

Etude d'un plan de gestion de la mobilité pour le site des Lacs de L'Eau d'Heure

Phase 3

Avril 2007

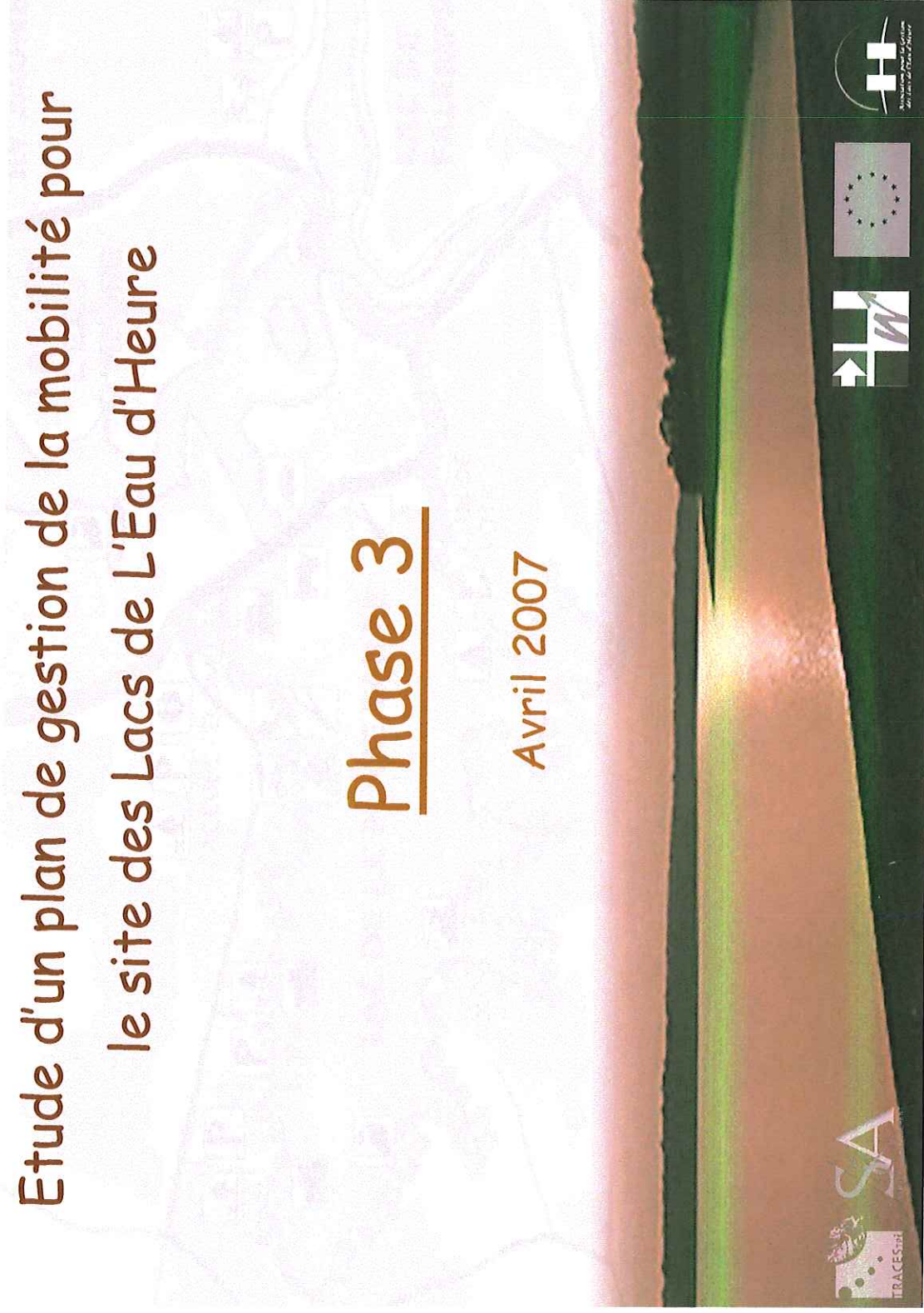


TABLe DES MATIERES

Avant-propos

1. Introduction

1.1 Organisation des objectifs

1.2 Les modes de déplacements

2. Les plans d'organisation des déplacements

2.1. Le réseau routier

2.1.1. Hiérarchisation

2.1.2. Sécurisation et convivialité

2.1.2.1. La gestion des vitesses

2.1.2.2. Les aménagements de sécurité

2.2. La mobilité alternative

2.2.1. Les transports en commun (train-bus)

2.2.2. Les modes doux

2.2.2.1. Les cyclistes

2.2.2.2. Les piétons

2.2.3. Les autres alternatives

2.2.3.1. Les navettes touristiques

2.2.3.2. Les services locatifs

2.3. Les zones d'interfaces

2.3.1. Les aires de stationnement

2.3.2. Les zones d'interfaces entre usagers

3. Les mesures transversales

3.1. La signalisation

4
6
6
8
10
10
10
16
16
21
27
27
29
32
36
39
39
41
42
42
45
48
48

3.1.1.	Actualisation et renforcement de la signalisation touristique à distance	48
3.1.2.	MG.1.2 - Actualisation et renforcement de la signalisation touristique	49
3.1.3.	MG.1.3 - Entretien, actualisation et optimisation de la signalisation intra-site	50
3.1.4.	MG.1.4 - Mise en place d'une signalétique événements et incentive	51
3.1.5.	MG.1.5 - Mise en place d'un jalonnement pour la mobilité « vélo »	52
3.1.6.	MG.1.6 - Mise en place d'un jalonnement pour la mobilité piétonne	53
3.2.	La communication	53
3.2.1.	Intégration de la politique de mobilité dans la communication externe de l'asbl	54
3.2.2.	Soutenir l'intégration de la politique de mobilité par les partenaires	55
4.	Programme de gestion de la mobilité	56
4.1.	Concept multimodal	56
4.2.	Focus sur les trois pôles majeurs d'activités	59
4.3.	Catalogue de fiches projets	63
4.3.1.	Tableau de mise en œuvre	63
4.3.2.	Fiches-projets	64

AVANT-PROPOS

Sur base du diagnostic émis et des objectifs fixés (phases 1 et 2 - septembre 2006), des propositions ont été élaborées pour améliorer la mobilité vers et sur le site des Lacs de l'Eau d'Heure (Phase 3). Ce document présente la phase 3 du Plan de gestion de la mobilité pour le site des Lacs de l'Eau d'Heure. Cette phase se subdivise en trois parties.

Les **plans d'organisation des déplacements** constituent la première partie. Ils précisent la hiérarchisation, le calibrage et la catégorisation de chaque réseau. D'abord, pour le réseau routier qui conditionne la majorité des types de déplacements, ensuite pour la mobilité alternative à la voiture et enfin pour les zones d'interfaces entre les différents modes de transport.

La deuxième partie de la phase 3 contient des **mesures transversales**. Celles-ci traitent de thèmes transversaux ou de mesures connexes à mettre en œuvre pour réussir une politique de mobilité. Il s'agit de la signalisation et de la communication.

La troisième partie forme la partie opérationnelle de l'étude. C'est le **programme de gestion de la mobilité**. Il comporte

- le **concept multimodal de mobilité** pour le site des Lacs de l'Eau d'Heure, synthèse globale des plans d'organisation des déplacements ;
- un **focus cartographique par pôles majeurs d'activités** à savoir le village de l'Eau d'Heure, le centre d'accueil de la Plate-Taille et le relais de Falemprise¹ ;
- un **tableau de mise en œuvre** qui synthétise les différentes mesures et actions proposées pour pouvoir concrétiser le Plan de gestion de la mobilité pour le site des Lacs de l'Eau d'Heure ;
- un **catalogue de fiches projets**.

¹ La dénomination de ces sites sera à adapter en fonction de la mise en œuvre de la fiche projet n°0.

Le souhait des auteurs de projet est que le présent Plan de gestion de la mobilité puisse aider concrètement les différents acteurs à améliorer la mobilité vers et sur le site des Lacs de l'Eau d'Heure et participe ainsi au développement du site. Pour cela, des alternatives ont parfois été proposées afin d'améliorer rapidement la situation lorsque la résolution complète de la problématique ne peut se réaliser rapidement. Le Plan de gestion de la mobilité doit être considéré comme un guide auquel les différents acteurs doivent prendre l'habitude de se référer notamment avant la planification de tout projet (et pas seulement directement relatif à la mobilité).

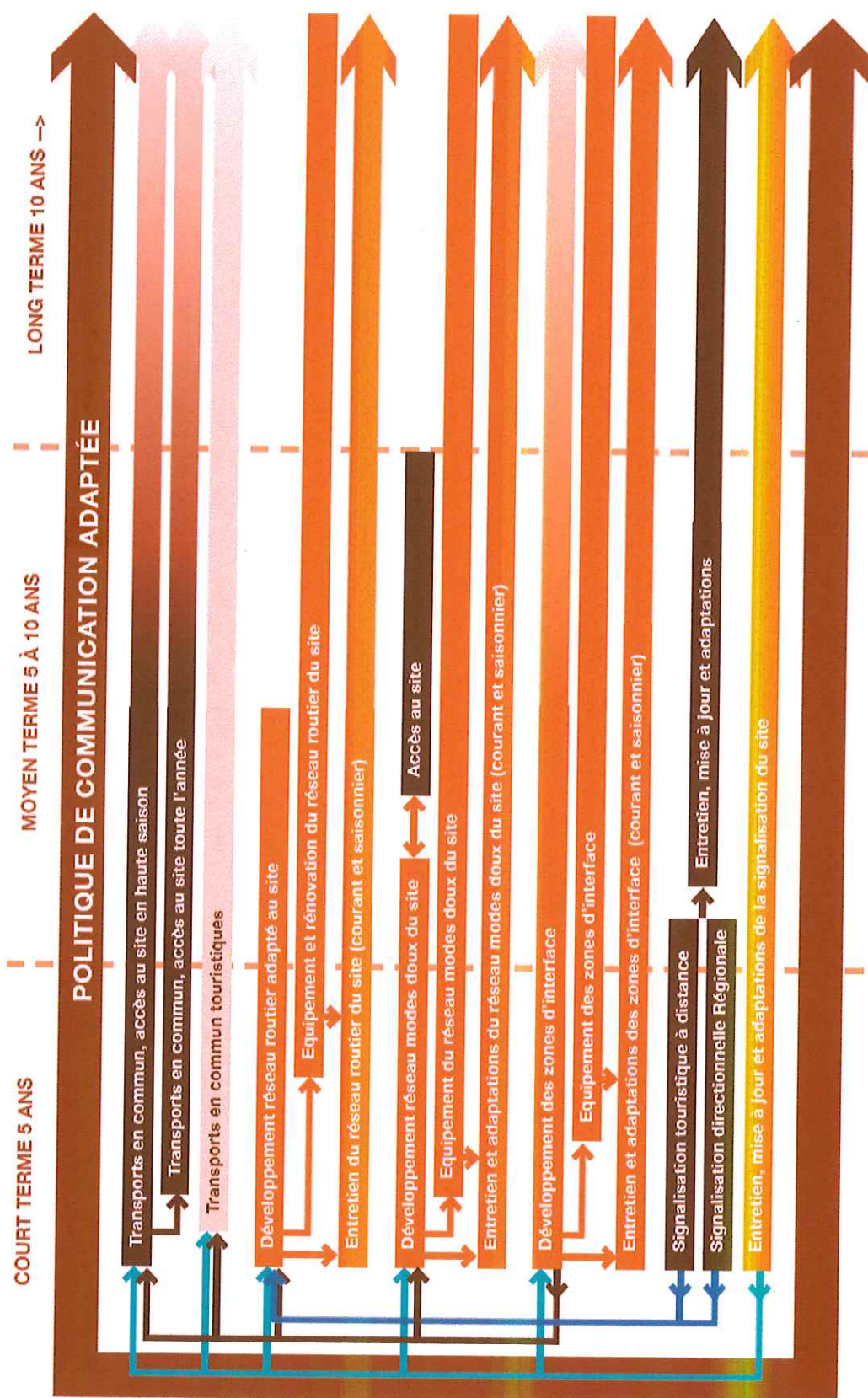
Le site des Lacs de l'Eau d'Heure doit être compris en tant que territoire particulier qui doit bénéficier d'une structure de gestion claire de ses infrastructures de mobilité et de moyens d'intervention spécifiques (idée de discrimination positive).

Survey & Aménagement et Traces TPI,

Avril 2007

1. INTRODUCTION

1.1 Organisation des objectifs



1.2 Les modes de déplacements

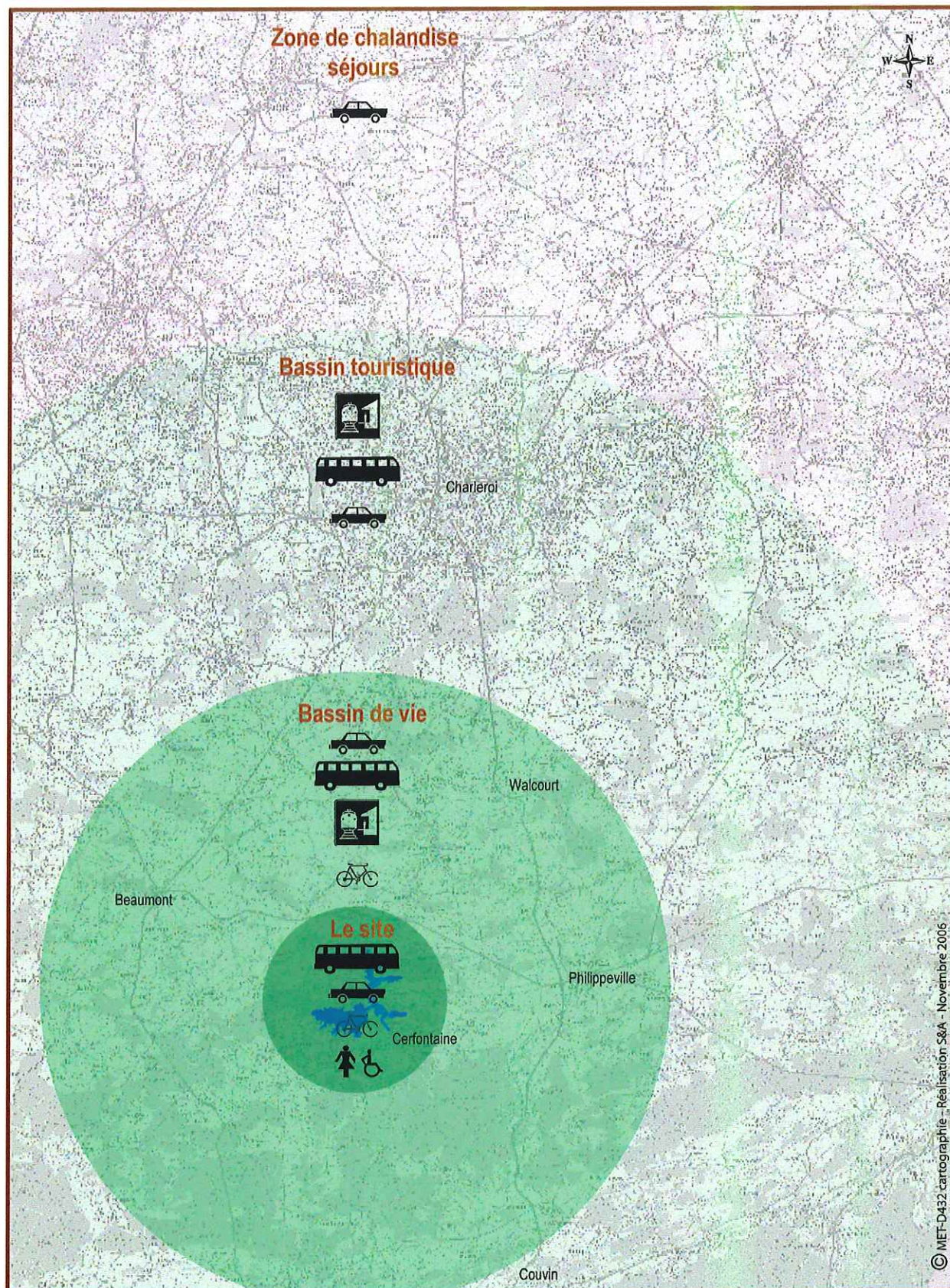
En fonction de l'origine (distance) et du motif du déplacements vers / sur le site des Lacs de l'Eau d'Heure, les modes transports concernés seront différents.

