

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

<p><u>Description de l'action</u></p> <p>Etablir un réseau d'itinéraires cyclables communal</p>	<p><u>Action(s) liée(s)</u></p> <p>2.2. Compléter et sécuriser les itinéraires cyclables supra-communaux 5.2.a. Sécuriser les lieux accidentogènes</p>
<p><u>Objectif(s) poursuivi(s)</u></p> <p>Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes sur le territoire communal et favoriser l'utilisation du vélo en offrant des conditions de déplacements plus sûres et confortables pour les cyclistes</p>	<p><u>Acteur(s) concerné(s)</u></p> <p>Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie (, Province du Brabant wallon)</p>
<p><u>Lieu(x) concerné(s)</u></p> <p>Ensemble du territoire communal</p>	<p><u>Budget (estimation)</u></p> <p>€€€€(€) (≥ 50.000 €). Le budget dépendra des aménagements réalisés</p>
<p><u>Degré de priorité</u></p> <p>Priorité 1 : Liaisons entre villages Priorité 2 : Liaisons au sein des villages</p>	<p><u>Source(s) et modalité(s) de financement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Fonds propres Commune ○ Province du Brabant wallon (itinéraires sur réseau Point-Nœuds) ○ Service Public de Wallonie ○ Subsidés Service Public de Wallonie
<p><u>Période de mise en œuvre</u></p> <p>Aménagement progressif</p>	

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Description concrète de l'action

Préambule

L'action consiste en la réalisation d'un réseau cyclable communal pour les déplacements dits utiles, et qui soit dans la mesure du possible accessible au maximum de profils cyclistes et utilisable par tous types de vélos. Elle nécessitera l'appui de la Région pour l'aménagement et la sécurisation des voies et carrefours situés sur le réseau régional.

Définir le réseau

Dans un premier temps, la Commune définira le réseau d'itinéraires cyclables reliant les différents villages entre eux, ainsi que les principaux pôles majeurs de déplacements situés en dehors des villages (en particulier vers le complexe sportif). Le réseau inclura dans une moindre mesure les différents pôles de déplacement présents au sein des villages tels que les PANG de Villers-la-Ville et de Tilly, les écoles, les commerces, l'Abbaye, la maison des jeunes de Mellery.

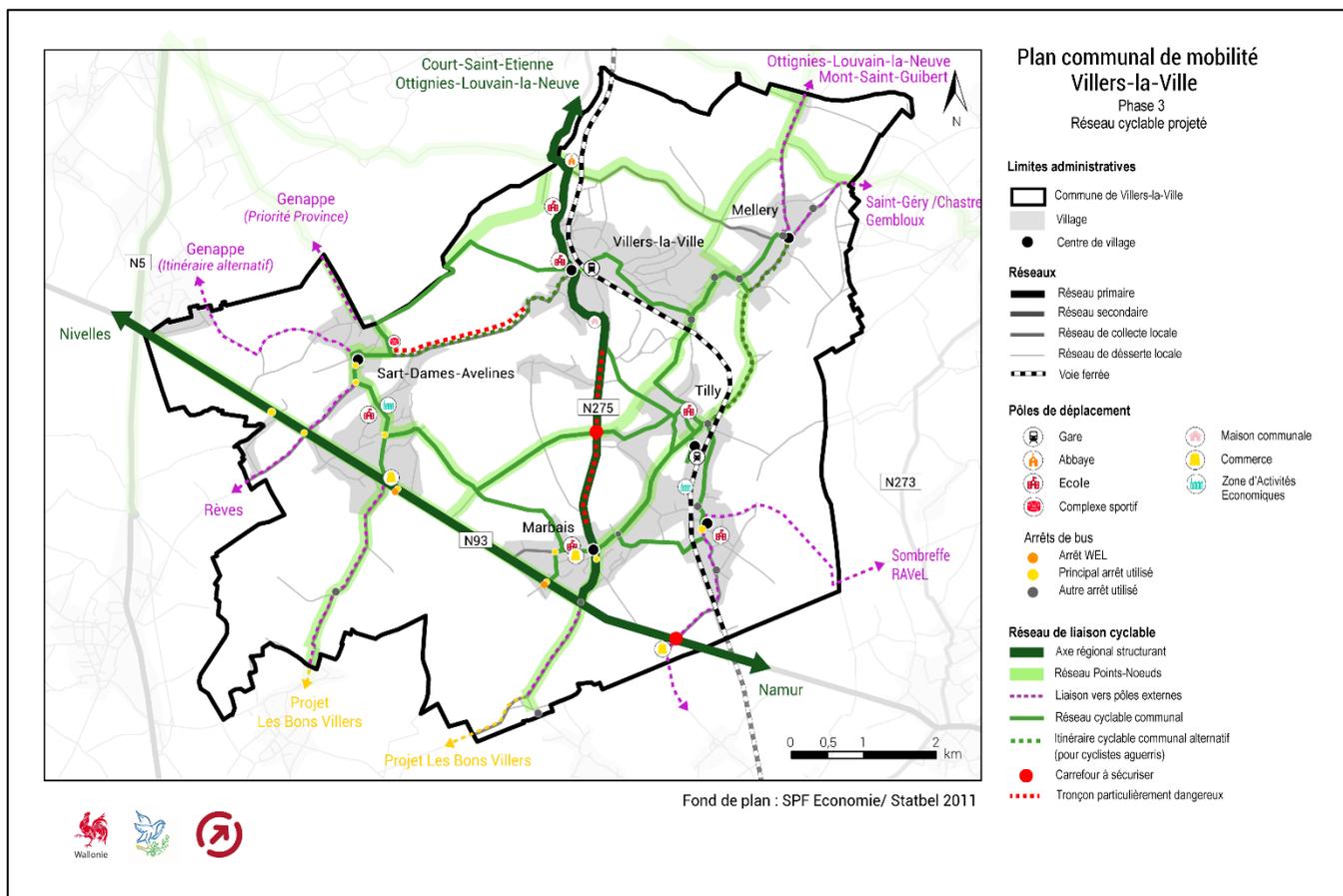
Les itinéraires seront dans la mesure du possible les plus directs possibles. Des itinéraires alternatifs moins directs mais plus confortables/sécurisés seront développés pour les cyclistes moins aguerris. Ils doivent emprunter au maximum des voiries locales (dans la mesure où celui-ci n'impose pas un trop grand détour par rapport à un itinéraire plus direct sur une voie plus fréquentée) afin d'assurer sécurité et confort pour le cycliste.

