

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.a. Redéfinir certaines entrées d'agglomération et marquer celles-ci

<p>Description de l'action</p> <p>Redéfinir certaines entrées d'agglomération non idéalement localisées, et créer des effets de porte au droit de l'ensemble des entrées de villages et d'agglomérations (et des traversées de zones urbanisées)</p>	<p>Action(s) liée(s)</p> <p>5.1.b Respect des limitations de vitesse</p>
<p>Objectif(s) poursuivi(s)</p> <p>Inciter à un plus grand respect des limites de vitesse, 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>Commune de Villers-la-Ville, Service Public de Wallonie (, Zone de police)</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>Priorité 1, court terme (< 3 ans) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Redéfinition des entrées d'agglomérations non idéalement localisées - Aménagement de l'ensemble des entrées d'agglomérations/traversées de zones urbanisées sur le réseau principal (N93), sur le réseau de liaison locale (N275), et sur le réseau collecteur <p>Priorité 2, moyen-long terme (3-10 ans) : 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.a. Redéfinir certaines entrées d'agglomération et marquer celles-ci

Description concrète de l'action

Redéfinir la limite de certaines entrées d'agglomération

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



A ce titre, la localisation de l'entrée de l'agglomération rue de la Drève (et rue du Culot) à Tilly, route de Frasnes à Sart-Dames-Avelines et sur la N275 à Villers (en provenance de Court-Saint-Etienne) doivent être revues, les signaux étant en effet placés trop en amont de la zone urbanisée.

Par ailleurs, la rue du Bosquet reliant les zones urbanisées de Tilly et Marbisoux est assimilée à l'agglomération, bien qu'elle ne soit pas urbanisée. La signalisation pourrait donc également être révisée pour plus de cohérence et pour ainsi inciter une conduite adaptée.

Enfin, doit être analysée la question de la limite éventuelle d'agglomération au niveau de l'avenue des Peupliers/rue des Savoyards, en complément de celle située rue du Tienne notamment.

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.a. Redéfinir certaines entrées d'agglomération et marquer celles-ci

Marquer l'ensemble des entrées et sorties d'agglomérations

A l'image de plusieurs entrées/sorties d'agglomérations déjà aménagées, les différents gestionnaires de voirie marqueront l'ensemble des entrées de villages et d'agglomérations (et des traversées de zones urbanisées). Outre via les signaux routiers adéquats (F1 et F3) ou via le changement de régime de vitesse (pour les traversées de zones urbanisées), également via la création d'effets de porte visuels et/ou physiques.

Quels dispositifs ?

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) dans la mesure du possible.

Sur le réseau principal : N93 (traversée de petit Marbais)

Au minimum une bande colorée sera marquée au sol (ex : ocre), sur laquelle pourrait être reproduit le signal C43. Idéalement, un aménagement visuel complètera le dispositif et/ou celui-ci sera éventuellement couplé à un dévoiement de voirie.

Sur le réseau de liaison locale : N275 (entrée Marbais depuis VLV et entrée VLV depuis CSE)

Un dispositif similaire à celui proposé sur la N93 pourrait être implanté.

Sur le réseau de collecte locale (et le réseau de desserte locale)

Concernant les voiries du réseau collecteur – à savoir celles desservant les villages – et les voies de desserte locale, un dispositif plus contraignant doit être envisagé. Les dispositifs qui ont été installés aux entrées de l'agglomération de Tilly sur les rues de Hanzée et des Savoyards constituent de bons exemples à cet égard. Sur la première, un coussin berlinois est présent dans chaque sens de circulation. Sur la seconde, un coussin berlinois a été combiné à un rétrécissement de voirie. De tels aménagements pourraient être généralisés à l'ensemble des entrées d'agglomérations sur voiries communales.



Entrée d'agglomération de Tilly, rue des Savoyards

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.a. Redéfinir certaines entrées d'agglomération et marquer celles-ci

Il est par ailleurs recommandé de tenir compte des cyclistes lors de l'aménagement de tels dispositifs, en particulier sur les voies parcourues par des itinéraires cyclables (cf. exemples ci-dessous qui permettent aux cyclistes de by-passer l'obstacle).



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.

Parmi les entrées à marquer en priorité, celle de la zone urbanisée située sur la route de Frasnes à Sart-Dames-Avelines. Celle-ci est actuellement peu marquée (urbanisation « diffuse », absence de carrefour), ce qui n'incite pas les automobilistes à modifier leur conduite. Il faudra ainsi veiller à doter cette entrée d'un de ces dispositifs marquant le passage en zone 50 km/h. Une proposition d'aménagement est ici proposée (cf. esquisse ci-contre). La route de Frasnes étant reprise en tant que liaison supra-communale dans le réseau cyclable, un by-pass pour les vélos a été prévu.



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.a. Redéfinir certaines entrées d'agglomération et marquer celles-ci

