles ou de vélos électriques speed pedelecs. »

La loi du 13 avril 2019 a créé la zone cyclable[1]. Ainsi, la validité zonale peut être conférée aux signaux F111 et F113.

---

[1] *Loi du 13 avril 2019 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne l'instauration de zones cyclables. MB du 29 mai 2019*

Mechelen, fietszone.
Source : shoppenin.mechelen.be

Source : lavenir.be

Tout ce que vous voulez savoir sur les parkings SNCB

Vous y trouverez la localisation des parkings payants, leur capacité, les tarifs, les places PMR, les emplacements pour véhicules électriques, les voitures partagées… Ils sont soit réservés aux utilisateurs du train, soit publics et distinguent alors deux tarifs, un pour les non-voyageurs et l'autre, plus avantageux, pour les clients de la SNCB. Selon les cas, la tarification prévoit une utilisation à l'heure, à la journée ou un abonnement, voire est réservé aux abonnés. D'un parking à l'autre, les prix diffèrent parfois fortement. La politique tarifaire des parkings SNCB est basée sur une matrice qui tient compte du type de gare et de son environnement, du type d'utilisateur, de la proximité du parking par rapport à la gare et du type de parking, indique la SNCB. Les parkings qui sont encore gratuits finiront probablement par devenir payants, eux aussi, en particulier lorsqu'il y a saturation.

En savoir plus : www.belgiantrain.be/fr/travel-info/from-and-to-the-station/parking-at-the-station

Source : volvotrucks.be

En Wallonie, 22 kilomètres seront ajoutés au réseau payant Viapass

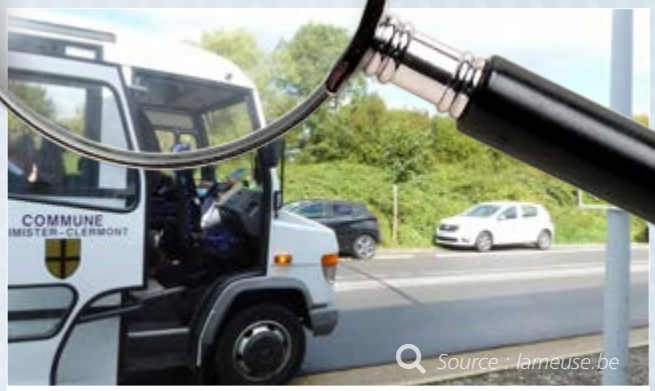
qui vise les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, dès le 1er janvier prochain. Les tronçons concernés sont : la N5g (contournement de Couvin), la N224 (qui relie Tubize à l'A8-E429), la N246 (Tubize-Waterloo via Wauthier-Braine) et la N610 (rive gauche de la Dérivation à Liège). Ces ajustements ont pour objectif de mettre le réseau Viapass à jour, suite à la création de certains nouveaux tronçons de voirie, et pour éviter tout trafic de fuite de la part de véhicules qui cherchent à échapper au prélèvement kilométrique. Pour rappel, la Wallonie a opté pour le système de la redevance et non de la taxe, le montant perçu étant réinjecté dans l'entretien du réseau routier et non dans le budget général, ceci contrairement aux deux autres régions.

D'ICI ET D'AILLEURS

Source : lesoir.be

Des parkings vélo très sécurisés à Louvain-la-Neuve

Pour inciter les travailleurs des parcs d'activité de Louvain-La-Neuve à utiliser un vélo à assistance électrique pour la dernière partie du trajet domicile - travail ou pour se rendre au centre-ville sur le temps de midi, le club d'entreprises - Alliance Centre BW - a installé un parking vélo « Bikeep » de 10 places juste derrière la gare de Louvain-La-Neuve. La barre est carrée, ce qui limite les possibilités de casse avec un coupe-tuyaux. Et à l'intérieur, un fil déclenche une alarme si on tente de la forcer, en lien avec la police pour une intervention rapide ! En effet, 5 à 8 minutes seulement sont nécessaires pour rejoindre ces différents parcs d'activité à vélo depuis la gare. C'est le premier parking vélo de ce type en Wallonie. Cet équipement est réservé aux travailleurs-navetteurs en possession de la carte MOBIB et d'un vélo personnel ou d'entreprise.



Source : lameuse.be

Une navette de nuit pour le parc d'activités des Plénesses

Inaugurée à l'occasion de la Semaine de la Mobilité, une navette de 30 places, gratuite, permet dorénavant aux travailleurs de rejoindre le zoning industriel des Plénesses (Thimister-Clermont, Dison, Welkenraedt) de 20h30 à 6h30, du lundi au vendredi. Cette initiative de « Mobi Plenesses » est le résultat d'une collaboration du Plénesses Club d'entreprises et du Groupe d'Action Locale (GAL) du Pays de Herve. Ce véhicule de 30 places va donc circuler de nuit. La navette couvre 14 arrêts entre les gares de Welkenraedt et de Verviers avec quatre embarquements et débarquements pour le seul zoning industriel. Les usagers réservent leur place via une application sur smartphone (zenbus.net/plenesses). La navette roule uniquement à la demande. Une évaluation de la fréquentation sera bien sûr réalisée.

