



VAUX-SUR-SURE



GT 2 du 15 mai 2013 – SECURITE ROUTIERE

Fiche thématique

Fiche thématique réalisée par



Département PCDR / A21L

Carine MARQUET

Thier del Preux 1 à 4990 LIERNEUX

080/41.86.81

(Edition mai 2013)

QUELQUES ACTEURS EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE

La Direction Générale Opérationnelle Routes et Bâtiments (DGO1)

La DGO1 est concrètement chargée de la gestion du réseau routier et autoroutier régional et effectue des expertises techniques sur celui-ci. Elle assure les aspects électromécaniques (éclairages, feux de signalisation, etc.), la propreté, le service d'hiver, la sécurité et la gestion du trafic sur son réseau. Elle veille également au développement du réseau cyclable régional et du RAVeL, et apporte une aide logistique aux pouvoirs locaux.

« Mettre à la disposition des citoyens un espace public vecteur de développement durable » est le principal objectif de la Direction Générale Opérationnelle Routes et Bâtiments.

Pour atteindre ce but en matière de voirie, la DG01 prend de nombreuses initiatives visant à mettre en place:

- un réseau routier et de voies vertes de qualité, sécurisé, propre, fluide et confortable;
- une gestion performante et prospective de l'exploitation routière dans une optique multimodale.

L'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR)

L'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) est une association sans but lucratif (asbl) visant à promouvoir la sécurité routière. La mission centrale de l'IBSR est de contribuer activement à la réduction du nombre de tués sur les routes. Il le fait grâce à l'instrument le plus puissant qu'il dispose : la communication/sensibilisation.

Depuis sa création en 1986, il a mené de très nombreuses actions destinées à influencer positivement la sécurité routière. Leurs activités ont trait aux trois facteurs qui déterminent la sécurité routière :

- l'utilisateur de la route ;
- le véhicule ;
- la route (environnement routier).

Le Centre de Recherches Routières (CRR)

Le Centre de Recherches Routières (CRR) est un institut de recherche privé d'utilité publique fondé en 1952 par arrêté royal en application d'un arrêté-loi de 1947 visant à promouvoir l'essor de la recherche dans l'industrie. Il œuvre en étroite collaboration avec tous les acteurs du secteur routier.

Il se veut un centre d'expertise impartial à la pointe de la technologie dans le domaine routier.

Les mots-clés autour desquels s'articulent les activités principales du centre sont:

- la recherche, le développement et l'application dans le domaine du dimensionnement, de la construction et de l'entretien des routes, de la sécurité routière, de la mobilité et de l'environnement, au profit des entreprises de construction routière et des administrations gestionnaires;
- l'assistance aux entreprises, administrations compétentes nationales, régionales et locales, fournisseurs de produits et de matériel, instituts de contrôle, de certification et de normalisation, à l'enseignement sous toutes ses formes et à tous les niveaux, aux bureaux d'étude et aux concepteurs, et aux laboratoires de contrôle et d'essai.

LA COMMUNE, garante de la bonne gestion des voiries et de la sécurité routière

Rappelons que 90 % des voiries wallonnes sont des voiries communales.

La Commune est gestionnaire de ses propres voiries, mais elle est également garante de la sécurité sur les voiries ouvertes à la circulation. Son rôle en matière de sécurité routière est essentiel. La gestion du patrimoine voyer de la commune doit veiller à rencontrer à la fois les objectifs de sécurité routière, les obligations liées à son rôle de gestionnaire ainsi que le cadre budgétaire de la commune. Des outils de financement régionaux aident quelque peu les communes pour ce faire.

La voirie

Définition : On entend par **voirie publique par terre**, l'ensemble des voies de communication affectées en fait à la circulation publique quand bien même l'assiette du sol appartient à un riverain. La voirie publique comprend aussi toutes les dépendances nécessaires à sa conservation : sont visés les trottoirs et accotements, les fossés, berges et talus, les aires de stationnement, etc.

