agora

Plan Intercommunal de Mobilité de Haute Sambre

Communes d'Erquelinnes, Lobbes et Merbes-le-Château

Phase 3 : Propositions
Echelle supra-communale

Rapport final

Septembre 2009

agora
ETUDES
Rue Montagne aux Anges, 26
B - 1081 Bruxelles
T. **+32 2 779 13 55**
F. +32 2 779 22 75
agora@agora-urba.be
www.agora-urba.be

Table des matières
Phase 3 : Propositions
Echelle supra-communale

1. Introduction 5
2. Hiérarchisation du réseau routier 6
2.1 Le contexte 6
2.2 Objectifs poursuivis 7
2.2.1 La N54 7
2.2.2 Les objectifs 7
2.3 Hiérarchie proposée 8
2.3.1 Niveau régional majeur (1) 8
2.3.2 Niveau régional secondaire (2) 8
2.3.3 Niveau régional tertiaire (3) 9
2.3.4 Niveau de distribution (4) 9
2.3.5 Niveau de desserte locale (5) 9
2.3.6 Synthèse 11
2.4 Proposition de hiérarchisation du réseau routier 12
2.4.1 Le réseau proposé 12
2.4.2 Point spécifique : les accès à la N54 13
2.5 Proposition de catégorisation du réseau routier (limitation des vitesses) 13
2.6 Points généraux d'intervention 15
2.6.1 Modération des vitesses 17
2.6.2 Traitement de la traversée d'agglomération 18
2.6.3 Sécurisation 19
2.6.4 Organisation de la circulation 19
2.6.5 Gestion du stationnement 19
3. Le Transport de marchandises 20
3.1 Transport de marchandises 20
3.2 Le trafic poids lourds et la desserte des zones d'activités 20
4. Les transports en commun 23
4.1 Le train 23
4.1.1 Contexte 23
4.1.2 Objectifs 24
4.1.3 Descriptions des actions 24
4.2 Le réseau bus 27
4.2.1 Contexte 27
4.2.2 Les objectifs et projets des TEC 27
4.2.3 Objectifs du PICM 28
4.2.4 Les scenarios 28
4.2.5 Réorganisation légère de la hiérarchie du réseau 30
4.2.6 Description des actions 32
5. Les déplacements non motorisés 39
5.1 Réseau cyclable 39
5.1.1 Contexte 39
5.1.2 Objectifs 39
5.1.3 Principes de conception 39
5.1.4 Proposition de réseau 41
5.2 Aménagements cyclables – principes 47
5.2.1 Les choix des aménagements cyclables 47

5.2.2 Aménagements linéaires : généralités....48
5.2.3 Traversées....50
5.3 Propositions d'aménagements cyclables sur le réseau cyclable proposé....52
5.3.1 Introduction....52
5.3.2 Types d'aménagements cyclables envisagés....52
5.4 Stationnement vélo....55
5.4.1 Contexte....55
5.4.2 Objectifs....55
5.4.3 Description des actions....55
5.4.4 Mesures d'accompagnement....56
5.5 Promotion des déplacements à vélo....57
5.5.1 Contexte....57
5.5.2 Objectifs....57
5.5.3 Description des actions....57
5.6 Piétons et PMR....60
5.6.1 Cheminements piétons....60
5.6.2 Sentiers et chemins....61
6. Les modalités de mise en œuvre....62
6.1 Introduction....62
6.2 Phasage des différentes actions....63
6.2.1 Echelle supra-communale....63
6.2.2 Echelles communales....64
7. Les services en mobilité....65
7.1 Plans de déplacements d'entreprises (PDE)....65
7.1.1 Pourquoi un PDE ?....65
7.1.2 Structure d'un PDE :....66
7.1.3 Les acteurs....67
7.2 Plans de déplacements scolaires (PDS)....68
7.2.1 La mise en œuvre....69
7.2.2 Les acteurs....69
7.3 Le transport à la demande....70
7.4 Le service bénévole de transport de personnes....71
8. Annexes : Fiches d'aménagement type....72

1. Introduction

La Région Wallonne avec les communes d'Erquelinnes, Lobbes et Merbes-le-Château ont confié au bureau d'études AGORA la conception et la rédaction du **plan intercommunal de mobilité** des trois communes.

Ce plan ne doit pas être un aboutissement, mais le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement.

S'inspirant largement des éléments répertoriés lors de la phase 1 de diagnostic, le présent document cadre **les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude** et qui font l'objet de cette deuxième phase.

Nous présentons ici les objectifs selon leur échelle géographique, et les spécificités propres à chacun des modes de déplacement sont abordées à chaque fois que l'échelle et la problématique traitée s'y prêtent.

Il est certain que les différents objectifs, tant géographiques que modaux se recoupent et se confondent parfois, mais la mobilité est un système dans lequel tous les éléments sont interdépendants et les problématiques transversales.

Ne confondons pas non plus les objectifs avec les fiches projets et propositions de la 3^{e} phase de l'étude.

Les objectifs ne se focalisent pas sur des actions ou des lieux particuliers, mais formalisent de *manière plus abstraite les orientations à prendre, et à traduire* par la suite en propositions et actions concrètes sur le terrain (objets de la phase 3).

2. Hiérarchisation du réseau routier

2.1 Le contexte

Le territoire des trois communes est constitué de nombreux noyaux urbanisés répartis de façon diffuse sur le territoire d'étude.
Ces entités constituent des pôles générateurs de déplacements dont l'importance peut être amenée à se renforcer : développements urbains présents sur le territoire, etc…
A ces pôles générateurs s'ajoutent d'autres pôles spécifiques que sont les pôles d'activités et zoning : Centre Régniers, zoning de Lobbes, zoning de Solre-sur-Sambre.

Outre cette gestion interne le territoire étudié se positionne au niveau régional entre plusieurs pôles : Mons, Charleroi, la France, Binche et Beaumont, dont les échanges influencent la mobilité de la zone étudiée.

En termes de réseau viaire, le territoire est desservi :

De manière périphérique par des axes routiers importants : le territoire est entouré dans un triangle routier délimité par :

- La N90 au nord reliant Mons à Charleroi.
- La N53 à l'est reliant Charleroi à Beaumont.
- La N40 à l'ouest reliant Mons à Beaumont.

A l'intérieur de ce territoire, les relations nord-sud sont facilitées par la présence d'infrastructures routières que sont :

- La N55 (Binche – Solre-sur-Sambre) qui traverse le territoire plus ou moins en son milieu.
- La N59 prolongée par la N559 (Anderlues – Beaumont) traverse le territoire à l'est.
- La N40