Pour rappel, le Site des Lacs de l'Eau d'Heure est l'espace qui est défini par :

- les activités touristiques en lien direct avec les Lacs (+/-les berges) ;
- l'hébergement touristique en lien direct avec les Lacs (Cerfontaine, Soumoy et Erpion) ;
- l'économie touristique et la mobilité touristique (Silenrieux et Boussu-lez-Walcourt).

Plan de gestion de la Mobilité des lacs de l'Eau d'Heure - Phase 3 : Plans et actions

Introduction - Les modes de déplacements



2. LES PLANS D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS

2.1. Le réseau routier

2.1.1. Hiérarchisation

Il est important de préciser la **hiérarchie du réseau routier** car celle-ci conditionne directement ou indirectement la majorité des déplacements vers le site des Lacs de l'Eau d'Heure et beaucoup de déplacement sur le site lui-même. Dans le cadre du Plan de gestion de la mobilité des Lacs de l'Eau d'Heure, seule la hiérarchisation du site a été précisée afin de la rendre conforme aux développements touristiques actuels et programmés tout en intégrant la fonction « technique » du site (gestion des cours d'eau et production énergétique).

La hiérarchisation proposée pour les voiries d'aménée au site (RN40 et RN978) est en concordance avec la hiérarchisation proposée dans le Plan Intercommunal de Mobilité des Walcourt-Gerpinnes-Florennes à savoir des voiries de transit.

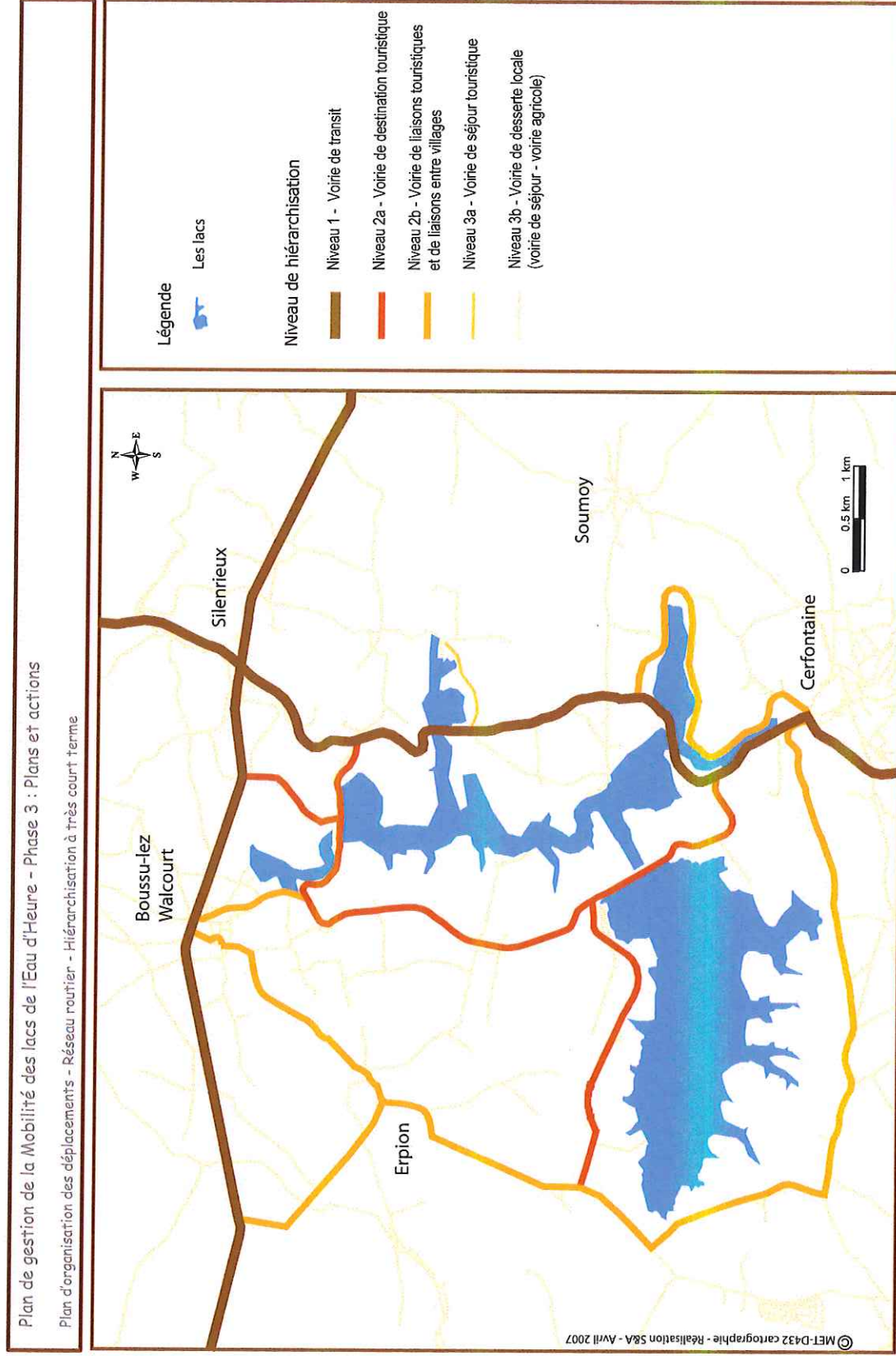
Aujourd'hui, il manque des infrastructures pour pouvoir proposer une hiérarchisation du réseau routier en lien avec la fonction touristique du site. C'est pourquoi, une **hiérarchisation en 2 temps** a été proposée :

- **A très court terme** (demain), la hiérarchisation propose une **réorganisation du réseau** qui nécessite **peu de moyens, essentiellement de type organisationnel** (de la signalisation).

Cf. Carte - Hiérarchisation à très court terme

- **A moyen terme** (dans 5 à 10 ans), la hiérarchisation proposée peut être **beaucoup plus volontariste** que la hiérarchisation à court terme mais pour être effective, elle nécessite la **réalisation d'infrastructures conséquentes** notamment en termes de **sécurisation du réseau** mais aussi la **création d'une nouvelle voirie** (à étudier) pour la desserte d'un nouveau parking événementiel pour le site.

Cf. Carte - Hiérarchisation à moyen terme

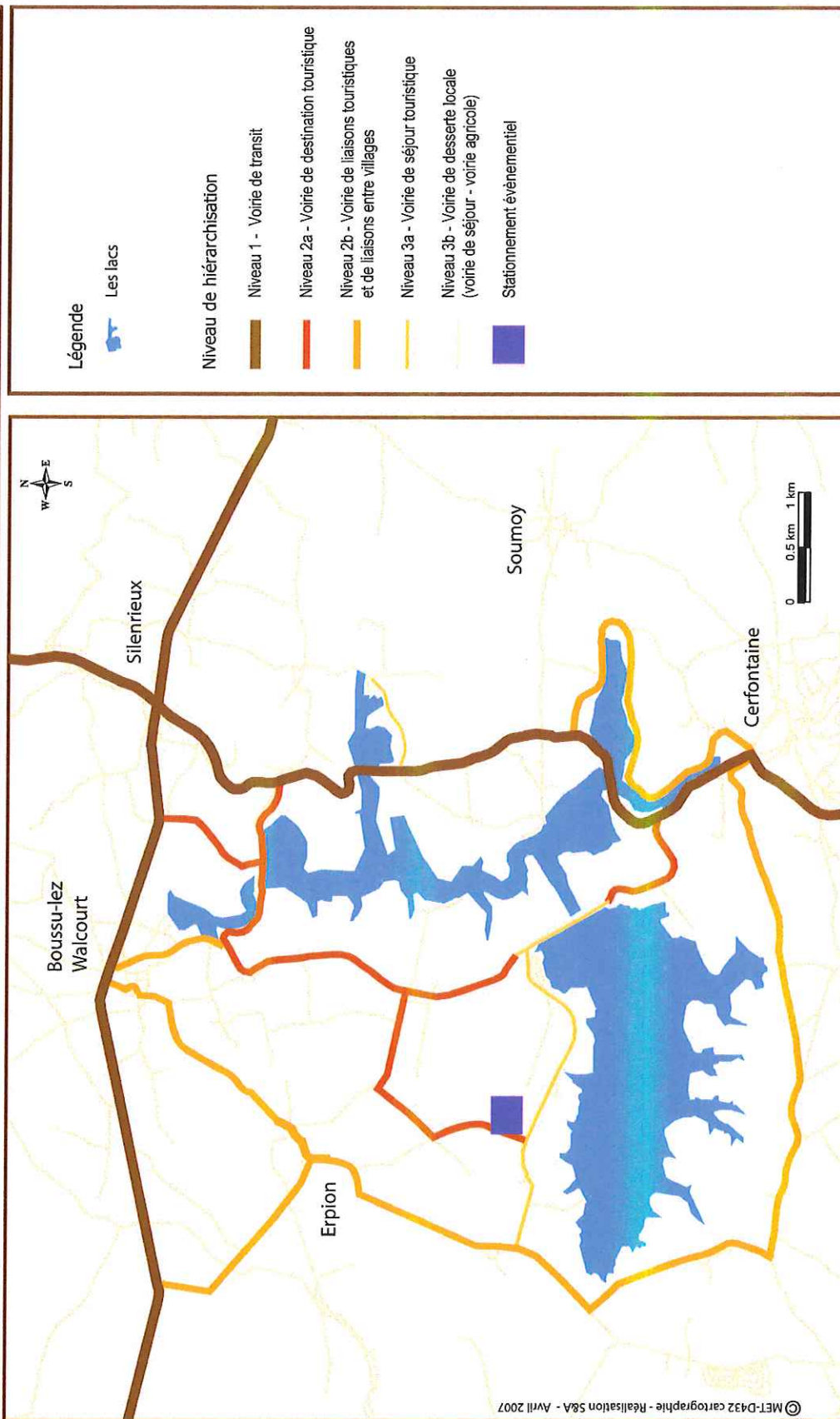


Traces TPI

Survey & Aménagement

Plan de gestion de la Mobilité des lacs de l'Eau d'Heure - Phase 3 : Plans et actions

Plan d'organisation des déplacements - Réseau routier - Hiérarchisation à moyen terme.



Traces TPI

Survey & Aménagement

Cette hiérarchisation est l'**ossature** qui doit servir de référence lors de la programmation de toute action ayant trait non seulement à la mobilité mais également à l'aménagement du territoire (concordance entre la fonction des voiries et les activités riveraines). La hiérarchisation sera adaptée au fur et à mesure de la réalisation des infrastructures structurantes (passage de la hiérarchisation à court à celle à long terme).

A partir de la hiérarchie, il est possible de **définir, pour chaque niveau, une fonction** en termes de circulation, le **régime de vitesse** préconisé, **un calibrage** des voies de circulation en précisant les **aménagements** utiles à la circulation motorisée (nombre de bandes de circulation, types de carrefours, etc.) mais aussi les possibilités de **cohabitation avec les modes doux, les transports en commun et le charroi lourd** ainsi que le **jalonnement**.

HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER

Niveau ²	Fonction	Régime de vitesse	Calibrage			Cohabitation avec les autres usagers				Jalonnement	
			Aménagement	Nombre de voies de circulation	Type de carrefour	Cyclistes	Piétons et PMR	Transports en commun	Charroi lourd		
1	Voirie de transit	Transit - Liaison régionale - Accessibilité	90 Km/h en majorité et modulation de la vitesse en	Peu d'aménagement excepté les	2X1 bande + localement 1 bande de dépassemen	Objectif de fluidité	Pas les bienvenus	Pas les bienvenus	- Pôle d'échange modal - Itinéraires	Itinéraires de transit	Connexions au réseau de niveau 0

² Pas de niveau 0 sur le site : type autoroutier, 120 km/h, 2*2 bandes.

Niveau ²	Fonction	Régime de vitesse	Calibrage			Cohabitation avec les autres usagers				Talonnement
			Aménagement	Nombre de voies de circulation	Type de carrefour	Cyclistes	Pétons et PMR	Transports en commun	Charroi lourd	
	é	fonction de l'environnement : 70 Km/h en approche, 50 Km/h en traversée d'agglomération et 30 Km/h dans les zones sensibles	traversées d'agglomération	t ou de tourne-à-gauche ou à-droite				de transit		
2	a. Voirie de destination touristique	90 Km/h en majorité et modulation de la vitesse en fonction de l'environnement : 70 Km/h en	Peu d'aménagement excepté les traversées d'agglomération et la	2X1 bande	Objectif de sécurisation	Acceptés si séparés de la chaussée	Acceptés si séparés de la chaussée	- Arrêts de bus - Desserte de bus classique et touristique	Itinéraires localement soumis à des contraintes (tonnage, vitesse)	Pôles touristiques importants et villages

Niveau ²	Fonction	Régime de vitesse	Calibrage			Cohabitation avec les autres usagers				Equipements touristique et de proximité
			Aménagement	Nombre de voies de circulation	Type de carrefour	Cyclistes	Piétons et PMR	Transports en commun	Charroi lourd	
	b. Voirie de liaisons touristiques et de liaisons entre villages	approche, 50 Km/h en traversée d'agglomération et 30 Km/h dans les zones sensibles	sécurisation des carrefours							
3	a. Voirie de séjour touristique	70 Km/h en approche, 50 Km/h dans le périmètre du pôle et 30km/h dans les zones sensibles	Aménagements de sécurité et de convivialité	2X1 bande	Objectifs de sécurisation, de convivialité et d'image	Bienvenus (y compris en mixité)	Bienvenus (y compris en mixité)	- Pôle d'échange modal - Arrêts de bus - Desserte bus touristique	Itinéraires non préférentiels (sauf dessertes locales)	

Niveau ²	Fonction	Régime de vitesse	Calibrage			Cohabitation avec les autres usagers				Talonnement
			Aménagement	Nombre de voies de circulation	Type de carrefour	Cyclistes	Piétons et PMR	Transports en commun	Charroi lourd	
b. Voirie de desserte locale	Desserte locale - Séjour Desserte agricole									

2.1.2. Sécurisation et convivialité

Ce plan explicite la composante « sécurité » du réseau routier ainsi que les nouvelles infrastructures routières nécessaires à la mise en œuvre de la hiérarchisation proposée. Il est basé sur deux types de mesures :

- la gestion de la vitesse,
- les endroits spécifiques à aménager afin d'améliorer la sécurité routière (objective et/ou subjective) ou afin de créer des nouveaux accès.

2.1.2.1. La gestion des vitesses

Dans certains cas, la configuration des lieux devra être adaptée afin de mettre en conformité la vitesse préconisée et la structure de la voirie. La gestion des vitesses sera adaptée au fur et à mesure de la réalisation des infrastructures structurantes C'est pourquoi une mise en œuvre en trois temps est proposée :

- **A très court terme** (demain), il s'agit de **modifications très faibles** par rapport à la situation du diagnostic qui **ne nécessitent pas la réalisation d'infrastructures** mais simplement la pose de panneaux. Deux endroits sont concernés

- La voirie d'accès au Lac du Ri jaune, voirie de séjour touristique et dans une moindre mesure de desserte locale : mise à 70 Km/h.
- L'accès au village de l'Eau d'Heure en aval et en amont du rond point d'accès (RN589a) : mise à 70 Km/h.

☞ Cf. Carte – Gestion des vitesses à très court terme

- **A moyen terme** (dans 5 à 10 ans), la gestion des vitesses **concerne la sécurisation des trois pôles d'activités majeurs** : le village de l'Eau d'Heure, le centre d'accueil de la Plate-Taille et le relais de Falemprise³. Le passage à 70 voir 50 Km/h ne pourra s'effectuer que lorsque les aménagements de sécurisation auront été réalisés.

