

4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.3. Spécialiser le réseau routier

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Spécialiser progressivement le réseau routier (notamment au gré des aménagements)</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>1.1.a. Développer des zones apaisées au sein des villages 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité 2.1. Créer un réseau d'itinéraires cyclables communal 2.2.a. Sécuriser et compléter les itinéraires de liaison avec les pôles voisins 3.3. Rendre les arrêts de bus confortables, accessibles (et sécurisés) 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la voirie</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Encourager un usage plus adéquat de la voirie et un usage plus rationnel de la voiture via la spécialisation du réseau routier</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Ville de Leuze-en-Hainaut (,Service Public de Wallonie)</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>Ensemble du réseau routier</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>Sans objet</p>
<p><u>Degré de priorité et période de mise en œuvre</u></p> <p>Priorité 1 : Action à mettre en œuvre progressivement</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <p>Sans objet</p>

4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.3. Spécialiser le réseau routier

Description concrète de l'action

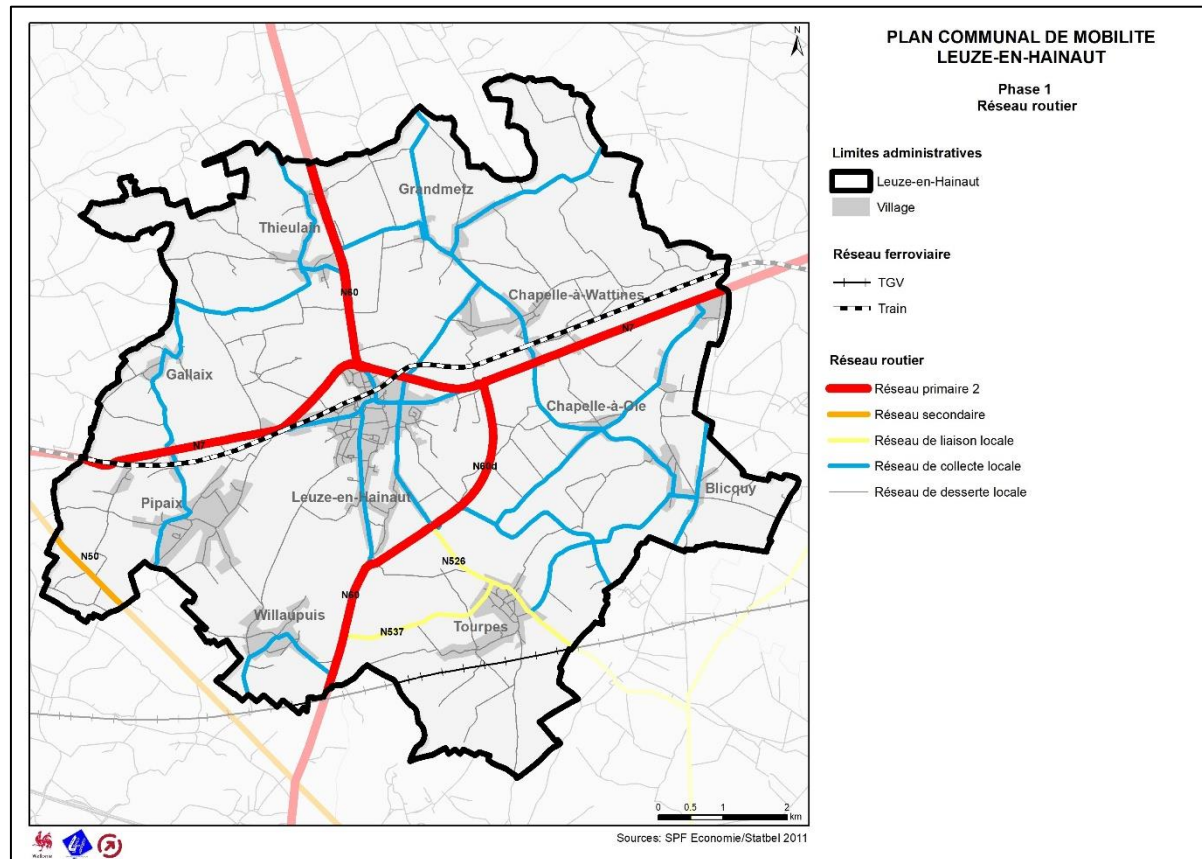
La Ville, au gré du réaménagement de son réseau viaire, aménagera et partagera l'espace public de celui-ci en fonction du niveau hiérarchique des voiries. Elle veillera également à ce que la Région en fasse de même sur le réseau régional. La carte ci-après illustre la hiérarchisation du réseau routier.

Sont ensuite définis les principes généraux d'aménagement à appliquer pour chaque catégorie de voirie, distinction étant également faite selon que la voirie se trouve en ou hors agglomération. Ceux-ci ont pour objectif d'aiguiller le gestionnaire de voiries et sont donnés à titre indicatif.

4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.1. Spécialiser le réseau routier

Cartographie



4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.3. Spécialiser le réseau routier

Principes généraux d'aménagement

Réseau primaire 2 (N7, N60, N60d)

Il se compose de voiries dont le rôle de transport est prépondérant, et qui accueille un débit de trafic routier plus conséquent. La fluidité du trafic doit y être privilégiée dans une certaine mesure :

- La chaussée est divisée en bandes de circulation larges d'environ 3,00 à 3,50 m ;
- La mixité du trafic (véhicules motorisés vs. modes actifs) est à exclure sur ces voiries. Les piétons et les cyclistes sont donc séparés physiquement de la circulation automobile (éventuellement sous forme de pistes cyclo-piétonnes) ;
- Le stationnement s'effectue hors chaussée ;
- Les éventuels dispositifs ralentisseurs placés en agglomération sont essentiellement de type marquage au sol ou dévoiement latéral de voirie.