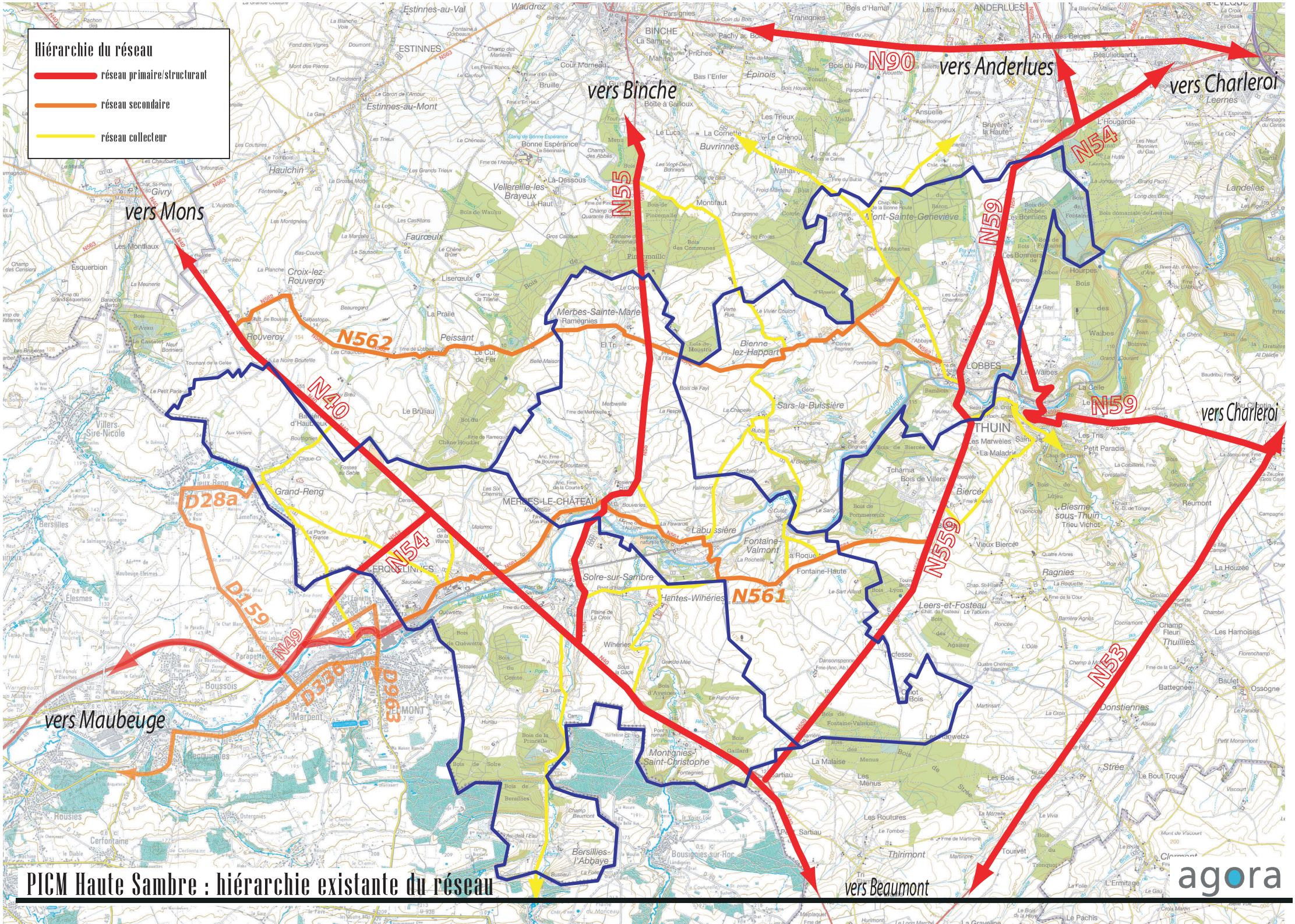
Les relations ouest-est sont quant à elles plus problématiques :

- La N562 traverse la zone entre Rouveroy et Lobbes en desservant les villages de Merbes-Ste-Marie et Bienne-lez-Happart. Son tracé reste complexe car sinueux et sa largeur est réduite. Plusieurs problèmes se posent sur son tracé.

- La N561 relie Erquelinnes à Biercée en passant par le centre d'Erquelinnes (Albert 1er), le centre de Merbes-le-Château (rue Saint-Martin-rue Notre-Dame-rue de la Place), Labuissière et Fontaine-Valmont. Excepté entre Erquelinnes et Merbes-le-Château, cette voirie est étroite et présente un tracé très sinueux. La traversée des centres n'est pas satisfaisante.

L'importante desserte de voirie calibrée en périphérie et des axes nord-sud bien calibré ne permettent pas de répondre à la demande de mobilité transversale : il n'y a pas d'axe est-ouest majeur et calibré.
De sorte que les trafics est-ouest et les trafics transfrontaliers improvisent des trajets via des maillons de voiries régionales et communales.
Cela génère donc des cohabitations malaisées des différents niveaux de trafics (flux de niveau régional et trafic à caractère plus local) qui se retrouvent sur ces voiries: le charroi de poids lourds à moyenne et longue distance cohabitant avec des trafics locaux liés à l'activité des pôles (circulation vers les écoles, services, équipements, …).

.



PICM Haute Sambre : hiérarchie existante du réseau

agora

2.2 Objectifs poursuivis

L'exercice de hiérarchisation des réseaux vise à répondre à des enjeux de desserte et d'accessibilité des territoires et des pôles dans les trois commune ***en prenant en compte la réalisation du prolongement de la N54 à plus ou moins long terme et d'envisager ainsi le réseau viaire dans un cadre global et cohérent.***

2.2.1 La N54

La N54 a un rôle d'artère de transit qui n'a pas vocation à avoir des raccordements multiples par rapport au territoire qu'elle traverse.

Quelque soit son tracé, la N 54 améliorera :

- Toutes les **relations locales ouest-est** seront concernées par la nouvelle route, les accès à Thuin aux centres de Lobbes et d'Erquelinnes seront améliorés au départ de nombreux villages (Merbes-Sainte-Marie, Bienne-Lez-Happart, Sars-La-Buissière, Mont-Sainte-Geneviève).
- Les relations **régionales** aux autoroutes belges. Les temps de déplacements pour les personnes habitant les entités de Erquelinnes, Lobbes ou Merbes-le Château et travaillant dans les principaux pôles d'emploi en Wallonie et à Bruxelles, seront réduits.

De même, le trafic de transit par les voiries est-ouest existantes pourra se reporter vers la N54 (si le gain de temps est suffisant en récupérant la N54).

Signalons qu'un accord de principe du gouvernement wallon inscrit cette liaison comme une voirie 2x1 bande. Le tracé définitif n'est toutefois pas arrêté à ce jour.

2.2.2 Les objectifs

Il s'agit donc dans cette phase 3 de proposer de hiérarchiser, à l'échelle intercommunale, les fonctions des différentes voiries et les modalités de partage entre les modes, en adaptant la gestion de la circulation aux fonctions et en adaptant l'aménagement des voies et des carrefours aux fonctions et à l'environnement urbain.

A chaque type de voirie devront être assorties des spécificités touchant à la capacité d'accueil, à la gestion des intersections, aux priorités accordées aux divers modes, au confort, à la sécurité, au partage des espaces et au jalonnement.

Les aménagements des carrefours entre les différents niveaux du réseau sont essentiels. Certains devront être revus dans leur totalité pour modifier leur fonctionnement, d'autres devront être adaptés pour offrir une plus grande sécurité, d'autres enfin devront être créés.

2.3 Hiérarchie proposée

La hiérarchisation identifie et distingue différents niveaux en fonction de l'échelle du territoire pour la desserte desquels ils sont conçus ou sont utilisés.

L'établissement d'une hiérarchisation commune aux différents opérateurs et aux différents modes devrait permettre :

→ **dans une logique d'usager**, d'effectuer un choix de mode ou d'itinéraire dans le cadre d'un système lisible dont les qualités et performances sont cohérentes et connues ou attendues;

→ **dans une logique de territoire**, d'assurer la desserte et de garantir l'accessibilité mais aussi la protection, en cohérence avec le plan de mobilité ;

→ **dans une logique d'Autorité Organisatrice des transports et de maître d'ouvrage** contribuant à la politique des déplacements:

- de définir et de garantir l'offre et la qualité de service sur un niveau de réseau afin d'orienter vers ce niveau les déplacements correspondant à sa portée;
- d'assurer une cohérence des différents niveaux de réseaux et des différents modes.

L'enjeu de la hiérarchisation est d'ordonner les attentes, de clarifier les arbitrages à rendre et, in fine, de faire en sorte que pour un déplacement d'une portée définie, le réseau correspondant à cette échelle territoriale soit le plus attractif pour l'usager.

Ainsi, la hiérarchisation articule les dimensions:

- individuelle (attractivité pour l'usager),
- territoriale (territoires à desservir et à protéger),
- collective (fonctionnement et architecture des réseaux à optimiser),
- dans un cadre global et cohérent.

La nomenclature de base du réseau viaire comprend cinq grands niveaux.

2.3.1 Niveau régional majeur (1)

Réseau en site propre développé dans une logique de concentration des trafics, de rectitude des infrastructures et de protection des territoires traversés par rapport aux nuisances générées par ces réseaux. Ce niveau correspond au RGG 1 et 2 de la nomenclature wallonne.

La N54 complétée du barreau manquant en ferait partie.

2.3.2 Niveau régional secondaire (2)

Il s'agit du réseau dont les fonctionnalités sont les suivantes:

- échange rapide à l'échelle du bassin de vie quotidien,
- accès au réseau de niveau 1.

Comme pour le niveau 1, les nœuds du réseau peuvent être des échangeurs dénivelés, mais avec une distance interstitielle pouvant être inférieure au km ou de gros giratoires.

Ce niveau correspond au RGG3, mais surtout au RESI I de la nomenclature wallonne.

