

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Sécuriser les carrefours accidentogènes objectifs (et subjectifs)</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>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 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie (et son environnement) 5.2.a. Supprimer/réaffecter les voies centrales sans affectation particulière sur la N7</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Réduire le nombre et le risque d'accidents de la route</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Service Public de Wallonie, Ville de Leuze-en-Hainaut (, Zone de police, O.T.W.)</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>Carrefours accidentogènes</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€€€(€€) (> 2.500 à > 100.000 €) selon les carrefours et les aménagements qui seront réalisés</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Priorité 1 et action à court terme (≤ 3 ans) : carrefours N7/N526/Vieux Pont, N7/Galerie, N60/N537</p> <p>Priorité 2 et action à moyen terme (3-5 ans) : autres carrefours accidentogènes et autres carrefours régionaux traversés par des itinéraires cyclables et piétons</p> <p>Priorité 3 et action à long terme (> 5 ans) : carrefours accidentogènes subjectifs</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Fonds propres Commune - Service Public de Wallonie - Subsidés Service Public de Wallonie

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Description concrète de l'action

La Commune et la Région sécuriseront chacune sur les voiries qu'elles gèrent les carrefours accidentogènes. Sont aussi concernés par la présente action les carrefours sur voies régionales qui sont traversés par les itinéraires cyclables et piétons communaux définis par ailleurs (cf. fiches 1.3. et 2.1.).

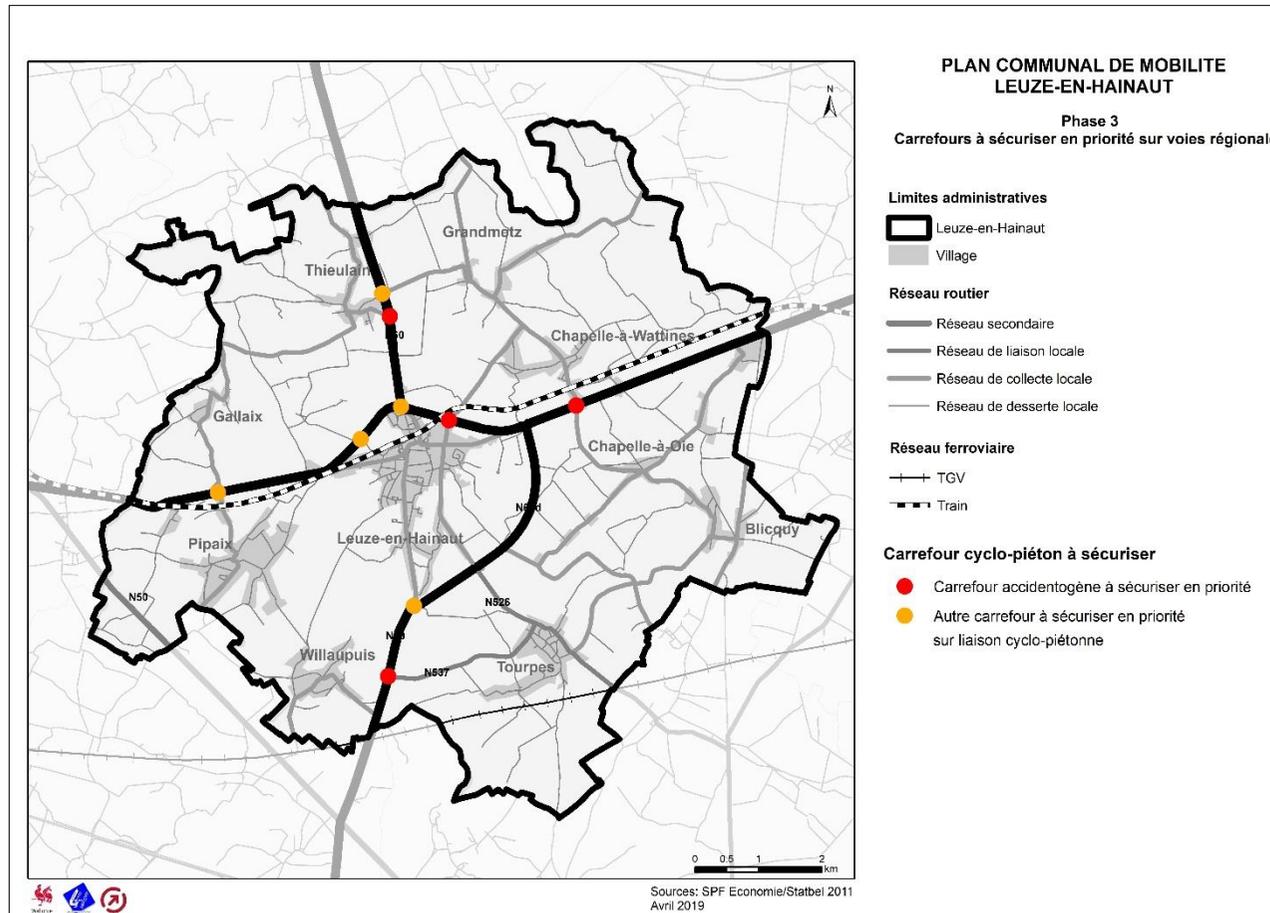
Parmi ces carrefours, les 4 suivants sont jugés prioritaires étant donné qu'ils enregistrent le plus grand nombre d'accidents et qu'en outre ils sont traversés par les itinéraires cyclables et piétons dont question ci-avant : N7/N526/Vieux Pont, N7/Galerie/Pont de Trimont, N60/N537.

