

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Description de l'action</p> <p>Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter les limites de vitesse imposées</p> | <p>Action(s) liée(s)</p> <p>4.1. Spécialiser le réseau routier 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie (et son environnement) 5.1.b. Marquer les entrées de villages et d'agglomérations 6.1.a. Renforcer et harmoniser la signalisation et le mobilier urbain aux abords d'écoles</p> |
| <p>Objectif(s) poursuivi(s)</p> <p>Améliorer la sécurité routière de l'ensemble des usagers de la route</p> | <p>Acteur(s) concerné(s)</p> <p>Ville de Leuze-en-Hainaut, Service Public de Wallonie, Zone de police (,TEC)</p> |
| <p>Lieu(x) concerné(s)</p> <p>Ensemble du territoire communal, spécifiquement aux endroits où les limites de vitesse sont dépassées</p> | <p>Budget (estimation)</p> <p>€(€€€€). Le budget dépend des mesures prises.</p> |
| <p>Degré de priorité et période de mise en œuvre</p> <p>Priorité 1 et action à court terme (< 3 ans) : zones prioritaires</p> <p>Priorité 2 et action continue : autres lieux</p> | <p>Source(s) et modalité(s) de financement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune (aménagement voies communales) - Service Public de Wallonie (aménagement voies régionales) |

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Description concrète de l'action

La Commune, en collaboration avec la Zone de Police (et la Région pour les voiries régionales), prendra les mesures nécessaires en vue de faire respecter les limites de vitesse imposées, en priorité sur les voies pour lesquelles les résultats des mesures montrent d'importants problèmes d'excès de vitesse, en particulier si elles sont fortement fréquentées par des automobilistes et/ou des piétons et cyclistes (ou autres usagers vulnérables).

Dans le centre urbain, c'est le cas de l'avenue de la Libération, de l'avenue de la Wallonie, ou encore de l'avenue des Héros Leuzois. Au sein des villages, cela concerne plusieurs voies de collecte ou de liaison, dont la rue d'Hussignies (Blicquy), la rue de la Forge (Willaupuis), la rue de la Station (Tourpes), la rue du Trieu (Chapelle-à-Wattines) ou encore la rue des Longues Têtes (Grandmetz).

La stratégie générale à adopter est la suivante :

- Dans un premier temps, de bien informer sur la limite de vitesse à ne pas dépasser et de sensibiliser les automobilistes au respect de celle-ci ;
- Agir sur l'aménagement et le partage de l'espace public ;
- Enfin, et en dernier recours, ou de manière temporaire, des aménagements réducteurs de vitesse et/ou des mesures répressives devront être envisagés si des problèmes de vitesse existent ou persistent.

Bien informer et sensibiliser

Outre par la définition d'un régime de vitesse adéquat (cf. action 5.1.a.), le respect des réglementations passera dans un premier temps par une bonne information et une sensibilisation des automobilistes. Outre la création d'effets de porte aux entrées d'agglomérations (cf. action 5.1.b) et la plus grande mise en évidence des abords d'écoles (cf. action 6.1.a), un rappel ponctuel des limites de vitesse aux endroits critiques est également à envisager (par exemple rue de la Forge à Grandmetz, rue des Longues Têtes à Grandmetz).

En sus, une vaste campagne de sensibilisation doit être envisagée. Celle-ci doit s'entrevoir en collaboration avec la Zone de police, l'Agence Wallonne de la Sécurité Routière, et éventuellement avec des associations de prévention de sécurité routière.



Ci-contre une campagne menée sur le territoire communal de Villers-la-Ville (Brabant wallon) combinant à la fois une information via radar préventif et panneau rappelant la limite de vitesse.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Aménager et spécialiser le réseau routier

La Commune et la Région veilleront également au bon aménagement de l'espace public afin que celui-ci soit conforme à la fonction jouée par la voirie. L'environnement et la manière dont est partagé l'espace public influent en effet fortement sur le comportement des automobilistes. Ainsi, plus la voirie aura une fonction de séjour importante, plus l'espace dévolu à la circulation automobile devra être réduit à son strict minimum, et à l'inverse la place accordée aux piétons et aux cyclistes devra y être plus importante (cf. action 5.1.b).



