

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. Marquer les entrées d'agglomérations (et zones urbanisées)

<p>Description de l'action</p> <p>Créer des effets de porte au droit des entrées de villages et d'agglomérations (et des traversées de zones urbanisées)</p>	<p>Action(s) liée(s)</p> <p>5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la voirie</p>
<p>Objectif(s) poursuivi(s)</p> <p>Informier et inciter les automobilistes à lever le pied à l'approche des entrées d'agglomérations et au sein de celles-ci, en vue de plus de sécurité routière</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 des entrées de villages et d'agglomérations (et traversées de zones urbanisées)</p>	<p>Budget (estimation)</p> <p>€€€(€) (≤ 100.000 €). Le budget dépend du type et du nombre d'aménagements</p>
<p>Degré de priorité et période de mise en œuvre</p> <p><u>Priorité 1, court terme (< 3 ans)</u> : Entrées d'agglomération/traversées zones urbanisées sur le réseau principal (N7, N60, N50), sur le réseau de liaison locale (N526, N537), et sur le réseau collecteur (et les voies de desserte locale « problématiques »)</p> <p><u>Priorité 2, moyen-long terme (3-10 ans)</u> : Autres entrées d'agglomération</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.b. Marquer les entrées d'agglomérations (et zones urbanisées)

Description concrète de l'action

Vérifier la limite de certaines entrées d'agglomération

Préalablement à l'aménagement d'une entrée/sortie d'agglomération, le gestionnaire de voirie vérifiera la bonne localisation des signaux F1 et F3, marquant les début et fin d'une agglomération (cf. ci-contre).



A priori, seule la localisation de l'entrée/sortie de l'agglomération de Leuze (via l'avenue de Loudun) doit être revue. Celle-ci doit idéalement se situer sur l'avenue de Loudun (et non sur la chaussée de Péruwelz et la voie de contournement).

Une telle attention sera également portée aux entrées/sorties de zones urbanisées (qui ne constituent pas des agglomérations ; placement des signaux C43), et notamment aux éventuelles nouvelles zones qui seraient définies en adéquation avec ce que propose le présent Plan Communal de Mobilité (cf. action 5.1.a. ; exemple : traversée de la zone urbanisée le long de la N7 à hauteur de Chapelle-à-Wattines).

Qu'est-ce qu'une agglomération et où place-t-on le signal F1 ?

« Le terme 'agglomération' est un ensemble d'habitations formant une unité et considéré indépendamment des limites administratives. Plus concrètement, l'agglomération se définit comme un ensemble de constructions dont aucune n'est séparée de la plus proche de 200 m et qui logent au moins 50 personnes. Ce milieu est caractérisé par une densité de population égale ou supérieure à un certain seuil.

Dans le domaine routier, cette densité de population se traduit par une densité d'accès au kilomètre de route ou de rue. C'est ainsi que le code du gestionnaire de voirie introduit la notion d'agglomération lorsque la route a l'aspect de la rue sous-entendant une certaine contiguïté entre les maisons. » (source, SPW – Guide de détermination des limites de vitesse).

En ce qui concerne le placement des signaux indiquant le commencement (et la fin) d'agglomération, le code du gestionnaire mentionne que :

« Ces signaux sont placés simultanément, sur toutes les voies d'accès et de sortie d'une agglomération, approximativement à l'endroit où la voie publique prend ou cesse d'avoir l'aspect d'une rue ».

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. Marquer les entrées d'agglomérations (et zones urbanisées)

Description concrète de l'action

Marquer les entrées et sorties d'agglomérations

Les entrées/sorties des zones d'agglomération (et des traversées de zones urbanisées) doivent être clairement identifiables. Outre via les signaux routiers adéquats (F1 et F3) ou via le changement de régime de vitesse (pour les traversées de zones urbanisées), cela passera également par la création d'effets de porte visuelle et/ou physique – effets de porte (quasi-)inexistants actuellement.

Afin de garder une certaine cohérence et de créer une identité « entrée d'agglomération/traversée de zone urbanisée », il est préconisé d'utiliser des dispositifs similaires (par type de réseau).

Quel dispositif sur le réseau principal ?