☞ Cf. Carte – Gestion des vitesses à moyen terme

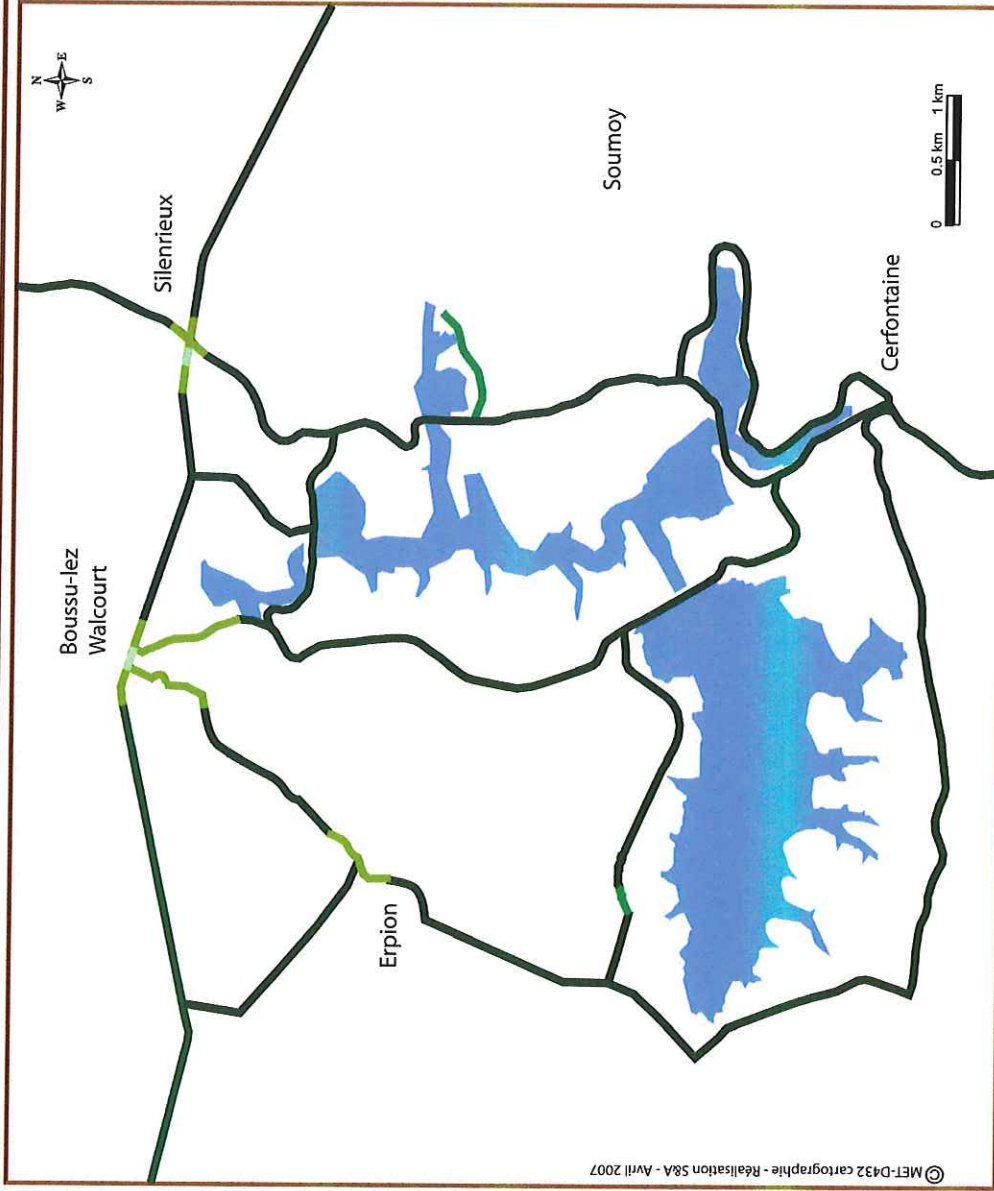
- **A long terme** (dans 10 ans), la mise en place de la gestion des vitesses continuera **au fur et à mesure de la sécurisation** du reste de site (accès à Féronval et « barrage » de l'Eau d'Heure) et accompagnera le développement du site (village de l'Eau d'Heure, parking événementiel, golf, etc.).

☞ Cf. Carte – Gestion des vitesses à long terme

³ La dénomination de ces sites est à adapter en fonction de la mise en œuvre de la fiche projet n°0.

Plan de gestion de la Mobilité des lacs de l'Eau d'Heure - Phase 3 : Plans et actions

Plan d'organisation des déplacements - Réseau routier - La gestion des vitesses à très court terme

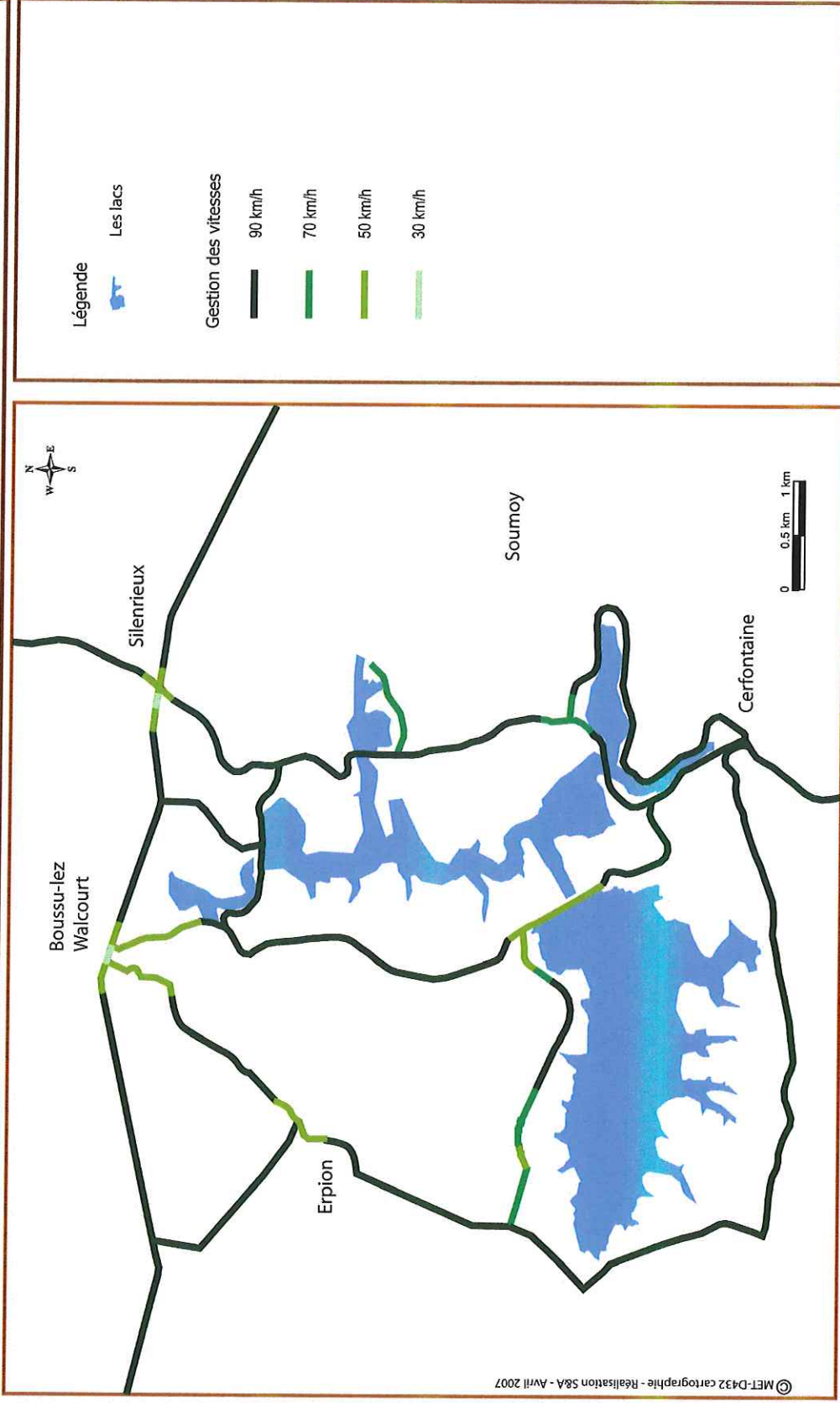


Traces TPI

Survey & Aménagement

Plan de gestion de la Mobilité des lacs de l'Eau d'Heure - Phase 3 : Plans et actions

Plan d'organisation des déplacements - Réseau routier - La gestion des vitesses à moyen terme

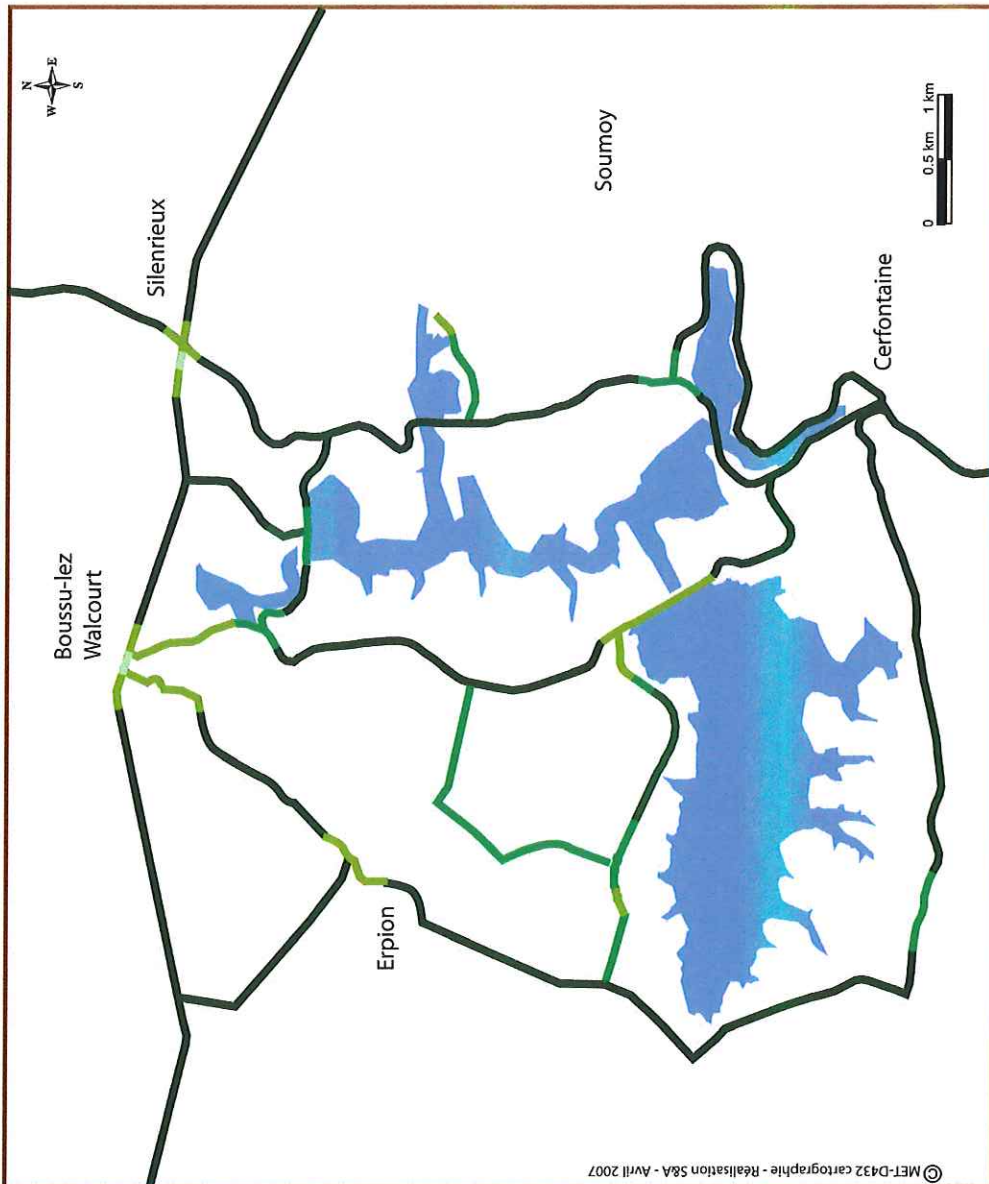


Traces TPI

Survey & Aménagement

Plan de gestion de la Mobilité des lacs de l'Eau d'Heure - Phase 3 : Plans et actions

Plan d'organisation des déplacements - Réseau routier - La gestion des vitesses à long terme.



Légende

Les lacs

Gestion des vitesses

90 km/h

70 km/h

50 km/h

30 km/h

Traces TPI

Survey & Aménagement

2.1.2.2. Les aménagements de sécurité

A certains endroits, des aménagements particuliers de sécurité sont nécessaires afin de **renforcer la sécurité routière tant objective que subjective** mais aussi pour accompagner la gestion modulée de la vitesse. Les aménagements comprennent aussi un volet accessibilité / signalisation afin de marquer l'entrée sur un site touristique. Cinq types d'aménagements ont été définis : l'aménagement de porte d'entrée, la sécurisation des carrefours, le réaménagement global d'une voirie, la création de voirie d'accès et enfin les dispositifs ponctuels de sécurisation.

- Les portes d'entrée : Elles ont pour but de **marquer visuellement l'entrée dans une zone touristique** et ainsi prévenir l'automobiliste qu'il se trouve dans une zone avec des fonctions différentes de celle de circulation et qu'il doit adapter son comportement en conséquence. Elles sont souvent couplées avec une sécurisation de carrefour ou un réaménagement global de la voirie.
- Les carrefours : les réaménagements vont varier en fonction du niveau hiérarchique de la voirie concernée et des configurations locales. Ils ont pour but de **sécuriser les croisements de flux de circulation, de fluidifier le trafic ou encore d'améliorer la visibilité**. Le relief est particulièrement prégnant sur le site.
- Le réaménagement global d'une voirie : Il s'agit souvent de faire respecter la limitation de vitesse décidée, de sécuriser les déplacements des modes doux et d'augmenter la sécurité tant objective que subjective. Pour ce faire, divers éléments sont combinés : une diminution de la largeur de la chaussée en fonction du trafic qui y circule (Cf. la hiérarchisation du réseau), le placement d'un ou plusieurs dispositifs de sécurité (bermes centrales, rétrécissement de la voirie, coussin berlinois, plateau, etc.), l'aménagement d'un trottoir ou d'un accotement de minimum 1.5m de chaque côté de la voirie ainsi que l'organisation de traversées piétonnes à intervalles réguliers, l'organisation du stationnement le cas échéant et l'implantation des arrêts TEC, etc. Outre l'aspect mobilité et sécurité, les aménagements devront intégrer une dimension paysagère importante. Il s'agit de créer de véritable boulevard touristique.
- Les dispositifs ponctuels de sécurisation : Ces aménagements ont pour but **soit de signaler l'accès à des activités ou au RAVeL soit de sécuriser ponctuellement des voiries**. Ce sont des dispositifs plus ou moins contraignants selon les situations (signalisation directionnelle, dévoiement, coussin berlinois, plateau, etc.). Ils peuvent être accompagnés de dispositifs pour empêcher le stationnement sauvage particulièrement aux abords des attractions touristiques / sportives permanentes ou occasionnelles.

- o La création de voirie d'accès : il s'agit de créer ou d'aménager fortement des voiries pour rejoindre une activité donnée ou un parking.

Au fur et à mesure du développement du site et de ses activités, ce plan de sécurisation devra être adapté. Il s'agit particulièrement des voiries d'accès à ses activités et à l'aménagement et à la sécurisation des parkings.

Cf. Carte - Gestion des vitesses à long terme

Type d'aménagement	Localisation des aménagements de sécurité	Gestionnaire de voirie	Problématique
Les portes d'entrées principales	# RN589/RN907 (Féronval)	MET-D142-13	Entrée du flux Nord via Boussu-lez-Walcourt - présence ressentie des Lacs - entrée sur un site à vocation touristique.
	# RN589/RN978 (bois de Stoumont)	METD131-14	Entrée du flux Nord via une voirie de transit ou du flux Sud via Cerfontaine - entrée sur un site à vocation touristique.
Les portes d'entrées secondaires	# RN 589a/RN 589 (Barrage Plate-Taille - Centre d'accueil)	MET-D242	Présence ressentie des Lacs - entrée sur un lieu d'activités touristiques intenses (présence modes doux).
	RN 589 (Barrage Plate-Taille - club de Plongée)	MET-D131-14	Présence ressentie des Lacs - entrée sur un lieu d'activités touristiques intenses (présence modes doux).
	# RN978/ RN978a (Falemprie)	MET-D131-14	Présence ressentie des Lacs - entrée sur un lieu d'activités touristiques intenses (présence modes doux) via une voirie de transit.
	# RN978/RN907 (Entrée Silenrieux)	MET-D131-14	Entrée du flux Nord via une voirie de transit - entrée sur un site à vocation touristique.