2.3.3 Niveau régional tertiaire (3)

Le réseau tertiaire permet des liaisons intercommunales les échanges entre les communes avoisinantes et donne accès aux niveaux 1 et 2.

Il est important de noter que l'enjeu de maîtrise des flux mécanisés individuels en milieu urbain concerne principalement le réseau tertiaire.

Il peut se traduire de la façon suivante:

« Minimiser le trafic sur l'ensemble du réseau de niveau tertiaire en incitant à rejoindre au plus court, à partir de l'origine, les niveaux 1 et 2, et à revenir sur le niveau 3 qu'au plus près de la destination. »

Par conséquent, la bonne organisation du niveau tertiaire est fortement conditionnée par l'architecture et le bon fonctionnement des réseaux supérieurs.

En outre, le fonctionnement du réseau automobile de niveau tertiaire est un enjeu principal car c'est essentiellement à ce niveau que s'exerce la concurrence entre les différents modes supportés par le réseau viaire et des problématiques de mobilité constatées au niveau du diagnostic (cf. : N561 et N562)

En conséquence, le réseau de niveau tertiaire doit faire l'objet de gestion de trafic. Notamment, régulation, exploitation et jalonnement doivent tendre à alléger le trafic sur les voiries de niveau 3 au profit des voiries de niveaux supérieurs.

2.3.4 Niveau de distribution (4)

Ce niveau a pour fonctionnalité de desservir les mailles constituées des réseaux de niveau supérieur. Ce niveau se caractérise par une limitation des volumes de trafic et par des vitesses modérées (50km/h et max. 70 km/h). Il ne doit pas être concurrent des réseaux des niveaux supérieurs.

Le trafic local est prépondérant. Ces voiries doivent être interdites aux poids lourds (excepté pour la circulation locale). Le stationnement s'implante longitudinalement sur la chaussée, voire en épis dans les zones commerçantes quand la voirie le permet.

Les traversées piétonnes sont clairement marquées et sécurisées (rétrécissement à 5,5 m, éclairage spécifique, aménagement pour les Personnes à Mobilité Réduite,…).

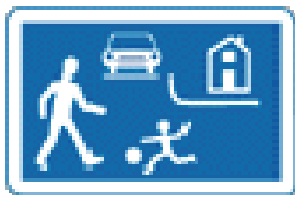
Les carrefours sont essentiellement des carrefours prioritaires ou des petits giratoires.

Les éléments de modération de vitesse doivent maintenir l'attention des usagers en alerte. Chaque rupture d'urbanisation devra faire l'objet d'un aménagement spécifique du type chicane, giratoire, rupture d'axe, rétrécissement, changement de matériaux,…).

2.3.5 Niveau de desserte locale (5)

Ce niveau représente les voiries à usage local. La vitesse y est limitée au maximum à 50 km/h et des zones 30 y sont développées. Le stationnement y est permis sur la chaussée et la circulation est interdite aux poids lourds.

A certaines périodes de la semaine, des sections de la voirie pourront être entièrement réservées aux jeux d'enfants (principe de la zone résidentielle ou de la rue réservée aux jeux).

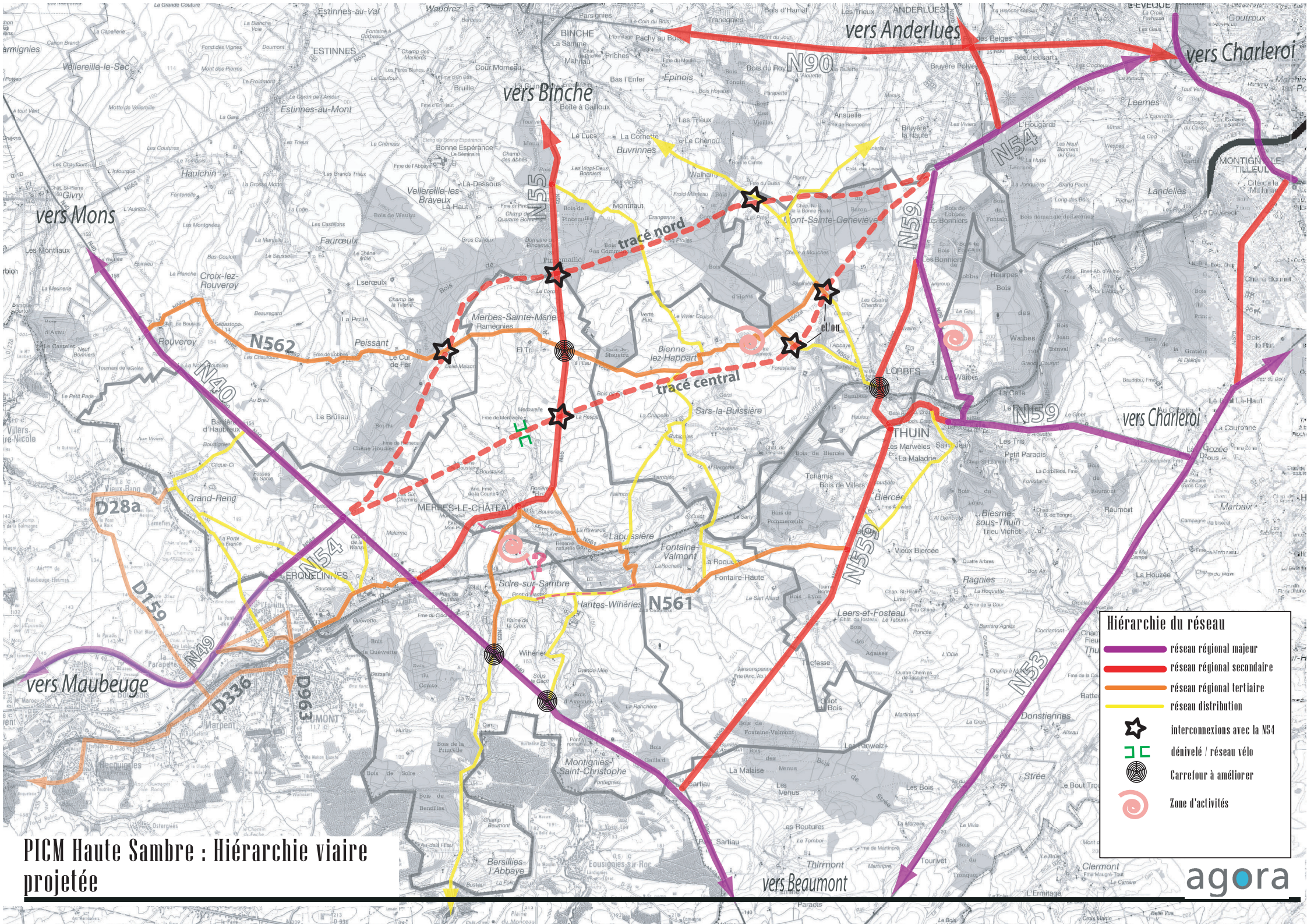


2.3.6 Synthèse

Fonction principale	Transit		Distribution		Desserte
Catégorie du réseau viaire	Réseau régional majeur	Réseau régional secondaire	Réseau tertiaire/ intercommunal	Réseau de distribution	Réseau de desserte
Niveaux	1	2	3	4	5
Mobiles affectés	VP – PL O/D hors bassin de vie et pays	VP – PL O/D dans le bassin de vie	VP - PL livraisons O/D dans les communes avoisinantes	VP - livraisons O/D dans la commune	VP - livraisons
Préoccupation dominante	Écoulement des trafics longue distance VP, PL	Écoulement	Renvoi sur le niveau supérieur Maîtrise des flux Fluidité	Renvoi sur le niveau supérieur Forte modération des flux	Forte limitation des modes mécanisés
Exploitation					
Vitesses maxi autorisées	**120**	120-**90**-70-50	90-**70**-50-(30)	70-**50**-30	< 50-**30**-20
Aménagements					
Nombre de voies VP	2 par sens	1 à 2 par sens	Distinction urbain/périurbain	1 par sens	2 au total
Stationnement	NON (ou aires spécifiques)	NON (ou aires spécifiques)	Non ou contre-allée ou longitudinal (urbain)	Longitudinal	Longitudinal
Échelle du traitement paysager	Grande échelle, susceptible d'être appréhendée à grande vitesse	Grande échelle, au minimum éclairage	A étudier, choix d'une échelle intermédiaire perceptible par l'automobiliste et les modes doux		Valorisation vie locale (confort modes doux, qualité paysagère, espaces publics)

2.4 Proposition de hiérarchisation du réseau routier

2.4.1 Le réseau proposé



PICM Haute Sambre : Hiérarchie viaire projetée

agora

2.4.2 Point spécifique : les accès à la N54

- ***Sans N54 : des besoins pour améliorer la mobilité***

En cas de non réalisation de la N54 plusieurs problématiques constatées au niveau du diagnostic continueraient à se poser : traversée de Merbes-Le-Château, traversée de Lobbes et la traversée, percolation du trafic sur des voiries non-calibrées et traversées dans les villages de Bienne-lez-Happart (centre Régniers), Merbes-Sainte-Marie, sud du territoire d'Anderlues.

