

# le CeMatelier

Notes méthodologiques

## Elaborer un nouveau plan de circulation

Résoudre des situations conflictuelles engendrant un trafic parasite, avec pour conséquence une diminution de la sécurité routière et de la qualité de vie, conduit, dans un certain nombre de cas, à se pencher sur le plan de circulation. Celui-ci constitue un des moyens qui implique de repenser les flux à la lumière d'un ensemble de critères objectifs.

Quelle est la fonction des voiries concernées ? Quel type et quelle charge de trafic reçoivent-elles ? Le trafic est-il compatible avec les activités riveraines ? L'espace-public permet-il de satisfaire les besoins de tous les usagers : piétons, cyclistes, véhicules motorisés, stationnement...

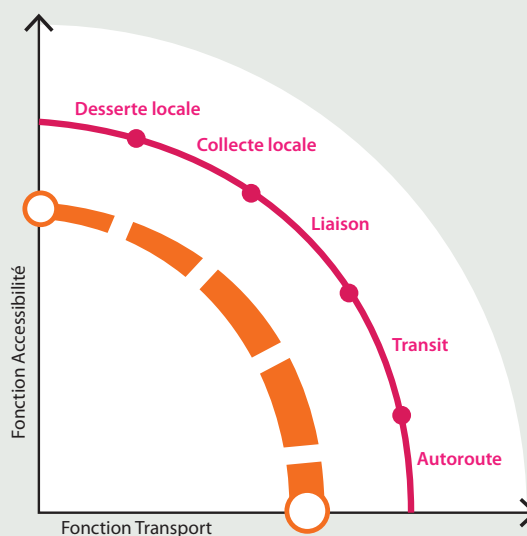
L'atelier s'est penché sur un « cas d'école » qui a conduit à analyser une situation particulière et à rechercher des options de circulation qui rencontrent les objectifs poursuivis, en s'appuyant sur l'ensemble des outils disponibles.



La hiérarchisation du réseau routier résulte du croisement des fonctions de circulation et des fonctions de séjour. Dans certains cas, la fonction de circulation domine, dans d'autres c'est la fonction de séjour, dans d'autres encore, un équilibre doit être atteint entre les deux fonctions.

La démarche a également des conséquences sur l'aménagement du territoire et l'aménagement des lieux, qui doivent refléter la fonction de la voirie et induire les comportements attendus. Le plan de circulation en constitue en quelque sorte une mesure d'accompagnement.

Croisement des fonctions d'accessibilité et de transport.



## QUEL EST LE PROBLEME ? QUEL EST L'OBJECTIF A ATTEINDRE ?

Caractériser et analyser la situation problématique avant de s'attaquer au plan de circulation

| DIAGNOSTIC - ANALYSE        | PREMIÈRES QUESTIONS À SE POSER   |
|-----------------------------|--|
|                             | Quel est le rôle des voiries concernées dans la hiérarchisation du réseau ?  |
|                             | Quel est le type de trafic présent (origine-destination) ?   |
|                             | Quelle est la charge de trafic ? Le pourcentage de poids lourds ?  |
|                             | Quelle est la vitesse pratiquée ? Est-elle adéquate ?  |
|                             | Le quartier est-il traversé par des lignes de transport en commun ? A quelle fréquence ?                           |
|                             | Quel est le rôle de la voirie pour le piéton ? S'agit-il d'un cheminement structurant ?                            |
|                             | Quel est le rôle de la voirie pour le cycliste ? S'agit-il d'un itinéraire structurant ?                           |
|                             | Y a-t-il du stationnement ? Quel taux d'occupation ? Quelle durée ? Quelle rotation ?                              |
|                             | Quel est le statut du quartier ? Quelle est la nature de la vie locale ? (activités, logement, densité du bâti...) |
|                             | La zone est-elle accidentogène ?   |
|                             | Quel est l'espace disponible ?   |
| SYNTHÈSE                    | QUELS SONT LES ÉLÉMENTS DÉTERMINANTS ? QUELLES SONT LES CONTRAINTES ?  |
|                             | A quel résultat veut-on arriver ? (réduire la vitesse, empêcher un trafic non désiré...)                           |
|                             | Quelle est la marge de manoeuvre ? Quels sont les paramètres sur lesquels il sera possible de travailler ?         |
| PANEL DE MESURES À EXPLORER | QUELS SONT LES OUTILS DISPONIBLES  |
|                             | Stratégie de régulation des flux aux carrefours (régime de priorités, feux...)                                     |
|                             | Statut de la voirie (90, 70, 50, 30, 20 km/h...)   |
|                             | Plan de circulation (boucles, voies sans issue, sens uniques...)   |
|                             | Calibrage / partage de l'espace public   |
| CONCEPT                     | MESURES RETENUES   |
|                             | Gabarit cohérent avec la fonction de la voirie et les charges de trafic  |
|                             | Définition des vitesses autorisées   |
|                             | Sens de circulation  |
|                             | Distribution de l'espace en fonction des différents types d'usagers  |
| MISE EN OEUVRE              | CONCRÉTISATION SUR LE TERRAIN  |
|                             | Aménagements: organisation de l'espace, dispositifs divers, marquages...   |
|                             | Plan de signalisation  |
|                             | Le cas échéant : régulation du (des) carrefour(s)  |
| EVALUATION                  | OBSERVATION DES COMPORTEMENTS. LES MESURES PRISES PERMETTENT-ELLES DE SATISFAIRE L'OBJECTIF?                       |
|                             | Comptage de véhicules  |
|                             | Comptage de vitesses   |
|                             | Sécurité des mouvements  |
|                             | Réactions des usagers  |
|                             | Réactions des riverains  |
|                             | Impact sur les voiries proches   |

## ÉTUDE DE CAS

Le cas traité en atelier a permis de se pencher sur plusieurs situations de travail avant de conduire à l'étude d'un quartier résidentiel traversé par un trafic de transit, quoique local. Celui-ci était dû à des changements de comportement des usagers suite à la modification de la configuration d'un carrefour.

L'exercice a porté sur une situation problématique existante, pour laquelle les mesures avaient été mises en place récemment. Au terme de la journée, les participants se sont rendus sur place pour observer les comportements et les résultats atteints.

### ■ Un quartier résidentiel perturbé par l'arrivée d'un trafic de fuite

Le trafic en provenance de Bruxelles, quittant la E411 pour accéder via la chaussée de Hannut (pénétrante privilégiée de la ville tel que décrété dans le PCM) au centre-ville de Namur, faisait l'objet de remontées de files se prolongeant sur l'autoroute même, créant par là une situation dangereuse. En cause : la perte de priorité du trafic autoroutier au droit du giratoire.

Se penchant sur ce problème, la direction des routes et autoroutes de Namur, la police fédérale, la Ville et la police de Namur ont examiné la faisabilité d'une modification du fonctionnement du carrefour existant, afin de prioriser le trafic en provenance de l'autoroute. Sans entrer dans les détails de la nouvelle configuration du carrefour, cette mesure a aussitôt eu des conséquences sur le trafic local, se rendant d'un village à l'autre (Beez, Bouge, Vedrin, Champion) de l'entité namuroise, au parc à containers, aux écoles... En effet, l'accès aux voiries habituelles a été modifié, voire interrompu. En conséquence, ce trafic a cherché de nouveaux itinéraires, le conduisant, notamment, à emprunter des voiries à vocation résidentielle, n'allongeant pas trop le parcours initial.

Suite aux pétitions des riverains, dont la quiétude n'était plus respectée, un nouveau plan de circulation a été adopté, afin de reporter ce trafic de transit local sur des voiries plus adaptées : là où il n'était plus dommageable et ne causait donc plus de nuisances pour les résidents. Les riverains sont désormais satisfaits et le trafic de transit local a dû se résoudre à emprunter d'autres voiries.

### Un travail en plusieurs étapes

- Recherche d'une nouvelle configuration du carrefour-giratoire permettant de désengorger le trafic venant de l'autoroute. Cette phase a permis d'évaluer les enjeux et les conséquences de différentes variantes envisageables ;
- Identification du (ou des) problème(s) collatéral(aux) générés par la solution mise en place par la Direction des routes, en termes de répartition du trafic et de sécurité routière ;
- Recherche de mesures permettant de régler les nuisances apparues : variantes possibles ;
- Détermination du nouveau plan de circulation ;
- Réalisation du plan de signalisation concrétisant les mesures prises avec le nouveau plan de circulation.



Schéma de circulation : quartier de fuite (situations avant/après).  
Source : CeM, Michel LEGRAND.





## Bilan

Dans ce cas précis, la solution retenue, satisfaisante pour le flux majeur qui permet d'accéder depuis l'autoroute E411 au centre-ville de Namur, a donc eu des conséquences moins pertinentes pour une partie du trafic local qui, aujourd'hui, a dû modifier et allonger ses itinéraires.

La résolution d'un problème portant sur les grands flux de trafic a conduit à la création de plus petits problèmes. Il montre bien le risque « d'effets de bords » impliquant un trafic moins nombreux, d'origine généralement locale, empruntant des voiries secondaires. Il implique un changement d'acteurs puisque, dans ce cas précis, seule la Ville était concernée par ce trafic de fuite.



Namur (Bouge) : rond-point d'accès stratégique à l'autoroute E411 et à la circulation sur la route de transit N80. Source : CeM, Michel LEGRAND.



### RÈGLEMENTATION / BIBLIOGRAPHIE

- Code de la route, [www.code-de-la-route.be](http://www.code-de-la-route.be)
- Code du gestionnaire, Bruxelles, s.d., [http://www.avcb-vsgeb.be/fr/Publications/documents.html?doc\\_id=42&vID=250](http://www.avcb-vsgeb.be/fr/Publications/documents.html?doc_id=42&vID=250).
- Formation de base des CeM

### PERSONNES RESSOURCES

Michel LEGRAND, Police de Namur

Corine LEMENSE, SPW-DGO2

Renaud NAIKEN, ICEDD

Ces ateliers, organisés en petits groupes de 16 personnes, se sont déroulés les 3 et 10 juin 2014, au Cap Nord à Namur.

### NOTE MÉTHODOLOGIQUE

Françoise BRADFER - ICEDD

### CONTACT

Réseau des conseillers en mobilité (CeM)

Bernadette Gany, coordinatrice, tél. : 081 77 30 99

Brigitte Ernon, tél. : 081 77 31 32

Fax : 081 77 38 22

SPW – Direction de la Planification de la Mobilité

Boulevard du Nord, 8, B-5000 Namur

[reseau-cem@spw.wallonie.be](mailto:reseau-cem@spw.wallonie.be) - [cem.mobilite.wallonie.be](http://cem.mobilite.wallonie.be)