Le classement administratif des voiries :

- **Les autoroutes et routes régionales** dont le gestionnaire est la Région wallonne
- Les voiries provinciales (dont le transfert aux communes et aux régions est en cours)
- **Les voiries communales** (voirie vicinale + voirie communale innommée) dont le gestionnaire est la Commune

L'obligation de sécurité de la commune

En vertu de la nouvelle loi communale, la commune est tenue d'une obligation de sécurité sur **toutes les voiries** traversant son territoire, quelles qu'elles soient : voirie communale, voirie provinciale, voirie régionale (**sauf les autoroutes**) et voiries privées ouvertes à la circulation du public. Sur base de cette obligation, elle doit prendre toutes les mesures appropriées pour éviter tout danger anormal, afin de n'ouvrir à la circulation que des voies publiques suffisamment sûres (c'est-à-dire exemptes de pièges pour l'usager).

L'obligation ainsi mise à charge des communes est une obligation de moyen, c'est-à-dire que les communes doivent tout mettre en œuvre pour la remplir.

Celle-ci se traduit, d'une part, par une obligation de surveillance adéquate des voiries et, d'autre part, par l'obligation de neutraliser le danger, soit en signalant le danger, en palliant les carences du gestionnaire, en nettoyant la voirie, en détournant la circulation ou, encore, en fermant la voirie à la circulation.

Enfin, la Commune peut autoriser, réglementer, restreindre ou interdire le passage sur les voiries dont elle est gestionnaire. Elle dispose d'outils afin de gérer le flux de circulation, tant automobiles, cyclistes que piétons, et afin de veiller au bon usage de l'espace public ou ouvert à la circulation du public.

Le rôle du gestionnaire de voirie

La gestion des voies publiques relève des autorités dans le domaine desquelles elles se trouvent et comporte aussi bien le pouvoir de décider les mesures d'entretien et d'amélioration paraissant utiles que la charge des dépenses qui en résultent.

Il s'ensuit que l'entretien des voiries communales appartient aux communes. Celle-ci consiste non seulement en la réalisation de travaux lourds et moyens (réfection des fondations, pose d'un nouveau revêtement, tassement des excavations...) mais également en des travaux de nettoyage et de dégagement.

LES SUBSIDES DE LA REGION WALLONNE

Afin de mener à bien financièrement tous ces travaux, les communes demandent régulièrement des subsides aux Travaux subsidiés de la DGO Routes et Bâtiments, comme par exemple :

Le Programme Triennal des Travaux

Ce subside est destiné à couvrir les investissements d'intérêt publics suivants:

- la création, l'aménagement et l'entretien extraordinaire des voiries publiques, dont l'assiette appartient à un pouvoir public, y compris les accessoires, tels que mobilier urbain, la signalisation, les plantations et les œuvres d'art créées pour l'occasion ;
- la création et l'aménagement de parkings établis sur le domaine public, pour autant que ces travaux respectent le plan communal de mobilité, s'il existe ;
- la construction, la réfection et le renouvellement des aqueducs et d'égouts ;
- l'installation, l'extension, le déplacement et le renouvellement de l'éclairage public ;
- la construction, l'extension et la réhabilitation, ainsi que l'aménagement de leurs abords :
 - de bâtiments destinés aux services publics communaux et provinciaux ;
 - de bâtiments communaux destinés aux locaux administratifs des CPAS ;
 - de bâtiments nécessaires à l'exercice des cultes reconnus ou à l'exercice de la morale laïque ;
 - de bâtiments destinés aux locaux administratifs des associations de communes dont seules sont membres les personnes de droit public ;
 - des petites infrastructures sociales de quartier (PISQ) ;
 - de bâtiments destinés aux locaux administratifs et techniques de toute personne morale désignée par le Gouvernement ;
 - des crèches et maisons communales d'accueil de l'enfance autorisées par l'autorité compétente ;
- l'acquisition, à l'exclusion de terrain, de certains biens immobiliers destinés à l'usage de certaines personnes morales.

Le taux de subside est fixé à 60 % mais peut, dans certains cas, atteindre 75%.

Le droit de tirage

Ce subside est destiné à des **travaux d'entretien de voiries communales** en ce compris **l'entretien de trottoirs et pistes cyclables**. Les travaux de voiries conjoints à des travaux d'égouttage ne sont pas visés par le droit de tirage.

La base de calcul de la subvention est fonction de l'état de la voirie (ou des trottoirs, pistes cyclables...) mais la subvention est limitée à 90 % du montant du décompte final des travaux.