Des propositions de solutions sont faites ci-après pour les deux premiers nommés, ainsi que pour le carrefour N60/Warde qui constitue un carrefour particulièrement insécurisant pour les cyclistes. Il s'agit ici de propositions/options. La solution finale sera validée en Commission Provinciale de Sécurité Routière (CPSR) - procédure des audits de sécurité routière étudiera les différentes options d'aménagement dans le cadre de l'évaluation des incidences sur la sécurité routière (cf. [audit sécurité routière](#)).

Par ailleurs, tant la Région que la Commune sécuriseront progressivement, si nécessaire, l'ensemble des autres carrefours sur le territoire communal.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Carrefour N7/N526/Vieux Pont

Caractéristiques :

Localisation : hors agglomération (70 km/h sur la N7)

Gestion : feu de signalisation

Accidentologie : 5 accidents avec blessés (2013-2018)

Fréquentation : 1.650-1.800 evp/h durant les heures de pointe ; CU = 75%

Transport public : L86B, L86C

Itinéraires cyclables : itinéraire cyclable sur N7 (haut potentiel) ; itinéraire cyclable communal projeté sur chemin du Vieux Pont

Principale(s) problématique(s) et éléments à prendre en considération

De multiples accidents entre véhicules motorisés se sont produits ces dernières années au droit de ce carrefour (« zone à moyen risque »). Les principales causes des accidents sont le non-respect des priorités et le non-respect des distances. Il s'agit d'un carrefour donnant accès notamment à l'entreprise Lutosa qui entrevoit de développer son activité (problématique de tourne-à-gauche des poids lourds se dirigeant vers Lutosa depuis la N7, qui empiète sur le flux de va-tout-droit). A noter également les longues et inconfortables traversées piétonnes/cyclables et le fait que le carrefour est utilisé comme zone de dépose-minute pour l'école voisine.

Besoins :

- Sécuriser les traversées pour les modes actifs
- Sécuriser le carrefour pour les autres modes de déplacement et faire respecter les règles de circulation



Source : WalOnMap (fond de plan)

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Carrefour N7/N526/Vieux Pont

Propositions :

Dans le cadre de la CPSR qui a traité de ce carrefour courant de l'année 2017, deux options ont été envisagées : la mise en place d'un rond-point ; le maintien d'une gestion par feux de signalisation (avec amélioration du fonctionnement et de la configuration du carrefour). Selon la CPSR, et sur base des données dont elle disposait à l'époque, les deux options peuvent convenir.

* La mise en place d'un **rond-point** présente l'avantage de réduire fortement le nombre de points de conflits entre usagers et d'induire un ralentissement des vitesses. Elle devrait également occasionner un plus grand respect des priorités et des distances (vitesse généralement plus faible des automobilistes à l'approche du carrefour). La problématique du tourne-à-gauche des poids lourds en direction de Lutosa serait également résolue.

