

Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl

Chaussée de Haecht 1405 - B-1130 Bruxelles
Téléphone 02/244.15.11 - Téléfax 02/216.43.42
E-mail: info@ibsr.be - Internet: www.ibsr.be
TVA BE 0432.570.411



jesuispour.be >>

Jessica Donati
Fondation Rurale de Wallonie
Rue de Hiétine 2
5370 Havelange

Contact : Chalanton Isabelle
02/240 06 66

N/réf. : MOBI/IC/AC/10/103
V/réf. : /

Bruxelles, le 10 juin 2010

Concerne : **PCDR – Visite de terrain Sécurité routière**
Copie du courrier envoyé au Collège des Bourgmestre et Echevins de Tinlot

Madame la Bourgmestre,
Mesdames,
Messieurs,

Suite à notre visite dans la commune de Tinlot en compagnie des autorités communales, de la Police et des représentants de la FRW, nous avons le plaisir de vous faire part de nos conseils et remarques sur les différents aménagements prévus dans la commune.

Rue du Centre, Soheit-Tinlot

Problème : vitesse excessive et absence de cheminement piéton sécurisé

La rue du Centre à Soheit-Tinlot est une voirie très fréquentée à cause de son accès direct aux routes régionales. Du trafic de transit s'ajoute donc au trafic local lié aux nombreuses activités présentes le long de cette voirie (administration communale, commerces, ...). La chaussée est composée de deux bandes de circulation, une dans chaque sens. Des zones de stationnement sont marquées de part et d'autre de la voirie. Le cheminement piéton se fait entre ces zones de stationnement et les façades. La largeur et le revêtement de l'espace dédié aux piétons est très variable.

La création d'un nouvel accès à la N63 devrait entraîner une réduction du trafic de transit. Afin de diminuer la vitesse sur cette voirie, la largeur de la chaussée pourrait être diminuée. L'espace gagné pourrait être ainsi destiné à la création de trottoirs, réalisés en saillie par rapport à la chaussée. Afin de casser la ligne droite, des dévoiements pourraient être créés (avec des chicanes, des ilots centraux).

Carrefour rue Tillesse et route de Marche, Soheit-Tinlot

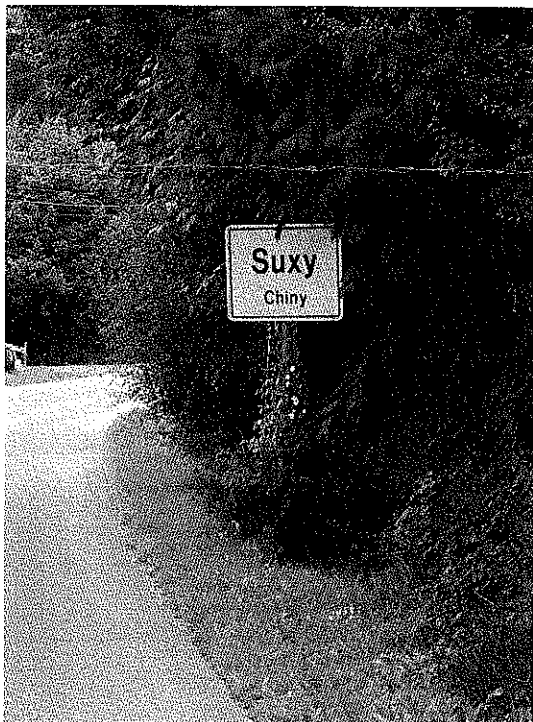
Problème : traversée de la route de Marche

Ce carrefour constitue une des deux traversées de la route de Marche (N63) sur le territoire de Tinlot, la deuxième étant la N66. Cette traversée permet de relier le village de Scry au centre de Tinlot et elle est utilisée par les automobilistes, mais aussi par les charrois agricoles, les cyclistes et les piétons. A cet endroit, la route de Marche est composée de 4 bandes, deux dans chaque sens séparées par une berme centrale, auxquelles s'ajoutent des bandes d'accélération et de décélération. La vitesse autorisée est de 120 km/h. Il est indispensable de fermer ce carrefour et de créer une traversée dénivelée, sécurisée tant pour les automobilistes que pour les usagers faibles. Des mesures provisoires peuvent néanmoins être prises, telles que la réduction du nombre de bandes à une dans chaque sens et une réduction de la vitesse à 90 km/h. La réduction du nombre de bandes permettrait ainsi de libérer un espace plus grand au centre de la voirie pour permettre une traversée en deux temps.