Il apparait dès lors et suite aux constats du diagnostic que la réalisation de la N54 est essentielle car elle est la seule à pouvoir résoudre ces problématiques de trafic de transit et de percolation sur des voiries et des espaces non calibrés.

- ***Avec la réalisation de la N54 :***

La N54 devra être implantée en dehors de toute connexion avec le réseau communal sauf en des points d'accès spécifiques et nécessaires tel que repris dans la proposition de hiérarchie viaire.

2.5 Proposition de catégorisation du réseau routier (limitation des vitesses)

Toutes les rues n'ont pas les mêmes fonctions. Elles peuvent avoir des fonctions de séjour, de circulation locale et de circulation de transit.

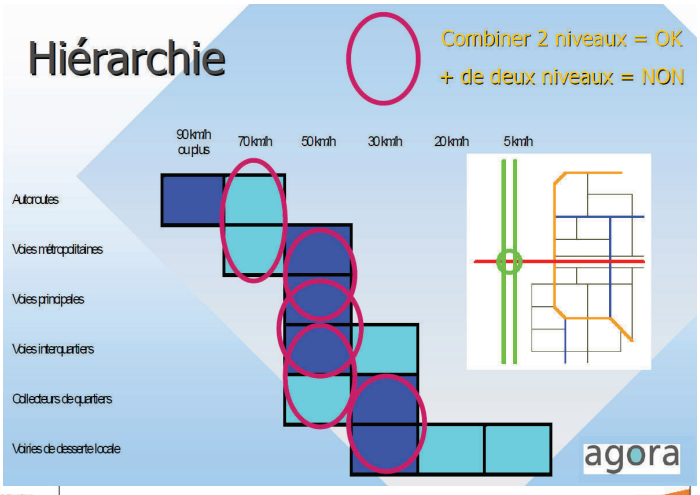
Dans les voiries dont la fonction est celle de séjour, on retrouve l'ensemble des activités nécessaires à la vie sociale et économique. Dans ces zones, les deux rives de la chaussée doivent donc pouvoir entrer en relation, être liées entre elles. On y observe de nombreuses traversées piétonnes et cyclistes, des débordements d'activités sur la voirie, l'attente des bus, des manœuvre de stationnement…

La circulation locale ou de transit utilise quant à elle la voirie plutôt dans sa longueur. Il s'agit ici plutôt de zone de passage.

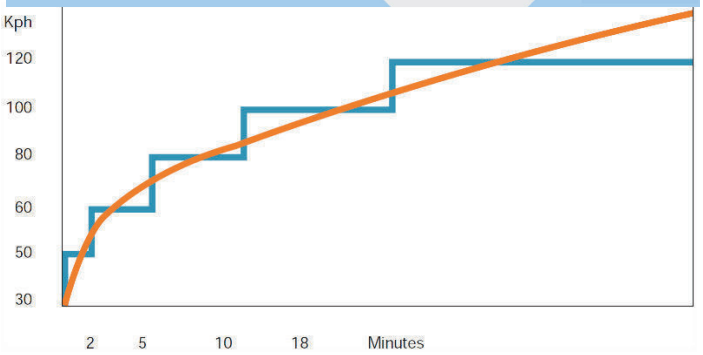
Ainsi, en fonction du type de voirie auquel on a affaire, la catégorisation des voies (limitation des vitesses) doit rendre possible la cohabitation des différentes fonctions de la voirie. Il est donc nécessaire de fixer des vitesses sur chaque tronçon de voirie qui ne compromettent pas les différentes fonctions.

L'enjeu de la hiérarchisation et catégorisation est d'ordonner les attentes, de clarifier les arbitrages à rendre et, in fine, de faire en sorte que pour un déplacement d'une portée définie, le réseau correspondant à cette échelle territoriale soit le plus attractif pour l'usager.

Tout l'art de combiner la hiérarchisation et la catégorisation des réseaux consiste à combiner ceux-ci en un ensemble qui répond aux attentes de tous les usagers. Pour des déplacements courts, une faible vitesse est parfaitement acceptable ; au contraire, pour les longs déplacements, l'accès à un réseau routier de hiérarchie élevée permettant de se déplacer rapidement et avec un minimum de contraintes sera exigé.



L'escalier des attentes de l'automobiliste élaboré par Hans Monderman permet d'appréhender ce phénomène. Il est parfaitement acceptable de circuler 2 minutes en zone 30 pour sortir de sa rue, 5-6 minutes à 50 km/h pour sortir de son quartier ou village, 10 minutes pour rejoindre les limites de l'agglomération, etc.



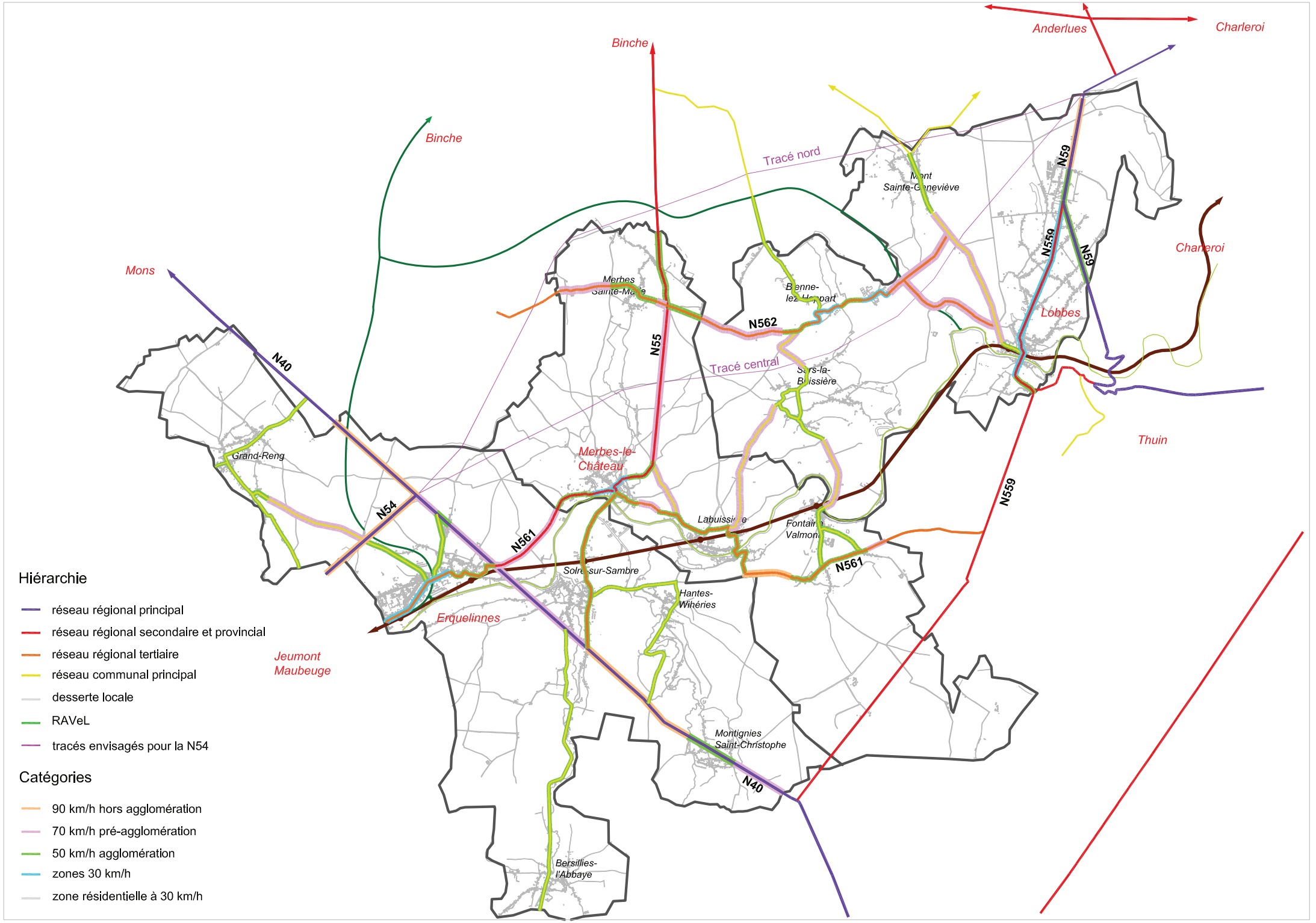
Deux grands principes permettent cette cohabitation :