En revanche, au vu de la charge de trafic dont une part non négligeable de poids lourds circulant dans ce carrefour, et compte tenu de sa localisation hors agglomération, la mise en place d'un giratoire est relativement peu confortable pour les modes actifs, que ce soit les piétons ou les cyclistes. Le cas échéant, le rond-point devra être le plus « compact » possible et idéalement aménagé avec un anneau à une voie et une seule bande de circulation aux entrées/sorties de l'anneau. Une piste cyclable séparée sera réalisée en vue de faciliter la traversée du carrefour par les cyclistes moins aguerris.

A noter que les véhicules s'insérant dans le rond-point depuis les axes secondaires, et donc les poids lourds provenant de l'entreprise Lutosa, pourraient éprouver des difficultés à s'insérer dans le carrefour (en particulier

durant les heures de pointe), en raison de la densité de trafic circulant sur la N7. Il n'est donc pas non plus à exclure des remontées de files au droit de ce carrefour, en particulier durant les heures de pointe et en cas d'aménagement d'un rond-point à une seule voie.

* Le **maintien d'une gestion par feux de signalisation** est également une solution envisageable, mais le cas échéant il sera nécessaire :

- De revoir la configuration du carrefour en vue de réduire les points de conflits et d'améliorer les conditions de traversées des piétons et cyclistes. A cet égard, il est préconisé de simplifier le carrefour par la suppression des by-pass qui ne sont pas indispensables /nécessaires. La mise en place du vert intégral pour les piétons et cyclistes doit également être envisagée ;
- De prendre des mesures en vue d'inciter/faire respecter les règles de priorité et les limites de vitesse. Cela peut se faire par le biais de contrôles par la Zone de police et/ou la mise en place de radars (type RT4) ;
- D'apporter une attention particulière à la giration des poids lourds.

Cette solution présente l'avantage d'être globalement moins coûteuse que le rond-point. En cas de reconfiguration du carrefour et de la mise en place d'un vert intégral pour les modes actifs, cette solution est également plus confortable pour ceux-ci.

Lors de la réunion tenue avec la Direction des Routes de Mons et la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries du SPW , un maintien de la gestion par feux (avec réaménagement) constituait la solution privilégiée.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Carrefour N7/Galerie/Pont de Trimont

Caractéristiques :

Localisation : hors agglomération (90 km/h)

Gestion : STOP (N7 prioritaire)

Accidentologie : 3 accidents avec blessés (2013-2018)

Fréquentation : > 10.000 véhicules/j (dont ~ 1.400 en provenance/direction de chacune des branches secondaires)

Transport public : L86B, L86C

Itinéraires cyclables : itinéraire cyclable sur N7 ; itinéraire cyclable communal projeté sur axes secondaires

Principale(s) problématique(s) et éléments à prendre en considération

Plusieurs accidents avec blessés se sont produits ces dernières années au droit de ce carrefour. La traversée, ou l'insertion sur la N7 est délicate, en particulier pour les modes actifs.

Besoins :

- Sécuriser les traversées pour les modes actifs
- Sécuriser le carrefour pour les autres modes de déplacement



Source : WaiOnMap (fond de plan)

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Propositions :

Une **réduction de la limite de vitesse à 70 km/h** est préconisée pour la zone (cf. fiche 5.1.a.). Celle-ci sera couplée à la mise en place d'un **effet de porte** de part et d'autre de la zone (cf. fiche 5.1.b.) de façon à informer et inciter les automobilistes à lever le pied en traversée de la zone et par là au droit du carrefour.

Par ailleurs, la visibilité des automobilistes et autres usagers de la route souhaitant s'insérer dans le carrefour depuis le réseau secondaire devra être améliorée via la réduction des bandes de stationnement (sises le long de la N7).

