



# Plan communal de Mobilité d'Aiseau-Presles

Rapport final - Synthèse

Juin 2002





La Commune d'Aiseau-Présles, sur l'initiative et avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (DG.3- IG.31 – D.311), a décidé de se doter d'un Plan Communal de Mobilité (PCM). Cet outil a notamment pour objectif d'organiser de façon durable la mobilité de tous au sein du territoire concerné.

Le présent document clôture la mission d'étude confiée au bureau Survey & Aménagement. Il s'agit d'une synthèse du Plan de Mobilité. Il reprend de façon concise les différentes phases du PCM. Il se veut un document de référence auquel pourront avoir recours les différents acteurs de la mobilité (TEC, SNCB, MET, Ville et Commune) lors de la programmation de travaux, de la demande d'avis sur des projets, etc. Mais il doit aussi être un outil d'information et de sensibilisation de l'ensemble des personnes qui vivent ou fréquentent le territoire des deux entités concernées au développement d'une mobilité intégrée soucieuse du bien être de la collectivité.

Pour chaque phase (y compris les périodes de retour vers la population – consultation et enquête publique), trois points sont abordés : la méthodologie employée, le contenu et un renvoi vers les documents techniques qui apporteront les compléments d'information utile. L'objectif de cette synthèse est bien de mettre en lumière les éléments importants de cette étude, non de donner une information technique détaillée, objet des documents techniques repris en format Acrobat sur le CD-Rom repris en fin de document

Le travail est loin d'être fini, il faut maintenant faire vivre ce plan et le mettre petit à petit en application en lui accordant notamment les moyens humains et budgétaires nécessaires. Mais il s'agit surtout pour les différents acteurs d'acquiescer le réflexe PCM et d'inclure dans tous leurs actes et décisions un volet « mobilité ».

Survey & Aménagement remercie les différents partenaires du Comité d'Accompagnement du travail qu'ils ont accompli et plus particulièrement le Bourgmestre en charge de la Mobilité et le Conseiller en Mobilité pour leur dévouement.

*Survey & Aménagement,  
Juin 2002.*

© Survey & Aménagement, y compris pour les illustrations sauf celle de la consultation publique qui est propriété de la Commune d'Aiseau-Présles. Toute reproduction interdite sans accord préalable écrit et conjoint de la Commune d'Aiseau-Présles et du MET-DG3-D311.



## Introduction



Dans cette partie...

- Qu'est-ce qu'un Plan Communal de Mobilité (PCM) ?
- Que peut-on attendre du PCM ?
- Structure de l'étude et de la participation citoyenne.



# UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITE A AISEAU-PRESLES: POURQUOI? COMMENT?

## Un PCM ... Qu'est-ce que c'est ?

Le **Plan Communal de Mobilité (PCM)** s'intéresse à l'ensemble de l'entité communale d'Aiseau-Presles.

Il tente de définir les **problèmes** et les questions en matière de mobilité (problèmes d'accessibilité, de sécurité routière, etc.) et ce pour **tous les modes de déplacement** (piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes, deux-roues motorisés, transports en commun, automobiles et poids lourds) afin de rechercher des **solutions durables et efficaces**.

## Après l'étude ... Que peut-on attendre du PCM ?

- la mise en place de **réseaux** efficaces et sûrs **pour les piétons** (trottoirs, traversées, signalisation), **les personnes à mobilité réduite** (trottoirs surbaissés, rampes d'accès) **et les cyclistes** (pistes et bandes cyclables, signalisation, stationnement);
- la revalorisation et/ou la création de **réseaux de bus TEC** (amélioration des horaires et correspondances, création de nouvelles lignes, etc.);
- l'amélioration du **transport par chemin de fer** (meilleur accueil des usagers, amélioration des liaisons avec les transports par bus, stationnement pour vélos, etc.);
- la **diminution du trafic** automobile de **transit**;
- l'amélioration de la **sécurité** (aménagement de voiries) et la **diminution des vitesses**;
- la gestion du **stationnement automobile**;
- la gestion des **déplacements des poids lourds**.

Concrètement, le PCM se traduira par **différentes actions**:

- réorganisation de réseaux;
- travaux d'aménagements;
- actions d'information et de sensibilisation de la population et des usagers.

Certaines mesures très concrètes pourront voir le jour rapidement, d'autres pourront l'être à moyens et longs termes.

## Structure de l'étude... et de la participation

PHASE 1 : Etat de lieux - diagnostic

PHASE 2 : Définition des objectifs

PHASE 3 : Propositions

Rapport final

Mise en oeuvre

Consultation publique

Enquête publique





## Phase 1 – Etat des lieux / Diagnostic



Dans cette partie...

- Dans quel cadre physique et socio-économique se développe la mobilité à Aiseau-Presles?
- Quels sont les comportements de déplacement de la population locale? Quels modes de déplacement utilise-t-elle? Où se rend-elle?
- Quels sont les forces et les faiblesses des déplacements piétons, cyclistes, en automobile, des poids lourds et en transports en commun?
- Quel bilan pour la sécurité routière?

<b>I. Cadres généraux</b>	<b>6</b>
1.1. Introduction	6
1.2. Localisation et description générales	6
1.3. Contexte physique	7
1.4. Contexte socio-économique et urbanistique	12
1.5. Contexte démographique général	18
<b>II. Cadre de la mobilité : aspects généraux</b>	<b>21</b>
2.1. Introduction	21
2.2. Comportements de déplacement	21
2.3. Composantes techniques du réseau	33
2.4. Hiérarchie du réseau	35
<b>III. Cadre de la mobilité : aspects particuliers</b>	<b>38</b>
3.1. Introduction	38
3.2. Déplacements pédestres : réseaux et usages	56
3.3. Déplacements cyclables : réseaux et usages	39
3.4. Déplacements automobiles: réseaux et usages	42
3.5. Déplacements en transports en commun : réseaux et usages	45
3.6. Déplacements des poids lourds	50
3.7. Sécurité des déplacements ; besoins et demandes de la population	54
<b>IV. Diagnostic général</b>	<b>61</b>

Envie d'en savoir plus?...  
Référez-vous aux documents de la phase 1  
repris dans le CD-Rom, en fin d'exemplaire.



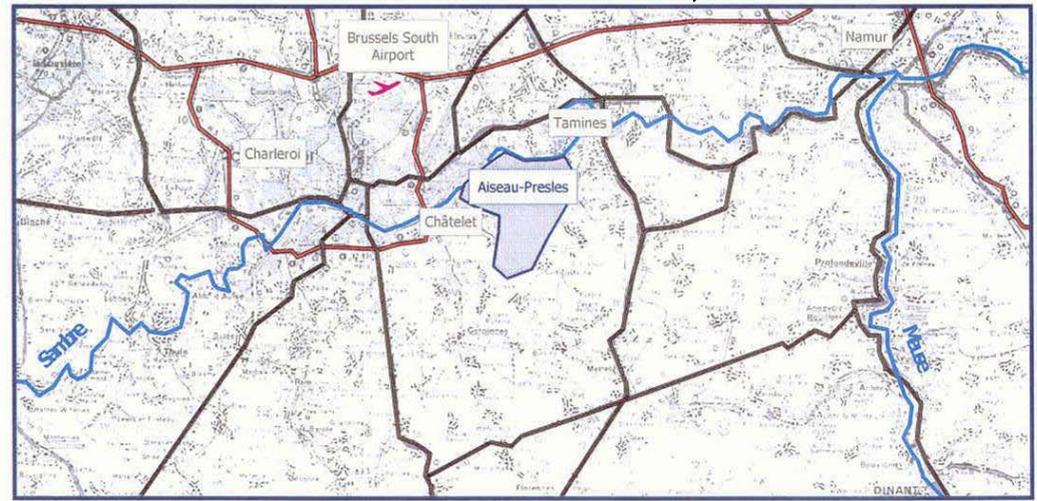
# CADRE PHYSIQUE et ACCESSIBILITE

- Une excellente implantation régionale;
- Une structure en deux parties:
  - un Nord urbanisé, en cordon, lié à la conurbation de la Basse-Sambre;
  - un Sud rural, isolé.
- Un cadre naturel de qualité.

