

1. AVANT-PROPOS

Le Plan Communal de Mobilité de la Ville de Thuin réalisé sur l'initiative communale et avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (DG.3 – IG.31 – D.311) et conçu par le bureau d'études Survey & Aménagement se divise en trois phases :

- Phase 1 : Etat des lieux – Diagnostic (Août 2003) ;
- Phase 2 : Définition des objectifs (Septembre 2003);
- Phase 3 : Plan Communal de Mobilité (Mars – Juillet 2004).

Ce document présente la phase 3 du Plan Communal de Mobilité de l'entité de Thuin relative aux propositions. Cette phase se subdivise en trois parties.

A partir des deux premières phases du PCM, plusieurs scénarios pour définir le **concept multimodal** de mobilité qui correspond le mieux à la situation de Thuin ont été explorés et évalués par le bureau d'études. Ils ont été présentés au comité d'accompagnement. Celui-ci a choisi une stratégie tant à l'échelle communale que locale pour le réseau routier y compris pour le charroi lourd, pour l'organisation des transports publics, pour celle des modes doux (piétons, PMR et cyclistes) et pour le stationnement au centre de Thuin.

Des outils ont ensuite été développés pour répondre au concept multimodal retenu. Il s'agit de **plans d'organisation des déplacements**. 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 et ensuite à l'échelle communale selon les thématiques arrêtées lors des scénarios. Un plan de synthèse dénommé cœur de village (ou de ville) a aussi été établi pour chaque village. Enfin, des **mesures générales** pour la mise en application des plans d'organisation des déplacements sont exposées. Ceci forme la deuxième partie de la phase 3.

La troisième partie constitue la partie opérationnelle du PCM. C'est le **programme d'actions et de mise en œuvre** des plans d'organisation des déplacements précédemment exposés qui se décline en deux ensembles : le programme d'actions qui est constitué des fiches-projets (y compris des esquisses) et, pour conclure, un tableau récapitulatif qui synthétise les différentes mesures et actions proposées pour pouvoir concrétiser le PCM.

Le souhait de l'auteur de projet est que le présent PCM puisse aider concrètement les différents acteurs à améliorer la mobilité sur l'entité de Thuin. 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 PCM doit être considéré comme un guide auquel les différents acteurs tant communaux que régionaux doivent prendre l'habitude de se référer notamment avant la planification de tout projet (et pas seulement directement relatif à la mobilité).

Survey & Aménagement,

Version 1 : Mars 2004

Version finale : Juillet 2004

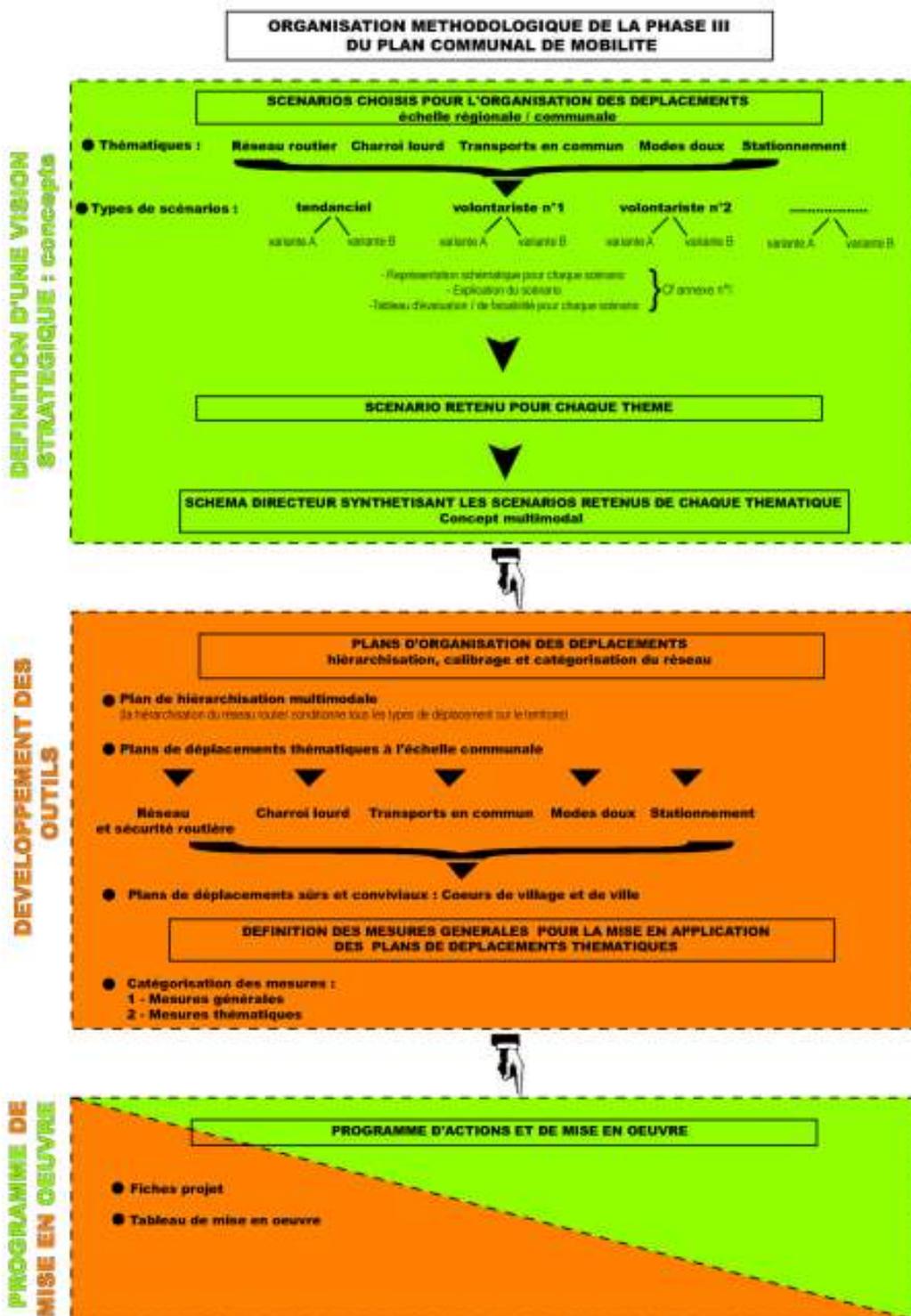


Figure 1 - Organisation méthodologique de la phase 3 du Plan Communal de Mobilité

2. DÉFINITION D'UNE VISION STRATÉGIQUE DE LA MOBILITÉ À THUIN - CONCEPTS

On ne peut pas faire l'économie de définir quelle est la **vision stratégique** en termes de mobilité que l'on souhaite atteindre, à terme, sur l'entité de Thuin. C'est une étape indispensable avant de proposer des solutions concrètes pour répondre aux objectifs. En effet, le PCM est un outil qui doit pouvoir évoluer au cours du temps. Les solutions proposées aujourd'hui ne pourront pas nécessairement toutes être réalisées car, au fil du temps, de nouveaux facteurs vont intervenir et modifier la situation initiale sur laquelle on s'est basé pour définir les actions. Mais en se référant à la stratégie d'organisation retenue, il sera toujours possible de réorienter les actions proposées ou d'en proposer de nouvelles pour atteindre les objectifs définis tout en s'adaptant aux évolutions sur le terrain.

Pour chaque mode de transport et réseau (réseau routier, charroi lourd, transports en commun, modes doux et stationnement), plusieurs **scénarios** ont été étudiés et évalués afin de choisir la stratégie d'organisation la plus adaptée à la situation de Thuin (y compris la prise en compte de l'aspect humain). Pour chaque thème, le premier scénario étudié, est appelé **tendanciel** car, à partir de la situation actuelle, il extrapole le futur si on ne fait rien ou quasi rien à l'exception de l'intégration des projets déjà lancés. Les autres scénarios sont dénommés **volontaristes** car ils proposent une modification plus ou moins forte de l'organisation actuelle. Parfois, des variantes ont été proposées. Ces scénarios ont été présentés en comité d'accompagnement qui, pour chaque thème, en a retenu un. Les différents scénarios étudiés se trouvent en annexe 1.

Sur la base des scénarios retenus, un **schéma directeur** appelé **concept multimodal** a ensuite été défini. C'est ce schéma qui doit servir d'ossature au PCM.

2.1 Scénarios choisis pour l'organisation des déplacements

2.1.1 Le réseau routier

A court et moyen termes, le trafic motorisé va continuer à augmenter (y compris le charroi lourd). Le diagnostic a notamment établi que

- les charges de trafic sur certaines voiries étaient importantes comme sur la N53 dans la traversée de Gozée ;
- il existait des problèmes d'encombrement dans le centre de Thuin ;
- la signalisation tant de police que directionnelle était déficiente ;
- le réseau régional était assez accidentogène ;
- le réseau communal était dans un état technique déplorable.

En simplifiant, par l'organisation du réseau routier, il s'agit de répondre à la question suivante : **comment garantir la meilleure accessibilité à Thuin tout en prémunissant l'entité du transit et en préservant au mieux la vie locale ?** - Tout en tenant compte du fait qu'il existe une volonté pour un développement touristique et un manque de structuration du développement urbanistique actuel (habitat/PME/services).

2.1.1.1 Le contexte régional

Le scénario retenu répond à **4 objectifs** précis :

- 1) Assurer l'accessibilité depuis l'extérieur de l'entité vers le centre de Thuin, aux ZAE et aux ressources touristiques ;
- 2) Diminuer les charges de trafic sur certaines voiries ;
- 3) Limiter le transit ;
- 4) Intégrer la réalisation de la N54 entre Erquelines et Mont-Ste-Geneviève.

Il repose **sur 2 principes** :

- 1) Définition des axes privilégiés de pénétration sur le territoire de Thuin ;
- 2) Information des usagers en situation de transit sur les alternatives existantes pour éviter l'entité de Thuin.

Ce qui, en termes d'organisation du réseau routier, se traduit par la définition d'une **ceinture de protection contre le transit** (N54, N40, N53 et R3), la détermination **d'accès principaux** (N59 et N53) **et secondaires** (N559, N59 et rue de la Victoire). A chaque axe sont associées des **portes d'entrée** sur le territoire.

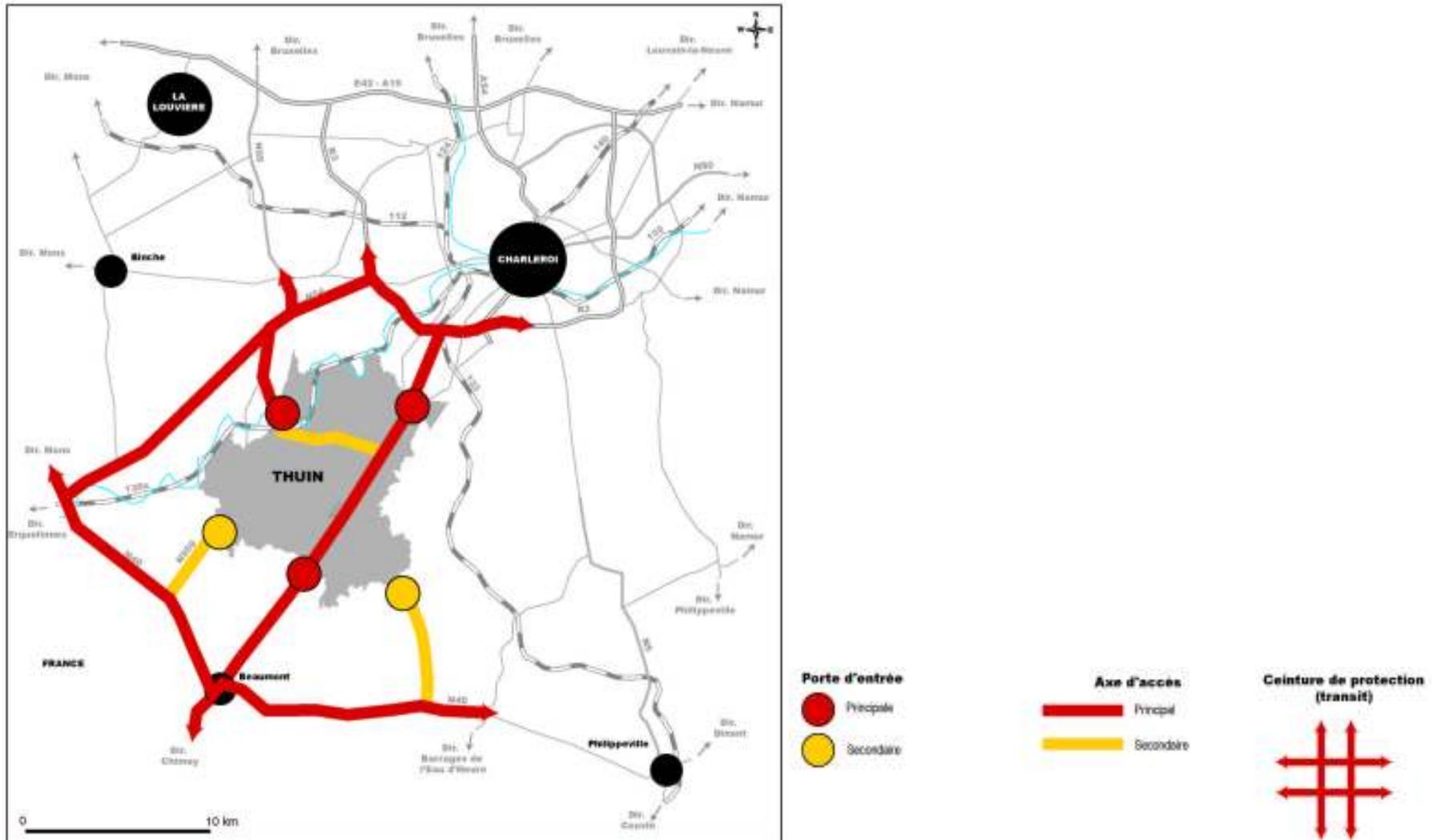


Figure 2 - Scénario pour le réseau routier à l'échelle régionale : accès privilégiés

2.1.1.2 Le contexte communal

A l'échelle communale, **les objectifs** auxquels le scénario routier se doit de répondre sont les suivants :

- 1) Anticiper l'évolution du trafic ;
- 2) Assurer une accessibilité respectueuse des lieux de vie ;
- 3) Limiter les impacts de la mobilité sur la vie riveraine ;
- 4) Sécuriser les entrées et les traversées de village.

Un **scénario en 4 points** est proposé :

- 1) Hiérarchisation des axes de pénétration sur l'entité ;
- 2) Structuration de la circulation en 5 poches de circulation sur la base d'une restriction du transit à l'intérieur des poches tout en permettant les liaisons entre les villages ;
- 3) Création¹, le cas échéant, d'un nouvel axe destiné à absorber le transit affectant la traversée de Gozée ;
- 4) Restriction du trafic de transit dans le centre de Thuin (Cf. échelle locale).

¹ Traversée de Gozée – dédoublement de la N53 : Malgré les nombreuses remarques émises lors de l'enquête publique, le Comité d'Accompagnement a désiré maintenir la possibilité de dédoubler la N53 dans la traversée de Gozée. Il insiste pour que cette problématique soit réétudiée ultérieurement et de façon plus précise (différents tracés) en ce compris via une étude d'incidence et une enquête publique y afférente. Selon le choix du tracé de la future E420, l'impact éventuel sur la traversée de Gozée pour les trajets longues distances sera évalué.

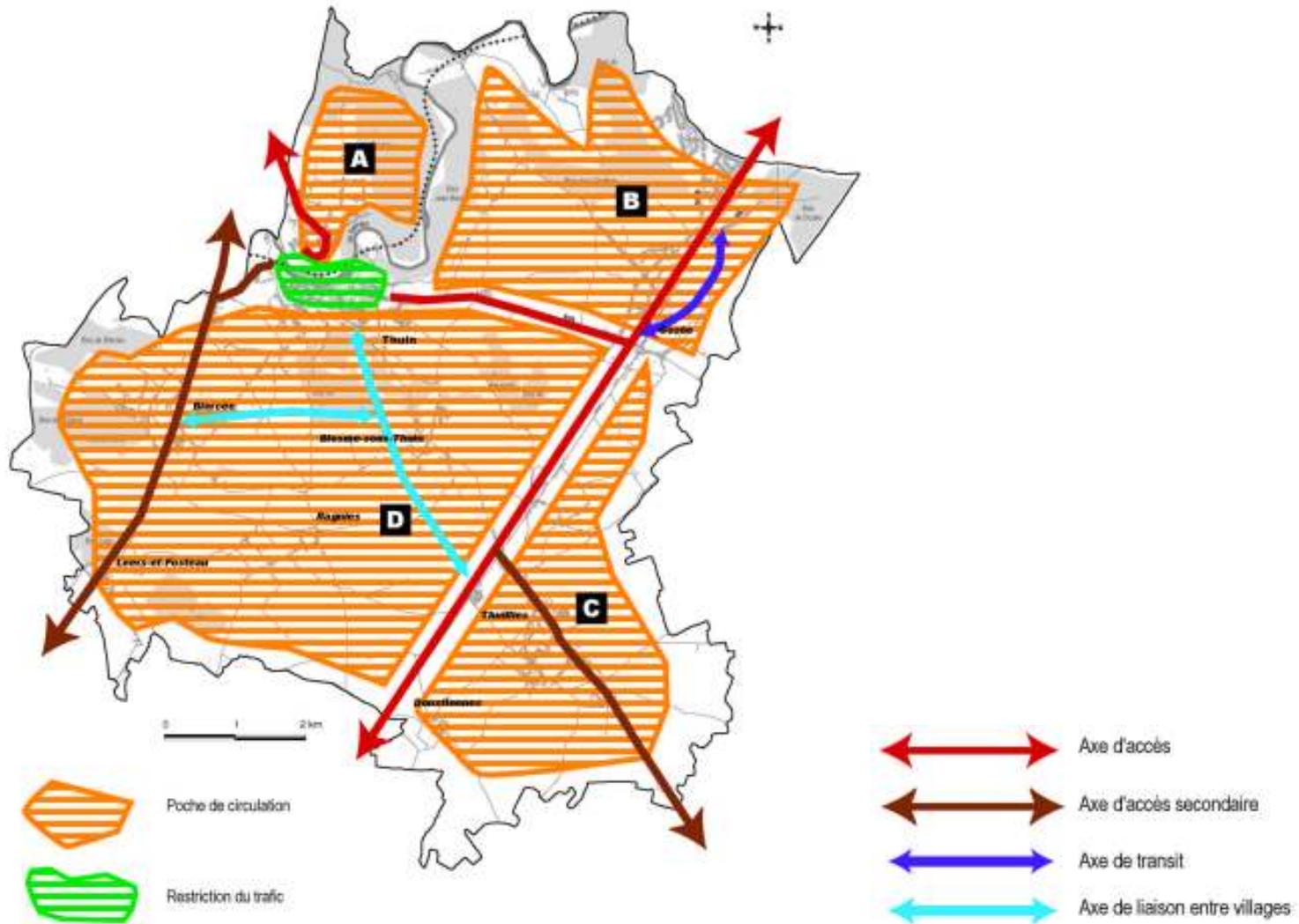


Figure 3 - Scénario pour le réseau routier à l'échelle communale : anticipation et organisation du transit

2.1.1.3 Le cas du centre de Thuin

Le centre de Thuin fait l'objet d'un scénario propre car c'est déjà un **pôle générateur de déplacements importants** et dans le futur cela va encore s'accroître (développement urbanistique et touristique programmé). De plus, il faut tenir compte d'une **structure de ville médiévale** et de contraintes physiques non négligeables. Thuin-centre est un nœud stratégique du réseau et donc un point de passage souvent obligé.

4 objectifs précis correspondent à cette problématique :

- 1) Assurer l'accessibilité de Thuin-centre pour tous les usagers ;
- 2) Diminuer le transit de poids lourds dans le centre de Thuin ;
- 3) Assurer la libre circulation des transports en commun ;
- 4) Organiser les déplacements engendrés par les activités localisées en Ville-Basse et en Ville-Haute.

Pour répondre à ces objectifs, un **scénario en 2 temps** a été souhaité par le comité d'accompagnement. Il **repose sur 3 points** :

- 1) Hiérarchisation des axes d'accès en amont du centre-ville ;
- 2) Restriction du trafic autorisé dans le centre de Thuin ;
- 3) Réalisation d'un axe d'accès secondaire.

Le **troisième point** ne sera éventuellement retenu **qu'après une évaluation des résultats obtenus** avec la mise en oeuvre des deux premiers principes à une échéance de 3 à 5 ans (Cf. Annexe 1 – Scénario volontariste n°2). Dans la suite du document, les outils développés l'ont été sur base de la première partie du scénario.

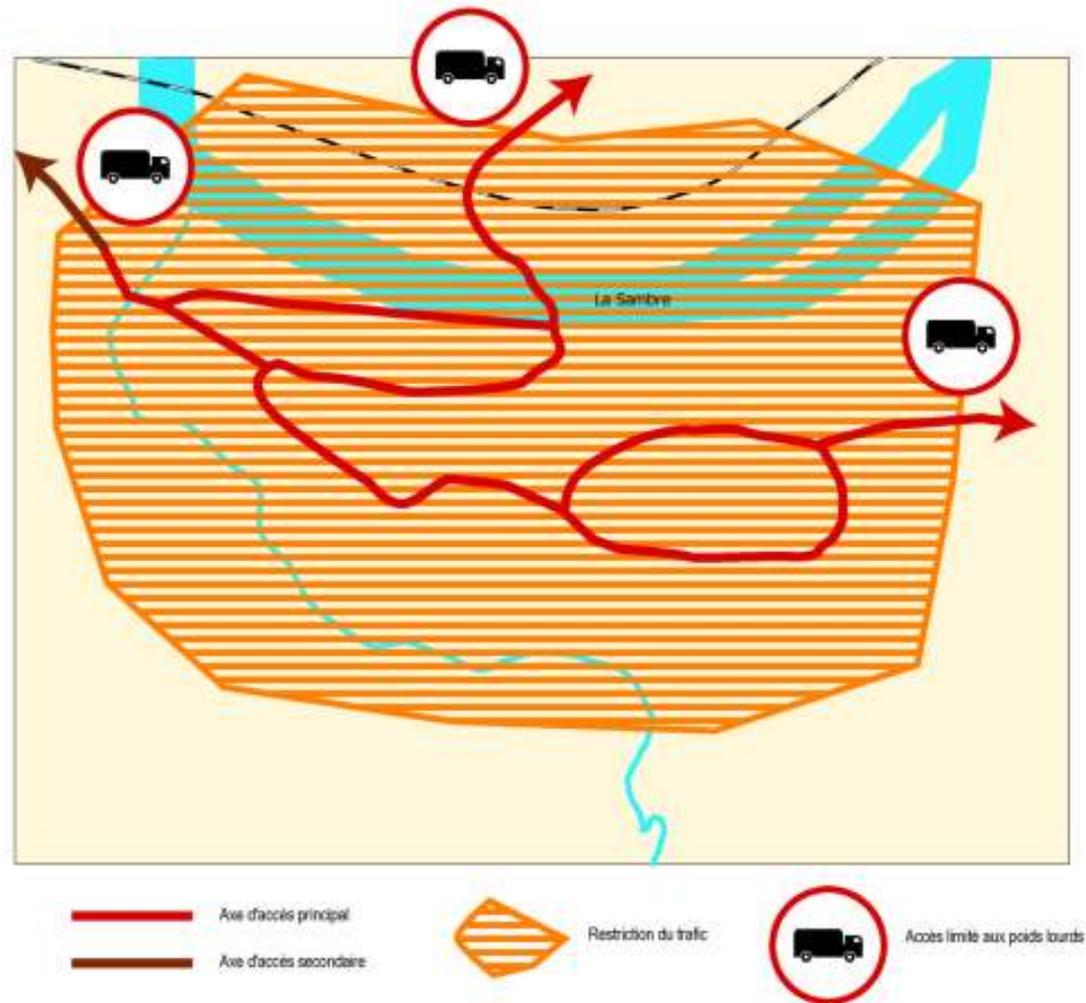


Figure 4 – Scénario pour le réseau routier à l'échelle du centre de Thuin : limitation du transit

2.1.2 Le charroi lourd

Il n'est pas aisé de traiter du charroi lourd dans un PCM car d'une part l'identification de la problématique est difficile et d'autre part la situation peut évoluer rapidement. Il est donc particulièrement **important de procéder à une évaluation régulière de la situation** afin de vérifier que le concept établi est toujours adéquat lors de toute action de mise en œuvre.