- Adapter le trafic, en quantité et en qualité, aux fonctions de la voirie
- Protéger les fonctions riveraines qui dépendent du trafic, soit en adaptant les aménagements (créer des traversées, de pistes cyclables, de trottoirs,…), soit en choisissant une gestion adaptée des vitesses.

Ces deux principes doivent être mis en œuvre en même temps. Il n'est pas possible de se contenter d'un des deux.

La catégorisation de la voirie est fonction du type d'agglomération rencontré :

Pour le détail, se reporter aux chapitres consacrés aux échelles communales.


Anderlues
Charleroi
Binche
Binche
Tracé nord
Mons
Merbes-le-Château
Lobbes
Charleroi
Tracé central
Thuin
Grand-Reng
Erquelinnes
Jeumont
Maubeuge
Solre-sur-Sambre
Hantes-Wihéries
Montignies Saint-Christophe
Bersillies-l'Abbaye
N40
N54
N55
N559
N561
N562
Hiérarchie
réseau régional principal
réseau régional secondaire et provincial
réseau régional tertiaire
réseau communal principal
desserte locale
RAVeL
tracés envisagés pour la N54
Catégories
90 km/h hors agglomération
70 km/h pré-agglomération
50 km/h agglomération
zones 30 km/h
zone résidentielle à 30 km/h

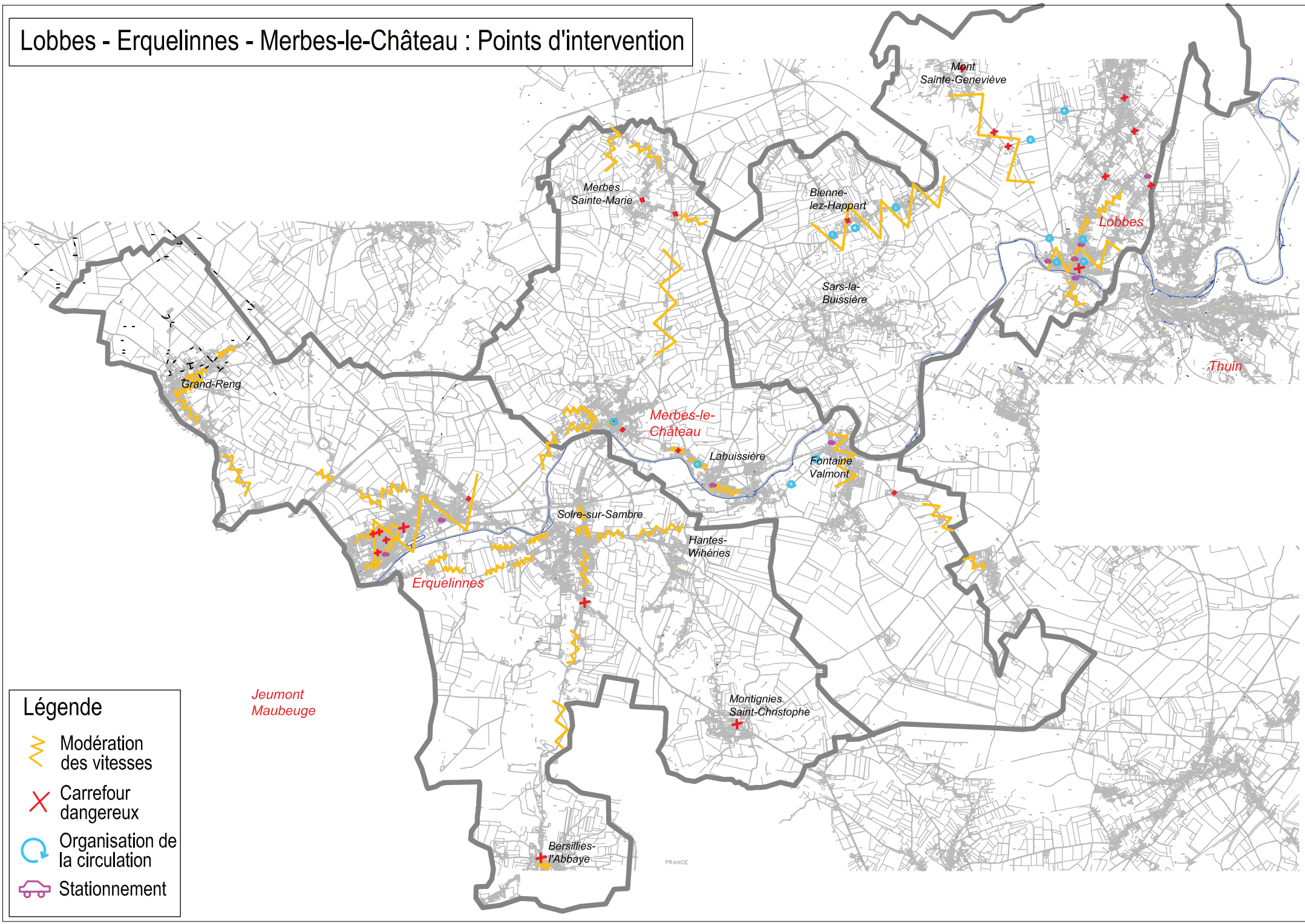
2.6 Points généraux d'intervention

Sur base du diagnostic ont été déterminés les points d'intervention relevant des thématiques suivantes:

- Modération de vitesses
- Traitement des traversées d'agglomération *(cette action généralisée sur l'ensemble des entités n'a pas été cartographiée)*
- Sécurisation / carrefours dangereux
- Organisation de la circulation
- Gestion du stationnement

La liste de ces interventions sera détaillée dans les chapitres consacrés aux échelles communales *mais les points d'intervention sont déjà synthétisés dans la cartographie ci-après.*

Lobbes - Erquelinnes - Merbes-le-Château : Points d'intervention



Légende

- Modération des vitesses
- Carrefour dangereux
- Organisation de la circulation
- Stationnement

2.6.1 Modération des vitesses

Il s'agit d'une intervention généralisée sur l'ensemble des communes du PICM Haute Sambre.

Des vitesses excessives s'observent, de manière récurrente sur les voiries entres les zones urbanisées. Les panneaux de limitation de vitesse ne sont pas suffisamment dissuasifs. La police de la zone effectue déjà des contrôles radar. Les trois communes envisagent la possibilité de mise en œuvre de nouveaux radars, même factices pour un effet dissuasif.

Ces vitesses entrainent des problèmes de sécurité routière mais aussi une perte de qualité du cadre de vie entre autres nuisances sonores et environnementales.

Il est donc nécessaire d'envisager notamment en approche de zones urbanisées la mise en œuvre d'aménagement pour :

- Modérer les vitesses surtout en approche d'agglomération ;
- Inciter les automobilistes à adapter leur conduite lors de leur entrée dans un environnement urbain ;
- Améliorer le cadre de vie des riverains.

Cf. Annexes pour les propositions types d'aménagement.

2.6.2 Traitement de la traversée d'agglomération

La démarche est similaire à la précédente, mais se porte avec une attention particulière sur les lieux de conflit que sont les traversées de villages et bourgs.

Des vitesses excessives s'observent de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées des communes. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est pas suffisante pour faire respecter la réglementation, si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En plus des problèmes de sécurités liés à ces comportements, de tels niveaux de vitesse sont aussi synonymes de nuisances sonores et environnementales.