**Une illustration... Une carte..**

La localisation générale d'Aiseau-Presles et sa bonne accessibilité régionale (tant en voiture qu'en transports en commun) en font une commune facilement accessible, ce qui favorise d'ailleurs son développement urbanistique.

On constate également que le maintien et/ou le (re)développement des transports en commun offre une concurrence directe aux déplacements automobiles sur certains destinations, en particulier.



**LEGENDE**

- Commune d'Aiseau-Presles
- Réseau autoroutier
- Réseau routier important
- Réseau fluvial

Echelles diverses  
Carte routière Michelin, carte IGN

Nord

Plan communal de Mobilité de la commune d'Aiseau-Presles - Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic - Mars 2001  
Maîtres d'œuvre : MET - DG.3 - IG.31 - D.131 / Commune d'Aiseau-Presles  
Auteur de projet : Survey & Aménagement



# CADRE HUMAIN et SOCIO-ECONOMIQUE

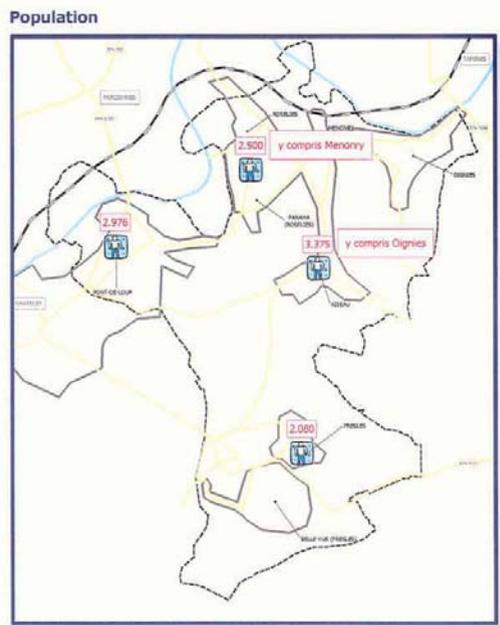
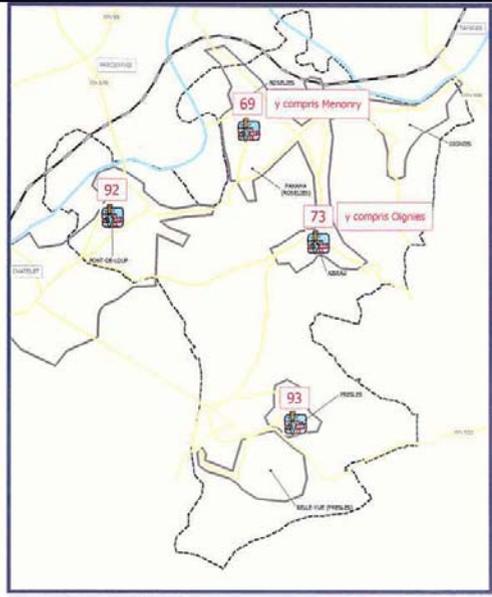
- Une commune en dépendance de sa région au niveau des emplois, des services, de l'enseignement secondaire, etc.
- Une commune pour habiter (développement urbanistique);
- Une commune qui gère son développement via des outils urbanistiques;
- Une évolution de la population continue mais stable;
- Une bonne répartition spatiale de la population;
- Une commune jeune.

**Une illustration... Une carte...**

L'analyse démographique montre une bonne répartition de la population équilibrée entre les différents centres agglomérés de l'entité communale, ce qui facilite la mise en place d'une politique de mobilité, renforcée par une évolution démographique stable.

L'approche du développement urbanistique démontre une pression plus forte sur les sections de Pont-de-Loup et Presles, zones plus rurales et soumises à un développement urbanistique récent (de type résidentiel pavillonnaire).

**Carte 1.4. - Urbanisme et population**



**LEGENDE**

	Nombre de permis d'urbanisme accordés depuis 5 ans		Limite communale
	Nombre d'habitants au 31/12/1999		Vole ferrée
			Voies structurantes
			La Sambre
			Noyau urbanisé

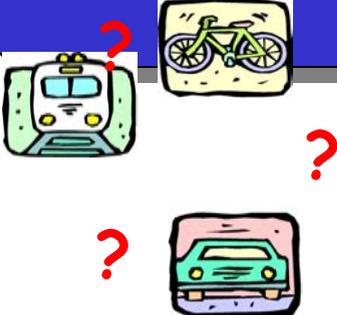
Echelle 1/50.000

Plan communal de Mobilité de la commune d'Aiseau-Présles - Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic - Mars 2001  
 Maîtres d'oeuvre : MET - DG.3 - IG.31 - D.131 / Commune d'Aiseau-Présles  
 Auteur de projet : Survey & Aménagement



# LA MOBILITE en général... Quelques chiffres

- Un usage important de l'automobile pour les déplacements, en général (environ 80%) et particulièrement pour les déplacements domicile-travail et pour les achats.
- Un usage modéré des transports en commun (11,7%), parfois de façon combinée;
- Un usage faible des modes "doux" (5,5%), à l'exception des déplacements domicile-école (32% pour la marche);
- Des destinations diverses: Charleroi, Bruxelles-Cap, Namur, Châtelet, Sambreville.



Mode de déplacement	%
	4,1%
	1,4%
	1,2%
	79,9% (43% comme conducteur seul ; 24,2% comme conducteur accompagné ; 12,7% comme passager)
	1%
	5,9%
+	2,4%
+	2,1%
+	0,3%
+	0,05%
+  /	0,05%
<b>Inconnu</b>	1,6%

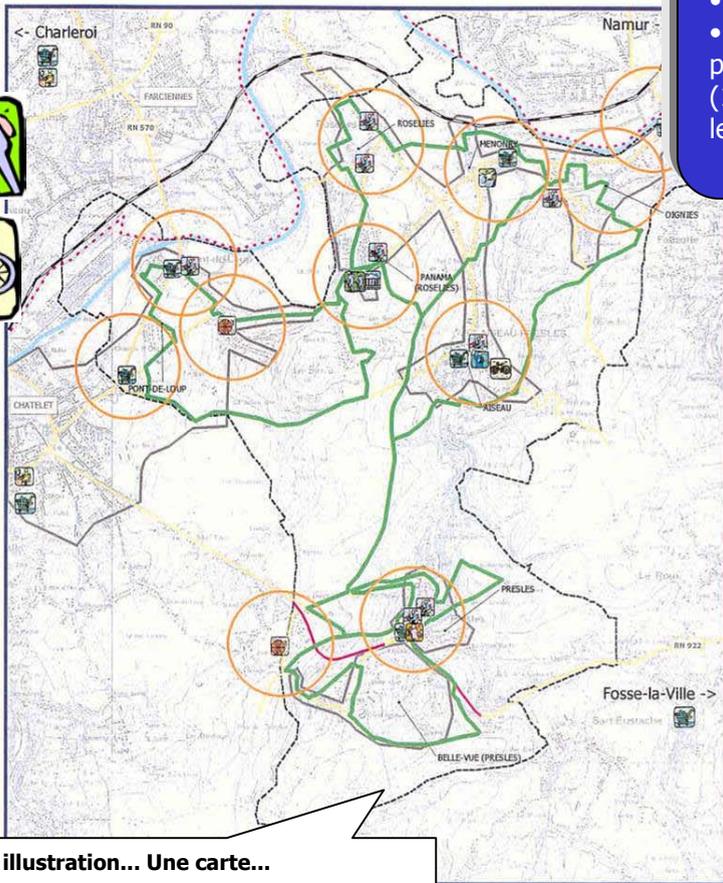
**Une illustration... Un tableau...**

Une forte domination de la voiture pour les déplacements (tous motifs confondus) mais un usage modéré des transports en commun (au-dessus de la moyenne wallonne) ainsi qu'un usage faible des « modes doux »,... un portrait intéressant de la mobilité des Aiseau-preslois.



# LA MOBILITE en detail... Les piétons, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes

- Un réseau pédestre "quotidien" encore utile et aménagé, sauf hors agglomération;
- Un réseau pédestre "touristique" récemment développé;
- Un réseau cyclable quasiment inexistant;
- Une demande importante de développement des modes doux par la population (19% pour les déplacements pédestres, 12% pour les déplacements cyclables).