En agglomération, la zone d'arrêt des bus se fait idéalement sur la chaussée en vue de garantir la vitesse commerciale des lignes de bus concernées (et afin d'offrir des espaces d'attente confortables pour leurs usagers).

Réseau secondaire (N50)

Il se compose également de voiries dont la fonction de transport est importante, mais accueille un trafic de transit plus « local ».

Le principe d'aménagement est sensiblement le même que celui défini pour le réseau primaire 2.

L'aménagement des zones d'arrêt de bus sur la chaussée doit également s'envisager sur ce réseau (en agglomération/zone urbanisée).

Réseau de liaison

Le réseau de liaison (N537, N526) a pour fonction la connexion des centres, noyaux et pôles, à l'échelle communale et intercommunale. Ces voiries jouent tant un rôle de transport que d'accessibilité.

Sur ces voiries, une division en bande de circulation ne doit pas spécifiquement être envisagée. Au contraire, un stationnement sur la chaussée peut éventuellement être envisagé (en agglomération). En ce qui concerne le partage de l'espace entre les différents modes, si les piétons doivent être séparés physiquement de la circulation automobile (trottoirs, sauf si développement éventuel de zones de rencontre ou piétonne), une séparation visuelle (piste cyclable marquée), voire une mixité des circulations (bande cyclable suggérée) peut suffire pour ce qui est des cyclistes (en agglomération).

En agglomération, l'aménagement de la zone d'arrêt des bus s'effectue sur la chaussée.

4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.3. Spécialiser le réseau routier

Réseau de collecte locale

Le réseau de collecte a pour objet de collecter et distribuer la circulation locale et se compose des voies assurant une desserte des villages depuis le réseau routier régional (rue de la Galterie, du Pont du Trimont, des Longues-Têtes, etc.). Ces voies ont davantage un rôle d'accessibilité que de transport.

Elles présentent généralement un plus petit gabarit. La chaussée n'y est pas divisée en bandes de circulation et celle-ci accueille les zones d'arrêt des bus. En agglomération, elle accueille également le stationnement. Localement, le croisement de deux véhicules n'y est pas toujours possible (les véhicules en stationnement pouvant d'ailleurs avoir un rôle de ralentisseurs). Si les piétons restent séparés de la circulation automobile (trottoir sauf si développement éventuel de zones de rencontre ou piétonne), l'espace de circulation automobile est partagé avec les cyclistes (une séparation physique est envisageable si l'espace est disponible). Hors agglomération, une séparation physique des cyclistes est recommandée. A défaut celle-ci est visuelle.

Réseau de desserte locale

Les voies de desserte locale ont une fonction d'accessibilité prépondérante, et une fonction de séjour marqué en agglomération. Celles-ci ne sont destinées qu'à accueillir un trafic local. La mixité des circulations doit y être privilégiée :

- Hors agglomération, est préconisée la mise en chemin réservé de ces voiries. A défaut la vitesse de circulation y sera réduite à 30 km/h, ou éventuellement à 70 km/h (voies larges ≥ 4 m).
- En agglomération, doit s'envisager une mise en zone 30, zone résidentielle ou de rencontre de ce réseau.

Le stationnement se fera sur la chaussée. L'espace de circulation automobile sera limité. L'automobiliste doit sentir qu'il se trouve dans un environnement local et qu'il doit rouler au pas.

4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.3. Spécialiser le réseau routier

Le tableau ci-dessous synthétise les principes d'aménagement proposés pour chacune des catégories de voirie.

	Echelle Régionale					Echelle locale					
	Autoroute et Primaire 1	Réseau primaire 2		Réseau secondaire		Réseau de liaison		Réseau de collecte locale		Réseau de desserte locale	
		Hors agglo.	En agglo. ou zone urba.	Hors agglo.	En agglo.	Hors agglo.	En agglo.	Hors agglo.	En agglo.	Hors agglo.	En agglo.
Fonction	/	Transport >> Accessibilité		Transport > Accessibilité		Transport ≈ Accessibilité		Accessibilité > Transport		Accessibilité >>> Transport	
Régime de vitesse (km/h)	/	90 (-70)	(70-) 50 (-30*)	90 (-70)	(70-) 50 (-30*)	(90-)70****	50(-30*)	(90-)70	50(-30)	(70-) 30 /chemin réservé	50 – 30 - 20
Division en bande de circulation	/	Oui		Oui		Pas spécifiquement		Pas spécifiquement		Non	
Stationnement	/	Non	Hors chaussée	Non	Hors chaussée	Non	Hors chaussée	Non	Sur la chaussée	Non	Sur la chaussée
Cheminement piéton	/	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Mixité**	Mixité***
Cheminement cycliste	/	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation phys./visuelle	Séparation phys./visuelle	Séparation visuelle	Mixité**	Mixité***
Arrêt transport public	/	Hors voirie	En voirie	Hors voirie	En voirie	Hors voirie	En voirie	En voirie	En voirie	En voirie	En voirie

* Abords d'écoles / ** Mixité si mise en chemins réservés / *** Mixité si mise en zone résidentielle ou de rencontre /**** vitesse effective souhaitée à terme