

Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et Manage - Phase 3 : Tableau de bord de la commune de Manage

	ENJEU	OBJECTIF OPERATIONNEL	N°	PROJET	DESCRIPTION	TYPE DE PROJET	PARTENAIRE(S)	INTERACTION AVEC SENEFFE	ESTIMATION BUDGETAIRE	SOURCES DE FINANCEMENT	TAUX DE SUBSIDIATION POSSIBLE	LIEN AVEC UN AUTRE PROJET DU PiCM	PRIORITE DANS LA STRATEGIE DE MOBILITE	RENOI VERS UNE FICHE-PROJET	
SCHEMA DIRECTEUR DE LA CIRCULATION ROUTIERE	HIERARCHIE DU RESEAU VIAIRE	ETABLIR UNE HIERARCHIE COHERENTE DU RESEAU VIAIRE		Catégoriser les voiries suivant leur fonction											
			0	Réaliser une charte d'aménagement en lien avec la hiérarchie du réseau routier	Cette charte a pour objectif de donner les grandes orientations de la politique d'aménagement des voiries à l'échelle de l'entité. Les aménagements et équipements préconisés dans cette charte doivent garantir la fonction (mobilité, accessibilité, desserte) qui a été déterminée pour chaque voirie sur la carte de hiérarchie du réseau viaire en phase 2.	Etude	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Seneffe et Commune de Manage	X	*	SPW-DGO2		Projet indispensable à toute politique de mobilité sur l'entité	1		
		PROTEGER LES CENTRES AGGLOMERES DU TRAFIC DE TRANSIT		Reporter les flux de transit sur les rocades de contournement (autoroutes et N59)											
			1	Etablir un plan de signalisation directionnelle sur le réseau routier régional pour rejoindre les grands pôles de La Louvière et Nivelles en évitant le transit sur la N27 et sur les axes Bascoup et Industrie/Jolimont/Mariemont	Ce projet constitue un des principes de base de la hiérarchie du réseau routier de l'entité. L'adéquation de la signalisation avec la hiérarchie est indispensable pour diminuer le transit par ces trois axes. Il faudra néanmoins tenir compte du Schéma Directeur Régional de la signalisation.	Etude	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, Commune de Seneffe, Commune de Manage, Ville de Nivelles, Ville de La Louvière	X	*	SPW-DGO2		0-2	1		
			2	Etablir un plan de circulation locale favorisant l'utilisation de la N59 et de la rocade autoroutière pour les déplacements vers les pôles extérieurs	La signalisation directionnelle au niveau du réseau régional doit être en adéquation avec le niveau local. Par ailleurs, la signalisation de Police devra être revue dans son ensemble afin de favoriser un concept multimodal basé sur les caractéristiques locales. Le sens unique constitue en la matière un outil intéressant à analyser.	Etude	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Manage		*			0-1	1		
			Fluidifier le trafic sur les grands axes												
		3	Réaménager le rond-point de la N59 à l'entrée du zoning de Seneffe-Manage afin de fluidifier le trafic aux heures de pointe	Le report du trafic de transit sur les grands axes implique une fluidité de ces derniers. A ce sujet, le rond-point de la N59 à l'entrée du zoning de Seneffe-Manage s'avère problématique aux heures de pointe. Or, la N59 est un axe important de déplacements vers le sud Hainaut. Il est quotidiennement emprunté par un nombre élevé de navetteurs. Par ailleurs, l'aménagement de ce rond-point est particulièrement important dans le cadre de la réorganisation de l'accessibilité aux zones d'activités des entités de Seneffe et Manage, notamment pour faciliter l'aménagement de portes d'accès par les différents embranchements de ce rond-point.	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Seneffe, Commune de Manage	X	***	SPW-DGO1		0-21-22-23-24	1			
		4	Optimiser la régulation des feux sur l'axe de la N27 afin d'éviter la saturation des carrefours en heures de pointe	Si l'on souhaite protéger les axes perpendiculaires à la N27 (Croyère, Bascoup, Industrie, etc.) et éviter les 'itinéraires de fuite', il est essentiel d'assurer la fluidité de celle-ci. Une analyse de la gestion des carrefours à feux permettra de réguler au mieux ces derniers et d'éviter leur saturation, surtout aux heures de pointe.	Etude	SPW-DGO1, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, Commune de Manage		*			0	2			

Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et Manage - Phase 3 : Tableau de bord de la commune de Manage

ENJEU	OBJECTIF OPERATIONNEL	N°	PROJET	DESCRIPTION	TYPE DE PROJET	PARTENAIRE(S)	INTERACTION AVEC SENEFFE	ESTIMATION BUDGETAIRE	SOURCES DE FINANCEMENT	TAUX DE SUBSIDIATION POSSIBLE	LIEN AVEC UN AUTRE PROJET DU PiCM	PRIORITE DANS LA STRATEGIE DE MOBILITE	RENOI VERS UNE FICHE-PROJET
SCHEMA DIRECTEUR DE LA CIRCULATION ROUTIERE	Protéger les axes de traversée d'agglomération	5	Sécuriser la N27 en redonnant un espace à chaque usager et en mettant l'accent sur la protection de l'usager faible et sur la priorité des transports en commun	<p>Le report du trafic de transit sur la rocade de contournement permet de redéfinir les espaces de la N27 et de redonner un espace à chaque usager. L'accent peut ainsi être mis sur la sécurisation de l'usager faible le long de cette artère de vie et sur les priorités aux transports en commun (feu prioritaire pour le bus, bande bus, etc.).</p> <p>Néanmoins, pour rappel, deux scénarios doivent être envisagés pour la N27 à Manage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - A court terme : la N27 garde son statut de voirie de transit, assurant ainsi une fluidité au niveau régional en cas de problème sur l'E42 et garantissant un accès direct vers Mons hors autoroutes. Des aménagements de sécurisation peuvent être envisagés tant que l'axe permet le passage de tout type de véhicule. - A long terme : la N27 est déclassée en voie de liaison principale si un itinéraire alternatif est trouvé via un autre axe régional assurant un rôle de fluidité et d'accès direct vers Mons hors autoroute. 	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Manage		***	SPW-DGO1 (Travaux subsidiés)		0	1	
		6	Aménager la rue de Bascoup en redéfinissant totalement son profil et suivant son nouveau rôle de voie de liaison secondaire défini dans la hiérarchie du réseau viaire	<p>La hiérarchie future définie par le plan de mobilité a pris le parti de déclasser l'axe Bascoup en voie de liaison secondaire afin de diminuer le transit qu'elle accueille quotidiennement en direction de La Louvière. Pour ce faire, deux types d'intervention sont nécessaires. D'une part, un réaménagement complet de l'axe doit être envisagé en revoyant totalement son profil et en mettant l'accent sur la sécurisation des quartiers d'habitations et des usagers faibles. D'autre part, un plan de signalisation local doit être étudié afin de dissuader totalement le transit par cet axe (transit qui à terme doit être récupéré par la rocade de contournement N59/E42/A501).</p>	Aménagement Signalisation	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Manage		***	SPW-DGO1 (Travaux subsidiés)		0-1-2-4-7	1	
		7	Protéger et sécuriser l'axe Industrie/Jolimont/Mariemont suivant son nouveau rôle de voie de liaison secondaire défini dans la hiérarchie du réseau viaire	<p>L'esprit dans lequel cet axe doit être traité diffère légèrement de l'axe Bascoup. Néanmoins, l'objectif reste le même que pour ce dernier : dissuader le transit vers La Louvière. A cette fin, des interventions en matière de sécurisation sont nécessaires. De même, un plan de signalisation locale en cohérence avec celui de l'axe Bascoup doit être étudié.</p>	Aménagement Signalisation	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Manage		***	SPW-DGO1 (Travaux subsidiés)		0-1-2-4-6	1	
		8	Protéger et sécuriser l'axe Croyère/Wauters	<p>Le traitement de cet axe doit également avoir pour objectif de dissuader le transit vers La Louvière en passant par des quartiers résidentiels denses (itinéraires de fuite). L'accent doit donc être mis à la fois sur la sécurisation et la signalisation de Police.</p>	Aménagement Signalisation	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Manage		***	SPW-DGO1 (Travaux subsidiés)		0-1-2-4	1	
		Améliorer la signalisation d'accès à Manage depuis les grands axes	9	Etablir un plan de signalisation directionnelle depuis les axes régionaux pour accéder aisément à Manage	<p>La phase 1 a mis en exergue le manque de visibilité de l'entité de Manage (notamment en comparaison à Seneffe qui est davantage signalée) depuis les grands axes régionaux. Cet état de fait peut induire des itinéraires peu recommandés sur certains axes communaux.</p>	Etude	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, Commune de Manage		**	SPW-DGO1 (Travaux subsidiés)		0-1-2	2

Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et Manage - Phase 3 : Tableau de bord de la commune de Manage

	ENJEU	OBJECTIF OPERATIONNEL	N°	PROJET	DESCRIPTION	TYPE DE PROJET	PARTENAIRE(S)	INTERACTION AVEC SENEFFE	ESTIMATION BUDGETAIRE	SOURCES DE FINANCEMENT	TAUX DE SUBSIDIATION POSSIBLE	LIEN AVEC UN AUTRE PROJET DU PiCM	PRIORITE DANS LA STRATEGIE DE MOBILITE	RENOI VERS UNE FICHE-PROJET
SCHEMA DIRECTEUR DE LA CIRCULATION ROUTIERE		Sécuriser les principaux carrefours	10	Aménager l'intersection des N59 et des accès autoroutiers de l'E42	L'aménagement de cette zone s'intègre dans l'objectif d'augmenter l'efficacité de la N59 en tant que voirie de transit.	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Manage, Commune de Chapelle-lez-Herlaimont		***	SPW-DGO1 (Travaux subsidiés)		0-3-9	3 En cours d'étude	
			11	Aménager le carrefour N27/accès autoroutiers E42/avenue Albert ler	Ces quatre carrefours doivent faire l'objet d'une réflexion simultanée en ce qui concerne leur réaménagement. Rappelons qu'ils s'égrènent le long d'un axe accidentogène et que le carrefour chaussée de Mons/accès E42 a été épinglé comme particulièrement accidentogène dans la phase diagnostic de ce plan de mobilité. Rappelons également l'objectif poursuivi par ce plan de mobilité, à savoir de faire descendre la N27 au statut de voie de liaison principale à long terme. A court et moyen termes, il conviendra de garder cet axe en voie de transit. Par conséquent, les aménagements futurs devront prendre en compte cette donnée pour garantir une fluidité du trafic (hiérarchie du réseau routier régional).	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Seneffe		***	SPW-DGO1 (Travaux subsidiés)		0-5-9	2 En cours d'étude	
			12	Aménager le carrefour N27/Rue Dedobbeleer/Rue J. Empain		Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Seneffe		***	SPW-DGO1 (Travaux subsidiés)		0-5-11-13	2 En cours d'étude	
			13	Aménager le carrefour N27/Avenue de Landrecies		Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Seneffe		***	SPW-DGO1 (Travaux subsidiés)		0-5-11-12-14	2 En cours d'étude	
			14	Aménager le carrefour N27 (chaussée de Mons)/accès E42		Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Seneffe		***	SPW-DGO1 (Travaux subsidiés)		0-5-9-11-12-13	2 En cours d'étude	
			15	Aménager le carrefour N27/rue Saint-Hubert	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Seneffe		***	SPW-DGO1 (Travaux subsidiés)		0-5	3 En cours d'étude		
			16	Aménager le carrefour N27/rue A. Wart	Aménagement	SPW-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Seneffe	Ce carrefour présente un problème de visibilité pour les personnes qui veulent s'engager sur la N27. Par ailleurs, il est important de rappeler que la rue Abel Wart est empruntée comme itinéraire d'évitement du carrefour à feux entre la rue de Bascoup et la N27. Parallèlement à l'intervention au niveau du carrefour, une adaptation de la signalisation ou un aménagement léger devrait « casser » cette longue ligne droite.		***	SPW-DGO1 (Travaux subsidiés)		0-5	3	

Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et Manage - Phase 3 : Tableau de bord de la commune de Manage