**LEGENDE**

Pôle générateur de trafic piéton et/ou cycliste :

- Maison communale
- CPAS
- Bibliothèque publique
- Centre culturel
- Infrastructure sportive
- Ecole maternelle et/ou primaire
- Centre scolaire secondaire extérieur
- Pôle de commerces et de services privés

○ Rayon d'action du pôle générateur sur les déplacements pédestres (500 m.)

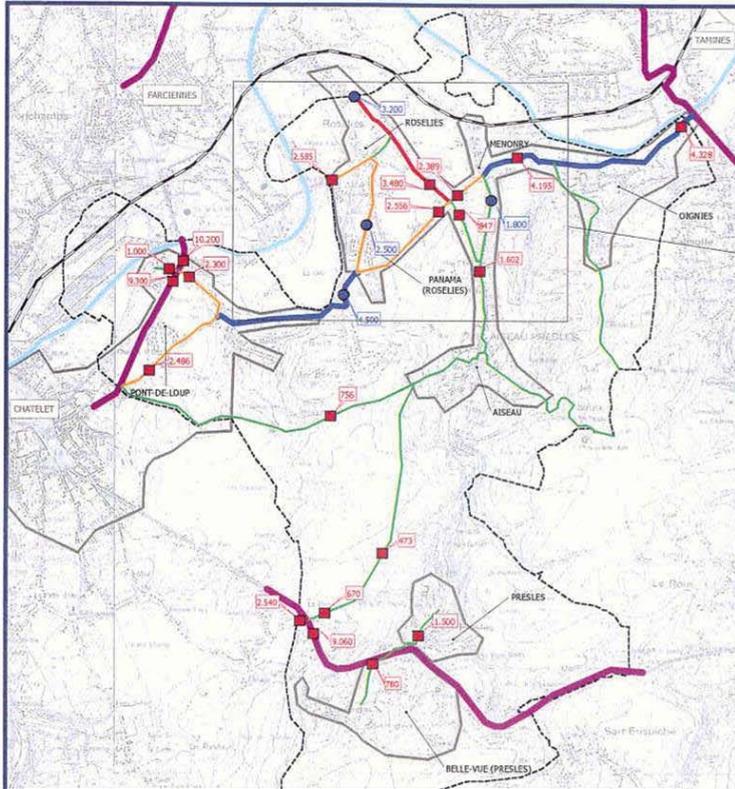
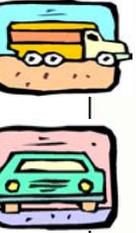
- Stationnement pour vélos
- Départ des circuits pédestres balisés
- Circuit pédestre balisé
- Piste cyclable unidirectionnelle (RN 922)
- RAVeL1 (en projet)

- Limite communale
- Voie ferrée
- Voiries structurantes
- La Sambre
- Noyau urbanisé

## Une illustration... Une carte...

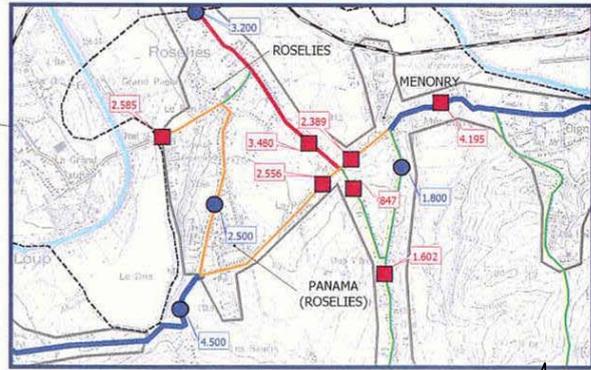
L'analyse des pôles générateurs de trafic dans la commune démontre que sur un rayon de 500m, la plus part des zones urbanisées sont proches d'importants pôles de service (écoles, administration communale, centres sportifs, etc.. Or cette distance est facilement réalisable à pied et/ou à vélo. De plus, dans le Nord de la Commune, le relief est plat... un argument supplémentaire au développement d'un usage plus intensif du vélo.

# LA MOBILITE en détail... Les automobiles et les poids lourds



**Carte 1.7. - Déplacements automobiles : Charges de trafic**

ZOOM



**LEGENDE**

- 1000 Nombre de véhicules entre 6 et 22 heures (sens cumulés) d'après comptage
- 1000 Nombre de véhicules entre 6 et 22 heures (sens cumulés) d'après analyse
- Voirie avec charge de trafic inférieure à 2.000 v./j.
- Voirie avec charge de trafic comprise entre 2.000 et 2.999 v./j.
- Voirie avec charge de trafic comprise entre 3.000 et 3.999 v./j.
- Voirie avec charge de trafic comprise entre 4.000 et 4.999 v./j.
- Voirie avec charge de trafic supérieure à 5.000 v./j.

- Des voiries régionales très chargées (environ 10.000 v/j) et soit peu adaptées (RN570) ou soit créant un effet de rupture (RN922);
- Un axe septentrional fort reliant Châtelet à Tamines et traversant des zones densément urbanisées et peuplées;
- Un réseau routier central et méridional faible;
- Certains points particuliers chargés;
- Pas ou peu de problèmes de stationnement;
- Peu de problèmes de charroi lourd si ce n'est la présence de certains véhicules en transit, sur les voiries communales.

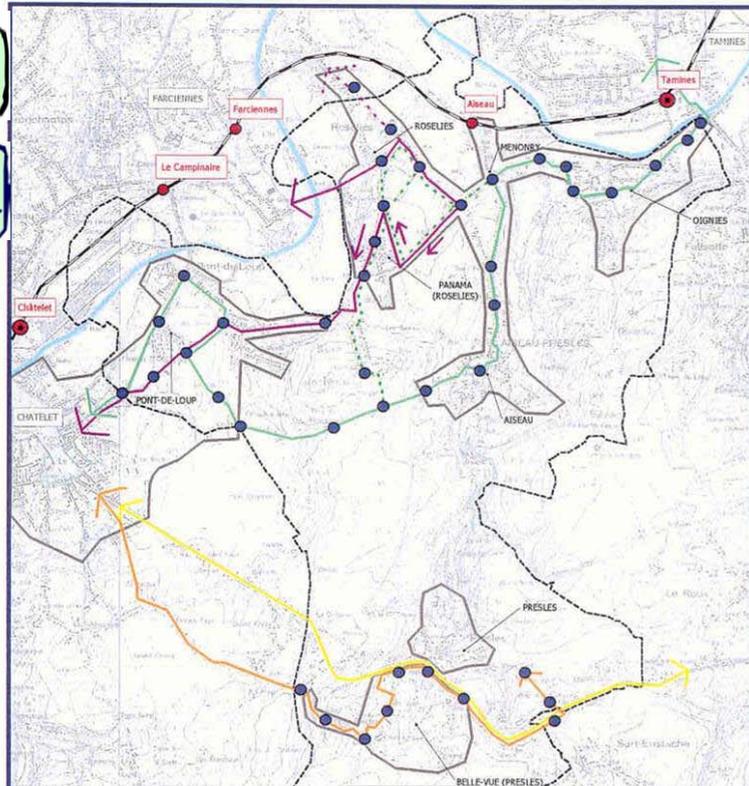
**Une illustration... Un schéma...**

Hormis les charges de trafic élevées sur les voiries régionales, la liaison Pont-de-Loup / Roselies / Menonry / Oignies est assez chargée en trafic de transit. Cette charge, peut-être peu importante en chiffres absolus, est inadaptée à l'environnement (habitat dense avec des fonctions socio-économiques) et génère de nombreuses nuisances sur la vie riveraine: bruit, pollution, insécurité routière subjective, etc.



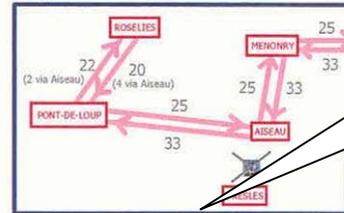
# LA MOBILITE en détail... Les transports en commun

Réseaux SNCB et TEC



Carte 1.8. - Déplacement en bus TEC

Liaison interne en bus TEC, un jour de semaine

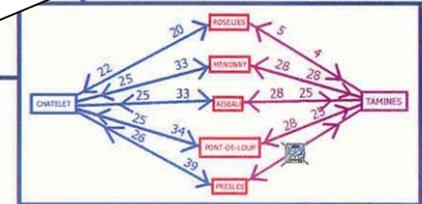


Une illustration... Une carte et un schéma...