Traversée de Scry par la N636

Problème : vitesse élevée sur la N636 et absence de cheminement piéton sécurisé

Le village de Scry est traversé par la N636. La vitesse sur cette voirie, limitée à 50 km/h, semble excessive. De plus, aucun cheminement sécurisé pour les piétons n'existe le long de la voirie, à l'exception d'un bout de trottoir. La réalisation d'un trottoir en saillie, d'un côté ou de l'autre de la voirie en fonction de l'espace disponible, contribuera à lui donner une configuration de rue de village, ce qui peut avoir une influence sur la vitesse des usagers. Le traitement des carrefours avec un revêtement différent ou coloré permet d'attirer l'attention des usagers sur les endroits de conflit et peut être perçu comme un effet de porte. Les entrées de l'agglomération peuvent aussi être renforcées par un élément visuel marquant.



Exemple à Chiny où des bacs à fleurs ont été ajoutés au pied des panneaux d'entrée d'agglomération.

La création d'un dévoiement à hauteur du parking permet de casser la ligne droite dans le village, ce qui a pour effet de ralentir les véhicules. Enfin, le placement de radars préventifs le long de la N636 peut également contribuer à la réduction des vitesses pratiquées sur cette voirie.

Les riverains ont également pointé des vitesses excessives sur les autres rues du village. Lors de la visite, nous n'avons pas pu vérifier ces observations. S'il s'avère que les vitesses sont effectivement trop élevées, des éléments ponctuels, comme des chicanes ou des coussins berlinois, peuvent contribuer à la réduction des vitesses.

Carrefour du Perroquet à Fraiture

Problème : le carrefour est très large et les usagers ne savent pas où se positionner

Le carrefour devrait être réduit avec des oreilles de trottoir. Un îlot directionnel peut également être placé à la sortie de la rue de Liège afin de mieux orienter les véhicules qui sortent de cette voirie. Ces éléments peuvent être franchissables (notamment par les engins agricoles) mais pas confortables au franchissement.

Carrefour entre la rue d'Hourchenée et la rue Champs des Alouettes à Fraiture

Problème : non respect de la priorité de droite

Un des panneaux B17 pourrait être rafraîchi. Il faut veiller à ce que les panneaux B17 ne soient pas masqués, par de la végétation par exemple.

La création d'une placette conviviale à hauteur de la zone de parking peut contribuer à la réduction des vitesses dans la rue Champs des Alouettes.

Carrefour entre la route de Fraiture et la rue Sous les Roches à Seny

Problème : les îlots directionnels présents rendent la circulation confuse

La présence d'un îlot directionnel franchissable combinée à d'anciens marquages rend la circulation confuse. Le placement de l'îlot directionnel n'est pas optimal car il ne permet pas le ralentissement de la circulation allant de la rue Sous les Roches vers la rue d'Ellemelle. Il serait préférable de créer une oreille de trottoir pour casser cette trajectoire et de placer une pastille circulaire au centre du carrefour. Ainsi, tous les mouvements sont ralentis et mieux dirigés autour de la pastille (la priorité de droite reste d'application).

Carrefour entre la rue Sous les Roches et la N66 à Seny

Problème : vitesse élevée sur la N66 et manque de visibilité

La vitesse sur la N66, limitée à 50 km/h, semble excessive. De plus, la visibilité pour les véhicules venant de la rue Sous les Roches est masquée par la présence d'une haie, ce qui complexifie les manœuvres pour s'engager sur la N66. Il est indispensable de tailler

correctement la haie pour assurer une bonne visibilité aux conducteurs. Le traitement des carrefours avec un revêtement différent ou coloré permet également d'attirer l'attention des usagers sur les endroits de conflit et peut être perçu comme un effet de porte. Les entrées de l'agglomération peuvent aussi être renforcées par un élément visuel marquant (voir exemple pour le village de Scry).

Carrefour entre la rue du Village, la Chaussée Romaine et la rue des Aubépines à Ramelot

Problème : le carrefour est très large et les usagers ne savent pas où se positionner

Le carrefour devrait être réduit avec des oreilles de trottoir. Des îlots directionnels peuvent également être placés à la sortie de la rue des Aubépines et de la rue du Village afin de mieux orienter les véhicules qui sortent de ces voiries. Ces éléments peuvent être franchissables (notamment par les engins agricoles) mais pas confortables au franchissement.

Nous sommes bien sûr toujours à votre disposition pour d'éventuelles remarques ou questions. Veuillez agréer, Madame la Bourgmestre, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.



Isabelle Chalanton
Département Mobilité et Infrastructure