Les Plans MERCURE (ME : mieux éclairer, RC : rechercher convivialité, RE : rénover et entretenir) et les projets PICVERTS (projets d'itinéraires communaux verts)

Ces subsides sont destinés au développement d'actions en matière de

- sécurisation et amélioration des cheminements destinés aux usagers les plus vulnérables (PMR, piétons, cyclistes, motards) ;
- éclairage public pertinent et adapté, et globalement économe en énergie ;
- aménagement de l'espace public ;
- entretien de voiries ;
- amélioration de l'accessibilité aux PMR dans les bâtiments publics et lieux publics ;
- étude et mise en place de réseaux locaux d'itinéraires communaux verts ;
- création de poste d'habilité et de sécurité.

Le subside est de l'ordre de 80 %.

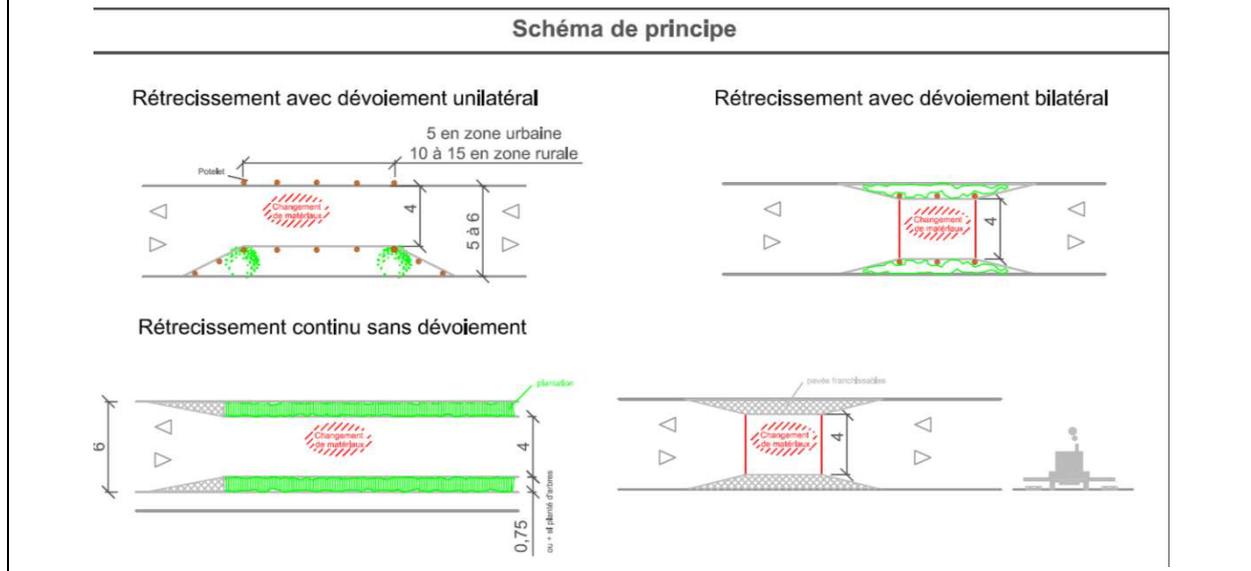
LES AMENAGEMENTS-TYPES

Quant aux principales problématiques en matière de sécurité routière, tout ou presque tourne autour de la **vitesse excessive des automobilistes** et à la **sécurisation des déplacements des usagers lents**.

En fonction de l'endroit où l'on est, plusieurs types d'aménagements sont envisageables.

