Compte-rendu

Premier comité consultatif du 2 octobre 2026

Sommaire

- Compte-rendu 5
- Annexes
  - Annexe 1 _ Participant•e•s au CC1 13
  - Annexe 2 _ Dossier d'information neutre 15
  - Annexe 3 _ Questionnaire individuel 27
  - Annexe 4 _ Rapport d'étude : Étude de circulation en Centre-Ville de la commune de Bavilliers 29
  - Annexe 5 _ Projet d'aménagement : Carrefour Hartmann & Rue des Écoles 75
  - Annexe 6 _ Carrefours à feux : Généralités et équipements 85
  - Annexe 7 _ Comprendre les déplacements des poids lourds sur la voirie 93
  - Annexe 8 _ Propositions finales des tables 101
  - Annexe 9 _ Tableau collectif 107

Objectif du comité

Étude du plan de circulation de la rue des Écoles et de la rue Pierre Engel.

Composition du comité

Le but est de rassembler à la fois des experts, des élu·e·s, des riverain·e·s et des habitant·e·s tiré·e·s au sort, car c'est un projet structurant pour la commune et que chacun y est contribuable. Au sein de ce comité, on trouve[1] :

- Grégory Lafosse, adjoint aux Travaux et aux Aménagements, président de ce comité consultatif en raison de sa délégation ;
- Deux autres élu·e·s ont été convié·e·s pour y représenter la majorité : Mireille Reiniche-Reiners et Abdelaziz Jebbar ;
- Un élu de l'opposition qui ne s'est pas présenté : Mathieu Bluntzer ;
- Douze riverain·e·s volontaires[2] ;
- Douze riverain·e·s ont tiré·e·s au sort[3].

En plus de ces 28 personnes siégeant au comité consultatif, s'ajoutent des particpant·e·s issu·e·s de l'atelier citoyen travaillant sur la démocratie au sein de la commune dont le rôle est de veiller au bon déroulement des débats : Émilie Liboz, Christian Courtois, Pierre-Antoine Gervais et Cyril Nicodeme.

En amont de la séance

Documents envoyés aux participant·e·s quinze jours avant :

- Dossier d'information neutre (10 pages maximum)[4] :
  - Plan actuel de la zone avec flux de circulation ;
  - Données de fréquentation (véhicules/jour, nombre d'enfants à l'école) ;
  - Historique du problème (accidents, plaintes, études précédentes) ;
  - Contraintes réglementaires (code de la route, normes de sécurité scolaire) ;
  - Budget estimatif disponible ;
- Questionnaire individuel (à retourner sept jours avant)[5] :
  - « Quelle est votre expérience quotidienne de cette zone ? » ;
  - Quelle est votre priorité n°1 : sécurité, fluidité, stationnement, mobilité douce, autre ? » ;
  - « Avez-vous des contraintes personnelles à signaler quant à l'organisation de la réunion ? ».

---

1 Cf Annexe 1

2 170 invitations ont été déposées dans les boîtes aux lettres des riverains, dont les douze premières réponses positives ont été retenues. Nous avons reçu 43 réponses : 24 positives, dont13 ont été retenues (12 titulaires et 1 suppléant) et 19 négatives.
Le 2 octobre 12 personnes étaient présentes (11 titulaires et 1 suppléant) dont 4 femmes, 5 riverains de P. Engel, 4 riverains rue des Écoles, rue du Verger et 3 de la rue Dumas.

3 150 invitations ont été adressées à des habitants tirés au sort sur les listes électorales, ce qui a permis de mieux représenter l'ensemble des habitants de la commune (sexe, âge, situation), en complétant ce conseil avec douze autres citoyens ayant accepté d'y participer. Parmi les tirés au sort présents, une personne de la rue P. Engel et une de la rue Dumas, ce qui fait qu'à chaque table il y avait au moins un habitant de chacune des 3 rues concernées.

4 Cf Annexe 2 & 3

5 Cf Annexe 4

Le déroulement de la soirée

La soirée a eu lieu le vendredi 2 octobre, à 18 h, en salle des Ricochets.

Le mot du Maire

Il souligne le caractère inaugural du dispositif (premier comité consultatif) et la volonté municipale de faire participer les habitants. Il fixe le cadre : il ne s'agit pas de voter ni de décider, mais de rédiger une « note d'intention » destinée à éclairer le Conseil Municipal. Il prend deux engagements — présenter la note telle quelle au Conseil, et revenir vers les participants en motivant la suite donnée (y compris en cas de non-suivi). Il remercie Christian Courtois (conseiller délégué à la démocratie participative), Émilie Liboz (adjointe à la communication et à la démocratie participative), les bénévoles, ainsi que Grégory Lafosse (adjoint aux travaux) et les experts. Il annonce son retrait pendant les débats.