L'analyse des l'offre de transports en commun sur le territoire aiseau-preslois montre que les lignes de transports en commun (sauf la ligne TEC 13) sont en passage sur le territoire communal.

Dès lors, le PCM ne pourra s'orienter que vers des solutions générales qui devront être réévaluées à l'échelle régionale, notamment dans le cadre de la desserte de la Basse-Sambre.

Liaison externe régionale en bus TEC, un jour de semaine



LEGENDE

- Ligne TEC 10 (Châtelet-Namur)
- Ligne TEC 13 (Charleroi-Presles)
- Ligne TEC 154-158 (Charleroi-Farciennes)
- Variante de la ligne TEC 154-158
- Ligne TEC 155-156 (Châtelet-Tamines)
- Variante de la ligne TEC 155-156
- Arrêt TEC

- Limite communale
- La Sambre
- Noyau urbanisé

• Le réseau SNCB

- Importance de l'arrêt SNCB "Aiseau" en termes d'échanges local / régional-national mais peu sous-régional;
- Concurrence directe avec les gares de Châtelet et Tamines;
- Manque d'aménagement des abords de la gare et pas de desserte TEC.

• Le réseau TEC

- Bonne liaison régionale sauf Presles/Tamines - Roselies/Tamines;
- Liaison interne correcte sauf vers/depuis Presles et Roselies (depuis certains villages);
- Usage essentiellement scolaire et marchés à Châtelet et Tamines;
- Présence de transport scolaire et PMR.

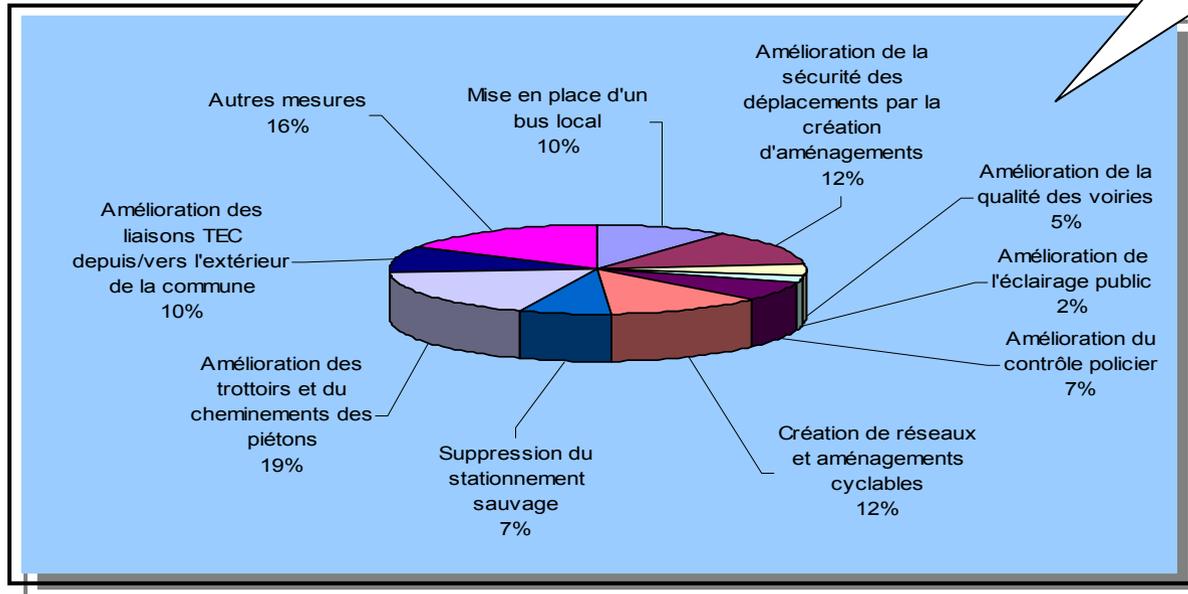
# LA MOBILITE en détail... La sécurité routière et les besoins de la population

- Des voiries communales assez accidentogènes malgré une forte importance des voiries régionales;
- Des problèmes de vitesse sensibles en agglomération;
- Des problèmes bien identifiés par la population (et sans trop d'exagération);
- Des demandes précises: sécurité routière, déplacements pédestres et cyclables.



## Une illustration... Un graphique...

L'analyse des demandes de la population via l'enquête « tous ménages » a permis de mettre en évidence des besoins précis de la population en matière de mobilité et de sécurité des déplacements.



# Diagnostic général

- Peu de problèmes de concentration interne de déplacements (sauf zones portuaires) car peu de fonctions polarisantes;
- Une certaine dépendance régionale induisant des comportements modaux différents (prédominance de la voiture);
- Une double structure interne:
  - Au Nord, le transit...
  - Au Sud, l'isolement...
- Localement, une forte motorisation des déplacements.





## Phase 2 – Définition des objectifs



Dans cette partie...

Comment, sur base du diagnostic, les objectifs ont-ils été définis et quels sont-ils?



Envie d'en savoir plus?...  
Référez-vous aux documents de la phase 2  
dans le CD-Rom, en fin d'exemplaire.

<b>I. RAPPEL DU DIAGNOSTIC</b>	<b>3</b>
<b>II. OBJECTIFS DES PARTENAIRES DU PCM</b>	<b>6</b>
<b>III. STRUCTURATION DES OBJECTIFS</b>	<b>8</b>
3.1. Objectifs généraux	9
3.2. Objectifs sectoriels	13
<b>IV. ANALYSES PARTICULIÈRES</b>	<b>20</b>
4.1. Répartition spatiale des objectifs	20
4.2. Types de mesures et moyens budgétaires	22
4.3. Répartition temporelle des mesures	23
<b>V. SYNTHÈSE ET CONCLUSION</b>	<b>24</b>
5.1. Tableau synthétique des objectifs généraux	24
5.2. Tableau synthétique des objectifs sectoriels	25
5.3. Conclusion	26



Sur base du diagnostic posé (phase 1), des rencontres avec différents opérateurs de la mobilité locale (Commune, MET – DG1 et DG3, TEC Charleroi, SNCB, etc) ont permis de définir des objectifs précis à développer dans le cadre du PCM d'Aiseau-Presles. Ceux-ci sont résumés dans le tableau ci-dessous .

Les objectifs généraux sont:

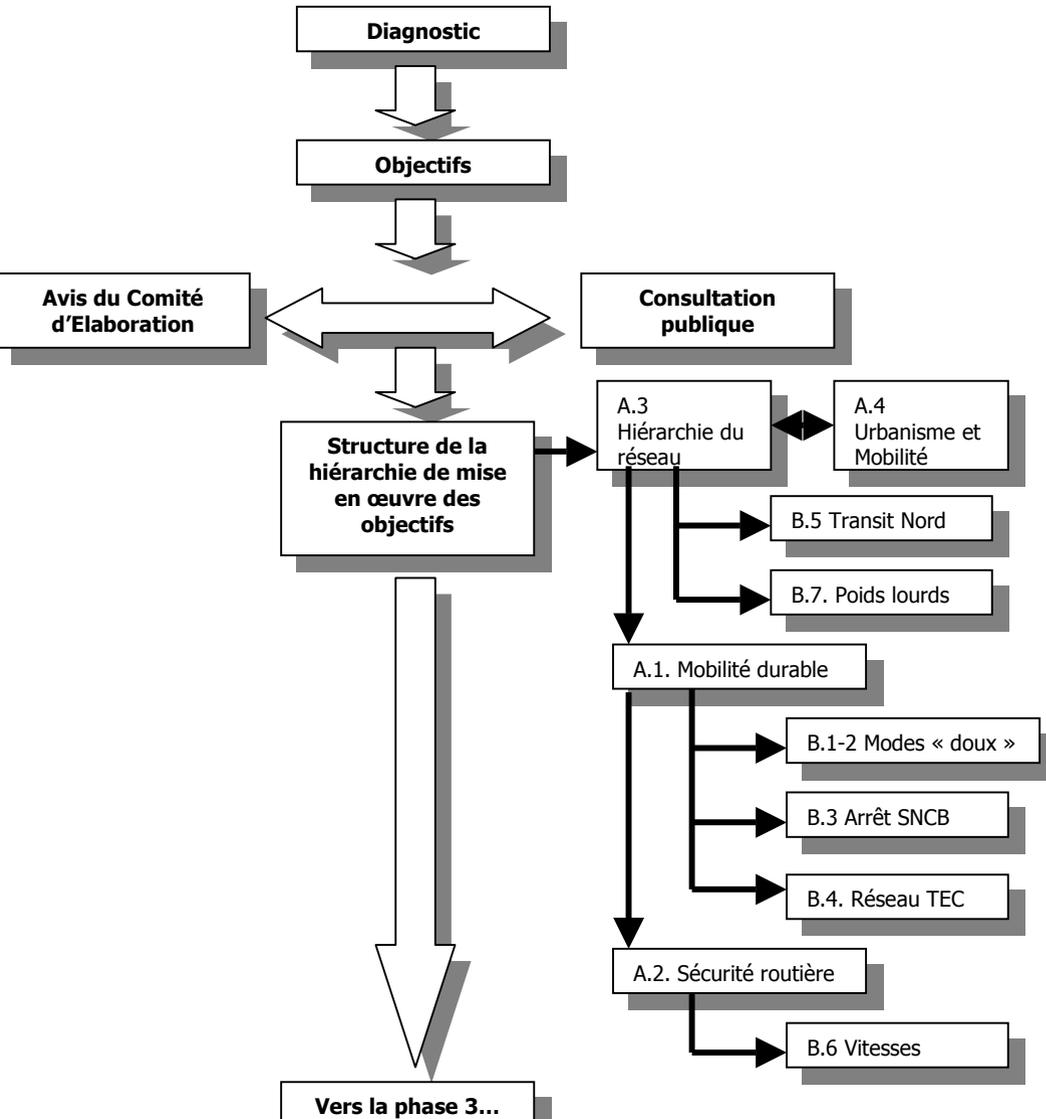
- Diminuer l'usage massif de la voiture et promouvoir les déplacements à pied, à vélo et en transports en commun;
- Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route;
- Mettre en place une hiérarchie du réseau routier;
- Etablir des relations entre les politiques d'urbanisme et de mobilité.

Au départ de ces quatre grands objectifs, des buts secondaires ont été définis:

- Aménager des cheminements efficaces, confortables et sûrs pour les piétons, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes;
- Revaloriser l'arrêt SNCB et ses abords;
- Renforcer l'efficacité du réseau TEC;
- Limiter l'impact du transit automobile dans le Nord de la commune;
- Gérer mieux les régimes de vitesse (zones agglomérées, zones 70Km/h, etc.);
- Réorganiser le transport des poids lourds.



# Apports de la consultation publique sur les phases 1 et 2 (septembre-octobre 2001)



La consultation publique du Plan communal de Mobilité de Aiseau-Présles sur les phases 1 et 2 (septembre – octobre 2001) a permis de conforter l'analyse établie lors de la première phase de la mission d'étude.

Mais également de pouvoir mieux considérer les objectifs qui avaient été définis et qui peuvent se hiérarchiser suivant le schéma ci-joint.

Cette hiérarchisation a ainsi guider la structure de la phase de propositions



Exposition du PCM à l'administration communale





## Phase 3 – Propositions



Dans cette partie...

- Qu'est qu'un Schéma d'organisation et de hiérachisation des réseaux et qu'apporte-t-il?
- Quelle nouvelle hiérarchie des réseaux?
- Quelles réponses concrètes sont apportées aux objectifs restructurés après la consultation publique?

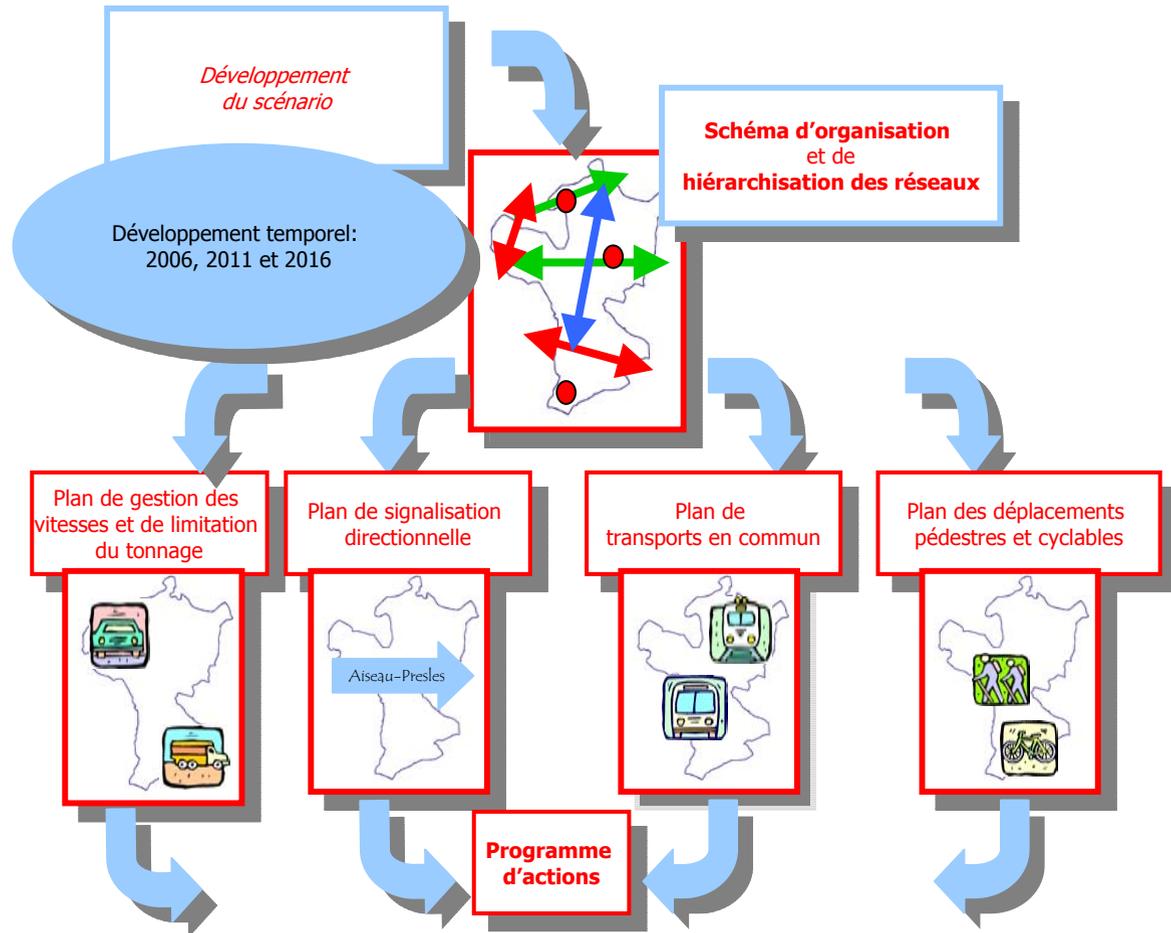
Envie d'en savoir plus?...  
 Référez-vous aux documents de la phase 3  
 dans le CD-Rom, en fin d'exemplaire.

I.	Rappel des scénarios proposés	2
II.	Développement du scénario	7
	a. Introduction	7
	b. Echéance 2006	8
	c. Echéance 2011	23
	d. Echéance 2016	33
	e. Actions non liées à une échéance	40
III.	Principes de mise en oeuvre et de suivi	43



# LA MOBILITE demain... Structure de la phase 3

Sur base du diagnostic posé (phase 1) et des objectifs définis (phase 2) et réévalués après la consultation publique (automne 2001), des propositions ont été préparées en deux scénarios. Après l'analyse de ceux-ci par le Comité d'Elaboration de l'étude, le choix a été posé sur un scénario qui a fait l'objet d'un développement présenté ci-après.



Sur la base du schéma d'organisation et de hiérarchisation des réseaux qui se décline suivant trois échéances (2006, 2011 et 2016), quatre plans (ou programmes) thématiques sont présentés afin de couvrir la totalité des modes de déplacements et l'implication de leur fonctionnement.

# LA MOBILITE demain.. EN GENERAL: le Schéma d'organisation et hiérarchisation des réseaux

L'objectif principal de ce schéma pour la mobilité dans l'entité communale d'Aiseau-Presles est de pouvoir offrir une structure de référence pour les déplacements des personnes et des biens.

Ce schéma vise principalement à:

- Promouvoir la combinaison de différents modes de déplacement afin de ne pas développer uniquement l'usage de la voiture tout en tenant compte de spécificités de la commune;
- Programmer de façon plus aisée des infrastructures et adapter les aménagements proposés par rapport aux fonctions intermodales.

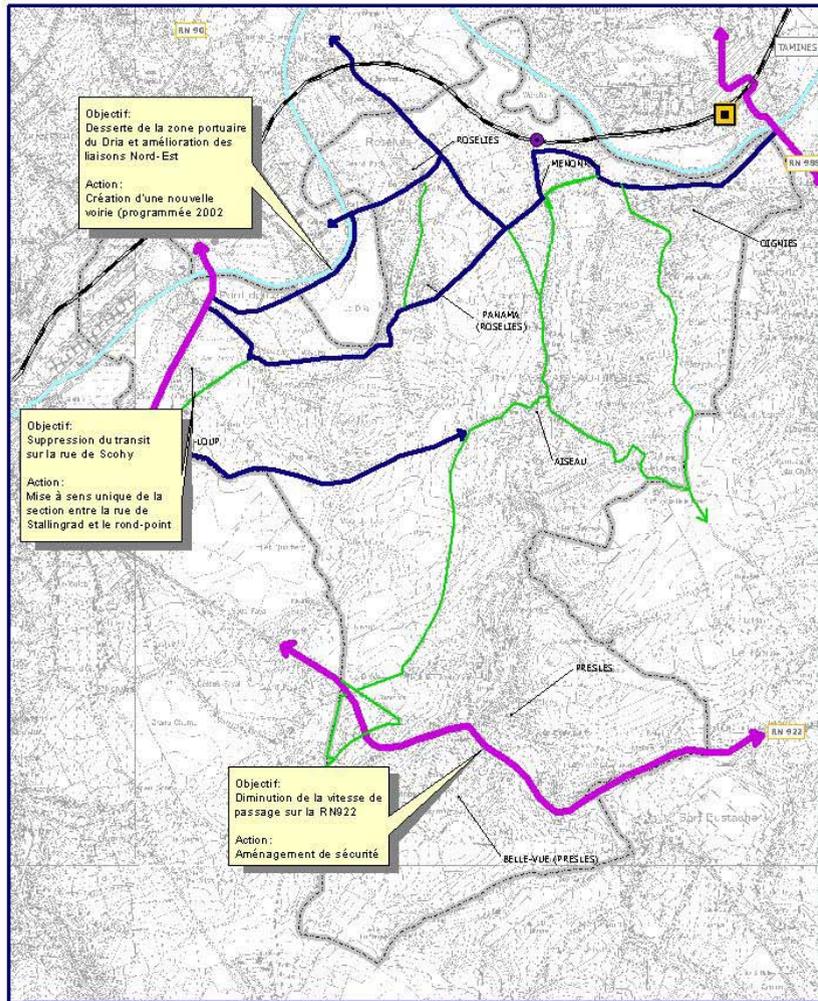
Il s'appuie principalement sur la mise en place d'une hiérarchie du réseau, différente de celle en vigueur actuellement.

Sur base de cette hiérarchie, il y a lieu de prévoir une catégorisation des voiries issue de cette hiérarchie des réseaux ayant non seulement une incidence sur les déplacements motorisés mais également sur les autres modes. Cette catégorisation permet également de définir un calibrage des voies de circulation propre à chaque fonction de circulation en précisant les aménagements utiles à la circulation motorisée (nombre de bandes de circulation, types de carrefours, etc.) ainsi que les possibilités de déplacements des modes « doux » (piétons et cyclistes).



# LA MOBILITE demain.. EN GENERAL: le Schema d'organisation et hiérarchisation des réseaux

*Par échéance... Pour 2006*



## Echéance 2006 - SCHEMA D'ORGANISATION ET DE HIERARCHISATION DES RESEAUX

**Pour 2006:**

- création de la liaison Roselies / Pont-de-Loup.
- mise en place de sens uniques (rues Scohy à Pont-de-Loup et Lambot à Menorny) pour contraindre le trafic de transit.
- aménagements de gestion du trafic.
- valorisation des réseaux de transports en commun.
- mise en place d'un plan piétons/vélos.
- valorisation de la voie d'eau.

### LEGENDE

- Voirie de liaison
- Voirie de transit sous-régionale
- Voirie de transit régionale

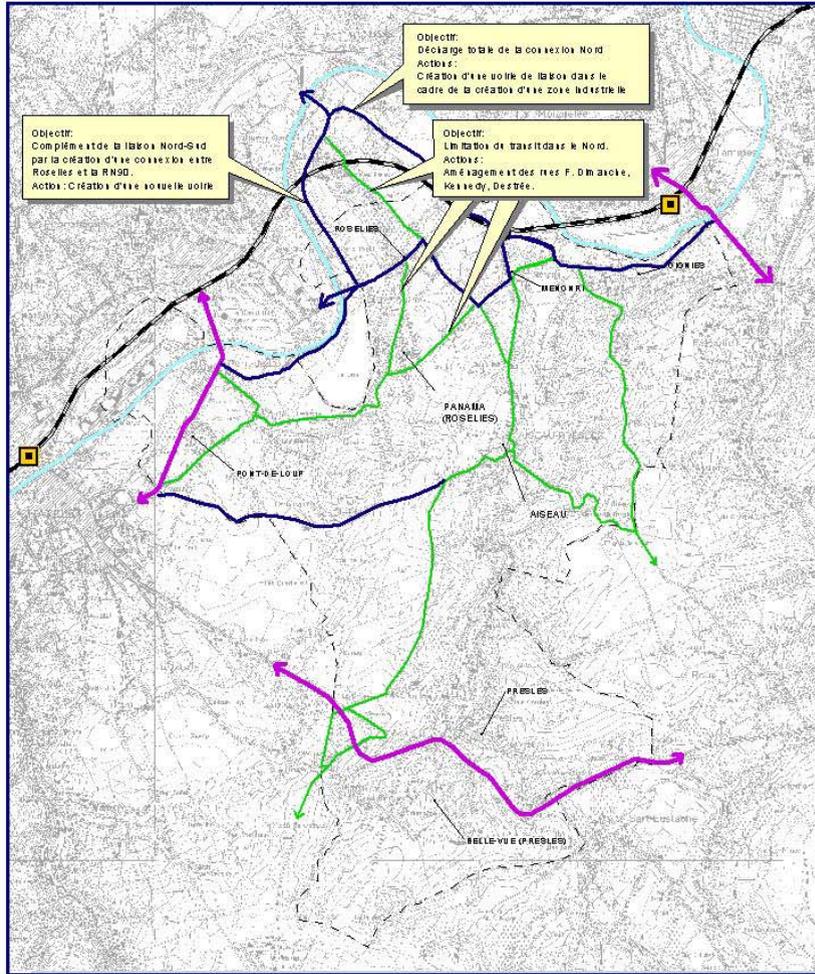
- Chemin de fer
- Sambre
- Limite communale
- Gare régionale
- Gare locale

Echelle : 1/37.500  
Cartes IGN : 53-1, 52-4, 46-8, 47-5



# LA MOBILITE demain.. EN GENERAL: le Schéma d'organisation et hiérarchisation des réseaux

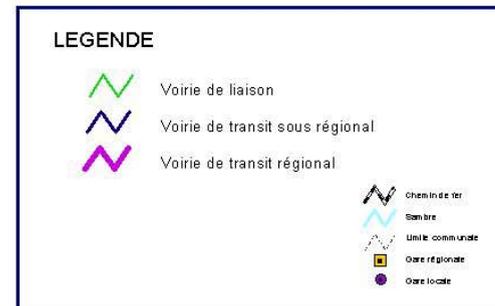
Par échéance... Pour 2011



## Echéance 2011- SCHEMA D'ORGANISATION ET DE HIERARCHISATION DES RESEAUX

Pour 2011:

- création de la liaison Roselies / RN 90.
- création de la liaison gare d'Aiseau / RN 90.
- aménagements de gestion du trafic.
- compléments au plan vélo.