Les entrées de village – les effets de portes

Le rétrécissement



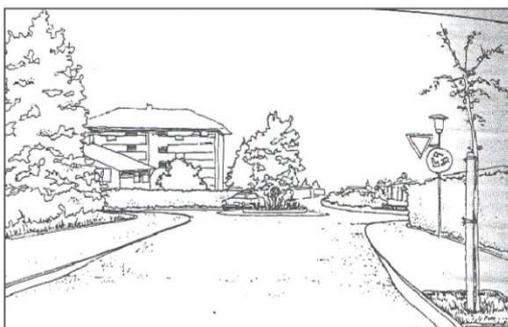
L'aménagement des abords



Les bandes de ralentissement

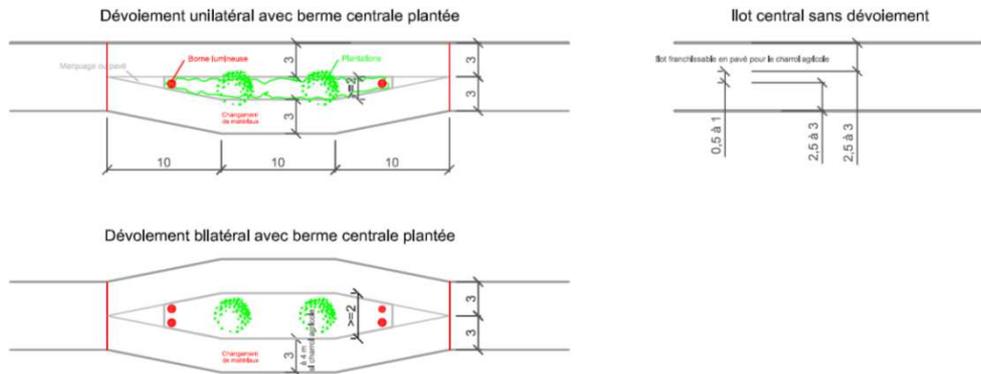


Le rond-point



L'îlot central

Schéma de principe



Les abords des carrefours

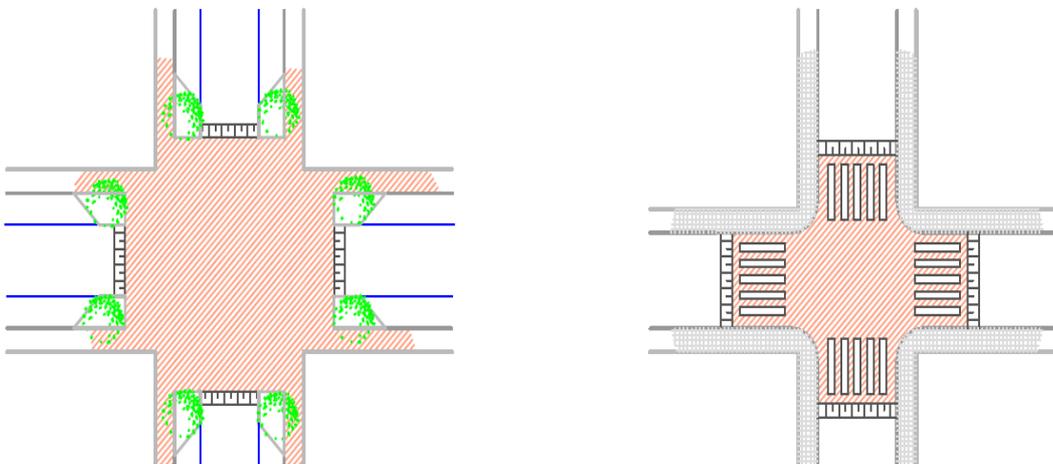
L'îlot séparateur de flux



Le changement de revêtement avec/sans plateau

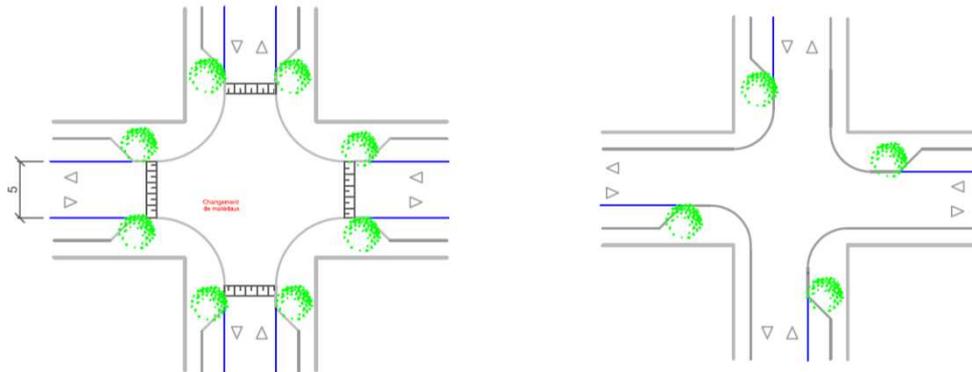
Carrefour avec oreilles - Unité des matériaux pour trottoir et plateau

