

3. Généralité

Cette analyse s'inscrit en tant que **document de synthèse de l'évaluation des incidences sur la sécurité routière** d'un projet soumis au décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques. Il s'inscrit dans les nouvelles lignes directrices actualisées et approuvées par le ministre en date du 23 mai 2016.

Ce document résume les implications en termes de sécurité routière des différentes alternatives envisageables pour la modification des lieux et se base sur les objectifs et contraintes définis en séance CPSR. L'objectif de ce document est de s'assurer que l'ensemble des parties concernées par le projet valident le choix de la solution retenue. Dans le cas où la CPSR ne déboucherait pas sur une solution unique, l'auteur de projet décidera d'approfondir une ou plusieurs alternatives.

4. Données disponibles

Limite de vitesse actuelle	20 - 30 - 50 - 70 - 90 - 120
Agglomération ?	OUI – NON
Données de trafic ?	
Accidentologie ?	
Schéma directeur cyclable ?	
PCM ?	
Autre	
...	

5. Identification du/des problème(s)

Préciser en quelques lignes la nature du problème.

Quelles sont, à priori, les causes du/des problème(s) ?

-
-
-

6. Identification des objectifs à atteindre pour chaque intervenant de la CPSR

! Il s'agit d'une liste non exhaustive à compléter en fonction du projet.

La liste des intervenants est définie dans l'annexe 1 des lignes directrices sur la gestion de la sécurité routière.

Les objectifs marqués ci-dessous en bleu sont uniquement présents à titre d'exemples et ne constituent en aucun cas une liste exhaustive.

Direction territoriale - SPW

Maintenir un niveau de service acceptable (fluidité trafic)

Sécuriser la section de voirie

...

Ville/Commune

Aménagement d'un cheminement cyclable

Améliorer les cheminements piétons

...

TEC / SRWT

Améliorer la vitesse commerciale

Aménagement de quais bus

...

Zone de police

Sécuriser la section de voirie

...

Autre 1

...

Autre 2

...

⇒ **Définition des objectifs communs :**

7. Contraintes liées au projet

Les contraintes marquées ci-dessous en bleu sont uniquement présentes à titre d'exemples et ne constituent en aucun cas une liste exhaustive.

- Assiette disponible, des emprises sont-elles envisageables
- Maintenir une offre en stationnement suffisante
- Maintenir les alignements d'arbres existants
- ...

8. Propositions d'aménagement

Dresser la liste des aménagements envisageables permettant d'atteindre les objectifs à atteindre.

1) Option 1 :

Description de l'option avec, éventuellement, présentation d'une esquisse

Les objectifs définis (voir page 3) sont-ils atteints ?

! Les objectifs listés ci-dessous le sont à titre d'exemple uniquement

Objectif 1 - Niveau de service (fluidité) : OUI – NON – Partiellement

Objectif 2 - Sécurisation : OUI – NON – Partiellement

Objectif 3 - Cheminement cyclable : OUI – NON – Partiellement

Objectif 4 - Cheminement piéton : OUI – NON – Partiellement

Objectif 5 - Vitesse commerciale : OUI – NON – Partiellement

Objectif 6 - Quais bus : OUI – NON – Partiellement

Objectif X - ... : OUI – NON – Partiellement

...

Cette option tend-elle vers l'objectif global défini (voir page 3) ? OUI – NON

2) Option 2 : suivre le même principe

...

9. Tableau comparatif des solutions envisagées

	Situation actuelle	Création d'une bande de TAG	Giratoire	Carrefour à feux
Sécurité	☺ Sécurité des mouvements suite probable saturation du carrefour aux heures de pointes avec prise de risques par les usagers ☺ Masque à la visibilité par la végétation ☺ mais élagage possible	☺ Sécurisation des mouvements par la création d'une bande de tourne-à-gauche ☺ Dégagement de la végétation	☺ diminution des points de conflits à ce carrefour ☺ Impact positif sur les vitesses ☺ Dégagement de la végétation	☺ diminution des points de conflits à ce carrefour ☺ Crédibilité des feux en rase campagne en dehors des heures de pointe ou en nuit ? → risque de non respect des feux ☺ Dégagement de la végétation
Visibilité	☺ Carrefour peu visible : végétation, relief ... qui cachent les latérales	☺ Bonne perception du carrefour vu la possibilité d'aménager des îlots en saillie	☺ Bonne visibilité	☺ Bonne visibilité
Lisibilité	☺ Lisibilité du carrefour à améliorer : végétation, relief ... qui cachent les latérales	☺ Bonne perception du carrefour vu la possibilité d'aménager des îlots en saillie	☺ Bonne lisibilité	☺ Bonne lisibilité
Mobilité / trafic	☺ probable saturation du carrefour aux heures de pointes	☺ Amélioration de la mobilité dans le carrefour ☺ A valider si contournement de Beaumont mis en œuvre	☺ Amélioration des mouvements en tourne-à-gauche ☺ Réserve de capacité ☺ A valider si contournement de Beaumont mis en œuvre	☺ Amélioration des mouvements en tourne-à-gauche ☺ Réserve de capacité ☺ A valider si contournement de Beaumont mis en œuvre
Hiéarchie routière	☺ contexte routier périurbain	☺ contexte routier périurbain	☺ contexte périurbain	☺ contexte routier ☺ Crédibilité des feux en rase campagne en dehors des heures de pointe ou en nuit ?
Piéton / PMR	☺ sécurité des piétons	☺ Amélioration des traversées : traversée en deux temps avec îlots refuge ☺ Cheminement piéton envisageable lors de l'aménagement du carrefour	☺ Amélioration des traversées : traversée en deux temps avec îlots refuge ☺ vitesse moindre des véhicules : meilleure perception des piétons sur le point de traverser ☺ Cheminement piéton envisageable en bordure de giratoire	☺ Traversées régulées par feux ☺ Cheminement piéton envisageable lors de l'aménagement du carrefour
Cyclistes	☺ Absence de cheminement cyclable le long de la N40			
Intégration urbaine	☺ contexte routier périurbain	☺ Aménagement possible des îlots	☺☺ Aménagement possible du giratoire	☺ contexte routier périurbain

10. Conclusions

L'identification des objectifs et contraintes définis lors de la réunion de concertation du 01/01/2001 a permis de dégager plusieurs options d'aménagement envisageables.

Sur base de l'analyse comparative, il ressort que l'option n°X semble répondre à l'ensemble des objectifs.

La CPSR valide donc le choix de l'option n°X.

Si, à l'issue de la réunion de concertation, des interrogations subsistent ou qu'une solution unique ne semble pas se dégager, il peut s'avérer nécessaire de prévoir une seconde CPSR avec analyse préalable plus approfondie.