Ci-contre un bon exemple d'aménagement d'une zone de desserte locale (Poperinge), incitant les automobilistes à rouler au pas.

Dispositifs ralentisseurs de trafic et mesures répressives

Enfin, la mise en place de dispositifs ralentisseurs de trafic et/ou le placement de radars répressifs sont d'autres mesures qui peuvent être prises. Elles sont toutefois spécifiquement recommandées dans les cas où les mesures précédentes ne sont pas suffisantes. Le placement de dispositifs ralentisseurs peut également s'envisager dans l'attente d'un réaménagement de la voirie ; et sont de manière générale à privilégier sur les voies à moindre trafic.

Ci-après sont présentés succinctement les différents types de ralentisseurs, leurs principaux avantages et inconvénients (source : **SPW (2016), « Une circulation apaisée dans les villes et les villages », CeMathèque n°42**).

Remarques :

Le placement de dispositifs ralentisseurs de trafic en cœur d'agglomération doit être murement réfléchi. S'ils sont généralement prisés par les riverains, ces derniers sont également les premiers à demander leur retrait. A noter à ce titre que le placement des dispositifs de type « dévoiement de voirie » peut être temporaire, ce qui permet de voir l'effet d'une telle mesure avant un aménagement définitif. Idéalement, une concertation avec les riverains sera effectuée en vue de déterminer la solution à envisager.

Afin de quantifier l'ampleur d'une problématique de vitesse, il est primordial de mesurer les vitesses pratiquées, via le placement de compteurs spécifiques.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Les décrochements verticaux

Ces dispositifs induisent une réduction relativement efficace de la vitesse de circulation. En revanche, ils occasionnent localement des nuisances sonores.

Ils sont de trois types :

- Les ralentisseurs de trafic (ou dos-d'âne)
- Les plateaux
- Les coussins berlinois



Les décrochements horizontaux (dévoisement de voirie)

Les décrochements horizontaux consistent en la modification du profil en travers de la voirie, et induisent ou non un rétrécissement de l'espace de circulation. Dans les zones à très faible trafic, et implantés individuellement, ils sont généralement moins efficaces, mais occasionnent moins de bruit. Dans les zones à plus fort trafic, leur efficacité est accrue, mais ils peuvent alors impacter sur la fluidité du trafic.



Ci-contre une succession de doubles rétrécissements latéraux

Pour plus d'informations sur les dispositifs ralentisseurs de vitesse

- SPW (2016), « Une circulation apaisée dans les villes et les villages – Quelle stratégie ? Quels outils ? », La CeMathèque n°42, pp.48.
- SPRB, Bruxelles-Environnement, « Les aménagements locaux de voirie et leur influence sur le bruit routier »

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Le cas de la rue de Huissignies (Blicquy)

Caractéristiques :

Hiérarchie : voie de collecte locale

Limitation de vitesse : 50 km/h

Longueur : ~375m (ligne droite avec vue dégagée)

Largeur : 6m (espace de circulation automobile) + surlargeur (trottoirs et accotements)

Itinéraires piétons : trottoirs dans les parties urbanisées

Itinéraires cyclables : repris dans le réseau PN

Transport public : L86C (8bus/j/2sens)

Chiffres clés :

Densité de trafic : 820 véh./j/2 sens (en moyenne)

V85 : 77 km/h

Mesures actuelles :

Information : aucune mesure spécifique

Spécialisation du réseau : marquage de la zone d'arrêt du bus L86C

Dispositifs supplémentaires : succession de 2 rétrécissements doubles qui ne sont pas efficaces vu le faible trafic et les caractéristiques géométriques des écluses ((L=35m, dg=2m, d=2m)



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Le cas de la rue de Huissignies (Blicquy)

Propositions

Informer, sensibiliser... éventuellement réprimander

A très court terme, la Commune fera placer le signal C43 accompagné du panneau additionnel « rappel » en différents lieux sur la voirie. Idéalement, un radar préventif sera également placé. Ces deux dispositifs ayant pour objectif d'informer et de sensibiliser les automobilistes à respecter les limitations de vitesse.