Enfin le réseau empruntera autant que possible le Réseau Point Nœud déjà établi sur la commune, dans un objectif de mutualisation des aménagements et des coûts.

Une proposition de réseau est faite ci-après.

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal



2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Aménager le réseau

Améliorer la cyclabilité des liaisons déjà aménagées

Certaines liaisons sont déjà rendues cyclables. Pour certaines d'entre elles il y a toutefois lieu d'améliorer cette cyclabilité :

- **N275 (Marbais – Villers-la-Ville) :**
Le revêtement de la piste cyclable devra au strict minimum être refait. Idéalement les cyclistes devraient être davantage isolés du trafic automobile dont tant le flux (> 5.000 véh./j) que les vitesses pratiquées (V85 = 111 km/h) rendent l'aménagement existant particulièrement insécurisant pour les cyclistes :
 - Au minimum PCM de 1,3 m avec largeur de sécurité (conformément à la sécurothèque) ;
 - Idéalement, création de pistes cyclables séparées.
- **Axe Hanzée-Gentissart (Tilly – Villers-la-Ville) :**
L'aménagement existant ne permet pas une circulation des cyclistes dans les deux sens de circulation (aménagement non conforme). Il y a lieu de repenser les aménagements existants, éventuellement en proposant un nouvel aménagement dans le sens Tilly vers Mellery.
- **Rue Priesmont (Marbais – Tilly) :**
Les carrefours à priorité de droite formés avec la rue de Priesmont intègrent un marquage au sol pour les cyclistes qu'il y a lieu de retirer (ou de ne pas renouveler puisque le marquage est pratiquement effacé). Dans ce type de carrefour le cycliste n'a pas la priorité, aucun aménagement ne doit donc lui être réservé afin de ne pas engendrer de confusion.

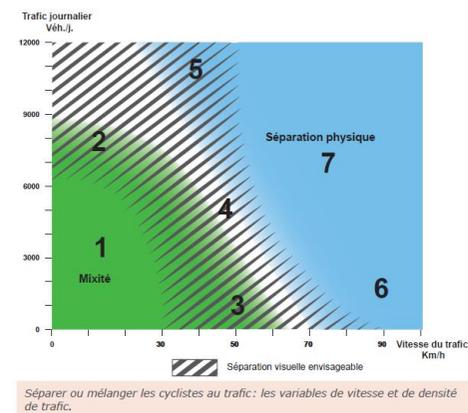
Aménager les liaisons qui ne le sont pas encore

Généralités

Ensuite, il y a lieu de définir les principes d'aménagement pour chacun des tronçons de voiries qui ne sont pas encore rendus cyclables.

A ce titre, il y a lieu de se référer à la fois aux guides de bonnes pratiques établis par la Région wallonne (incluant la grille de décision reprise ci-contre), ainsi qu'à la sécurothèque.