Thuin est une entité rurale où le charroi agricole est important et de plus en plus imposant. Les chemins agricoles sont anciens et en mauvais état. Mais c'est aussi une entité où les activités touristiques et les zones d'activités économiques sont en développement. La traversée du centre de Thuin est problématique. Il y a du transit dans les villages.

Il s'agit donc **en termes d'objectifs** de :

- 1) Assurer l'accessibilité depuis l'extérieur vers le centre de Thuin, les ZAE et les ressources touristiques pour le charroi lourd tout en préservant les lieux de vie ;
- 2) Diminuer le transit des poids lourds dans les traversées de village ;
- 3) Assurer la desserte agricole ;
- 4) Intégrer les déplacements touristiques.

5 principes régissent le scénario pour le charroi lourd :

- 1) Spécialisation d'une partie du réseau agricole ;
- 2) Organisation et sécurisation des traversées de charroi agricole sur les voiries principales de transit ;
- 3) Définition d'un ou de plusieurs accès privilégiés aux ressources économiques et touristiques ;
- 4) Restriction du trafic autorisé dans le centre de Thuin ;
- 5) Hiérarchisation en amont du centre de Thuin des axes d'accès.

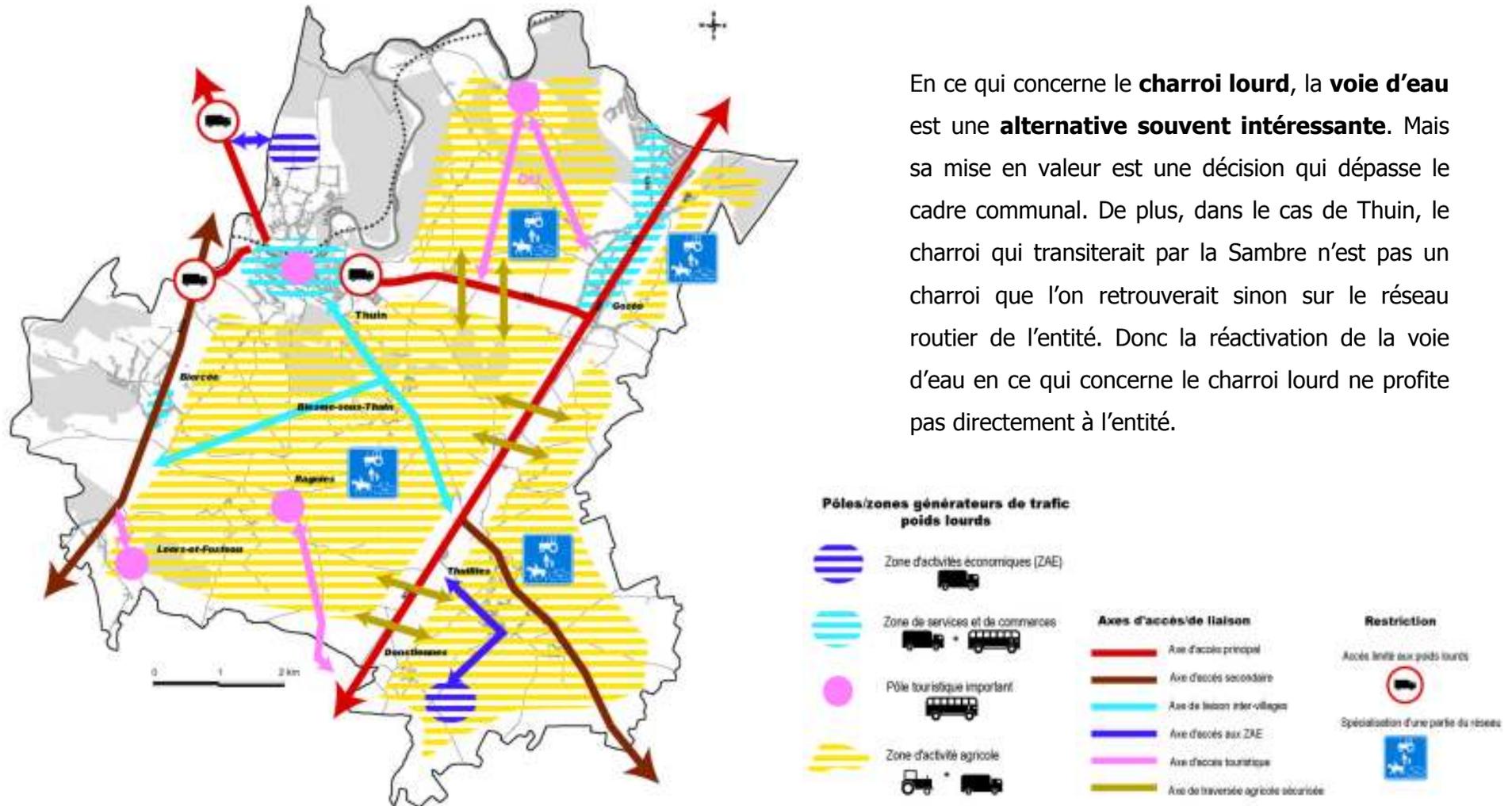


Figure 5 - Scénario pour le charroi lourd : un compromis entre développement économique et cadre de vie

2.1.3 Les transports en commun

Comme souvent en milieu rural, le réseau de transport en commun (TEC et SNCB) qui sillonne l'entité de Thuin est « spécialisé » dans les déplacements scolaires et il est peu performant pour les loisirs ou le travail. La desserte depuis les villages vers l'extérieur et le centre de Thuin est quasi-inexistante. Par contre, il existe une certaine prise en compte de la desserte événementielle (marché) par le TEC. La ligne ferroviaire est compétitive pour la desserte de Charleroi mais les services en gare sont minimalistes. De même, la gare ferroviaire est mal entretenue (y compris ses abords).

6 objectifs ont été retenus. Il s'agit de :

- 1) Favoriser l'intermodalité,
- 2) Optimiser la desserte interne de et vers le centre de Thuin ;
- 3) Développer le pôle de la gare de Thuin comme pôle d'échange intermodal ;
- 4) Favoriser le transfert modal vers la métropole régionale ;
- 5) Développer la desserte interne/externe pour attirer une clientèle autre que scolaire.
- 6) Améliorer l'accessibilité aux ressources touristiques par le biais des transports en commun.

Le **scénario retenu repose sur 6 principes** :

- 1) Réhabilitation du quartier de la gare ;
- 2) Maintien du réseau de transports en commun (bus TEC et trains) actuel pour la desserte scolaire avec des modifications ponctuelles ;
- 3) Extension et réorganisation du réseau régional de transports en commun (bus TEC et trains) pour une desserte utilitaire et de loisirs ;

- 4) Aménagements des arrêts de bus (sécurisation et intermodalité) ;
- 5) Extension et réorganisation du réseau communal de bus vers le centre de Thuin pour une desserte utilitaire ;
- 6) Selon le développement de l'activité touristique, création d'un circuit de desserte par les transports en commun des pôles touristiques pendant la pleine saison.

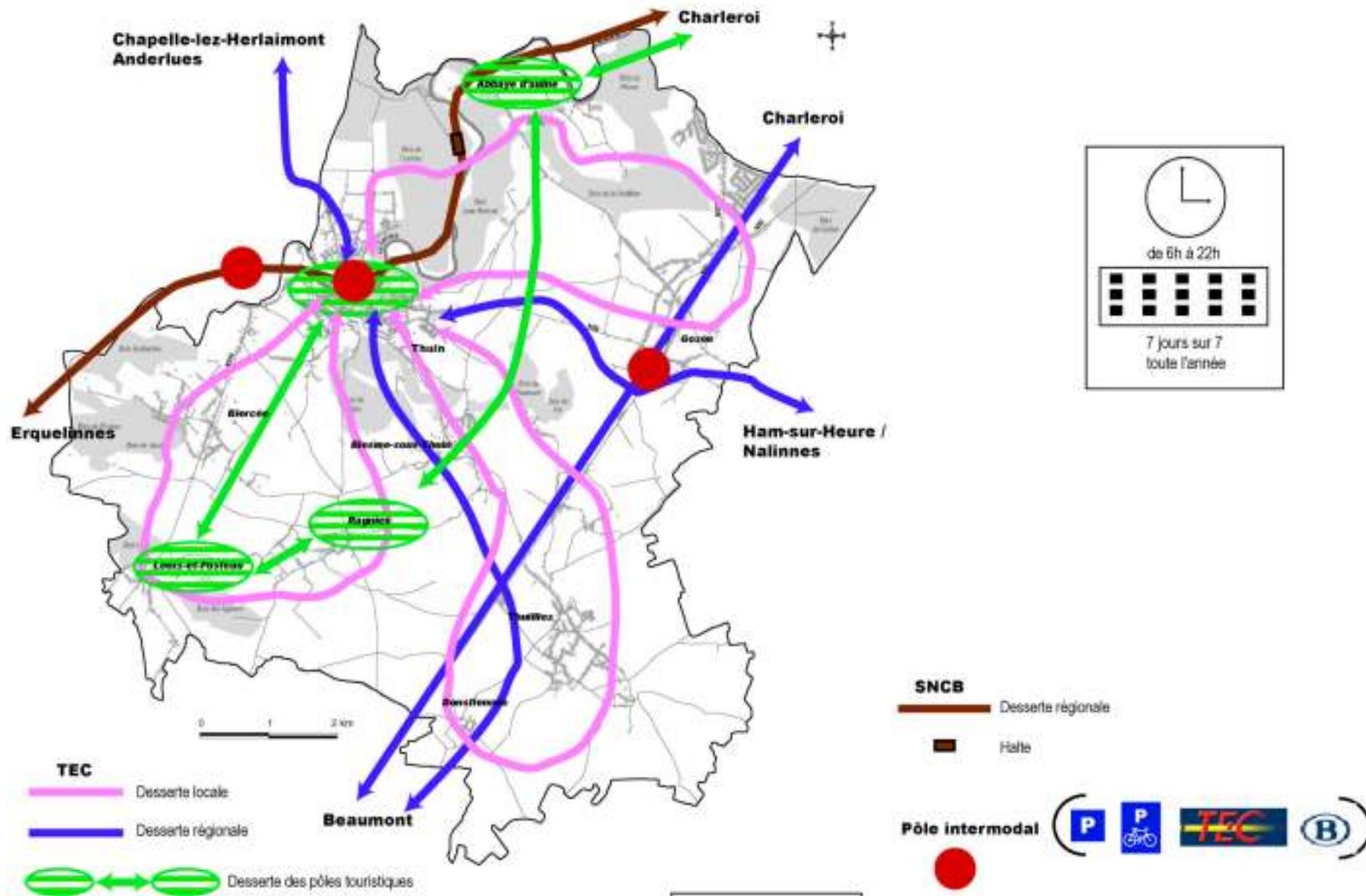


Figure 6 - Scénario pour les transports en commun : offrir une réelle alternative à l'usage de la voiture

2.1.4 Les modes doux

Il est **difficile de traiter de façon réaliste des modes doux en milieu rural**. La dispersion de l'habitat et des services nécessite la réalisation d'infrastructures importantes en termes de distance pour une potentialité de fréquentation plutôt faible. Par contre, il existe souvent un nombre important de chemins agricoles ou forestiers, de sentiers qui pourraient servir de base à un réseau cohérent. Pourtant, les modes doux sont une composante importante de tout système de déplacement. Ainsi, les modes doux seuls ou en combinaison peuvent, dans certains cas, constituer une alternative à l'utilisation de la voiture à condition qu'un minimum de sécurité soit assuré.

Dans le cas de **Thuin**, la phase 1 (Etat des lieux et diagnostic) a mis en évidence la **faiblesse des infrastructures réservées aux modes doux pour un usage quotidien**. Toutefois, la mixité pratiquée actuellement n'est pas la solution adéquate dans beaucoup de cas. Outre le fait que plusieurs cœurs de villages ne sont pas agglomérés, il faut relever les charges de trafic sur certains axes sans oublier le relief. Par contre, les itinéraires touristiques sont bien développés sur certains villages (du moins en ce qui concerne le balisage). Un sentiment d'insécurité est souligné par la population et elle demande des réalisations pour lutter contre cette insécurité. La **potentialité est énorme surtout au niveau scolaire** (distance domicile-école faible).

Pour définir une stratégie d'organisation des modes doux, il faut tenir compte de ces différents éléments. Cette organisation dépend aussi du scénario choisi pour l'organisation du réseau routier (et de l'espace que l'on pourrait récupérer) mais aussi du type de public et d'usage que l'on souhaite privilégier.

Le **public visé** est principalement celui nécessitant des **itinéraires sécurisés et confortables pour un usage utilitaire**, en particulier les déplacements scolaires et les déplacements pour rejoindre les arrêts de transports en commun.

2.1.4.1 A l'échelle communale

Si on veut favoriser l'utilisation des modes doux, il faut non seulement sécuriser et équiper les itinéraires utilisés par les modes doux mais aussi développer une politique de promotion de ces modes de transport.

Un scénario en 4 points est proposé :

- 1) Entretien des infrastructures existantes reprises dans les réseaux, adaptation aux PMR et sécurisation de leurs points de conflits ;
- 2) Comblement des chaînons manquants (liaisons intervillages) ;
- 3) Aménagement des traversées de village et des dessertes de services locaux (principalement les écoles) ;
- 4) Aménagement des lieux d'échanges modaux.

En ce qui concerne l'organisation du réseau, celui-ci se subdivise en trois niveaux :

Niveau	Cible privilégiée	Caractéristiques
Local	Les PMR, les piétons et les cyclistes pour des déplacements utilitaires (écoles, centres de services et arrêts de transports en commun)	Ce « réseau » permet la desserte de pôles utilitaires. Il est constitué de cheminements courts où la sécurité routière et « sociale » doit être optimale. Selon l'importance du trafic routier rencontré, la mixité ou des infrastructures séparées seront préconisées.
Communal	Les piétons et les cyclistes pour des déplacements utilitaires ou de loisirs	Ce réseau permet de relier les différents villages de l'entité entre eux. Il utilise de préférence des voiries où le trafic est calme. Une attention particulière devra être accordée à la sécurisation des points de conflits potentiels comme par exemple les connexions avec des voiries au trafic routier important.
Régional	Les touristes (piétons et cyclistes)	Ce réseau permet d'intégrer Thuin dans une dynamique régionale et de le connecter avec les pôles touristiques ou utilitaires des entités voisines. Il se base sur le réseau RAVeL et sur le schéma cyclable du MET-D142. Il comprend souvent des aménagements spécifiques pour les modes doux.

Certains de ces itinéraires pourront être communs (du moins en partie) aux cyclistes, piétons ou PMR ; d'autres pourront être réservés à l'un ou l'autre mode en particulier. De même, certains tronçons d'itinéraires régionaux ou communaux pourront avoir une fonction locale. Les cavaliers ne sont pas oubliés mais comme on s'intéresse particulièrement aux déplacements utilitaires, seuls les points de conflits et les dispositifs pour attacher les chevaux seront évoqués au point 3.2. (mesures générales).

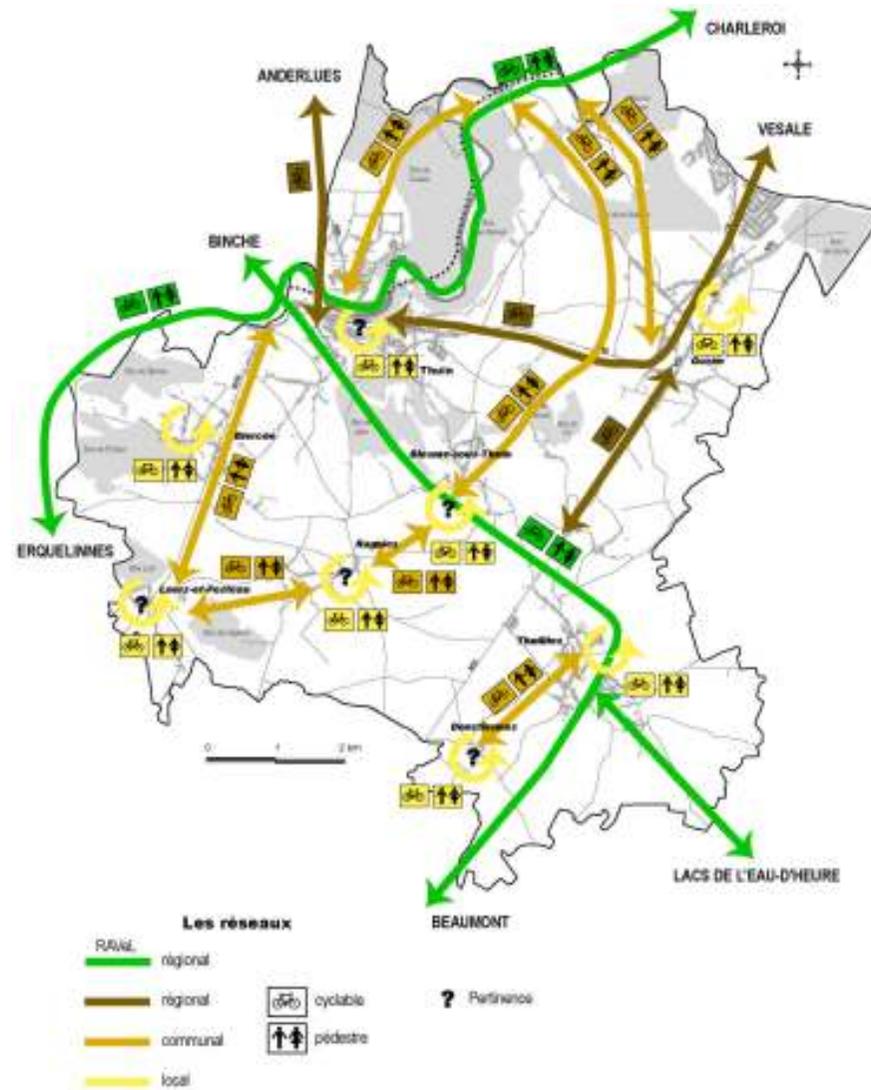


Figure 7 - Scénario pour les modes doux à l'échelle communale : extension des réseaux (maillages, interconnexions et modes)

2.1.4.2 Le cas du centre de Thuin

Thuin-centre est un pôle important d'emploi et de services y compris scolaires. Les besoins pour des déplacements cyclables et pédestres en relation avec les lieux d'échange modal et de services sont considérables mais les contraintes sont importantes (relief, étroitesse des rues, etc.).

Le concept choisi doit permettre d'atteindre **les objectifs** suivants :

- 1) Améliorer l'accessibilité entre la Ville-Basse et la Ville-Haute et aux pôles d'échange modal ;
- 2) Améliorer le cheminement piéton Ville-Haute pour créer un véritable réseau piéton ;
- 3) Offrir une alternative minimaliste pour la traversée des cyclistes dans le centre de Thuin.

Un **scénario en 5 points** est proposé :

- 1) Entretien courant des infrastructures piétonnes existantes en les adaptant aux PMR;
- 2) Réaménagement et sécurisation des liaisons piétonnes entre d'une part la Ville-Haute et la Ville-Basse (côté jardin suspendu et côté rempart du Nord) et d'autre part entre les deux rives de la Sambre (Viaduc);
- 3) Réaménagement et sécurisation du cheminement piéton à la Ville-Haute (accès aux zones de stationnement, aux arrêts de transports en commun, aux écoles, etc.) ;
- 4) Aménagement d'un itinéraire piéton accessible aux cyclistes à pied entre la Ville Haute et la Ville Basse ;
- 5) Aménagement de liaisons cyclables jusqu'aux portes de Thuin et création de stationnement vélo-relais.

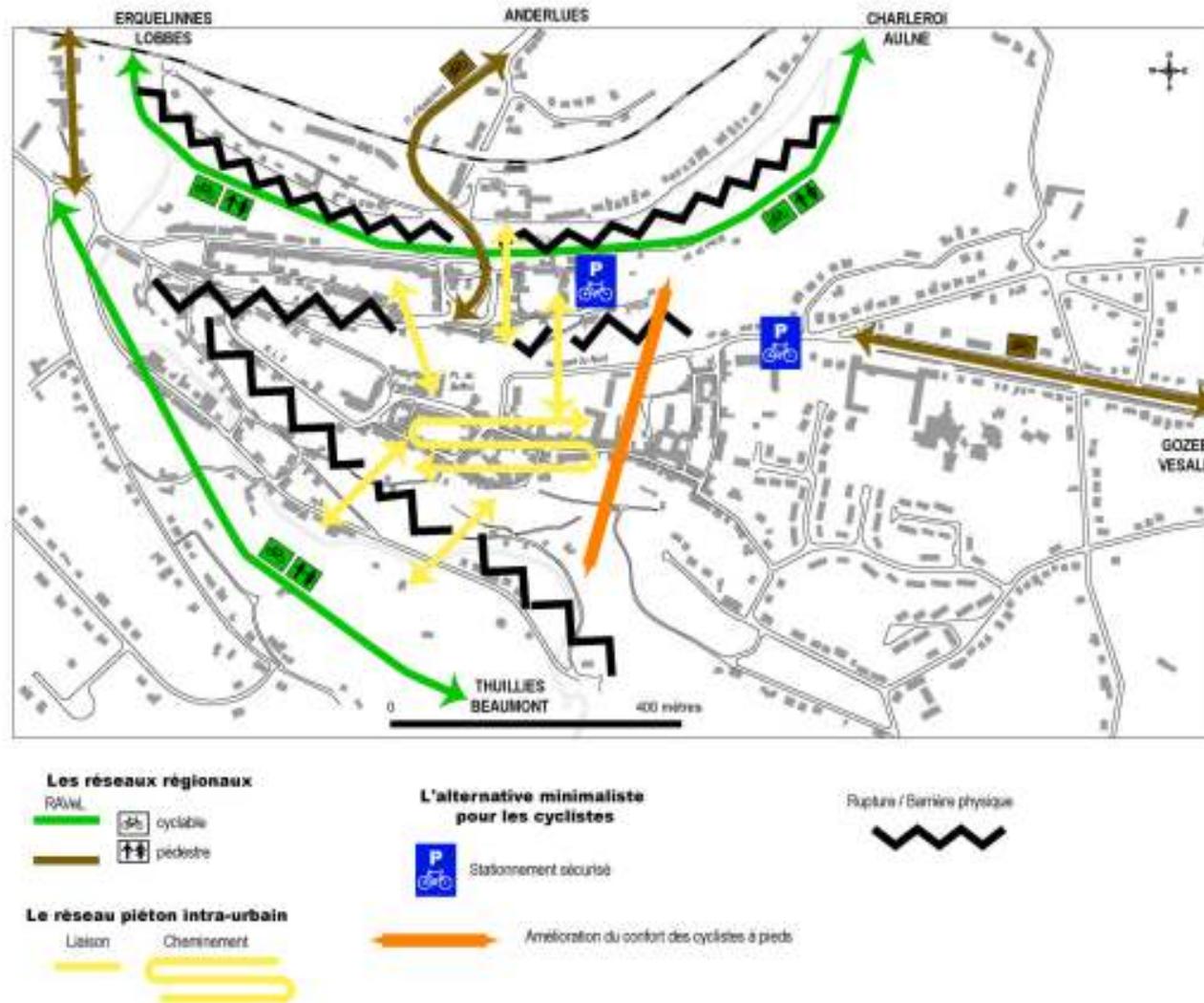


Figure 8 - Scénario pour les modes doux à l'échelle du centre de Thuin: réseau piétre continu et cohérent

2.1.5 Le stationnement au centre de Thuin

Structurellement et fonctionnellement, on peut diviser le centre de Thuin en deux : la Ville-Basse où l'on retrouve le pôle commercial, des activités touristiques et de l'habitat et la Ville-Haute où se concentrent les services, l'emploi, le pôle scolaire ainsi que des activités touristiques en plein développement associées à de l'horeca sans oublier de l'habitat. A chaque fonction correspondent des besoins et des comportements en termes de stationnement.

