



## Plan Communal de Mobilité

· Ville de Thuin 

Ministère wallon de l'Équipement et des Transports DG.3 - IG.31 - D.311

# PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE THUIN

Phase 2 - Définition des objectifs

Septembre 2003/Janvier 2004

Etude réalisée par



Rue de Chenu, 2-4  
B-7090 Ronquières  
Tél. +32/67/49.11.35  
Fax : +32/67/49.11.62

# 1. AVANT-PROPOS

La Ville de Thuin a entamé l'étude d'un Plan Communal de Mobilité sur l'initiative et avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (DG.3 – IG.31 – D.311).

La mission d'étude du PCM a été confiée au bureau d'études Survey & Aménagement et elle se divise en trois phases :

- Phase 1 : Etat des lieux – Diagnostic (Août 2003) ;
- Phase 2 : Définition des objectifs ;
- Phase 3 : Plan Communal de Mobilité.

Ce présent document présente la phase 2 du Plan Communal de Mobilité de l'Entité de Thuin consacrée à la définition des objectifs.

Les objectifs ont été élaborés à partir du diagnostic émis lors de la phase 1 du PCM (rappel chapitre 1) mais aussi grâce à des contacts avec les principaux acteurs institutionnels et/ou régionaux impliqués dans le domaine de la mobilité à Thuin. Les objectifs et projets des partenaires principaux ont été sondés (chapitre 2). Nous avons aussi synthétisé les contraintes dont il faut tenir compte dans le cas de Thuin (au chapitre 1). Il a ensuite été procédé à une structuration des objectifs (chapitre 3) et à une analyse thématique de ceux-ci selon la répartition spatiale et

temporelle, le type de mesures envisagées et les moyens budgétaires nécessaires (chapitre 4). Enfin, une synthèse des éléments de cette seconde phase a été effectuée afin d'offrir une vision globale et ainsi faciliter la prise de décision (chapitre 5).

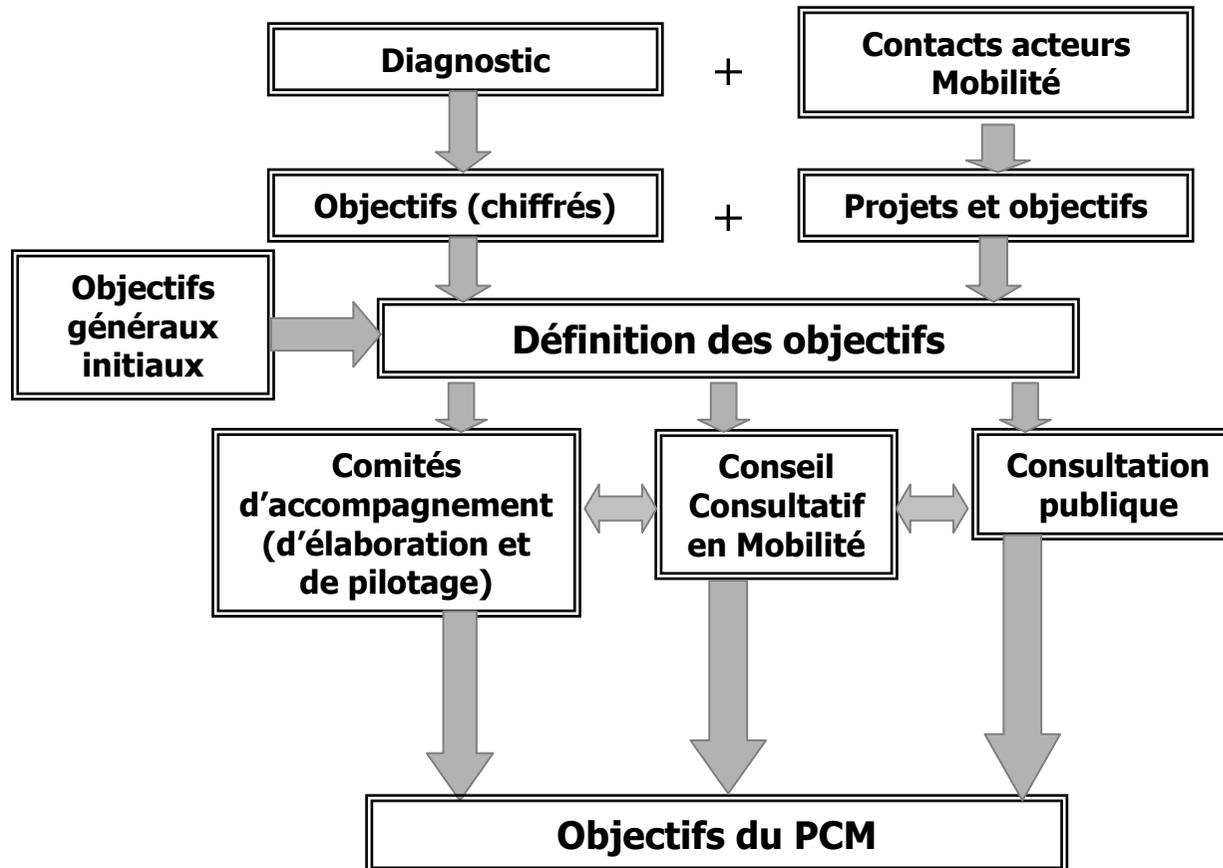
Les objectifs ont été discutés avec la population via la consultation publique et le Conseil Consultatif en Mobilité. Une hiérarchisation de la mise en œuvre des objectifs a alors été définie indépendamment de la phase 3 qui devra tous les aborder.

*Survey & Aménagement,*

*Version 1 : Septembre 2003*

*Version finale : Janvier 2004*

### Schématisation de la méthodologie appliquée pour définir les objectifs du PCM de Thuin



## **2. RAPPEL DU DIAGNOSTIC, PROSPECTIVE ET CONTRAINTES**

Il est important de rappeler le diagnostic établi lors de la première phase de l'étude du Plan Communal de Mobilité de Thuin avant de formuler les différents objectifs car ceux-ci ont notamment été construits sur la base de ce diagnostic. Dans la première partie (Cf. le point 2.1), le contexte général est d'abord retracé brièvement. Ensuite, une modélisation graphique de l'espace est présentée. Elle est expliquée en y intégrant des éléments de prospective.

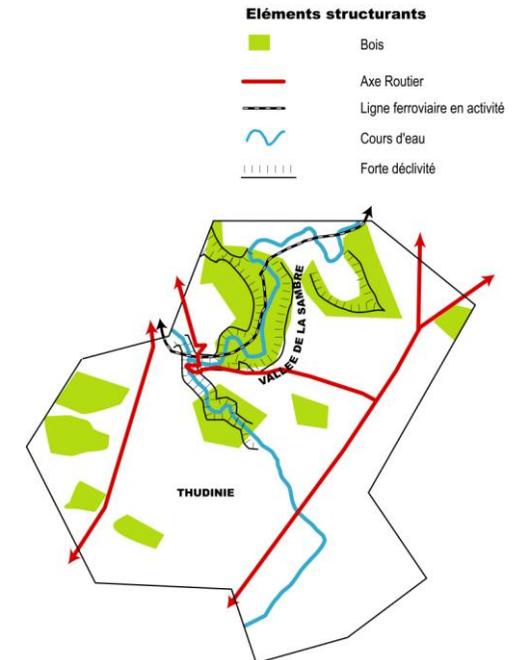
Les atouts et les faiblesses en termes de mobilité de l'entité de Thuin sont exposés au point 2.2.

Pour clôturer cette remise en situation, nous avons repris les contraintes auxquelles est soumise l'entité (Cf. le point 2.3) et dont il faut tenir compte lors de l'élaboration des objectifs du PCM. En effet, il faut garder à l'esprit que certains éléments sont fixes et ne pourront pas être modifiés.