La mise en place de **feux de signalisation** doit être envisagée dans la mesure où elle faciliterait l'insertion et la traversée de la N7 par les différents usagers de la route, et notamment les modes actifs ; et sécuriserait davantage les différents mouvements effectués au droit de ce carrefour. De par l'urbanisation relative de cette zone, le flux de circulation transitant par ce carrefour, et la présence d'itinéraires cyclables (et piétons), la gestion par feux de signalisation trouve son sens. Elle pourrait induire une légère perte de temps pour les bus circulant sur la N7, et à l'inverse occasionner un gain de temps pour ceux provenant des branches secondaires. Un système de priorité bus pourrait être prévu.

Une gestion par feux pourrait également avoir pour effet une réduction globale de la vitesse dans la zone.

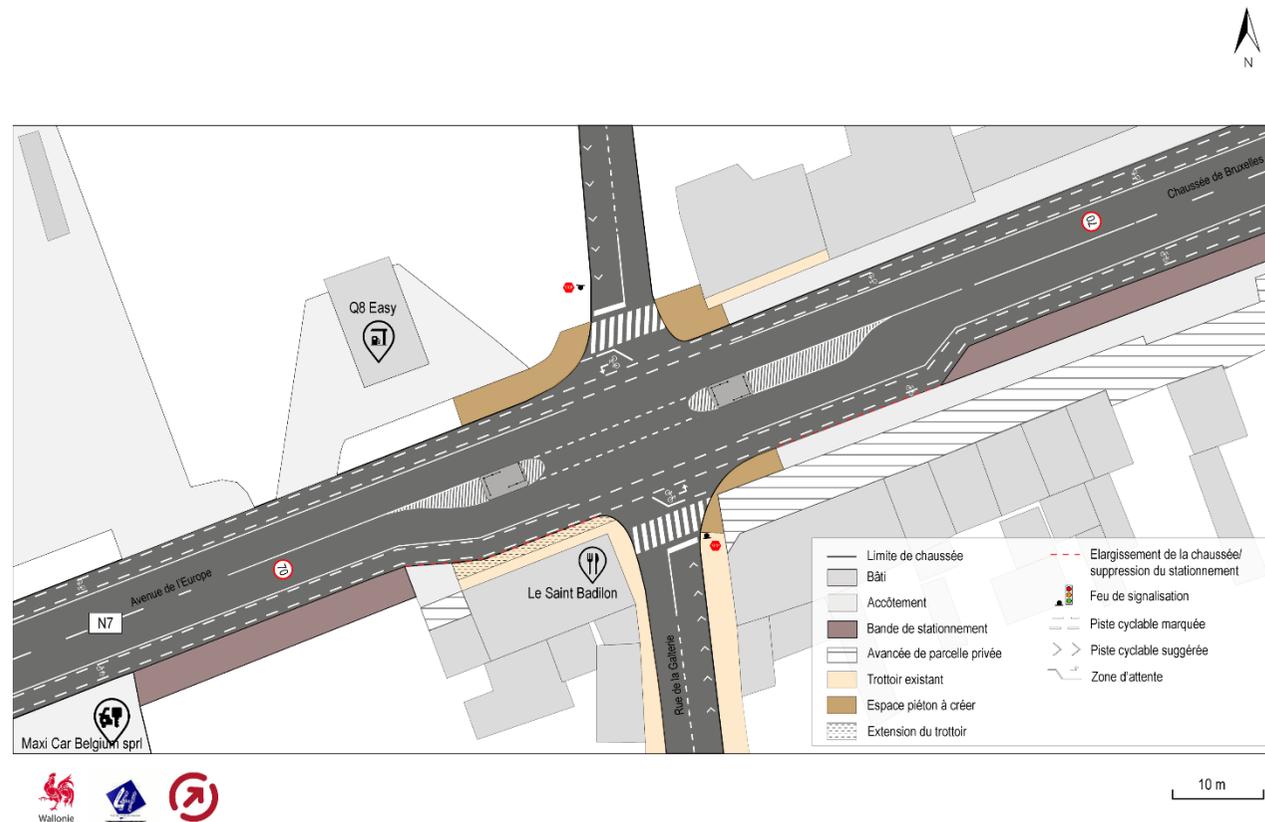
Le cas échéant, la mise en place d'une bande de tourne-à-gauche sera probablement nécessaire.