A titre indicatif, les aménagements à réaliser dépendent principalement de deux facteurs : la densité et la vitesse du trafic ; et donc globalement du type de voirie et de sa situation en agglomération ou hors de celle-ci.



Source: SPW

Cf. SPW (2012), « Quel aménagement cyclable choisir ? ».

Cf. Sécurothèque de la Région wallonne (www.securothèque.be)

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Certains tronçons actuellement impraticables

Certains tronçons repris dans le réseau cyclable communal proposé sont actuellement impraticables compte tenu de l'état dégradé des chemins concernés (cf. carte). Il est donc nécessaire de les aménager de sorte à favoriser le passage des cyclistes, tout en évitant dans la mesure du possible un accès pour la circulation automobile.

Le cas de la rue du Sart

La rue du Sart constitue un point noir qui permet toutefois un itinéraire direct entre Sart-Dames-Avelines (et son complexe sportif) et Villers-la-Ville (et ses commerces, son PANG, etc.), raison pour laquelle elle a été intégrée à la proposition de réseau cyclable (pour les cyclistes aguerris).

Compte tenu de la configuration de la voirie (étroitesse, accotement en talus et/ou avec plantations), la création d'une piste cyclable séparée s'avère difficilement envisageable et/ou à mettre en œuvre. La mise en place d'une voie centrale banalisée – qui par ailleurs ne peut être envisagée que si elle est intégrée au code de la route – n'est pas recommandée au vu de la sinuosité et du relief de cette voirie. Principale possibilité envisageable, la mise en place de bandes cyclables suggérées dans chacun des sens de circulation combinée à une réduction de la limite de vitesse. Une limitation à 50 km/h, qui aurait permis la mise en place de dispositif ralentisseur,

semble à ce stade peu opportune vu l'environnement, le caractère rectiligne et la longueur de la voirie. Une limitation à 70 km/h semble davantage « cohérente ».

Cette solution n'offrirait toutefois pas une sécurité optimale des cyclistes et présenterait comme (unique ?) avantage le fait d'attirer l'attention des automobilistes sur la présence de cyclistes, et potentiellement une moindre vitesse de circulation. Elle doit également être combinée avec le placement d'un éclairage afin d'améliorer la visibilité de cette voie continuellement plongée dans l'obscurité (végétation). Le marquage de la bande cyclable pourrait être également luminescent.

La sécurisation de cet axe pour les cyclistes pourrait/devrait être spécifiquement discutée avec la Direction des déplacements doux et de la sécurité des aménagements de voirie de la Région wallonne.

Un itinéraire alternatif doit être envisagé et les cyclistes orientés vers cet itinéraire.

Les carrefours

Une attention particulière devra également être portée à la sécurisation des traversées de carrefours, et en particulier de la traversée de la N275 à hauteur de la rue de Dreumont/Rigenée.

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Baliser le réseau

Les itinéraires qui auront été « aménagés » seront ensuite balisés. Le balisage reprendra idéalement les lieux qu'ils permettent d'atteindre (noms des villages, des pôles de déplacements), et éventuellement les kilomètres à parcourir pour atteindre ces lieux (à la centaine de mètres près).

Une attention particulière sera toutefois portée à la cohérence et complémentarité de celui-ci vis-à-vis du balisage des autres réseaux (itinéraires régionaux, réseaux points-nœuds).

Cf. SPW (2016), « La signalisation directionnelle cyclable en Wallonie ».

Entretenir le réseau

Enfin, la Commune et la Région (chacune sur le réseau qu'elle gère) s'attacheront à entretenir régulièrement le réseau de façon à permettre une circulation à vélo confortable et en toute sécurité.

SUL

En complément, et en vue de faciliter les déplacements à vélo sur le territoire, la Commune (en collaboration avec la Région) s'assurera de la faisabilité de mise en sens unique limité de voiries qui ne le seraient pas encore.

Le cas de la rue des Savoyards :

Parmi celles-ci, la rue des Savoyards, qui offrent un précieux raccourci entre Tilly et Villers-la-Ville, fait par ailleurs partie intégrante du réseau cyclable communal proposé. Actuellement, la non mise en SUL de ce tronçon s'expliquerait par la limite de vitesse autorisée sur cette voirie (> 50 km/h). Une limite de vitesse qu'il y a lieu de revoir, compte tenu du caractère urbanisé de ce tronçon de voirie, qui fait partie du noyau d'habitat s'étendant en marge de Strichon. A défaut d'une intégration dans la zone d'agglomération (F1) (qui par ailleurs n'est pas délimitée) la circulation automobile devrait y être limitée à 50 km/h (en adéquation avec la vision développée par ailleurs).