## 2.1 Rappel du diagnostic et prospective

### Positionnement régional, contexte physique et paysager et cadre socio-économique

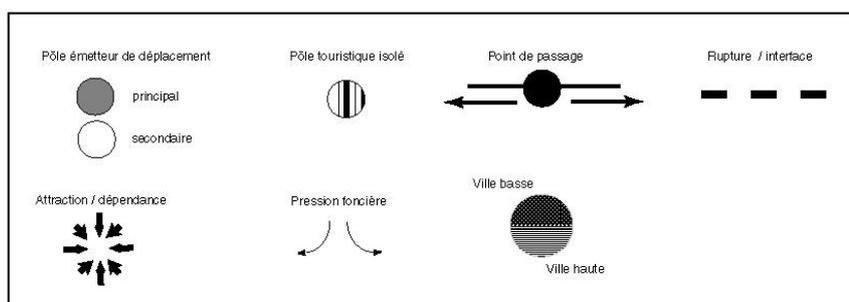
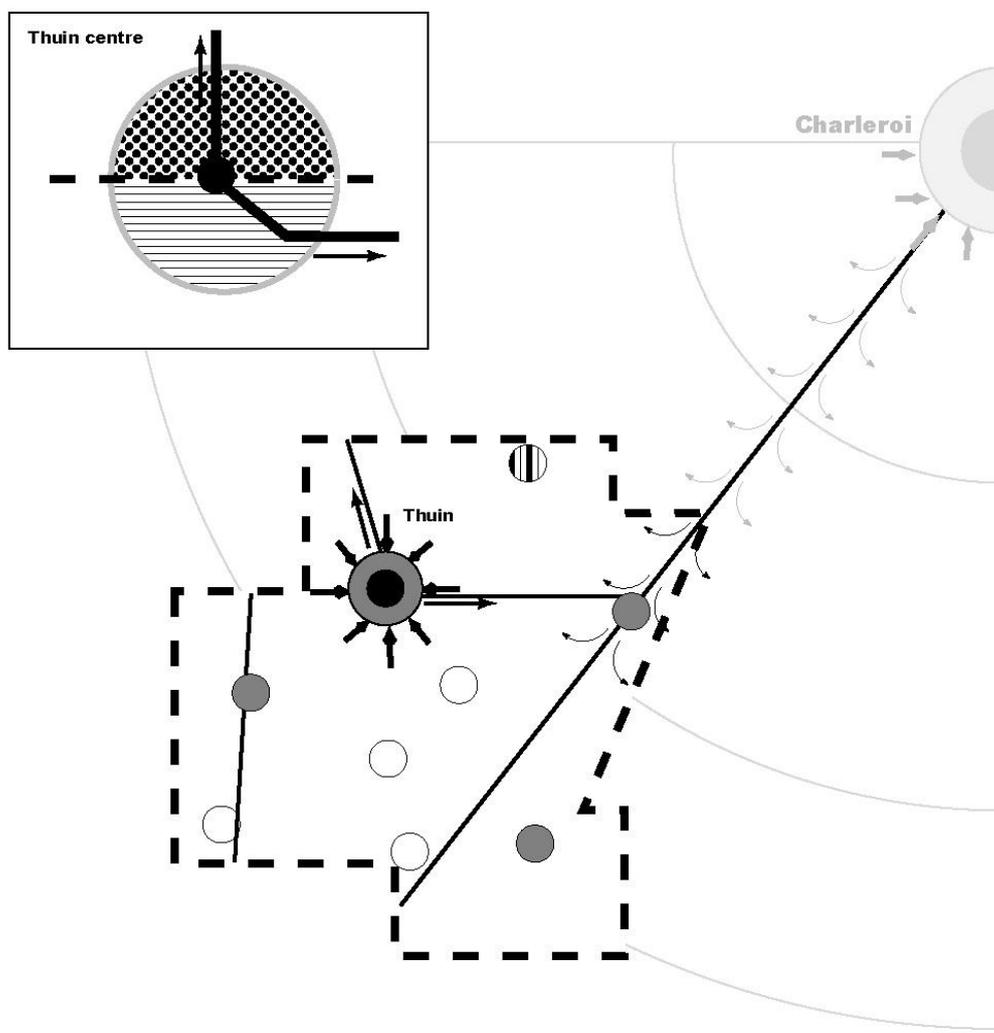
- **Positionnement régional :**
  - Au sud de la métropole carolorégienne ;
  - Excentré par rapport à la région agro-géographique de Thudinie (au nord) ;
  - Peu de relations avec les Villes au nord de la Sambre.
- **Contexte physique :**
  - Deux cours d'eau importants : la Sambre (navigable) et la Biesmelle ;
  - Un relief conséquent associé aux cours d'eau.
- **Contexte paysager : richesses patrimoniales naturelles et bâties**
  - Un pôle ancien densément urbanisé : Thuin ;
  - Des surfaces boisées importantes associées au relief ;
  - De grandes surfaces agricoles au sud de l'entité ;
  - Des villages qui ont, en partie, garder leur structure traditionnelle (Leers-et-Fosteau, Ragnies, Donstiennes et Biesme-sous-Thuin).
- **Cadre socio-économique :**
  - Une répartition démographique contrastée : 4 villages (sur 8) concentrent 90% de la population : Thuin-Ville (40%), Gozée (29%), Thuillies (13.5%) et Biercée (7%) - ces deux derniers devenant des « villages-dortoirs »;
  - Fonctions scolaires, commerciales et de services développées (et dans une moindre mesure, les fonctions culturelles et sportives) majoritairement au centre de Thuin (Ville Haute et Ville



<p>Basse) et accessoirement à Gozée ;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Dépendance vis-à-vis de l'extérieur principalement en ce qui concerne l'emploi (même si l'emploi local est important) et les soins de santé et, de façon moindre, pour l'enseignement secondaire (technique et professionnel), les loisirs et les commerces ;</li><li>• Secteur touristique en plein développement.</li></ul>	
---	--

L'analyse du positionnement régional, du contexte physique et paysager mais également du cadre socio-économique nous a permis de « modéliser graphiquement » la situation de Thuin (Cf. le schéma à la page suivante).

## MODELISATION DE L'ESPACE THUDINIEN



- **En externe**, une dualité contradictoire : un pôle sous-régional pour la Thudinie et une certaine dépendance vis-à-vis de la métropole de Charleroi. **En interne**, un pôle urbain dominant : Thuin-centre qui doit entretenir des liens avec les autres villages, quartiers et hameaux plus ruraux de l'entité.
- **Un pôle générateur de déplacements et au centre des réseaux : Thuin-centre**

Thuin-Ville et plus particulièrement Thuin-centre (Ville Basse et Ville Haute) concentre sur son territoire des fonctions qui génèrent des déplacements. Ces fonctions ont non seulement un rayonnement local (écoles primaires, commerces alimentaires, etc.) mais aussi régional (écoles secondaires, Justice de Paix, commerces, etc.).

Tous les modes de déplacement se rencontrent et entrent en concurrence pour l'utilisation de l'espace public disponible qui est plutôt rare au vue du cadre physique et historique rencontrés (vallées étroites, cours d'eau, centre ancien aux rues étroites et tortueuses). Thuin-centre est au cœur des réseaux. Il les connecte ensemble mais c'est aussi un point de passage obligé et donc une zone de transit. Cette problématique est épineuse, particulièrement pour les poids lourds et les transports en commun.

D'importants projets de rénovation, de mise en valeur ou de développement touristique (jardins suspendus, ruelles, rénovation urbaine, etc.) sont attendus dans les mois et années à venir. Il est important de les intégrer aux réflexions menées dans le cadre du PCM.

- **Un pôle local secondaire qui subit les conséquences du développement du « grand Charleroi » : Gozée**

Idéalement situé, Gozée subit l'expansion de la métropole régionale (Charleroi) à la recherche d'espaces de qualité. Cette urbanisation à usage tant résidentiel que de services se marque particulièrement le long de la N53. Celle-ci constitue la colonne vertébrale sur laquelle se greffent des appendices. En termes de mobilité, l'impact est dramatique. Il y a un conflit de plus en plus important entre la fonction de transit de cette voirie et les souhaits en termes de mobilité (conditions de sécurité et de convivialité élevées) des nouvelles fonctions riveraines.

- **Une vie locale encore importante**

Cette caractéristique (école de proximité et loisirs sur place) permet aux autres villages de l'entité de garder une part importante de déplacements de courtes distances surtout pour les plus jeunes. Cela permet d'envisager l'utilisation des modes doux (vélo et marche à pied). Si on veut développer cette utilisation, il faudra répondre aux demandes de la population en termes de sécurisation de ce type de déplacements. Thuillies et Biercée se démarquent légèrement des autres villages par l'importance de leur population.

- **Un secteur touristique en plein développement**

L'entité de Thuin s'est inscrite dans une dynamique de développement touristique tant de séjour que de récréation en combinant tourisme culturel et tourisme vert. Les déplacements engendrés par ce secteur sont en plein développement. La cohabitation avec les habitants est à surveiller, particulièrement en termes d'accessibilité et de sécurité routière. C'est le cas à Ragnies (expansion de la distillerie de Biercée), à Thuin-centre, à l'Abbaye d'Aulne et à Leers-et-Fosteau.

○ **Des parcs d'activités économiques en développement**

Si le « Technoparc de Thudinie » (Donstiennes) et le parc d'activités économiques de Thuin-Lobbes présentent un environnement de qualité, les conditions d'accessibilité ne sont pas toujours idéales surtout en termes de cohabitation avec les zones riveraines d'habitat. Une attention particulière devra être accordée à cette problématique afin que les développements déjà programmés (au zoning de Thuin-Lobbes) ou futurs (au « Technoparc » de Donstiennes) n'aggravent pas cette situation.

## 2.2 Les atouts et les faiblesses de la mobilité à Thuin

- **Les atouts**

- Une gare (avec une réserve en stationnement) et une liaison ferrée compétitive vers Charleroi ;
- Un réseau de transports en commun (TEC et SNCB) « spécialisé » pour les déplacements scolaires ;
- Une certaine prise en compte par les bus TEC d'une desserte événementielle (desserte du marché de Thuin le vendredi, du site de l'Abbaye d'Aulne pendant les vacances) ;
- Un réseau de ruelles et sentiers développés ;
- La présence d'une école (ou antenne) dans chaque village (à l'exception de Donstiennes) ;
- Un développement touristique basé notamment sur la notion de réseaux et de déplacements (promenades en VTT ou à pied).
- Une dépendance communale ciblée spatialement en termes d'emplois, de services de santé et, dans une moindre mesure, de besoins scolaires (techniques et professionnels) et de loisirs ;
- Un pôle urbain, Thuin-centre, concentrant services publics et privés, commerces et emplois.

- **Les faiblesses**

- Un réseau routier communal en mauvais état ;
- Un réseau régional assez « accidentogène » ;
- Une voirie régionale (la N53 à Gozée) très chargée en trafic ;
- Pas de connexion directe aux réseaux routiers à grand gabarit ;
- La non visibilité de l'entité depuis l'extérieur (jalonnement et signalisation directionnelle déficients) ;
- Le non-respect par les usagers des règles de stationnement en vigueur à la Ville Basse ;
- Un réseau de transports en commun (TEC et SNCB) faible pour les déplacements destinés aux loisirs et à l'emploi ;
- Une accessibilité en transports en commun faible depuis les villages vers Thuin-centre ou vers l'extérieur ;
- Une gare SNCB en mauvais état dans un environnement peu soigné ;
- Peu d'infrastructures pour les déplacements cyclables quotidiens ;
- Un réseau de ruelles et sentiers parfois en mauvais état (liaison Ville Haute-Ville Basse) ;
- Un relief localement contraignant ;
- Un développement urbanistique (habitat, PME et services) quelquefois peu structuré ;
- Une structure de ville médiévale et des contraintes physiques importantes à Thuin-centre.

## 2.3 Les contraintes

	Relief et hydrographie dans la moitié nord de l'entité (Problématique des ponts)
	11% du territoire en zone Natura 2000
	Gabarit du charroi agricole
	Contexte de Ville médiévale et contraintes physiques (Sambre et relief) à Thuin-centre
	Dépendance sanitaire de l'entité (+ Contraintes liées à la présence d'un service incendie sur le territoire de Thuin)

## 3. OBJECTIFS ET PROJETS DES PARTENAIRES DU PCM

	Eloignement des grands nœuds routiers de communication
---	--

Après l'élaboration et la présentation de l'état des lieux et du diagnostic du Plan Communal de Mobilité de Thuin, nous avons pris contact avec les principaux acteurs institutionnels de la mobilité à Thuin dans le but de préciser avec eux les objectifs et/ou projets qu'ils voudraient voir se réaliser (et avec quelles priorités) dans le cadre du Plan de Mobilité.

