

## 5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

### Action 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie

<p><b>Description de l'action</b></p> <p>Revoir à certains endroits le régime de vitesse, et s'assurer de la cohérence entre le régime de vitesse et la fonction de la voirie et son environnement à l'échelle de l'ensemble du territoire</p>	<p><b>Action(s) liée(s)</b></p> <p>1.1.a. Développer des zones apaisées  1.3. Créer un réseau d'itinéraires piétons entre les villages et avec le centre urbain  2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal  2.2.b. Sécuriser (davantage) et compléter les itinéraires de liaison (cyclable) avec les pôles voisins  4.1. Spécialiser le réseau routier  5.1.b. Marquer les entrées d'agglomérations (et de zones urbanisées)</p>
<p><b>Objectif(s) poursuivi(s)</b></p> <p>Garantir plus de sécurité routière pour l'ensemble des usagers de la route</p>	<p><b>Acteur(s) concerné(s)</b></p> <p>Ville de Leuze-en-Hainaut, Service Public de Wallonie (, Zone de police, TEC)</p>
<p><b>Lieu(x) concerné(s)</b></p> <p>Ensemble du réseau routier</p>	<p><b>Budget (estimation)</b></p> <p>€(€) (≤ 10.000 €) Pour le placement des signaux</p>
<p><b>Degré de priorité et période de mise en œuvre</b></p> <p>Priorité 1 – action à court terme (&lt; 3 ans)</p>	<p><b>Source(s) et modalité(s) de financement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ville de Leuze-en-Hainaut</li> <li>- Service Public de Wallonie</li> </ul>

## 5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

### Action 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie

#### Description concrète de l'action

##### Généralité

La Commune, en collaboration avec la Région pour le réseau régional, s'assurera de la cohérence entre le régime de vitesse appliqué et la fonction jouée par les voiries et leur environnement, en tenant également compte du passage (ou non) des réseaux d'itinéraires cyclables et piétons. Les limites de vitesses préconisées pour chacune des catégories de voiries sont reprises dans le tableau ci-après, distinction étant faite selon que les voiries soient en ou hors agglomération.

La carte ci-après illustre le régime de vitesse proposé pour chacune des voies desservant le territoire communal.

Au besoin, il sera fait référence à la sécuerothèque (Région wallonne).









#### Pour plus d'information :

- **SPW, Securothèque**

<http://www.secuerotheque.be/dossiers-thematiques/dossier-thematique-vitesse/>

## 5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

### Action 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie

	Réseau régional	Réseau local		
	Réseaux primaire 2 secondaire	Réseau de liaison	Réseau de collecte locale	Réseau de desserte locale
Hors agglo.	<p>La limite préconisée est de 90 km/h. La vitesse maximale peut/doit être réduite à 70 km/h (ou moins) pour des raisons de sécurité ou dans des zones bâties.</p>	<p>La limite préconisée est de 90 ou 70 km/h selon les cas. La vitesse maximale peut être réduite à 50 km/h (ou moins) pour des raisons de sécurité ou dans des zones bâties.</p>	<p>Tendre, à terme, vers une vitesse de circulation de maximum 70 km/h (dans les faits). La vitesse maximale peut être réduite à 50 km/h pour des raisons de sécurité ou dans des zones bâties.</p>	<p>La mise en chemin réservé (30 km/h) est préconisée, en particulier si la voirie appartient au réseau d'itinéraires piétons et/ou cyclables et/ou si la largeur <math>\leq 3</math> m. A défaut, la limite de vitesse sera de maximum 30 km/h.</p>
				
En agglo.	<p>La limite préconisée est de 50 km/h. Elle est réduite à 30 km/h essentiellement aux abords d'écoles. Elle peut être plus élevée dans des zones peu densément bâties.</p>	<p>La limite préconisée est de 50 km/h. Elle est réduite à 30 km/h essentiellement aux abords d'écoles. Elle peut être plus élevée dans des zones peu densément bâties.</p>	<p>La limite préconisée est de 50 km/h. Elle est réduite à 30 km/h aux abords d'écoles, mais peut également l'être en cœurs du centre urbain et des villages (dans des zones densément bâties et/ou à proximité de pôles de déplacements). Exceptionnellement, elle peut être plus élevée (70 km/h) dans des zones peu densément bâties.</p>	<p>Le développement de zones apaisées (zone 30, résidentielle) est préconisé. La vitesse est maintenue à 50 km/h en l'absence d'aménagement/configuration <i>ad hoc</i>.</p>
				

## 5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

### Action 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie

#### Quelles actions pour le réseau communal ?

Eu égard aux limites de vitesse actuelles et aux actions envisagées, la Commune :

- Analysera la possibilité de développer des zones apaisées dans le centre urbain et en cœur de village ; ou de mettre en zones 30, ou zones résidentielles, les voies de desserte locale dans leurs portions sises en agglomération ;
- Mettra en chemins réservés, et donc limitera à 30 km/h, les voies de desserte locale situées hors agglomération, au minimum celles dont la largeur de chaussée est  $\leq 3$  mètres et/ou qui sont parcourues par un itinéraire piéton ou cyclable (cf. actions 1.2 et 2.1.b). A défaut d'une mise en chemin réservé, la vitesse de ces dernières sera limitée à 30 km/h ;
- Limitera à 50 km/h la vitesse de circulation en traversée de zones urbanisées non reprises en zones d'agglomérations. Cela concerne spécifiquement la traversée des zones urbanisées de la rue de la Caluyère et de la rue du Village ;
- Evaluera la possibilité/nécessité de limiter la vitesse de circulation des voies de collecte et voies de desserte (non limitées à 30 km/h) dans leurs portions sises hors agglomération à 70 km/h, en particulier celles parcourues par un itinéraire cyclable. L'idée est ici de limiter, à termen, à maximum 70 km/h la vitesse effective de circulation sur ces voiries.

#### Quelles actions pour le réseau régional ?

Eu égard aux limites de vitesse actuelles et aux actions envisagées, la Commune en collaboration avec la Région :

- Analysera la possibilité de développer des zones apaisées dans le centre urbain. De telles propositions sont faites à cet égard dans le cadre du présent PCM (cf. action 1.1.a.) ;
- Réduira la limite maximale de vitesse autorisée à 70 km/h sur les voies du réseau primaire (N7, N60) et du réseau secondaire (N50) en traversée de zones urbanisées (sises hors agglomération) ;
- Alignera idéalement la vitesse de circulation de la N526 en cohérence avec ce qui est appliqué sur la N537, qui présente une fonction, un profil et un environnement similaires – à savoir de réduire à 70 km/h la limite de vitesse sur les portions situées hors agglomération ;
- Réduira éventuellement la limite de vitesse à 50 km/h sur l'avenue de Loudun et de l'avenue de la Wallonie en entrée d'agglomération, si les critères justifiant une telle réduction sont rencontrés.

## 5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

### Action 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie