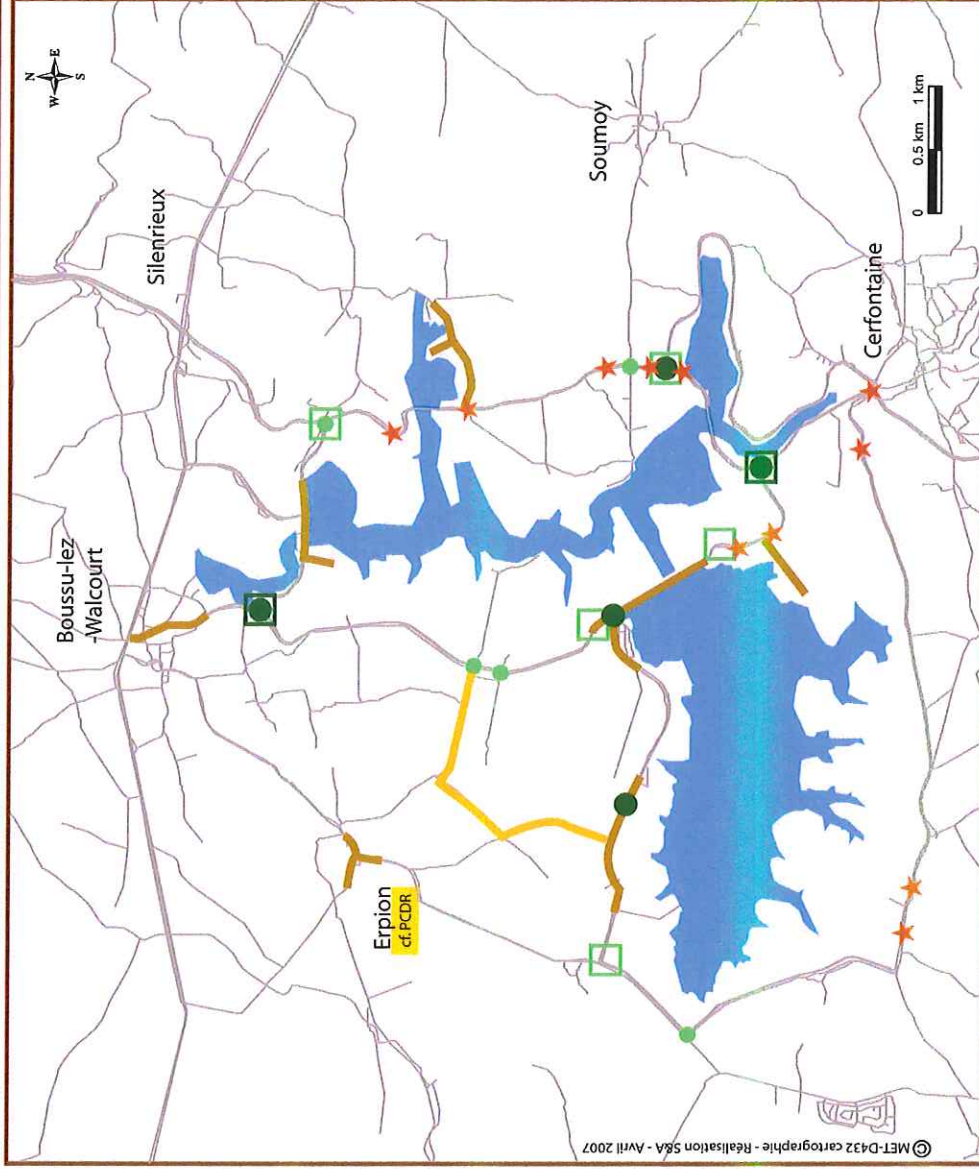
Type d'aménagement	Localisation des aménagements de sécurité	Gestionnaire de voirie	Problématique
Sécurisation importante des carrefours	Four à verre (# rue de Froidchapelle/ RN589a)	MET-D131-14	Entrée du flux Sud - entrée sur un lieu d'activités touristiques intenses (présence modes doux).
	# RN589/ RN589a (Plate-Taille)	MET-D242	Etre une porte d'entrée, sécuriser le croisement de flux, sécuriser les modes doux (possibilité rond-point).
	# RN589a/ village-PCA2	MET-D131-14	Sécuriser le croisement de flux, sécuriser les modes doux (possibilité rond-point).
	# RN978/ RN978a (Falemprie)	MED131-14	Etre une porte d'entrée, sécuriser le croisement de flux, sécuriser les modes doux, sécuriser l'accès au parking de Falemprie.
	# RN589/RN907 (Féronval)	MED142-13	Etre une porte d'entrée, sécuriser le croisement de flux, améliorer la visibilité, diminuer l'impact du relief (possibilité de supprimer le by-pass et implantation d'un îlot central).
	# RN589/RN978 (bois de Stoumont)	MET-D131-14	Etre une porte d'entrée, sécuriser le croisement de flux, améliorer la visibilité, diminuer l'impact du relief (possibilité de dévoiements).
Sécurisation des carrefours	# RN978/RN907 (côte Silenrieux)	MET-D131-14	Sécuriser le croisement de flux, améliorer la visibilité vers Falemprie depuis la N907, diminuer l'impact du relief.
	# RN589/ rue Rognac (accès Soumoy)	MET-D131-14	Sécuriser le croisement de flux, sécuriser les modes doux.
	# RN589a (Bois du four)	MET-D131-14	Sécuriser le croisement de flux.
	# RN589/rue Cevière (accès Erpion)	MET-D142-13	Sécuriser le croisement de flux (y compris accès au parking évènementiel), sécuriser les modes doux.
	# RN589/Badon	MET-D142-13	Sécuriser le croisement de flux.
Le réaménagement global d'une voirie	Traversée du village de Boussu-lez-Walcourt vers Féronval (RN589)	MET-D142-13	Sécuriser la traversée du village.

Type d'aménagement	Localisation des aménagements de sécurité	Gestionnaire de voirie	Problématique
	RN907 - voirie du barrage de l'Eau d'Heure et voirie d'accès au club de jet ski	MET-D242, MET-D142-13 et MET-D131-14	Sécuriser l'accès au RAVeL et au Club de Jet ski (création d'une voirie d'accès au jet ski), sécuriser les modes doux, améliorer la convivialité (accès parking, traversée barrage).
	Réaménagement global de la route d'accès au Ri Jaune	Commune de Cerfontaine	Sécuriser les modes doux, améliorer la convivialité.
	Réaménagement global de la voirie d'accès au club de voile	ASBL des Lacs de l'EH	Assurer la fluidité du trafic, empêcher le stationnement sauvage.
	RN589 (barrage de la Plate taille) et de la RN589a (accès centre d'accueil)	MET-142-13 et MET-D131-14 et MET-242	Etre une porte d'entrée, sécuriser le croisement de flux, sécuriser les modes doux, sécuriser l'accès au parking de la Plate-Taille, être un véritable boulevard touristique.
	RN589a du Slip nord au Village	MET-D131-14	Sécuriser le croisement de flux, sécuriser les modes doux, sécuriser l'accès au village de l'Eau d'Heure, être un véritable boulevard touristique.
<u>Création d'une voirie</u>	Réaménagement global du centre d'Erpion : Cf. PCDR de Froidchapelle	Commune de Froidchapelle	Sécuriser la traversée, modérer le trafic de transit, améliorer la convivialité.
	RN907 - voirie d'accès au club de jet ski	MET-D242 et ASBL des Lacs de l'EH	Créer un véritable accès automobile au club de Jet Ski afin de pouvoir aller y déposer le matériel, et empêcher le stationnement sauvage. Actuellement utilisation du RAVeL et des bas-côtés.
	Aménagement de l'accès au parking évènementiel	Commune de Froidchapelle/ASBL des Lacs de l'EH	Créer un accès au futur parking évènementiel, séparé de la circulation de transit et à l'écart des activités touristiques où il y a une concentration de modes doux. Intégration dans l'aménagement du GR.
<u>Les dispositifs ponctuels de sécurisation</u>	Signalisation d'accès à des activités ou au RAVeL (RAVeL Cerfontaine, accès club de plongée, accès club de voile, accès Ri Jaune à	MET-D131-14	

Type d'aménagement	Localisation des aménagements de sécurité	Gestionnaire de voirie	Problématique
	Sécurisation ponctuelle (tournant dangereux- ancien accès Ravel, abords camping, abords Falemprie, abords golf)	MET-D131-14	

Plan de gestion de la Mobilité des lacs de l'Eau d'Heure - Phase 3 : Plans et actions

Les plans d'organisation des déplacements - Le réseau routier - Les aménagements de sécurité



Traces TPI

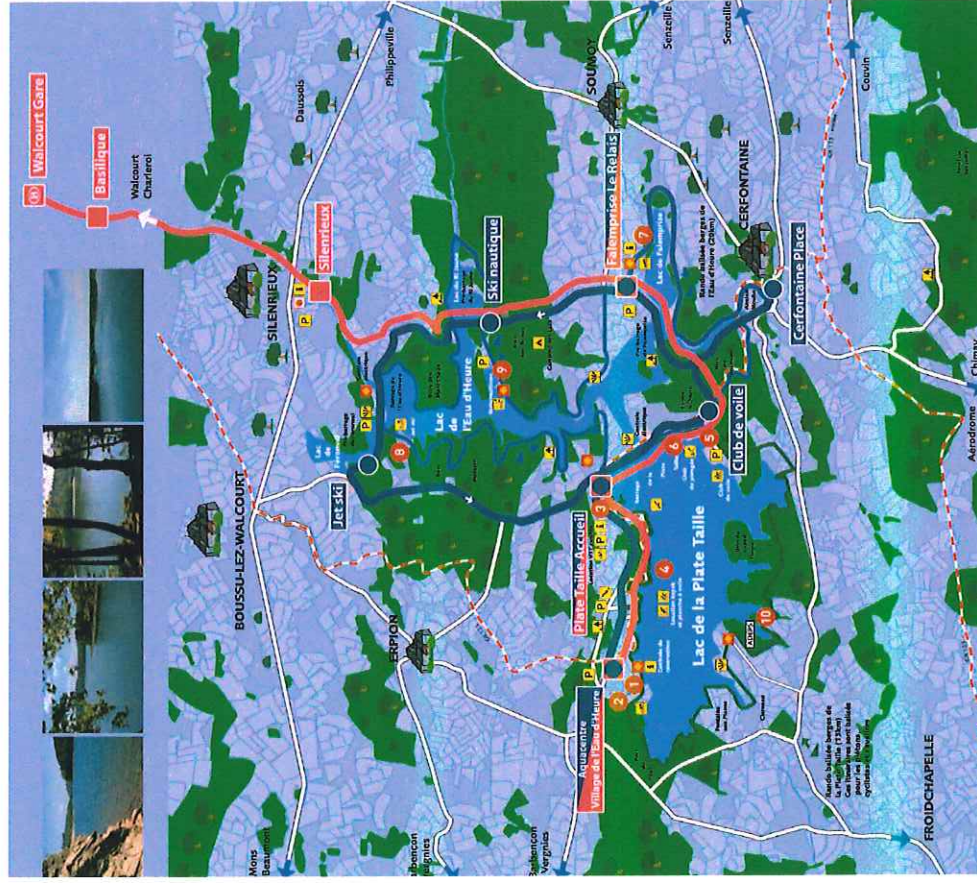
Survey & Aménagement

2.2. La mobilité alternative

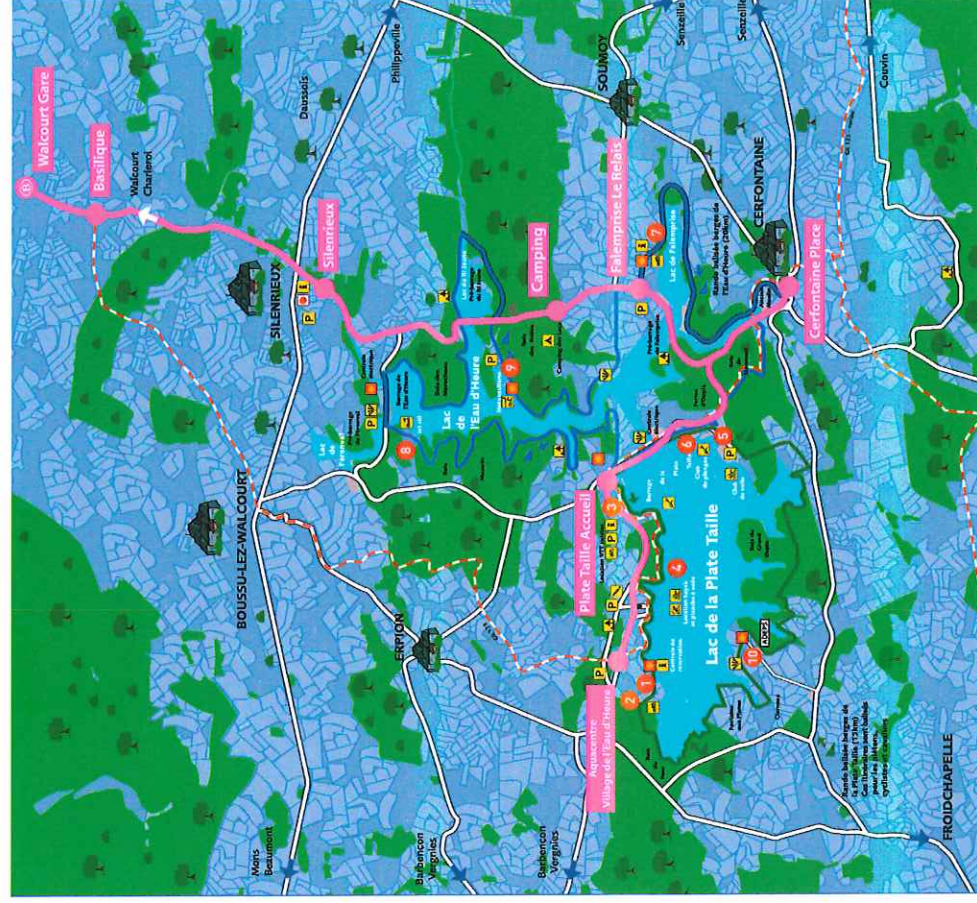
2.2.1. Les transports en commun (train-bus)

Avant le démarrage de cette étude, il n'y avait pas de possibilité crédible de se rendre sur le site des Lacs de l'Eau d'Heure en transports en commun. L'option choisie a été de proposer un service adapté aux fonctionnements du site en pleine expansion. Une première expérience a été menée durant l'été 2006 avec la mise en place d'un bus qui reliait la gare de Walcourt au site (Cf. fiche projet 15.1). La liaison en bus est en cours de pérennisation (Cf. fiche projet 15.2). De plus un B-excursion démarrera durant l'été 2007.

Fonction	Public privilégié	Services		Opérateurs	Action
		Itinéraire	Fréquence		
Accessibilité au site	- Excursionnistes (de proximité et plus lointain) dans un premier temps - + Touristes en séjour à long terme - Jeunes, seniors, famille et groupes	- A partir de la gare de Walcourt - Vers le site via Silenrieux et Cerfontaine	- Matin, début d'après-midi et fin de journée - Week-ends, jours fériés et semaine - En juillet et août dans un premier temps mais avec la volonté d'étendre le service au cours du temps à l'ensemble de l'année	- ASBL de Lacs de l'Eau d'Heure - TEC - Charleroi - SNCB	- le bus des lacs - B-excursions
Desserte interne du site des Lacs de l'Eau d'Heure	Excursionnistes et touristes en séjours	Village de l'Eau d'Heure / Centre d'accueil / Cerfontaine / Falemprie / Silenrieux / Walcourt + arrêts intermédiaires possibles	- Toute la journée - Week-ends, jours fériés et semaine - En juillet et août dans un premier temps mais avec la volonté d'étendre le service au cours du temps à l'ensemble de l'année	- ASBL de Lacs de l'Eau d'Heure - TEC - Charleroi	Le bus des lacs