La Ville de Thuin a été interrogée. Son point de vue est primordial car c'est à elle que reviendra la tâche de faire vivre ce Plan de Mobilité. Des contacts avec le MET (Direction des Routes de Charleroi – D.142)\*, le TEC Hainaut et la SNCB ont été pris mais également avec la DGATLP (services extérieurs – Charleroi), le GRACQ, Plain-pied, l'IBSR\*, la Police Locale\* ou la Ligue des Familles\*. Il ne faut pas non plus oublier le résultat des enquêtes réalisées lors de la première phase de l'étude (principaux employeurs de la Ville Haute et élèves) ainsi que les contacts avec les agriculteurs et le Conseil Consultatif en Mobilité.

Avant d'aborder les objectifs que nous avons pu tirer de ces entretiens, il est intéressant de reprendre les objectifs généraux auxquels se devrait de répondre le Plan Communal de Mobilité d'après les clauses techniques du cahier spécial des charges ainsi que les objectifs spécifiques appliqués au cas de Thuin.

\* Ces organismes ne nous ont pas transmis leurs remarques.

## Objectifs et projets des partenaires du PCM :

<b>Objectifs globaux du PCM de Thuin</b> (cahier des charges type – version 2001)		
A. Mobilité - accessibilité	B. Sécurité routière	C. Qualité du cadre de vie
<p>A1. Organiser un système de déplacements cohérents des personnes et des marchandises pour la Ville (multimodal, hiérarchisé et signalé).</p> <p>A2. Offrir une bonne accessibilité des lieux fortement fréquentés y compris pour les PMR et les personnes à revenu modeste.</p> <p>A3. Favoriser la marche à pied et le vélo ainsi que les transports collectifs, encourager un usage rationnel de l'automobile et l'intermodalité.</p> <p>A4. Contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activités.</p>	<p>B1. Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.</p>	<p>C1. Améliorer la convivialité des espaces publics et favoriser le développement des activités dites « de séjour » (vie locale) dans les noyaux urbanisés.</p> <p>C2. Diminuer les nuisances.</p>
<b>Objectifs spécifiques à Thuin</b> (cahier spécial des charges)		
<p>A1 (et A3). Quantifier et améliorer le stationnement au centre-ville de Thuin.</p>		
<p>A1 (Déplacements des personnes) et A2. Remédier aux problèmes d'accessibilité, de circulation et de stationnement dans les zones commerçantes de Thuin et Gozée et pour les entreprises locales.</p>		
<p>A1 (Déplacements des marchandises) et A2. Organiser l'accessibilité des poids lourds (y compris les zones de déchargement), des cars touristiques et des transports en commun.</p>		
<p>A1, A2 et A3. Organiser et améliorer la circulation aux abords des écoles.</p>	<p>B1. Organiser et améliorer la circulation aux abords des écoles.</p>	

	B1. Améliorer la sécurité aux carrefours dangereux (Ville Haute, Biercée, Robot, etc.).	
A1, A2 et A3. Proposer des mesures spécifiques pour tenir compte des caractéristiques de la mobilité en milieu rural (zone 30, rue à sens unique, circulation locale du charroi agricole, transports en commun pour relier les entités rurales au centre-ville et assurer des connexions avec d'autres moyens de transports, etc.).		C1. Proposer des mesures spécifiques pour tenir compte des caractéristiques de la mobilité en milieu rural (zone 30, rue à sens unique, circulation locale du charroi agricole, transports en commun pour relier les entités rurales au centre-ville et assurer des connexions avec d'autres moyens de transports, etc.).

Il n'est pas toujours évident de faire la différence entre objectifs et moyens à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs. Tout projet répond aussi à un objectif, même si celui-ci n'est pas toujours clairement exprimé. Lors des contacts avec les acteurs, ceux-ci nous ont parfois fait part de leurs projets et non de leurs objectifs. A partir des données récoltées, nous avons formulé des objectifs que nous avons classés par objectifs généraux puis que nous avons déclinés selon les grands modes de déplacements. Il n'y a pas de nouveaux objectifs importants qui sont apparus par rapport à ceux qui sous-tendaient la prise de décision de réaliser un PCM. Certains objectifs ont par contre vu leur pertinence renforcée. Aucune hiérarchisation n'a été retenue à ce stade de l'étude.

<b>Objectifs généraux</b>	
<b>Objectifs généraux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limiter les impacts de la mobilité sur la vie riveraine ;</li> <li>• Harmoniser les relations entre les différents utilisateurs des voiries ;</li> <li>• Assurer l'accessibilité de Thuin-centre pour tous les usagers tant en interne qu'en externe en respectant le tissu traditionnel (particulièrement à la Ville Haute).</li> <li>• Intégrer le réflexe mobilité (accessibilité et sécurité) à la politique de développement d'un tourisme de qualité menée sur l'entité.</li> </ul>

<b>Objectifs sectoriels</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer et encourager les déplacements utilitaires (écoles, commerces, gare) en les sécurisant là où c'est possible, en assurant la continuité des itinéraires et leur cohérence y compris en termes de jalonnement ;</li> <li>• Valoriser les voies agricoles pour les déplacements de mode doux ;</li> <li>• Assurer des liaisons cohérentes et praticables au centre de Thuin (Ville Haute et Basse et relations) ;</li> <li>• Liaisonner les équipements touristiques sans oublier le jalonnement ;</li> <li>• Améliorer l'accessibilité des PMR aux voiries, aux infrastructures ferroviaires et aux services publics.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécuriser les arrêts de bus et assurer leur disponibilité en tout temps ;</li> <li>• Assurer la libre circulation des bus dans le centre de Thuin (y compris le jour du marché) ;</li> <li>• Améliorer les liaisons avec les entités localisées au nord de la Sambre (Anderlues, Morlanwez, etc.) ;</li> <li>• Développer la desserte sur le territoire de la Ville et avec l'extérieur afin d'attirer une autre clientèle (y compris touristique) que la clientèle scolaire ;</li> <li>• Valoriser et développer la liaison ferrée entre Thuin et Charleroi ;</li> <li>• Améliorer les aménagements extérieurs et intérieurs de la gare de Thuin y compris son accessibilité pour les PMR ;</li> <li>• Optimiser et favoriser la complémentarité des réseaux (y compris pédestres, cyclables et routiers).</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimiser la signalisation routière (réglementaire, directionnelle et touristique) afin d'assurer une accessibilité respectueuse des lieux de vie ;</li> <li>• Hiérarchiser le réseau afin de définir des priorités pour améliorer sa qualité technique (structuration de l'espace disponible) ;</li> <li>• Sécuriser les abords des écoles et assurer l'accessibilité de celles-ci ;</li> <li>• Sécuriser les connexions avec les voiries régionales, spécialement la N53 au sud de Gozée ;</li> <li>• Etudier la N53 dans la traversée de Gozée afin de déterminer la fonction qu'elle doit assurer et mettre ses aménagements en concordance ;</li> <li>• Améliorer et sécuriser les traversées des villages et les quartiers d'habitation ;</li> <li>• Optimiser et organiser le stationnement à la Ville Haute et à la Ville Basse.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gérer et réglementer le transit des poids lourds, particulièrement la problématique du transit entre la Ville Haute et la Ville Basse ;</li> <li>• Tenir compte des particularités du charroi agricole lors de toute décision de réaménagement de voiries ;</li> <li>• Sécuriser les connexions avec les voiries régionales.</li> </ul>

## 4. STRUCTURATION DES OBJECTIFS<sup>1</sup>

Il n'y a pas d'opposition ni de contradiction flagrante entre les objectifs des différents acteurs. Il faut aussi s'assurer que les objectifs qui seront finalement dégagés correspondent, dans une certaine mesure, aux attentes de la population et des usagers. En effet, ce sont eux qui, par leurs comportements actuels et futurs, influencent la mobilité et donc la réussite du plan. Les objectifs doivent également s'intégrer aux politiques définies au niveau mondial, européen, national et régional (cf. annexe 1) mais aussi être réalistes par rapport aux moyens disponibles (intégrer le réflexe de minimisation des coûts d'entretien). Le but de cette structuration des objectifs est ainsi de pouvoir proposer aux acteurs du PCM de Thuin, des objectifs concrets et réalistes qui visent à améliorer la mobilité de chacun (y compris les maillons les plus faibles de la société) en préservant les intérêts de la collectivité et en améliorant son cadre de vie. Mais ces objectifs se doivent aussi d'avoir une certaine ampleur car il s'agit d'avoir une vision à plus long terme de la mobilité.

Les objectifs sont regroupés en deux catégories :

- Les objectifs généraux (A) : ils sont plus abstraits et théoriques mais ils traduisent les grandes options du PCM ;
- Les objectifs sectoriels (B) : ils traduisent de façon plus concrète les orientations définies dans les objectifs généraux.

Afin d'en faciliter la lecture, chaque objectif est présenté sous la forme d'une fiche (cf. fiche explicative). Celle-ci reprend de façon synthétique le diagnostic correspondant, l'objectif proprement dit avec d'éventuels sous-objectifs et/ou des précisions quantitatives, le type de moyens à

---

<sup>1</sup> Les objectifs qui ont trait à la signalisation directionnelle, à la problématique touristique et en partie aux modes doux ont été traités en collaboration avec le bureau Traces-TEI.

mettre en œuvre pour atteindre l'objectif, l'entité géographique concernée, les acteurs impliqués et le système d'évaluation envisagé pour vérifier si l'objectif est atteint.

Les objectifs sont présentés selon les priorités qui se sont dégagées pour leur mise en œuvre lors de la consultation publique et qui ont été approuvées par le comité d'accompagnement.

### Fiche explicative :

**Diagnostic :** Rappel du diagnostic qui a permis d'arriver à la définition de cet objectif.

**Objectif :** Intitulé de l'objectif qui peut être

- Subdivisé en plusieurs sous-objectifs,
- Et/ou contenir une estimation chiffrée de l'objectif à atteindre.