L'entrée en agglomération demande donc un effort particulier d'aménagement afin d'éviter que les automobilistes entrant en agglomération ne conservent le comportement antérieur, notamment en matière de vitesse. Il est donc recommander d'aménager des **effets de porte** et **espaces de transition** au niveau des entrées en agglomération, afin de :

- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les conducteurs à adapter leur conduite lors de l'entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

Un aménagement implanté de manière isolée au cœur d'un village à peu de chance d'être efficace. C'est dès l'entrée de la zone agglomérée qu'il faut inciter les conducteurs à modifier leur comportement.

Il existe différents types d'effet de porte, dont l'un des principes général est de réduire la largeur de la chaussée au niveau de l'effet de porte (visuellement ou matériellement), afin d'attirer l'attention de l'automobiliste et de l'inciter à ralentir.

L'effet de porte doit être un aménagement de la voirie, mais aussi de son environnement immédiat. Il peut être réalisé de diverses manières :

- Rétrécissement par chicane ou îlot central ;
- Aménagements des abords par des plantations ou du mobilier urbain de part et d'autre de la voirie ;
- Revêtement différencié, bande de ralentissement,… ;
- Rond-point (surtout utilisé sur des axes plus importants) ;
- Aménagements pour des modes doux : traversée piétonne, bandes cyclables,… ;
- Eclairage urbain différencié au niveau de l'effet de porte (hauteur couleur,…) ;
- …

En amont de ces effets de porte, il conseillé d'aménager également ***une zone de transition***. Au sein de cette zone la vitesse est limitée à 70km/h et le traitement de la chaussée est différent de celui existant en rase campagne en terme de signalisation verticale et d'aménagement de voirie (accotement en dur, bordures, alignement, éclairage…)

Au-delà des effets de portes, lorsque les zones urbanisées excèdent environ 300 mètres, il devient de nécessaire d'agir ponctuellement sur la voirie, afin de rappeler au conducteur qu'il se trouve toujours en zone urbanisée et qu'il doit maintenir un comportement adapté. Ces aménagements, souvent ***ralentisseurs de vitesse***, sont idéalement implanté à des endroits

stratégiques afin d'indiquer à l'automobiliste qu'il se passe quelque chose : petite placette, abords d'école, lisière commerciale,…

Cf. Annexes pour les propositions types d'aménagement.

2.6.3 Sécurisation

Cette démarche vise à résoudre des problèmes spécifiques de sécurité routière, se situant à priori en dehors des démarches généralistes ci-dessus.

Principaux points de sécurisation :

- La configuration et les vitesses
- La configuration des carrefours
- L'absence de visibilité
- La largeur des voiries

Les démarches et aménagements proposés sont détaillés dans les chapitres des échelles communales.

2.6.4 Organisation de la circulation

Cette démarche vise à résoudre les difficultés d'accès ou de lisibilité du réseau viaire résultant de la configuration du réseau de voiries.

Les démarches et aménagements proposés sont détaillés dans les chapitres des échelles communales.

2.6.5 Gestion du stationnement

Cette démarche a pour but de résoudre des problématiques liées à des points de pression du stationnement ou à l'amélioration d l'organisation du stationnement.

Les trois entités ont des problématiques de stationnement différenciées. Cf. chapitres des échelles communales.

Par contre, on retrouve dans les trois entités des problématiques de gestion du stationnement des poids lourds.

3. Le Transport de marchandises

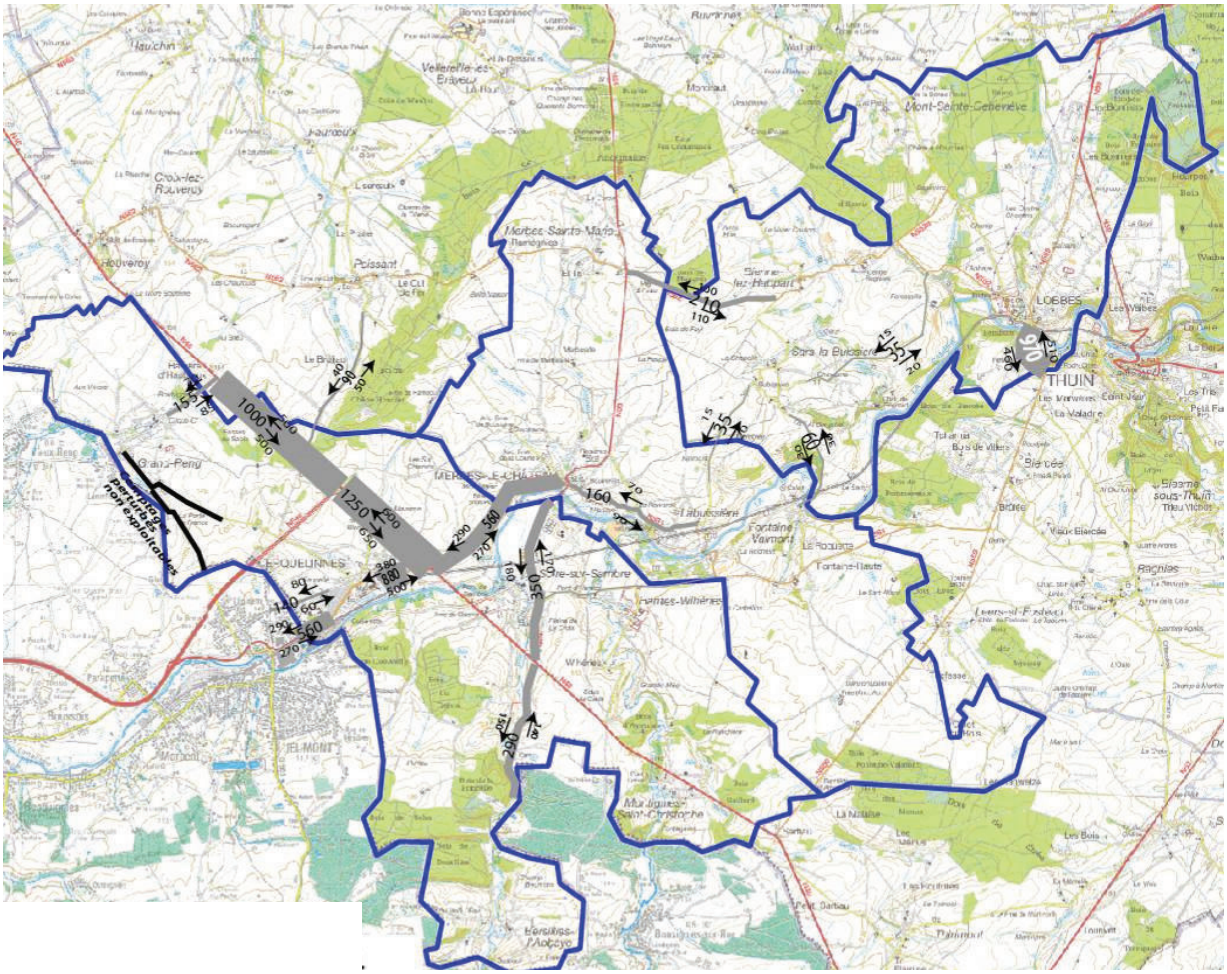
3.1 Transport de marchandises

Ce chapitre traite de la circulation du charroi lourd à travers les trois communes et des conflits qu'ils génèrent avec les autres usagers. Ce terme générique comprend la circulation des poids lourds qui transitent par les trois communes, qui desservent les agglomérations et les zones d'activités économiques.

3.2 Le trafic poids lourds et la desserte des zones d'activités

3.2.1.1 Les volumes de circulation

Le diagnostic a mis en évidence que les voiries structurantes absorbent la majorité du charroi lourd. En effet, les axes les plus circulés sont la N40 et N559 et dans une « moindre » mesure les N55, N562 et N561.