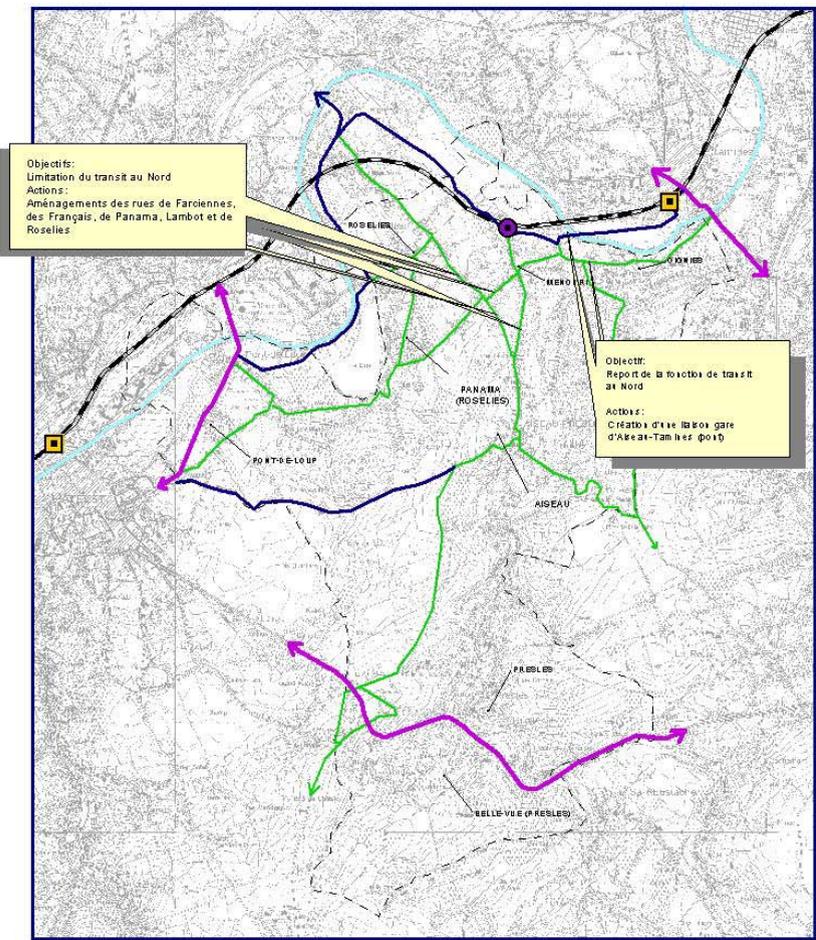
Echelle : 1/37.500 ; 1/20.000  
Cartes IGN : 53-1, 47-5



# LA MOBILITE demain.. EN GENERAL: le Schéma d'organisation et hiérarchisation des réseaux

Par échéance... Pour 2016

## Echéance 2016- SCHEMA D'ORGANISATION ET DE HIERARCHISATION DES RESEAUX



- Pour 2016:**
- création de la liaison Menonry / Tamines.
  - aménagements de gestion du trafic.
  - compléments au plan vélo.

**LEGENDE**

- Voire de liaison
- Voire de transit sous-régional
- Voire de transit régional

Additional symbols for infrastructure:

- Chemin de fer
- Tamire
- Unité communale
- Gare régionale
- Gare locale



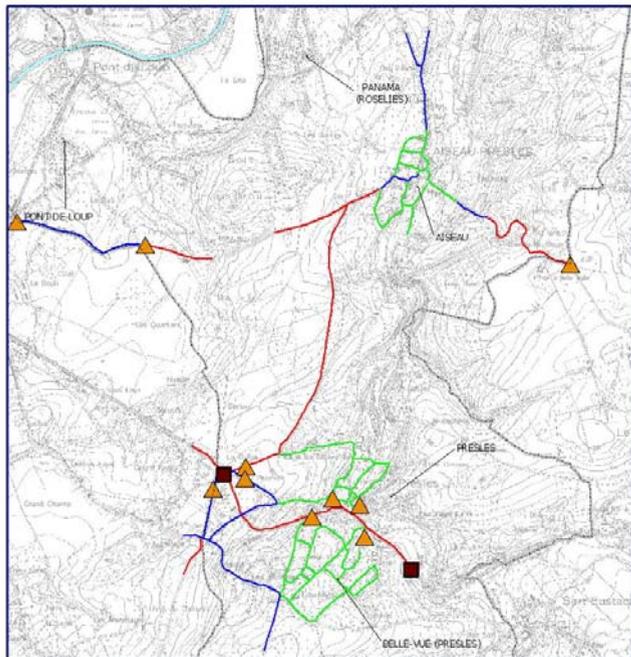
# LA MOBILITE demain ... EN DETAIL: le plan de gestion des vitesses et de limitation du tonnage

Echéance 2006- 06-C ZONE CENTRE-SUD APPROCHE THEMATIQUE

06-C1 PLAN DE GESTION DES VITESSES  
LIMITATION DU TONNAGE

Une illustration... une carte

Extrait du plan de gestion des vitesses  
et de limitation du tonnage à  
l'échéance 2006 – zone centre-sud



## LEGENDE

- Voirie limitée à 30 km/h
- Voirie limitée à 50 km/h
- Voirie limitée à 70 km/h
- Nouvelle limitation de tonnage à implanter
- Nouvel effet de porte à implanter

## • Objectifs spécifiques au plan

- Mise en place de la hiérarchie des réseaux.
- Sécurisation des déplacements, en particulier des usagers « faibles » (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, etc.).
- Mise en évidence des zones urbanisées.
- Suppression du transit poids lourds.

## • Actions

- Pose d'une signalisation
- « Effets de porte » et aménagements de ralentissement.

## Les effets de porte

La fonction des aménagements de type "effets de portes" est de pouvoir offrir un système qui marque l'entrée d'une agglomération afin de prévenir l'automobiliste d'une entrée dans une zone habitée où l'on trouve différentes fonctions autres que celles de circulation.

Suivant la vitesse pratiquée dans et aux abords de l'effet de porte, il y a lieu de prévoir un aménagement différent. La planche reprise dans le porte-folio ci-joint reprend d'ailleurs les différents types d'effets de porte proposés en montrant une combinaison des divers aménagements possibles tant pour la voirie que pour les accotements.



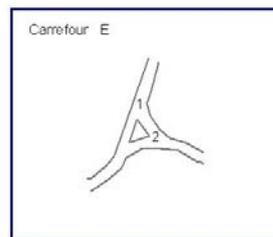
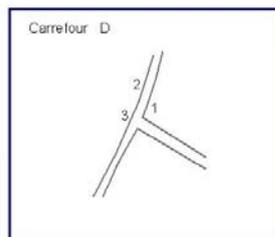
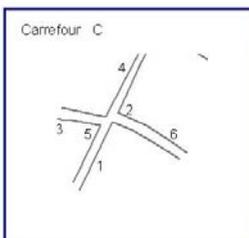
# LA MOBILITE demain ... EN DETAIL: le plan de signalisation directionnelle

Une illustration... Un schéma

Extrait du plan de signalisation directionnelle à l'échéance 2006 – zone ouest

## 06-A2 PLAN DE SIGNALISATION DIRECTIONNELLE- Carrefours

CARREFOUR C	
1 Type F25 ou 27	▲ E42 Fleurus Farcennes Roselies S5 Châtelet
	➔ S30 Centre sportif S7 Maison communale
	← S32 Tour romane
2 Type F29	➔ S30 Centre sportif S7 Maison communale
	← S32 Tour romane
3 Type F25 ou 27	▲ S30 Centre sportif S7 Maison communale
	➔ E42 Fleurus Farcennes Roselies S5 Châtelet
	➔ Châtelet Aiseau Presles
4 Type F25 ou 27	▲ Châtelet Aiseau Presles
	← S30 Centre sportif S7 Maison communale
	➔ S32 Tour romane
5 Type F29	← S30 Centre sportif S7 Maison communale
	➔ S32 Tour romane



CARREFOUR D	
1 Type F29	➔ S3 Port du Dria Roselies
2 Type F25 ou 27	▲ Châtelet Aiseau Presles
3 Type F25 ou 27	▲ Châtelet Aiseau Presles

CARREFOUR E	
1 Type F29	➔ E42 Châtelet Fleurus Farcennes

### • Objectifs spécifiques au plan

- Mise en place de la hiérarchisation des réseaux.
- Amélioration de l'information auprès des usagers locaux et en passage.
- Diminution du trafic de transit.

