

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

<p>Description de l'action</p> <p>Etablir un réseau d'itinéraires cyclables communal</p>	<p>Action(s) liée(s)</p> <p>2.2.b. Sécuriser et compléter les itinéraires de liaison avec les pôles voisins</p> <p>5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie</p> <p>5.2. Sécuriser les carrefours accidentogènes</p>
<p>Objectif(s) poursuivi(s)</p> <p>Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes sur le territoire communal et favoriser l'utilisation du vélo en offrant des conditions de déplacements plus sûres et confortables pour les cyclistes</p>	<p>Acteur(s) concerné(s)</p> <p>Ville de Leuze-en-Hainaut, Région wallonne</p>
<p>Lieu(x) concerné(s)</p> <p>Ensemble du territoire communal</p>	<p>Budget (estimation)</p> <p>€€€€(€) (≥ 50.000 €). Le budget dépendra des aménagements réalisés</p>
<p>Degré de priorité</p> <p>Priorité 1 : Liaisons villages – centre ; et réseau au sein du centre</p> <p>Priorité 2 : Liaisons villages – villages</p>	<p>Source(s) et modalité(s) de financement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune - Service Public de Wallonie - Subsidés Service Public de Wallonie
<p>Période de mise en œuvre</p> <p>Action à court terme (< 3 ans) : Liaisons entre le centre urbain et Thieulain, Tourpes, Blicquy, Willaupuis et CAO (+ Grandmetz, CAW via le RAVeL) ;</p> <p>Action à moyen terme (< 5 ans) : Liaisons entre le centre urbain et Gallaix, Pipaix ; et réseau cyclable dans le centre urbain</p> <p>Action à long terme (< 10 ans) : Liaisons villages-villages</p>	

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Description concrète de l'action

Préambule

La Commune créera un réseau d'itinéraires cyclables communal pour les déplacements dits utiles, et qui soit dans la mesure du possible accessible au maximum de profils cyclistes et utilisable par tous types de vélos. Elle nécessitera l'appui de la Région pour l'aménagement et la sécurisation des éventuels voies et carrefours situés sur le réseau régional.

Définir le réseau

Dans un premier temps, la Commune définira le réseau d'itinéraires cyclables. Tant le confort que la sécurité sont des critères essentiels dans le choix des itinéraires, raison pour laquelle le réseau empruntera de préférence les voies de desserte locale, et dans une moindre mesure les voies de collecte. Les voies d'un niveau hiérarchique supérieur sont évitées dans la mesure du possible.

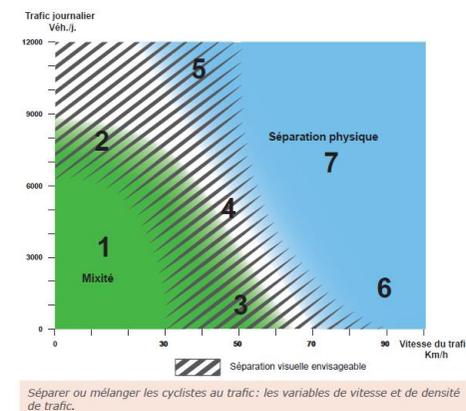
Une proposition de réseau est reprise ci-après.

Aménager le réseau

Ensuite, il y a lieu de définir les principes d'aménagement pour chacun des tronçons de voiries retenus et, le cas échéant, réaliser les aménagements.

Ceux-ci dépendent principalement de deux facteurs : la densité et la vitesse du trafic ; et donc globalement du type de voirie et de sa situation en agglomération ou hors de celle-ci.

Ci-après sont donnés, à titre indicatif, les principes d'aménagements à envisager pour chacun des types de voiries. Le gestionnaire de voirie, et en particulier la Commune, se référera toutefois aux guides des aménagements cyclables édités par la Région wallonne.