	ENJEU	OBJECTIF OPERATIONNEL	N°	PROJET	DESCRIPTION	TYPE DE PROJET	PARTENAIRE(S)	INTERACTION AVEC SENEFFE	ESTIMATION BUDGETAIRE	SOURCES DE FINANCEMENT	TAUX DE SUBSIDIATION POSSIBLE	LIEN AVEC UN AUTRE PROJET DU PiCM	PRIORITE DANS LA STRATEGIE DE MOBILITE	RENOI VERS UNE FICHE-PROJET	
SCHEMA DIRECTEUR DE LA CIRCULATION ROUTIERE		<i>Aménager les entrées de villages</i>	17	<i>Marquer l'entrée d'agglomération à la rue de Bascoup en venant de la N59</i>	<p>Afin de protéger au mieux les centres agglomérés du trafic de transit, il est essentiel de rappeler à l'automobiliste qu'il traverse une zone dense qui mêle à la fois habitat, services, commerces, écoles, etc. Matérialiser l'entrée d'une agglomération est un des outils qui permet de sécuriser les différents lieux de vie de l'entité.</p> <p>Cette matérialisation doit cependant être étudiée au cas par cas. En effet, un aménagement physique n'est pas toujours la solution idéale. Le paysage ou une signalisation adéquate suffisent parfois à atteindre l'objectif.</p> <p>En la matière, la matérialisation des portes d'entrées de la rue de Bascoup depuis la N59 et de la rue de Mariemont depuis Morlanwelz semblent prioritaires pour appuyer le nouveau statut hiérarchique que ce plan de mobilité souhaite leur conférer (voie de liaison secondaire).</p>	Aménagement	SPW-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Seneffe		**			0-1-2-6-9-10	1		
			18	<i>Marquer l'entrée d'agglomération à la rue de Mariemont en venant de Morlanwelz</i>		Aménagement	SPW-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Seneffe		**			0-1-2-7	1		
			19	<i>Marquer l'entrée du village de Bellecourt en venant de la N59</i>		Aménagement	SPW-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Seneffe		**			0	2		
			20	<i>Marquer l'entrée de village au niveau de l'axe Familleureux-Saint-Hubert (après les accès autoroutiers)</i>		Aménagement	SPW-DGO2, Direction des Routes de Mons, Zone de Police de Mariemont, IBSR, Commune de Seneffe		**			0	2		
		PROTEGER LES CENTRES AGGLOMERES DU TRAFIC DE POIDS LOURDS	Revoir l'accessibilité aux zonings d'activités économiques	21	<i>Réaliser un Plan de Mobilité des Zones d'Activités Economiques (PMZA)</i>	<p>Le PMZA est un outil prospectif et opérationnel destiné à optimiser l'organisation et la gestion des déplacements de personnes et de marchandises créés par les pôles générateurs de déplacements d'une ou plusieurs zones d'activités.</p> <p>Cet outil permet d'une part de connaître les habitudes de mobilité des travailleurs et d'autre part la façon dont les marchandises sont transportées. A terme, il doit servir de base pour mettre en place un programme d'actions visant une meilleure accessibilité et une mobilité durable au sein de ces zones d'activités.</p>	Etude	SPW-DGO1-DGO2-DGO4 (ex-DGATLP)-DGO5 (ex-DGEE), Direction des Routes de Mons, IDEA, Commune de Seneffe, Commune de Manage	X	*	SPW-DGO2, IDEA, entreprises	70% Région 30% intercommunale et/ou entreprises	22-23-24-25-26	1	
				22	<i>Renommer les différentes zones d'activités de manière à éviter la confusion</i>	<p>Les dénominations actuelles des zonings portent souvent à confusion les transporteurs de marchandises. Cet état de fait a également pour conséquence que de nombreux poids lourds, faute de trouver facilement leur destination, se retrouvent dans les centres de villages, dans des zones résidentielles où ils doivent effectuer de nombreuses manœuvres.</p> <p>Des appellations simplifiées ainsi qu'un zonage cohérent des zonings permettront de faciliter leur accès via les axes structurants de l'entité.</p>	Etude	IDEA, Commune de Seneffe, Commune de Manage	X	*			21-23-24-25-26	1	
				23	<i>Réorganiser et marquer les portes d'accès aux zonings</i>	<p>La multitude de portes d'accès aux zonings, leur positionnement pas toujours idéal, leur caractère parfois obsolète, leur manque de mise en évidence sont autant d'éléments qui viennent s'ajouter aux difficultés d'accessibilité aux zonings. Pour gérer de manière plus lisible les accès aux zonings, une rationalisation des ces portes d'entrée s'impose.</p>	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IDEA, Commune de Seneffe, Commune de Manage	X	**	SPW- DGO1, IDEA		21-22-24-26	1	

Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et Manage - Phase 3 : Tableau de bord de la commune de Manage

	ENJEU	OBJECTIF OPERATIONNEL	N°	PROJET	DESCRIPTION	TYPE DE PROJET	PARTENAIRE(S)	INTERACTION AVEC SENEFFE	ESTIMATION BUDGETAIRE	SOURCES DE FINANCEMENT	TAUX DE SUBSIDIATION POSSIBLE	LIEN AVEC UN AUTRE PROJET DU PiCM	PRIORITE DANS LA STRATEGIE DE MOBILITE	RENOI VERS UNE FICHE-PROJET	
SCHEMA DIRECTEUR DE LA CIRCULATION ROUTIERE			24	Réorganiser la signalisation d'accès aux zonings depuis le réseau routier régional	Le diagnostic a mis en évidence les manquements et le caractère obsolète voire incomplet de la signalisation d'accessibilité aux zonings. Celle-ci devra être revue dans son ensemble et devra être conforme à la nouvelle organisation mise en place (nouvelles dénominations, réorganisation des portes d'entrée).	Signalisation	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IDEA, Commune de Seneffe, Commune de Manage	X	**	SPW-DGO1-DGO2, IDEA		21-22-23-25-26	1		
			25	Aménager des aires d'information à destination des transporteurs poids lourds aux sorties d'autoroutes	L'information auprès des visiteurs et transporteurs de marchandises fait souvent défaut : pas de plan d'accès, pas d'adresse précise, etc. Afin de pallier à ces manquements, des aires d'information aux sorties des grands axes ou aux entrées de zonings doivent permettre aux transporteurs de s'arrêter afin de consulter un plan et localiser facilement l'entreprise qu'ils doivent rejoindre.	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IDEA, Commune de Seneffe, Commune de Manage	X	***	SPW-DGO1-DGO2, IDEA		21-22-23-24-26	1		
			26	Réaliser un plan de communication global pour améliorer l'accessibilité aux entreprises	En complément aux aires d'information, il serait opportun de réaliser un plan global de communication. Celui-ci viserait à mettre en place un plan d'accessibilité global que chaque entreprise pourrait personnaliser et transmettre à ses fournisseurs. La mise en place d'un site Internet commun constituerait également un puissant outil de communication.	Etude Information	IDEA, entreprises, Commune de Seneffe, Commune de Manage	X	*	Entreprises, IDEA		21-22-23-24-25	1		
	ANTICIPER LES ENJEUX EN MATIERE DE MOBILITE ET DE STATIONNEMENT	Organiser une politique globale du stationnement dans les centres	27	Organiser et réglementer le stationnement dans le centre de Manage	L'analyse du stationnement a démontré que les centres de Manage et de Fayt étaient les plus problématiques. En effet, ces centres sont actuellement proches de la saturation. Afin d'anticiper une situation irréversible, il serait opportun de repenser le stationnement en l'organisant davantage suivant les besoins des différents quartiers. Idéalement, une réflexion devrait être menée sur la complémentarité entre les différents usages (navetteurs/riverains/clients de commerces/etc.). Les livraisons des marchandises pour les commerces doivent également être prises en compte.	Etude	Zone de Police de Mariemont, association des commerçants, Commune de Manage		*				29	1	
			28	Organiser et réglementer le stationnement dans le centre de Fayt-lez-Manage		Etude	Zone de Police de Mariemont, association des commerçants, Commune de Manage		*				30	1	
		Aménager les places en donnant un espace à chaque usager	29	Aménager la place de la Gare à Manage dans un esprit d'intermodalité et de convivialité	L'aménagement de cette place (étude en cours par le bureau Survey & Aménagement) poursuit un double enjeu : d'une part, donner une dimension intermodale à ce lieu central en matière de mobilité et d'autre part, redonner un aspect convivial à ce lieu de vie pour les habitants des quartiers environnants.	Aménagement	SNCB, TEC, SRWT, SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, représentants des utilisateurs, riverains, association des commerçants		***				27	1 En cours d'étude	
			30	Aménager la place Albert 1er à Fayt-lez-Manage	Ce lieu central de l'entité accueille à la fois des services (administration communale, police, écoles, lieu de culte, etc.), des commerces (banque, pharmacie, Horeca, etc.) ainsi qu'un marché hebdomadaire. Actuellement, cette zone est principalement dédiée au stationnement, ce dernier étant très mal organisé. L'aménagement de cette place doit lui permettre de retrouver un caractère convivial, en mêlant à la fois espaces récréatifs, stationnement voitures, PMR, vélos et convivialité. Une réflexion doit notamment être menée sur la présence de deux établissements scolaires et des services de l'administration communale à cet endroit.	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2- Direction des Routes de Mons, Commune de Manage, riverains, association de commerçants		***				28	1 En cours d'étude	

Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et Manage - Phase 3 : Tableau de bord de la commune de Manage

	ENJEU	OBJECTIF OPERATIONNEL	N°	PROJET	DESCRIPTION	TYPE DE PROJET	PARTENAIRE(S)	INTERACTION AVEC SENEFFE	ESTIMATION BUDGETAIRE	SOURCES DE FINANCEMENT	TAUX DE SUBSIDIATION POSSIBLE	LIEN AVEC UN AUTRE PROJET DU PiCM	PRIORITE DANS LA STRATEGIE DE MOBILITE	RENOI VERS UNE FICHE-PROJET	
SCHEMA DIRECTEUR DE LA CIRCULATION ROUTIERE			31	Aménager la place de La Hestre	L'analyse du stationnement au centre de la Hestre montre que la place est sous-occupée. Par conséquent, il s'agit d'une opportunité de repenser globalement cette place pour lui conférer un aspect plus convivial.	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2- Direction des Routes de Mons, Commune de Manage, riverains, association de commerçants		***				2 En cours d'étude		
		Anticiper les impacts des futurs projets d'urbanisation	32	Etudier les impacts en matière de mobilité et d'accessibilité de l'urbanisation de la zone d'activités économiques du Gibet.	L'urbanisation de cette zone d'activités doit être intégrée dans la réflexion concernant la réorganisation de l'accessibilité aux zonings, projet considéré comme prioritaire dans ce plan de mobilité. Par ailleurs, une réflexion doit être menée sur le type d'activités à y implanter et les interactions possibles avec la voie d'eau qui traverse littéralement cette zone.	Etude	SPW-DGO1-DGO2-DGO4, IDEA, Zone de Police de Mariemont, Commune de Manage, Commune de Seneffe	X	*			21-22-23-24-25-26	1		
		Réduire les impacts visuels et sonores de la mobilité, principalement dus aux axes autoroutiers (E42)	33	Aménager un dispositif antibruit le long de l'E42 dans la traversée de l'entité afin de protéger les quartiers résidentiels	Si l'entité bénéficie d'accès privilégiés au réseau autoroutier, l'omniprésence de ce dernier est néanmoins à l'origine d'importantes nuisances visuelles et sonores. Il est dès lors important de mieux intégrer la mobilité à son environnement en réduisant au maximum ces nuisances pour les habitants. Des solutions telles que les murs antibruit ou les écrans végétaux existent. Reste à les appliquer au cas par cas suivant les besoins spécifiques.	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2		***	SPW-DGO1 (travaux subsidiés)				3	
	INTEGRER LA MOBILITE A SON ENVIRONNEMENT	Favoriser le covoiturage, notamment dans les entreprises des zonings	34	Promouvoir les Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) afin d'encourager le report modal ou le covoiturage	Un PDE est l'étude, la mise en œuvre et le suivi, au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité de cette ou de ces entreprises(s). Un PDE comprend généralement les étapes suivantes : - Diagnostic des déplacements (travailleurs, visiteurs, fournisseurs) et de l'accessibilité de l'entreprise ; - Enquête auprès des travailleurs ; - Définition d'un plan d'actions ; - Mise en œuvre ; - Evaluation régulière et suivi des actions.	Sensibilisation	SPW-DGO2, UWE, Commune de Seneffe, Commune de Manage	X	*	SPW-DGO2, IDEA, entreprises	70% Région 30% intercommunale et/ou entreprises	21-35	1		
			35	Etendre l'initiative de covoiturage de Total Research via le système Taxistop aux autres entreprises	Total Research vient de s'inscrire dans une initiative de covoiturage au sein de son entreprise en collaboration avec l'asbl Taxistop. Il serait opportun de relayer cette initiative auprès des autres entreprises de l'entité et même d'envisager de gérer le covoiturage de manière globale sur l'ensemble des zonings.	Sensibilisation	SPW-DGO2, UWE, Commune de Seneffe, Commune de Manage, Taxistop	X	*	SPW-DGO2, IDEA, entreprises		21-34	1		
		Favoriser un report modal pour le trafic de marchandises	36	Favoriser l'implantation à proximité de la voie d'eau des entreprises utilisant ce mode d'acheminement des marchandises	Le Plan d'Environnement pour le Développement Durable adopté par le Gouvernement wallon en 1995 préconisait déjà à l'époque en matière de transports de marchandises de réduire l'utilisation des modes les plus polluants. A cette fin, la complémentarité des modes était entre autres prônée (combinaisons rail-route, voie navigable-route et pipeline-route, etc.) Etant donné la localisation de l'entité de Manage au carrefour de nombreuses voies de communication, le transport de marchandises de et vers les zones d'activités doit, dans les prochaines années, se tourner davantage vers le rail et la voie d'eau. Le coût élevé des infrastructures d'accès à la voie d'eau nécessite par ailleurs une réflexion plus poussée en matière d'implantation des entreprises le long de ce type de voie de communication. Une réflexion future sur l'aménagement du territoire au niveau local (dans le cadre du Schéma de Structure par exemple) doit impérativement tenir compte de cette donnée essentielle. Enfin, l'urbanisation de la zone du Gibet, qui est plus que jamais d'actualité, doit intégrer la possibilité de se tourner vers la voie d'eau.	Etude/Sensibilisation	SPW-DGO2, PACO, IDEA, Commune de Seneffe, Commune de Manage	X	**	SPW-DGO2, PACO, IDEA		21-37	1		
			37	Promouvoir auprès des entreprises l'utilisation de la voie d'eau et de la voie ferrée pour le transport de marchandises		Sensibilisation	SPW-DGO2, PACO, IDEA, Commune de Seneffe, Commune de Manage	X	*	SPW-DGO2, PACO, IDEA		21-36	1		

Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et Manage - Phase 3 : Tableau de bord de la commune de Manage