### **Types de moyens à mettre en œuvre :**

- **Aménagements physiques** : Cela comprend aussi bien la réalisation d'un ouvrage d'art que du marquage au sol.
- **Structuration des réseaux** : C'est une organisation théorique optimale de chaque réseau (hiérarchisation, complémentarité, etc.) pris individuellement et ensuite collectivement. Les réseaux sont, à la fois, virtuels (trajets) et physiques (infrastructures). D'autres types de moyens doivent être employés pour mettre cette structuration en œuvre.
- **Information/sensibilisation** : L'information, la sensibilisation et l'éducation comprennent différentes actions à destination de publics-cibles très différents quant à leur comportement en termes de déplacements. Il ne faut pas se limiter à une catégorie d'acteurs (souvent les enfants) mais prendre en compte par des actions spécifiques chaque catégorie de public. Cela va des adolescents aux personnes âgées, du transport de marchandises au transport de personnes, des déplacements utilitaires ou touristiques en passant par les organismes publics et les entreprises privées.
- **Contrôle/répression** : Avant toute action de répression, il doit y avoir des actions de sensibilisation. Le contrôle peut dans un premier temps jouer le rôle d'élément sensibilisant. Mais, il semble que la répression soit souvent nécessaire quand les actions de sensibilisation ne fonctionnent pas. Dans ce cas, il y a lieu de développer un éventail de sanctions alternatives qui ont un but éducatif.
- **Incitant financier** : Il ne s'agit pas de subventions accordées par un pouvoir subsidiant pour réaliser les différentes actions et les aménagements prévus par le PCM mais bien des incitants financiers (primes, remboursements, etc.) accordés à des particuliers, organismes ou collectivités pour adhérer à une

action précise.

**Localisation des actions :** Elles peuvent se dérouler sur l'ensemble du **territoire communal**, se concentrer à un **endroit problématique du territoire communal** (par exemple des lieux de forte fréquentation) ou avoir un impact et donc nécessiter une concertation avec **les entités voisines**.

**Acteurs impliqués :** Il s'agit des acteurs qui ont un **rôle à jouer pour que l'objectif puisse être mis en œuvre** soit un rôle politique (législatif ou décisionnel), financier, technique, de contrôle, etc. Les différents acteurs qui peuvent intervenir sont : l'Etat fédéral, la Région wallonne, la SNCB, les TEC, la SRWT, les différentes directions du MET, la Ville, la Province, l'IBSR, le MRW, la Police Locale, les associations de défenses des usagers et des partenaires privés. Volontairement, la population n'a pas été reprise dans cette liste même si elle occupe une place prépondérante. Elle a un rôle complexe car elle est la bénéficiaire de chaque objectif et c'est en partie de sa réaction que dépendra la réussite du Plan.

**Système d'évaluation envisagé<sup>2</sup> :** Il ne sert à rien de définir des objectifs à atteindre si on ne procède pas régulièrement à l'évaluation des résultats obtenus par la mise en place de la politique qui répond à ces objectifs. Ces **outils d'évaluation existent déjà** en partie même s'ils ne sont **pas toujours utilisés au maximum** de leurs possibilités **ni** surtout **de façon régulière**. C'est le cas des analyses accidentologiques de l'IBSR et de la Police, des enquêtes « satisfactions clientèles » et des comptages des sociétés de transports en commun, de l'étude des charges de trafic réalisée par le MET sur les voiries régionales, des contrôles de vitesse effectués par la Police, etc. A ces différents outils existants, vient s'en ajouter un autre essentiel à mettre en place : **l'enquête ménages-déplacements** qui devrait être idéalement réalisée tous les 5 ans sur le territoire communal.

Ces différentes données (IBSR, Police, charges de trafic du MET, etc.) pourraient être reprises dans un **rapport annuel** qui reprendrait de façon **synthétique** les indicateurs les plus significatifs de la mobilité et un **rapport complet** pourrait être établi **tous les 5 ans**. Cela permettrait de **réajuster le programme d'actions** suivant les résultats obtenus. Une **double structure** devrait être mise en place : **l'une au niveau communal** dont l'animateur pourrait être le CeM, **l'autre au niveau régional** animée par la Région elle-même ou par un opérateur indépendant. Ces **doubles « observatoires »** pourraient avoir pour mission d'une part d'étudier et de caractériser de façon permanente l'état de la mobilité sur le territoire communal et d'autre part, d'évaluer la mise en œuvre du PCM. L'observatoire régional exerçant un contrôle et une mission de guidance vis-à-vis de l'échelon communal.

<sup>2</sup> Le MET (D311) a lancé une étude dont le but est d'évaluer la mise en œuvre des PCM et un vade-mecum à l'usage des communes sur l'élaboration d'un tableau de bord sera réalisé.

## 4.1 Objectifs généraux (A)

### Objectif A.1 : Diminuer l'insécurité routière objective et subjective

**Diagnostic :** La sécurité routière à Thuin n'est pas très bonne (122 accidents avec dégâts corporels en 3 ans). Elle se concentre principalement sur le réseau régional (81% des accidents avec dégâts corporels). La part des accidents se déroulant en agglomération est élevée (45%) ainsi que celle impliquant des cyclomoteurs (18%). La N53 est dangereuse particulièrement ses carrefours. Le sentiment d'insécurité est important et freine parfois l'utilisation d'un autre mode de déplacement que la voiture.

#### Objectifs :

- Diminuer le nombre de victimes<sup>3</sup> :

	<u>Nombre moyen de victimes sur une année</u>	<u>Diminution par rapport à la période de référence</u>	<u>Nombre moyen de tués sur une année</u>	<u>Diminution par rapport à la période de référence</u>
Période de référence (1998/2000)	71		2,5	
Période 2 (2004/2006)	53	25%	2	20%
Période 3 (2007/2010)	35	52%	1,5	40%
Période 4 (2011/2013)	18	75%	1	60%

- Diminuer le sentiment d'insécurité.

**Types de moyens à mettre en œuvre :** Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation et contrôle/répression.

**Localisation des actions :** Sur l'ensemble du territoire communal et particulièrement aux points noirs de l'entité (carrefours avec les régionales) et aux endroits fréquentés par des usagers faibles (particulièrement les abords des écoles).

**Acteurs impliqués :** MET, Ville, IBSR, Province et Police locale.

#### Systeme d'évaluation envisagé :

- Analyse accidentologique annuelle de l'IBSR et de la Police ;
- Indice d'insécurité routière du MET (ZHR) ;
- Enquête ménages-déplacements au sein de l'entité tous les 5 ans (échantillonnage).

<sup>3</sup> Il n'est pas opportun de quantifier la diminution du nombre de victimes sur une année (trop variable), par contre sur une période de plusieurs années c'est possible. Objectif fédéral : réduire de 50% le nombre de morts d'ici 2010 (communiqué du 08.02.02 – 23 mesures pour améliorer la sécurité routière).

## Objectif A.2 : Offrir une bonne accessibilité tant externe qu'interne des lieux fréquentés de l'entité

**Diagnostic :** La majorité des services (administratifs, commerces, écoles secondaires, etc.) de l'entité sont localisés au centre de Thuin. En termes d'emplois, 3 pôles communaux (présents ou futurs) sont à retenir : les zones d'activités économiques de Donstiennes et de Thuin-Lobbes et le centre de Thuin. Il ne faut pas oublier les lieux de loisirs (centre culturel à Thuillies, hall de sport à Thuin, etc.) ou encore de tourisme. Aujourd'hui, l'accessibilité de ces lieux autrement qu'en voiture n'est souvent pas assurée correctement. Ainsi, il est très difficile, voire impossible dans certains cas, de se rendre depuis les villages à la Ville Haute ou la Ville Basse en transports en commun. La signalisation directionnelle tant interne qu'externe à la commune est déficiente. La problématique des déplacements scolaires est aussi importante.

**Objectifs :** Développer l'accessibilité (surtout des usagers non motorisés et des PMR) des lieux fréquentés de l'entité (Cf. l'objectif B.10).

**Types de moyens à mettre en œuvre :** Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier.

**Localisation des actions :** Sur l'ensemble du territoire communal et en particulier les endroits où se concentrent des mouvements de population (abords des écoles, Thuin-centre, ZAE, etc.).

**Acteurs impliqués :** TEC, SNCB, SRWT, MET, Ville, IBSR, Police locale et partenaires privés.

**Systeme d'évaluation envisagé :**

- Enquête ménages-déplacements au sein de l'entité tous les 5 ans (échantillonnage);
- Enquêtes « satisfaction clientèle » (sectorielles) tous les 5 ans.

### Objectif A.3 : Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité

**Diagnostic :** La voiture est le mode de déplacement le plus utilisé à Thuin (taux de motorisation élevé, 1<sup>er</sup> mode de transport pour les déplacements scolaires et par les travailleurs de la Ville Haute) au détriment des modes doux et des transports en commun.

**Objectifs<sup>4</sup> :**

- Augmenter la part de l'intermodalité ;
- Diminuer/stabiliser la part des déplacements motorisés (particulièrement les pratiques « d'autosolisme ») avec un report sur les modes doux et les transports collectifs (transports en commun classiques et alternatifs) particulièrement pour les déplacements domicile-travail et domicile-école :

	<u>Modes doux</u>	<u>Transports en commun</u>	<u>Voiture</u>
En 2001 <sup>5</sup>			
En 2008	+ 3 % par rapport à 2001	+ 5 % par rapport à 2001	Statu quo par rapport à 2001
En 2013	+ 6 % par rapport à 2001	+ 10 % par rapport à 2001	- 2 % par rapport à 2001

**Types de moyens à mettre en œuvre :** Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier.

**Localisation des actions :** Sur l'ensemble du territoire communal et en concertation avec les entités voisines.

**Acteurs impliqués :** Etat fédéral, Région wallonne, TEC, SNCB, SRWT, MET, Ville, IBSR, Police locale, Province, associations de défense des usagers et partenaires privés.

**Système d'évaluation envisagé :** Enquête ménages-déplacements au sein de l'entité tous les 5 ans (échantillonnage).

<sup>4</sup> Sur la base d'une augmentation des déplacements de 4% par an, il est proposé, à titre indicatif, une évolution des parts modales pour les déplacements à Thuin. Cette proposition essaye d'intégrer les caractéristiques propres à Thuin (relief pour les modes doux, difficultés d'organiser un transport public performant en milieu rural, potentialités de la gare de Thuin, etc.). Ces chiffres seront à affiner lorsque les résultats du recensement de la population seront connus (INS 2001).

<sup>5</sup> Ce chiffre sera complété lorsque les résultats du recensement de la population réalisé par l'INS en 2001 seront connus.