Présentation de la méthode (animateur)

Sortie annoncée d'« une culture de l'affrontement » au profit d'une culture du consensus (illustrée par une anecdote de démocratie directe autochtone au Canada). Lecture de la charte : une parole à la fois, pas de jugement sur les idées, s'attaquer aux problèmes et non aux personnes, confidentialité (pas de diffusion sur les réseaux pendant la séance), recherche de l'accord de tous — le consensus étant « ne pas être forcément d'accord mais pouvoir vivre avec », à défaut vote à la majorité qualifiée des 2/3.
La charte est adoptée à l'unanimité.

Cadrage de Grégory Lafosse (président du comité)

Il rappelle que les solutions présentées ne sont pas des solutions retenues : tout doit être mis dans la balance pour trouver la meilleure option.
La suite de la soirée a été organisée selon trois temps forts.

Phase 1 : L'apport des experts

Trois experts, l'un en génie civil[6], l'autre en feux de circulation[7] et le troisième en conduite de poids lourds[8] se sont rendus disponibles pour apporter toutes les informations dont l'assemblée aurait besoin. Chacun a donné son avis autorisé à propos des trois scénarios qui seraient examinés par le Comité :

- Le scénario A consistait en la remise en place d'un carrefour à feux tricolores « intelligents » sur le croisement Mitterrand/Écoles/Pignot ;
- Le scénario B proposait de réhabiliter le pont du Canal pour permettre le passage des véhicules poids lourds et rendre obligatoire le sens unique de la rue des Écoles pour tous les types de véhicules ;
- Le scénario C enfin, ouvrait la porte à toute solution alternative : conserver ou améliorer

6 Cf Annexe 5
7 Cf Annexe 6
8 Cf Annexe 7

la situation actuelle, par exemple.
Leurs présentations illustrées de nombreux schémas et exemples vidéo-projetés ont été attentivement écoutées. Ils ont apporté ensuite leurs réponses aux nombreuses questions soulevées par l'assemblée.

Expert en voirie, architecture paysagère et aménagement urbain

Sollicité par Grégory Lafosse pour porter un regard neutre sur les scénarios (points forts et points faibles). Il expose d'abord sa méthode de conception globale : comptages de flux, analyse des problématiques (poids lourds, véhicules légers, secours…), prise en compte des particularités (écoles, vitesse).

Quelques critères techniques présentés :

- **Cadre paysagé / îlots de chaleur** : l'aménagement végétal agit sur la vitesse — planter des arbres serrés produit un effet d'accélération, les élargir produit un effet de lenteur (outil de dissuasion) ;
- **Gestion des eaux pluviales** : les orages sont plus intenses qu'il y a 50 ans et les réseaux sont souvent sous-dimensionnés ; d'où l'infiltration à la parcelle (renvoyer l'eau dans le sol pour ne pas surcharger le réseau) ;
- **Gabarits réglementaires** : accès piétons limités à 1,40 m de largeur ; rétrécissement ponctuel accepté à 1 m pour permettre aux personnes à mobilité réduite en fauteuil de faire demi-tour ; adaptation à chaque cas (vélos, sens uniques, girations de poids lourds).

Précision apportée en réponse à une question : **l'« arbre de pluie »** (principe venu de Hollande) n'est pas une essence mais un mécanisme de génie civil — un arbre planté en retrait, avec des ouvertures qui canalisent les eaux pluviales vers lui, avec variétés adaptées.
Priorités et constats issus des retours des participants. Priorités : fluidité du trafic, mobilité douce, sécurisation des traversées piétonnes. Constats : saturation du carrefour, vitesses excessives (rue des Écoles), stationnement difficile.

- **Scénario A — carrefour à feux.** Retour à une gestion automatisée des flux ; inversion de la Rue Pierre Engel ; double sens partiel maintenu rue des Écoles pour la sortie des camions de l'entreprise ;
- Positifs : sécurisation piétonne au carrefour, temps d'attente réduits (≈ 55 s de moins en moyenne), accès poids lourds préservé.

Négatifs : coût élevé (165 000 €, non subventionnable), signalisation complexe, risque d'infractions (contresens, poids lourds coupant en ville).
Scénario B — boucle à sens unique. Carrefour sans feu, rue des Écoles rendue à sens unique, boucle générale repartant sur le rond-point.