Mont-Sainte-Geneviève
Croix-lez-Rouveroy
Rouveroy
Poissant
Le Culot
Le Brûlé
Le Grand-Peny
LE QUEUNIES
JEUMONT
Fontaine Vaumont
Fontaine-Haute
Thure-sur-Sambre
Wiheries
Fontaine-Wiheries
Labuissière
Sars-la-Buissière
LOBBES
THUIN
Les Waibes
Les Viviers
Les Trieux
Petit Fa
Biercée
Vieux Biercée
Rachies
Le Bleisme sous-Thuin
Thieu Vichos
Les Boits
Les Bois
Le Pont Barbau
Le Moulin
Le Vivier
Le Rocquet
Le Sart Allard
Le Sart Dame
Le Sart Culot
Le Sart Hubert
Le Sart Jean
Le Sart Thomas
Le Sart Wiheries
Le Sart Wiheries
Le Sart Wiheries

Néanmoins, des problèmes subsistent dans la zone d'étude :

1. les **traversées par les poids lourds des centres d'Erquelinnes, Merbes-le-Château et Lobbes.**

2. la **traversée du territoire** par un **trafic de transit** extérieur au territoire du PICM et/ou transfrontalier.

3.2.1.2 La N54

La N54 quelque soit son tracé améliorera :

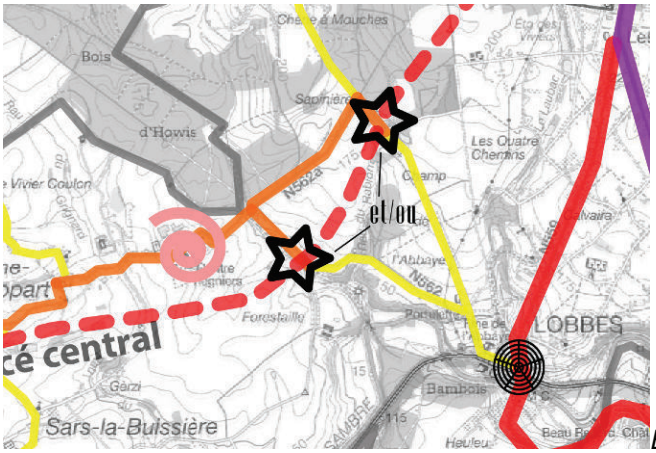
- Toutes les **relations locales ouest-est** concernées par la nouvelle route : le trafic de transit poids lourds par les voiries est-ouest existantes - percolation trafic poids lourds depuis la France – accès à Lobbes et Erquelinnes, …
- Les relations **régionales** aux autoroutes belges.

En cas de non réalisation de la N54 plusieurs problématiques constatées au niveau du diagnostic continueraient à se poser : traversée de Merbes-Le-Château, traversée de Lobbes (zoning en agrandissement), percolation du trafic sur des voiries non-calibrées et traversées dans les villages de Bienne-lez-Happart (centre Régniers), Merbes-Sainte-Marie, sud du territoire d'Anderlues.

Il apparait dès lors et suite aux constats du diagnostic que la réalisation de la N54 est essentielle pour la mobilité poids lourds car elle est la seule à pouvoir résoudre ces problématiques de trafic de transit et de percolation sur des voiries et des espaces non calibrés.

3.2.1.3 La spécificité des accès au centre Régniers

Le tracé central permet d'envisager de créer un ou deux accès depuis la N54 vers la N562 comme proposé dans la carte de la hiérarchie viaire.



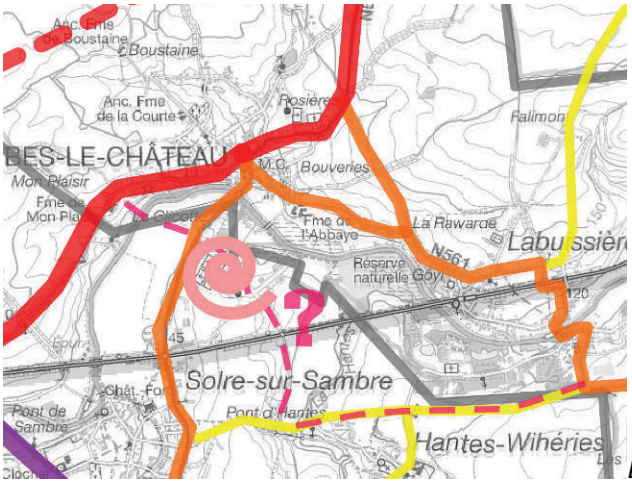
Extrait carte hiérarchie viaire

Il peut être également envisagé d'améliorer la connexion sur le centre Régniers par la création d'un barreau qui facilite l'accès du zoning vers la N54.

Le tracé nord résout moins facilement la problématique de l'accès au centre Régniers.

3.2.1.4 L'accès au zoning de Solre-sur-Sambre

L'enclavement du zoning de Solre-sur-Sambre par rapport aux grands axes routiers du territoire génère des problématiques d'accès. Ainsi les centres de Merbes-le-Château et de Solre-sur-Sambre sont, en l'état actuel du réseau, obligatoirement traversés pour atteindre le zoning.



Extrait carte hiérarchie viaire

Une amélioration des voiries communales (relativement dégagées de contraintes d'habitat) y accédant est tout à fait envisageable. Toutefois, le rabattement vers la N40 via la N561 pose le problème de la traversée de la Sambre. Cette solution apporte des avantages à la desserte du zoning et peut permettre d'appuyer sa croissance. La nécessaire réalisation d'un pont reste une perspective à long terme qui devra cependant être envisagée si le zoning se développe.

4. Les transports en commun

4.1 Le train

4.1.1 Contexte

La voie ferrée dessert les trois entités du PICM et lie ainsi ces trois territoires par une desserte en transport en commun.

Ligne ferroviaire, gares et point d'arrêt

Le diagnostic a mis en lumière la relative fréquentation de la ligne ferroviaire L130A.

Toutefois, cette ligne permet :

- De réaliser une liaison vers la gare de Charleroi-Sud tout à fait concurrentielle avec les autres transports en commun.
- De rejoindre le reste du réseau SNCB.

Ainsi la L130A apporte une offre pour des liaisons scolaires (et travail) vers Charleroi et correspondances vers Bruxelles et le reste du pays.

Par ailleurs, la ligne L130A permet d'assurer :

- Des liaisons intervillages entre Erquelinnes-Village - Fontaine-Valmont-Labuissière-Solre-sur-Sambre
- Des liaisons marchandises (la majorité du fret emprunte la L130A vers la France)

La SNCB fait valoir qu'il n'y a pas de portage pour des projets à court terme : aucune modification de l'offre sur la ligne et les gares desservies n'est envisagée et étudiée précisément à l'heure actuelle sauf sur la gare de Lobbes.

En effet, sur le long terme la SNCB-SNCB Holding et Infrabel pourraient porter un projet sur la gare de Lobbes. En effet, il est envisagé de supprimer des quais 4 et 5 à l'horizon 2012 puis de supprimer la voie 3 voyageur vers 2013.
Ces suppressions s'accompagneraient du renouvellement des ouvrages d'art.

Le démantèlement des voies permettrait de créer un parking au nord des voies en fonction. Toutefois, la réalisation de ce parking n'est pas envisageable tant qu'un couloir sous-voies n'est pas construit par Infrabel.

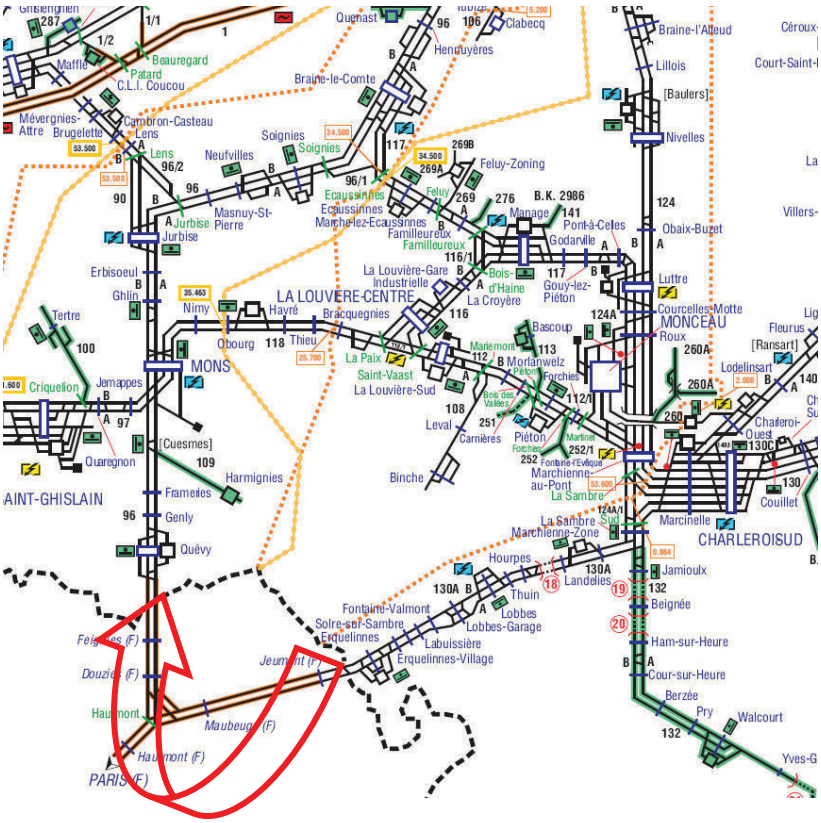
4.1.2 Objectifs

- Proposer une évolution « idéale » de l'offre de services ferroviaires, en tenant compte du projet évoqué ci-avant.
- Développer une stratégie d'intra/intermodalité.