A défaut, doit être envisagée la mise en place d'une traversée en deux temps, tant pour les piétons que pour les cyclistes.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

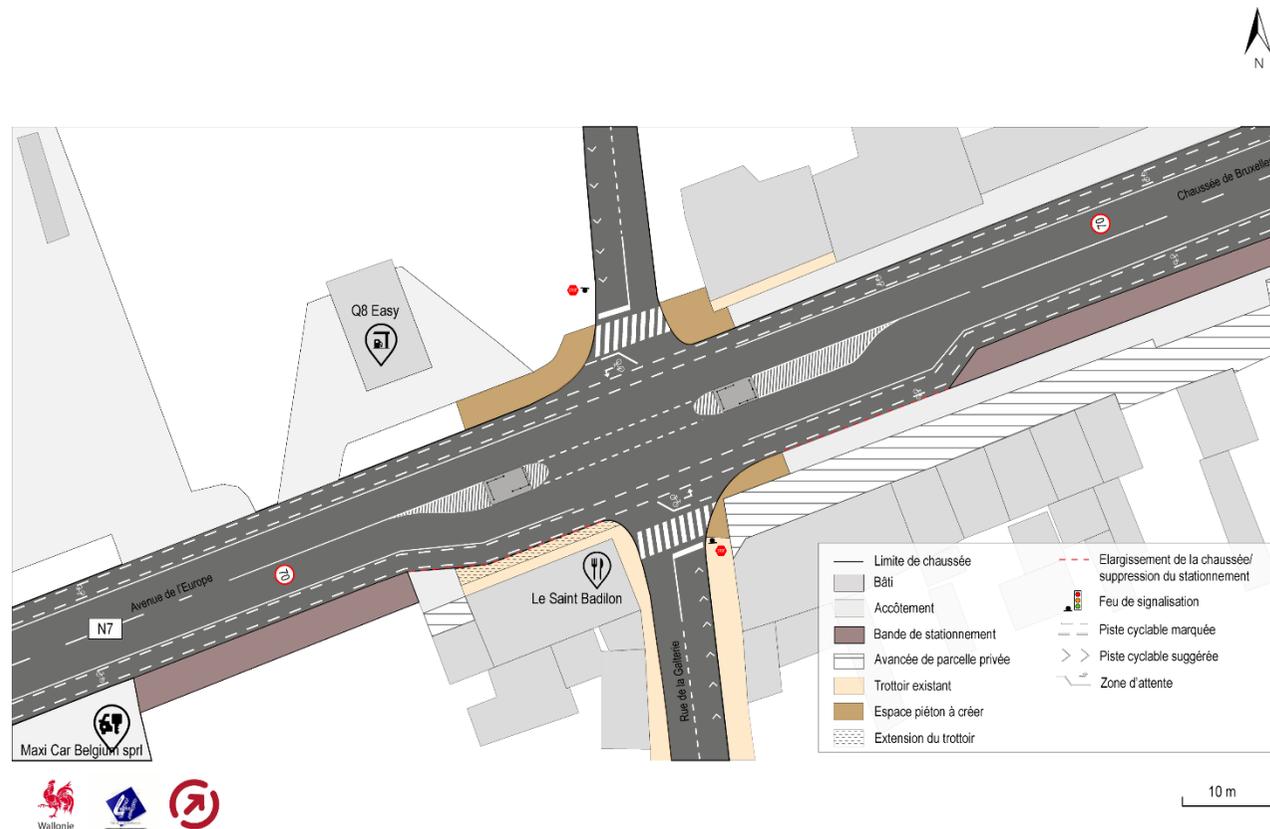
Esquisses de propositions (à titre purement illustratif) :



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Esquisses de propositions (à titre purement illustratif) :



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Carrefour N60/Warde

Caractéristiques :

Localisation : hors agglomération (90 km/h)

Gestion : Cédez-le passage (N60 prioritaire)

Accidentologie : 0 accident (2013-2018)