Source: SPW

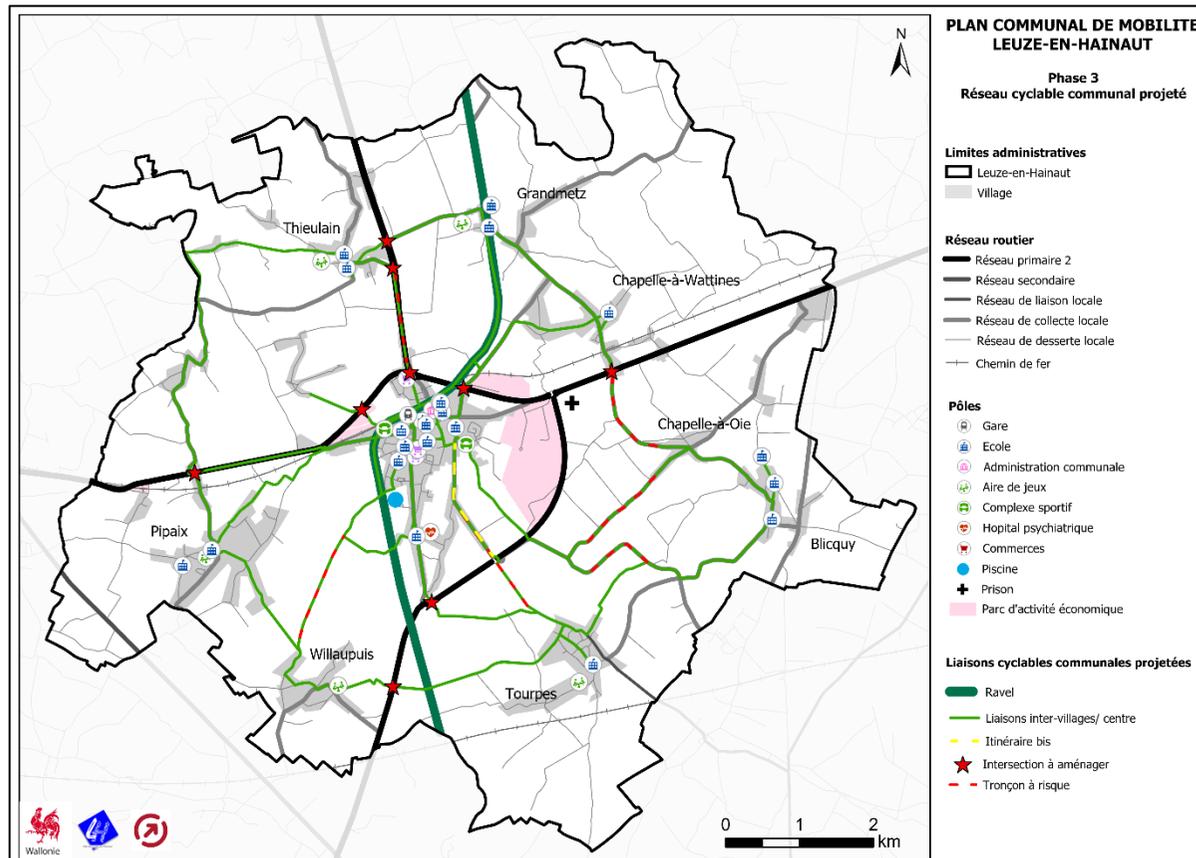
Sécurithèque de la Région wallonne (www.securithèque.be)

SPW (2012), « Quel aménagement cyclable choisir ? »

SPW (2009), « Guide bonnes pratiques pour les aménagements cyclables », Les manuels de la mobilité, numéro 2.

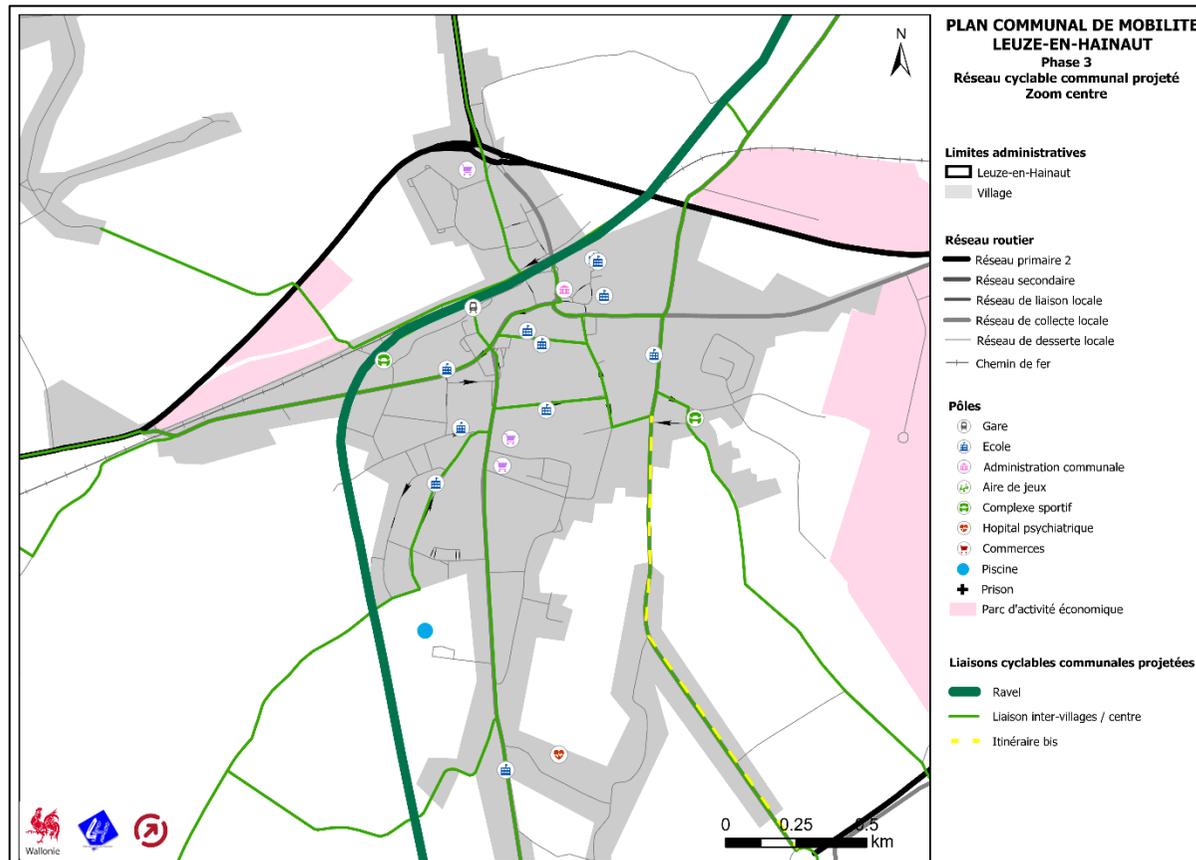
2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal



2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal



2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

<u>Quels principes ?</u>	<u>Principes d'aménagement hors agglomération</u>	<u>Principes d'aménagement en agglomération</u>
<u>Voies de desserte locale</u>	<ul style="list-style-type: none"> Les voies seront idéalement mises en chemins réservés, et donc rendues uniquement accessibles aux cyclistes et aux piétons, aux engins agricoles, voire également aux cavaliers. A défaut, la vitesse des automobilistes y sera limitée à maximum 30 km/h sur les voies dont la largeur est ≤ 3 m. Un aménagement ponctuel est réalisé aux lieux de conflits, et pour rappeler que la voie est empruntée par un itinéraire cyclable. Sur les voies plus larges, la vitesse est réduite à maximum 70 km/h (si les vitesses pratiquées y sont supérieures). Un marquage ou aménagement ponctuel peut également suffire si la voie est très peu utilisée. A contrario, des pistes cyclables séparées seront aménagées. 	<ul style="list-style-type: none"> En agglomération, aucune recommandation spécifique n'est formulée. La mixité des circulations doit y être privilégiée étant donné la fonction de séjour que jouent essentiellement ces voiries. Un marquage sera idéalement présent en début et fin de voirie, voire sur l'ensemble de celle-ci. Des aménagements cyclables sont spécifiquement recommandés à proximité des écoles, en particulier si la voirie n'est pas aménagée ou n'a pas l'aspect d'une zone résidentielle. Les voiries pourraient également être transformées en « rues cyclables ».
<u>Voies de collecte</u>	<ul style="list-style-type: none"> Celles-ci se verront équipées de pistes cyclables séparées. Celle-ci peut prendre la forme de piste cyclo-piétonne selon la nécessité de disposer également d'un espace pour les piétons et de la place disponible. Une piste cyclable marquée est acceptable dans certaines conditions. 	<ul style="list-style-type: none"> Au sein du centre et des villages, les voies de collecte comporteront une piste cyclable marquée ou, à défaut, une bande cyclable suggérée. Si la voie concernée est reprise en zone 30 ou zone de rencontre, la mixité des circulation doit être privilégiée Un marquage sera idéalement présent en début et fin de voirie, voire sur l'ensemble de celle-ci. Si à l'inverse, la pratique de vitesse supérieure à 50 km/h est autorisée, une piste cyclable séparée sera idéalement aménagée. A défaut, sera aménagée une piste cyclable marquée avec surlargeur de sécurité.
<u>Voies de liaison, réseaux secondaire et primaire</u>	<ul style="list-style-type: none"> Ces voies comporteront une piste cyclable séparée. Celle-ci peut prendre la forme de piste cyclo-piétonne selon la nécessité de disposer également d'un espace pour les piétons et de la place disponible. A défaut, la voie comportera une piste cyclable marquée et disposera d'une surlargeur de sécurité. 	<ul style="list-style-type: none"> Ces voies comporteront idéalement une piste cyclable séparée. Celle-ci peut prendre la forme de piste cyclo-piétonne selon la nécessité de disposer également d'un espace pour les piétons. Le cas échéant, l'espace cyclable sera de préférence séparé de celui des piétons (D9). A défaut, une piste cyclable marquée sera réalisée.

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Quel principe d'aménagement pour les tronçons à risque repris dans le réseau cyclable communal ?

Le cas de la N60 (Thieulain – centre) : priorité 1

Dans sa portion située à proximité du rond-point de la Croix au Mont (zone 50 km/h), il est proposé d'aménager une piste cyclo-piétonne séparée (D9) de part et d'autre de la voirie. En fonction de l'espace résiduel disponible, une bande de stationnement est également aménagée d'un ou des deux côté(s) de la voirie.