Carrefour sans oreilles - Différentiation des matériaux pour trottoir



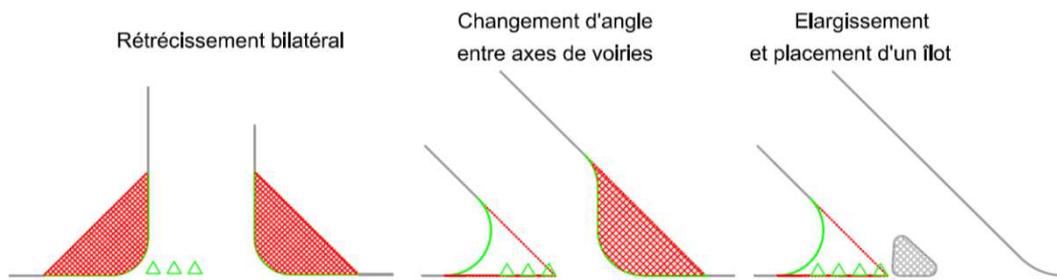
L'élargissement de trottoir (oreilles)

Schéma de principe



Le rétrécissement – modification d'angle entre axes et îlots

Schéma de principe

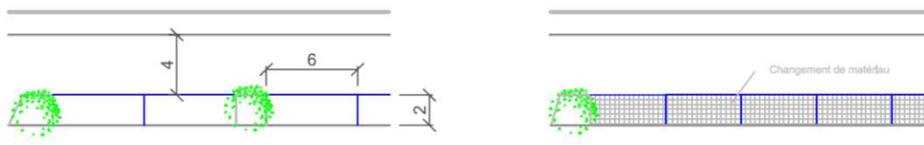


Les déviements

Le rétrécissement et le stationnement

Schéma de principe

Rétrécissement unilatéral

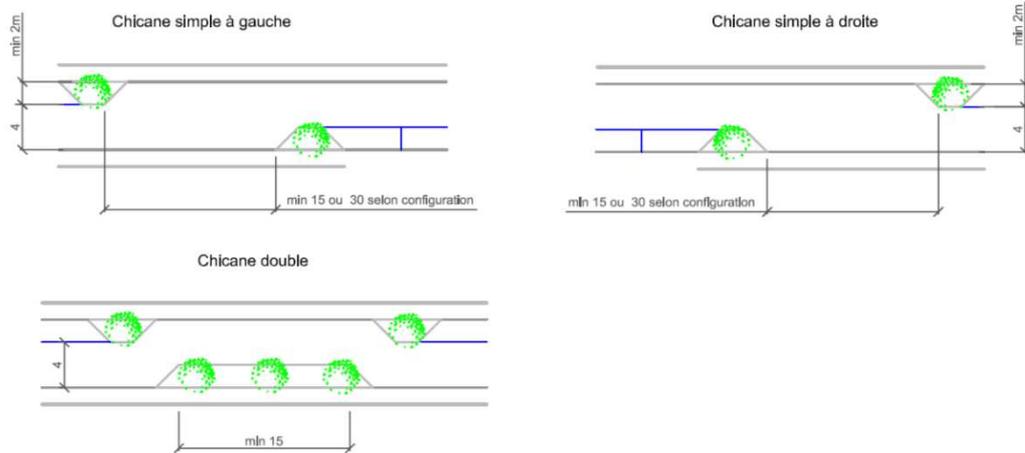


Rétrécissement bilatéral



La chicane

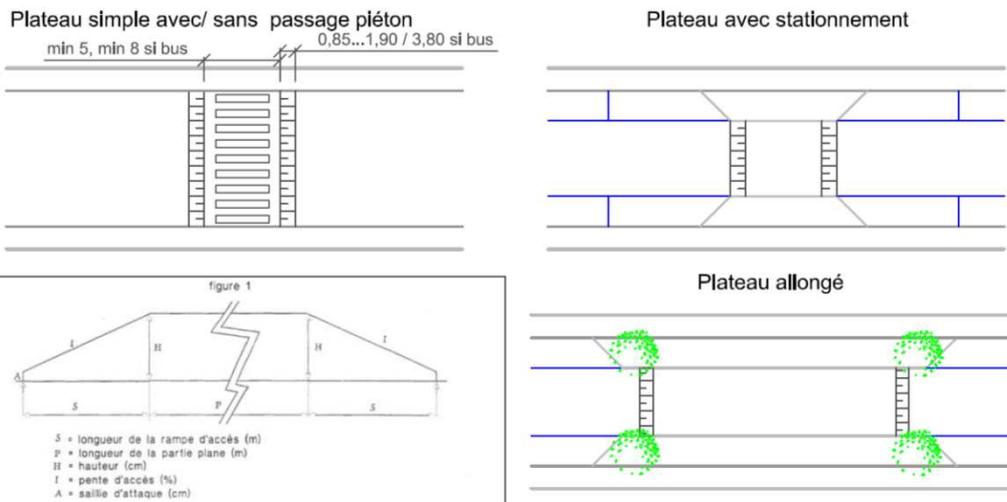
Schéma de principe