Itinéraires et arrêts du bus des lacs en 2006



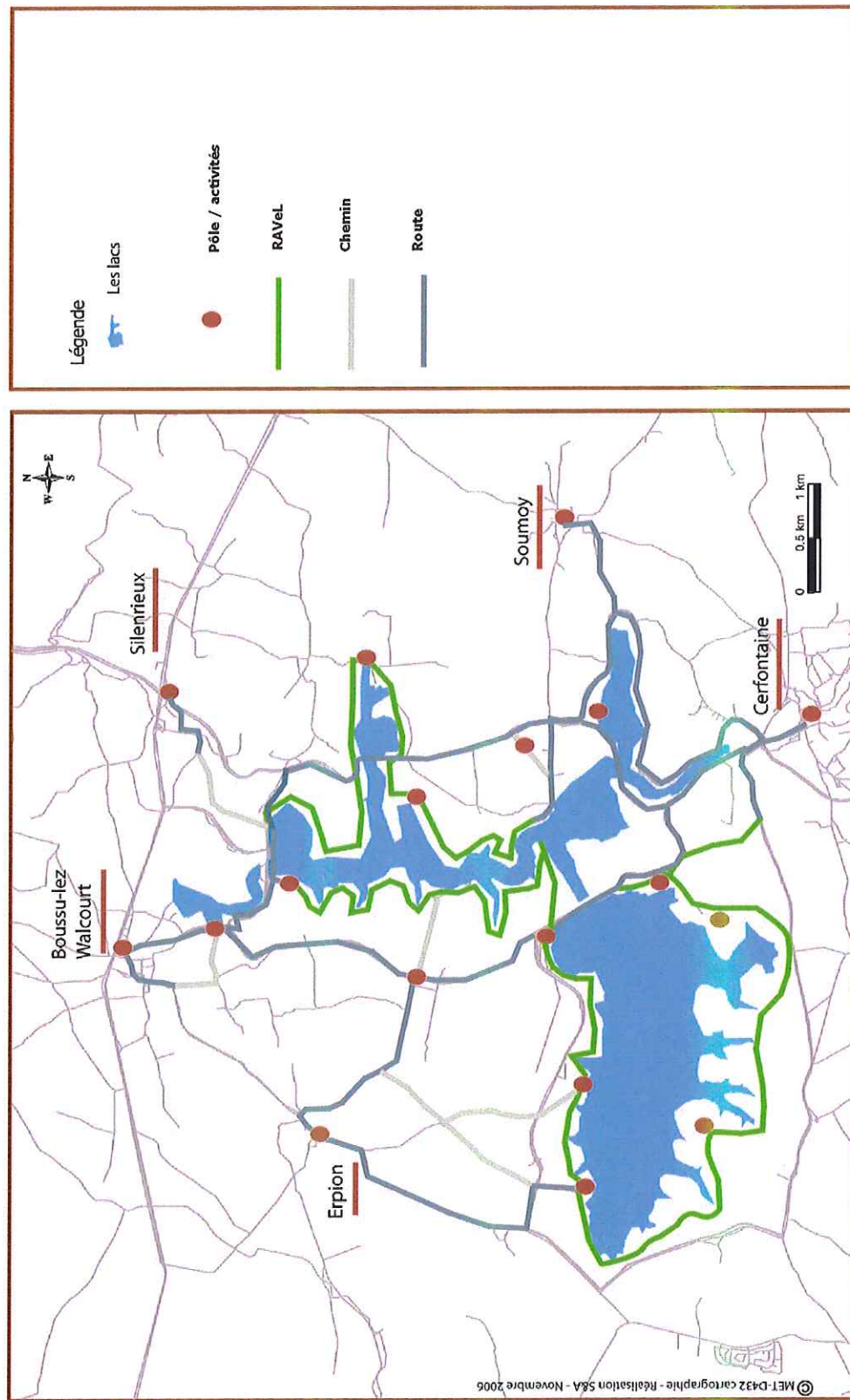
Itinéraire et arrêts du bus des lacs en 2007

2.2.2. Les modes doux

Le développement d'une mobilité alternative et douce peut difficilement être envisagé sans la réalisation d'un certain nombre d'aménagements et d'équipements destinés principalement à organiser un réseau adapté, à sécuriser les itinéraires et à guider les usagers.

Les « sites » utilisés pour le développement d'une mobilité douce sont des voiries régionales et communales, des chemins et sentiers communaux ou le RAVeL

Cf. Carte - Voiries, chemins, sentiers et RAVeL utilisés pour le développement de la mobilité douce



Traces TPI

Survey & Aménagement

Les interventions proposées sont de quatre ordres :

- Micro-signalétique : les informations à apporter aux usagers dans le cadre de la mobilité sont différentes de celles existantes et organisées pour les promenades et randonnées. L'usager doit être informé sur la possibilité de rejoindre, par exemple le centre d'accueil au départ du village, en vélo ou à pied et sur la distance à parcourir et le temps nécessaire. La micro-signalétique doit donc permettre de rejoindre les différents pôles d'activités mais également d'accéder aisément aux itinéraires prévus à cet effet (signalétique vers le Ravel, ...). L'ensemble du réseau est concerné.
- Sécurisation : les aménagements vont varier en fonction des lieux. Il s'agit de sécuriser les traversées de voiries, les arrivées d'un tronçon RAVeL vers une voirie, de favoriser la cohabitation avec d'autres usagers (voitures, piétons, vélos).
- Les créations d'infrastructures : Il s'agit principalement
 - de la création de pistes (en site propre ou non) adaptées aux vélos (largeur, revêtement,...) et sécurisées.
 - De l'aménagement du tronçon RAVeL entre le village et le centre d'accueil : éclairage, sécurisation. Cet aménagement doit également permettre de favoriser le déplacement entre ces deux pôles des personnes à mobilité réduite (pente, accès, aires de repos,...).
- La création de passerelles : Ces aménagements ont pour but :
 - de créer un accès plus direct, plus aisé et plus sécurisé entre le pôle de la Plate Taille et celui de Falemprise
 - de créer un passage plus direct et sécurisé au niveau du Ri Jaune

2.2.2.1. Les cyclistes

- *Définition des liaisons mobilité vélo à développer*

En terme de mobilité « vélo », la distance moyenne optimale est d'environ 5 km. Sur base de cette information, nous pouvons définir les liaisons entre pôles et sites d'activité.

Exemples =

- entre Erpion et Falemprie, la distance étant supérieure à 5 km, il n'y aura pas de réalisation spécifique de mobilité sur cette liaison (ex : signalétique de pôle à pôle)
- Entre le Jet Ski et Silenrieux : la distance inférieure à 5 km fait que cet axe peut être valorisé dans le cadre de la mobilité douce.

Liaisons cyclistes (VTC)	Boussu-l-W.	Silenrieux	Soumoy	Cerfontaine	Erpion	Landal, Aquadcentre, Centrale,...	Slip Nord	Centre d'accueil	Club de plongée	Club de voile	Centre ADEPS	Falemprie	Motonautilus	Jet Ski
Boussu-l-W.														
Silenrieux														
Soumoy														
Cerfontaine														
Erpion														
(Landal, Aquadcentre, Centrale,...)														
Slip Nord														
Centre d'accueil														
Club de plongée														
Club de voile														
Centre ADEPS														
Falemprie														
Ski nautique.														

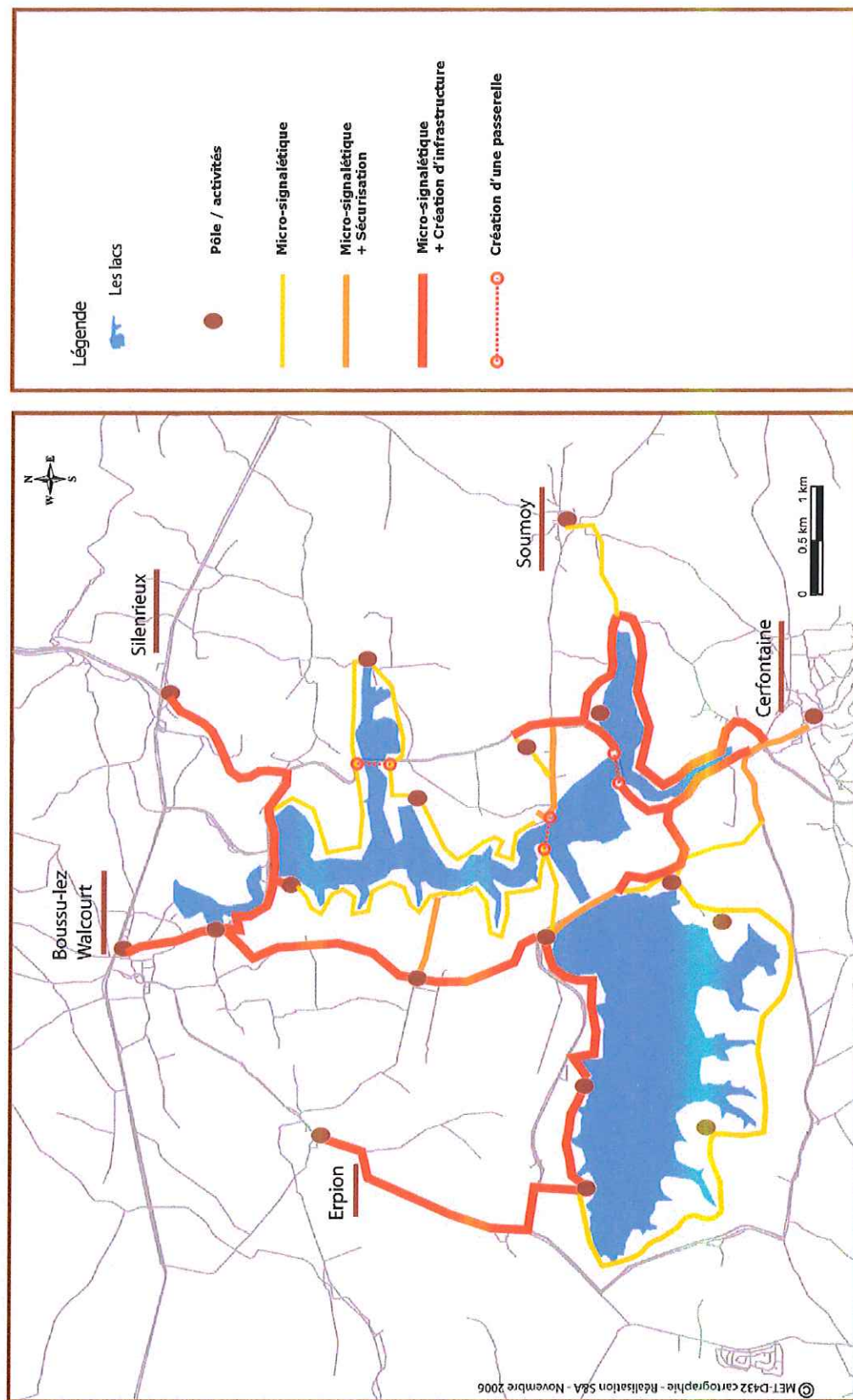
Sans objet

Trop long
> 5km

Liaison

[illegible]

Cf. Carte - Itinéraires « mobilité » vélo proposés



2.2.2.2. Les piétons

- Définition des liaisons mobilité piétonne à développer

En terme de mobilité piétonne, la distance moyenne optimale est d'environ 3 km. Comme pour les cyclistes, nous pouvons définir les liaisons entre pôles et sites d'activité.

Liaisons piétonnes	Boussu-l-W.	Silenrieux	Soumoy	Cerfontaine	Erpion	Landal, Aquacentre, Centrale, ...	Slip Nord	Centre d'accueil	Club de plongée	Club de voile	Centre ADEPS	Falemprie	Motonautisme	Jet Ski
Boussu-l-W.														
Silenrieux														
Soumoy														
Cerfontaine														
Erpion														
(Landal, Aquacentre, Centrale, ...)														
Slip Nord														
Centre d'accueil														
Club de plongée														

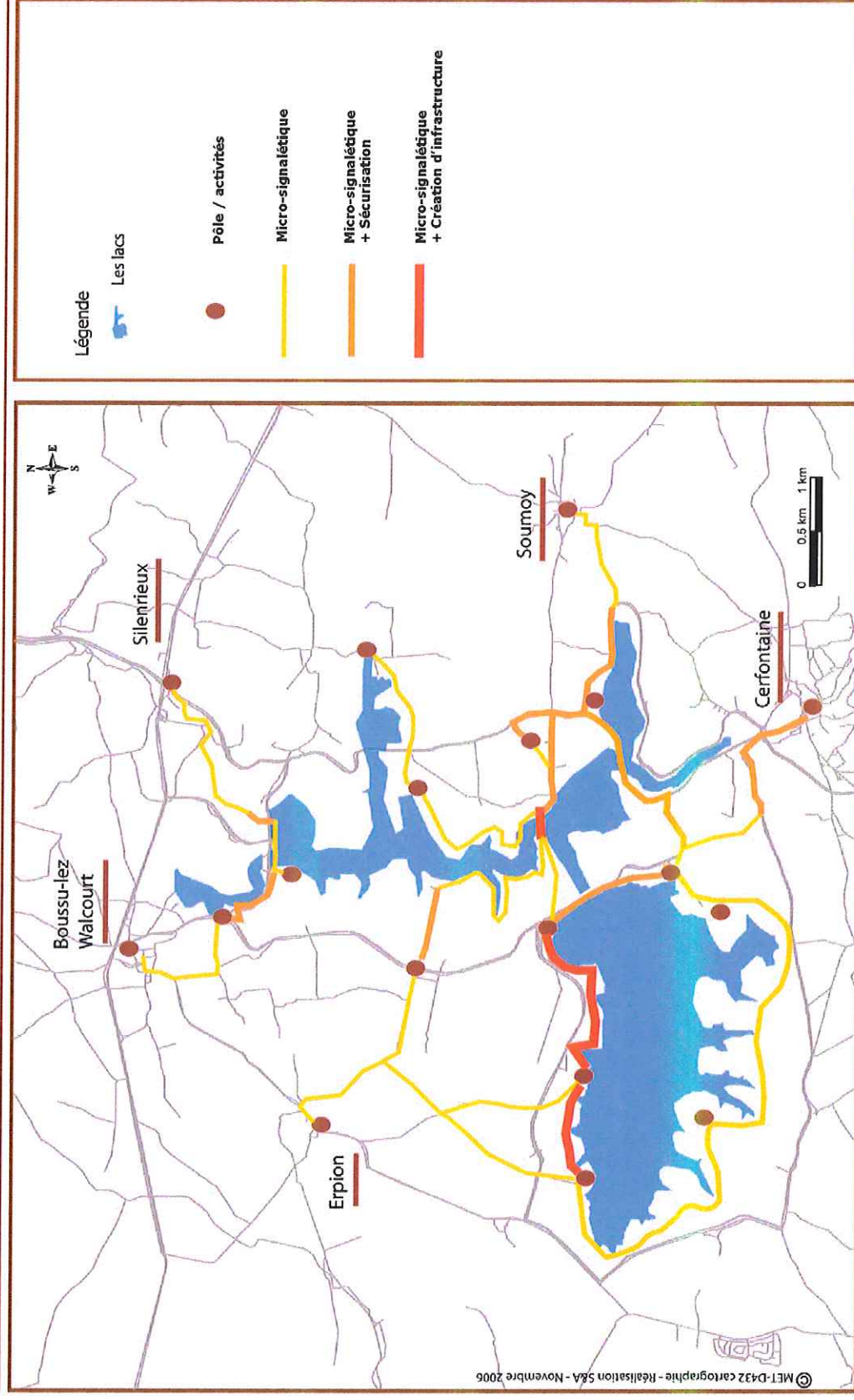
Sans objet

<i>Liaisons piétonnes</i>	Boussu-l-W.	Silenieux	Soumoy	Cerfontaine	Erpion	Landal, Aquacentre, Centrale,...	Slip Nord	Centre d'accueil	Club de plongée	Club de voile	Centre ADEPS	Falemprie	Motonautisme	Jet Ski
Club de voile														
Centre ADEPS														
Falemprie														
Ski nautique.														
Jet Ski														

Trop long
> 3km

Liaison nécessaire

Cf. Carte - Itinéraires « mobilité piétonne » proposés



2.2.3. Les autres alternatives

Il s'agit de tous les autres moyens de déplacements qui permettent de se déplacer sans utiliser la voiture individuelle. Ceux-ci peuvent être collectifs ou individuels. Il peut s'agir d'une navette organisée entre un point A et un point B ou d'un moyen de transport que l'on loue.