- Positifs : simplification des flux, meilleur contrôle des poids lourds, restitution d'espace — une voie double mesurant 5,50–6 m, passée en sens unique à ~3,50 m, libère environ 2,50 m pour plantation, trottoirs ou piste cyclable.
- Négatifs : détour d'environ 1 à 1,5 km, dépendance à la requalification du pont (propriété départementale, travaux lourds, étanchéité à refaire), étude de giration à prévoir pour la sortie des poids lourds vers la rue de la Charmeuse.

Un Scénario C est évoqué mais volontairement gardé par l'expert pour le travail en table.

Questions - Réponses

- Saturation de la rue de la Charmeuse (jusqu'à 120 véhicules, +350 en 2 h) et du rond-point Tryba : Damien ne l'anticipe pas, estimant que les conducteurs se reportent d'eux-mêmes ; il recommande des tests provisoires (matérialisation par kits, puis recomptages dans les rues parallèles) avant travaux définitifs.
- Interdire le tourne-à-gauche depuis l'autoroute vers la rue Alfred Engel (≈ 100 véh/h de transit) : Grégory Lafosse précise que ce carrefour relève de Danjoutin, dont les plans de programmation ont été difficiles à obtenir ; le comité peut néanmoins explorer cette piste. Il est noté qu'avec la rue des Écoles à contresens, ce tourne-à-gauche perdrait son intérêt.
- Le petit pont : trop étroit et bas (visibilité), relevant du département, à adapter au futur projet.
- Précision cadastrale (apportée par G. Lafosse) : la rue des Écoles va du carrefour François-Mitterrand jusqu'à la Patte d'oie ; au-delà c'est la rue Alfred Engel. Dans le Scénario A, la partie montante vers le pont serait en sens unique, la partie descendante vers l'entreprise en double sens (double sens autorisé jusqu'à la rue Dumas pour desservir le lotissement).

Rémi Lombardo _ carrefours à feux

Fonction d'un carrefour à feux. Réguler les flux, ajuster les priorités au débit (détecteurs : boucles, radars, caméras, avec ou sans IA) et sécuriser les passages piétons (activation cyclique imparfaite, ou plus couramment boutons d'appel / détecteurs de présence). Kits sonores obligatoires pour déficients visuels (télécommande, application ou bouton masqué).

Matériel : L'armoire abrite le contrôleur (« cerveau »), qui gère l'allumage des lignes de feu et la sécurité : en cas de panne (ex. lanterne rouge défaillante), tout bascule au jaune clignotant. Boîtiers de boucle, coordination entre carrefours, anticipation des bus, départ des câbles. En surface : lanterne (≈ 1 m, implantation réglementée), répétiteurs, signaux piétons, croix signalant le rouge en face, panneaux de priorité/sens interdit, détecteurs fixés aux poteaux.

Avis sur le scénario A (seul scénario incluant des feux) _ Fonctionnement préconisé. Double sens rue des Écoles réservé aux poids lourds et riverains ; passages piétons de la rue Pignot et de la rue des Écoles synchronisés sur l'axe Mitterrand vert quasi permanent sur cet axe, interrompu par un piéton ou un véhicule sortant. Limite : risque de ralentissement sur l'axe principal aux heures de pointe (pic de véhicules = pic de piétons).

Modes de régulation possibles. Cyclique pur (inadapté ici), micro-régulation (escamoter/prolonger un vert selon la détection), feu récompense (passe au vert si vitesse adéquate, via radar), anticipation des bus (transmission radio embarquée, sans voie dédiée nécessaire), plans de feu horaires.

Questions - Réponses

- Feu programmé clignotant le jour, intelligent en sortie d'école : faisable, mais d'ordinaire réservé à la nuit.
- Traversée piétonne devant la mairie : G. Lafosse précise qu'elle sera réalisée de toute façon (engagement politique + besoin sécuritaire scolaire), les travaux de génie civil signés cette semaine-là, dans un « vase communiquant » séparé du projet. R. Lombardo confirme qu'un même contrôleur (carrefour Hartmann) pourrait techniquement sécuriser les deux points, moyennant davantage de câblage. Le feu devant la mairie aura donc lieu, quel que soit le scénario.

- Panne : des balises sur l'axe secondaire sont conservées (comme avant).
- Un participant suggère un souterrain ; R. Lombardo juge les coûts d'infrastructure trop élevés sur un axe à fort passage.

Jean-Marc Husson _ expert en conduite de poids lourds et cars scolaires

Principe général. Un camion ou un autocar (≥ 2,50 m de large, ~13 m en moyenne) ne se conduit pas comme une voiture : il doit se déporter pour négocier un virage, en mobilisant les deux voies — d'où le risque d'angles morts (latéraux, avant, et surtout arrière, rarement équipé de caméra). Il invite les automobilistes à ne pas dépasser ces véhicules par la gauche ni à s'engager trop près.