4.1.3 Descriptions des actions

4.1.3.1 Améliorer la qualité du service aux voyageurs,

- Service L cadencé à l'heure (h de pointe) ou aux 2 heures (h creuses) vers Charleroi et Jeumont (boucle vers Mons)
- Les correspondances en gare de Charleroi Sud avec les axes lourds qui y convergent (spécialement avec Bruxelles) = intermodalité
- Systématiser le prolongement des services jusque Jeumont (assez épisodiques à l'heure actuelle) en envisageant côté français la possible boucle vers Mons. La SNCB à l'heure actuelle n'est pas demandeur de ce type de service. Coté français, l'expérience a été lancée mais arrêtée depuis. Toutefois, il est toujours possible de lancer cette piste de réflexion d'un service transfrontalier qui pourrait être viable à terme.



4.1.3.2 Améliorer le service dans les gares et les accès à ces gares.

De manière générale, un effort est requis pour toutes les gares et haltes du territoire du PICM :

- signalisation vers les gares
- signalétique des points d'arrêt.
- Qualité des abris et sièges
- Parking vélo à généraliser à toutes les haltes, de préférence sécurisés (box) ou a minima avec une couverture contre la pluie

Des aménagements d'amélioration pourraient être également envisagés de façon spécifique par gare / halte

- ***Erquelinnes***
  - Guichets automatiques
  - Sécurisation
  - Formalisation cheminements piétons en accès quais depuis les parkings
- ***Solre-sur-Sambre***
  - Organisation stationnement : rue de la Gare/ N55

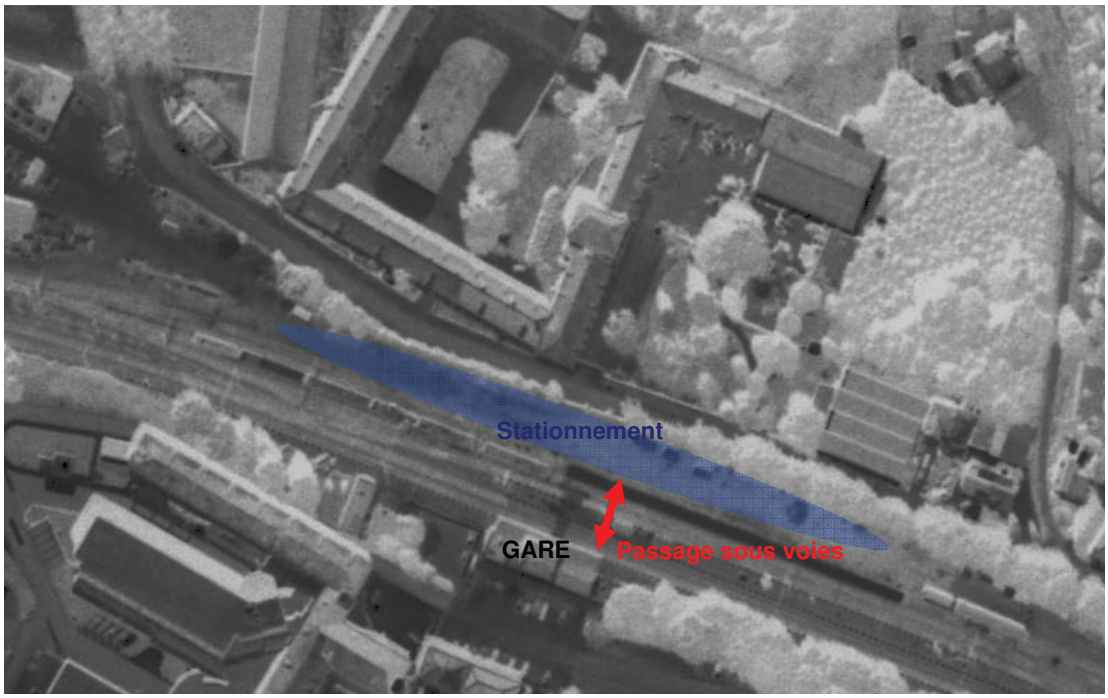
Espace de stationnement déjà formalisé à gérer en P&R

Maison de l'emploi

Passage à niveaux

Source : Région wallonne, Navteq et IGN

- ***Labuissière***
  - Qualité des abris et des quais
  - Sécurisation
- ***Fontaine-Valmont***
  - Organisation stationnement
- ***Lobbes***
  - Aménagement du parking et projets liés tels qu'envisagé par la SNCB et décrit ci-avant.



Source : Région wallonne, Navteq et IGN

Notons l'importance de la qualité du passage sous voies pour que celui-ci soit emprunté: largeur, revêtement, éclairage, accessibilité PMR. Il s'agit aussi bien d'en faire un passage sous voie qu'un lien urbain entre Lobbes et la zone de la gare.

4.1.3.3 Amélioration des appareils de voies

- Ce n'est effectivement pas une priorité au regard de l'exploitation actuelle. Toutefois cela permettrait le croisement de la L130A avec autres lignes en gare de Charleroi Sud.

4.2 Le réseau bus

4.2.1 Contexte

Le diagnostic a permis de mettre en lumière la bonne desserte spatiale du territoire des trois communes par les réseaux des TEC Hainaut et Charleroi : 11 lignes desservent le territoire. Toutefois, comme souvent en zone rurale, l'offre est en grande partie déterminée en fonction des périodes scolaires et heures de pointe des actifs mais les dessertes sont peu nombreuses durant certaines périodes de la journée.

Par ailleurs, le diagnostic a permis de mettre l'accent sur les itinéraires de bus TEC parfois complexes sur le territoire des trois communes. De plus, la desserte des 3 communes par deux TEC distincts n'aide pas à la bonne lisibilité du réseau bus.

Depuis plusieurs années, la distribution spatiale de l'habitat en Wallonie connaît une mutation majeure. Les ménages recherchent d'avantage (en plus de l'aspect foncier) un lieu de résidence agréable, éloigné des pollutions et du stress. Aussi, ceux-ci s'installent en périphérie des villes, voire à la campagne. Il en résulte une dispersion de l'habitat et une explosion démographique en milieu rural. L'offre actuelle en transports en commun n'est alors plus/pas adaptée aux populations résidentes en dehors des services scolaires et heures de pointe.

4.2.2 Les objectifs et projets des TEC

Le territoire du PICM a fait l'objet de plusieurs réflexions et modifications des réseaux TEC pour une meilleure cohérence du réseau de bus sur les territoires d'Erquelinnes, Lobbes et Merbes-le-Château.

Au regard de la demande actuelle, des services apportés et des vitesses commerciales atteintes, les TEC Hainaut et Charleroi n'envisagent plus de modifier en profondeur leur réseau sur le territoire du PICM de Haute Sambre ni de s'engager sur une rénovation en profondeur des arrêts et abris mais bien plutôt de conforter les lignes fortes existantes (exemple : correspondances principales Mons et Binche pour le TEC Hainaut, Charleroi pour le TEC Charleroi).

Des projets sont portés par les deux TEC :

- TEC Charleroi : refonte de la ligne 109
- TEC Hainaut : système de navigation en temps réel
- Travail en commun avec la SNCB à redynamiser les connections train/bus (portage SNCB)