2.2.3.1. Les navettes touristiques

Objectifs	- Soutenir le développement d'une mobilité intra-site et intra-pôles en offrant une alternative ludique aux déplacements motorisés. - Créer une mobilité alternative qui s'inscrit dans la vocation touristique du site : le produit « mobilité » devient une expérience touristique, une activité/amusement, une activité/détente. - Intégrer la mobilité au développement des activités touristiques. - Compléter la chaîne de déplacement qui permet de rejoindre le réseau « classique » des TEC et de la SNCB. - Combler les besoins en termes de déplacements de proximité non satisfaits d'un public faiblement motorisé.
Public-cible	- Les personnes en séjour et en excursions sur le site des lacs motorisés ou pas*, - les personnes qui travaillent sur le site des lacs.
Type d'action	* et plus particulièrement les jeunes, les aînés et les personnes à faibles revenus. - Organisationnelle et infrastructurelle. - Développement de nouveaux services.
Description et mise en oeuvre	<u>Par navette touristique, on entend :</u> - Le principe de la navette touristique est comme son nom l'indique de fournir un service de mobilité collective dans le contexte du vécu d'une expérience touristique. Il faut bien distinguer ce type de service d'un produit à vocation touristique pure (exemple : le

	Crocodile version été 2006). - Les navettes doivent soutenir le développement d'une image de qualité du site et dans la mesure du possible s'inscrire dans une dynamique d'éco-mobilité. Il s'agit donc notamment de l'utilisation du lac de la Plate-Taille. <u>Les actions à organiser</u> - Tout est envisageable mais il faut se donner des priorités. Il faut travailler par étape. Pour ce faire, il faut tout d'abord que l'ASBL définisse le cahier des charges pour l'accueil de navettes touristiques sur le site : ▪ les points à desservir (desserte des pôles principaux / desserte des pôles secondaires), ▪ les itinéraires, ▪ les périodes de fonctionnement (pendant juillet et août / pendant les week-ends et les jours fériés en période de haute activité touristique / en période de haute activité touristique / pendant les week-ends toutes l'années / toute l'année), ▪ les fréquences, ▪ le public-cible. - Appel à projet ou candidature interne (opérateurs / partenaires déjà présents sur le site), extérieure - Convention de partenariat/gestion/concession avec l'opérateur retenu. - Suivi de la mise en place de la navette. - Contrôles et évaluations régulières de l'activité : réunions régulières avec l'opérateur (les points forts, les points faibles, les problèmes, les pistes de développement). - Suivi : analyse de l'opportunité de développement quantitatif et qualitatif.
--	--

2.2.3.2. Les services locatifs

Objectifs	- Soutenir le développement d'une mobilité intra-site et intra-pôles en offrant une alternative ludique aux déplacements motorisés. - Créer une mobilité alternative qui s'inscrit dans la vocation touristique du site : le produit « mobilité » devient une expérience touristique, une activité/ amusement, une activité/détente. - Intégrer la mobilité au développement des activités touristiques.
Public cible	- Les personnes en séjour et en excursions sur le site des lacs. - Les personnes qui travaillent sur le site des lacs.
Type d'action	- Organisationnelle et infrastructurelle. - Développement de nouveaux services.
Description et mise en oeuvre	<u>Par produits locatifs de mobilité alternative, on entend :</u> - Les produits qui s'inscrivent obligatoirement dans une dynamique d'éco-mobilité tout en soutenant le développement d'une image de qualité du site. Il s'agit donc principalement des vélos (city, vélo avec siège enfant, vélo avec remorque pour enfant, tandem), des voiturettes électriques (de type golf),... Sont exclus, les produits tels que vélomoteurs, quads, ... mais aussi les cuistax. - Le(s) service(s) locatif(s) sont accessible(s) 7j/7, 24h/24 par ▪ La mise à disposition d'un pool de « véhicules » à différents endroits stratégiques du site et principalement du village et du Centre d'accueil. ▪ La possibilité pour l'utilisateur d'utiliser le véhicule en toute indépendance (pas de réservation préalable obligatoire). ▪ La vente d'un PASS à la journée, au week-end, à la semaine avec code d'accès pour « libérer » le véhicule. L'utilisateur ayant pour obligation de replacer le véhicule après utilisation dans un site de « stationnement ». <u>Les actions à organiser</u> - Définition par l'asbl des types de produits locatifs souhaités.

	- Rédaction d'un cahier des charges comprenant : ▪ La définition des lieux de « stationnement des véhicules ». Les obligations au niveau de l'aménagement des lieux ▪ Le nombre minimum de véhicules par type. ▪ Les conditions d'utilisation (type de PASS, prix maximum, lieux de vente, ...). ▪ Les définitions des itinéraires pouvant être empruntés (voirie, Ravel,). ▪ Les obligations au niveau de la gestion, de l'entretien, du partenariat. - Appel à projet ou candidature interne (opérateurs / partenaires déjà présents sur le site), extérieure - Convention de partenariat/gestion/concession avec l'opérateur retenu. - Suivi de la mise en place du produit : aménagements, pass, ... - Contrôles et évaluations régulières de l'activité : réunions régulières avec l'opérateur (les points forts, les points faibles, les problèmes, les pistes de développement). - Suivi : analyse de l'opportunité de développement quantitatif (nombre de véhicules), qualitatif (d'autres véhicules, d'autres lieux, ...).
--	---

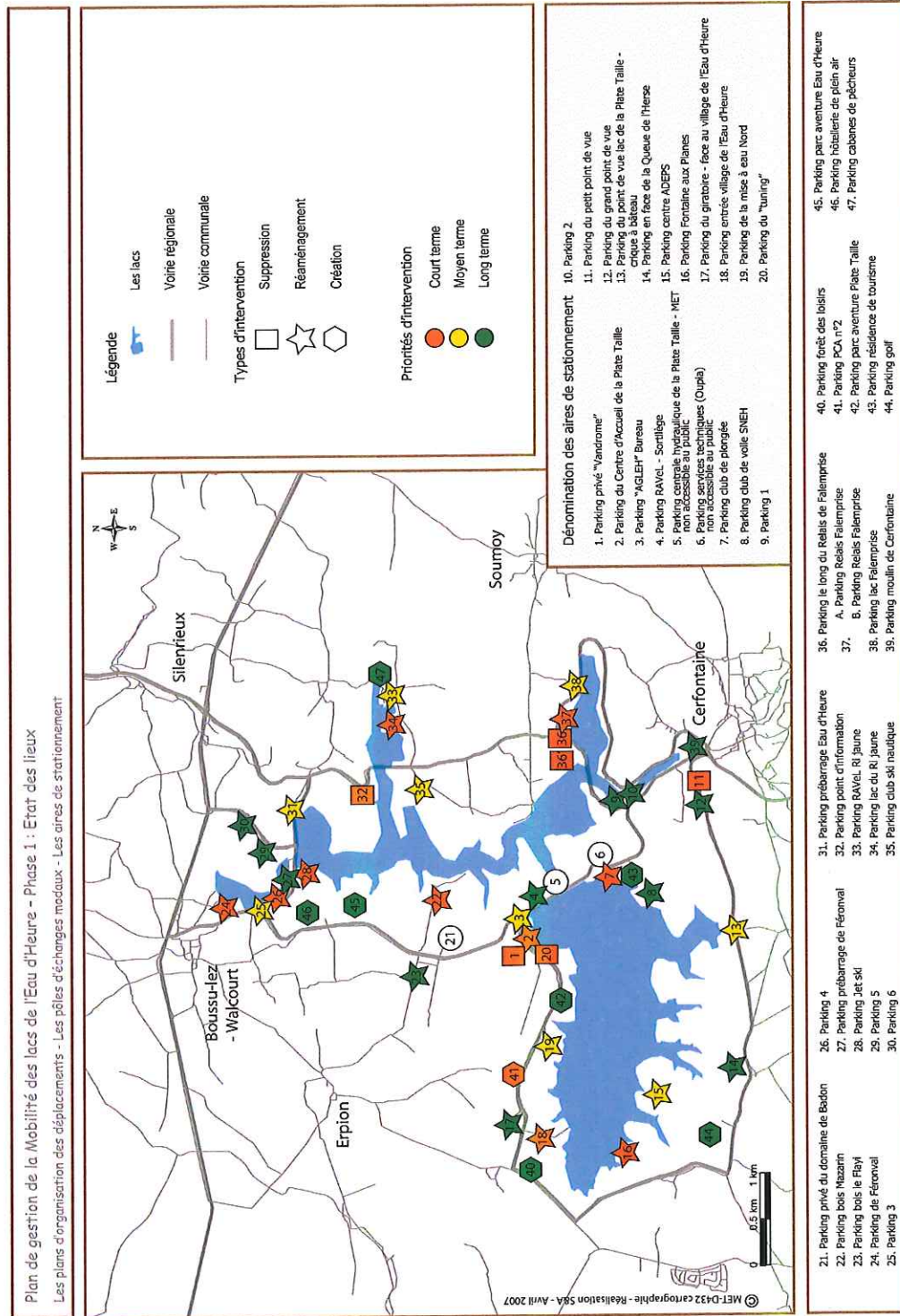
2.3. Les zones d'interfaces

2.3.1. Les aires de stationnement

Actuellement, il y a plus d'une cinquantaine d'aires de stationnement réservées presque exclusivement aux voitures et dispersées sur le site. L'état et l'équipement de ces aires, leurs utilités réelles et leurs sécurités sont variables. Le développement du site nécessitera la création de nouvelles aires de stationnement. Une gestion des stationnements s'impose tant en termes d'adéquation avec la demande actuelle et future qu'au niveau de la sécurité ou encore de leur intégration paysagère. Il s'agit aussi d'en faire de véritable lieu d'échange entre les modes de transports. Le plan d'organisation des déplacements réservé au stationnement définit des priorités d'intervention à court, moyen et long termes pour plus d'une cinquantaine d'aires de stationnement. Il précise également le type d'intervention suppression, réaménagement ou création.

Ce plan a été établi sur base d'un document de travail qui a été remis à l'ASBL de lacs de l'Eau d'Heure. Celui-ci reprend pour l'ensemble des parkings ses caractéristiques (pôles desservis, fonction actuelle). Il explicite aussi le type d'intervention et les critères justifiant la priorité d'intervention.

Cf. Carte - Les aires de stationnement



Traces TPI

Survey & Aménagement

2.3.2. Les zones d'interfaces entre usagers

Les zones d'interfaces entre les usagers peuvent concerner jusqu'à quatre types d'usagers. Il s'agit des personnes fréquentant

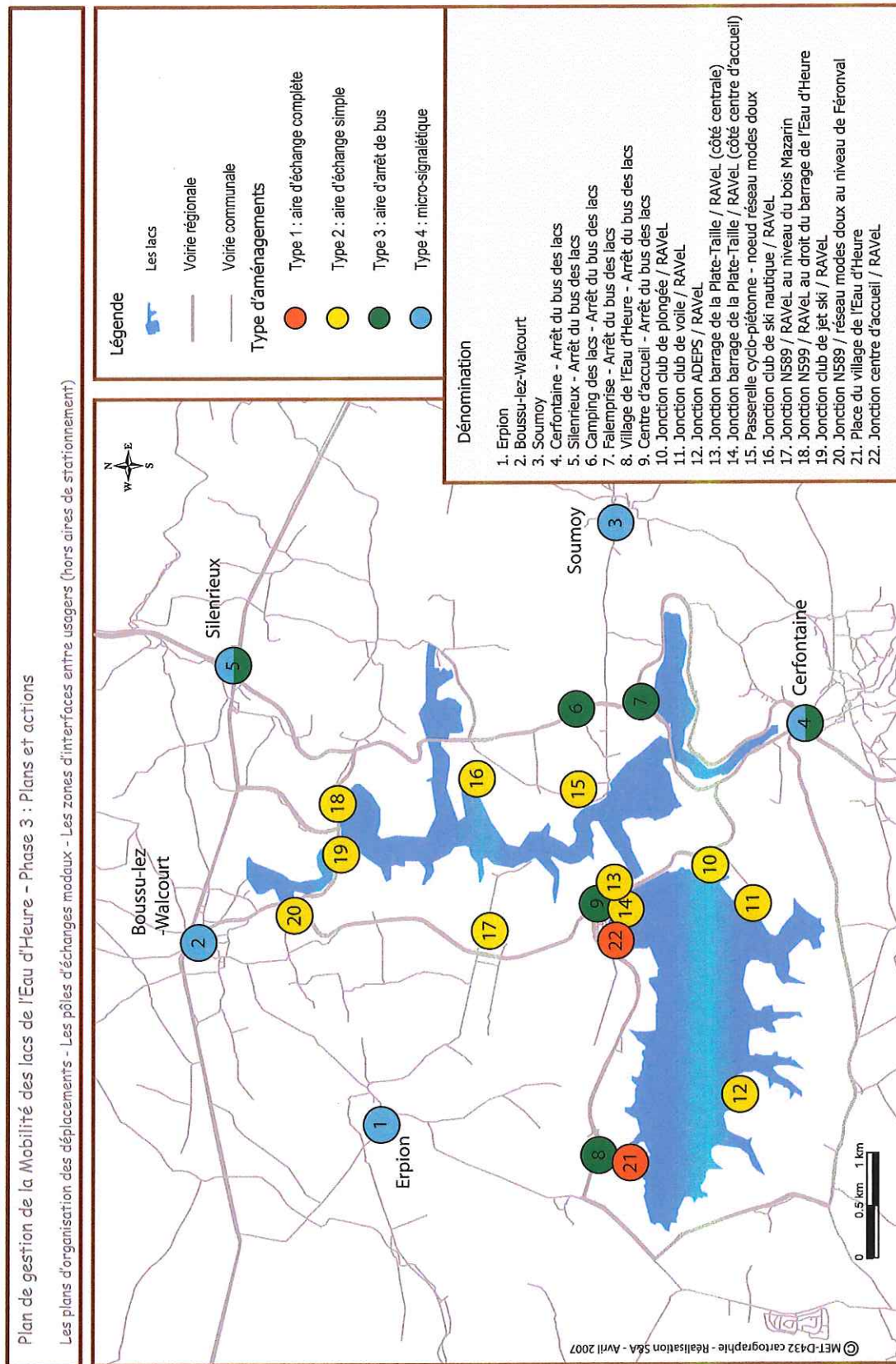
- les réseaux modes doux,
- les aires de stationnement (autos, motos, motor-homes),
- les arrêts de bus,
- les accès aux lacs.

Afin de faire se rencontrer les différents usagers, des aménagements seront nécessaires. Les aspects de convivialité, d'information, de sécurité et de mobilier sont pris en compte. Quatre types d'aménagements ont été définis. Par ordre d'importance des interventions, il s'agit de la micro-signalétique, de l'aménagement de l'aire d'arrêt de bus, de l'équipement de l'aire d'échange simple et de l'aire d'échange complète. La disposition et la quantité de mobilier urbain devront être adaptées aux besoins et aux contraintes de chaque zone d'interface entre usagers. Les aménagements seront esthétiques, fonctionnels et s'intégreront au paysage.

- L'aire d'échange complète : elle sera équipée de bancs avec table(s) de pique-nique, de poubelles, de stationnements sécurisés pour les vélos y compris avec sièges d'enfant ou remorque et/ou de barres d'attache pour les chevaux (avec une aire de « pâturage ») et/ou d'un ponton pour l'amarrage de bateaux et d'un « Relais Information Services ». De plus, elle sera éclairée.
- L'aire d'échange simple : elle comprendra un banc, une poubelle, des possibilités d'attacher les vélos et/ou les chevaux et/ou les bateaux et un « RIS ».
- L'aire d'arrêt de bus : il s'agit de l'aménagement d'un « quai » ou d'une aire d'attente sécurisée pour les clients, du marquage de l'arrêt, de la signalisation adéquate, d'une poubelle et du placement d'un « RIS ».
- La micro-signalétique : les informations à apporter aux usagers dans le cadre de la mobilité sont différentes de celles existantes et organisées pour les promenades et randonnées. L'utilisateur doit être informé sur la possibilité de rejoindre, par exemple le centre d'accueil au départ du village, en vélo ou à pied et sur la distance à parcourir et le temps nécessaire. La micro-signalétique doit donc permettre de rejoindre les

différents pôles d'activités mais également d'accéder aisément aux itinéraires prévus à cet effet (signalétique vers le Ravel, ...). L'ensemble du réseau est concerné.

↳ Cf. Carte - Les zones d'interfaces entre les usagers



3. LES MESURES TRANSVERSALES

3.1. La signalisation

La signalisation touristique et directionnelle est une composante importante du plan de gestion de la mobilité. Elle permet de soutenir la hiérarchisation des flux du réseau routier et le développement des modes doux ou encore des transports en communs et alternatifs.

La signalisation doit :

- orienter, informer, accueillir les visiteurs et ce tout au long de l'année ;
- guider les visiteurs vers les activités tant permanentes que temporaires (événements,...).

La signalisation se doit d'être cohérente tout le long de l'itinéraire du visiteur, structurée par niveaux d'information et doit évoluer en parallèle avec le développement du site. Une actualisation est donc nécessaire régulièrement.

3.1.1. Actualisation et renforcement de la signalisation touristique à distance

Objectifs	- Œuvrer à la mise en place de la nouvelle hiérarchisation des flux touristiques d'accessibilité au pôle. - Assurer l'accessibilité au site. - Renforcer son positionnement de « point d'appui touristique » (SDER).
Public-cible	Clientèles de séjour et d'un jour.
Type d'action	Organisationnelle.
Description et mise en oeuvre	Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser pour la mise en ordre de la signalisation directionnelle : - Trouver les pistes de financement et les partenaires.