D'un point de vue quantitatif, le stationnement à la Ville-Basse est suffisant (taux d'occupation inférieur à 60%, parkings périphériques sous-utilisés) mais il existe un problème conséquent au niveau du comportement des usagers : zone bleue non respectée, stationnement illicite, etc. A la Ville-Haute, la situation est légèrement différente : on a une certaine saturation de l'offre dans l'hypercentre lié à la présence de nombreuses voitures ventouses. Il existe une concurrence au niveau de l'occupation entre les besoins en stationnement de courte durée (pour les services) et de longue durée (notamment pour les travailleurs). Il ne faut pas non plus oublier la desserte des établissements scolaires.

5 objectifs traduisent ces problématiques :

- 1) Améliorer l'offre en Ville-Basse et en Ville-Haute pour les clients-visiteurs (courte durée) ;
- 2) Dissuader les pendulaires fixes (les travailleurs) de stationner dans les artères principales et commerçantes ;
- 3) Organiser des places de stationnement en bordures des artères principales pour le stationnement de longue durée ;
- 4) Favoriser dans certaines zones le stationnement riverain ;
- 5) Créer du stationnement en périphérie pour l'accueil des touristes et des pendulaires fixes.

Le scénario proposé permet de mettre en adéquation le type de demande avec l'offre mais aussi dans une certaine mesure d'anticiper les conséquences de la revitalisation urbaine à la Ville-Haute et le développement touristique souhaité. Il s'organise sur l'application de mesures de

gestion de stationnement. Celles-ci se traduisent par une répartition spatiale : du stationnement de courte durée dans les artères commerçantes et de services, de moyenne durée dans le centre et de longue durée en périphérie. Pour ce dernier cas, il s'agit bien souvent de création ou d'aménagement de zones de stationnement. Dans les quartiers où la fonction habitat domine des mesures afin de favoriser le stationnement riverain sont préconisées. Ce concept ne peut être mis en place que si les cheminements piétons entre les aires de stationnement et les lieux d'activités sont renforcés.

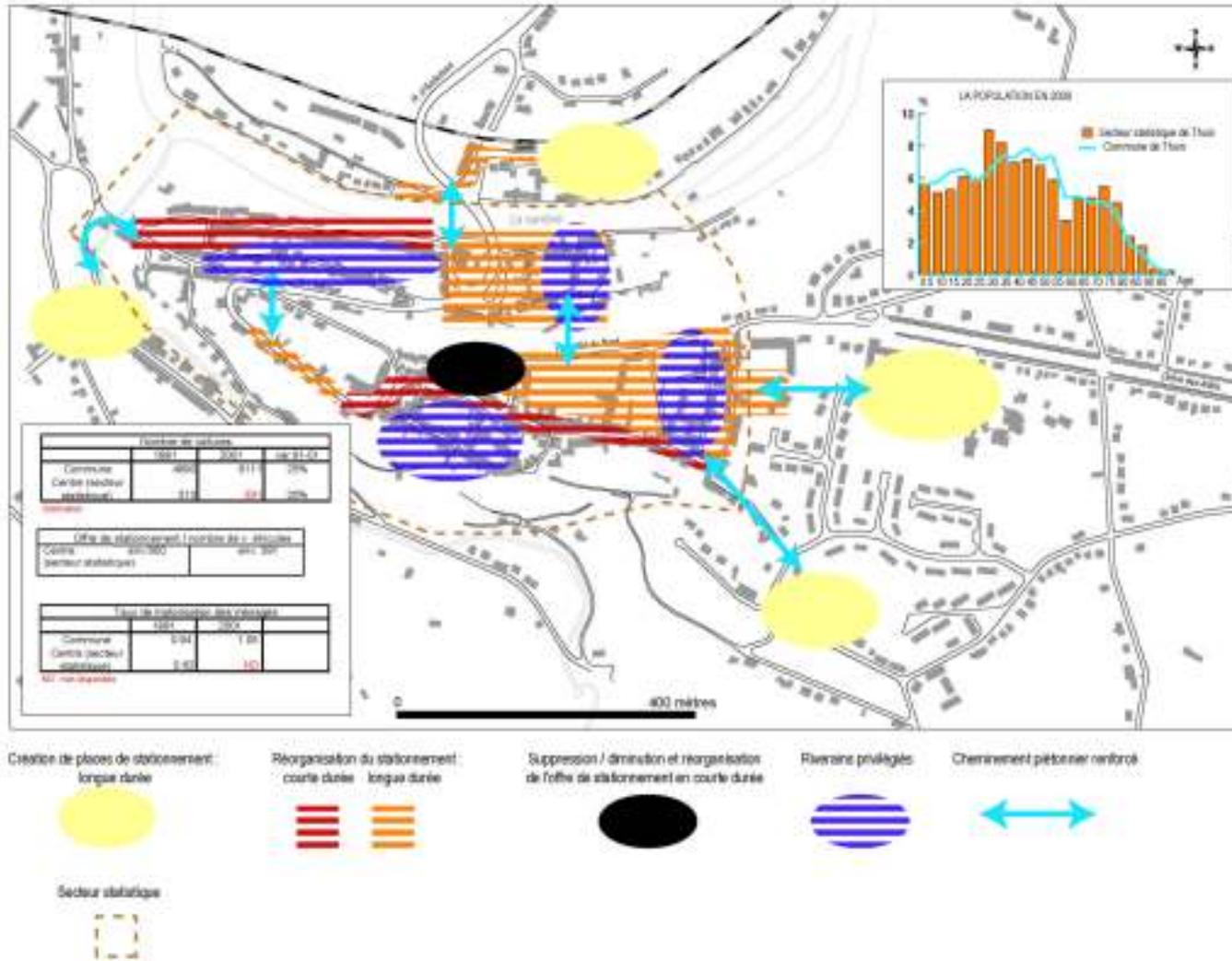


Figure 9 - Scénario pour le stationnement dans le centre de Thuin: application de mesures de gestion et augmentation de l'offre

2.2 Concept multimodal

Sur la base des scénarios thématiques qui ont été présentés préalablement, un **concept multimodal ou schéma directeur des déplacements** a été dressé. Ce dernier concept tente de globaliser le mode de fonctionnement de la mobilité future sur l'entité communale de Thuin. Ce concept travaille à 3 niveaux : un niveau supra-communal, un niveau communal et la cas particulier du centre urbain de Thuin. Chaque niveau détaille les grandes orientations dont il faut tenir compte dans la mise en place d'une politique de déplacement et ce en présentant les mesures générales et une spatialisation de ces mesures par découpage géographique.

Le **schéma directeur des déplacements à l'échelle régionale** propose que :

- Le territoire de l'entité de Thuin soit **protégé du trafic de transit** (y compris poids lourds) via notamment l'utilisation du réseau RGG2 le plus proche (R3 et future N54 – voire à plus grande échelle la future E420)) et les voiries régionales³ (RESi) qui doivent être dévolues au transit (N40 et N53). Ainsi, la N559 et dans une moindre mesure la N59 ne seraient plus que des voiries de transit routier de type communal (liaison). Cela permet aussi de **clarifier l'accessibilité de Thuin** depuis l'extérieur (porte d'entrée limitée depuis le R3).
- Une **liaison TC**⁴ doit être assurée à **l'échelle régionale**. Il doit s'agir de la ligne ferrée Erquennes/Thuin/Charleroi qui doit jouer son rôle dans une politique de **transfert modal**. La **desserte des pôles scolaires** doit continuer à être performante.
- Les **lignes RAVeL** actuelles ou futures (RaveL 3, L109 et L111), ainsi que les **liaisons cyclables** définies par le réseau cyclable à l'échelle du **MET-D142** doivent permettre d'intégrer l'entité de Thuin dans son environnement régional pour l'utilisation des modes doux.

² RGG : Réseau à Grand Gabarit (autoroute et routes pour automobiles).

³ Dans ce document, la voirie provinciale N559 est reprise comme une voirie régionale (Cf. Futur transfert de compétence entre la région wallonne et les provinces).

⁴ TC : Transport en Commun

Le schéma directeur des déplacements propose à l'échelle communale

- Une structuration spatiale basée sur la présence **d'une aire urbaine de mobilité** (Thuin-centre) et de **4 aires rurales de mobilité**⁵. Ce découpage en aires est basé sur les comportements futurs de mobilité (essentiellement routière) que l'on souhaite mettre en place tout en se basant, dans une certaine mesure, sur les habitudes actuelles afin de ne pas perturber inutilement les habitudes. Ce découpage associé à la hiérarchisation du réseau permet de protéger les aires de mobilité du transit.
- La desserte de **l'activité économique** (y compris touristique) et **agricole** est traitée dans le sens de la préservation de la vie locale (accès direct via le réseau de transit et spécialisation du réseau à vocation agricole).
- Au niveau des **TC**, ce sont les **liaisons entre l'aire urbaine et les aires rurales** qui doivent être traitées. Le réseau de TC doit aussi s'articuler autour de **3 pôles d'échanges modaux**.
- Les **cheminements piétons et/ou cyclables utilitaires dans les cœurs des villages** doivent être organisés. Les liaisons entre les villages constituent le chaînon entre la desserte fine et la desserte régionale.

Au **niveau du centre de Thuin**, le **concept multimodal** repose sur une **accessibilité** aux activités concentrées au centre de Thuin en tenant compte de sa vocation touristique et de sa fonction résidentielle par le biais

- d'un **accès limité des poids lourds** et une restriction de la circulation dans les **quartiers résidentiels** ;
- de la création d'un véritable **pôle modal** à la gare ;
- des **cheminements piétons** qui doivent assurer la **liaison entre les pôles** (Ville-Basse, Ville-Haute, Stationnement et gare) et d'une **liaison cyclable possible** (même si minimaliste) ;

⁵ L'aire rurale de mobilité A reprend le village de Gozée. L'aire rurale de mobilité B englobe le quartier des Waibes et le hameau de Hourpes, tandis que l'aire rurale de mobilité C comprend Thuillies et Donstiennes. Enfin, l'aire rurale de mobilité D compte les villages de Biesme-sous-Thuin, Ragnies, Leers-et-Fosteau et Biercée.

- d'une **organisation** du **stationnement** qui se traduit spatialement par une répartition des contraintes du centre vers la périphérie dans un souci de fluidité du trafic et de prise en compte des modes doux.

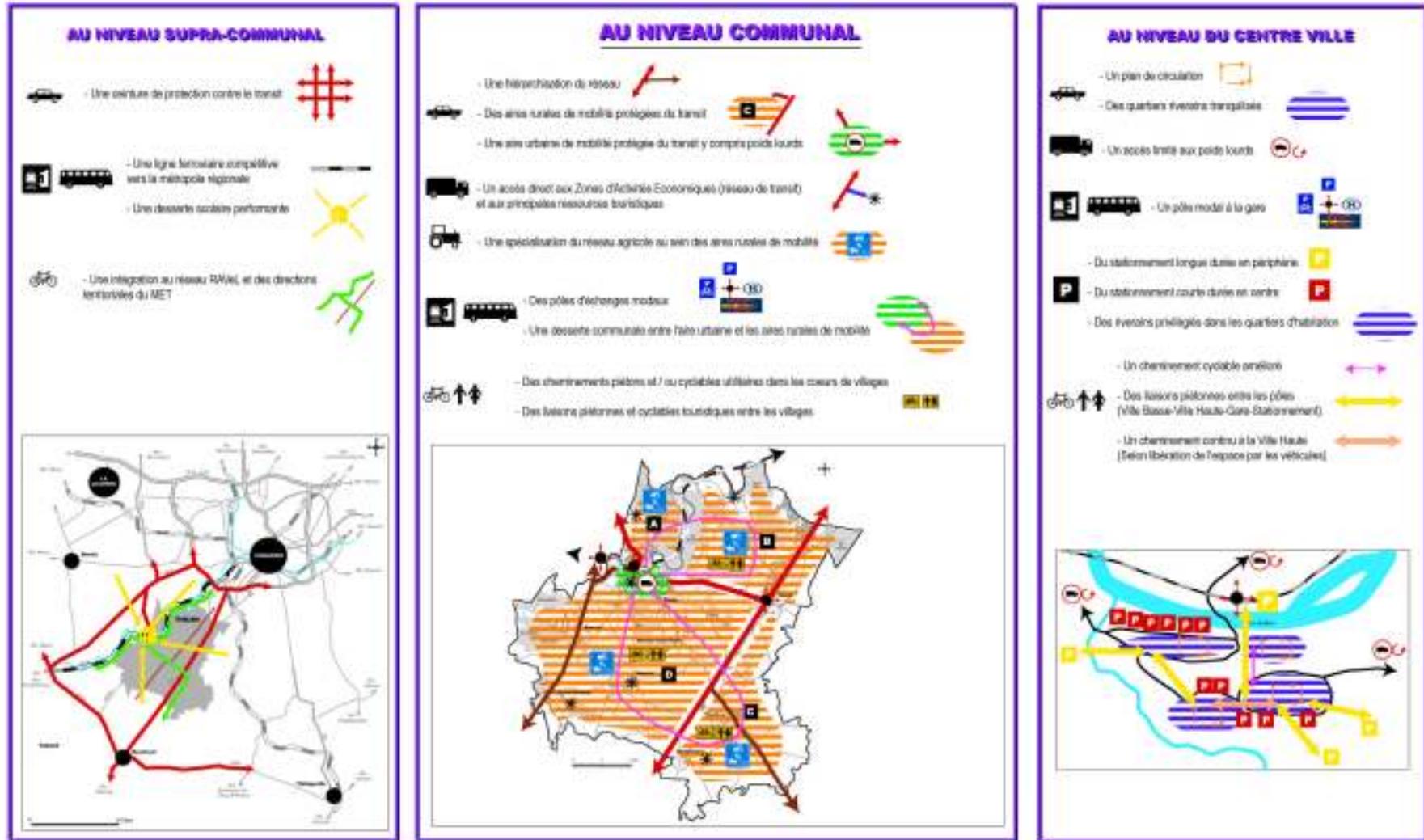


Figure 10 - Le concept multimodal thudinien

3. DÉVELOPPEMENT DES OUTILS

Après avoir conceptualisé la mobilité que l'on souhaitait voir se développer sur l'entité de Thuin, il faut traiter des outils nécessaires pour concrétiser cette stratégie. Deux types d'outils sont utilisés : premièrement, les **plans d'organisation des déplacements** qui spatialisent sur les réseaux présents à Thuin les concepts déterminés et en second lieu, les **mesures** qui reprennent globalement les actions à entreprendre pour mettre en application les plans d'organisation des déplacements.

3.1 Plans d'organisation des déplacements

3.1.1 Plan de hiérarchisation multimodale⁶ (figures 11 et 12)

Il est important de préciser la **hiérarchie du réseau routier** car celle-ci **conditionne beaucoup de déplacements** présents sur le territoire de Thuin (à l'exception de ceux liés à la voie ferrée et à la voie d'eau). A partir de la hiérarchie, il est possible de **définir pour chaque niveau une fonction** en termes de circulation, **un calibrage** des voies de circulation en précisant le **régime de vitesse** préconisé, 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 **jalonement**.

⁶ Malgré les nombreuses remarques émises lors de l'enquête publique, le Comité d'Accompagnement n'a pas souhaité remettre en cause le niveau de la rue Ry des Ry à Ragnies (niveau 3). Les raisons sont essentiellement liées à la nécessité de maintenir la fluidité du trafic sur la N53 (voirie de transit), la difficulté de traiter le carrefour avec la N53, la facilité et la sécurité d'accès via Strée et la Rue de la Roquette. Le Comité d'Accompagnement n'a pas souhaité qu'un niveau 4 soit inscrit dans le PCM car le plan de gestion de vitesses précise les voiries de séjour.

La hiérarchisation définie répond à la stratégie d'organisation du réseau routier déterminée dans la première partie de cette phase 3 tant d'un point de vue régional que local en intégrant le choix effectué en ce qui concerne la circulation des poids lourds et la volonté d'améliorer la sécurité routière au cœur des villages. Mais la mise en œuvre du concept multimodal sur lequel repose la hiérarchisation n'est pas acquise à court terme. En effet, quelques infrastructures sont nécessaires pour y parvenir. C'est pourquoi, une **hiérarchisation en 2 temps** a été proposée :

- **A court terme** (dans les 3 ans), la hiérarchisation propose une **réorganisation du réseau** qui nécessite des **moyens essentiellement de type organisationnel** (la signalisation par exemple) et **peu d'infrastructures (Cf. Figure 11)**.
- **A long terme** (échéance à 10 ans), la hiérarchisation proposée peut être **beaucoup plus volontariste (Cf. Figure 12)** que la hiérarchisation à court terme mais pour être effective, elle nécessite la **réalisation d'infrastructures conséquentes** qui sont soit programmées (comme la N54 entre Erquelines et Mont-Ste-Geneviève) **soit à étudier** (accès direct au zoning de Donstiennes, dédoublement de la traversée de Gozée⁷, éventuellement accès supplémentaire au centre de Thuin).

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).

⁷ Traversée de Gozée – dédoublement de la N53 : Malgré les nombreuses remarques émises lors de l'enquête publique, le CA a désiré maintenir la possibilité de dédoubler la N53 dans la traversée de Gozée. Il insiste pour que cette problématique soit réétudiée ultérieurement et de façon plus précise (différents tracés) en ce compris via une étude d'incidence et une enquête publique y afférente. Selon le choix du tracé de la future E420, l'impact éventuel sur la traversée de Gozée pour les trajets longues distances sera évalué.

Plan de hiérarchisation multimodale											
Niveau	Echelle	Fonction	Régime de vitesse	Calibrage		Cohabitation avec usagers « modes doux »		Transports en commun (Bus)	Charroi lourd	Jalonnement	Profil-type
				Nombre de voies de circulation	Type de carrefour	Cyclistes	Piétons et PMR				
0	Nationale et régionale	Transit - Circulation routière - Liaison régionale	120 Km/h ou 90 Km/h	2X2 bandes + 1 bande d'arrêt d'urgence séparée par une berge centrale (localement 2X1 bande)	Echangeurs ou giratoires	Interdit	Interdit	- Pas d'arrêt - Réseau express	Véhicules agricoles et charroi lent interdits	Villes et grands équipements	
1	Régionale	Transit - Liaison régionale - Accessibilité	90Km/h (70 Km/h en entrée d'agglomération et 50 Km/h en traversée d'agglomération)	2X1 bande + localement 1 bande de dépassement ou de tourne-à-gauche ou à-droite	Pour les carrefours importants, de préférence, des giratoires, lotts ou riva (en agglomération)	Séparés de la chaussée hors agglomération ou sur chaussée en agglomération (bandes cyclables ou maté)	Séparés sur accotements hors agglomération ou sur trottoirs en agglomération	- Pôle d'échange modal - Desserte bus classique	(Binéraires poids lourds)	Villes, connexions au réseau de niveau 0, pôles importants	

Plan de hiérarchisation multimodale											
Niveau	Echelle	Fonction	Régime de vitesse	Calibrage		Cohabitation avec usagers « modes doux »		Transports en commun (Bus)	Charroi lourd	Zonement	Profil-type
				Nombre de voies de circulation	Type de carrefour	Cyclistes	Pétons et PMR				
2	Régionale et communale	Liaison intervillages - Collecte	90km/h (70 km/h en entrée d'agglomération et 50 km/h en traversée d'agglomération)	2x1 bande	Non spécifiques sauf lors des traversées d'agglomération (aménagement de sécurité et de convivialité)	Séparés de la chaussée hors agglomération ou sur chaussée en agglomération (bandes cyclables ou mixte)	Séparés sur accotements hors agglomération ou sur trottoirs en agglomération	- Arrêts de bus - Desserte bus classique	Itinéraires poids lourds - localement itinéraires soumis à des contraintes (tonnage, vitesse)	Villages, équipements de proximité	
3	Communale et locale	Desserte locale ou agricole - Séjour	- 50 km/h (localement 30 km/h dans les coeurs de villages ou 20 km/h dans les zones résidentielles) - 90 km/h en milieu agricole	Nombre variable de bandes (souvent bande de circulation non marquée)	- Aménagements de sécurité et de convivialité en zone urbanisée : plateau, changement de revêtement, etc.) - Simple croisement (priorité de droite) en milieu agricole.	Sur chaussée si sécurisation	Sur chaussée si sécurisation	Desserte bus local	Itinéraires soumis à des contraintes (tonnage, vitesse, desserte locale)	Equipements de proximité	

3.1.2 Plans de déplacement thématiques

3.1.2.1 Le réseau routier et la sécurité routière (figure 14)

Ce plan explicite la composante « sécurité » du réseau routier ainsi que les nouvelles infrastructures routières nécessaires à la mise en œuvre des concepts définis. Il est basé sur trois types de mesures : la gestion de la vitesse, les endroits spécifiques à aménager afin d'améliorer la sécurité routière (objective et/ou subjective) et les nouvelles infrastructures routières.

Il s'agit d'avoir une **cohérence sur l'ensemble du territoire pour la gestion de la vitesse**⁸ à savoir que les espaces qui présentent les mêmes caractéristiques urbanistiques (densité, homogénéité du bâti, vie riveraine, etc.) et fonctionnelles (Cf. hiérarchisation du réseau) doivent être traités de la même façon. La vitesse aux approches des agglomérations doit aussi être maîtrisée. Dans certains cas, la configuration des lieux doit être adaptée afin de mettre en conformité la vitesse préconisée et la structure de la voirie.

⁸ Selon les résultats des concertations, en cours, entre le MET et la DGATLP sur la mise en relation des règles urbanistiques et les vitesses préconisées, la gestion de la vitesse telle que proposée dans le PCM devra éventuellement être adaptée.

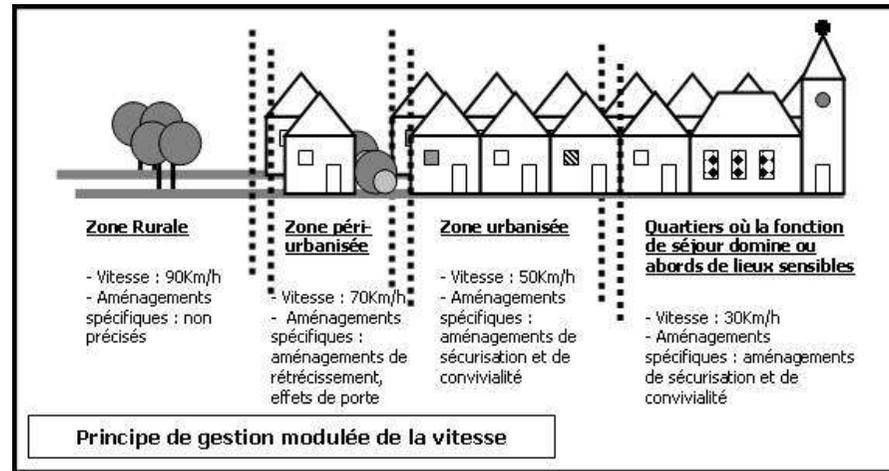


Figure 11 - Gestion modulée de la vitesse

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. Trois types d'aménagements ont été repris : la **sécurisation** globale de la **traversée** de zones urbanisées, les **dispositifs ponctuels de ralentissement** (effet de porte, plateau, etc.) et la **sécurisation des carrefours**. Seuls les aménagements à programmer sur les voiries de niveau hiérarchique 1 et 2 (fonction de transit, de circulation et de liaison) sont repris dans ce plan. Pour les voiries de niveau 3 (fonction de desserte locale ou agricole, de séjour), des petits aménagements de sécurité suffisent souvent. Les mesures spécifiques à chaque village sont représentées au sein des plans de déplacements sûrs et conviviaux (Cf. le point 3.1.3).