## Objectif A.4 : Assurer un développement harmonieux du territoire en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité

**Diagnostic :** Thuin est un pôle (principalement pour les services) sous-régional pour la Thudinie mais l'entité subit les conséquences du développement de Charleroi (particulièrement Gozée). La majorité des villages a sa population qui augmente. Ces faits se marquent sur le territoire par un développement des zones urbanisées (habitat et services) selon une structure linéaire, ce qui favorise le développement de l'automobile et augmente l'insécurité routière (vitesse et conflit entre les usagers de la voirie). Il ne faut pas oublier la problématique du centre de Thuin surtout la Ville Haute qui est en plein redéploiement et où des conflits d'usage apparaissent. Enfin, l'entité mise sur un développement touristique qui n'est pas sans conséquence en termes de mobilité.

### **Objectifs :**

- Choisir et définir un mode de développement urbanistique qui soit compatible avec une mobilité durable par l'intermédiaire de l'élaboration d'un Schéma de Structure Communal ;
- Appliquer cette politique concertée sur le terrain via notamment l'élaboration/révisions de Plans Communaux d'Aménagement là où c'est nécessaire.

**Types de moyens à mettre en œuvre :** Information/sensibilisation, contrôle/répression, développements d'outils urbanistiques, structuration des réseaux et incitant financier.

**Localisation des actions :** Sur l'ensemble du territoire communal et en concertation avec les entités voisines.

**Acteurs impliqués :** Région Wallonne et Ville.

**Système d'évaluation envisagé :** Non défini.

## Objectif A.5 : Offrir une bonne accessibilité des lieux principaux d'emplois et de services extérieurs à l'entité

**Diagnostic :** Il faut quitter l'entité pour accéder aux services plus spécialisés (soins de santé, écoles secondaires techniques ou professionnelles, certains loisirs et commerces, etc.). Et si des emplois sont localisés sur l'entité, 60% des thudiens travaillent en dehors de l'arrondissement de Thuin. L'accessibilité de ces lieux autrement qu'en voiture n'est souvent pas assurée correctement aujourd'hui.

**Objectifs :** Développer l'accessibilité (surtout des usagers non motorisés et des PMR) des services inexistantes sur le territoire communal et de pôles d'emplois.

**Types de moyens à mettre en œuvre :** Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier.

**Localisation des actions :** L'entité, les pôles régionaux comme Charleroi ou spécialisés (Lobbes, Beaumont, etc.).

**Acteurs impliqués :** TEC, SNCB, SRWT, MET, Ville, Province, Police locale et partenaires privés.

**Systeme d'évaluation envisagé :**

- Enquête ménages-déplacements au sein de l'entité tous les 5 ans (échantillonnage);
- Enquêtes « satisfaction clientèle » (sectorielles) tous les 5 ans.

## 4.2 Objectifs sectoriels (B)

### Objectif B.1 : Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers « faibles » (aînés, enfants, piétons, cyclistes et PMR)

**Diagnostic :** Thuin connaît une certaine insécurité routière (122 accidents avec dégâts corporels en 3 ans). Le sentiment d'insécurité exprimé par la population est important. Celui-ci résulte notamment des vitesses pratiquées, du type de trafic, du peu d'aménagements des voiries, du comportement des usagers et d'une hiérarchisation inadéquate du réseau.

#### **Objectifs :**

Développer un programme complet afin d'avoir une vision globale de la situation et ainsi, d'une part éviter le réflexe « localiste » et d'autre part dégager des priorités pour améliorer la situation :

- Améliorer la hiérarchisation du réseau routier ;
- Optimiser la signalisation routière directionnelle et de police (Cf. l'objectif B10) ;
- Sécuriser les entrées et les traversées de villages ;
- Gérer les vitesses (régimes de vitesse adaptés et moyens infrastructurels dissuasifs) ;
- Améliorer la structure du réseau communal, provincial et régional ;
- Optimiser et organiser le stationnement dans les villages ;
- Lutter contre le sentiment d'insécurité routière ;
- Eduquer les jeunes à une utilisation adaptée et sécurisante des 2 roues motorisées ;
- Objectiver la vision des citoyens ;
- Améliorer l'état technique du réseau communal.

*Objectif sectoriel de l'objectif général A3 et A4.*

**Types de moyens à mettre en œuvre :** Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation et contrôle/répression.

**Localisation des actions :** Sur l'ensemble du territoire communal et particulièrement aux points noirs de la Ville (carrefours avec les régionales, abords des écoles).

**Acteurs impliqués :** Etat fédéral, Région wallonne, TEC, SRWT, MET, Ville, Province, IBSR, associations de défenses des usagers et Police locale.

#### **Systemes d'évaluation envisagés :**

- Contrôle policier trimestriel ;
- Analyse accidentologique annuelle de l'IBSR et de la Police fédérale.

## Objectif B.2.a : Structurer les déplacements de charrois particuliers et de transit

**Diagnostic :** Si la part du charroi lourd sur le trafic total est relativement faible sur l'ensemble du territoire communal, ce type de charroi génère localement des problèmes de mobilité. Ainsi, Thuin-centre connaît un trafic de charroi lourd important en transit mais aussi de desserte locale (bus TEC, commerces) ; ce qui par sa structure spatiale n'est pas sans occasionner de désagréments. Plusieurs voiries structurantes traversent des centres de villages et sont des voiries de transit. Des conflits apparaissent entre les différents utilisateurs des voiries. Les usagers les plus faibles ne se sentent pas en sécurité face au charroi agro-industriel de plus en plus encombrant. Ce charroi est aussi de moins en moins adapté à la structure du réseau existant.

### **Objectifs :**

Structurer les déplacements de charrois particuliers et de transit :

- Hiérarchiser le réseau ;
- Diminuer les charges de trafic de certaines voiries ;
- Préserver les déplacements agricoles locaux
  - en spécialisant une partie du réseau (priorités pour l'entretien du réseau communale) ;
  - en intégrant le passage du charroi agricole lors du réaménagement de voiries ;
- Développer le respect entre les différents usagers de la voirie (y compris les riverains) ;

*Objectif sectoriel des objectifs généraux A1, A2, A4 et A5.*

**Types de moyens à mettre en œuvre :** Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation, incitants financiers et contrôles/répression.

**Localisation des actions :** Sur l'ensemble du territoire communal et en concertation avec les entités voisines.

**Acteurs impliqués :** MET, TEC, SRWT, Province, Ville, Police locale et représentants du monde agricole.

### **Systemes d'évaluation envisagés :**

- Analyse annuelle des charges de trafic sur les routes régionales ;
- Campagne de comptages tous les 5 ans sur certaines voiries communales.

## Objectif B.2.b : Assurer l'accessibilité du centre de Thuin

**Diagnostic :** Thuin-centre (Ville Basse et Ville Haute) concentre sur son territoire une série de fonctions qui génère des déplacements. Ces fonctions ont non seulement un rayonnement local (écoles primaires, commerces alimentaires, etc.) mais aussi régional (écoles secondaires, Justice de Paix, commerces, etc.). Tous les modes de déplacements se rencontrent et entrent en concurrence pour l'utilisation de l'espace public disponible qui est plutôt rare au vu du cadre physique et historique rencontré (vallées étroites, cours d'eau, centre ancien aux rues étroites et tortueuses). C'est aussi un point de passage obligé et donc une zone de transit. Cette problématique est épineuse, particulièrement pour les poids lourds et les transports en commun.

### **Objectifs :**

- Optimiser et organiser le stationnement à la Ville Haute et à la Ville Basse ;
- Liaisonner la Ville Haute et la Ville Basse de façon cohérente et sûre pour les modes « doux » et les PMR y compris les deux rives de la Sambre (accès à la gare, au RAVeL) ;
- Assurer la libre circulation des transports en commun ;
- Diminuer le transit poids lourds dans le centre de Thuin ;
- Organiser les déplacements engendrés par les activités localisés à la Ville Haute (scolaire, emploi, services, tourisme) et la Ville Basse (commerces, tourisme).

*Objectif sectoriel des objectifs généraux A1, A2 et A4.*

**Types de moyens à mettre en œuvre :** Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier.

**Localisation des actions :** Au centre de Thuin (Ville Haute et Ville Basse) et en amont.

**Acteurs impliqués :** SNCB, TEC, SRWT, Ville et MET.

### **Systemes d'évaluation envisagés :**

- Enquête de stationnement à la Ville Haute et la Ville Basse tous les 5 ans ;
- Enquête ménages-déplacements au sein de l'entité tous les 5 ans (échantillonnage).

### Objectif B.3 : Améliorer la visibilité de Thuin et de ses villages du point de vue du jalonnement

**Diagnostic :** La signalisation directionnelle menant à la ville de Thuin est déficiente à partir de la sortie 5 du R3 ainsi qu'à partir de certains villages de l'Entité. De même, la signalisation directionnelle menant aux différents villages de l'entité à partir de Thuin-centre est en partie inopérante. Cette situation ne permet pas, par exemple, depuis Thuin-centre et à fortiori depuis la Maison du Tourisme, de rejoindre les différentes ressources touristiques implantées sur le territoire communal.

**Objectifs :**

Assurer l'accessibilité

- à la ville de Thuin depuis la sortie 5 du R3 et les différents villages de la commune (en complétant la signalisation existante) ;
- aux différents villages depuis la ville de Thuin (en complétant les différents flux qui mènent aux villages et en particulier les amorces de ces flux au sein de Thuin-centre) ;
- aux différentes ressources touristiques depuis la (les) principale(s) entrée(s) des villages accueillant la ressource.
- aux zoning d'activités économiques.

*Objectif sectoriel des objectifs généraux A1, A2 et A5.*

**Types de moyens à mettre en œuvre :** Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier.

**Localisation des actions :** Sur l'ensemble du territoire communal et en amont.

**Acteurs impliqués :** MET, Ville, Province, communes voisines et partenaires privés (gestionnaires de ressources touristiques, gestionnaires des parcs d'activités économiques, etc.).

**Systemes d'évaluation envisagés :** Non défini.

## Objectif B.4 : Développer l'utilisation des transports en commun pour un usage quotidien (autre que scolaire) et touristique

**Diagnostic :** Les transports en commun sont peu utilisés (moins de 3% de la population de Thuin ont un abonnement de train). Le réseau TEC est parfois complexe. Il répond surtout à une demande scolaire. Les services proposés par les TEC et la SNCB ne sont pas adaptés pour une desserte de loisirs. Tous les villages ne sont pas connectés de la même façon aux réseaux de transport public. Il est ainsi difficile de se rendre depuis les villages dans le centre de Thuin. La sécurité n'est pas toujours assurée aux arrêts de transport en commun et ceux-ci sont parfois sous-aménagés.