	ENJEU	OBJECTIF OPERATIONNEL	N°	PROJET	DESCRIPTION	TYPE DE PROJET	PARTENAIRE(S)	INTERACTION AVEC SENEFFE	ESTIMATION BUDGETAIRE	SOURCES DE FINANCEMENT	TAUX DE SUBSIDIATION POSSIBLE	LIEN AVEC UN AUTRE PROJET DU PICM	PRIORITE DANS LA STRATEGIE DE MOBILITE	RENOVI VERS UNE FICHE-PROJET		
SCHEMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN	RENFORCER L'ATTRACTIVITE DU RESEAU BUS	Renforcer l'offre des liaisons existantes	38	Etudier les possibilités de renforcement des niveaux d'offre des lignes reliant le centre de Manage au pôle de Nivelles à l'horizon R.E.R	Globalement, les niveaux d'offre des lignes desservant la commune de Manage apparaissent relativement satisfaisants en dépit, pour chaque ligne, de nombreuses variantes qui sont difficilement compréhensibles pour une clientèle non avertie et pénalisantes pour leurs performances. La ligne 72 du TEC Brabant wallon relie la gare de Manage au pôle voisin de Nivelles : cette liaison est assurée environ toutes les heures, quelques services supplémentaires venant renforcer la fréquence de passage en heures de pointe. Il apparaît nécessaire de mettre en place une liaison plus régulière pour rabattre, à terme, les habitants du secteur vers la gare R.E.R de Nivelles. Une étude de marché est nécessaire au préalable.	Etude et mise en service	TEC Brabant wallon, SRWT, Commune de Manage, Commune de Seneffe, Ville de Nivelles, SNCB	X	**				3			
			39	Etudier la faisabilité d'une desserte rapprochée du quartier « Cité Robert »	Au cours de la phase diagnostic, l'absence d'un certain nombre de liaisons internes à l'entité de Manage ainsi que l'éloignement de certains quartiers par rapport aux arrêts des lignes TEC existantes, ont été identifiés.	Etude et mise en service	TEC Hainaut, SRWT, Commune de Manage		**					1		
			40	Etudier la création d'une liaison directe entre les quartiers de La Hestre et Bellecourt et le centre de Manage	De nouvelles liaisons pourraient être étudiées en tenant compte des limites imposées par la structure de la voirie et du caractère excentré de certains quartiers. A replacer éventuellement dans le cadre d'un bus local.	Etude et mise en service	TEC Hainaut, SRWT, Commune de Manage		**						1	
			41	Etablir une liste des principaux arrêts de la commune à privilégier en termes de confort d'attente et définition des aménagements indispensables relatifs à l'accessibilité, au confort d'attente et à l'information	Le confort (équipements, accessibilité) et l'information sur les principaux arrêts de bus de la commune sont aujourd'hui très inégaux : leur mise à niveau et leur optimisation apparaissent indispensables pour attirer vers les Transports en Commun une clientèle plus large. Des aménagements peuvent être envisagés en partenariat avec la SRWT si la fréquentation de l'arrêt le justifie.	Etude Aménagement	TEC Hainaut, SRWT, Commune de Manage		**						1	
			42	Identifier le potentiel de rétablissement d'un circuit scolaire sur la commune et définition de ses modalités pratiques d'exploitation	Les déplacements vers les différents établissements scolaires situés sur la commune ne s'opèrent aujourd'hui que quasiment exclusivement en voiture particulière ; les services des TEC n'apportent pas de réponses satisfaisantes (itinéraires de desserte, horaires de passage..) à ces besoins de déplacement. Une mobilisation des écoles et des parents est par ailleurs nécessaire pour trouver des solutions durables.	Etude et mise en service	SPW-DGO2, TEC Hainaut, Commune de Manage		***				78		2	
			43	Evaluer les bénéfices pour Manage (potentiel, amélioration de l'offre, rapidité de déplacement..) d'un prolongement du Métrobus jusqu'au cœur de la commune.	Le projet de Métrobus prévu à long terme sur la ville de La Louvière devrait impacter, s'il voit le jour, les tracés et les niveaux d'offre des lignes TEC reliant Manage à La Louvière : le tracé du Métrobus prévoit en effet un prolongement jusqu'à la bifurcation de Jolimont, quasiment aux portes des villages de Fayt et de La Hestre, et en contact immédiat avec les lignes du secteur de TEC Hainaut. L'évolution du tracé du Métrobus est à suivre dans le futur afin d'anticiper les conséquences et les opportunités pour Manage.	Etude	SPW-DGO2, TEC Hainaut, TEC Brabant wallon, SRWT, Commune de Manage, Ville de La Louvière		***				44		3	

Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et Manage - Phase 3 : Tableau de bord de la commune de Manage

	ENJEU	OBJECTIF OPERATIONNEL	N°	PROJET	DESCRIPTION	TYPE DE PROJET	PARTENAIRE(S)	INTERACTION AVEC SENEFFE	ESTIMATION BUDGETAIRE	SOURCES DE FINANCEMENT	TAUX DE SUBSIDIATION POSSIBLE	LIEN AVEC UN AUTRE PROJET DU PICM	PRIORITE DANS LA STRATEGIE DE MOBILITE	RENOI VERS UNE FICHE-PROJET
SCHEMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN	RENFORCER L'ACCESSIBILITE DES HALTE/GARE SNCB ET Y FAVORISER L'INTERMODALITE	Faire de la gare de Manage un véritable pôle multimodal	44	Etablir des mesures concrètes visant à requalifier cette gare afin d'en faire un véritable pôle d'échanges	En complément d'aménagements physiques de la place de la gare visant à renforcer le caractère intermodal du lieu, certaines mesures telles la réalisation de bonnes correspondances bus/ bus et bus/ trains, la mise en place d'une information-signalétique complète et dynamique sont nécessaires.	Etude Aménagement	TEC, SRWT, Commune de Manage, SNCB		***			43	1	
	PROPOSER UNE DESSERTE EN BUS SUR LES PRINCIPAUX ZONINGS DE L'ENTITE	Mise en place d'une desserte expérimentale des zonings de Feluy et Seneffe- Manage	45	Établissement de préconisations liées à la mise en place expérimentale de services bus entre les zonings de Feluy et Seneffe- Manage et la gare de Manage : potentiel théorique après enquête, modalités de définition du service, mesures d'accompagnement nécessaires	Parmi les différentes zones d'activités implantées sur l'entité, plusieurs ne sont absolument pas desservies par les transports en commun et la voiture y est le mode de déplacement quasi exclusif. Les enquêtes menées auprès des employés de ces zones ont renseigné sur leurs provenances : un certain nombre de déplacements devraient pouvoir se reporter sur le réseau ferré à condition que la gare de destination, en l'occurrence celle de Manage, soit reliée de façon rapide et ciblée au cœur de ces zones d'activités.	Etude Période test Mise en service	TEC, SRWT, Communes de Seneffe et Manage, entreprises des zonings	X	***			44	1	
			46	Étude de potentiel et de faisabilité de services bus vers des gares hors zone d'étude (exemple : Nivelles)	Après enquêtes, il est apparu qu'un certain nombre d'employés trouveraient bénéfice à être reliés directement à certaines gares hors zone d'étude : des investigations supplémentaires pourraient préciser ce potentiel ainsi que l'intérêt et le coût de mise en place de services spécifiques. Attention que la ligne 72 du TEC BW assure déjà en partie ce service.	Etude	TEC brabant wallon, commune de Manage, entreprises des zonings	X	***					2

Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et Manage - Phase 3 : Tableau de bord de la commune de Manage