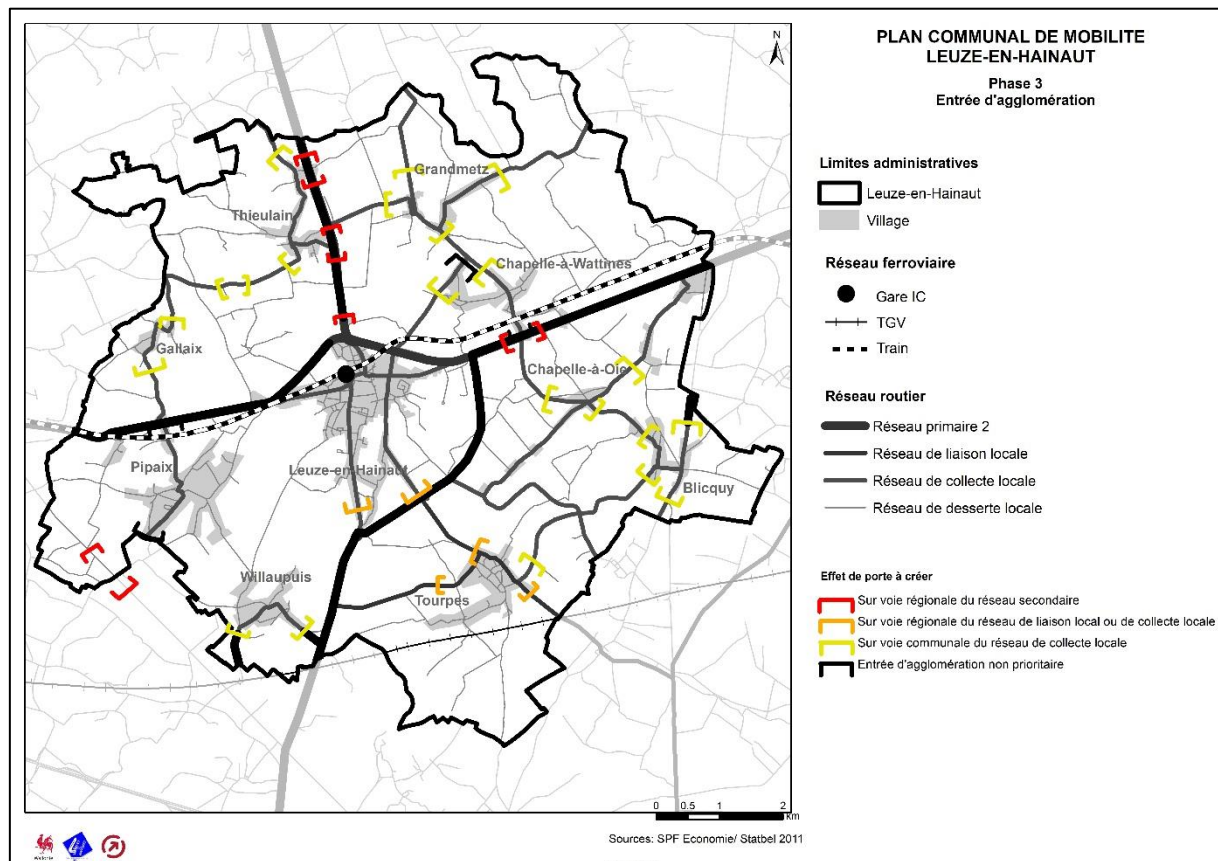
Sur le réseau principal (N7, N60, N50), où cela concerne spécifiquement les traversées des zones urbanisées, au minimum une bande colorée sera marquée au sol (ex : ocre), sur laquelle pourrait être reproduite le signal C43. Idéalement, un aménagement visuel complètera le dispositif et/ou celui-ci sera éventuellement couplé à un dévoiement de voirie.

Quel dispositif sur le réseau de liaison locale ?

Sur le réseau de liaison locale (N526, N537), un dispositif similaire pourrait être implanté. En lieu et place d'un dévoiement latéral, un autre type de dispositif pourrait être envisagé.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. Marquer les entrées d'agglomérations (et zones urbanisées)



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. Marquer les entrées d'agglomérations (et zones urbanisées)

Quel dispositif sur le réseau de collecte locale (et le réseau de desserte locale) ?

Au vu de la charge de trafic circulant sur les voiries pénétrantes du centre urbain de Leuze, et du passage d'un certain nombre de bus sur ces artères, un dispositif similaire à celui préconisé pour le réseau de liaison locale doit être envisagé.

Concernant les autres voiries du réseau collecteur – à savoir celles desservant les villages – et les voies de desserte locale, un dispositif plus contraignant doit être envisagé. De nombreux dispositifs sont possibles en vue de marquer les entrées d'agglomérations. Certains peuvent être combinés, notamment les dispositifs ralentisseurs de vitesse qui, outre le fait de marquer les entrées d'agglomération, impliquent un ralentissement de la vitesse afin de passer l'obstacle. Ces derniers sont de deux grands types :

- Les dispositifs surélevés, à savoir les ralentisseurs de trafic (dos-d'âne), plateaux, et coussins berlinois, qui obligent les automobilistes à ralentir afin de franchir l'obstacle ;
- Les dévoiements de voiries qui obligent les automobilistes à dévier de trajectoire et donc à ralentir.

En vue de marquer les entrées de villages et d'agglomérations sur le territoire leuzois différents types de dispositifs sont ici proposés (cf. ci-après).

Etant donné que certaines limites d'agglomérations sont susceptibles d'évoluer au gré de l'urbanisation des villages, il pourrait s'avérer opportun de prévoir des dispositifs temporaires pour ces cas précis.

Il y a également lieu de tenir compte des cyclistes, en particulier sur les voies parcourues par des itinéraires cyclables (cf. exemples ci-après).

Pour plus d'information concernant les dispositifs ralentisseurs :

- **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.b. Marquer les entrées d'agglomérations (et zones urbanisées)



Dévoisement unilatéral combiné à un rétrécissement de voirie, avec coussin berlinois :

L'obstacle incite les automobilistes à ralentir, mais trouve toute son efficacité si un véhicule arrive en contre sens (obligation de freiner, voire de s'arrêter).

L'aménagement permet aux cyclistes de by-passer l'obstacle.



Triple dévoisement avec rétrécissement de chaussée :

L'aménagement marque à la fois l'entrée d'agglomération et oblige les automobilistes à ralentir. Dans ce cas-ci, il ne permet pas aux cyclistes de by-passer l'obstacle



Dévoisement bilatéral combiné à un rétrécissement avec plateau :

L'obstacle oblige l'automobiliste à ralentir, et est d'autant plus efficace si un véhicule arrive en contre sens. L'aménagement permet également aux cyclistes de by-passer l'obstacle.