De **nouvelles infrastructures** importantes sont nécessaires pour mettre complètement en œuvre le concept multimodal et la hiérarchisation du réseau qui en résulte.

Nouvelles infrastructures⁹ :

- 1) La N54 entre Erquelinnes et Mont-ste-Geneviève** : Elle est localisée en dehors de l'entité de Thuin mais est indispensable afin de concrétiser la ceinture de protection contre le transit et décharger les traversées de Leers-et-Fosteau et Biercée. Cette liaison est à l'étude depuis de nombreuses années et devrait être réalisée à moyen terme.
- 2) Chaînon manquant pour avoir un accès direct à la zone d'activités économiques de Donstiennes (technoparc de Thudinie)** : Afin de libérer complètement les villages de Donstiennes et de Thuillies du trafic généré par l'activité du technoparc de Donstiennes, il est nécessaire de réaliser le chaînon manquant afin de doter celui-ci d'un accès « direct ». Il s'agit d'aménager une voirie agricole et de créer une section de route afin de relier la rue de la Cour à la rue de Donstiennes.
- 3) Dédoublement de la traversée de Gozée (N53)¹⁰** : A terme (dans moins de 10 ans), la section de la N53 dans la traversée de Gozée (entre les carrefours avec la N59 et la N579) va arriver à saturation. Il faut songer dès à présent à trouver une alternative (surtout quand on connaît les délais requis en aménagement du territoire). Il ne s'agit pas de créer un contournement routier conséquent mais plutôt de dédoubler la traversée actuelle. Une première piste à creuser est d'évaluer dans quelles mesures il est possible d'aménager l'une ou l'autre des voiries agricoles existantes à l'est de la N53. La rue A. Bury ne pourra réellement être considérée comme une voirie de desserte locale et de séjour et donc être complètement réaménagée en conséquence qu'une fois que ce dédoublement sera effectif.

⁹ Après évaluation des résultats obtenus à l'aide du scénario routier retenu pour le centre de Thuin (Cf. le point 2.1.1.3), un accès supplémentaire sera peut-être à rechercher et à créer pour améliorer l'accessibilité au centre de Thuin, désengorger sa traversée et dégager de l'espace pour les autres modes.

¹⁰ Traversée de Gozée – dédoublement de la N53 : Malgré les nombreuses remarques émises lors de l'enquête publique, le CA a désiré maintenir la possibilité de dédoubler la N53 dans la traversée de Gozée. Il insiste pour que cette problématique soit réétudiée ultérieurement et de façon plus précise (différents tracés) en ce compris via une étude d'incidence et une enquête publique y afférente. Selon le choix du tracé de la future E420, l'impact éventuel sur la traversée de Gozée pour les trajets longues distances sera évalué.

3.1.2.2 Le charroi lourd (figure 15)

En combinant la hiérarchisation du réseau routier et la stratégie adoptée pour les poids lourds, il est possible d'établir des itinéraires recommandés et d'autres interdits pour les poids lourds en transit sur le territoire de Thuin, d'organiser la desserte des zones d'activités économiques et des principales ressources touristiques ainsi que la circulation agricole.

Pour ce faire, on a imposé des contraintes de circulation à l'utilisation de certaines voiries selon la fonction de la voirie précédemment retenue (Cf. la hiérarchisation du réseau). Ces contraintes sont d'ordres différents et peuvent se combiner entre elles. Il s'agit :

- 1) du tonnage autorisé : pas de limitation de tonnage, interdit au plus de 7.5t et interdit au plus de 3.5t.
- 2) de la vitesse autorisée : même vitesse que les autres véhicules motorisés ou une vitesse inférieure à ceux-ci. Ce sera particulièrement le cas lors de la traversée de cœurs de village.
- 3) du fait de réserver certaines voiries au charroi agricole de façon permanente ou saisonnière (par exemple durant la saison betteravière).

4 types « d'itinéraires » ont ainsi été définis. Il est clair que la desserte locale est toujours autorisée.

Niveau	Contraintes	Fonctions	Mesures d'accompagnement	
1	Charroi lourd non soumis à des contraintes de circulation	Transit / accès extérieur principal	Jalonnement en amont, signalisation (traversées de charroi agricole)	
2		Desserte extérieure de l'activité économique locale y compris touristique et agricole		
3	Charroi lourd localement soumis à des contraintes de circulation (tonnage et/ou vitesse)	Desserte intérieure de l'activité économique locale y compris touristique et agricole – liaisons intervillages	Jalonnement en amont, signalisation de police (vitesse)	
4	a	Charroi lourd soumis à des contraintes de tonnage	Desserte locale de l'activité économique locale y compris touristique	Jalonnement en amont, dispositif de rebroussement

Niveau		Contraintes	Fonctions	Mesures d'accompagnement
	b	Charroi lourd localement soumis à des contraintes de circulation (tonnage et/ou vitesse)	Desserte locale de l'activité agricole	Sens de circulation, by-pass
		Réseau réservé au charroi agricole (+ éventuellement modes doux)		Plan d'entretien (F99c, entretien, dispositif de rebroussement, déclassement)

La mise en œuvre de cette organisation repose sur l'adaptation de la signalisation directionnelle et de police mais cette organisation va bouleverser les habitudes. D'autres mesures d'accompagnement sont donc à prévoir : d'ordre infrastructurelle mais aussi d'information et de sensibilisation et enfin de contrôle/répression. **Une concertation avec le monde agricole est un préalable à la concrétisation de la mise en œuvre du niveau 4.**

3.1.2.3 Les transports en commun

Quand on traite des transports en commun dans un PCM, il ne faut pas oublier que la desserte d'une commune s'intègre au sein d'un réseau parfois complexe et que toute modification proposée sur l'entité concernée aura des répercussions sur l'ensemble du réseau (notamment en termes de correspondance). Dans un environnement rural, il est difficile de proposer des solutions qui satisfont tout le monde (à la fois les utilisateurs et les gestionnaires des transports collectifs publics). C'est la difficile équation à laquelle essaye de répondre ce plan tout en restant pour ces diverses raisons assez général.

Ce plan repose sur deux axes : une certaine réorganisation du réseau linéaire (itinéraires, fréquences et services offerts) et une prise en compte des points de ruptures et d'échanges modaux.

Une **organisation à 5 niveaux des transports en commun** a ainsi été définie en ce qui concerne **le réseau linéaire**. Elle reprend l'échelle de fonctionnement du transport en commun, le public auquel s'adresse le transport, la fonction du transport, les services souhaitables en termes de fréquence et d'itinéraire et les opérateurs pressentis.

Niveau	Echelle	Fonction	Public privilégié	Services		Opérateurs	Pour Thuin
				Itinéraire	Fréquence		
1	Régionale	<ul style="list-style-type: none"> - Desserte des pôles extérieurs - Desserte externe du pôle scolaire de Thuin 	Scolaire et population active	Fixe et régulier (c-à-d un seul itinéraire par ligne)	Au minimum matin, midi et soir y compris les week-ends et pendant les vacances scolaires	<ul style="list-style-type: none"> - TEC Charleroi - SNCB 	<ul style="list-style-type: none"> - Ligne ferrée Erquelines/ Charleroi - Bus TEC (109a, 91, 91b, 72, 73, 75 et 111a, 99 et 119)
2	Communale	Desserte interne du pôle scolaire de Thuin	Scolaire	Fixe et régulier (c-à-d un seul itinéraire par ligne)	Matin et soir (midi le mercredi)	<ul style="list-style-type: none"> - TEC Charleroi - SNCB 	<ul style="list-style-type: none"> - Ligne ferrée Erquelines/ Charleroi (Hourpes) - Bus TEC (194 et 192)

Niveau	Echelle	Fonction	Public privilégié	Services		Opérateurs	Pour Thuin
				Itinéraire	Fréquence		
		Rabattement sur les lignes TEC classiques	Scolaire et population active		Au minimum matin, midi et soir y compris les week-ends et pendant les vacances scolaires	TEC Charleroi/Ville de Thuin	Transport en Commun Alternatif
		Desserte interne de la commune	Population non motorisée (aînés, sans emplois, jeunes)	Fixe (Boucle)	Pendant les heures creuses (horaires fixes)	TEC Charleroi/Ville de Thuin	Transport en Commun Alternatif
		Desserte touristique interne	Touristes (individuels ou en groupe)	Modulable	A la demande	TEC Charleroi/Ville de Thuin	Transport en Commun Alternatif

Les itinéraires des lignes TEC actuelles doivent faire l'objet de légères modifications et/ou simplifications de leurs tracés. Ceci ne peut se faire qu'en concertation avec le TEC et les communes voisines. Les Transports en Commun Alternatifs (TCA) proposés n'ont, à ce stade des réflexions, pas d'itinéraires fixes. Il aurait été malaisé de les représenter concrètement. Le choix du nombre et de la localisation des arrêts prévus pour les TCA n'a pas encore été effectué. Toutefois afin de visualiser schématiquement le futur réseau, on peut se reporter à la figure 6 – Scénario pour les transports en commun.

En ce qui concerne **les points de rupture et d'échanges modaux**, le plan s'appuie sur deux mesures :

- le développement et la mise en valeur de pôles d'échanges modaux : à la gare de Lobbes, la gare de Thuin et la Place de Gozée.
- La sécurisation et l'aménagement des arrêts de bus.

Cette politique ne pourra se mettre en place qu'à la condition que la SNCB, le TEC-Charleroi et la ville de Thuin coopèrent et consacrent des moyens parfois importants aux transports en commun. De plus, la mise en œuvre de cette organisation nécessitera un important travail préparatoire afin d'ajuster au mieux les nouveaux concepts de transports en commun proposés aux attentes réelles des citoyens de Thuin et ainsi augmenter les chances de succès des Transports en Commun Alternatifs (TCA). Il est important de tester ces nouveaux outils pendant une période relativement longue (1 an) et d'ensuite procéder à une évaluation afin d'y apporter les ajustements éventuels avant de pérenniser ces TCA. De plus, il ne faut pas négliger de développer une politique de promotion de l'utilisation de ces modes.

3.1.2.4 Les modes doux (figure 16)

En appliquant la stratégie d'organisation des modes doux choisie (cheminements courts au niveau local, liaisons au niveau communal entre les villages et liaisons régionales avec l'extérieure) et en se basant sur les itinéraires touristiques existants, sur les infrastructures existantes ou en projet, sur un premier relevé de terrain (partiel) et mais aussi sur le travail de réflexion réalisé par des membres du CCM (Conseil Consultatif en Mobilité), des itinéraires ont été définis.

Les différents itinéraires identifiés doivent faire l'objet d'une re-vérification de terrain, être sécurisés et équipés avant d'être opérationnels. Pour chaque itinéraire, il faut prévoir les aménagements qui les rendront d'une part sûrs tant du point de vue de la sécurité routière que du contrôle social et d'autre part conviviaux. On peut subdiviser en trois catégories chaque itinéraire : une partie linéaire (d'un point A à un point B), les intersections avec d'autres voiries et les connexions avec les pôles multimodaux, chacun nécessitant des aménagements particuliers. Un itinéraire donné ne sera balisé qu'à partir du moment où il aura été sécurisé.

Pour les déplacements cyclables, pédestres et PMR, les itinéraires retenus ont été hiérarchisés selon le principe défini ci-dessus. Le type d'aménagement est donné à titre indicatif pour chaque itinéraire. Ceux-ci ont également été cartographiés (Cf. Figure 16 pour les niveaux 2 et 3 et les plans de déplacements sûrs et conviviaux pour le niveau 1).

Niveau	Mode	Type de réseau	Itinéraire / cheminement	Types d'aménagement ¹¹
1 - Local		MET-D142-Rési ¹² + communal	a. Traversée de Biercée (N559)	Aménagement inclus dans le réaménagement de la traversée du village (pistes cyclables marquées de part et d'autre de la N559)
		Communal	b. Chemin de l'école - Biesme-sous-Thuin (chemin de Forestaille, rue St Martin, rue de Ragnies et rue de la Gare) + Accès RAVeL	Chemin de l'école (piéton)
	  	MET-D142-Rési + communal	c. Traversée de Gozée (rue Voie de Messe et rue Bierque)	Cf. itinéraire régional Gozée-Vésale
	 	Communal + MET-D142-Rési	d. Chemin de l'école - Leers-et-Fosteau (rues Cauderlier, Seutin, Blampain et Mathé)	Mixité (vélo) + aménagements spécifiques (piéton) + sécurisation carrefour rue du Sartiau
	  	Communal + RAVeL	e. Traversée de Thuillies (rue de la Victoire) + Chemin de l'école (rue de la Garenne et rue de la Station)	Réaménagement global de la traversée (rue de la Victoire) + cf. itinéraire communal Donstiennes/Thuillies (2a)
	  	Communal	g. Chemin de l'école – les Waibes (rue Cromboully)	Cf. itinéraire communal Les Waibes/Thuin-centre (2g)
	 	Communal	h. Chemin de l'école - La Maladerie (chemin des Maroëllles et rue du Fosteau)	Cf. itinéraire communal Biercée/Thuin-centre (2f) + mixité (vélo) + aménagements spécifiques (piétons)
		Communal + MET-D142-Rési + RAVeL	i. Traversée de Thuin-centre	Chemin réservé (sentiers, venelles, ruelles)

¹¹ Types d'aménagement : Réaménagement global d'une traversée d'agglomération, mixité sur voirie, chemin réservé (F99, sentier, ruelle), aménagements spécifiques (D7, D10, trottoirs, etc.).

¹² Rési : Réseau interurbain de la Région wallonne

Niveau	Mode	Type de réseau	Itinéraire / cheminement	Types d'aménagement ¹¹
	()			
	 ( )	MET-D142-Rési + communal	j. Cheminement Ville Haute	Mixité (vélo) + aménagements spécifiques (trottoirs) + chemin réservé (ruelles)
	  ()	Communal	k. Cheminement Ville Basse	Mixité (vélo) + aménagements spécifiques (trottoirs)
	  ()	Communal	l. Ragnies (modification Ragnicole – rue St Anne)	Mixité
2 - Communal	  ()  	Communal	a. Donstiennes/Thuillies via voirie agricole, rue de la Garenne et rue de la Station	Chemin réservé (F99C) + mixité (vélo) + sécurisation carrefours rue de la Cour et rue de la Victoire + balisage (Attention prévoir un aménagement spécifique quand l'accès au zoning de Donstiennes sera fonctionnel)
		Communal	b. Ragnies/Leers-et-Fosteu via les rues des Catias, de l'Escafène, Lt. gén. Coureur, Trou de Leers, chemin du Chêne, du Tambourin et du Marquis	Mixité + sécurisation ponctuelle (traversées, carrefours) + balisage
		Communal	c. Ragnies/Biesme-sous-Thuin via rue de la Roquette et chemin de la Maronne	Chemin réservé (F99C) + aménagement spécifique (rue de la Roquette) + balisage
		Communal	d. Ragnies/Biercée via le cimetière et « chemin du Paradis »	Chemin réservé (F99C) + mixité + balisage
		Communal	e. Leers-et-Fosteu/Biercée via chemin des Diligences, rue du Fosteu et rue Grignard	Chemin réservé (F99C – chemin des Diligences) + aménagement spécifique (rue Grignard) + sécurisation carrefour rue Grignard + balisage
		Communal	f. Biercée/La Maladerie/Thuin-centre via rue du Fosteu	Mixité (vélo) + accotement + sécurisation carrefour rue Diale-Colas + balisage
		Communal	g. Les Waibes/Thuin-centre via rue Cromboully	Mixité (vélo) + trottoirs + sécurisation carrefour N59 + balisage

		Communal + MET-Resi	h. L'Abbaye d'Aulne/Gozée via rue de Leernes, sentier de la Gratière, rue Vandervelde / rue Baudribut, N59	Chemin réservé (F99c) + mixité + aménagement cyclable spécifique (N59 et rue Vandervelde) + sécurisation ponctuelle (traversées) + balisage
3 - Régional	  	RAVeL	Chemin de halage de la Sambre (rive gauche) RAVeL 3 – Erquelinnes/ <i>Thuin-Ville Basse/Abbaye d'Aulne/Charleroi/Tubize</i>	Chemins réservés (F99a ou b) en asphalte ou en dolomie avec l'indication ou pas de la partie du chemin réservée aux différentes catégories d'usagers + sécurisation des traversées + balisage
	   	RAVeL	Ancienne ligne ferrée L109 – Lobbes/ <i>Thuin-Ville Basse/Biesme-sous-Thuin/Thuillies/Beaumont/Chimay</i>	
	  	RAVeL	Ancienne ligne ferrée L111 <i>Thuillies</i> /centre (voie d'accès aux Lacs de L'Eau d'Heure)	
		MET-D142 - Resi	N59 Anderlues/Waibes/ <i>Thuin-Ville Basse</i>	Aménagements spécifiques et de sécurité (D7/D9/D10, PCM, traversées, etc.) + balisage – certaines portions des itinéraires régionaux sont reprises dans des itinéraires communaux
		MET-D142 - Resi	N59 <i>Thuin-Ville Haute/Gozée</i>	
	  	MET-D142 – Resi + Communal	N579 <i>Gozée/Vésale + rue Voie de Messe et rue Bierque + N53¹³</i>	

¹³ Lorsque la traversée de Gozée aura été délestée, l'itinéraire cyclable pourra emprunter soit la rue A. Bury, soit la N53.

3.1.2.5 Le stationnement au centre de Thuin (figures 17 et 18)

Un plan de stationnement outre le fait de solutionner la problématique du stationnement permet aussi d'améliorer d'autres embarras de mobilité (encombrement, places pour les modes doux, fluidité des transports en commun, etc.). C'est un outil primordial pour l'application du concept multimodal défini. Afin d'une part d'améliorer rapidement la situation existante et d'autre part de tenir compte des incertitudes liées à l'évolution programmée ou pas de la Ville, un plan en deux temps est proposé. Il se base sur deux types d'actions :

1) Une adaptation de la capacité absolue (nombre de place de stationnement)

	A court terme	A long terme
Ville-Basse	Maintien de l'offre	Maintien de l'offre
Ville-Haute	Augmentation de l'offre	Augmentation de l'offre

2) Une organisation du stationnement qui permet de mettre en adéquation l'offre et la demande selon le type d'usagers

Zone	Durée	Localisation	Fonction / pour qui	Mesures d'accompagnement	Mode de gestion
« Libre »	Longue durée	En périphérie	<ul style="list-style-type: none"> - Pendulaires - Délestage - Évènementiel - Autres (autocar, poids lourds, mobilhomes, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> - Assurer les liaisons vers le centre (pédestre ou autre) - Balisage en amont et dans le centre - Sécurisation si hors contrôle social ou à certains moments (le soir ou la nuit par exemple) : gardiennage, caméra, fermeture, contrôle policier 	Gratuit

Zone	Durée	Localisation	Fonction / pour qui	Mesures d'accompagnement	Mode de gestion
Réglementé	Moyenne durée (max. 2h (selon système choisi))	Abords des zones commerçantes et de services	- Pendulaires dynamiques - Clients	- Assurer les liaisons pédestres vers le centre - Balisage - Contrôle	<ul style="list-style-type: none"> - Zone bleue + système de règlement taxe/redevance (gestion privée ou publique) + non application le soir/le week-end (selon localisation) - Horodateur classique + système de règlement taxe/redevance (gestion privée ou publique) + non application le soir/le week-end (selon localisation) - Horodateur classique + horodateur portable + système de règlement taxe/redevance (gestion privée ou publique) + non application le soir/le week-end (selon localisation)
	Courte durée (1/2h max. (selon système choisi))	Zone commerçante et de services	Clients	- Contrôle	
« Réservé »	Variable	Quartiers d'habitations à proximité de zones commerçantes ou de services	Riverains	- Contrôle	<ul style="list-style-type: none"> - Carte riverain gratuite ou payante - Zone réservée à la circulation riveraine
	Libre	Zones commerçantes ou de services	Aux PMR	- Contrôle - Cheminement adapté	Carte PMR
	Pas le vendredi matin à la Ville-Basse	Zones commerçantes ou de services	Aux livraisons	- Contrôle	« Réservé »
	/	Zones commerçantes ou de services	Aux taxis	- Contrôle	

Zone	Durée	Localisation	Fonction / pour qui	Mesures d'accompagnement	Mode de gestion
« Réserve »	A déterminer	En périphérie	Aux autocars touristiques	- Contrôle - + zone d'arrêt dans centre touristique	« Réserve »
	/	Zones commerçantes ou de services	Aux transports en commun	- Contrôle - (+ à proximité parking de délestage)	
	A déterminer	En grande périphérie selon évolution du trafic	Aux camions	- Contrôle	
	A déterminer	En périphérie	Aux mobilhomes	- Contrôle - (Aire de services)	

La mise en œuvre de ce plan doit s'accompagner d'une concertation avec les commerçants et les riverains ainsi que d'une campagne d'information. Il n'est pas non plus possible d'envisager une réelle politique du stationnement si le respect des règles établies ne fait pas l'objet de contrôles et le cas échéant de sanctions. Il est important lors de la mise en place de la politique de stationnement d'être attentif à prendre en compte les services de proximité (infirmières, repas à domicile, etc.).

3.1.3 Plans de déplacements sûrs et conviviaux

Les plans de déplacements sûrs et conviviaux sont des outils très importants :

- Ils permettent d'avoir une vision synthétique des différents outils thématiques proposés ci-dessus mais au niveau d'une entité géographique plus restreinte – le village – ce qui permet dans certains cas d'être plus précis tout en ne tombant pas dans le piège du particularisme. Mais attention, ce ne sont pas des plans techniques de mise en œuvre. Leur précision est relative. Il ne s'agit pas non plus de plan de signalisation. Les panneaux représentés délimitent globalement les zones où les interdictions et limitations doivent être mises en pratiques.
- Tactiquement, ils sont aussi utiles pour faire mieux comprendre le Plan Communal de Mobilité auprès de la population. Les personnes réagissent souvent plus facilement quand elles sont confrontées à des lieux qu'elles connaissent.

Pour chaque village, un plan de déplacements sûrs et conviviaux a été dressé, appelé selon le cas cœur de ville ou de village. Il reprend différentes informations :

- 1) des éléments contextuels à savoir les principaux pôles générateurs de trafic ;
- 2) la gestion modulée de la vitesse (y compris aux abords des écoles) ;
- 3) les limitations de tonnage ;
- 4) en ce qui concerne les modes doux, les cheminements locaux (niveau 1) ;
- 5) les nouvelles infrastructures routières préconisées ;

- 6) les endroits où il y a lieu d'intervenir afin d'améliorer la sécurité (objective ou subjective) ou les aménagements nécessaires pour renforcer d'autres actions ainsi que, le cas échéant, la localisation des aménagements faisant l'objet d'une fiche-projet (Cf. le point 4.1). Les aménagements préconisés¹⁴ ont été regroupés en 5 thématiques :
- Les dispositifs de ralentissement (dévoisement, coussin berlinois, plateau, etc.) : ce sont des dispositifs plus ou moins contraignants, selon les situations, qui sont placés à l'entrée d'une traversée d'agglomération ou sur une voirie urbanisée particulièrement rectiligne. Ils ont plusieurs buts : marquer visuellement l'entrée dans une zone urbanisée et ainsi prévenir l'automobiliste qu'il se trouve dans une zone avec des fonctions différentes de celle de circulation, ralentir physiquement les véhicules motorisés, organiser les traversées piétonnes, etc.
 - Les dispositifs pour empêcher le stationnement sauvage particulièrement aux abords des attractions touristiques, sportives permanentes ou occasionnelles.
 - Les carrefours : les réaménagements vont varier en fonction du niveau hiérarchique de la voirie concernée. Ils ont pour but de sécuriser les croisements de flux de circulation ou de fluidifier le trafic.
 - Les espaces publics (zone) : ce sont des aménagements très variables qui ont pour but : de sécuriser les abords des lieux publics et en particulier les écoles, d'améliorer l'accessibilité de ces lieux publics (par exemple en organisant le stationnement) et enfin d'améliorer le cadre de vie. C'est à cet endroit que l'on va retrouver la requalification des places de village.
 - 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 (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 et l'implantation des arrêts TEC sur la voirie.