	ENJEU	OBJECTIF OPERATIONNEL	N°	PROJET	DESCRIPTION	TYPE DE PROJET	PARTENAIRE(S)	INTERACTION AVEC SENEFFE	ESTIMATION BUDGETAIRE	SOURCES DE FINANCEMENT	TAUX DE SUBSIDIATION POSSIBLE	LIEN AVEC UN AUTRE PROJET DU PICM	PRIORITE DANS LA STRATEGIE DE MOBILITE	RENOI VERS UNE FICHE-PROJET
SCHEMA DIRECTEUR DES MODES DOUX	RENFORCER LE RESEAU REGIONAL EXISTANT POUR LES MODES DOUX	Rendre attractif le réseau RAVeL	47	Entretien le réseau RAVeL existant	A l'heure où l'on parle de densifier le réseau RAVeL avec l'aménagement de nouveaux tronçons, il est essentiel de ne pas perdre de vue l'entretien du réseau existant le long du canal du Centre.	Entretien	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Commune de Manage		**	SPW-DGO1-DG02		56-57-58	1	
			48	Aménager la ligne 265 en RAVeL	Les lignes 265 et 113 assurent une continuité du RAVeL 1 en offrant des connexions jusqu'au cœur de Manage et vers Chapelle-lez-Herlaimont. L'aménagement de ces lignes présente un intérêt à la fois utilitaire (desserte modes doux de plusieurs quartiers) et de loisirs (desserte des pôles de loisirs du Scailmont et de la Marlette).	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Commune de Manage, Commune de Seneffe	x	***	SPW-DGO1-DG02		49	2	
			49	Aménager la ligne 113 en RAVeL		Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, Commune de Manage, Commune de Chapelle-lez-Herlaimont		***	SPW-DGO1-DG02		48-59-60-61	2	
		Assurer la continuité et sécuriser les aménagements cyclables existants	50	Aménager de manière continue et sécuriser les pistes cyclables le long de la N27	Le sort de la N27 dans le futur doit être envisagé en deux temps. Comme déjà expliqué dans le projet de hiérarchie, le but est que cet axe garde le statut de voie de transit à court terme et passe en voie de liaison principale à plus long terme. Par le déclassement de la N27 en voie de liaison principale, le plan de mobilité marque la volonté de revoir complètement la fonction de cette voirie qui coupe l'entité en deux. Le but est désormais de rendre à cet axe un aspect plus convivial en lien avec les activités résidentielles, commerciales et de services qui le longent. L'aménagement de la N27 doit par conséquent rendre une place aux modes doux en mettant l'accent sur les notions de continuité et de sécurité.	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02		5-11-16	1	
			51	Aménager de manière continue et sécuriser les pistes cyclables le long de la N59	Si la N27 bénéficie d'un déclassement, la configuration de la N59 fait que cette dernière doit pouvoir continuer à jouer son rôle de voie de transit. Actuellement, la N59 est pourvue de pistes cyclables. Malheureusement, celles-ci manquent de continuité (notamment vers Chapelle) et de protection (points de rupture au niveau du rond-point du zoning Seneffe-Manage), ce qui constitue un frein important aux déplacements cyclables, notamment vers les zones d'activités économiques. Des liaisons avec le RAVeL seraient par ailleurs intéressantes en matière de sécurité.	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02		52	1	
			52	Assurer la continuité cyclable de la N59 sur la route Baccara (N534)		Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02		51	1	
	CREER UN RESEAU LOCAL POUR LES MODES DOUX	Créer des liaisons pour les modes doux entre les villages et le centre administratif de Fayt-lez-Manage	53	Créer une liaison cyclable entre le fond de La Hestre, La Hestre et Fayt	Si la commune souhaite mettre en place une politique volontariste en faveur des modes doux, il est indispensable d'offrir à la population la possibilité de rejoindre en toute sécurité leur administration ainsi que les services et commerces des centres en vélo ou à pied.	Aménagement Jalonnement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02		60	1	
			54	Créer une liaison cyclable entre Bellecourt et Fayt		Aménagement Jalonnement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02		59	1	

Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et Manage - Phase 3 : Tableau de bord de la commune de Manage

	ENJEU	OBJECTIF OPERATIONNEL	N°	PROJET	DESCRIPTION	TYPE DE PROJET	PARTENAIRE(S)	INTERACTION AVEC SENEFFE	ESTIMATION BUDGETAIRE	SOURCES DE FINANCEMENT	TAUX DE SUBSIDIATION POSSIBLE	LIEN AVEC UN AUTRE PROJET DU PICM	PRIORITE DANS LA STRATEGIE DE MOBILITE	RENOI VERS UNE FICHE-PROJET		
SCHEMA DIRECTEUR DES MODES DOUX			55	Créer une liaison cyclable entre Bois d'Haine et Fayt		Aménagement Jalonement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02		69	1			
		Créer des liaisons pour les modes doux entre le réseau structurant RAVeL et les cœurs de villages	56	Créer une liaison cyclable entre le RAVeL 1 et Manage	Le diagnostic a démontré que l'entité de Manage possède un potentiel intéressant en matière de réseau RAVeL à la fois dans une dimension utilitaire et de loisirs. Actuellement, les accès vers celui-ci restent trop peu renseignés et les aménagements actuels n'incitent pas à son utilisation. Or, le passage de ce réseau à proximité de plusieurs quartiers résidentiels, de services et de noyaux villageois en fait un atout majeur pour les déplacements quotidiens lents. La création de liaisons (signalisation, aménagement de pistes cyclables, etc.) entre les différents villages et le RAVeL permettra de créer un véritable maillage local pour les modes doux.	Aménagement Jalonement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, CGT, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02		44	2			
			57	Créer une liaison cyclable entre le RAVeL 1 et Fayt		Aménagement Jalonement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, CGT, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02				2		
			58	Créer une liaison cyclable entre le RAVeL 1 et Bois d'Haine		Aménagement Jalonement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, CGT, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02					2	
			59	Créer une liaison cyclable entre le RAVeL 113 et Fayt		Aménagement Jalonement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02			54-60-67		1	
			60	Créer une liaison cyclable entre le RAVeL 113, La Hestre et le fond de La Hestre		Aménagement Jalonement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, CGT, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02			54-59-67		1	
			61	Créer une liaison cyclable entre le RAVeL 113 et Manage		Aménagement Jalonement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, CGT, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02				65	1	
			Créer des liaisons pour les modes doux vers les sites touristiques et de loisirs	62		Créer une liaison cyclable entre Manage et La Marlette	Aménagement Jalonement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, CGT, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02				48-49	3
		63		Créer une liaison cyclable entre le RAVeL 113 et le parc de Mariemont	Aménagement Jalonement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, CGT, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02-CGT				60-67	1		
		SECURISER L'USAGER FAIBLE		64	Créer une liaison cyclable entre l'axe de la N27 et le parc de Mariemont		Aménagement Jalonement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02				2	

Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et Manage - Phase 3 : Tableau de bord de la commune de Manage