### **Objectifs :**

Augmenter l'utilisation des transports en commun :

- Améliorer l'information des voyageurs ;
- Développer l'intermodalité, y compris avec les réseaux de modes « doux » ;
- Adapter les services à un usage pour les loisirs (le soir, le week-end et pendant les vacances scolaires) ;
- Adapter les services pour optimiser la desserte locale (en priorité vers le centre de Thuin) ;
- Améliorer la sécurité et la convivialité des arrêts de transports en commun là où cela se justifie ;
- Développer l'aire d'influence de la gare de Thuin :
  - Optimiser et favoriser la connexion entre les réseaux TEC et SNCB ;
  - Revaloriser le cadre de la gare ;
  - Exploiter les potentialités en termes d'intermodalité train/voiture.

*Objectif sectoriel des objectifs généraux A1, A2 et A5.*

**Types de moyens à mettre en œuvre :** Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier.

**Localisation des actions :** Sur l'ensemble de la Ville.

**Acteurs impliqués :** Région wallonne, TEC, SRWT, SNCB, Ville et partenaires privés.

### **Systemes d'évaluation envisagés :**

- Comptages annuels des usagers par les TEC et la SNCB ;
- Enquêtes « satisfaction clientèles » (sectorielles) tous les 5 ans.

## Objectif B.5 : Développer la pratique des modes « doux » (marche à pied et vélo) particulièrement pour les déplacements utilitaires

**Diagnostic :** Une vie locale encore très présente : selon les villages, on a encore une école fondamentale, quelques services et commerces de base, un terrain de sport, etc. Mais la pratique quotidienne des modes « doux » est assez faible. La majorité des déplacements scolaires vers les écoles primaires sont courts et pourraient donc être effectués à pied ou à vélo (actuellement, 20,3% pour la marche à pied et 3,2% pour le vélo dans les écoles primaires). La demande existe pourtant pour des itinéraires aménagés et sécurisés pour les déplacements utilitaires (y compris scolaires) mais également pour les loisirs.

### **Objectifs :**

Développer la pratique des modes « doux » :

- Promouvoir l'usage des modes « doux » ;
- (Ré)éduquer la population (et particulièrement les enfants) à la pratique des modes « doux » ;
- Développer un réseau d'itinéraires utilitaires cohérents et continus (particulièrement pour un usage scolaire ou intermodal) et le sécuriser là où cela se justifie ;
- Rendre les centres de villages plus accessibles aux piétons, vélos et PMR et les sécuriser ;
- Connecter les réseaux de modes « doux » aux réseaux de transports en commun ;
- Assurer la complémentarité entre le réseau touristique et quotidien.

*Objectif sectoriel des objectifs généraux A1, A2 et A3.*

**Types de moyens à mettre en œuvre :** Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation et incitant financier.

**Localisation des actions :** Sur l'ensemble du territoire communal, particulièrement aux endroits fréquentés par des usagers faibles.

**Acteurs impliqués :** Région wallonne, TEC, SRWT, SNCB, MET, Ville et autres partenaires (Gracq, Plain-pied, Maison du Tourisme, etc.).

### **Systemes d'évaluation envisagés :**

Enquête ménages-déplacements au sein de l'entité tous les 5 ans (échantillonnage).

## Objectif B.6.a : Améliorer les liaisons entre les villages et les centres de services

**Diagnostic :** Les villages et les services sont éclatés spatialement, ce qui rend les déplacements en transports en commun de moins en moins rentables et compétitifs. Mais, il existe des endroits où il y a une certaine concentration de déplacements (maison communale, commerces de base, etc.). Les personnes qui ne possèdent pas de véhicule motorisé doivent pouvoir s'y rendre. De même, certains services ne se trouvent qu'à l'extérieur de la Ville.

### **Objectifs :**

- Améliorer les déplacements en commun au sein des villages et entre les villages en tenant compte de leurs spécificités;
- Rétablir les liaisons entre les villages et les lieux de vie pour les déplacements doux ;
- Optimiser et organiser le stationnement dans les villages ;
- Améliorer l'état technique du réseau communal sur les axes prioritaires.

*Objectif sectoriel des objectifs généraux A1, A2 et A4.*

**Types de moyens à mettre en œuvre :** Structuration des réseaux, information/sensibilisation et incitant financier.

**Localisation des actions :** Sur l'ensemble du territoire communal et en particulier les endroits où se concentrent des mouvements de population (Thuin-centre) et vers les lieux de services extérieurs à la Ville.

**Acteurs impliqués :** SNCB, TEC, SRWT, Ville, MET et partenaires privés.

### **Systemes d'évaluation envisagés :**

- Enquête ménages-déplacements au sein de l'entité tous les 5 ans (échantillonnage);

## Objectif B.6.b : Améliorer l'accessibilité des PMR aux infrastructures de transports et aux services publics

**Diagnostic :** Actuellement ces usagers ne sont pas pris en compte sur le territoire de Thuin. C'est un héritage du passé. Il existe quelques aménagements ponctuels comme des places de stationnement réservées. La situation est aussi mauvaise en ce qui concerne l'accessibilité aux transports en commun, particulièrement à la gare de Thuin (quai).

### **Objectifs :**

Améliorer l'accessibilité des PMR aux infrastructures de transports et aux services publics :

- Intégrer l'accessibilité des PMR lors du réaménagement de voiries ou de bâtiments publics ;
- Développer des itinéraires utilitaires cohérents et continus afin de permettre l'accessibilité aux centres de services (relation Ville Haute-Ville Basse) et aux attractions touristiques.

*Objectif sectoriel des objectifs généraux A2 et A3.*

**Types de moyens à mettre en œuvre :** Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation et contrôle/répression.

**Localisation des actions :** Sur l'ensemble du territoire communal.

**Acteurs impliqués :** Région wallonne, Ville, MET, TEC, SRWT, SNCB, Province, et autres partenaires (Plain-pied, etc.).

### **Systèmes d'évaluation envisagés :**

- Indice d'accessibilité « passe-partout ».

## Objectif B.7 : Revaloriser et développer les lieux de vie et de travail en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité

**Diagnostic** : Il existe une série de lieux de vie, de services, de travail localisés sur la Ville de Thuin mais il faut aussi se rendre à l'extérieur de l'entité pour trouver d'autres activités. Thuin subit aussi la pression du développement de Charleroi.

**Objectifs** : Si on veut limiter l'impact des déplacements, il faut garder voire recréer une série de services, de commerces et d'emplois au sein de l'Entité de Thuin et particulièrement

- Promouvoir la « vie au village » mais aussi une ouverture vers l'extérieur;
- Développer les lieux de travail ;
- Assurer le pôle de Thuin-centre ;
- Définir et promouvoir un mode de développement urbanistique qui soit compatible avec une mobilité durable.

*Objectif sectoriel des objectifs généraux A1 et A4.*

**Types de moyens à mettre en œuvre** : Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier.

**Localisation des actions** : Sur l'ensemble du territoire communal.

**Acteurs impliqués** : Région wallonne, Ville et autres partenaires (intercommunales de développement économique).

**Systemes d'évaluation envisagés** : Non défini.

## Objectif B.8 : Intégrer les déplacements touristiques

**Diagnostic :** L'accessibilité aux ressources touristiques depuis les principales entrées des villages est rendue difficile par un manque de panneaux directionnels et par l'emploi d'un grand nombre de panneaux non conformes. Lorsque le touriste arrive à la fin du jalonnement menant à la ressource, celui-ci doit être informé qu'il est bien arrivé à destination. Cette information n'est pas toujours présente ou aisément compréhensible. Les liaisons pour les modes doux entre les différentes ressources touristiques ne sont pas assez valorisées. Ainsi, de nombreux petits tronçons manquent pour relier les itinéraires modes doux aux ressources. La sécurité routière et le stationnement ne sont pas toujours pris en compte aux abords des activités touristiques ou de loisirs.

### **Objectifs :**

- Assurer l'accessibilité aux différentes ressources touristiques depuis la(les) principale(s) entrées des villages accueillant la ressource (en remplaçant les panneaux non conformes et en complétant les flux) ;
- Améliorer l'identification des ressources (en implantant des enseignes, voire des panneaux d'identification devant ou sur les ressources et en améliorant la cohérence entre les enseignes existantes) ;
- Améliorer les liaisons pour les modes doux entre les différentes ressources touristiques ;
- Améliorer l'accessibilité des ressources touristiques en transports en commun (Cf. l'objectif B3) ;
- Expliquer la nécessité d'organiser le stationnement et la sécurité routière à proximité des ressources touristiques aux gestionnaires de ceux-ci.

*Objectif sectoriel des objectifs généraux A1, A2, A4 et A5.*

**Types de moyens à mettre en œuvre :** Aménagements physiques, structuration des réseaux, information/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier.

**Localisation des actions :** Sur l'ensemble du territoire communal et particulièrement à proximité des ressources touristiques (Thuin-centre, Ragnies, Leers-et-Fosteu et Abbaye d'Aulne).

**Acteurs impliqués :** MET, Ville, communes voisines et autres partenaires (gestionnaires de ressources touristiques, CGT, Maison du Tourisme, DNF, etc.).

**Systemes d'évaluation envisagés :** Non défini.

## 5. ANALYSES PARTICULIÈRES

Dans le but d'aider les partenaires à effectuer le choix des objectifs du PCM à favoriser, une analyse thématique des objectifs est proposée. Elle permet de mieux apprécier les aspects pratiques des objectifs définis : où, quand et comment les objectifs seront mis en œuvre, quels investissements seront nécessaires et quels acteurs seront impliqués ? Chaque analyse se présente sous forme d'un tableau.

La répartition spatiale (point 5.1) montre que la majorité des objectifs ne peuvent se réaliser seuls mais doivent se faire en concertation avec les Entités voisines.

Les mesures proposées pour atteindre les objectifs sont diversifiées (point 5.2). Cette approche multisectorielle est importante pour garantir le succès des objectifs définis. Les moyens budgétaires sont aussi variés. Ainsi, certaines mesures pourront être réalisées rapidement et ne nécessiteront pas d'importants moyens budgétaires. Selon l'ampleur que l'on voudra donner aux projets, des moyens budgétaires plus ou moins importants et récurrents devront être débloqués.

