



4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2. 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 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité 2.1. Mettre en place un réseau d'itinéraires cyclables communal 2.2. Compléter et sécuriser les itinéraires cyclables supra-communaux 3.3. Rendre les points d'arrêts confortables, accessibles et sécurisés</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>Commune de Villers-la-Ville (,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 4.2. Spécialiser le réseau routier

Description concrète de l'action

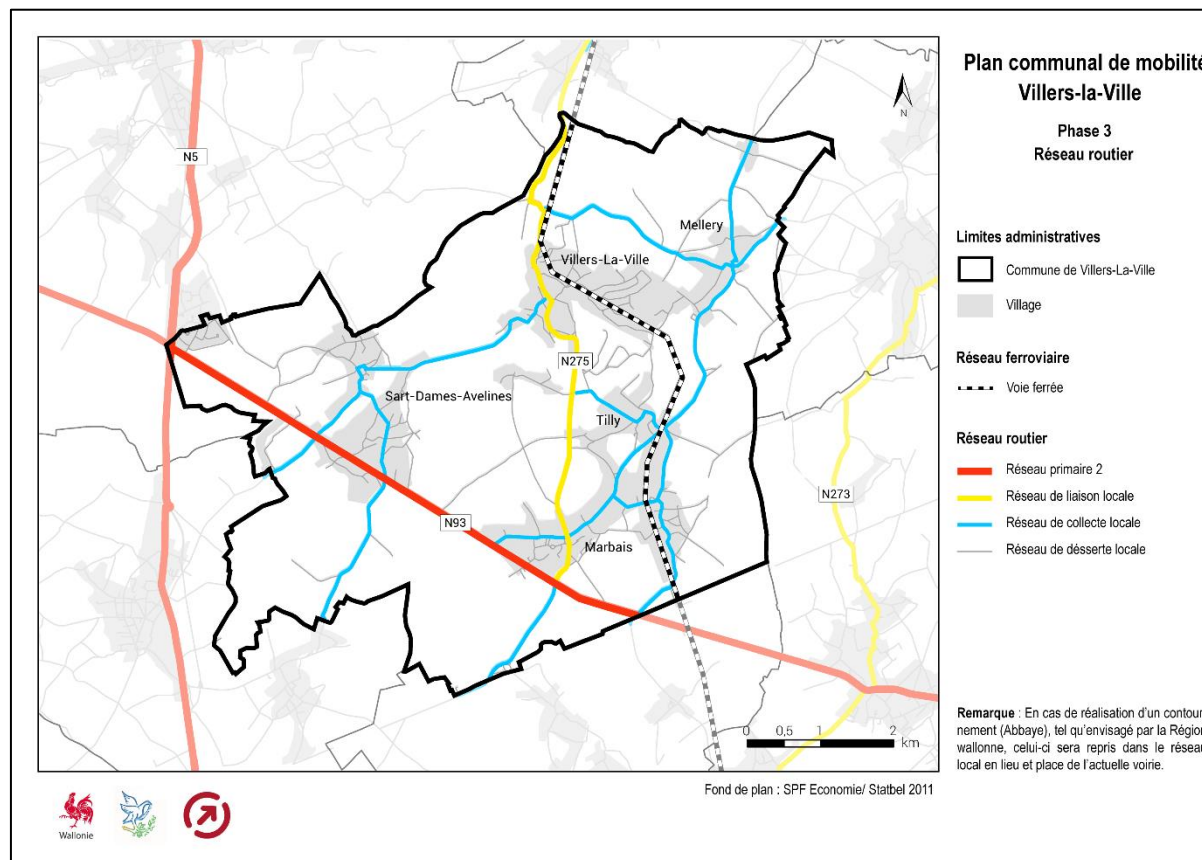
La Commune, au gré du réaménagement de son réseau viaire, aménagera et partagera l'espace public de celui-ci en fonction du niveau hiérarchique des voiries. Elle veillera également à ce que la Région en fasse de même sur le réseau régional. La carte ci-après illustre la hiérarchisation du réseau routier.

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 4.2. Spécialiser le réseau routier

Cartographie



4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2. Spécialiser le réseau routier

Principes généraux d'aménagement

Réseau primaire 2 (N93)

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 éviter/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 régularité/vitesse commerciale des lignes de bus concernées (et afin d'offrir des espaces d'attente confortables pour leurs usagers).

Réseau de liaison (N275)

Le réseau de liaison 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 4.2. 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 Gustave Linet, rue du Sart, rue du Petit Mont, rue de la Catalogne, ...). 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, elles accueillent 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, en particulier des voies dont la largeur est $\leq 3\text{m}$ et/ou qui sont parcourus par des itinéraires cyclables (ou piétons)
- 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 4.2. 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 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.
Fonction	/	Transport >> Accessibilité		Transport ≈ Accessibilité	Accessibilité > Transport			Accessibilité >>> Transport	
Régime de vitesse (km/h)	/	90 (-70)	70- 50	90-70	50(-30*)	90-70****	50(-30)	(70-) 30 /chemin réservé	50 – 30 - 20
Division en bande de circulation	/	Oui		En fonction du contexte	Pas spécifiquement			Non	
Stationnement	/	Non	Hors chaussée	Non	Hors(/sur chaussée)	Non	Sur la chaussée	Non	Sur la chaussée
Cheminement piéton	/	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Mixité**	Mixité ***
Cheminement cycliste	/	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation phys./visuelle	Séparation phys./visuelle	Séparation visuelle/Mixité	Mixité**	Mixité
Arrêt transport public	/	Hors voirie	En voirie	Hors voirie	En voirie	En voirie	En voirie	En voirie	En voirie

* Abords d'écoles / ** Mixité si mise en chemin réservé ou circulation automobile à vitesse réduite/ *** Mixité si mise en zone résidentielle ou de rencontre

**** Ce vers quoi il faut tendre à terme (en fonction de l'évolution du code de la route)