	ENJEU	OBJECTIF OPERATIONNEL	N°	PROJET	DESCRIPTION	TYPE DE PROJET	PARTENAIRE(S)	INTERACTION AVEC SENEFFE	ESTIMATION BUDGETAIRE	SOURCES DE FINANCEMENT	TAUX DE SUBSIDIATION POSSIBLE	LIEN AVEC UN AUTRE PROJET DU PICM	PRIORITE DANS LA STRATEGIE DE MOBILITE	RENOI VERS UNE FICHE-PROJET
SCHEMA DIRECTEUR DES MODES DOUX			65	Créer une liaison cyclable entre le RAVeL 113 et le centre sportif du Scailmont		Aménagement Jalonnement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02		61	1	
		Sécuriser les points de conflit entre usager faible et automobiliste	66	Marquer davantage la présence de cyclistes dans le rond-point cyclable entre la N59 et la N27	Le rond-point N59/N27 est conçu pour la traversée de modes doux (piétons et cyclistes). Néanmoins, la vitesse qui est pratiquée par les automobilistes qui s'y engagent est souvent élevée et diminue fortement la perception des usagers faibles qui y circulent. Un rappel du passage de ces derniers (signalisation par exemple) en approche de ce rond-point permettrait une sécurisation accrue. Toutefois, la fluidité du trafic sur cet axe de transit ne doit pas être mise en péril, d'autant plus, que le plan de mobilité a pour ambition un report de trafic de la N27 sur cet axe.	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, Commune de Manage		**	SPW-DGO1-DG02		50-51	1	
			67	Sécuriser les carrefours entre le futur RAVeL 113 et les routes communales	La mise en œuvre du futur RAVeL implique le croisement à certains endroits avec le réseau routier communal. Il est essentiel de sécuriser les différents points de conflit qui pourraient apparaître entre les automobilistes et les usagers du RAVeL.	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02		60-63	1	
			68	Sécuriser le carrefour entre la rue de Bascoup et la Drève de Mariemont (afin d'assurer la continuité de la liaison cyclable entre le RAVeL 113 et La Hestre)	La sécurisation de ce carrefour doit se faire dans la logique de continuité des liaisons cyclables identifiées précédemment, à savoir entre le RAVeL, La Hestre et le parc de Mariemont. Par ailleurs, ce carrefour a été épinglé comme accidentogène dans la phase diagnostic. La réflexion sur l'aménagement de ce carrefour doit être intégrée dans la réflexion de l'aménagement global de l'axe Bascoup.	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02		0-6-60-63	1	
			69	Améliorer la visibilité du cycliste aux différents carrefours, notamment le long de la N27	La mise en place d'un réseau local modes doux implique une sécurisation accrue des usagers faibles. Augmenter leur visibilité est essentiel à la fois en section courante mais également aux carrefours. Le système des sas vélos est un outil intéressant en la matière.	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02		55-56-57-59-61-64	1	
		Sécuriser le piéton et les PMR dans les centres agglomérés	70	Respecter les prescriptions réglementaires et uniformiser les revêtements des trottoirs dans tout aménagement des centres agglomérés	De manière générale, il a été constaté en phase 1 que l'état des trottoirs dans l'entité n'est pas catastrophique. Néanmoins, en certains endroits, la variété des revêtements ou l'étroitesse des trottoirs n'assurent pas une sécurité optimale des cheminements piétons. A l'avenir, la commune devra veiller à l'utilisation de matériaux uniformes et praticables par les Personnes à Mobilité Réduite. Il faudra également, autant que possible, respecter les largeurs minimales réglementaires pour les trottoirs.	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, GAMAH, Commune de Manage		*	SPW-DGO1-DG02		71	1	
			71	Assurer la continuité des cheminements piétons entre les différents quartiers et villages	Promouvoir les modes doux passe inévitablement par une offre en cheminements piétons et cyclables continus pour relier les villages entre eux. A cet égard, les sentiers, venelles et chemins se révèlent souvent être un outil non négligeable pour liaisonner les différents quartiers d'un village ou même les villages entre eux. Parfois, un débroussaillage ou un entretien suffisent à faire revivre ces voies lentes. Dans d'autres cas, un aménagement plus conséquent est indispensable.	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, GAMAH, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DG02		70	1	

Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et Manage - Phase 3 : Tableau de bord de la commune de Manage

	ENJEU	OBJECTIF OPERATIONNEL	N°	PROJET	DESCRIPTION	TYPE DE PROJET	PARTENAIRE(S)	INTERACTION AVEC SENEFFE	ESTIMATION BUDGETAIRE	SOURCES DE FINANCEMENT	TAUX DE SUBSIDIATION POSSIBLE	LIEN AVEC UN AUTRE PROJET DU PICM	PRIORITE DANS LA STRATEGIE DE MOBILITE	RENOI VERS UNE FICHE-PROJET
SCHEMA DIRECTEUR DES MODES DOUX	Sécuriser les abords d'écoles		72	Sécuriser les abords de l'école communale Louise Lateau	Dans la partie diagnostic de ce plan de mobilité, tous les abords d'écoles de l'entité ont fait l'objet d'une analyse en matière de sécurité. Pour chacune, une fiche multicritères reprenant les principaux dysfonctionnements a été réalisée. Un classement a permis d'épingler les écoles nécessitant intervention de manière prioritaire.	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, GAMAH, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DGO2			2	
			73	Sécuriser les abords de l'école libre Albert Ier		Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, GAMAH, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DGO2			2	
			74	Sécuriser les abords de l'école libre de La Hestre		Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, GAMAH, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DGO2			2	
			75	Sécuriser les abords de l'école communale Goëtte		Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, GAMAH, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DGO2			2	
			76	Sécuriser les abords de l'école communale Bascoup		Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, GAMAH, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DGO2			2	
			77	Sécuriser les abords de l'école communale Reine Astrid		Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, Direction des Routes de Mons, IBSR, GAMAH, Commune de Manage		***	SPW-DGO1-DGO2			2	
	Promouvoir les Plans de Déplacements thématiques		78	Promouvoir les Plans de Déplacements Scolaires dans toutes les écoles de l'entité pour encourager les modes de déplacements doux et les transports en commun	La mobilité scolaire a fait l'objet d'une analyse approfondie en phase 1 (voir enquêtes écoles). Les habitudes de déplacements des élèves étant identifiées, il est désormais temps de passer à l'action en mettant sur pied un programme d'actions spécifique à chaque école ou à chaque village. Cet outil pratique n'est autre qu'un Plan de Déplacements Scolaires.	Sensibilisation Plan d'action	SPW-DGO2, Zone de Police de Mariemont, Provélo, Directions d'écoles, enseignants, parents d'élèves, TEC, Commune de Manage		*	SPW-DGO2		70-71	1	
			79	Réaliser un Plan de Déplacements de l'Administration communal à caractère exemplatif pour les citoyens et les entreprises	La mobilité des entreprises a déjà largement fait l'objet de propositions de mesures. A titre exemplatif, l'administration communale au sens large devrait avoir pour ambition d'améliorer sa mobilité avant de vouloir améliorer celle de ses citoyens. Un Plan de déplacements de l'Administration, tant en ce qui concerne les déplacements domicile-travail que les déplacements dans le cadre des activités et tâches quotidiennes des employés et ouvriers, permettrait de rationaliser son impact sur la mobilité dans l'entité.	Etude	SPW-DGO2, Commune de Manage		*	SPW-DGO2	70%		1	

Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et Manage - Phase 3 : Tableau de bord de la commune de Manage