	- Définir les flux, les localisations et les mentions. - Coordination avec la signalisation directionnelle routière. - Réaliser le Schéma directeur de la signalisation touristique à distance. - Poser, déplacer ou remplacer les panneaux d'animation. - Entretenir la signalisation. Cette action a été mise en œuvre en 2006- 2007 par le MET en partenariat avec l'asbl Les Lacs de l'Eau d'Heure et les districts routiers et autoroutiers concernés. C'est près de 20 nouveaux panneaux d'animation qui seront implantés, en 2007, sur le RGG et plus particulièrement sur les grands flux en direction des Lacs.
--	---

3.1.2. MG.1.2 – Actualisation et renforcement de la signalisation touristique

Objectifs	- Intégrer les outils de signalisation d'animation provinciaux de la nouvelle hiérarchisation des flux touristiques d'accessibilité au pôle. - Renforcer le positionnement du site. - Garantir une image de qualité et cohérente avec la politique de développement du site.
Public-cible	Les publics-cibles qui passent à proximité du site.
Type d'action	Organisationnelle.
Description et mise en oeuvre	Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser pour la mise en ordre de la signalisation directionnelle - Rencontrer les porteurs des schémas provinciaux. - Sensibiliser à l'intégration du site dans les schémas provinciaux. - Informer de la nouvelle hiérarchisation des flux et de la cohérence souhaitée au niveau de la signalisation.

3.1.3. MG.1.1.3 – Entretien, actualisation et optimisation de la signalisation intra-site

Objectifs	- Maintenir une signalisation intra-site de qualité. - Assurer l'accessibilité aux pôles du site. - Assurer la mobilité intra-site.
Public-cible	Clientèles de séjour et d'un jour.
Type d'action	Organisationnelle et structurelle.
Description et mise en oeuvre	Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser pour la mise en ordre de la signalisation directionnelle : - En ce qui concerne l'optimisation de la signalisation existante ▪ Etat des lieux précis et actualisé des problématiques actuelles : problème de compréhension, panneaux, panneaux non-conformes à la réglementation, problèmes au niveau des mentions, problèmes au niveau des carrefours,... ▪ Vu le développement du site et l'implantation de nombreuses activités, organisation d'un niveau « intermédiaire » entre « les Lacs de l'eau d'heure » et l'activité. Analyse de l'opportunité de développer une politique de « quartiers ». ▪ Prise en compte de la politique « parkings » : signalisation vers les parkings et de ceux-ci vers les accès de type RAVeL. ▪ Définition d'un programme d'optimisation. ▪ Se doter d'un budget pour sa mise en œuvre. ▪ Organisation du programme d'optimisation. - En ce qui concerne l'entretien de la signalisation existante ▪ Définir un programme bi-annuel d'entretien : nettoyage, remplacement, ... ▪ Définir et se doter d'un budget annuel d'entretien et de remplacement. ▪ Se doter d'un outil de gestion du plan de signalisation : cartographie et référencement des types d'outils et de l'information, outil de suivi de l'entretien,

	cohérence entre la cartographie, base de données et numérotation physique des panneaux, lames, ... - En ce qui concerne l'actualisation de la signalisation ▪ Réaliser un état de lieux (rythme à définir en fonction du développement du site) de la signalisation. ▪ Apporter les modifications nécessaires.
--	---

3.1.4. MG.1.4 – Mise en place d'une signalétique événements et incentive

Objectifs	- Maintenir une signalisation intra-site de qualité. - Assurer l'accessibilité aux pôles du site. - Assurer la mobilité intra-site.
Public-cible	Clientèles incentive, clientèles d'événements organisés sur le site.
Type d'action	Organisationnelle et structurelle.
Description et mise en oeuvre	Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser pour la mise en ordre de la signalisation directionnelle : - Cartographie des lieux qui accueillent des événements, incentives, animations de manière récurrente. - Prise en compte de l'analyse des flux et du diagnostic établi dans le cadre du plan de gestion de mobilité. - Analyse et définition des outils permettant de répondre de manière optimale aux besoins. - Schéma d'implantation. - Définition des métrés. - Se doter du budget pour la mise en œuvre. - Mise en œuvre du projet.

3.1.5. MG.1.5 – Mise en place d'un jalonnement pour la mobilité « vélo »

Objectifs	- Soutenir le développement d'une mobilité douce intra-site. - Soutenir le développement d'une accessibilité douce (proche) au site et aux pôles.
Public-cible	Les touristes d'un jour ou en séjour sur le site. Les personnes en séjour ou résident à 5km de pôles du site.
Type d'action	Organisationnelle et structurelle.
Description et mise en oeuvre	Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser pour mettre en œuvre le jalonnement pour les cyclistes : - Représentiser les itinéraires (Cf. actions mobilité douce). - Définir les pôles à indiquer par le jalonnement. - Définir le type d'outils à mettre en place. - Par carrefour, préciser l'implantation des panneaux avec le texte et la direction. - Poser, déplacer ou remplacer les panneaux. - Entretenir la signalisation. Cette mesure ne peut être mise en œuvre qu'après la réalisation totale ou partielle des actions Modes doux. Le balisage d'un itinéraire ne peut intervenir qu'après sa sécurisation. Les itinéraires seront soit balisés au fur et à mesure de leur réalisation soit quand l'ensemble du réseau aura été réalisé.

3.1.6. MG.1.6 – Mise en place d'un jalonement pour la mobilité piétonne

Objectifs	- Soutenir le développement d'une mobilité douce intra-site.
Public cible	Les touristes d'un jour ou en séjour sur le site. Les personnes en séjour ou résident à 3km de pôles du site.
Type d'action	Organisationnelle et infrastructurelle.
Description et mise en oeuvre	Cette signalétique doit permettre aux personnes présentes sur le site ou qui arrive sur le site de passer d'un pôle vers un autre à pied. Les lieux de prise en charge des piétons par la signalétique « fonctionnelle » : au minimum les différents parkings, les différents pôles et plus particulièrement le centre d'accueil et le village. Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser pour mettre en œuvre le jalonement pour les piétons : - Représenter les itinéraires (Cf. actions mobilité douce). - Définir les pôles à indiquer par le jalonement. - Définir le type d'outils à mettre en place. - Par carrefour, préciser l'implantation des panneaux avec le texte et la direction. - Poser, déplacer ou remplacer les panneaux. - Entretenir la signalisation.

3.2. La communication

Le développement d'une politique de mobilité implique obligatoirement la mise en place d'actions de communication et d'information. En effet, il est important de bien informer les « usagers » potentiels de la mise en place des actions destinées à soutenir et à améliorer la mobilité.

Axes routiers à suivre, présence de signalisation, nouveautés dans les transports en commun, possibilités de se déplacer sur le site,sont autant de sujets qu'ils convient d'intégrer dans la communication « traditionnelle » touristique.

De plus, comme pour la signalisation, la communication doit être adaptée régulièrement en fonction des nouveaux projets, modifications, ...

Sans oublier, que pour un site tel que les Lacs de l'Eau d'Heure, on ne peut envisager d'intégrer dans cette dynamique l'ensemble des opérateurs présents : tous doivent communiquer de manière identique sur les sujets relatifs à l'accessibilité et à la mobilité.

3.2.1. Intégration de la politique de mobilité dans la communication externe de l'asbl

Objectifs	- Informer les clients du site sur l'accessibilité et la mobilité vers et sur le site. - Soutenir le développement de nouveaux comportements de mobilité.
Public-cible	Clientèles de séjour et d'un jour.
Type d'action	Organisationnelle.
Description et mise en oeuvre	Dans un ordre chronologique, voici les actions à organiser : - Recensement de l'ensemble des actions de promotion et de communication réalisée par l'asbl et ses partenaires. - Etat des lieux et diagnostic de la notion de mobilité dans les actions de communication. - Définition des messages à véhiculer en fonction des supports et des clientèles. - Définition des outils les plus pertinents à utiliser (existants, nouveaux, ...). - Actualisation des actions de promotion et mise en place des outils. - Suivi de ces actions. - Annuellement, état des lieux, diagnostic et actualisation des actions.

3.2.2. Soutenir l'intégration de la politique de mobilité par les partenaires

Objectifs	- Informer les clients du site sur l'accessibilité et la mobilité vers et sur le site. - Soutenir le développement de nouveaux comportements de mobilité. - Garantir une image de qualité et cohérente du site.
Public-cible	Clientèles de séjour et d'un jour.
Type d'action	Organisationnelle.
Description et mise en oeuvre	Les actions de communication mises en œuvre seront d'autant plus efficaces que l'ensemble des opérateurs présents sur le site s'inscrit dans la même démarche. Il convient donc, parallèlement à la mesure 3.2.1 de mettre en place les actions suivantes : - D'établir un cahier des charges, une charte, c'est-à-dire un outil qui définit un code à suivre pour bien communiquer en intégrant la politique de mobilité. - D'organiser une table ronde communication / mobilité avec les partenaires. - D'aborder ce code et sa mise en place. - D'accompagner, si nécessaire, les partenaires dans la modification de leur communication. - De suivre et de faire régulièrement un état des lieux des actions et de la cohérence générale.

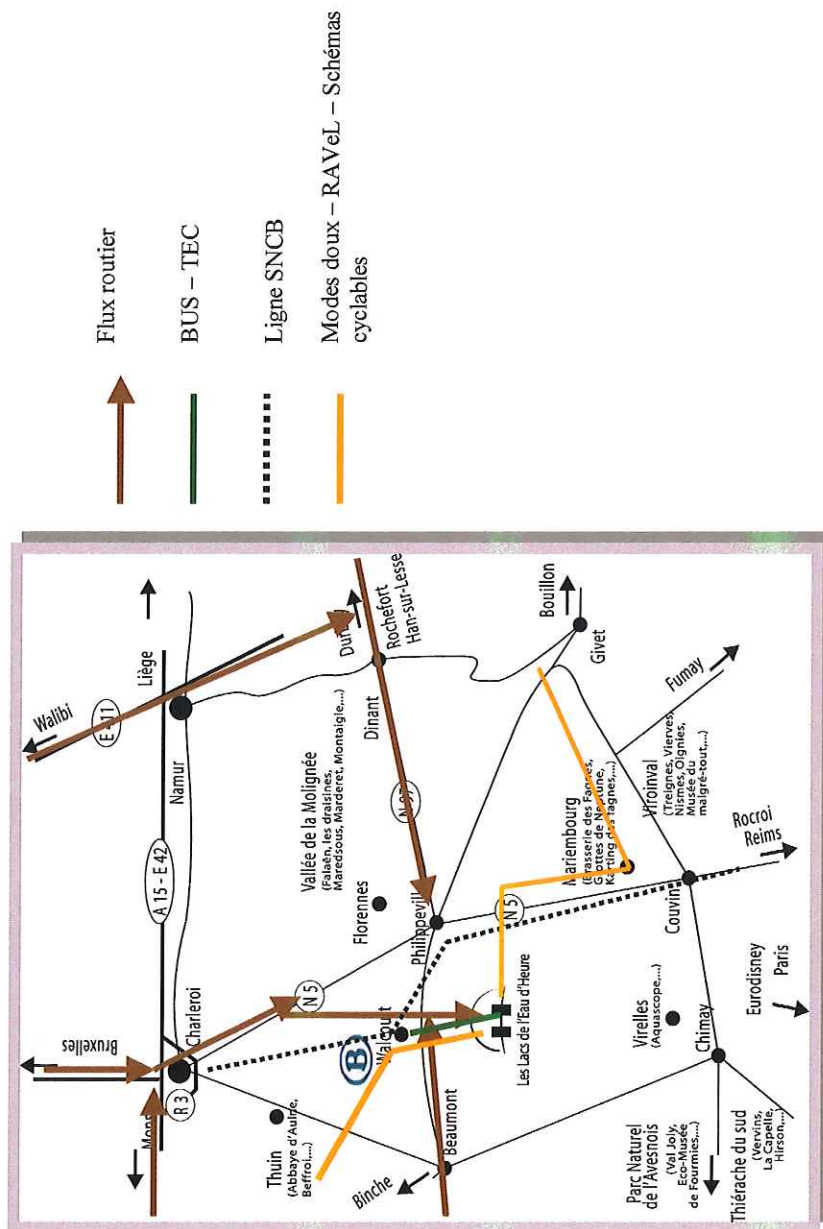
4. PROGRAMME DE GESTION DE LA MOBILITE

Il s'agit de la partie opérationnelle du Plan de gestion de la mobilité des lacs de l'Eau d'Heure. Le programme de gestion de la mobilité reprend d'abord, sous forme de schéma multimodal, les principes définis de façon thématiques dans les plans d'organisation des déplacements et ceci à différentes échelles : en termes d'accessibilité au site, de mobilité intra site et de focus sur des pôles majeurs d'activités. Ensuite, les actions nécessaires pour mettre en œuvre les plans d'organisation des déplacements sont reprises au sein d'un catalogue de fiches. Enfin, un tableau de mise en œuvre a été dressé.

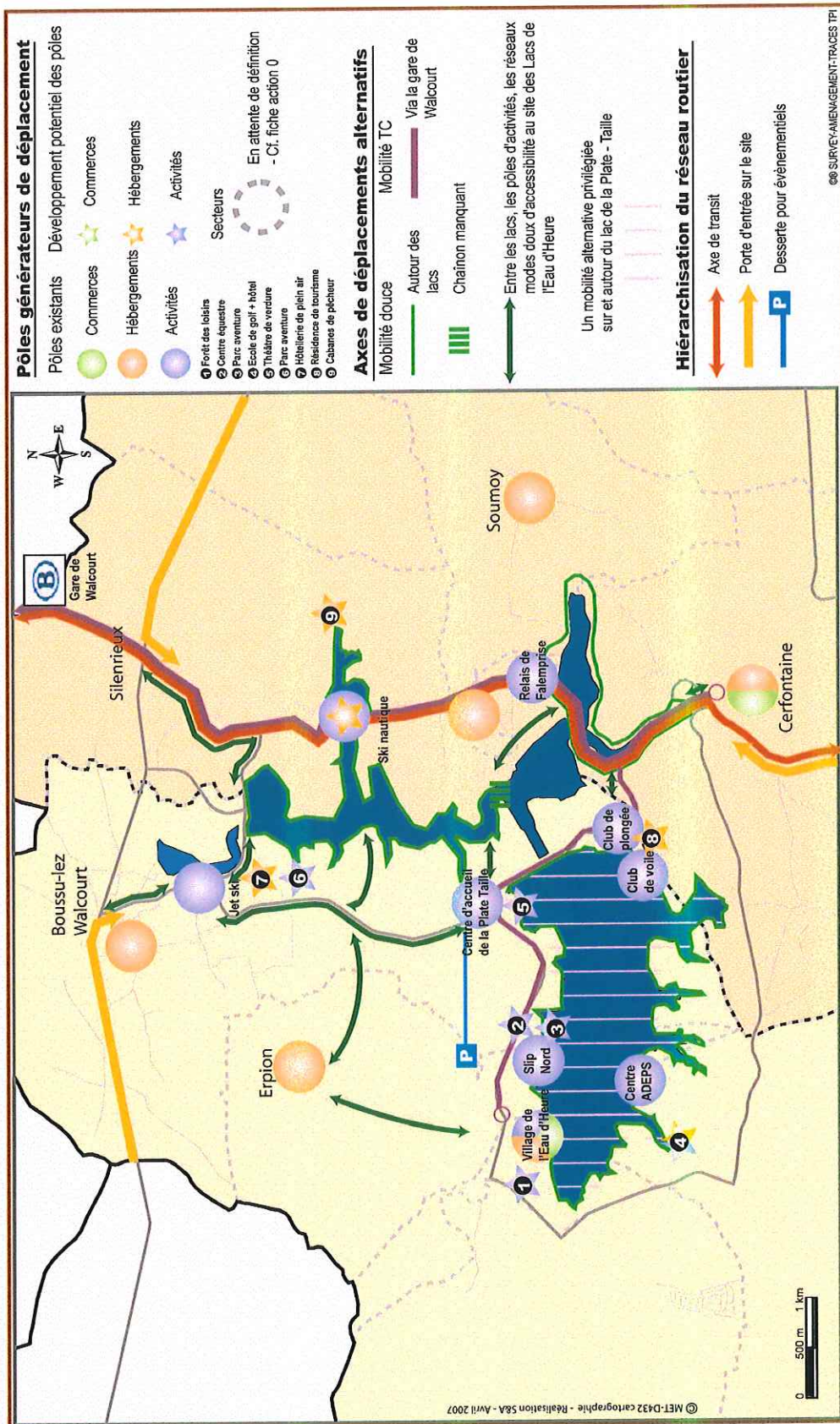
4.1. Concept multimodal

Le concept multimodal reprend de façon idéalisée, la vision de la mobilité vers et sur le site des lacs de l'Eau d'Heure si l'ensemble des principes thématiques sont mis en œuvre. Il s'agit donc d'une approche à long terme.

Cf. Carte – Concept multimodal – l'accessibilité au site



Cf. Carte - Concept multimodal - la mobilité sur le site



4.2. Focus sur les trois pôles majeurs d'activités

Il s'agit de zoom sur les trois pôles majeurs d'activités. C'est une approche sur le long terme qui intègre les différentes actions proposées.