Certains objectifs peuvent être atteints rapidement alors que pour d'autres, il faudra (point 5.3) plusieurs années avant que les mesures préconisées ne se mettent en place et/ou avant que les mesures réalisées ne produisent leurs effets. Certaines actions doivent être récurrentes pour garder leur efficacité.

## 5.1 Répartition spatiale

Objectifs	Thuin	Concertation Entités voisines							Concertation Entités voisines
		Biercée	Biesme-sous-Thuin	Donstiennes	Gozée	Leers-et-Fosteau	Ragnies	Thuillies	
<b>Objectifs généraux</b>									
A1. Diminuer l'insécurité routière objective et subjective									
A2. Offrir une bonne accessibilité tant externe qu'interne des lieux fréquentés de l'entité									
A3. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité									
A4. Assurer un développement harmonieux du territoire en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité									
A5. Offrir une bonne accessibilité des lieux principaux d'emplois et des services extérieurs à l'entité									
<b>Objectifs sectoriels</b>									
B1. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers « faibles » (aînés, enfants, piétons, cyclistes et PMR)									
B2.a Structurer les déplacements de charrois particuliers et de transit									
B2.b Assurer l'accessibilité du centre de Thuin									
B3. Améliorer la visibilité de Thuin et de ses villages du point de vue du jalonnement									
B4. Développer l'utilisation des transports en commun pour un usage quotidien (autre que scolaire) et touristique									
B5. Développer la pratique des modes « doux » (marche à pied et vélo) particulièrement pour les déplacements utilitaires									
B6.a Améliorer les liaisons entre les villages et les centres de services									
B6.b. Améliorer l'accessibilité des PMR aux infrastructures de transports et aux services publics									
B7. Revaloriser et développer les lieux de vie et de travail en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité									
B8. Intégrer les déplacements touristiques									

## 5.2 Types de mesures et moyens budgétaires

Objectifs	Types de mesures					Moyens budgétaires	
	Information/ Sensibilisation	Contrôle/ Répression	Incitant financier	Aménagements physiques	Structuration des réseaux	Faibles à Moyens	Importants
<b>Objectifs généraux</b>							
A1. Diminuer l'insécurité routière objective et subjective							
A2. Offrir une bonne accessibilité tant externe qu'interne des lieux fréquentés de l'entité							
A3. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité							
A4. Assurer un développement harmonieux du territoire en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité							
A5. Offrir une bonne accessibilité des lieux principaux d'emplois et des services extérieurs à l'entité							
<b>Objectifs sectoriels</b>							
B1. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers « faibles » (aînés, enfants, piétons, cyclistes et PMR)							
B2.a Structurer les déplacements de charrois particuliers et de transit							
B2.b Assurer l'accessibilité du centre de Thuin							
B3. Améliorer la visibilité de Thuin et de ses villages du point de vue du jalonnement							
B4. Développer l'utilisation des transports en commun pour un usage quotidien (autre que scolaire) et touristique							
B5. Développer la pratique des modes « doux » (marche à pied et vélo) particulièrement pour les déplacements utilitaires							
B6.a Améliorer les liaisons entre les villages et les centres de services							
B6.b. Améliorer l'accessibilité des PMR aux infrastructures de transports et aux services publics							
B7. Revaloriser et développer les lieux de vie et de travail en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité							
B8. Intégrer les déplacements touristiques							

## 5.3 Répartition temporelle

Objectifs	Temporalité		
	Moins de 3 ans	Entre 4 et 9 ans	10 ans et plus
<b>Objectifs généraux</b>			
A1. Diminuer l'insécurité routière objective et subjective			
A2. Offrir une bonne accessibilité tant externe qu'interne des lieux fréquentés de l'entité			
A3. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité			
A4. Assurer un développement harmonieux du territoire en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité			
A5. Offrir une bonne accessibilité des lieux principaux d'emplois et des services extérieurs à l'entité			
<b>Objectifs sectoriels</b>			
B1. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers « faibles » (aînés, enfants, piétons, cyclistes et PMR)			
B2.a Structurer les déplacements de charrois particuliers et de transit			
B2.b Assurer l'accessibilité du centre de Thuin			
B3. Améliorer la visibilité de Thuin et de ses villages du point de vue du jalonnement			
B4. Développer l'utilisation des transports en commun pour un usage quotidien (autre que scolaire) et touristique			
B5. Développer la pratique des modes « doux » (marche à pied et vélo) particulièrement pour les déplacements utilitaires			
B6.a Améliorer les liaisons entre les villages et les centres de services			
B6.b. Améliorer l'accessibilité des PMR aux infrastructures de transports et aux services publics			
B7. Revaloriser et développer les lieux de vie et de travail en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité			
B8. Intégrer les déplacements touristiques			

## 6. SYNTHÈSE ET CONCLUSION

N° et objectifs	Brève description	Types de mesures	Acteurs	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires
A1. Diminuer l'insécurité routière objective et subjective	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diminuer le nombre de victimes ;</li> <li>- Diminuer le sentiment d'insécurité.</li> </ul>	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation et contrôle/répression	MET, Ville, IBSR, Province et Police locale	Thuin (points noirs : carrefours avec régionales, abords des écoles, etc.)	Moins de 3 ans Entre 4 et 9 ans 10 ans et plus	Faibles à moyens Importants
A2. Offrir une bonne accessibilité tant externe qu'interne des lieux fréquentés de l'entité	Développer l'accessibilité (surtout des usagers non motorisés et des PMR) des lieux fréquentés de l'entité.	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier	TEC, SRWT, SNCB, MET, Ville, IBSR, Police locale et partenaires privés	Thuin-centre et lieux de concentration de déplacements (écoles, ZAE, hall de sport, etc.)	Moins de 3 ans Entre 4 et 9 ans	Faibles à moyens Importants
A3. Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmenter la part de l'intermodalité ;</li> <li>- Diminuer/stabiliser la part des déplacements motorisés.</li> </ul>	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier	Etat fédéral, Région wallonne, TEC, SRWT, SNCB, MET, Ville, IBSR, Province, Police locale, associations de défense des usagers et partenaires privés	Thuin et entités voisines	Moins de 3 ans Entre 4 et 9 ans 10 ans et plus	Importants
A4. Assurer un développement	- Choisir et définir un mode de développement urbanistique qui soit	Structuration des réseaux,	Région wallonne, et Ville	Thuin et entités voisines	Moins de 3 ans Entre 4 et 9 ans	Faibles à moyens

N° et objectifs	Brève description	Types de mesures	Acteurs	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires
harmonieux du territoire en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité	compatible avec une mobilité durable par l'intermédiaire de l'élaboration d'un Schéma de Structure Communal ; - Appliquer cette politique concertée sur le terrain via notamment l'élaboration/ la révision de Plans Communaux d'Aménagement là où c'est nécessaire.	info/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier			10 ans et plus	
A5. Offrir une bonne accessibilité des lieux principaux d'emplois et des services extérieurs à l'entité	Développer l'accessibilité (surtout des usagers non motorisés et des PMR) des services inexistants sur le territoire communal et de pôles d'emplois.	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier	TEC, SRWT, SNCB, MET, Ville, Province, Police locale et partenaires privés	Pôles extérieurs à l'entité (Charleroi, Lobbes, etc.)	Moins de 3 ans Entre 4 et 9 ans	Faibles à moyens
B1. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers « faibles » (aînés, enfants, piétons, cyclistes et PMR)	Développer un programme complet afin d'avoir une vision globale de la situation et ainsi d'une part éviter le réflexe « localiste » et d'autre part dégager des priorités pour améliorer la situation : Améliorer la hiérarchisation du réseau routier ; Optimiser la signalisation routière ; Sécuriser les entrées et les traversées de villages ; Gérer les vitesses ; Améliorer la structure du réseau routier ; Optimiser et organiser le stationnement dans les villages ; Lutter contre le sentiment d'insécurité routière ; Eduquer les jeunes à une utilisation adaptée et sécurisante des 2 roues motorisées ; Objectiver la vision des citoyens ; Améliorer l'état technique du réseau communal.	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation et contrôle/répression	Etat fédéral, Région wallonne, TEC, SRWT, MET, Ville, IBSR, Province, Police locale et associations de défense des usagers	Thuin (points noirs : carrefours avec régionales, abords des écoles, etc.)	Moins de 3 ans Entre 4 et 9 ans 10 ans et plus	Faibles à moyens Importants
B2.a Structurer les déplacements de charrois particuliers et de transit	Structurer les déplacements de charrois particuliers et de transit : Hiérarchiser le réseau ; Diminuer les charges de trafic de	Aménagements physiques, structuration des réseaux,	TEC, SRWT, MET, Ville, Province, Police locale, et représentants du	Thuin et entités voisines	Moins de 3 ans	Faibles à moyens

N° et objectifs	Brève description	Types de mesures	Acteurs	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires
	certaines voiries ; Préserver les déplacements agricoles locaux en spécialisant une partie du réseau et en intégrant le passage du charroi agricole lors du réaménagement de voiries ; Développer le respect entre les différents usagers de la voirie (y compris les riverains) ;	info/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier	monde agricole			
B2.b Assurer l'accessibilité du centre de Thuin	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Optimiser et organiser le stationnement à la Ville Haute et à la Ville Basse ;</li> <li>- Liaisonner la Ville Haute et la Ville Basse de façon cohérente et sûre pour les modes « doux » et les PMR y compris les deux rives de la Sambre (accès à la gare, au RAVeL) ;</li> <li>- Assurer la libre circulation des transports en commun ;</li> <li>- Diminuer le transit poids lourds dans le centre de Thuin ;</li> <li>- Organiser les déplacements engendrés par les activités localisés à la Ville Haute (scolaire, emploi, services, tourisme) et la Ville Basse (commerces, tourisme).</li> </ul>	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier	TEC, SRWT, MET, Ville et SNCB	Thuin-centre	Moins de 3 ans	Faibles à moyens
B3. Améliorer la visibilité de Thuin et de ses villages du point de vue du jalonnement	Assurer l'accessibilité à la ville de Thuin depuis la sortie 5 du R3 et les différents villages de la commune (en complétant la signalisation existante) ; aux différents villages depuis la ville de Thuin (en complétant les différents flux qui mènent aux villages et en particulier les amorces de ces flux au sein de Thuin-centre) ; aux différentes ressources touristiques depuis la (les) principale(s) entrée(s) des villages accueillant la ressource ; aux zoning d'activités	Aménagements physiques, structuration des réseaux, Contrôle/répressio, info/sensibilisation et incitant financier	MET, Province, Ville et partenaires privés (gestionnaires des ressources touristiques, gestionnaires des ZAE, etc.)	Thuin et entités voisines	Moins de 3 ans Entre 4 et 9 ans	Faibles à moyens