	ENJEU	OBJECTIF OPERATIONNEL	N°	PROJET	DESCRIPTION	TYPE DE PROJET	PARTENAIRE(S)	INTERACTION AVEC SENEFFE	ESTIMATION BUDGETAIRE	SOURCES DE FINANCEMENT	TAUX DE SUBSIDIATION POSSIBLE	LIEN AVEC UN AUTRE PROJET DU PICM	PRIORITE DANS LA STRATEGIE DE MOBILITE	RENOI VERS UNE FICHE-PROJET		
SCHEMA DIRECTEUR DES MODES DOUX			80	Organiser des ramassages scolaires à pied et/ou à vélo dans l'entité (pédibus, vélobus, etc.) avec l'aide de bénévoles et d'associations (parents, professeurs, Provélo, etc.)	Il existe de nombreux outils concrets pour promouvoir les déplacements quotidiens lents. Ceux-ci sont généralement mis en œuvre dans le cadre d'un Plan de déplacements thématique. Plusieurs associations (Provélo, Gracq, etc.) et acteurs de terrain (Police, professeurs, parents, etc.) travaillent en partenariat avec les communes et les écoles pour mettre sur pied des ramassages scolaires ou encore des cours d'apprentissage (ex : brevet du cycliste). Implémenter ces actions dans les différents villages aurait un effet bénéfique pour la sécurité aux abords des écoles.	Sensibilisation	SPW-DGO2, Zone de Police de Mariemont, Provélo, Directions d'écoles, enseignants, parents d'élèves, Commune de Manage		*	SPW-DGO2		34-78	1			
	AMELIORER L'ACCUEIL DES CYCLISTES, PIETONS ET PMR	Augmenter l'offre en stationnement pour les cyclistes à proximité des services, écoles, commerces	81	Créer du stationnement vélos en gare de Manage	L'offre cyclable est actuellement très limitée tant en infrastructures qu'en équipement. Un bon réseau cyclable doit s'accompagner d'une gestion du stationnement. Celui-ci doit bien évidemment être implanté de manière cohérente en privilégiant des endroits stratégiques tels que arrêts de transports en commun, pôles de services, commerces, administration, etc. Leur localisation doit faire l'objet d'une réflexion globale afin de positionner judicieusement les range-vélos.	Equipement	SPW-DGO1-DGO2, Commune de Manage		**	SPW-DGO1-DGO2, SNCB		44	1			
			82	Créer du stationnement vélos au centre de Manage		Equipement	SPW-DGO1-DGO2, Commune de Manage		**	SPW-DGO1-DGO2		56-61	2			
			83	Créer du stationnement vélos au centre de Fayt-lez-Manage		Equipement	SPW-DGO1-DGO2, Commune de Manage		**	SPW-DGO1-DGO2		53-54-55-57-59	2			
			84	Créer du stationnement vélos au centre de Bois d'Haine		Equipement	SPW-DGO1-DGO2, Commune de Manage		**	SPW-DGO1-DGO2			3			
			85	Créer du stationnement vélos au centre de La Hestre		Equipement	SPW-DGO1-DGO2, Commune de Manage, SNCB		**	SPW-DGO1-DGO2			3			
	Améliorer l'accueil et l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite dans les bâtiments publics		86	Créer une ou plusieurs boucles de cheminements PMR continues dans le centre de Manage et de Fayt en liaison avec les principaux pôles d'intérêt (administration, commerces, etc.)	Le principe développé vise à élaborer, à titre expérimental, des boucles communales reliant différents pôles d'activités entre eux, qu'ils soient administratifs, commerciaux, touristiques, de loisirs ou de transports publics, prenant en compte le confort et la sécurité pour toutes les catégories de piétons mais aussi l'autonomie totale des PMR, c'est-à-dire sans aucune dépendance, ni aide de tiers. Dans une phase ultérieure, il conviendra de relier entre elles ces boucles afin de créer un véritable réseau communal de cheminements (y compris un balisage)	Etude Aménagement	SPW-DGO2, GAMAH, Commune de Manage		***					2		
			87	Intégrer la résolution de la problématique des PMR dans le cadre de tout projet de réaménagement global de voirie	Parallèlement au projet précédent, il s'agit de prévoir systématiquement la réalisation d'adaptations PMR lorsqu'un projet de réaménagement de voirie est planifié, en particulier le respect des normes, largeurs, pente, dalles podotactiles, lignes guides, passages piétons en nombre suffisant, etc.)									1		
			88	Aménager les accès des bâtiments publics	Sur base du diagnostic, élaborer un plan d'intervention annuel permettant de rendre à terme l'ensemble des bâtiments communaux accessibles depuis les abords extérieurs (parkings) jusqu'à l'intérieur	Aménagement	GAMAH, Commune de Manage		**						1	
			89	Sensibiliser les propriétaires privés (en particulier commerçants et gestionnaires d'équipements) à l'accessibilité PMR	Sur base de réalisations et d'exemples concrets, réaliser une information/sensibilisation (folio d'information, séance de présentation, mise en situation PMR) afin de conscientiser sur les difficultés d'accès à leur bâtiment - envisager aide financière à la réalisation d'aménagements spécifiques.	Sensibilisation	GAMAH, Commune de Manage, propriétaires des bâtiments, associations de commerçants		*						1	
			90	Renforcer le réseau d'emplacements parkings PMR	Réaliser un relevé des emplacements de stationnement PMR et combler les manquements sur base d'une étude de fréquentation.	Etude	GAMAH, Commune de Manage		*						1	

Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et Manage - Phase 3 : Tableau de bord de la commune de Manage

	ENJEU	OBJECTIF OPERATIONNEL	N°	PROJET	DESCRIPTION	TYPE DE PROJET	PARTENAIRE(S)	INTERACTION AVEC SENEFFE	ESTIMATION BUDGETAIRE	SOURCES DE FINANCEMENT	TAUX DE SUBSIDIATION POSSIBLE	LIEN AVEC UN AUTRE PROJET DU PICM	PRIORITE DANS LA STRATEGIE DE MOBILITE	RENOI VERS UNE FICHE-PROJET
			91	<i>Améliorer l'accessibilité PMR aux principaux arrêts de transports en commun</i>	Aménager les abords des arrêts de transports en commune de manière à les rendre accessible	Aménagement	TEC Brabant wallon, SRWT, Commune de Manage		**			41	1	
			92	<i>Renforcer et donner une meilleure visibilité au service de taxi social</i>	Il s'agit d'augmenter l'offre de déplacements pour les PMR mais aussi de manière générale pour les personnes âgées ou ayant des difficultés à se déplacer seules	Equipement	Commune de Manage						1	
			93	<i>Former les gestionnaires de voiries locales, y compris les contrôleurs de chantiers à la problématique PMR</i>	Sur base des ressources bibliographiques disponibles et des formations existantes, éventuellement de mises en situation pratique, il s'agit de conscientiser les agents pour que les critères PMR soient systématiquement respectés dans le cadre des travaux de voiries. Complémentairement, l'accessibilité durant les chantiers doit également être assurée par des aménagements transitoires. Cette démarche pouvant se finaliser par l'élaboration d'une charte d'accessibilité	Sensibilisation	SPW-DGO2, GAMAH, Commune de Manage						1	
			<i>Améliorer l'accueil des vélotouristes dans les villages traversés par le RAVeL</i>	94	<i>Aménager un parking relais RAVeL à proximité du futur RAVeL 265/113</i>	Le principe du parking relais RAVeL est de relier ce dernier à des aires de stationnement permettant son accessibilité de façon aisée.	Aménagement	SPW-DGO1-DGO2, CGT, Commune de Manage		***	SPW-DGO1		48-49-59-60-61-63-65	3