Question de **CeM**

Carrefour à feux ou giratoire ?

La question fait toujours débat. Le rond-point garde en général les faveurs des villes et des communes, comme des citoyens, et ce, pour toutes sortes de bonnes raisons. Mais il y en a aussi des mauvaises, et le carrefour à feux tricolores que l'on peut, à juste titre, baptiser carrefour à circulation régulée, a toute sa légitimité et ne résulte pas nécessairement d'un manque d'espace disponible pour créer un rond-point. Et pour être complet, rappelons que le carrefour à priorité constitue aussi un mode de gestion des flux, mais il est rapidement mis de côté lorsqu'il s'agit de gérer des mouvements d'échange importants.

Cette problématique est largement traitée dans le cadre de la formation de base des Conseillers en mobilité. Néanmoins **le choix à faire est complexe et nécessite de recourir à des données de trafic assez techniques pour bien mesurer les impacts de chaque option**. Le présent petit article ne pourra en esquisser que les grands traits, et remettra juste quelques idées en place…

Objectifs et contraintes

La gestion de tout carrefour doit répondre à des objectifs, parfois contradictoires et donc à hiérarchiser, et prendre en compte des contraintes. Les uns et les autres seront définis par les différents acteurs concernés. Ils se fonderont notamment sur le rôle des axes qui aboutissent au carrefour, au sein du réseau routier, sur leur charge de trafic et les enjeux de report de celui-ci, sur la circulation des modes doux, sur la priorité à conférer aux transports en commun…

C'est ce diagnostic qui permet de comprendre les enjeux locaux et les causes des dysfonctionnements éventuels comme, par exemple, des remontées de files, de l'insécurité pour les différentes catégories d'usagers, dont les piétons et les cyclistes… Des comptages directionnels aux heures de pointe sont nécessaires pour objectiver et mesurer les flux. On parle de capacité du

Infographie. Source : rtbf.be

carrefour. L'analyse indiquera aussi si celui-ci dispose de réserves ou s'il y a saturation.

Sans aller plus loin en termes de développements techniques, quelques arguments simples sont utiles pour mieux appréhender les avantages et les limites du rond-point et du carrefour à feux tricolores.

Avantages et inconvénients du rond-point

Du côté des avantages, citons le fait qu'il **permet de gérer aisément les mouvements de carrefours complexes**, à plus de quatre branches par exemple. **Les demi-tours y sont très faciles**. Le rond-point **peut aussi remplir un rôle d'effet de porte** et ralentir la vitesse en entrée d'agglomération.

Par contre, le rond-point **ne permet pas de prioriser des flux**, donc de favoriser certains mouvements ou certains modes ou, a contrario, de dissuader ou de limiter d'autres mouvements. Il **peut donc rendre difficile l'accès** au carrefour **pour certaines branches**. Il **nécessite en outre une emprise non négligeable**, pas nécessairement disponible. Son utilisation n'est pas aisée pour les cyclistes lorsqu'il dispose de plusieurs bandes de circulation.

Avantages et inconvénients du carrefour à feux tricolores

Il suffit, grosso modo, d'inverser les avantages et les inconvénients du rond-point. Ainsi, le carrefour à feux est moins souple en termes de conduite, puisqu'il peut imposer un arrêt (aux véhicules et aux piétons) même lorsque le champ est libre. Globalement, la circulation y est donc moins fluide. Il faut oublier l'idée de faire demi-tour et les mouvements importants de tourne-à-gauche y sont plus délicats. Le carrefour à feux impose des coûts récurrents de maintenance (boucles de détection et lanternes de feux).

Par contre, il **constitue un outil fort de la politique de gestion des flux car il permet de favoriser certains mouvements et d'en maîtriser d'autres** en jouant sur les phases des feux (temps de passage par mouvement). Il permet en particulier de prioriser les transports collectifs. Il s'agit d'un avantage de taille! Il a donc un rôle essentiel à jouer en zone urbaine. Depuis peu, il est possible de donner un vert total aux modes doux : cyclistes et piétons… Aujourd'hui, la mise en place de « feux intelligents » est porteuse de solutions de plus en plus fines pour atteindre les objectifs poursuivis.

En termes de sécurité routière ?

Les accidents sont moins graves et moins fréquents dans les ronds-points que dans les autres types de carrefours, bien que, au cours de ces dernières années, le nombre d'accidents dans les rond-points a stagné alors qu'il diminue dans les carrefours à feux tricolores.

Cet élément a pesé lourd dans la multiplication des ronds-points, puisque celui-ci impose un ralentissement, que les points de conflit sont limités (à 8 contre 32 dans les carrefours à feux tricolores à quatre branches). Dans un carrefour à feux, durant la phase verte, le conducteur a tendance à accélérer.

Une étude française a conclu que la principale particularité des accidents dans les carrefours giratoires urbains, par rapport aux autres carrefours, **est la part importante impliquant un seul véhicule**. En effet, certains distraits tentent parfois de prendre le rond-point tout droit, ce qui ne s'effectue généralement pas sans dégâts.