Dans sa seconde portion (zone 70/90 km/h), l'itinéraire cyclable doit prendre la forme d'une piste cyclable séparée, voire d'une piste cyclo-piétonne. Idéalement, la piste cyclable marquée existante vers Thieulain est donc remplacée par une piste cyclable séparée. Dans l'autre sens, l'aménagement est à réaliser.

A noter que le présent Plan Communal de Mobilité préconise également la mise à 70 km/h des deux traversées de zones urbaines à hauteur de Thieulain et du lieu-dit l'Amourette, ainsi que la réduction du nombre de bandes de circulation automobile à une par sens.

Le cas de la N526 (Tourpes – centre) : priorité 1

Dans sa portion située entre Tourpes et le rond-point de la N60 il est recommandé :

- Dans la portion sise en agglomération, de prévoir au minimum une bande cyclable suggérée sur les tronçons ne comprenant aucun aménagement cyclable (plus idéalement une piste cyclable marquée, voire séparée, de type cyclo-piétonne là où c'est possible) ;

- Dans la portion sise hors agglomération d'évaluer, à très court terme, la possibilité de réduire la vitesse de circulation sur cette portion à 70 km/h (cf. action 5.1.a.). Par ailleurs, il est préconisé d'au minimum prévoir une surlargeur de sécurité en vue d'isoler quelque peu la piste cyclable séparée de la circulation automobile. Idéalement, cette section de voirie sera pourvue d'une piste cyclable séparée. En attendant l'éventuel aménagement de surlargeurs ou de pistes cyclables, l'itinéraire préférentiel vers le centre urbain de Leuze sera renseigné via le Bois Horold qui sera idéalement mis en chemin réservé (au minimum dans sa partie centrale ; la vitesse de circulation sur les autres portions sera alors limitée à 30 km/h) ;

Dans sa portion située entre le rond-point de la N60 et le centre de Leuze :

- D'évaluer, à très court terme, la possibilité de réduire la vitesse de circulation à 50 km/h sur la première portion (cf. action 5.1.a.). A défaut, il sera nécessaire de prévoir une surlargeur cyclable, et plus idéalement d'aménager une piste cyclable séparée – qui pourrait prendre la forme d'une piste cyclo-piétonne ;
- De prévoir au minimum une bande cyclable suggérée sur les tronçons ne comprenant aucun aménagement ;
- D'aménager et d'attirer l'attention des automobilistes sur la fin de la piste cyclable existante et la réinsertion des cyclistes dans le trafic.

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Quel principe d'aménagement pour les tronçons à risque repris dans le réseau cyclable communal ?

Les cas de la rue de la Galerie (priorité 2), de la rue du Village et la rue du Puis Romans (priorité 1) (voie de collecte)

Au vu du différentiel de vitesse entre les cyclistes et les véhicules motorisés, une séparation physique est recommandée. Celle-ci peut éventuellement prendre la forme d'une piste cyclo-piétonne.

A court terme, et en particulier si ces voiries sont fréquentées par des cyclistes, une réduction de la vitesse de circulation à maximum 70 km/h est préconisée (même si cela n'offre pas la sécurité requise).

Rue du Village, une mixité des circulations peut être envisagée dans les traversées de zones urbanisées, au sein desquelles il est par ailleurs préconisé de limiter la vitesse à 50 km/h (cf. action 5.1.a). Le cas échéant, la mise en place de bandes cyclables suggérées suffit.

Les cas du chemin du Bois Perrier (voie de desserte)

La Ville étudiera la possibilité d'une mise en chemin réservé. Etant donné la présence d'habitations et notamment d'un centre équestre, cette mise en chemin réservé pourrait ne concerner qu'un tronçon du chemin. A défaut, la limite de vitesse y sera réduite à maximum 30 km/h, et le placement de coussins berlinois (avec rétrécissement) envisagé en vue d'inciter les automobilistes à lever le pied. Si une limite de vitesse de circulation supérieure à 50 km/h est maintenue, la création de pistes cyclables séparées doit être prévue.

Baliser et entretenir le réseau

Les itinéraires qui auront été « aménagés » seront ensuite balisés. Le balisage reprendra idéalement les lieux qu'ils permettent d'atteindre (noms des villages, des pôles de déplacements) et les kilomètres à parcourir pour atteindre ces lieux (à la centaine de mètres près).

Une attention particulière sera toutefois portée à la cohérence et complémentarité de celui-ci vis-à-vis du balisage des autres réseaux (itinéraires régionaux, réseaux points-nœuds).

Entretenir le réseau

Enfin, la Ville et la Région (chacune sur le réseau qu'elle gère) s'attacheront à entretenir régulièrement le réseau de façon à permettre une circulation à vélo confortable et en toute sécurité.