Au niveau du centre de Thuin, les sens de circulation seront ajoutés.

¹⁴ Il ne faut pas oublier lors de la configuration des infrastructures de les adapter au passage d'un charroi lourd surtout dans le cas où la voirie est soumise à une limitation de tonnage. En effet, il faut toujours permettre aux services d'incendie, à la desserte locale (les livraisons de mazout par exemple) et le cas échéant aux bus TEC ou aux services d'hiver de pouvoir emprunter ses voiries.

3.1.3.1 Cœur de ville

Actions		Cœur de ville : quartiers périphériques et Thuin-centre - Cf. Figures 19 et 20
Principaux pôles générateurs de trafic		<ul style="list-style-type: none"> - Ecoles : 2 enseignements fondamentaux, 2 enseignements secondaires, 2 enseignements de promotion sociale, une académie de musique - Services publics : administration communale, CPAS, Justice de paix, postes, etc. - Commerces divers et horeca - Attractions touristiques : beffroi, jardins suspendus, péniches, vicinal, musée de l'imprimerie, etc.
Gestion modulée de la vitesse		<ul style="list-style-type: none"> - 30 Km/h – abord d'école - 30 Km/h (zone) : centre ancien, centre commercial, quartiers résidentiels - 50 Km/h (agglomération) : axes d'entrées, quartiers périphériques - 70 Km/h : axe d'entrée principale (une partie de la Drève des Alliés)
Limitations de tonnage /restriction d'utilisation		<ul style="list-style-type: none"> - Centre de Thuin interdit au plus de 7.5t (excepté desserte locale) depuis le rond-point d'accès au zoning de Thuin-Lobbès (N59), le carrefour de la Drève des Alliés/av. Buisseret et le carrefour N559/rues de Lobbes (pour ce dernier point dès la réalisation de la N54) - Circulation interdite excepté riverains (principalement rue St Nicaise, quartier du rivage, quartier des remparts du Midi)
Cheminements locaux – modes doux		<ul style="list-style-type: none"> - Liaison cyclable entre la Ville Haute et la Ville Basse : soit via la Chaussée Notre-Dame pour les sportifs (sens Ville-Basse/Ville-Haute), soit via la ruelle de la Gripelotte et la promenade du Bastion qui se poursuit par les Remparts du Nord. - Liaison avec le RAVeL via la rue de la Couture.
Nouvelles infrastructures routières		Après évaluation des résultats obtenus à l'aide du scénario routier retenu pour le centre de Thuin (Cf. le point 2.1.1.3), un accès supplémentaire sera peut-être à rechercher et à créer pour améliorer l'accessibilité au centre de Thuin, désengorger sa traversée et dégager de l'espace pour les autres modes.
Aménagements	Dispositif de ralentissement	<ul style="list-style-type: none"> - Fin du viaduc/rue P. Mengal - entrée zone 30, échange de flux piétons et cyclables - Effet de porte : rue du Fosteau - dissuader le transit par le quartier de La Maladerie - Effet de porte : rue du Chêne - dissuader le transit par le quartier du Berceau - Effet de porte : rue de Biesme - porte de ville et sécurisation abords infrastructures sportives - Effet de porte : rue Cromboully - dissuader le transit par le quartier des Waibes depuis zoning et infrastructures sportives (localisation exacte à préciser ultérieurement)
	Dispositif pour empêcher le stationnement	<ul style="list-style-type: none"> - Abords des nouvelles infrastructures sportives (football) au Waibes (le cas échéant – non représenté sur la figure 20) - Abords des nouvelles infrastructures sportives (tennis) rue de Biesme
	Carrefour	<ul style="list-style-type: none"> - Carrefour rues Cambier/Grand-Rue (visibilité et fluidité du trafic) - Carrefour rues Moustier/T'Sertevens/av. de Ragnies (sécurisation, fluidité du trafic et porte de ville) – Cf.

		<p>Esquisse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carrefour Drève des Alliés/av. Buisseret (rebroussement, porte de Ville, fluidité trafic et sécurisation) - Carrefour rue du Chêne/av. du Berceau/rue Cap. Tressegnies (sécurisation, espace public) - Carrefour rue de Lobbes/N559 (rebroussement, porte de Ville, fluidité trafic et sécurisation) - Carrefour rue du Chêne/rue du Point du Jour (sécurisation, visibilité et restriction du trafic)
	Espace public	<ul style="list-style-type: none"> - Revitalisation du quartier de la gare - Place du Chapitre (accueil des touristes et horeca) - Place de la Ville-Basse et bord de Sambre (accueil des touristes, horeca et vicinal) - Abord d'école : école de la Maladerie – Chemin des Maroëlls - Stationnement : gare de l'ouest (y compris la rue du Fosteau et les abords des bâtiments publics – possibilité stationnement bus touristiques), gare du Nord, Demi-Lune, Champs des oiseaux et derrière Athénée
	Réaménagement global d'une voirie	<ul style="list-style-type: none"> - Grand Rue (restriction du stationnement, place pour les modes doux, accueil des touristes, abords d'écoles) - Drève des Alliés (réorganisation du stationnement, porte de ville) – Cf. Esquisse

3.1.3.2 Cœurs de village

a. Biercée

Actions	Cœur de village : Biercée – Cf. Figure 21	
Principaux pôles générateurs de trafic	Ecole communale (antenne + activités extrascolaires)	
Gestion modulée de la vitesse	<ul style="list-style-type: none"> - 30 Km/h – abord d'école - 30 Km/h (zone) : quartier résidentiel - 50 Km/h (agglomération) : axes d'accès au village ou présence d'activités économiques - 70 Km/h : axes principaux d'entrée (N559) – gestion modulée de la vitesse 	
Limitations de tonnage	Centre de Biercée (à l'Ouest de la N559) interdit aux plus de 3,5t (excepté desserte locale)	
Cheminements locaux – modes doux	Traversée de Biercée (N559) : aménagement inclus dans le réaménagement de la traversée du village (Pistes cyclables marquées de part et d'autre de la N559) + accès à l'école	
Nouvelles infrastructures routières	/	
Aménagements	Dispositif de ralentissement	<ul style="list-style-type: none"> - Effet de porte : rue du Sartiau – entrée Sud de l'agglomération - Effet de porte : rue du vieux Biercée – accès Ouest du Hameau
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/
	Carrefour	/

	Espace public	Abords d'école : école communale (antenne) – rue Grignard
	Réaménagement global d'une voirie	/

b. Biesme-sous-Thuin

Actions		Cœur de village : Biesme-sous-Thuin – Cf. Figure 22
Principaux pôles générateurs de trafic		Ecole Communale
Gestion modulée de la vitesse		<ul style="list-style-type: none"> - 30 Km/h – abord d'école - 30 Km/h (zone) : quartier résidentiel - 50 Km/h (agglomération) : axes d'accès au village ou présence d'activités économiques
Limitations de tonnage		/
Cheminements locaux – modes doux		Chemin de l'école (chemin de Forestaille, rue St Martin et rue de Ragnies) : piétons + accès RAVeL, rue de la Gare
Nouvelles infrastructures routières		/
Aménagements	Dispositif de ralentissement	Effet de porte : rue de Ragnies - entrée Sud
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/
	Carrefour	<ul style="list-style-type: none"> - Carrefour entre la route de Biesme, la rue du Moulin et la rue St Druon (améliorer la sécurité des carrefours, diminuer la vitesse route de Biesme et constituer un effet de porte) - Carrefour entre la route de Biesme et le chemin de Forestaille (en renforcement de l'abord d'école)
	Espace public	Abords d'école : école communale – chemin de Forestaille – Cf. Esquisse
	Réaménagement global d'une voirie	/

c. Donstiennes

Actions		Cœur de village : Donstiennes – Cf. Figure 23
Principaux pôles générateurs de trafic		<ul style="list-style-type: none"> - Technoparc de Thudinie - Stockage agricole (Strée – Chaussée de Charleroi)
Gestion modulée de la vitesse		<ul style="list-style-type: none"> - 30 Km/h (zone) : quartier résidentiel - 50 Km/h (agglomération) : village - 30 Km/h pour les plus de 3.5t : traversée du village

Limitations de tonnage		Traversée du village interdite au plus de 3.5t (excepté riverains) sauf temporairement rue de la Barrière, rues du Village et de la Sucrierie (accès Technoparc de Thudinie avant la réalisation de l'accès direct)
Cheminements locaux – modes doux		/
Nouvelles infrastructures routières		/
Aménagements	Dispositif de ralentissement	/
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/
	Carrefour	/
	Espace public	/
	Réaménagement global d'une voirie	/

d. Gozée

Actions	Cœur de village : Gozée – Cf. Figures 25 et 24 (Abbaye d'Aulne)
Principaux pôles générateurs de trafic	<ul style="list-style-type: none"> - Ecoles communales de Gozée-centre et de Gozée Là-Haut, IMP - Activités commerciales (N53) - Attraction touristique : Abbaye d'Aulne
Gestion modulée de la vitesse	<ul style="list-style-type: none"> - 30 Km/h – abord d'école - 30 Km/h (zone) : quartier résidentiel - 50 Km/h (agglomération) : quartier résidentiel avec présence d'activités économiques ou axes d'accès au village - 50Km/h : Abbaye d'Aulne (à court terme), abords IMP (rue E. Vandervelde) - 70 Km/h : axes principaux d'entrée (N59, N53, N579), échanges de flux et sécurisation hameaux (carrefour rue du Chêne/rue E. Vandervelde, rue du Chêne)
Limitations de tonnage	/
Cheminements locaux – modes doux	Traversée de Gozée (rue Voie de Messe et rue Bierque) - Lorsque la traversée de Gozée aura été délestée, l'itinéraire cyclable pourra emprunter soit la rue A. Bury, soit la N53.

Nouvelles infrastructures routières		Dédoublage de la N53 via voiries à vocation agricoles existantes à l'Est ¹⁵
Aménagements	Dispositif de ralentissement	<ul style="list-style-type: none"> - Effet de porte : N53 – accès Nord-Est de l'entité - Effet de porte : rue E. Vandervelde – accès quartier résidentiel sur une liaison vers l'Abbaye d'Aulne - Double effet de porte rue du Chêne : protection concentration d'habitat sur une liaison vers l'Abbaye d'Aulne
	Dispositif pour empêcher le stationnement	A étudier sur le site de l'Abbaye d'Aulne
	Carrefour	<ul style="list-style-type: none"> - Carrefour entre rues du Chêne et E. Vandervelde (sécurisation) - Carrefour entre N53 et rue de Panama (sécurisation)
	Espace public	Abbaye d'Aulne (circulation, stationnement, modes doux, espaces publics) : Plan global de développement du site touristique du hameau de l'Abbaye d'Aulne. Ce Plan nécessitera la collaboration des riverains, de l'horeca et de la Ville de Fontaine-l'Évêque. La mobilité doit être intégrée d'emblée dans la réflexion afin d'éviter des mouvements de visiteurs non désirés (stationnement, flux piétons et cyclistes, localisation arrêt transports en commun, etc.).
	Réaménagement global d'une voirie	<ul style="list-style-type: none"> - Rue A. Bury – sécurisation, cadre de vie. Ce réaménagement ne pourra réellement se réaliser que lorsque cette rue pourra être considérée comme une voirie de desserte locale et de séjour c-à-d lorsque le dédoublement de la N53 sera effectif. - Rue E. Vandervelde aux abords de l'IMP - sécurisation

e. Leers-et-Fosteau

Actions	Cœur de village : Leers-et-Fosteau – Cf. Figure 26
Principaux pôles générateurs de trafic	Attraction touristique : château
Gestion modulée de la vitesse	<ul style="list-style-type: none"> - 30 Km/h – abord d'école - 50 Km/h (agglomération) : village - 70 Km/h : entrées et traversée du village (N559) – gestion modulée de la vitesse (elle pourrait être étendue au-delà en amont de l'accès au Château)
Limitations de tonnage	/
Chemins locaux – modes	Chemin de l'école - Leers-et-Fosteau (rues Cauderlier, Seutin, Blampain et Mathé) : mixité (vélo) + aménagements

¹⁵ Traversée de Gozée – dédoublement de la N53 : Malgré les nombreuses remarques émises lors de l'enquête publique, le Comité d'Accompagnement a désiré maintenir la possibilité de dédoubler la N53 dans la traversée de Gozée. Il insiste pour que cette problématique soit réétudiée ultérieurement et de façon plus précise (différents tracés) en ce compris via une étude d'incidence et une enquête publique y afférente. Selon le choix du tracé de la future E420, l'impact éventuel sur la traversée de Gozée pour les trajets longues distances sera évalué

doux	spécifiques (piétons) + sécurisation carrefour rue du Sartiau	
Nouvelles infrastructures routières	/	
Aménagements	Dispositif de ralentissement	/
	Dispositif pour empêcher le stationnement	N559 : aux abords de l'accès au Château
	Carrefour	Carrefour entre la N559 et la rue du Marquis (accès au château)
	Espace public	Abord d'école : école communale – Cf. Esquisse
	Réaménagement global d'une voirie	La N559 dans la traversée du village (vitesse, sécurisation traversée piétonne)

f. Ragnies

Actions	Cœur de village : Ragnies – Cf. Figure 27	
Principaux pôles générateurs de trafic	Attractions touristiques : Distillerie de Biercée et plus beau village de Wallonie	
Gestion modulée de la vitesse	<ul style="list-style-type: none"> - 30 Km/h – abord d'école - 50 Km/h (agglomération) : village - 70 Km/h : entrées principales du village (rue de la Roquette) – gestion modulée de la vitesse - 30 Km/h pour les plus de 3.5t : village 	
Limitations de tonnage	/	
Cheminements locaux – modes doux	Ragnies (modification Ragnicole – rue St Anne) : mixité	
Nouvelles infrastructures routières	Sentier vers la distillerie depuis la rue Ste Anne ¹⁶	
Aménagements	Dispositif de ralentissement	/
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/

¹⁶ L'installation d'une attraction touristique dans le village ne doit pas générer de nuisances et de l'insécurité. La liaison piétonne entre l'attraction et le centre du village doit être assurée au risque d'augmenter le trafic dans le village et l'insécurité des piétons.

	Carrefour	Double carrefour (rues de Biercée, Diale-Colas, de Ragnies, chemin de la Maronne et Avenue de Ragnies)
	Espace public	- Abord d'école : école communale - Place du village
	Réaménagement global d'une voirie	Rue de la Roquette : effets de porte au Nord et au Sud, réaménagement des carrefours avec la rue St Véron et la rue Catias, ponctuellement une bande centrale pavée légèrement surélevée réduira visuellement l'espace. De plus, des arbres hautes tiges en alignement accentueront cet effet d'étrécissement, entrée de la ferme de la Cour – Cf. Esquisse

g. Thuillies

Actions		Cœur de village : Thuillies – Cf. Figure 29 et 28 (Reumont/La Houzée)
	Principaux pôles générateurs de trafic	- Ecole : école communale - Service public : centre culturel
	Gestion modulée de la vitesse	- 30 Km/h – abord d'école - 30 Km/h (zone) : quartier résidentiel - 30 Km/h pour les plus de 3.5t : rue de la Victoire - 50 Km/h (agglomération) : village de Thuillies - 50 Km/h : quartiers de la Houzée et de Reumont - 70 Km/h : entrées du village (N53, rue de la Victoire, rue de la Cour, rue de la Garenne) – gestion modulée de la vitesse
	Limitations de tonnage	Rue de la Cour, place de Thuillies et rue de Donstiennes interdite au plus de 3,5t (excepté desserte locale et charroi agricole)
	Cheminements locaux – modes doux	Traversée de Thuillies (rue de la Victoire) + Chemin de l'école (rue de la Garenne et rue de la Station) : Réaménagement global de la traversée (rue de la victoire) + cf. itinéraire communal Donstiennes/Thuillies (2a)
	Nouvelles infrastructures routières	Voirie d'accès au technoparc de Thudinie - réalisation du chaînon manquant : une voirie agricole et une nouvelle section de route afin de relier la rue de la Cour à la rue de Donstiennes.
Aménagements	Dispositif de ralentissement	Effet de porte : Rue de la cour
	Dispositif pour empêcher le stationnement	/
	Carrefour	- Carrefour Place de Thuillies/rue du 11 Novembre/rue de Donstiennes – visibilité et sécurisation - Carrefour N53/rue de Reumont – sécurisation (y compris traversée charroi agricole), accès hameaux et activités commerçantes le long de la N53
	Espace public	Place de Thuillies – sécurisation, stationnement, espace public – Cf. Esquisse
	Réaménagement global d'une voirie	Rue de la Victoire – stationnement, sécurisation, modes doux

3.2 Définition des mesures générales pour la mise en application des plans d'organisation des déplacements

Les mesures ont été divisées en deux groupes : les mesures générales et les mesures thématiques. Les premières traitent de thèmes transversaux ou de mesures connexes à mettre en œuvre pour réussir une politique de mobilité tandis que les secondes explicitent les mesures nécessaires afin de concrétiser les plans d'organisation des déplacements.

Avant de décrire les différentes mesures préconisées, les objectifs concernés par la thématique ainsi que les lignes directrices des mesures sont rappelés. Chaque mesure se présente de la même façon : les objectifs que l'on veut atteindre, le public cible, la description de la mesure accompagnée soit de pistes pour la mise en œuvre, soit le renvoi vers une fiche-projet. Le type d'actions requis est aussi mentionné (infrastructures, organisation des réseaux, sensibilisation/éducation et contrôle/répression).

Si certaines mesures pourront rapidement être mises en œuvre (coût budgétaire relativement faible, possibilité de subvention, accord entre les différents intervenants, etc.), la majorité des mesures ne pourra se concrétiser que plus tard voire. Avant la réalisation de toute proposition, il faudra vérifier (surtout quand le PCM aura quelques années) que celle-ci est toujours pertinente. Ces mesures doivent être vues comme un guide auquel les différents acteurs doivent prendre l'habitude de se référer avant la planification de tout projet afin d'une part d'être sûr que celui-ci répond bien aux recommandations du PCM et d'autre part de vérifier s'il n'est pas possible d'inclure une des mesures préconisées par le PCM au sein du dit projet.

3.2.1 Mesures générales

1) Signalisation

- **Objectifs**

- 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
- 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
- B6.a Améliorer les liaisons entre les villages et les centres de services
- B8. Intégrer les déplacements touristiques

- **Principe**

La mise en ordre de la signalisation directionnelle (ou jalonnement) et de police (y compris le marquage au sol) est la mesure prioritaire pour mettre en œuvre la stratégie de mobilité définie pour Thuin.

La signalisation directionnelle est la première mesure à réaliser pour établir la hiérarchisation du réseau routier et pour organiser le trafic des poids lourds. Elle doit aussi accompagner la réalisation du réseau des modes doux au fur et à mesure que celui-ci se met en place. Elle a aussi un rôle à jouer pour l'application du plan de stationnement au centre de Thuin.

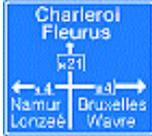
➤ **MG.1.2 – Mise en ordre de la signalisation de police (restriction d'utilisation poids lourds)**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Participer à la mise en œuvre de la nouvelle organisation du trafic du charroi lourd. - Contribuer à la sécurisation des lieux de vie.
Public-cible	Conducteur de charroi lourd en transit ou assurant la desserte des activités économiques (y compris touristiques et agricoles) locales.
Type d'action	Organisationnelle
Description et mise en oeuvre	<p>Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser pour la mise en ordre de la signalisation de police :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schéma directeur de la signalisation de police. → Cf. Plans d'organisation des déplacements : volet charroi lourd et cœurs de ville et villages – Cf. Figure 15 et figures 19 à 29). - Poser les panneaux routiers (C23 avec deux additionnels + de 3.5t ou + de 7.5t et Sauf desserte locale) selon la nouvelle organisation du trafic poids lourds proposée. - Enlever les C21 existants afin d'instaurer la cohérence souhaitée en termes de limitation de tonnage. - Entretenir la signalisation. <p style="text-align: center;">Panneaux d'interdiction</p> <div style="display: flex; justify-content: center; gap: 20px;"> <div style="text-align: center;">  C23 </div> <div style="text-align: center;">  C21 </div> </div>

➤ **MG.1.3 – Mise en ordre de la signalisation de police (marquages au sol)**

Objectifs	Contribuer à la sécurisation des lieux de vie et des voiries.
Public-cible	Les usagers les plus faibles de la voirie.
Type d'action	Organisationnelle / Infrastructurale
Description et mise en oeuvre	Pour sécuriser une voirie, il suffit parfois de rafraîchir ou de créer un marquage au sol. Ces marquages doivent être entretenus de façon régulière. Les marquages sont de 4 types : les passages pour piétons, les îlots directionnels (gestion des carrefours), la gestion des priorités et les lignes blanches (continues et discontinues) de séparation de chaussée (importantes en agglomération comme effet réducteur de vitesse).

➤ **MG.1.4 – Mise en ordre de la signalisation directionnelle**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Œuvrer à la mise en place de la nouvelle hiérarchisation des voiries sur l'entité. - Participer à la mise en œuvre de la nouvelle organisation du trafic des poids lourds. - Intégrer les déplacements touristiques. - Assurer l'accessibilité de Thuin.
Public-cible	Population de Thuin et des environs et personnes en transit.
Type d'action	Organisationnelle
Description et mise en oeuvre	<p>Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser pour la mise en ordre de la signalisation directionnelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schéma directeur de la signalisation directionnelle. → Cf. Fiche-projet 2004-O-3-D - Poser, déplacer ou remplacer les panneaux d'indication (F25, F27, F29 et F35). - Entretien de la signalisation. <p style="text-align: center;">Panneaux d'indication</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>F25</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>F27</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>F29</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>F35</p> </div> </div>

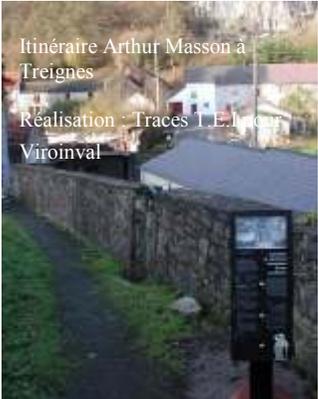
➤ **MG.1.5 – Mise en place d'un jalonnement pour les cyclistes**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Aider les cyclistes quotidiens à emprunter le meilleur itinéraire sécurisé pour aller d'un pôle à l'autre. - Aider les touristes à se repérer sur le territoire communal.
Public-cible	Les cyclistes originaires de la commune ou en passage sur le territoire de celle-ci.
Type d'action	Organisationnelle
Description et mise en oeuvre	<p>Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser pour mettre en œuvre le jalonnement pour les cyclistes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Repréciser les itinéraires. - Définir les pôles à indiquer par le jalonnement. - Par carrefour, préciser l'implantation des panneaux avec le texte et la direction. - Poser, déplacer ou remplacer les panneaux d'indication (F34b1 et 2 et F34c1 et 2). - Entretien de la signalisation.