Dans un second temps, et en attendant un éventuel réaménagement de la voirie et/ou la mise en place de dispositifs ralentisseurs si aucune amélioration sensible n'est observée, la Zone de police pourrait procéder à des contrôles de vitesse. Ces contrôles seront alors répressifs, mais pourraient également prendre la forme d'une campagne de sensibilisation. En fonction des valeurs indiquées par le radar (préventif ou répressif) les automobilistes circulant en excès de vitesse seraient interpellés et sensibilisés. Le cas échéant, la sensibilisation pourrait se faire par des associations de prévention pour la sécurité routière.

Réaménager la voirie et éventuellement placer des dispositifs ralentisseurs

La rue de Huissignies est traversée par un itinéraire du réseau Points-Nœuds de Wallonie Picarde. A ce titre, la réalisation d'aménagements cyclables de type bande cyclable suggérée ou piste cyclable marquée doit être envisagée. Si de tels aménagements ont pour effet de réduire visuellement l'espace de circulation pour les automobilistes, il est très probable que de tels aménagements aient peu d'effet sur les vitesses pratiquées compte tenu de la largeur de la chaussée (6 mètres) et du caractère rectiligne de la voirie (belle perspective visuelle).

De ce fait, et en l'absence d'effet sensible ($V_{85} > 55$ km/h) qui découleraient des mesures d'information et de sensibilisation, voire de répression, un réaménagement plus conséquent doit être envisagé. Deux options sont ici proposées :

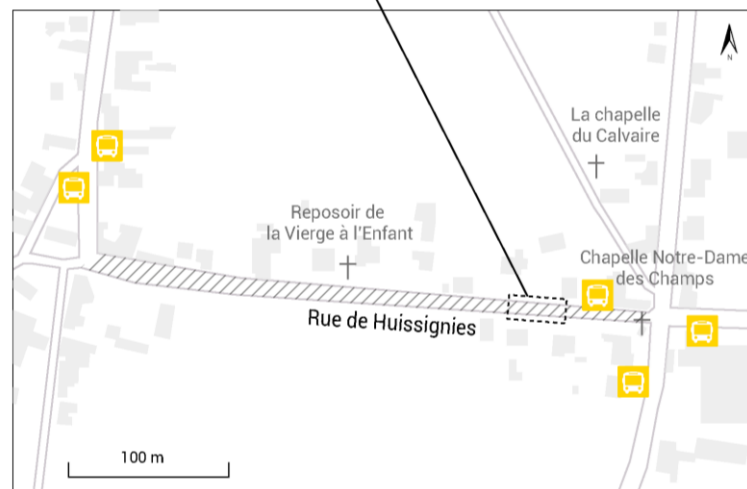
- Réalisation d'une succession de rétrécissements simples latéraux (avec éventuelles zones de stationnement et plantations : dans ce cas la création d'un itinéraire cyclable continu n'est pas possible). Le cas échéant, l'écartement latéral entre les points d'extrémités des ilots (d) doit être proche de 0 et au maximum de 1m. Quant à la longueur de la double écluse (L), celle-ci sera idéalement de 60 m ;
- Réalisation d'une succession de rétrécissements simples axiaux avec coussins berlinois. La longueur de l'écluse peut également atteindre une longueur de 60 m.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Le cas de la rue de Huissignies (Blicquy)

Exemple d'aménagement : succession de rétrécissements simples axiaux (sans zones de stationnement et avec bandes cyclables suggérées)



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Le cas de la rue des Longues Têtes (Grandmetz)

Caractéristiques :

Hiérarchie : voie de collecte locale

Limitation de vitesse : 50 km/h

Longueur : ~335m (entre limite d'agglomération et virage)

Largeur : 6,5 m (entre filets d'eau) + surlargeur

Itinéraires piétons : ponctuellement trottoirs de plain-pied

Itinéraires cyclables : repris dans le réseau PN, le réseau cyclable régional (proposé dans le SDCW), et le réseau cyclable communal (proposé dans le PCM)

Transport public : /

Chiffres clés :

Densité de trafic : /

Part des véhicules en infraction : 50%

Mesures actuelles :

Information : aucune mesure spécifique

Spécialisation du réseau : /

Dispositifs supplémentaires : /



Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Le cas de la rue des Longues Têtes (Grandmetz)

Propositions

Informer, sensibiliser... éventuellement réprimander

La première mesure consiste à marquer l'entrée/sortie d'agglomération conformément à ce qui est recommandé par ailleurs (cf. action 5.1.b.).