- **Le pont**. Actuellement large de 2,50–2,55 m, trop juste : il faudrait gagner ~10 cm de chaque côté. Référence d'expérience (Froidefontaine) : un pont à ~3 m passe « juste », 5–10 cm de marge de chaque côté.
- **La rue des Écoles**. Le virage et la maison en biais (angle avancé) obligent au déport ; en cas de véhicule en face ou d'arrêt, blocage possible. Sa solution de chauffeur : un sens unique, qui évite les manœuvres et les face-à-face dans le virage.
- **Le rond-point et la passerelle**. Pour s'engager : se déporter à gauche, s'aligner droit, prévoir ≥ 2,50 m à l'avant et un porte-à-faux de 2,50 à 3 m à l'arrière qui « balaie » (risque de toucher un véhicule, un piéton ou un poteau). Le franchissement d'un îlot central franchissable (pavé/incliné) ne pose pas de problème. Il faudrait un rayon d'anneau d'au moins 15 m. Il valide le principe de casser le terre-plein central (comme à Danjoutin). Longueur d'un bus standard : 12,50–13,50 m (jusqu'à 16 m en voyage).

Échanges complémentaires. Sur la réinsertion dans le rond-point après franchissement de l'îlot, J-M Husson privilégie la courtoisie (« le conflit ne sert à rien »). Le dévers d'un rond-point peut poser problème ; il faut une largeur d'anneau suffisante et ne pas se faire doubler pendant la manœuvre.

Phase 2 : Les travaux en groupes restreints

Le temps de travail qui a suivi avait pour objectif de favoriser la prise de parole libre de chacun·e, de définir les critères qui paraissaient essentiels dans les choix, et d'examiner ces scénarios pour en peser tous les avantages, les inconvénients, de les amender pour les améliorer. Pour ce faire, les 28 membres du comité ont été répartis sur 4 groupes.

Organisation de l'espace

- Tables de 8 personnes : 7 membres et un animateur pour favoriser la prise de parole ;
- Mélange obligatoire : chaque table doit avoir des citoyens tirés au sort, des citoyens concernés, et des élus répartis équitablement ;
- Experts en position mobile : ils ne sont pas attablés mais circulent entre les groupes pendant les ateliers.

Une première étape consistait à recueillir le vécu de chaque personne sur la situation actuelle (son expérience, ses besoins et ses peurs).
L'objectif de la deuxième étape était de répondre ensemble à la question suivante : « Sur quels critères devons-nous nous mettre d'accord pour choisir un scénario ? », en hiérarchisant au

maximum 5 critères principaux qui serviront ensuite de grille de décision commune.
Enfin, à l'aide de ces éléments, chaque groupe devait évaluer chacun des scénarios proposés :

- Avantages (au regard des critères validés) ;
- Inconvénients ;
- Modifications possibles pour améliorer le scénario.

À la suite de cette dernière étape, chaque table a produit une fiche avec un scénario choisi et des éventuels amendements proposés puis a désigné un rapporteur parmi les citoyens.

Une petite pause permit de continuer les échanges autour d'une collation et de quelques rafraîchissements offerts par la commune.

Phase 3 : La restitution et recherche d'un consensus

Restitution plénière (4 rapporteuses).

Chaque groupe a exposé le résultat de son travail, en présentant le scénario qu'il avait choisi avec ses éventuels amendements[9]. Tous ces éléments ont été relevés sur un grand tableau collectif[10].

Table	Scénario retenu	Amandements / réserves
1	**B** consensus total	Trottoirs élargis, 30 km/h + radar pédagogique, parking centre-ville (impasse du Breuil) pour accès à pied à l'école
2	**B** (2 sous-groupe/3)	Sortie optimisée de la rue Engel (priorité d'insertion), respect du 30 km/h + radar. Réserves : prise en compte des amendements, **coût et financement**
3	**C** (majorité)	Feux intelligents au carrefour Hartmann, circulation actuelle conservée, négociation avec Danjoutin. *Réserves* : mobilité douce/pMR/Accessibilité jugées insuffisantes. Avantage : **le moins coûteux**
4	**B**	**Élargissement du pont** (indispensable), sécurisation de la traversée vers le pont, piste cyclable sécurisée rue Engel. *Réserves* : insertion au rond-point, coût

Fusion des propositions

Trois groupes sur quatre avaient retenu le scénario B en l'amendant. L'un des groupes a préféré opter pour un scénario C qu'il a défendu avec enthousiasme.
La proposition B fut discutée longuement. La recherche d'amendements supplémentaires a été menée pour la rendre acceptable au plus grand nombre. Quelques objections de principe empêchèrent le consensus total, rendant nécessaire un vote à la majorité qualifiée.

Convergences fortes

- Le scénario B est majoritaire (3 tables sur 4) ;

9 Cf Annexe 8
10 Cf Annexe 9

- Le sens unique libère de l'espace pour mobilités douces (pistes cyclables, trottoirs) ;
- Limitation de vitesse partagée par tous.

Divergence principale

- **L'objection de Pascal (table 3)** — saturation accrue de la rue de la Charmeuse et du carrefour (350 véh/h le soir, 187 véh/h à l'heure de pointe vers l'autoroute), et insécurité de la rue Pierre Engel en montée (3 accidents graves historiques, crainte de vitesse accrue en sens unique).
- **Réponses de Grégory Lafosse.**
  - Le rond-point de la Charmeuse a la capacité d'absorber la charge supplémentaire ;
  - Le sens unique s'accompagne d'aménagements de ralentissement mécanique (écluses, chicanes, dévoiement à ~1,2–3 m, bordures en granit) — contrairement aux cônes provisoires ;
  - Moyenne relevée rue Engel ≈ 35–38 km/h sur 15 000 véh/jour, avec une cinquantaine de dépassements excessifs ;
  - Détour de 1,4 km ≈ 3 min à 30 km/h ;
  - Limitation à 3,5 t avec dérogations (OM, pompiers) ;
  - Réintégration VL possible par carrefour en épingle ;
  - Requalification du carrefour de Danjoutin techniquement faisable mais relevant d'une négociation intercommunale ;
  - Phasage pluriannuel envisageable (modification de sens + aménagements provisoires, puis requalifications successives).

Recherche du consensus

Trois amendements sont intégrés au scénario B :
1. régler le problème du carrefour de Danjoutin/Charmeuse,
2. sortie facile de la rue Engel,
3. limitation de vitesse efficace sur toutes les rues du projet (formulation élargie à la demande d'une participante).

- Le parking centre-ville est retenu comme « plus », non bloquant.
- Une participante issue de la table 3 maintient une préférence pour le scénario C (doute sur la baisse réelle du trafic, place de stationnement perdue, SMR à venir).

Le scénario B avec ses amendements a été adopté par les citoyens avec 19 voix pour et 3 voix contre, 2 personnes ayant dû quitté la réunion avant la fin.

Léo Prassel assure la clôture d'une séance qui a duré plus de quatre heures, en annonçant son engagement à mettre à l'ordre du jour du prochain Conseil Municipal l'examen des conclusions de ce Comité Consultatif.

Conseil Municipal du 4 novembre 2026

rapport d'information n° 5

service(s) concerné(s) : - Administration générale Présenté par : Léo PRASSEL, Maire	COMPTE-RENDU COMITÉ CONSULTATIF CIRCULATION RUE DES ECOLES

Le 2 octobre 2026, le premier comité consultatif de Bavilliers s'est réuni en salle des Ricochets pour étudier le plan de circulation de la rue des Écoles et de la rue Pierre Engel. Il rassemblait 28 membres : des élu·e·s de la majorité et de l'opposition, douze riverain·e·s volontaires et douze habitant·e·s tiré·e·s au sort, accompagné·e·s de trois expert·e·s (voirie, feux de circulation, conduite de poids lourds). Après une phase d'information, quatre groupes de travail ont comparé trois scénarios :

A (carrefour à feux, 165 000 €, non subventionnable),
B (boucle à sens unique avec réhabilitation du pont du Canal)
C (alternative, conservation ou amélioration de la situation actuelle)

Le scénario B, retenu par trois tables sur quatre, a été adopté avec trois amendements : régler le problème du carrefour Danjoutin/Charmeuse, faciliter la sortie de la rue Engel et instaurer une limitation de vitesse efficace sur l'ensemble des rues du projet.

Il a recueilli 19 voix pour et 3 contre, deux personnes ayant dû quitter la séance avant le vote.

Le comité a aussi souligné le coût, la dépendance à l'élargissement du pont (propriété du département) et la nécessité d'une négociation avec Danjoutin.

Conformément à l'engagement pris, il est demandé au Conseil d'examiner cette note d'intention, qui ne constitue pas une décision mais un éclairage issu de la concertation des habitant·e·s.

Léo PRASSEL,
Maire