### • Actions

- Révision et pose de la signalisation directionnelle (y compris de proximité). Au niveau de l'implantation de la signalisation, il s'agira de prévoir une signalisation d'approche sur les carrefours importants (F25 ou F27) et une signalisation directionnelle en carrefours (F29). Les lieux à indiquer le seront de façon décroissante depuis les plus éloignés aux plus proches. L'administration communale, le centre sportif, le centre culturel, l'Abbaye d'Oignies et la Tour Romane de Pont-de-Loup seront également signalés.

Echelle : 1/3.000  
Cartes IGN : 53-1, 47-5

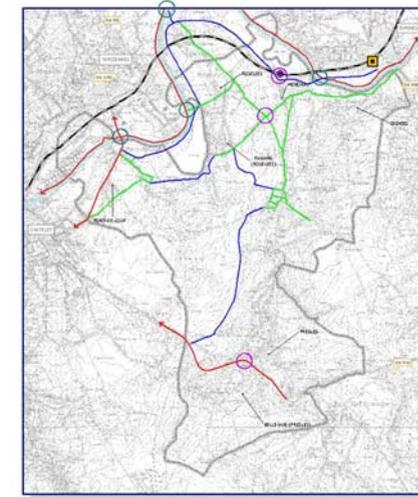


# LA MOBILITE ... EN DETAIL: le plan de transports en commun

Le TEC Charleroi, en collaboration avec le TEC Namur – Luxembourg, travaille actuellement à une modification de son réseau pour la Basse-Sambre. Dès lors, conscient de la refonte en cours mais non encore précisée, le PCM a préféré opter pour des principes plutôt que pour un plan et un programme précis d'actions.

Ces principes sont:

- Favoriser une liaison Tamines – Châtelet, via le Nord de la commune, de façon expresse avec simplification du passage à Roselies.
- Création d'une zone d'échange entre la ligne expresse et celle de desserte locale, à Roselies.
- Création d'une ligne événementielle aux activités du Centre Culturel de Presles.
- Revalorisation des abords et accès à la gare SNCB d'Aiseau (notamment en bus TEC).



CARTE DE SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

### LEGENDE

- Itinéraire cyclable de desserte de proximité
- Itinéraire cyclable de liaison intra-communale
- Itinéraire cyclable de liaison régionale
- Zone d'échange RAVeL/ Réseau local à favoriser
- Zone d'échange intermodal à favoriser



Plan communal de mobilité de la commune d'Aiseau-Presles - Phase 3  
Mette à jour: NET - 05-2-2010 - 10.03 / Commune d'Aiseau-Presles  
Auteur de projet: Survey & Aménagement

Echelle : 1/37.500  
Cartes IGN : 53-1, 52-4, 46-8, 47-5



# LA MOBILITE ... EN DETAIL: le plan des déplacements pédestres et cyclables

## • Objectifs spécifiques au plan

- Valoriser les modes doux afin de limiter l'usage de l'automobile;
- Sécuriser les déplacements des modes doux.

## • Actions

Au niveau des déplacements pédestres, deux axes majeurs importants seront privilégiés dans la politique programmée:

- la sécurisation des abords des lieux fréquentés par le public. Dans ce cadre, on veillera à assurer une amélioration de la situation existante par la création / la rénovation des trottoirs et/ou accotements;
- un bilan du réseau communal de sentiers et chemins afin de les revaloriser pour les déplacements utilitaires mais également de loisirs et de détente.

Pour les déplacements cyclables, on sait que la Commune d'Aiseau-Presles a la volonté de développer un réseau d'itinéraires cyclables à fonction utilitaire et – plus secondairement – de tourisme et de loisirs. Sur base du réseau RAVeL qui passe en bordure Nord du territoire communal (halage de Sambre), un maillage se mettra progressivement en place à l'échelle communale.

L'objectif pour 2006 est d'offrir une desserte maximale des écoles et lieux publics (maison communale, centre culturel, gare SNCB, etc.), sans garantir, dans un premier temps, la cohérence complète du réseau.

Pour 2011, des compléments d'infrastructures seront réalisés, des zones d'échanges RAVeL / Réseau communal aménagés et des lieux d'échanges intermodaux vélo + bus ou train créés.

Pour 2016, le réseau sera complété afin d'être cohérent, efficace et sûr.

## • Mesures générales

- Mesures infrastructurelles:

Aménagements des itinéraires.

- Mesures éducatives et incitatives:

- \* Vélo-écoles et ramassage scolaire à vélos;
- \* Journée annuelle du vélo;
- \* Cours de vélo-écoles pour adultes;
- \* Achats de vélos pour le personnel communal et la police locale;
- \* Primes aux déplacements professionnels à vélos;
- \* Etc.



# Concrètement: La mise en oeuvre...

Quelle mise en oeuvre?  
Quel suivi?

La mise en œuvre du Plan Communal de Mobilité – et en particulier du programme d’actions – devra se faire sur une échéance de 15 à 20 ans.

Cette mise en œuvre sera bien évidemment fonction des moyens budgétaires et humains nécessaires ainsi que des difficultés et opportunités techniques et administratives.

Elle passe également par la mise en place d’un Comité de Suivi coordonné par le Conseiller en Mobilité et/ ou une Centrale Communale de Mobilité.

Quelles actions ?

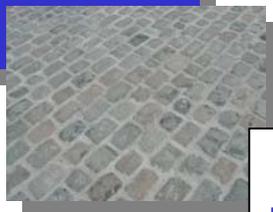
- ✓ Infrastructures
- ✓ Information/éducation
- ✓ Contrôle/répression
- ✓ PCM/Urbanisme

Envie d’en savoir plus... Référez-vous aux documents de la phase 3 (pp.16-22; pp.28-32; pp.37-39)

Pourquoi beaucoup d’actions en 2006 et pourquoi beaucoup en priorité 1?

Si beaucoup d’actions sont programmées dans une échéance courte, c’est pour différentes raisons:

- Actions déjà programmées à intégrer à la logique du PCM;
- Actions simples et peu coûteuses, réalisables rapidement;
- Volonté de donner une impulsion au PCM.



# *Apports de l'enquête publique sur la phase 3 (avril-mai 2002)*

L'enquête publique organisée du 16 avril au 08 mai 2002 avait pour but principal d'assurer une information publique générale garantissant ainsi une meilleure réussite de l'application de mesures prônées par le PCM. Il s'agissait aussi de confronter les propositions émises aux remarques de la population.

Il est difficile de conclure au terme de cette enquête publique car la participation a été très faible.

On peut en retirer deux éléments importants :

- - aucune remarque argumentée n'a remis en cause les propositions faites au terme de la phase 3, mieux, dans son ensemble, la population les soutient ;
- - la population insiste sur la mise en œuvre et le suivi du PCM. Elle est en attente de résultats concrets.

Sur cette base, aucune modification au document de la phase 3 n'a été apportée.





**Cette étude a été réalisée par Survey & Aménagement à la demande conjointe et avec l'étroite collaboration du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – Direction générale des Transports – Direction des Etudes et de la Programmation et de la Commune d'Aiseau-Presles.**

**Ont collaboré également à cette étude:**

- **Le Cabinet du Ministre du Gouvernement wallon en charge de la Mobilité;**
- **Le Cabinet du Ministre du Gouvernement wallon en charge des Travaux publics;**
- **Le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports – Direction générale des Routes et Autoroutes – Direction des Routes de Charleroi;**
- **Le Ministère de la Région Wallonne - Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine;**
- **La Société Régionale Wallonne du Transport;**
- **Le TEC Charleroi (délégué également par le TEC Namur-Luxembourg);**
- **La Société Nationale de Chemins de Fer Belges;**
- **L'Institut Belge pour la Sécurité Routière.**

**Le Plan Communal de Mobilité d'Aiseau-Presles a été adopté à l'unanimité par le Comité d'Elaboration, le 03/06/2002**

**Date de rédaction du rapport final – synthèse: 17/06/2002**