Pour les cyclistes, les ronds-points de petites dimensions (moins de 20 m de diamètre) sont relativement sûrs, ce qui n'est pas le cas dans les grands ronds-points (plus de 30 m de diamètre). Ainsi, **les cyclistes, les motocyclistes et les piétons sont proportionnellement plus nombreux à être victimes d'accidents en giratoires**.

Quid de la pollution de l'air ?

Cet aspect, peu – voire pas – pris en considération aujourd'hui, constitue une composante qui, à l'avenir, pourrait avoir son importance. De nombreux paramètres doivent être pris en compte afin de globaliser les résultats de mesures, mais des campagnes sont en cours pour clarifier l'impact de ces deux systèmes.

En conclusion

Une fois de plus, **il s'agit de mettre en place la bonne solution au bon endroit, sans préjugés…** de bien cerner les objectifs poursuivis, les contraintes et les besoins, et de disposer d'un diagnostic solide. Pas d'a priori si possible, mais une concertation constructive et une bonne étude doivent conduire à faire le bon choix.

Source : pxhere.com

LU POUR VOUS

Aménager les espaces publics wallons, Eléments constitutifs d'un vade-mecum, CPDT, 2019

Le vade-mecum des espaces publics wallons a pour objectif de forger une culture commune de l'espace public. Il ambitionne de fournir un outil ancré dans la réalité wallonne et vise à encourager la transversalité des savoirs et des compétences. Il se veut être un outil guidant la conception, aidant à arbitrer les intérêts et à équilibrer les besoins.

Espace publiek – 10 tips pour aménager la rue locale, Bouwmeester – Maître architecte, Bruxelles, juin 2019

L'équipe du Bouwmeester bruxellois propose dans ce petit livret, bien illustré de schémas, de plans et de photos, dix conseils pratiques pour l'aménagement de rues à circulation locale, en vue de l'application du principe STOP, qui donne d'abord la priorité aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports en commun et enfin aux autres véhicules motorisés. L'ambition de ce petit ouvrage est de rendre les rues de l'ensemble de la région bruxelloise plus accessibles et plus conviviales.

Espaces publics en milieu rural. Guide unique pour des aménagements spécifiques, FRW, 2019

Destiné aux décideurs, aux acteurs locaux, aux auteurs de projet, aux membres de commissions d'avis et aux citoyens intéressés, cette publication présente l'espace public en milieu rural, ce qui le constitue et ce qui détermine ses spécificités et ses qualités. Elle décrit aussi les étapes qui contribuent à la réalisation d'aménagements exemplaires et comment la participation citoyenne peut la nourrir.

50 fiches action pour la mobilité de votre entreprise, Union wallonne des Entreprises, septembre 2019

Ce jeu de fiches réparties en cinq thématiques - Gestion, Communication, Services, Infrastructures et Activation - propose un recueil d'informations déclinées à partir de leviers concrets (infrastructures, fiscalité, bonnes pratiques, communication…), ainsi qu'un répertoire des acteurs qui peuvent accompagner les entreprises dans la mise en œuvre d'une mobilité alternative et crédible. Elles visent à aider les Mobility Managers à mieux cerner les enjeux et à cibler les actions nécessaires pour la mise en place d'une meilleure accessibilité à l'entreprise et à une mobilité adaptée à chaque membre du personnel.

Une histoire de bicyclettes, cycles, deux-roues, tricycles ou quadricycles motorisés, vélos électriques et speed pedelecs. Comment s'en sortir ? in Le Moniteur de la mobilité et de la Sécurité routière, AVCB et Bruxelles Mobilité, n°54, Eté 2019, pp 16-30

Les cyclistes doivent emprunter la piste cyclable. Mais qu'en est-il des cycles? Et qu'entend-on par cycles ? Où peuvent/doivent circuler les speed pedelecs? L'arrivée de ces nouveaux modes de déplacement rend la législation plus compliquée à comprendre. Cet article propose un récapitulatif destiné aux usagers de la route mais aussi aux gestionnaires de voirie qui doivent prendre en compte ces nouveaux modes de déplacement dans les aménagements.

COLOPHON

Editeur :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE
Mobilité Infrastructures
Boulevard du Nord 8, 5000 Namur
www.wallonie.be, mobilite.wallonie.be
Téléphone vert : 1718 (informations générales) – 1719 (allgemeine auskünfte)
Éditeur responsable : Ir Etienne WILLAME

ISSN : 2033-4680

Contact :

SPW – DIRECTION DE LA PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ
Boulevard du Nord, 8, 5000 Namur

Réseau des Conseillers en mobilité (CeM)
reseau-cem@spw.wallonie.be
cem.mobilite.wallonie.be
Bernadette GANY – Coordinatrice, tél. : 081 77 30 99 – fax : 081 77 38 22

Centre de documentation et de diffusion en mobilité (CDDM)
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be
documentation.mobilite.wallonie.be

Conception, rédaction et coordination :

ICEDD asbl, Institut de Conseil et d'Etude en Développement Durable

Photo de couverture : Rue scolaire à Mont-Saint-Guibert. Source : ICEDD

Wallonie
mobilité infrastructures
SPW