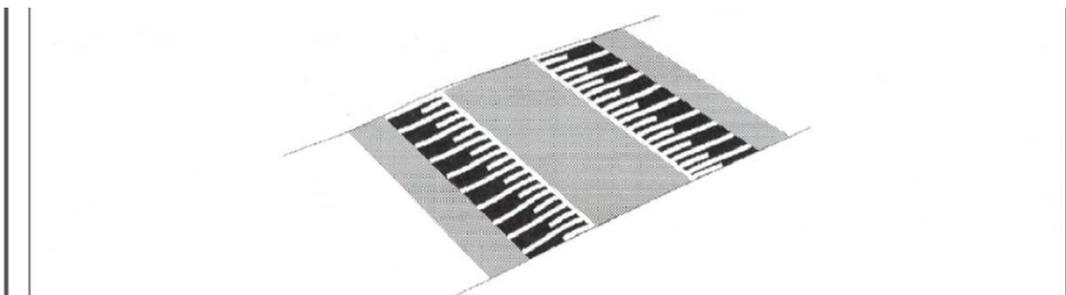
Le centre de village – les ralentisseurs

Le plateau trapézoïdal

Schéma de principe



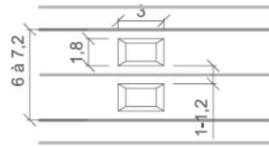
Le dos d'âne



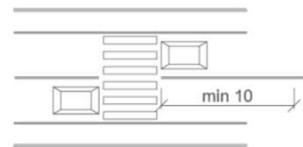
Le coussin berlinois

Schéma de principe

Coussins alignés



Coussins encadrant un passage piéton



Coussins alignés avec îlot bombé

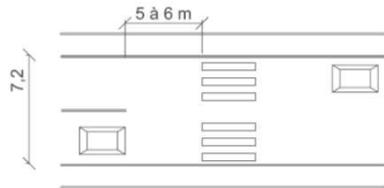
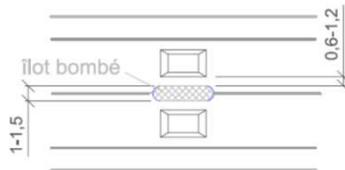
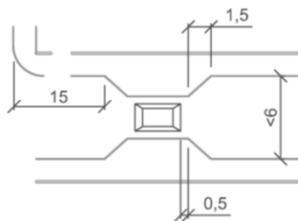
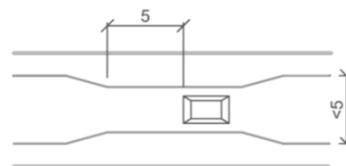