Fréquentation : > 10.000 véhicules/jour

Transport public : L86B

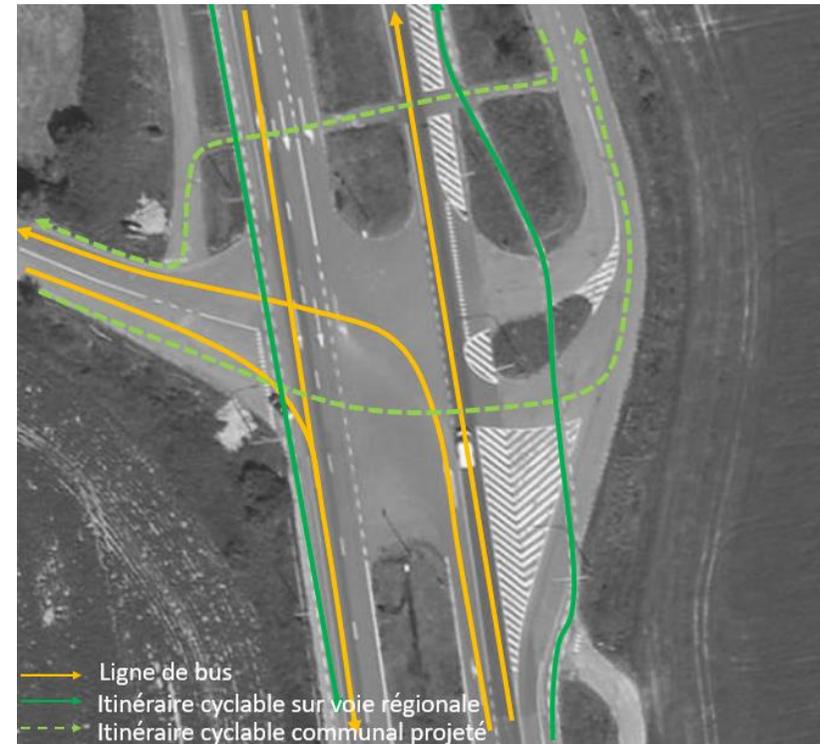
Itinéraires cyclables : itinéraire cyclable sur N60 ; RPN et itinéraire cyclable communal sur axes secondaires

Principale(s) problématique(s)

Ce vaste carrefour, parcouru par divers itinéraires cyclables, est particulièrement inconfortable et insécurisant pour les cyclistes. Traverser la N7 nécessite de franchir de multiples bandes de circulation (sur lesquelles les automobilistes sont autorisés à circuler jusqu'à 90 km/h). Traverser la branche est du carrefour n'est pas non plus des plus confortables.

Besoins :

- Sécuriser les traversées du carrefour pour les cyclistes



Source : WalOnMap (fond de plan)

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Propositions :

* La mise en place de **feux de signalisation** faciliterait et sécuriserait dans une certaine mesure la traversée de ce carrefour par les cyclistes (et les autres usagers, en particulier ceux provenant des branches secondaires). Elle pourrait en revanche impacter quelque peu la vitesse commerciale des bus qui transitent par ce carrefour. A ce titre, un système de priorité bus pourrait être prévu, de même que des feux à boutons poussoirs pour les cyclistes provenant des branches secondaires.



* **A défaut**, des mesures complémentaires à celles mises sur pied au cours de l'élaboration du PCM doivent être prises. En effet, de nombreuses actions ont déjà été mises en place. Le carrefour a été réaménagé de sorte à faciliter et sécuriser davantage la traversée du carrefour par les cyclistes. Le nombre de bandes de circulation a été réduit à une par sens sur la N60 à hauteur de la « percée » cyclable. Parmi ces actions complémentaires, le placement de luminaire au droit de la traversée cyclable et l'éventuelle mise en place de dispositifs de sécurité.

Par ailleurs, quelle que soit la solution retenue, une réduction de la limite de vitesse à 70 km/h est préconisée pour la zone (cf. action 5.1.a.). En sus, la réduction à une bande de circulation par sens est recommandée sur l'ensemble de la zone, combinée éventuellement à des bandes de tourne-à-gauche ou de tourne-à-droite à hauteur des carrefours. La bande résiduelle pourrait aussi être réaffectée à la circulation des bus (notamment en cas de mise en place d'une ligne « express » entre Leuze-en-Hainaut et Renaix ; cf. fiche 3.2.) ce qui faciliterait également l'arrêt et le redémarrage des bus à hauteur des arrêts de bus.