En sus, à très court terme et de manière similaire à ce qui est proposé pour la rue de Huissignies, la Commune fera placer le signal C43 accompagné du panneau additionnel « rappel » en différents lieux sur la voirie. Idéalement, un radar préventif sera également placé.



De la même manière, dans un second temps, et en attendant un éventuel réaménagement de la voirie et/ou la mise en place de dispositifs ralentisseurs si aucune amélioration sensible n'est observée, la zone de police pourrait procéder à des contrôles de vitesse (contrôles répressifs et/ou de sensibilisation ; cf. ci-avant).

Réaménager la voirie et éventuellement placer des dispositifs ralentisseurs

La rue des Longues Têtes est également parcourue par des itinéraires cyclables ; et à ce titre, la réalisation d'aménagements cyclables de type bande cyclable suggérée ou piste cyclable marquée doit être envisagée. A nouveau, si de tels aménagements ont pour effet de réduire visuellement l'espace de circulation pour les automobilistes, il est très probable que de tels aménagements aient peu d'effet sur les vitesses pratiquées compte tenu de la largeur de la chaussée (6,5 mètres) et du caractère relativement rectiligne de la voirie (belle perspective visuelle).

De ce fait, et en l'absence d'effet sensible ($V_{85} > 55$ km/h) des mesures d'information et de sensibilisation, voire de répression, un réaménagement plus conséquent doit être envisagé. Au vu de la configuration similaire des deux voiries étudiées, des options similaires sont proposées, à savoir :

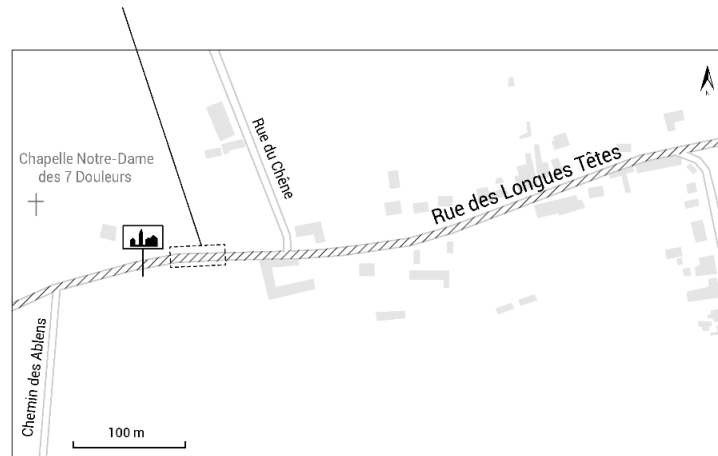
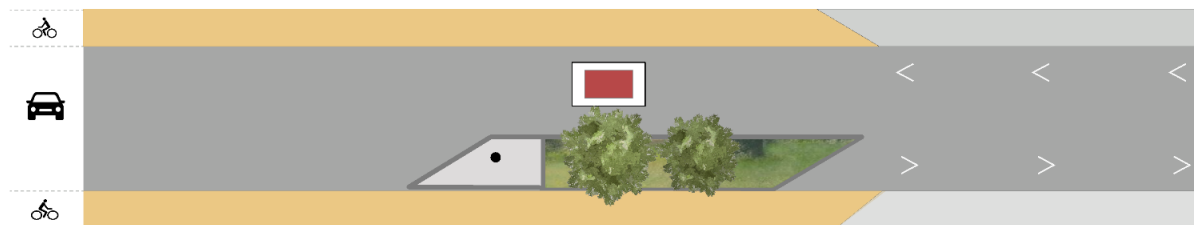
- Réalisation d'une succession de rétrécissements simples latéraux (avec éventuelles zones de stationnement et plantations) ;
- Réalisation d'une succession de rétrécissements simples axiaux avec coussins berlinois.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Le cas de la rue des Longues Têtes (Grandmetz)

Exemple d'aménagement : création d'un effet de porte en entrée d'agglomération



Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Le cas de la rue des Longues Têtes (Grandmetz)

Exemple d'aménagement : création d'un effet de porte en entrée d'agglomération (suite)