Schéma de principe

Coussin unique avec sas pour véhicule



Coussin unique dans un sens unique



Bandes traversantes blanches, une mesure d'accompagnement



Des aménagements spécifiques

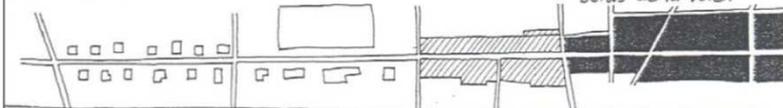
L'aménagement des abords – séquences

Schéma de principe

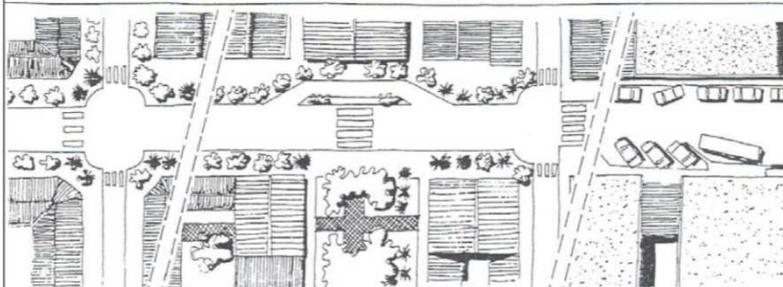
*bâti pavillonnaire diffus,
le long de la voie*

*bâti continu,
habitat*

*bâti continu, activités d'équipement
relations nombreuses entre
bords de la voie.*

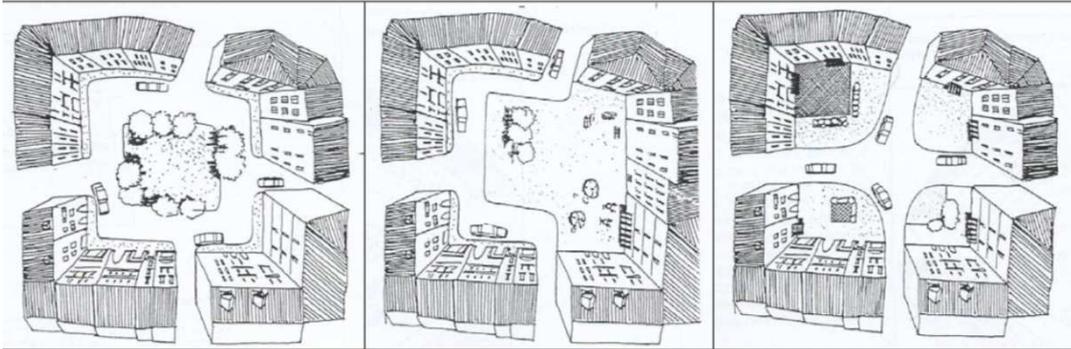


Quand on passe de la rase campagne au centre de bourg, on traverse successivement des milieux forts différents.



La place – redéfinition des axes de voiries

Schéma de principe

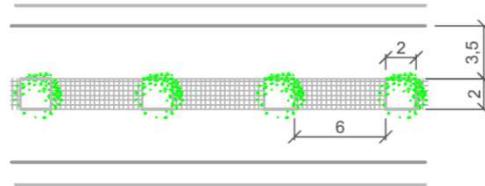


L'intégration des espaces latéraux



Le séparateur de flux avec bande polyvalente

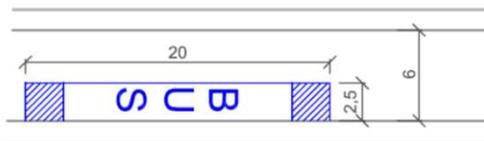
Schéma de principe



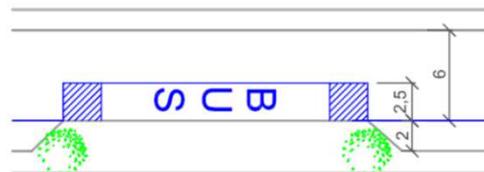
L'arrêt de transport en commun en chaussée

Schéma de principe

Arrêt en chaussée



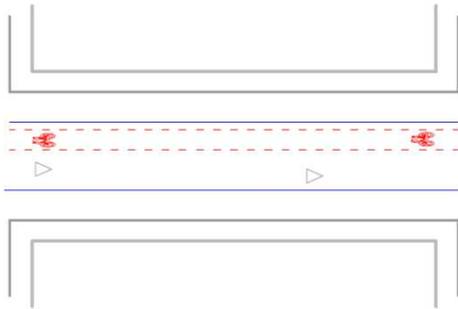
Trottoir élargi



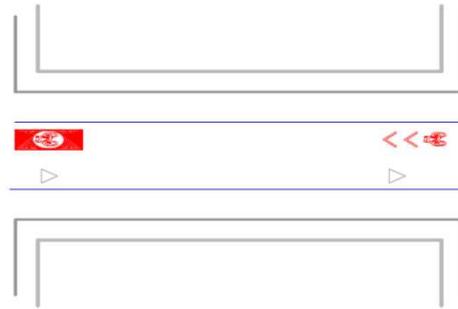
Le sens unique limité (SUL)