Panneaux d'indication			
 F34b.1	 F34b.2	 F34c.1	 F34c.2
<p>Cette mesure ne peut être mise en œuvre qu'après la réalisation totale ou partielle de mesures MT.MD.4.2 et 4.3. 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. Il faut aussi baliser les accès au RAVeL (exemple à Hourpes).</p> <p>Dans le centre de Thuin, il s'agit de renseigner quelles sont les possibilités de relier la Ville-Basse à la Ville-Haute selon le type d'utilisateur (sportif, famille, scolaire) y compris via l'utilisation de cheminements piétons aménagés (à l'aide de goulotte). Cf. mesure MT.MD.4.4.</p>			

➤ **MG.1.6 – Mise en place d'un jalonnement pour les liaisons piétonnes au centre de Thuin**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Aider les piétons quotidiens à emprunter le meilleur itinéraire sécurisé pour aller d'un pôle à l'autre (y compris au départ des aires de stationnement). - Aider les clients des services et commerces, les touristes à se repérer dans le centre de Thuin.
Public cible	Les piétons originaires de la commune ou en passage sur le territoire de celle-ci.
Type d'action	Organisationnelle et infrastructurelle

<p>Description et mise en oeuvre</p>	<p>Deux types de signalétique piétonne sont à mettre en place :</p> <p>- <u>dans un but de découverte touristique :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Promenade détente : un balisage de promenade afin de découvrir les jardins suspendus et de s'y promener. <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">Réalisation : Traces T.E.I pour Intersud</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Promenade découverte : Un circuit thématique dans le but d'aborder les jardins suspendus d'une manière originale et particulière. Ce balisage est généralement complété par des mobiliers d'interprétation qui permettent au visiteur de ressentir, de comprendre, d'appréhender l'environnement dans lequel il évolue. <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">Réalisation : Traces T.E.I pour Viroinval</p> <p>- <u>dans un but fonctionnel et pratique :</u></p> <p>Cette signalétique doit permettre aux clients des services et commerces et aux touristes de relier la Ville Haute et la Ville Basse de la manière la plus directe et la plus sûre possible.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les lieux de prise en charge des piétons par la signalétique « fonctionnelle » : au minimum les différents parkings, la gare, la RAVeL et la Maison du Tourisme. ▪ Les sites indiqués par la signalétique « fonctionnelle » : la Ville Haute et la Ville Basse, les parkings, l'administration communale, la justice de paix, la gare, la maison du tourisme, les écoles, les différentes attractions touristiques. <div style="text-align: right;">  <p>Réalisation : Eo design pour la ville de Namur</p> </div>
---	---

	 <p>Réalisation : Traces T.E.I pour la commune de <i>Doische</i></p> <p>Idéalement, cette signalétique devrait être associée à des « relais informations services » qui donneraient une information générale, fonctionnelle et touristique permettant de renseigner les individus sur les services ou les offres touristiques présents sur le territoire communal. Une fois le visiteur informé, il serait pris en charge par la signalétique piétonne qui le guiderait jusqu'à la destination souhaitée. Ces « relais informations services » se situeraient donc notamment aux lieux de prise en charge des piétons par la signalétique « fonctionnelle ».</p> <p>Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schéma directeur de la signalétique piétonne. ▪ Poser, déplacer ou remplacer les panneaux. ▪ Entretien la signalisation.
--	--

2) Liaison entre urbanisme et mobilité

▪ Objectifs

- 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
- B2.b Assurer l'accessibilité du centre de Thuin
- B7. Revaloriser et développer les lieux de vie et de travail en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité

- **Principe**

Développer une politique communale d'aménagement du territoire : celle-ci consistera à se doter d'une série d'outils soit réglementaires soit d'orientation qui permettront notamment à la commune de lutter, dans une certaine mesure, contre la dispersion de l'habitat. Cette politique doit s'accompagner d'une campagne d'information et de sensibilisation de la population.

- **Mesures**

- **MG.2.1 – Campagne d'information générale sur les enjeux entre urbanisme et mobilité**

Objectifs	Sensibiliser le public aux conséquences et aux coûts inhérents à tout choix de localisation et plus particulièrement en termes de mobilité (insécurité routière, efficacité des transports en commun, accessibilité des services, etc.).
Public-cible	Les candidats bâtisseurs et investisseurs (lotissements), les membres de la CCAT, le personnel communal et la population de Thuin.
Type d'action	Organisationnelle, sensibilisation/éducation
Description et mise en oeuvre	Voici quelques exemples de mesures qui peuvent être développées : fascicule d'information destiné au candidat bâtisseur, journée d'étude consacrée au sujet pour un public local spécialisé (architecte, géomètre, agence immobilière, y compris les membres de la CCAT), animation dans les écoles, article thématique récurrent dans le bulletin communal, etc. Sur la base d'un programme biannuel proposé par les conseillers en mobilité et en aménagement du territoire de la commune, les actions peuvent être arrêtées et exécutées.

- **MG.2.2 – Revitalisation du quartier de la gare**

Objectifs	Redynamiser et requalifier le quartier de la gare afin de redévelopper des fonctions économiques, de requalifier l'habitat, de renforcer le rôle joué par la gare, de développer un réel pôle d'échanges modaux.
Public-cible	La Ville, la SNCB, le TEC, des partenaires privés
Type d'action	Organisationnelle
Description et mise en oeuvre	Réalisation d'un schéma directeur de revitalisation du quartier de la gare pouvant servir de base à une opération de rénovation urbaine et de requalification de l'espace public (y compris en termes de stationnement).

➤ **MG.2.3 - Elaborer des outils d'aménagement du territoire**

Objectifs	Avoir une vision globale du développement souhaité de l'entité de Thuin (pôle urbain complet ou touristique ou de services à l'échelle de la Thudinie, de la commune, cité-dortoir de Charleroi, etc.) afin notamment de pouvoir maîtriser la localisation des différentes fonctions y compris en termes d'impacts sur la mobilité.
Public-cible	l'administration communale et les hommes politiques
Type d'action	Organisationnelle
Description et mise en oeuvre	<p>Etablir les outils tant de planification urbanistique (Schéma de Structure, PCA, RGBSR, RCU, etc.) que de sauvegarde et de réhabilitation de sites patrimoniaux ou paysagers importants (ZAED, classement, etc.).</p> <p>Sur la base d'une première réflexion menée avec l'aide de la CCAT et du conseiller en aménagement du territoire, définir le type d'outils à réaliser de façon prioritaire.</p>

➤ **MG.2.4 - Prise en compte dans les plans de lotissement du réflexe modes doux (et particulièrement les piétons et les PMR)**

Objectifs	Contrer les désavantages des lotissements en rubans (vitesse) et sécuriser les déplacements pédestres.
Public cible	Les candidats bâtisseurs et investisseurs (lotissements).
Type d'action	Sensibilisation/éducation
Description et mise en oeuvre	<p>Obligation pour les lotisseurs de prévoir une zone d'accotement et/ou de trottoir standard. Si de nouvelles voiries doivent être créées, y intégrer des aménagements de sécurité et de convivialité afin que tous les usagers de la voirie et les riverains soient pris en compte.</p> <p>Réalisation d'une note (prescriptions urbanistiques) par le conseiller en aménagement du territoire de la commune et la CCAT à destination des candidats lotisseurs. Après accord du conseil communal, diffusion de celle-ci (via le site internet, le bulletin communal ou lors de demandes de renseignements à la commune).</p>

➤ **MG.2.5 – Renforcement des services de proximité**

Objectifs	Diminuer le nombre de déplacements liés à l'accessibilité à un certain nombre de services, surtout pour les personnes ne possédant pas de moyen de transport.
Public cible	La population de Thuin, particulièrement les personnes non motorisées.

Type d'action	Organisationnelle
Description et mise en oeuvre	<p>Voici quelques pistes de réflexion :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développement de l'accès à distance des services courants communaux (documents administratifs, sacs poubelles, etc.) : organisation de la commande des documents et services (via le téléphone, via Internet) et organisation de la délivrance des documents (permanences dans les villages, dépôts chez une personne - relais, dépôts à domicile, etc.). - Création d'un système de courses solidaires : Dépôt des listes des personnes sans moyen de transport (âgées ou sans emploi) chez une personne - relais ; distribution des listes aux volontaires et achats par ceux-ci ; reprise des courses chez la personne - relais ou livraison à domicile par la personne chargée des achats. - Organisation de la décentralisation de certains services (bus ou permanence) régionaux (TEC, Région wallonne, Forem, médiathèque, etc.) : prise de contact avec ces différents services, détermination de la fréquence et des lieux de passage, publicité, organisation du ramassage dans les villages si une seule permanence sur l'entité est organisée, etc.

➤ **MG.2.6 - Plan global de développement du site touristique du hameau de l'Abbaye d'Aulne (y compris en terme de mobilité).**

Objectifs	Intégrer la composante mobilité dans le développement du site touristique du hameau de l'Abbaye d'Aulne.
Public cible	Opérateurs touristiques et pouvoirs publics.
Type d'action	Organisationnelle
Description et mise en oeuvre	Développer un Plan global de développement du site touristique du hameau de l'Abbaye d'Aulne. Ce Plan nécessitera la collaboration des riverains, des opérateurs touristiques, de l'horeca et de la Ville de Fontaine-l'Evêque. La mobilité doit être intégrée d'emblée dans la réflexion afin d'éviter des mouvements de visiteurs non désirés (stationnement, flux piétons et cyclistes, localisation arrêt transports en commun, sens de circulation, espaces publics, etc.). Ce Plan pourrait prendre la forme d'un Schéma-Directeur de Développement qui pourrait être établi sous le contrôle de la Maison du Tourisme du Val de Sambre et de Thudinie. Il permettrait au site de se développer de façon cohérente en prenant en compte tous les aspects (environnementaux, riverains, touristes, activités agricoles, etc.).

3) Suivi du PCM

▪ Objectifs

- 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
- 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

▪ Principe

Développer une politique communale continue sur le suivi et la mise en oeuvre du PCM.

▪ **Mesures**

➤ **MG.3.1 – Création et diffusion d'un programme d'information générale sur le Plan Communal de Mobilité**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Poursuivre l'information sur le PCM entamée durant l'étude. - Expliquer les nouvelles politiques mise en place (stationnement, vitesse, poids lourds, etc.) afin de susciter une meilleure adhésion et un respect plus important des nouvelles mesures.
Public-cible	La population de Thuin.
Type d'action	Sensibilisation et éducation
Description et mise en oeuvre	<ul style="list-style-type: none"> - Informer la population de Thuin, de façon régulière (minimum une fois par an) des mesures issues du PCM qui se sont concrétisées (ou éventuellement pourquoi certaines mesures ne sont toujours pas mises en oeuvre). - Informer la population des résultats engendrés par le PCM après chaque évaluation de celui-ci (évolution du nombre d'accidents, de la répartition modale, etc.). <p>La solution la plus simple est de prévoir d'une part un encart dans le bulletin communal réservé à cet effet et d'autre part une rubrique au sein du site Internet de la commune. Un évènement festif peut aussi être organisé une fois par an, à tour de rôle dans les villages. Ce serait un évènement fort, à médiatiser y compris à l'extérieur de la commune, qui présenterait les réalisations récentes. Les diverses campagnes de sensibilisation prévues (sécurité routière en général, gestion des poids lourds, promotion des modes de transports alternatifs et relation mobilité et urbanisme) y seraient également présentées. Ces diverses mesures pourraient être concrétisées avec l'aide du CCM (à savoir les représentants de quartiers).</p>

➤ **MG.3.2 – Création d'une plate-forme communale de mobilité**

Objectifs	Assurer le suivi et la mise en oeuvre du PCM.
Public-cible	Les acteurs de la mobilité
Type d'action	Organisationnelle
Description et mise en oeuvre	<p>La plate-forme communale de mobilité est l'outil proposé pour assurer le suivi de la mise en oeuvre du PCM. Ses missions sont triples:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'information et la sensibilisation (campagne de sensibilisation à l'égard des conducteurs de plus de 3.5t, développement et suivi du code de bonne conduite poids lourds, campagne de sensibilisation et d'éducation de la

	<p>population de Thuin, etc.) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - le suivi proprement dit du PCM (recherche de partenariat et de financement, réunion semestrielle de programmation des actions, bilan et évaluation)¹⁷ ; - le développement de services en mobilité (mise en place et suivi du bus local et communal, création d'un service de covoiturage, etc.) <p>C'est une petite structure (un tiers temps) qui peut être intégrée au sein des services communaux. C'est aussi dans ce cadre que pourrait être réalisé les fiches d'accessibilité pour les principaux pôles générateurs de trafic en conformité avec le PCM.</p>
--	--

3.2.2 Mesures thématiques

3.2.2.1 Le réseau routier et la sécurité routière

▪ **Objectifs**

- A1. Diminuer l'insécurité routière objective et subjective
- A2. Offrir une bonne accessibilité tant externe qu'interne des lieux fréquentés de l'entité
- 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
- B6.a Améliorer les liaisons entre les villages et les centres de services
- B8. Intégrer les déplacements touristiques

¹⁷ C'est dans ce cadre que de nouvelles campagnes de comptages routiers pourraient être effectués (particulièrement pour la rue du Chêne, l'Avenue de Ragnies et la rue Ry des Rys).

- **Principe**

Il s'agit d'assurer la mise en œuvre de la hiérarchisation du réseau routier mais aussi de concrétiser le plan thématique relatif au réseau routier et à la sécurité routière. Les aspects « sécurité routière » du plan des déplacements doux sont aussi inclus.

- **Mesures**

- **MT.RR.1.1 – Campagne de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Diminuer le nombre et la gravité des accidents de la route. - Faire respecter le code de la route et se donner les moyens de le faire. - Sensibiliser les automobilistes au respect des usagers les plus faibles (piétons, cyclistes, PMR et particulièrement les enfants et les aînés) et par ce biais, augmenter la sécurité pour ceux-ci. - Développer des nouvelles habitudes et de nouveaux comportements en terme de mobilité.
Public-cible	La population de Thuin et des environs et plus particulièrement les usagers les plus faibles (piétons, cyclistes, PMR, enfants).
Type d'action	Sensibilisation et éducation
Description et mise en oeuvre	<p>Ce programme peut-être divisé en deux parties :</p> <p>1. <u>un volet consacré à la sécurité aux abords des écoles :</u></p> <p>Sensibiliser les parents d'élèves à l'insécurité routière qu'ils créent eux-mêmes aux abords des écoles et à l'importance de leur rôle d'exemple via une série d'actions ciblées et originales qui impliquent réellement les parents (radar préventif, distribution de faux PV pour stationnement illicite par les enfants en compagnie de policiers, débat dans les écoles à partir de dessins d'enfants, concours entre les écoles pour désigner l'école où les parents sont les plus responsables, etc.).</p> <p>Sensibiliser les enfants et les adolescents aux dangers de la route et leur apprendre les règles de sécurité minimales via une série d'actions « clefs sur porte » comme des séances d'apprentissage du code de la route, de maîtrise du vélo, de maîtrise de la moto, des impacts de la drogue et de l'alcool sur le comportement.</p> <p>Ces actions sont à organiser dans les écoles, les maisons de jeunes, lors de soirées et peuvent être organisées par la police fédérale, différentes associations comme la ligue des familles, Provélo, le Gracq, l'IBSR, les Responsable Young Drivers, la Fédémot, etc.</p> <p>Pour le pôle scolaire de Thuin-centre, il faut aussi développer une campagne d'information sur le principe des</p>

	<p>dépose-minute et des rangs scolaires.</p> <p>2. <u>un volet consacré à la nouvelle politique de vitesse</u> (cf. fiche-projet n°2004-S-1).</p> <p>Pour ce faire, un programme biannuel d'information / communication sur une thématique donnée doit être élaboré par le Cem en collaboration avec la police locale et les directions d'écoles. Une évaluation de celui-ci doit être réalisée avant d'en lancer un nouveau.</p>
--	---

➤ **MT.RR.1.2 – Mise en place d'un programme de contrôle et répression à la sécurité routière**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Diminuer le nombre et la gravité des accidents de la route. - Faire respecter le code de la route et se donner les moyens de le faire.
Public-cible	La population de Thuin et tout usager de la route.
Type d'action	Contrôle et répression
Description et mise en oeuvre	<p>Après avoir effectué une campagne de sensibilisation sur un sujet donné (vitesse, drogue, alcool, stationnement, etc.), il est nécessaire d'effectuer des contrôles. Ceux-ci, dans un premier temps, doivent être préventifs et avoir un rôle d'éducation. Bien souvent, la peur du policier est un bon moyen pour modifier les comportements. Pour que cela fonctionne, les contrôles doivent avoir lieu de façon récurrente mais à des moments différents (jour et soir, semaine et week-end, période d'affluence touristique) et à des endroits variés. La collaboration de la police est indispensable.</p> <p>Pour ce faire, cette problématique doit être intégrée au Plan Zonal de sécurité (actuellement reprise sous le titre de délinquance routière) et doit faire l'objet de plans d'actions (la sécurisation aux abords des écoles, les problèmes de circulation et l'insécurité routière au plan local) – cf. Fiche-projet n°2004-C-1.</p>

➤ **MT.RR.1.3 – Campagne d'aménagements des bords de routes**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser les automobilistes au respect des usagers les plus faibles (piétons, cyclistes, PMR et particulièrement les enfants et les aînés) et par ce biais, augmenter la sécurité pour ceux-ci. - Améliorer l'état des accotements.
Public-cible	La population de Thuin.
Type d'action	Sensibilisation et éducation/ infrastructurelle
Description et mise	Organisation, par village, une ou deux fois par an, d'une campagne de nettoyage, de dégagement et

en oeuvre	d'aménagements légers des bords des routes. Des collaborations entre les associations des villages, les représentants des quartiers et les autorités communales sont à prévoir. On n'oubliera pas de tenir compte de l'aspect écologique de la question.
------------------	--

➤ **MT.RR.1.4 – Programme de sécurisation des voiries de desserte locale et de séjour**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Sécuriser les entrées des quartiers d'habitations mis en zone 30 ; - Gérer les vitesses (moyens infrastructurels dissuasifs) ; - Optimiser et organiser le stationnement dans les villages ; - Lutter contre le sentiment d'insécurité routière ; - Améliorer l'état technique du réseau communal.
Public-cible	La population de Thuin et plus particulièrement les usagers les plus faibles (piétons, cyclistes, PMR, enfants).
Type d'action	Infrastructurelle
Description et mise en oeuvre	<p>Pour concrétiser la sécurisation des voiries de desserte locale et de séjour (niveau 3), il s'agit sur la base d'une grille multicritères (largeur de la voirie, vitesse préconisée, nombre d'accidents, passage de bus, etc.) de déterminer les lieux qui sont à aménager, leur degré de priorité et le type d'aménagement. Selon les budgets disponibles, il faut alors établir une programmation pluriannuelle. Il ne faut pas oublier d'y inclure la signalisation réglementaire en amont et en aval des aménagements préconisés. Un éclairage adéquat doit aussi être placé.</p> <p>Ce programme peut être dressé en concertation avec le Conseil des Quartiers. Il ne faut pas oublier d'intégrer le passage du charroi agricole lors du réaménagement de voiries.</p> <p>Une pré-étude qui peut servir de base de discussions pour l'établissement du programme a été réalisée (cf. Fiches-projets 2004-O-6 et 2004-I-3-D).</p>

➤ **MT.RR.1.5 – Programme de sécurisation des traversées d'agglomération par des voiries de transit**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - 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 ; - Améliorer l'état technique du réseau communal.
Public-cible	La population de Thuin et des environs et les personnes en transit.
Type d'action	Infrastructurelle
Description et mise	Selon les budgets disponibles et les priorités de réalisation, il faut établir une programmation pluriannuelle.

en oeuvre	Localisation des aménagements de sécurités	Gestionnaire de voirie	Problématique
	Leers-et-Fosteau – traversée du village par la N559	Province	Diminuer la vitesse et sécurisation de la traversée piétonne.
	Biercée – entrée Sud du village – N559	Province	Effet de porte : Diminuer la vitesse et être une porte d’entrée au village.
	Biercée – entrée Est du village – rue du Vieux Biercée	Ville de Thuin	Effet de porte : Diminuer la vitesse.
	Thuin – entrée Sud de la Ville – Avenue de Ragnies	Ville de Thuin	Effet de porte : Diminuer la vitesse et être une porte d’entrée au village.
	Thuin – entrée Sud de la Ville – route de Biesme	Ville de Thuin	Effet de porte : porte de ville et sécurisation abords infrastructures sportives.
	Thuin – entrée Ouest de la Ville – Drève des Alliés	MET-D142	Réorganisation du stationnement, porte de ville, abords d’école, modes doux, etc.
	Gozée – entrée Sud-Est de l’entité – N53	MET-D142	Effet de porte : Diminuer la vitesse.
	Gozée – traversée quartier d’habitation – rue A. Bury	Ville de Thuin	Sécurisation, cadre de vie. Ce réaménagement ne pourra réellement se réaliser que lorsque cette rue pourra être considérée comme une voirie de desserte locale et de séjour c-à-d lorsque le dédoublement de la N53 sera effectif.

		Gozée – entrée Ouest du village - rue E. Vandervelde	Ville de Thuin	Effet de porte - accès à un quartier résidentiel sur une liaison vers l'Abbaye d'Aulne.
		Gozée – traversée hameau – rue du Chêne	Ville de Thuin	Protection concentration d'habitat sur une liaison vers l'Abbaye d'Aulne.
		Gozée – traversée hameau – rue E. Vandervelde	Ville de Thuin	Abords de l'IMP – sécurisation.
		Thuillies – traversée village – rue de la Victoire	Ville de Thuin	Stationnement, sécurisation, modes doux.
		Thuillies – entrée Est du village – rue de la Cour	Ville de Thuin	Effet de porte : Diminuer la vitesse.
		Ragnies – traversée du village – rue de la Roquette	Ville de Thuin	Effets de porte au Nord et au Sud : Diminuer la vitesse et être une porte d'entrée au village.
		Biesme-sous-Thuin - entrée Ouest du village – rue de Ragnies	Ville de Thuin	Effet de porte : Diminuer la vitesse.

➤ **MT.RR.1.6 – Programme de sécurisation des carrefours**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la hiérarchisation du réseau routier ; - 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 ; - Améliorer l'état technique du réseau communal.
Public-cible	La population de Thuin et des environs et les personnes en transit.
Type d'action	Infrastructurelle
Description et mise	Selon les budgets disponibles et les priorités de réalisation, il faut établir une programmation pluriannuelle.

en oeuvre	Localisation des carrefours	Gestionnaire de voirie	Problématique
	Leers-et-Fosteau - N559/rue du Marquis	Province	Diminuer la vitesse et sécuriser les croisements de flux.
	Thuin – N559/rue de Lobbes	Province	Améliorer la fluidité du trafic, être une porte de ville, constituer un point de rebroussement pour les poids lourds et sécuriser le croisement de flux.
	Thuin – rue du Moustier/rue T'Serstevens/Av. de Ragnies	Ville de Thuin	Améliorer la fluidité du trafic, être une porte de ville, sécuriser le croisement de flux, sécuriser les modes doux. → Cf. Fiche-projet 2004-I-3-D
	Thuin – rue Cambier/Grand Rue	MET-D142	Améliorer la fluidité du trafic, améliorer la visibilité et sécuriser les modes doux.
	Thuin – drève des Alliés/av. Buisseret	MET-D142	Améliorer la fluidité du trafic, être une porte de ville, constituer un point de rebroussement pour les poids lourds/ la desserte scolaire et sécuriser le croisement de flux.
	Thuin – N59/rue du pont du jour	MET-D142	Diminuer la vitesse et sécuriser les croisements de flux.
	Thuin – rue du Chêne/rue du Point du Jour	Ville de Thuin	Améliorer la sécurité (visibilité) et réduire le trafic.
	Gozée – rue du Chêne/rue E. Vandervelde	Ville de Thuin	Diminuer la vitesse et sécuriser les croisements de flux.
	Gozée – N53/rue de Panama	MET-D142	Diminuer la vitesse et sécuriser les croisements de flux.
	Thuillies – N53/Rue de Reumont	MET-D142	Diminuer la vitesse et sécuriser les croisements de flux.
	Thuillies – place/rue de Donstiennes	Ville de Thuin	→ Cf. Fiche-projet 2004-I-5-D
	Ragnies - rues de Biercée/Diale-Colas/de Ragnies/chemin de la Maronne/Avenue de Ragnies	Ville de Thuin	Diminuer la vitesse et sécuriser les croisements de flux.
	Biesme-sous-Thuin - route de Biesme/rue du Moulin/rue St Druon	Ville de Thuin	Diminuer la vitesse, sécuriser les croisements de flux et être une porte d'entrée au village.