N° et objectifs	Brève description	Types de mesures	Acteurs	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires
	économiques.					
B4. Développer l'utilisation des transports en commun pour un usage quotidien (autre que scolaire) et touristique	Augmenter l'utilisation des transports en commun : Améliorer l'information des voyageurs ; Développer l'intermodalité, y compris avec les réseaux de modes « doux » ; Adapter les services à un usage pour les loisirs (le soir, le week-end et pendant les vacances scolaires) ; Adapter les services pour optimiser la desserte locale (en priorité vers le centre de Thuin) ; Améliorer la sécurité et la convivialité des arrêts de transports en commun ; Développer l'aire d'influence de la gare de Thuin (Optimiser et favoriser la connexion entre les réseaux TEC et SNCB ; Revaloriser le cadre de la gare ; Exploiter les potentialités en termes d'intermodalité train/voiture.).	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier	Région wallonne, TEC, SRWT, SNCB Ville, et partenaires privés	Thuin	Moins de 3 ans Entre 4 et 9 ans	Faibles à moyens Importants
B5. Développer la pratique des modes « doux » (marche à pied et vélo) particulièrement pour les déplacements utilitaires	Développer la pratique des modes « doux » : Promouvoir l'usage des modes « doux » ; (Ré)éduquer la population (et particulièrement les enfants) à la pratique des modes « doux » ; Développer un réseau d'itinéraires utilitaires cohérents et continus (particulièrement pour un usage scolaire ou intermodal) et le sécuriser là où cela se justifie ; Rendre les centres de villages plus accessibles aux piétons, vélos et PMR et les sécuriser ; Connecter les réseaux de modes « doux » aux réseaux de transports en commun ; Assurer la complémentarité entre le réseau touristique et quotidien.	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation et incitant financier	Région wallonne, TEC, SRWT, SNCB, MET, Ville, et autres partenaires (Gracq, Plain-pied, Maison du Tourisme, etc.)	Thuin (endroits fréquentés par les usagers « faibles » comme les abords des écoles)	Moins de 3 ans Entre 4 et 9 ans 10 ans et plus	Faibles à moyens Importants

N° et objectifs	Brève description	Types de mesures	Acteurs	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires
B6.a Améliorer les liaisons entre les villages et les centres de services	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer les déplacements en commun au sein des villages et entre les villages en tenant compte de leurs spécificités;</li> <li>- Rétablir les liaisons entre villages et les lieux de vie pour les déplacements doux ;</li> <li>- Optimiser et organiser le stationnement dans les villages.</li> </ul>	Structuration des réseaux, info/sensibilisation, et incitant financier	TEC, SRWT, SNCB, MET, Ville, et partenaires privés	Thuin	Moins de 3 ans Entre 4 et 9 ans	Faibles à moyens Importants
B6.b Améliorer l'accessibilité des PMR aux infrastructures de transports et aux services publics	Améliorer l'accessibilité des PMR aux infrastructures de transports et aux services publics : Intégrer l'accessibilité des PMR lors du réaménagement de voiries ou de bâtiments publics ; Développer des itinéraires utilitaires cohérents et continus afin de permettre l'accessibilité aux centres de services (relation Ville Haute-Ville Basse) et aux attractions touristiques.	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation et contrôle/répression	Région Wallonne, TEC, SRWT, SNCB MET, Ville, Province et associations de défense des usagers (Plain-pied, etc.)	Thuin	Moins de 3 ans Entre 4 et 9 ans 10 ans et plus	Faibles à moyens
B7. Revaloriser et développer les lieux de vie et de travail en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité	Si on veut limiter l'impact des déplacements, il faut garder voire recréer une série de services, de commerces et d'emplois au sein de l'Entité de Thuin et particulièrement : Promouvoir la « vie au village » mais aussi une ouverture vers l'extérieur; Développer les lieux de travail ; Assurer le pôle de Thuin-centre ; Définir et promouvoir un mode de développement urbanistique qui soit compatible avec une mobilité durable.	Aménagements physiques, structuration des réseaux, info/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier	Région wallonne, Ville et autres partenaires (intercommunales de développement économique, etc.)	Thuin	Moins de 3 ans Entre 4 et 9 ans 10 ans et plus	Faibles à moyens
B8. Intégrer les déplacements touristiques	- Assurer l'accessibilité aux différentes ressources touristiques depuis la(les) principale(s) entrées des	Aménagements physiques,	Ville, MET et autres partenaires	Thuin et entités voisines	Moins de 3 ans Entre 4 et 9 ans	Faibles à moyens

N° et objectifs	Brève description	Types de mesures	Acteurs	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires
	<p>villages accueillant la ressources (en remplaçant les panneaux non conformes et en complétant les flux) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer l'identification des ressources (en implantant des enseignes, voire des panneaux d'identification devant ou sur les ressources et en améliorant la cohérence entre les enseignes existantes) ;</li> <li>- Améliorer les liaisons pour les modes doux entre les différentes ressources touristiques ;</li> <li>- Améliorer l'accessibilité des ressources touristiques en transports en commun (Cf. l'objectif B3) ;</li> <li>- Expliquer la nécessité d'organiser le stationnement et la sécurité routière à proximité des ressources touristiques aux gestionnaires de ceux-ci.</li> </ul>	<p>structuration des réseaux, info/sensibilisation, contrôle/répression et incitant financier</p>	<p>(Maison du tourisme, gestionnaires des ressources touristiques, CGT, etc.)</p>		<p>10 ans et plus</p>	

Au terme de ce document, il semble nécessaire de donner différentes idées qui doivent permettre un choix des objectifs par les acteurs :

- Mettre en place une **politique globale de mobilité** qui vise la durabilité et l'efficacité des déplacements ;
- Choisir des **objectifs réalistes** et pas uniquement séduisants au niveau progressiste, mais peu applicables ;
- Promouvoir une **collaboration** des différents acteurs dans le cadre d'une **plate-forme communale** (voire intercommunale) **de mobilité concertée**, à réunir régulièrement (au moins de façon trimestrielle) ;
- Prévoir les **outils d'évaluation** nécessaires au contrôle des mesures (et les moyens budgétaires et humains pour les mettre en œuvre);
- Dégager des **moyens budgétaires et humains** durables et sur un long terme ;
- Equilibrer les **actions dans le temps** (à court, moyen et long termes) ;
- Equilibrer les **actions spatialement** ;
- Prévoir des **actions concertées avec les entités voisines** ;
- Soumettre le choix des objectifs à la **population** (via la période de consultation publique).

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. AVANT-PROPOS .....</b>	<b>1</b>
<b>2. RAPPEL DU DIAGNOSTIC, PROSPECTIVE ET CONTRAINTES .....</b>	<b>5</b>
2.1 RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET PROSPECTIVE .....	6
2.2 LES ATOUTS ET LES FAIBLESSES DE LA MOBILITE A THUIN .....	11
2.3 LES CONTRAINTES .....	13
<b>3. OBJECTIFS ET PROJETS DES PARTENAIRES DU PCM.....</b>	<b>13</b>
<i>Objectifs et projets des partenaires du PCM : .....</i>	<i>15</i>
<b>4. STRUCTURATION DES OBJECTIFS .....</b>	<b>18</b>
4.1 OBJECTIFS GENERAUX (A) .....	21
<i>Objectif A.1 : Diminuer l'insécurité routière objective et subjective .....</i>	<i>21</i>
<i>Objectif A.2 : Offrir une bonne accessibilité tant externe qu'interne des lieux fréquentés de l'entité .....</i>	<i>22</i>
<i>Objectif A.3 : Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité .....</i>	<i>23</i>
<i>Objectif A.4 : Assurer un développement harmonieux du territoire en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité .....</i>	<i>24</i>
<i>Objectif A.5 : Offrir une bonne accessibilité des lieux principaux d'emplois et de services extérieurs à l'entité.....</i>	<i>25</i>
4.2 OBJECTIFS SECTORIELS (B).....	26
<i>Objectif B.1 : Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers « faibles » (aînés, enfants, piétons, cyclistes et PMR).....</i>	<i>26</i>
<i>Objectif B.2.a : Structurer les déplacements de charrois particuliers et de transit .....</i>	<i>27</i>
<i>Objectif B.2.b : Assurer l'accessibilité du centre de Thuin .....</i>	<i>28</i>
<i>Objectif B.3 : Améliorer la visibilité de Thuin et de ses villages du point de vue du jalonnement.....</i>	<i>29</i>
<i>Objectif B.4 : Développer l'utilisation des transports en commun pour un usage quotidien (autre que scolaire) et touristique .....</i>	<i>30</i>
<i>Objectif B.5 : Développer la pratique des modes « doux » (marche à pied et vélo) particulièrement pour les déplacements utilitaires .....</i>	<i>31</i>
<i>Objectif B.6.a : Améliorer les liaisons entre les villages et les centres de services .....</i>	<i>32</i>
<i>Objectif B.6.b : Améliorer l'accessibilité des PMR aux infrastructures de transports et aux services publics.....</i>	<i>33</i>
<i>Objectif B.7 : Revaloriser et développer les lieux de vie et de travail en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité .....</i>	<i>34</i>
<i>Objectif B.8 : Intégrer les déplacements touristiques.....</i>	<i>35</i>
<b>5. ANALYSES PARTICULIERES .....</b>	<b>36</b>
5.1 REPARTITION SPATIALE .....	37
5.2 TYPES DE MESURES ET MOYENS BUDGETAIRES .....	38
5.3 REPARTITION TEMPORELLE.....	39
<b>6. SYNTHESE ET CONCLUSION.....</b>	<b>40</b>
<b>TABLE DES MATIERES .....</b>	<b>46</b>