Schéma de principe

Piste cyclable marquée

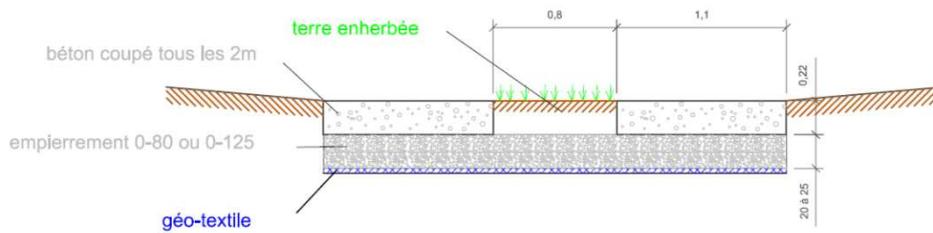


2 types d'amorces de bande cyclable suggérées



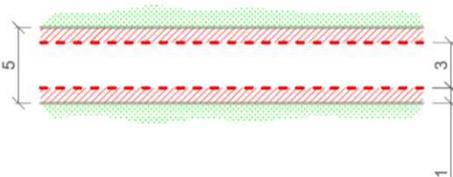
Le bi-bande

Schéma de principe



Les bandes latérales polyvalentes

Schéma de principe



Au vu du nombre d'aménagements possibles pour réduire la vitesse et sécuriser les voiries, nous conseillons toujours à nos communes de faire un relevé des points problématiques du territoire et d'inviter l'IBSR à une journée de terrain.

Enfin, n'oublions pas que **la sensibilisation en matière de sécurité routière** est essentielle.

ET A VAUX-SUR-SÛRE...

Dans la nouvelle déclaration de politique générale de la Commune de Vaux-sur-Sûre, la Commune souhaite dresser **un inventaire afin d'avoir une vision des aménagements à réaliser** à moyen et long terme et elle souhaite également dresser **un programme annuel d'entretien régulier et de réfection des chemins**.

Nous reprendrons ci-après une liste (non exhaustive) reprenant les principaux projets et travaux de voiries sur la Commune de Vaux-sur-Sûre.

Les travaux projetés :

- L'amélioration par deux bandes de contrebutage de la route n° 1 allant vers Remience à la sortie de Vaux-sur-Sûre (Programme triennal 2010-2012)
- La réfection de la route GC n° 16 à Remichampagne (Programme triennal 2010-2012)
- La rénovation de la ruelle des Gendarmes n° 44, place du marché n° 3 et rue du Wez n° 1 à Vaux-sur-Sûre (Programme triennal 2013-2015 pour la partie égouttage et sur fonds propres pour la partie voirie)
- Le plan trottoirs 2011, création d'un trottoir le long de la RR 85 à Rosières (marché conjoint avec le SPW d'Arlon)
- Les travaux d'amélioration des voiries agricoles à Cobreville, Sûre et Villeroux
- Les travaux d'amélioration des voiries agricoles 2013
- L'entretien extraordinaire de voiries 2013
- La dégradation du pont communal – Virée-du-Renard à Sibret

Les travaux en cours :

- L'entretien et le renouvellement des filets d'eau (en cours)
- L'entretien de voiries dans le cadre du droit de tirage (adjugé)
- L'aménagement du parking du Wallonia Club de Sibret (adjugé)
- La création d'un aqueduc à Remience, au lotissement Antoine (adjugé)
- L'aménagement du parking près de l'église de Nives, en ce compris la canalisation des descentes d'eau (en cours)
- L'entretien des ruisseaux de Juseret et de la Laide Ruelle à Morhet (en cours)

Divers

Lors du Conseil communal de mai 2013, il a été décidé :

- l'acquisition de 4 radars préventifs ;
- la modification de la limitation de vitesse à 50 km / h sur la route provinciale à Cobreville.

Quelques chiffres...

Vaux-sur-Sûre, c'est **579 kms de voiries communales** dont

- 54 kms de grande communication,
- 118 kms de petites vicinalités,
- 407 kms autres.