		Biesme-sous-Thuin - route de Biesme/chemin de Forestaille	Ville de Thuin	Améliorer la visibilité, sécuriser les croisements de flux, être une porte d'entrée au village, sécuriser les modes doux et renforcer la sécurité de l'école. → Cf. Fiche-projet 2004-I-7	
--	--	---	----------------	--	--

➤ **MT.RR.1.7 – Création d'un nouvel accès au technoparc de Donstiennes**

Objectifs	Assurer une accessibilité aux zones d'activités économiques respectueuses des lieux de vie.
Public-cible	La population de Donstiennes et Thuillies, les clients du technoparc.
Type d'action	Infrastructurelle /organisationnelle
Description et mise en oeuvre	Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser pour concrétiser le nouvel accès au technoparc de Donstiennes : <ul style="list-style-type: none"> - Pré-étude de faisabilité de l'aménagement d'une voirie agricole existante et recherche du tracé pour le chaînon manquant ; - Modification éventuelle du Plan de Secteur (selon avis de la DGATLP) ; - Programmation et budgétisation ; - Plans techniques et permis afférents ; - Début des travaux.

➤ **MT.RR.1.8 – Dédoublage de la traversée de Gozée¹⁸**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Anticiper l'évolution du trafic. - Assurer une accessibilité respectueuse des lieux de vie.
Public-cible	La population de Thuin et des environs et les personnes en transit.
Type d'action	Infrastructurelle /organisationnelle
Description et mise en oeuvre	Dans un ordre chronologique, voici les actions à réaliser pour concrétiser le dédoublement de la traversée de Gozée :

¹⁸ Traversée de Gozée – dédoublement de la N53 : Malgré les nombreuses remarques émises lors de l'enquête publique, le CA a désiré maintenir la possibilité de dédoubler la N53 dans la traversée de Gozée. Il insiste pour que cette problématique soit réétudiée ultérieurement et de façon plus précise (différents tracés) en ce compris via une étude d'incidence et une enquête publique y afférente. Selon le choix du tracé de la future E420, l'impact éventuel sur la traversée de Gozée pour les trajets longues distances sera évalué.

	<ul style="list-style-type: none"> - Pré-étude de faisabilité de l'aménagement de voiries agricoles existantes et recherche du tracé; - Modification éventuelle du Plan de Secteur (selon avis de la DGATLP) ; - Programmation et budgétisation ; - Plans techniques et permis afférents ; - Début des travaux.
--	--

➤ **MT.RR.1.9 – Opération cœur de Ville au centre de Thuin**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - 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 ; - Organiser les déplacements engendrés par les activités localisées à la Ville Haute (scolaire, emploi, services, tourisme) et la Ville Basse (commerces, tourisme) ; - Améliorer la hiérarchisation du réseau routier ; - Sécuriser les entrées et les traversées de villages ; - Gérer les vitesses (régimes de vitesse adaptés et moyens infrastructurels dissuasifs).
Public-cible	La population de Thuin et des environs.
Type d'action	Infrastructurelle
Description et mise en oeuvre	<p>Il s'agit de réunir les différents acteurs (Ville, MET-D142, TEC, SNCB, DGATLP) afin d'établir sur la base d'une grille multicritères (amélioration de la fluidité, du stationnement, des espaces pour les mode doux, etc.) qui inclut les moyens budgétaires disponibles, les priorités de concrétisation des aménagements nécessaires pour améliorer la mobilité au centre de Thuin.</p> <p>Voici un relevé des actions à entreprendre</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fin du viaduc/rue P. Mengal - entrée zone 30, échange de flux piétons et cyclables ; - Effet de porte : rue du Fosteau - dissuader le transit par le quartier de La Maladerie ; - Effet de porte : rue du Chêne - dissuader le transit par le quartier du Berceau ; - Effet de porte : rue de Biesme - porte de ville et sécurisation abords infrastructures sportives ; - Effet de porte : rue Crombouly - dissuader le transit par le quartier des Waibes depuis zoning et infrastructures sportives ; - Abords des nouvelles infrastructures sportives (football) au Waibe ; - Abords des nouvelles infrastructures sportives (tennis) rue de Biesme ; - Carrefour rues Cambier/Grand-Rue (visibilité et fluidité du trafic) ; - Carrefour rues Moustier/T'Sertevens/av. de Ragnies (sécurisation, fluidité du trafic et porte de ville) ;

	<ul style="list-style-type: none"> - Carrefour Drève des Alliés/av. Buisseret (rebroussement, porte de Ville, fluidité trafic et sécurisation) ; - Carrefour rue du Chêne/av. du Berceau/rue Cap. Tressegnies (sécurisation, espace public) ; - Carrefour rue de Lobbes/N559 (rebroussement, porte de Ville, fluidité trafic et sécurisation) ; - Revitalisation du quartier de la gare (cf. mesure MG.2.2) ; - Place du Chapitre (accueil des touristes et horeca) ; - Place de la Ville-Basse et bord de Sambre (accueil des touristes, horeca et vicinal) ; - Stationnement : gare de l'ouest (y compris la rue du Fosteau et les abords des bâtiments publics – possibilité stationnement bus touristiques), gare du Nord, Demi-Lune, Champs des oiseaux et derrière Athénée ; - Grand Rue (restriction du stationnement, place pour les modes doux, accueil des touristes, abords d'écoles) ; - Drève des Alliés (réorganisation du stationnement, porte de ville) ; - Boucle de promenade motorisée au travers de l'entité pour organiser le passage dans le centre de Thuin. <p>Il ne faut pas oublier la signalisation et les cheminements pour les modes doux (cf. mesures MG.1.1, MG.1.2, MG.1.4, MG.1.5, MG1.6, MT.MD.4.4, MT.MD.4.5 et MT.MD.4.6) ainsi que la pose d'un éclairage adéquat.</p>
--	---

➤ **MT.RR.1.10 – Sécurisation et convivialité des espaces publics**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Sécuriser les villages ; - Gérer les vitesses (régimes de vitesse adaptés et moyens infrastructurels dissuasifs) y compris aux abords des écoles; - Améliorer la structure du réseau communal, provincial et régional ; - Optimiser et organiser le stationnement dans les villages ; - Lutter contre le sentiment d'insécurité routière ; - Améliorer l'état technique du réseau communal.
Public-cible	La population de Thuin.
Type d'action	Infrastructurelle
Description et mise en oeuvre	<ul style="list-style-type: none"> - Les abords des écoles : particulièrement ceux des écoles communales qui ne sont pas encore aménagés (ou insuffisamment) à savoir Biercée (antenne), Biesme-sous-Thuin, Ragnies et Leers-et-Fosteau. Les écoles communales de Gozée et celles du centre de Thuin (libre confessionnel et de la communauté française), localisées sur voirie régionale, sont reprises dans le plan de sécurisation des abords des écoles du MET-D142. Cf. Fiches-projets n° 2004-I-6-D et 2004-I-7. - Les places de villages : il s'agit de les réaménager dans une optique d'organiser les circulations, de

	<p>sécuriser les modes doux, d'organiser le stationnement et de tenir compte de la dimension touristique des lieux (et de l'horeca le cas échéant). Les places concernées sont : la Place du Chapitre à la Ville-Haute, la Place de la Ville-Basse y compris les bords de Sambre, la Place de Thuillies et la Place de Ragnies. Cf. Fiche-projet n° 2004-I-5-D.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Problématiques du stationnement : gare de l'ouest (y compris la rue du Fosteau et les abords des bâtiments publics – possibilité stationnement bus touristiques), gare du Nord, Demi-Lune, Champs des oiseaux et derrière Athénée. - Deux quartiers méritent une réflexion d'ensemble quant à leur devenir : le quartier de la gare à Thuin (Cf. mesure MG.2.2). et le site touristique de l'Abbaye d'Aulne.
--	---

3.2.2.2 Le charroi lourd

▪ Objectifs

- 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
- B2.a Structurer les déplacements de charrois particuliers et de transit
- B2.b Assurer l'accessibilité du centre de Thuin
- B8. Intégrer les déplacements touristiques

▪ Principe

Il s'agit d'assurer la mise en œuvre de la hiérarchisation du réseau routier mais aussi de concrétiser le plan thématique relatif au charroi lourd. Les différentes mesures nécessitent pour atteindre leur cible **une concertation préalable avec les différents intervenants** (monde agricole, opérateurs touristiques ou économiques, etc.).

- **Mesures**

- **MT.CL.2.1 – Campagne de sensibilisation à l'égard des conducteurs de plus de 3.5t**

Objectifs	Expliquer la nouvelle réglementation mise en place sur le territoire de Thuin et accompagner le changement des habitudes que cela va occasionner.
Public-cible	Les utilisateurs de poids lourds, y compris agricoles et touristiques, originaires de Thuin ou en transit sur le territoire communal.
Type d'action	Sensibilisation et éducation
Description et mise en oeuvre	<p>Rédaction de plusieurs folders explicatifs et envoi aux différentes entreprises actives sur le territoire de Thuin, y compris les commerçants et les exploitants agricoles afin qu'elles le distribuent à leurs « chauffeurs » et à leurs fournisseurs. Celui-ci expliquerait les différentes mesures mises en place par le PCM en ce qui concerne la circulation des poids lourds (itinéraires interdits au plus de 7.5 et 3.5t, limitation de vitesse, itinéraires à privilégier, etc.). Des réunions de concertation et d'explication avec les différentes entreprises doivent être organisées avant le démarrage de la campagne afin de recueillir le soutien de celles-ci pour sa mise en œuvre la plus efficace possible.</p> <p>La rédaction d'une fiche d'accessibilité pour chaque entreprise et la diffusion de celle-ci est une mesure didactique qui renforcerait le respect des itinéraires prévus. Cette fiche pourrait être rédigée par chaque « entreprise » sur base d'un guide méthodologique diffusé par la commune et avec le soutien du CeM. L'appui de la Cellule Mobilité de l'Union wallonne des entreprises est à rechercher pour mettre en œuvre cette mesure.</p> <p>Une campagne d'information via la presse régionale doit être couplée à la mise en œuvre des itinéraires poids lourds afin de prévenir un maximum de personnes des modifications apportées, particulièrement les chauffeurs en transit sur l'entité. Une campagne d'affichage peut être couplée à cette action.</p> <p>Ces mesures sont à mettre en œuvre progressivement lorsque les mesures relatives au jalonnement et à la signalisation de police seront effectives (MG.1.1, MG.1.2 et MG.1.4). Elles doivent être répétées lors de toute modification de la hiérarchisation du réseau (accès direct au Technoparc de Donstiennes, dédoublement éventuel de la N53 à Gozée).</p>

- **MT.CL.2.2 – Campagne de répression à l'égard des plus de 3.5t**

Objectifs	Vérifier l'application et sanctionner le non-respect de la nouvelle réglementation poids lourds.
Public-cible	Les utilisateurs de poids lourds, y compris agricoles et touristiques, originaires de Thuin ou en transit sur le

	territoire communal.
Type d'action	Contrôle et répression
Description et mise en oeuvre	A l'issue de la phase de sensibilisation (cf. MT.CL.2.1.), une campagne policière de contrôle doit être réalisée. Celle-ci doit se répéter de façon périodique (tous les 3 ou 4 mois). La collaboration de la police est indispensable (Cf. MT.RR.1.2). La collaboration des douanes peut être recherchée pour effectuer de la prévention.

➤ **MT.CL.2.3– Mise en ordre du réseau à vocation agricole¹⁹**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Parfaire la qualité technique du réseau à vocation agricole. - Améliorer la cohabitation avec les modes doux et la circulation routière de liaisons.
Public-cible	Les agriculteurs et les utilisateurs de poids lourds agricoles.
Type d'action	Organisationnelle / infrastructurelle
Description et mise en oeuvre	<p>Il s'agit de déterminer un plan d'entretien et d'équipement du réseau à vocation agricole au sein des aires rurales de mobilité afin de déterminer les priorités et les aménagements nécessaires : empiérement, dispositif de rebroussement, béton bi bandes, F99C, déclassement. Pour le réseau communal où le charroi agricole domine mais qui a aussi une fonction de desserte locale voire de liaison, des aménagements sont à étudier : sens de circulation, by-pass, etc.</p> <p><u>Une concertation avec le monde agricole est un préalable à l'établissement de ce plan.</u> Un premier document de travail devant servir à la réflexion a déjà été réalisé (Cf. Annexe 2). L'importance de la mise en œuvre rapide de ce Plan est souligné par le monde agricole consulté.</p>

➤ **MT.CL.2.4 – Mesures d'accompagnement pendant les campagnes betteravières**

Objectifs	Permettre aux agriculteurs de réaliser leur travail dans les meilleures conditions tout en préservant la vie locale et en tenant compte de la sécurisation routière.
Public-cible	Les agriculteurs et les utilisateurs de poids lourds agricoles.
Type d'action	Sensibilisation et éducation / organisationnelle
Description et mise en oeuvre	<p>Développer avec les agriculteurs et les transporteurs un code de bonne conduite. Celui-ci pourrait reprendre</p> <ul style="list-style-type: none"> - La mise à la disposition des agriculteurs par la commune de panneaux « route barrée ». Ces panneaux seraient à utiliser lors du chargement par les transporteurs des betteraves sur les champs.

¹⁹ Il ne faut pas limiter le réseau à vocation agricole aux seuls chemins agricoles.

	<ul style="list-style-type: none"> - Le nettoyage des chaussées par les agriculteurs. - Les itinéraires saisonniers (instauration de sens uniques sur certaines voiries agricoles). - Etc.
--	---

➤ **MT.CL.2.5 – Sécurisation des traversées des voiries de transit par le charroi agricole**

Objectifs	Limiter les accidents dus aux différences de vitesses entre les utilisateurs des voiries de transit et le charroi agricole traversant.
Public-cible	Les agriculteurs.
Type d'action	Sensibilisation et éducation / infrastructurelle
Description et mise en oeuvre	Signaler la possibilité de traversée de charrois agricoles lents sur les voiries de transit à l'aide d'une meilleure visibilité des carrefours (élagage régulier de la végétation, pose adaptée des panneaux au charroi haut, etc.) et de la pose de panneaux informatifs aux abords de ces carrefours. En période d'intense activité agricole, ces panneaux pourraient être éclairés à l'aide de gyrophares oranges dès la tombée du jour.

➤ **MT.CL.2.6 – Développement de la signalétique et organisation des circulations au sein des zones d'activités économiques**

Objectifs	Améliorer l'accessibilité aux zones d'activités économiques.
Public-cible	Les clients des zones d'activités économiques.
Type d'action	Organisationnelle / infrastructurelle
Description et mise en oeuvre	La signalisation directionnelle permet aux clients de rejoindre les zones d'activités économiques. Une fois sur place, il faut que les entreprises qui sont localisées au sein de ces zoning soient clairement identifiées ainsi que la porte d'accès du zoning qu'ils doivent emprunter. L'implantation de « relais informations services » aux portes d'entrée permet de répondre à cet objectif. Eventuellement, des sens de circulation et des accès réservés aux poids lourds et aux véhicules particuliers peuvent être installés. La diffusion d'une fiche d'accessibilité par zoning renforcera l'efficacité du système.

➤ **MT.CL.2.7 – Prise en compte des autocars touristiques**

Objectifs	Augmenter la sécurité aux abords des attractions touristiques (permanentes ou évènementielles).
Public-cible	Les opérateurs touristiques et les autocaristes.

Type d'action	Organisationnelle /infrastructurelle
Description et mise en oeuvre	En concertation avec les opérateurs touristiques, définir des lieux de stationnement réservés aux autocaristes ainsi que des lieux d'arrêt si nécessaire. Le cas échéant, il faut sécuriser ceux-ci et interdire physiquement le stationnement aux endroits inadaptés. Ces mesures doivent également être définies pour de l'évènementiel. La diffusion d'une fiche d'accessibilité renforcera l'efficacité du système.

3.2.2.3 Les transports en commun

▪ **Objectifs**

- 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
- A5. Offrir une bonne accessibilité des lieux principaux d'emplois et des services extérieurs à l'entité
- B2.b Assurer l'accessibilité du centre de Thuin
- B4. Développer l'utilisation des transports en commun pour un usage quotidien (autre que scolaire) et touristique
- 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
- B8. Intégrer les déplacements touristiques

▪ **Principe**

La première façon d'améliorer l'accessibilité à un service donné est de s'intéresser aux conditions d'accessibilité selon les différents modes de transport. La stratégie d'organisation des transports en commun choisie ressort de ce moyen d'agir. La mise en œuvre sera difficile. Il s'agit plus ici de donner des pistes de réflexion. Des collaborations extérieures (communes voisines, TEC, SNCB, MET, etc.) seront nécessaires afin d'y arriver. En ce qui concerne la mobilité locale en transports collectifs, la Ville pourra plus facilement en

assurer la mise en place et des mesures sont proposées dans ce sens (idées et moyens de mise en œuvre). La complémentarité entre les modes est systématiquement recherchée.

▪ **Mesures**

➤ **MT.TC.3.1 – Mise en place de transports en commun alternatifs de proximité (TCA) – Phase 1**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Satisfaire les besoins en termes de déplacements de proximité non satisfaits d'un public faiblement motorisé. - Compléter la chaîne de déplacement qui permet de rejoindre le réseau classique des TEC et de la SNCB. - Améliorer la desserte entre les villages et le centre de Thuin.
Public-cible	La population en général et plus particulièrement le public faiblement motorisé (personnes à faibles revenus, jeunes et âgés en tête).
Type d'action	Organisationnelle
Description et mise en oeuvre	Création par la Ville, en collaboration avec le TEC, d'un bus local qui doit assurer un double rôle : le rabattement sur les lignes TEC et SNCB classiques en heures de pointe et la desserte de Thuin comme pôle communal de services pendant les heures creuses (Cf. Fiche-projet n°2004-O-1-D).

➤ **MT.TC.3.2 – Mise en place de transports en commun alternatifs de proximité (TCA) – Phase 2**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Satisfaire les besoins en termes de déplacements de proximité non satisfaits d'un public faiblement motorisé. - Compléter la chaîne de déplacements qui permet de rejoindre le réseau classique des TEC et de la SNCB. - Améliorer l'accessibilité des ressources touristiques.
Public-cible	Le public faiblement motorisé (personnes à faibles revenus, jeunes et âgés en tête) et les touristes.
Type d'action	Organisationnelle
Description et mise en oeuvre	Création par la commune d'un bus communal qui a pour objectif de fournir tous les services de transports en commun qui ne sont pas assurés par les lignes TEC et SNCB classiques et le bus local. Il sera particulièrement réservé au transport des groupes (accueil extrascolaire, produit touristique, etc.).

➤ **MT.TC.3.3 – Création et/ou équipement de lieux d'échanges entre modes**

Objectifs	Développer des lieux d'échanges modaux afin de favoriser la multimodalité dans les chaînes de transports et y diminuer la part de la voiture.
Public-cible	La population de Thuin
Type d'action	Organisationnelle / infrastructurelle
Description et mise en oeuvre	<p>Divers équipements tant de sécurité que de convivialité ou encore d'échanges doivent être intégrés afin que les lieux choisis d'échanges entre les modes deviennent attractifs. Outre des aménagements physiques (parking longue durée type park-and-ride, parking vélos, parking bus, abribus, bancs publics, éclairage, etc.), une coordination entre les divers transports publics et le développement d'un système d'information (panneaux d'information avec horaires des transports en commun, fiche d'accessibilité, etc.) est nécessaire. Il s'agit des gares de Lobbes, de Thuin et de la Place de Gozée.</p> <p>Une concertation entre différents partenaires concernés (TEC, SRWT, MET, SNCB et communes) est à établir afin de pouvoir programmer les investissements et les réalisations. S'il existe des projets pour la place de Gozée et la gare de Lobbes, pour la gare de Thuin c'est une véritable opération de redynamisation urbaine qu'il faut entreprendre (cf. mesure MG.2.2).</p>

➤ **MT.TC.3.4 – Sécurisation des arrêts de bus**

Objectifs	Sécuriser des lieux d'échanges modaux.
Public-cible	La population en général et en particulier les usagers des transports en commun.
Type d'action	Infrastructurelle
Description et mise en oeuvre	<p>Selon le nombre de lignes de bus par lesquelles les arrêts de bus sont desservis et selon le fait qu'ils constitueront ou non des points d'arrêt du TCA ou encore selon leur localisation (aire urbaine ou aire rurale, voirie régionale, espace disponible ou pas), les arrêts de bus seront plus ou moins équipés (parkings autos, vélos, aménagements de convivialité – banc, poubelle – panneaux d'information). Dans le cadre de la mise en place des divers TCA, de nouveaux arrêts pourront être créés.</p> <p>Pour ce faire, une étude sur l'aménagement des lieux d'échange (y compris localisation de nouveaux arrêts pour les TCA), en concertation entre différents partenaires concernés (TEC, SRWT, MET et communes) doit être réalisée afin aussi de pouvoir programmer les investissements et les réalisations. Une pré-étude est réalisée au sein des fiches-projets n°2004-O-5 et 2004-I-3-D.</p>

➤ **MT.TC.3.5 - Campagne de promotion des modes de transports en commun**

Objectifs	Promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture.
Public-cible	La population en général, et en particulier les utilisateurs occasionnels des transports en commun et le public scolaire.
Type d'action	Sensibilisation et éducation
Description et mise en oeuvre	Réaliser une campagne sur l'usage des transports en commun (y compris le TCA) : « Pass » gratuit de découverte (une semaine ou un mois) des transports en commun à destination de certains publics-cibles (jeunes, personnes âgées, personnel d'entreprises, etc.), fiches d'accessibilité en transports en commun par village, etc. Une campagne ciblée sur la liaison ferrée vers Charleroi devrait être organisée afin de mettre en évidence auprès du grand public la compétitivité de cette ligne. Pour ce faire, un programme biannuel d'information/communication (avec évaluation de celui-ci) doit être défini par la plateforme communale de mobilité afin de pouvoir rechercher les partenariats et concrétiser les actions.

3.2.2.4 Les modes doux

▪ **Objectifs**

- 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
- B1. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers « faibles » (aînés, enfants, piétons, cyclistes et PMR)
- B2.b Assurer l'accessibilité du centre de Thuin
- B5. Développer la pratique des modes « doux » (marche à pied et vélo) particulièrement pour les déplacements utilitaires
- B6.b Améliorer l'accessibilité des PMR aux infrastructures de transports et aux services publics

▪ **Principe**

Il s'agit de concrétiser le plan thématique relatif aux modes doux. L'aménagement des itinéraires de desserte locale est prise en compte au sein des mesures de la thématique : réseau routier et sécurité routière. Il en est de même de l'accessibilité pour les PMR.