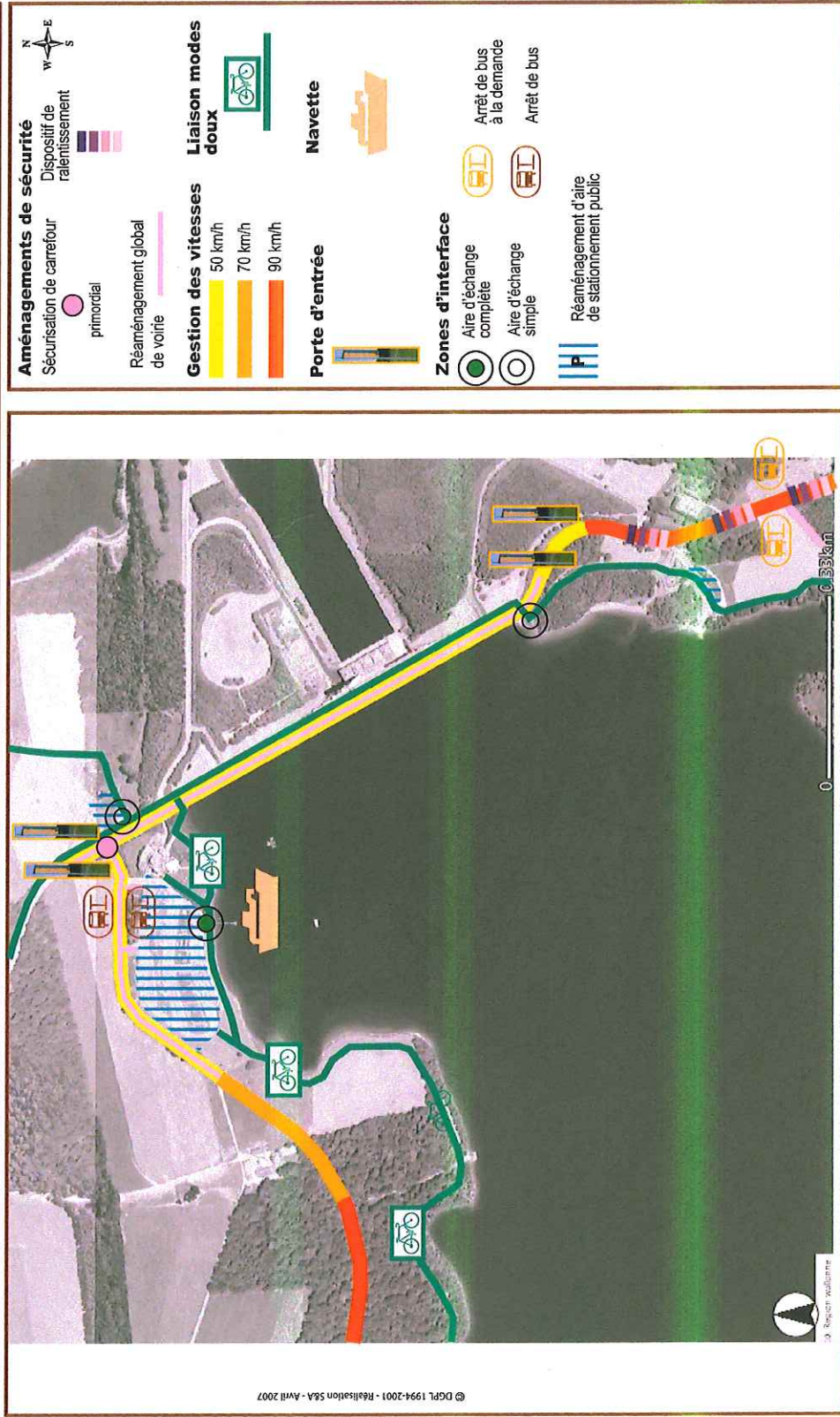
↳ Cf. Carte – Le centre d'accueil de la Plate-Taille

↳ Cf. Carte – Le relais de Falemprise

↳ Cf. Carte – Le village de l'Eau d'Heure

Plan de gestion de la Mobilité des lacs de l'Eau d'Heure - Phase 3 : Plans et actions

Programme de gestion de la mobilité - le centre d'accueil de la Plate-Taille (situation à long terme)

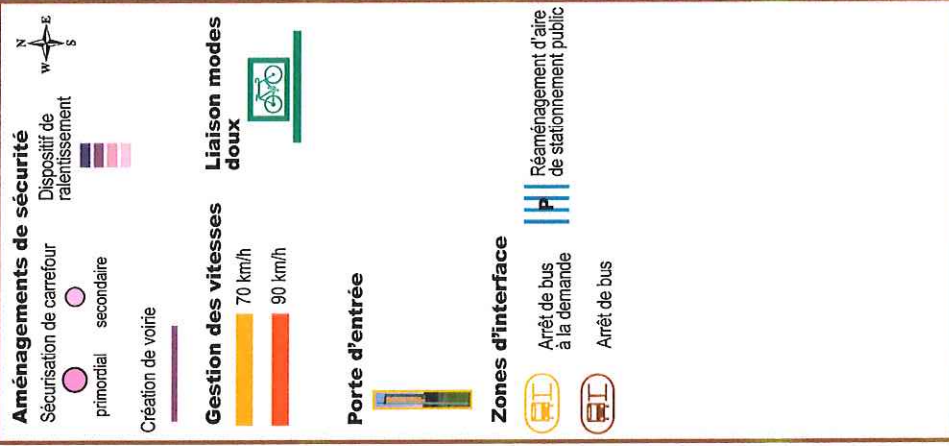
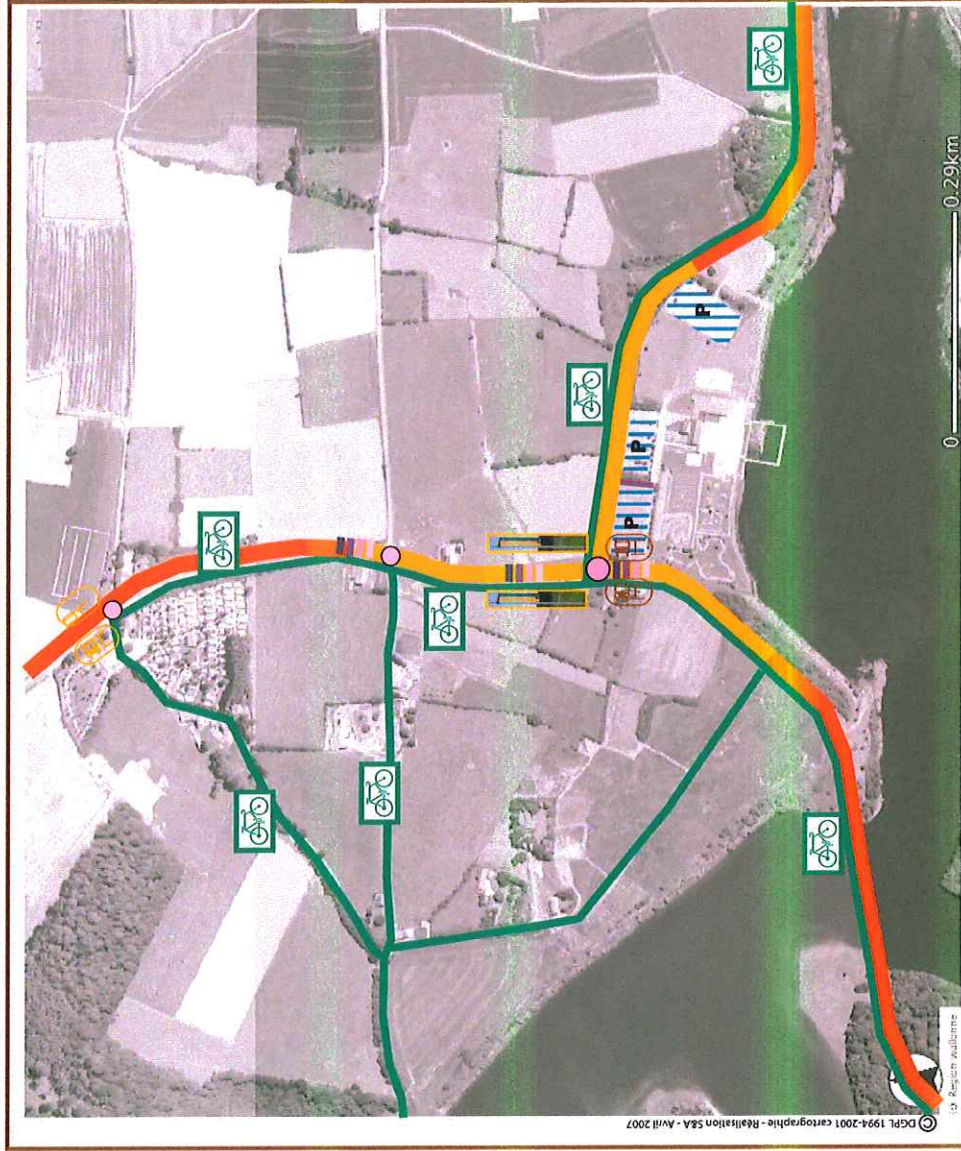


Traces TPT

Survey & Aménagement

Plan de gestion de la Mobilité des lacs de l'Eau d'Heure - Phase 3 : Plans et actions

Programme de gestion de la mobilité - Le relais de Folemprise (situation à long terme)

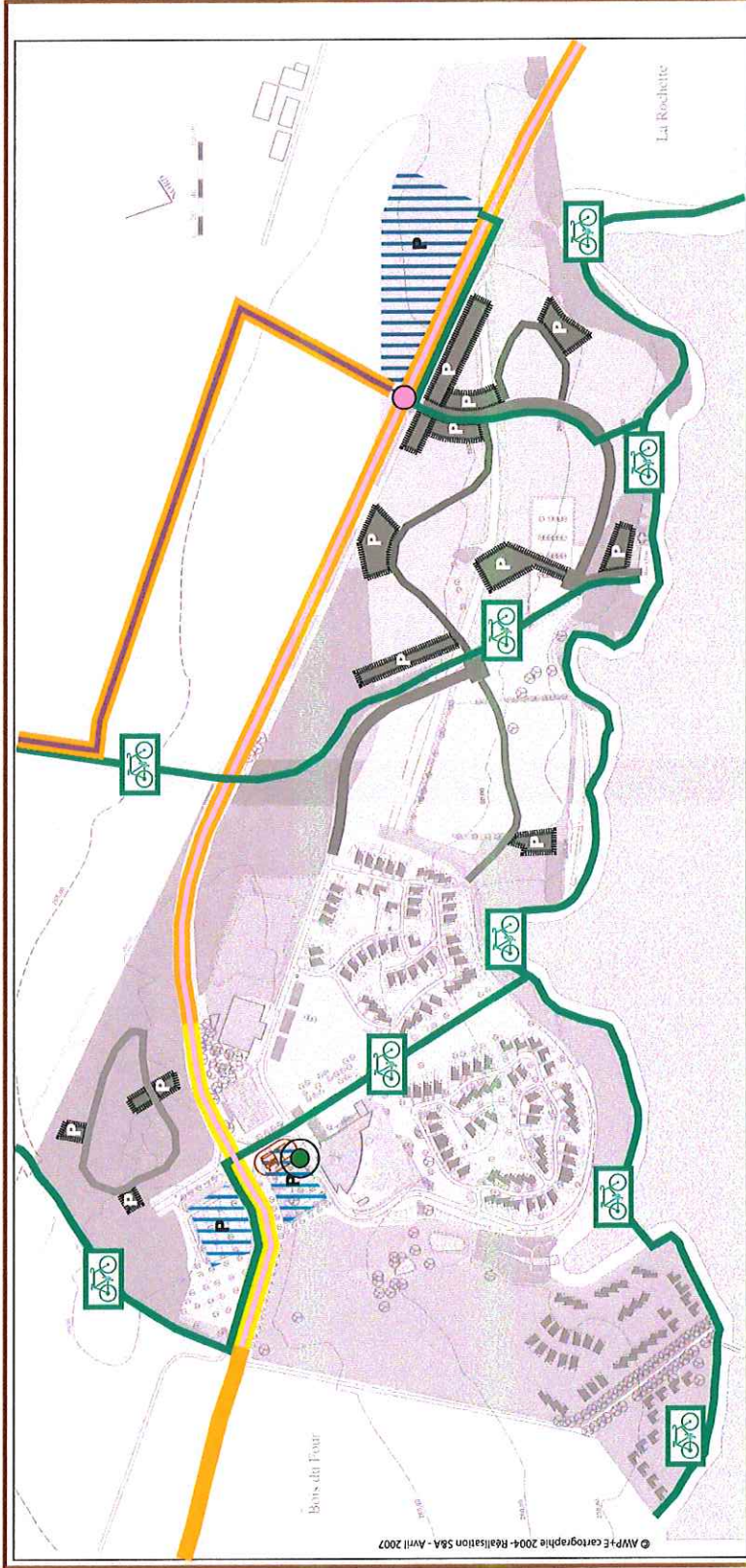


Traces TPI

Survey & Aménagement

Plan de gestion de la Mobilité des lacs de l'Eau d'Heure - Phase 3 : Plans et actions

Programme de gestion de la mobilité - Le village de l'Eau d'Heure (long terme - avec mise en oeuvre du PCA n°2)



Aménagements de sécurité		Zones d'interface		Gestion des vitesses		Liaison modes doux		Aménagements prévus dans les PCA n°1 et n°2	
Sécurisation de carrefour		Aire d'échange complète		50 km/h					
Réaménagement global de voirie		Création de voirie		70 km/h					
		Création d'aire de stationnement public							
		Arrêt de bus							

Traces TPI

Survey & Aménagement

4.3. Catalogue de fiches projets

Pour mettre en œuvre les principes définis au niveau des plans de déplacements et des mesures transversales, une quarantaine d'actions ont été définies. Un peu moins de la moitié ont fait l'objet d'une description au sein d'une fiche action.

4.3.1. Tableau de mise en œuvre

Il s'agit d'un tableau qui reprend l'ensemble des actions avec des informations utiles pour leur mise en œuvre. Il permet d'avoir une vue synthétique de l'ensemble des actions. Le tableau donne des renseignements sur

- **La thématique de l'action** : Cela permet de déterminer à quelle thématique se rattache l'action : le réseau routier, les transports en commun, les modes doux, la mobilité alternative, les zones d'interfaces, la signalisation, la communication ou la gestion.
- **L'intitulé de l'action** : Outre l'intitulé proprement dit, l'action est numérotée. Les actions qui ont fait l'objet d'une fiche détaillée sont sur un fond rose.
- **Le porteur de projet** : il s'agit du porteur principal connu ou pressenti en toute logique. Les partenaires importants sont également repris.
- **La localisation de l'action** : Cela permet de déterminer si c'est une action immatérielle, si l'action à trait à l'accessibilité au site ou encore le lieu précis d'activités à l'intérieur du site ou des villages concernés par l'action.
- **Les mesures liées** : Ce renseignement est très important car il doit permettre de programmer les réalisations dans un ordre logique en tenant compte de tous les éléments. Les mesures liées antérieures sont les actions qui doivent être réalisées avant la programmation de l'action. Les mesures liées concomitantes sont les actions qui doivent soit être réalisées en même temps soit dont il faut tenir compte au minimum pour ne pas compromettre leurs réalisations. Enfin, les mesures liées postérieures sont les actions qui ne peuvent se mettre en place qu'une fois l'action réalisée. Il s'agit par exemple de la signalisation ou encore de l'entretien.
- **Les priorités de mise en œuvre** : Deux types de priorités ont été reprises : la priorité en termes d'études et la priorité en termes de concrétisation. Dans les deux cas, la priorité va de 0 à 3. Quand l'action est terminée ou en cours de réalisation, c'est la priorité 0 qui est donnée. La priorité 1 doit être réalisée avant la 2 qui doit elle-même être réalisée avant la 3. Il s'agit d'un ordre logique de priorité d'étude et de réalisation et non pas d'une programmation dans le temps. Il reste trop

d'inconnues, notamment en termes de moyens budgétaires disponibles, de priorités politiques, etc. que pour pouvoir faire une réelle programmation dans le temps.

4.3.2. Fiches-projets

Il s'agit de documents d'aide à la programmation des investissements et à la concrétisation des projets. Les projets reprennent les grands principes du Plan de Gestion de la Mobilité des lacs de l'Eau d'Heure qu'il faut respecter. Lors de leur concrétisation, certains projets devront peut-être être modifiés (impératif technique, contrainte financière, évolution de la situation, etc.). Ils devront toutefois l'être en respectant les principes qui ont prévalu lors de leur définition initiale.