▪ **Mesures**

➤ **MT.MD.4.1 – Campagne de promotion des modes doux (à pied et à vélo)**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture. - Sécuriser l'usage de ces modes.
Public-cible	La population de Thuin
Type d'action	Sensibilisation et éducation
Description et mise en oeuvre	<p>Campagnes diversifiées sur les déplacements piétons (y compris des personnes à mobilité réduite) et cyclables :</p> <ul style="list-style-type: none"> - journée annuelle spécifiquement destinée aux déplacements à pied et à vélo comprenant la découverte des aménagements récents, des informations sur la sécurité, le marquage anti-vol des vélos, etc. ; - vélo-écoles (cours de conduite à vélo) pour enfants et adultes ; - Etc. <p>Pour ce faire, un programme biannuel d'information/communication (avec évaluation de celui-ci) doit être défini par la plateforme communale de mobilité afin de pouvoir rechercher les partenariats et concrétiser les actions.</p>

➤ **MT.MD.4.2 – Mise en oeuvre du plan relatif aux modes doux – Phase 1**

Objectifs	Sécuriser les itinéraires intervillages et locaux et par là multiplier l'offre de déplacements non motorisés.
Public-cible	Les cyclistes et les piétons originaires de la commune ou en passage sur le territoire de celle-ci.
Type d'action	Infrastructurale
Description et mise en oeuvre	<p>Les différents itinéraires identifiés doivent faire l'objet d'une re-vérification de terrain, être sécurisés et équipés avant d'être opérationnels. Pour chaque itinéraire, il faut prévoir les aménagements qui les rendront d'une part sûrs tant du point de vue de la sécurité routière que du contrôle social et d'autre part conviviaux. Selon les itinéraires et le niveau hiérarchique de la voirie, les aménagements varieront (D7, PCM, changement du revêtement de la voirie, etc.). Il faudra particulièrement faire attention aux traversées (cf. le point 3.1.2.4). Dans certains cas, des synergies avec la mise en ordre du réseau à vocation agricole sont à rechercher (MT.CL.2.3).</p> <p>Pour ce faire, il faut élaborer une programmation de la mise en oeuvre du plan relatif au mode doux (par la plateforme communale de mobilité). Celui-ci doit comprendre la vérification des itinéraires, les propositions d'aménagement (étude technique), la recherche de financement et le balisage (cf. mesure MG.1.5). A titre exemplatif, il serait souhaitable de réaliser un itinéraire rapidement.</p>

	La priorité sera donnée à l'entretien des aménagements existants, ensuite à la réalisation de chaînons manquants et dans un troisième temps à l'équipement complet des itinéraires non équipés.
--	---

➤ **MT.MD.4.3 – Mise en œuvre du plan relatif aux modes doux – Phase 2**

Objectifs	Sécuriser les itinéraires régionaux et par là multiplier l'offre de déplacements non motorisés.
Public-cible	Les cyclistes et les piétons originaires de la commune ou en passage sur le territoire de celle-ci.
Type d'action	Infrastructurale
Description et mise en oeuvre	Les différents itinéraires identifiés doivent être sécurisés et équipés avant d'être opérationnels. Pour chaque itinéraire, il faut prévoir les aménagements qui les rendront d'une part sûrs tant du point de vue de la sécurité routière que du contrôle social et d'autre part conviviaux. Leur mise en œuvre (RAVeL ou réseau cyclable) dépend du MET-D142.

➤ **MT.MD.4.4 – Equipement de la liaison accessible aux cyclistes dans la traversée du centre de Thuin**

Objectifs	Offrir une alternative minimaliste pour la traversée des cyclistes dans le centre de Thuin.
Public-cible	Les cyclistes.
Type d'action	Organisationnelle / infrastructurale
Description et mise en oeuvre	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement de stationnements cyclables sécurisés à la gare, à la Ville-Basse et à la Ville-Haute à la jonction entre la fin des aménagements accessibles aux cyclistes et au pied des cheminements piétons. - Equipement d'un cheminement piéton à l'aide d'une goulotte (ruelle de la Gripelotte et promenade du Bastion) afin de le rendre accessible aux cyclistes. - Balisage des « itinéraires » (cf. mesure MG.1.5).

➤ **MT.MD.4.5 – Mise en place de Sens Unique Limité (SUL)**

Objectifs	Améliorer l'accessibilité pour les cyclistes (raccourci) en s'assurant de leur sécurité ainsi que de celle des autres usagers de la voiries
Public-cible	Les cyclistes.
Type d'action	Organisationnelle / infrastructurale
Description et mise	Etablir un plan sur l'ensemble du territoire communal sur l'opportunité ou pas d'ouvrir les sens uniques aux

en oeuvre	cyclistes ou pas et le cas échéant les aménagements préconisés. L'aménagement de ces SUL doit alors être programmé. Cette mesure doit rapidement être réalisée si la Ville veut se conformer à l'arrêté ministériel du 18 décembre 2002 rendant obligatoire à partir du 1er juillet 2004 l'aménagement en SUL de toutes les voiries à sens unique répondant à certains critères.
------------------	--

➤ **MT.MD.4.6 – Promouvoir les déplacements scolaires à pied et à vélo**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture. - Sécuriser l'usage de ces modes.
Public-cible	Les enfants et adolescents fréquentant les écoles de Thuin.
Type d'action	Sensibilisation et éducation
Description et mise en oeuvre	<p>Si dans beaucoup de villages, il n'est pas utile de réaliser un réel plan de déplacements scolaires, par contre, il est nécessaire de promouvoir les déplacements à pied et en vélo afin de transformer les potentialités existantes. Pour ce faire, il existe une série de fiches techniques réalisées par la MET (les manuels du MET N°6) qui peuvent aider les écoles à structurer leurs actions afin de promouvoir l'utilisation des modes doux.</p> <p>En ce qui concerne le pôle scolaire de Thuin-centre, la mise en oeuvre de la politique du stationnement doit s'accompagner d'un développement des rangs scolaires qui permettront de relier les parkings de délestage en toute sécurité.</p>

3.2.2.5 Le stationnement

▪ **Objectifs**

- A1. Diminuer l'insécurité routière objective et subjective
- A2. Offrir une bonne accessibilité tant externe qu'interne des lieux fréquentés de l'entité
- B2.b Assurer l'accessibilité du centre de Thuin

▪ **Principe**

Il s'agit de déterminer les modalités d'application afin de concrétiser la politique de stationnement définie tant d'un point de vue infrastructurelle que de promotion et de contrôle.

▪ **Mesures**

➤ **MT.ST.5.1 – Programme de mise en place du stationnement dans le centre de Thuin**

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer l'offre en Ville-Basse et en Ville-Haute pour les clients-visiteurs (courte durée) ; - Dissuader les pendulaires fixes (les travailleurs) de stationner dans les artères principales et commerçantes ; - Organiser des places de stationnement en bordures des artères principales pour le stationnement de longue durée ; - Favoriser dans certaines zones le stationnement riverain ; - Créer du stationnement en périphérie pour l'accueil des touristes et des pendulaires fixes.
Public-cible	Les habitants du centre de Thuin, les personnes qui y travaillent (y compris les livraisons), les clients des services publics, commerces et des écoles et les touristes.
Type d'action	Infrastructurelle / organisationnelle et contrôle-répression
Description et mise en oeuvre	<p>Ce programme se divise en 5 temps :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Détermination du type de gestion choisie (zone bleue, stationnement payant, etc.) et localisation précise de ces zones ; - Implantation des systèmes de gestion prévus ; - Aménagement des zones de stationnement existantes et graduellement des nouvelles zones prévues ; - Campagne de sensibilisation (cf. mesure MT.ST.5.2) ; - Contrôle du respect du stationnement (y compris du stationnement illicite et dangereux).

➤ **MT.ST.5.2 – Campagne de sensibilisation à la nouvelle politique de stationnement dans le centre de Thuin**

Objectifs	Expliquer la nouvelle politique de stationnement.
Public-cible	Les habitants du centre de Thuin, les personnes qui y travaillent (y compris les livraisons, les clients des services publics, commerces et des écoles et les touristes).
Type d'action	Sensibilisation et éducation
Description	Cette campagne doit se diviser en trois parties :

et mise en oeuvre	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Avant la définition complète de la nouvelle politique afin de faire comprendre les tenants et les aboutissants de celle-ci et de procéder à des micro adaptations pour coller aux mieux à la réalité de terrain. Le public particulièrement visé est les commerçants. On peut prévoir des visites de terrain dans d'autres villes, des simulations, etc. ▪ Avant la mise en œuvre de la nouvelle politique pour informer des nouvelles dispositions et y faire adhérer les usagers. Les actions doivent être ciblées en fonction du public visé. Citons à titre d'exemple : des sets de tables avec la nouvelle organisation dans les restaurants, des « bons de réduction » chez les commerçants, des séances d'information pour les travailleurs des principaux employeurs, des folders explicatifs pour les parents d'élèves, un courrier personnalisé pour les riverains, etc. ▪ De façon récurrente afin de rappeler les règles de base : affiches, toutes-boîtes, etc.
--------------------------	--

4. PROGRAMME DE MISE EN OEUVRE

Afin d'aider les acteurs de la mobilité à mettre concrètement le Plan Communal de Mobilité en œuvre, un premier jeu de fiches-projets a été réalisé ainsi qu'un tableau de synthèse qui reprend l'ensemble des mesures.

4.1 Fiches-projets

Les fiches-projets recouvrent plusieurs objectifs : avoir un certain nombre d'actions variées prédéfinies afin de pouvoir répondre le cas échéant rapidement à des appels à projets (avec subsides à la clef), être une aide à la programmation des investissements à venir, servir de base pour le lancement de marchés d'études complémentaires pour la mise en œuvre de volets spécifiques du PCM, être une boîte à idées sur ce qu'il est possible de réaliser, etc.

Les fiches-projet sont de deux types : les fiches projets synthétiques et les fiches projets détaillées. Elles sont regroupées par type d'actions (infrastructures, organisation des réseaux, sensibilisation/éducation et contrôle/répression) et par thématique (mesures générales, réseau routier et sécurité routière, charroi lourd, transport en commun, modes doux et stationnement) au sein d'une liste de synthèse.

Dans le cas des fiches projets détaillées de type infrastructure, des esquisses ainsi qu'un métré estimatif ont été réalisés. Ces **esquisses** ont été dressées **à titre d'exemple**, c'est-à-dire qu'elles présentent **un type d'aménagement réalisable à l'endroit donné selon les contraintes déterminées**. Elles pourront **servir de base de discussion** lorsque ces actions seront concrètement mises en œuvre. Les aménagements ont été adaptés aux charrois agricoles. On procèdera à des essais avant de prévoir une réalisation définitive.

La « numérotation » des fiches projets comprend le code suivant :

- L'année de rédaction de la fiche projet (2004);
- Le type d'action : O = Organisation des réseaux, I = Infrastructures, S = Sensibilisation et éducation et C = Contrôle et répression ;
- Le numéro de la fiche projet ;
- D à la fin du code de la fiche projet indique que c'est une fiche détaillée.

Numéro et intitulé de la fiche	Mesures générales	Réseau routier et sécurité routière	Charroi lourd	Transports en commun	Modes doux	Stationnement
1. Organisation des réseaux						
2004-O-1-D : Evaluation des besoins pour un transport				X		

Numéro et intitulé de la fiche	Mesures générales	Réseau routier et sécurité routière	Charroi lourd	Transports en commun	Modes doux	Stationnement
en Commun Alternatif						
2004-O-2-D : Mise en ordre de la signalisation de police (vitesses et agglomération)	X					
2004-O-3-D : Signalisation directionnelle (y compris touristique)	X					
2003-O-4-D : Accessibilité des ressources touristiques – Distillerie de Biercée à Ragnies	X					
2004-O-5 : Sécurisation des arrêts de bus - localisation				X		
2004-O-6 : Petits aménagements de sécurité – priorités et localisation		X				
2004-O-7-D : Programme de mise en place du stationnement						X
Infrastructures						
2003-I-1-D : Sécurisation de l'accès Sud de Ragnies - rue de la Roquette		X				
2004-I-2-D : Planches types de petits aménagements de sécurité		X				
2004-I-3-D : Planche type de sécurisation des arrêts de bus		X		X		
2004-I-4 : Sécurisation du carrefour rues T'Sertevens/du Moustier		X				X
2004-I-5-D : Sécurisation carrefour – Place de Thuillies		X				
2004-I-6-D : Abords d'école – Leers-et-Fosteau		X			X	X
2004-I-7 : Abords d'école – Biesme-sous-Thuin		X			X	X
2004-I-8-D : Réaménagement urbain de la Drèves des Alliés		X	X	X	X	X
3. Sensibilisation et éducation						
2004-S-1 : Actions de sensibilisation à la nouvelle politique de vitesse		X				

Numéro et intitulé de la fiche	Mesures générales	Réseau routier et sécurité routière	Charroi lourd	Transports en commun	Modes doux	Stationnement
4. Contrôle et répression						
2004-C-1 : Campagne de contrôles de la nouvelle politique de vitesse		X				
2004-C-2 : Campagne de contrôles du comportement des usagers aux abords des écoles		X				X

4.2 Tableau de mise en oeuvre

Les mesures générales et thématiques ainsi que les fiches-projets sont présentées sous la forme d'un tableau synthétique qui reprend : la catégorie et le type de mesure, l'intitulé de la mesure proprement dit, le type d'action à entreprendre, le cas échéant le numéro de la fiche-projet, les mesures liées et les priorités de mise en oeuvre.

- **Type de moyens** : infrastructures (I), organisation des réseaux (O), sensibilisation/éducation (S) et contrôle/répression (C).
- **La priorité d'intervention** : Elle est fonction de la politique de mise en oeuvre du PCM et n'est pas liée à une temporalité précise. La priorité se définit par un degré d'urgence de réalisation suivant le diagnostic posé et les objectifs définis (phase 2) et par l'importance des effets induits notamment en relation avec d'autres actions du PCM.
 - o **Priorité 1** : Il s'agit d'une action demandant une réalisation rapide car la demande est forte surtout au niveau de l'augmentation de la sécurité routière ou parce que le coût / bénéfice est important ou encore, parce que c'est une action qui a un but pédagogique ou d'exemple ou enfin, c'est une action de base nécessaire à la réalisation d'autres actions. L'action devra être réalisée à court terme.
 - o **Priorité 2** : L'urgence en matière de réalisation est moins importante car le problème est secondaire ou la solution est techniquement et/ou financièrement assez lourde ou encore c'est une action qui complète une action de base.
 - o **Priorité 3** : Le rapport entre l'investissement et les impacts réels est peu important ou encore l'action ne dépend pas de la seule volonté communale et nécessite des collaborations importantes.

Les priorités sont indicatives car par exemple une opportunité peut se dégager rapidement, de nouvelles pistes de subsidiation peuvent apparaître, ou encore une action peut être reportée pour des raisons techniques ou administratives non prévisibles au stade du PCM.

Catégorie de mesure	Type de mesure	Type d'action	Intitulé de la mesure	Fiche-projet	Mesures liées	Priorités et mise en oeuvre	
Mesures générales	1. Signalisation	O	MG.1.1 - Mise en ordre de la signalisation de police (vitesse)	2004-O-2-D	MT.RR.1.4	1- Dans les 3 ans	
		O	MG.1.2 - Mise en ordre de la signalisation de police (restriction d'utilisation poids lourds)			1 - Dans les 3 ans	
		O / I	MG.1.3 - Mise en ordre de la signalisation de police (marquage au sol)			1 - Dans les 3 ans	
		O	MG.1.4 - Mise en ordre de la signalisation directionnelle (y compris touristique)	2004-O-3-D		1 – Dans les 3 ans	
		O	MG.1.5 - Mise en ordre d'un jalonnement pour les cyclistes		MT.MD.4.2 MT.MD.4.3	2	
		O/I	MG.1.6 - Mise en ordre d'un jalonnement pour les liaisons piétonnes et cyclables au centre de Thuin		MT.MD.4.4 MT.RR.1.9	1 - Dans les 3 ans	
	2. Liaison entre urbanisme et mobilité	O	MG.2.1 – Campagne d'information générale sur les enjeux entre urbanisme et mobilité				1
		O / S	MG.2.2 – Revitalisation du quartier de la gare		MG.2.3		2
		O	MG.2.3 – Elaboration des outils d'aménagement du territoire				1
		S	MG.2.4 – Prise en compte dans les plans de lotissements du réflexe modes doux				1
		O	MG.2.5 – Renforcement des services de proximité				2
		O	MG.2.6 - Plan global de développement du site touristique du hameau de l'Abbaye d'Aulne (y compris en terme de mobilité).				2
	3. Suivi du PCM	S	MG.3.1 - Création et diffusion d'un programme d'information générale sur le Plan Communal de Mobilité				1
		O	MG.3.2 - Création d'une plate-forme Communal de Mobilité				1

Catégorie de mesure	Type de mesure	Type d'action	Intitulé de la mesure	Fiche-projet	Mesures liées	Priorités et mise en oeuvre
Mesures Thématiques	1. Réseau routier et sécurité routière	S	MT.RR.1.1 – Campagne de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière	2004-S-1		1
		C	MT.RR.1.2 – Mise en place d'un programme de contrôle et répression à la sécurisation routière	2004-C-1 2004-C-2	MT.RR.1.1	1
		S	MT.RR.1.3 – Campagne d'aménagement des bords de routes			2
		I	MT.RR.1.4 - Programme de sécurisation des voiries de desserte locale et de séjour	2003-I-1-D		1 à 3
		I	MT.RR.1.5 - Programme de sécurisation des traversées d'agglomération par des voiries de transit et de liaison	2004-O-6 2004-I-2-D		1 à 3
		I	MT.RR.1.6 - Programme de sécurisation des carrefours	2004-I-4 2004-I-5-D 2004-I-7 2004-I-8-D		1 à 3
		I/O	MT.RR.1.7 - Création d'un nouvel accès au Technoparc de Donstiennes		MG.1.2	2
		I/O	MT.RR.1.8 - Dédoulement de la traversée de Gozée	2004-I-4 2004-I-8D		3
		I	MT.RR.1.9 - Opération cœur de Ville au centre de Thuin		MT.ST.5.1	2
		I	MT.RR.1.10 – Sécurisation et convivialité des espaces publics	2004-I-5-D 2004-I-6-D 2004-I-7 2004-I-8D		1 à 2
	2. Charroi lourd	S	MT.CL.2.1 - Campagne de sensibilisation à l'égard des conducteurs de plus de 3.5t		MG.1.2	2
		C	MT.CL.2.2 – Campagne de répression à l'égard des plus de 3.5t		MT.CL.2.2	2
		I/O	MT.CL.2.3 – Mise en ordre du réseau à vocation agricole			2
		S/O	MT.CL.2.4 – Mesures d'accompagnement pendant les campagnes betteravières			3
		S/I	MT.CL.2.5 – Sécurisation des traversées des voiries de			1 – Dans les 3 ans

Catégorie de mesure	Type de mesure	Type d'action	Intitulé de la mesure	Fiche-projet	Mesures liées	Priorités et mise en oeuvre	
			transit par le charroi agricole				
		O/I	MT.CL.2.6 – Développement de la signalétique et organisation des circulations au sein des zones d'activités économiques			2	
		O/I	MT.CL.2.7 – Prise en compte des autocars touristiques	2003-O-4-D		2	
	3. Transports en commun	O	MT.TC.3.1 – Mise en place de transports en commun alternatifs de proximité (TCA) – phase 1	2004-O-1-D			2
		O	MT.TC.3.2 – Mise en place de transports en commun alternatifs de proximité (TCA) - phase 2	2004-O-1-D			2
		I	MT.TC.3.3 – Création et/ou équipements de lieux d'échanges entre modes				2
		I	MT.TC.3.4 – Sécurisation des arrêts de bus	2004-O-5 2004-I-3-D			1
		S	MT.TC.3.5 – Campagne de promotion des transports en commun				1-2
		S	MT.MD.4.1 – Campagne de promotion des modes doux				1-2
	4. Modes doux	I	MT.MD.4.2 – Mise en œuvre du plan relatif aux modes doux – Phase 1				2
		I	MT.MD.4.3 – Mise en œuvre du plan relatif aux modes doux – Phase 2				2
		O/I	MT.MD.4.4 – Equipement de la liaison accessible aux cyclistes dans la traversée du centre de Thuin			MT.RR.1.9	1 - Dans les 3 ans
		O/I	MT.MD.4.5 – Mise en place de Sens Unique Limité (SUL)				1 - Avant juillet 2004
		S	MT.MD.4.6 – Promouvoir les déplacements scolaires à pied et à vélo			MT.MD.4.2 MT.MD.4.3 MT.MD.4.4 MG.1.5 MG.1.6	1

Catégorie de mesure	Type de mesure	Type d'action	Intitulé de la mesure	Fiche-projet	Mesures liées	Priorités et mise en oeuvre
	5. Stationnement	I/O/C	MT.ST.5.1 – Programme de mise en place du stationnement dans le centre de Thuin	2004-O-7-D	MT.RR.1.9 MG.1.6	1 - Dans les 3 ans
		S	MT.ST.5.2 – Campagne de sensibilisation à la nouvelle politique de stationnement dans le centre de Thuin		MT.ST.5.1	1 – Dans les 3 ans

TABLE DES MATIÈRES

1.	AVANT-PROPOS	1
2.	DEFINITION D'UNE VISION STRATEGIQUE DE LA MOBILITE A THUIN - CONCEPTS.....	4
2.1	SCENARIOS CHOISIS POUR L'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS	5
2.1.1	<i>Le réseau routier</i>	5
2.1.1.1	Le contexte régional	6
2.1.1.2	Le contexte communal.....	8
2.1.1.3	Le cas du centre de Thuin.....	10
2.1.2	<i>Le charroi lourd.....</i>	12
2.1.3	<i>Les transports en commun.....</i>	14
2.1.4	<i>Les modes doux.....</i>	17
2.1.4.1	A l'échelle communale.....	18
2.1.4.2	Le cas du centre de Thuin.....	21
2.1.5	<i>Le stationnement au centre de Thuin.....</i>	23
2.2	CONCEPT MULTIMODAL.....	26
3.	DEVELOPPEMENT DES OUTILS	30
3.1	PLANS D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS.....	30
3.1.1	<i>Plan de hiérarchisation multimodale (figures 11 et 12).....</i>	30
3.1.2	<i>Plans de déplacement thématiques.....</i>	34
3.1.2.1	Le réseau routier et la sécurité routière (figure 14).....	34
3.1.2.2	Le charroi lourd (figure 15).....	37
3.1.2.3	Les transports en commun.....	39
3.1.2.4	Les modes doux (figure 16).....	42
3.1.2.5	Le stationnement au centre de Thuin (figures 17 et 18).....	46
3.1.3	<i>Plans de déplacements sûrs et conviviaux.....</i>	49
3.1.3.1	Cœur de ville.....	51
3.1.3.2	Cœurs de village.....	52
3.2	DEFINITION DES MESURES GENERALES POUR LA MISE EN APPLICATION DES PLANS D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS	58

3.2.1 Mesures générales	59
3.2.2 Mesures thématiques	71
3.2.2.1 Le réseau routier et la sécurité routière	71
3.2.2.2 Le charroi lourd	81
3.2.2.3 Les transports en commun	85
3.2.2.4 Les modes doux	88
3.2.2.5 Le stationnement.....	91
4. PROGRAMME DE MISE EN OEUVRE	93
4.1 FICHES-PROJETS.....	93
4.2 TABLEAU DE MISE EN OEUVRE	127
TABLE DES MATIERES	132
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	134

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 - Organisation méthodologique de la phase 3 du Plan Communal de Mobilité.....	3
Figure 2 - Scénario pour le réseau routier à l'échelle régionale : accès privilégiés.....	7
Figure 3 - Scénario pour le réseau routier à l'échelle communale : anticipation et organisation du transit.....	9
Figure 4 – Scénario pour le réseau routier à l'échelle du centre de Thuin : limitation du transit.....	11
Figure 5 - Scénario pour le charroi lourd : un compromis entre développement économique et cadre de vie.....	13
Figure 6 - Scénario pour les transports en commun : offrir une réelle alternative à l'usage de la voiture.....	16
Figure 7 - Scénario pour les modes doux à l'échelle communale : extension des réseaux (maillages, interconnexions et modes) .	20
Figure 8 - Scénario pour les modes doux à l'échelle du centre de Thuin: réseau piéton continu et cohérent.....	22
Figure 9 - Scénario pour le stationnement dans le centre de Thuin: application de mesures de gestion et augmentation de l'offre	25
Figure 10 - Le concept multimodal thudinien	29
Figure 11 - Plan de hiérarchisation multimodale à court terme	33
Figure 12 - Plan de hiérarchisation multimodale à long terme	33
Figure 13 - Gestion modulée de la vitesse	35
Figure 14 - Plan d'organisation des déplacements: le réseau routier et la sécurité routière	36
Figure 15 – Plan d'organisation des déplacements : le charroi lourd.....	38
Figure 16 - Plan d'organisation des déplacements: les modes doux.....	45
Figure 17 - Plan d'organisation des déplacements: le stationnement à court terme.....	48
Figure 18 - Plan d'organisation des déplacements: le stationnement à long terme	48