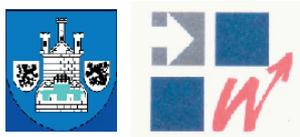


Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
DG.3 - IG.31 - D.311

Ville de Thuin



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
DE
THUIN
RAPPORT FINAL - SYNTHESE
2004**



Rue de Chenu, 2-4
B - 7090 Ronquières

Tél: +32/67/49.11.35
Fax: +32/67/49.11.62

E-Mail: info@survey-amenagement.be
Website: www.survey-amenagement.be

INTRODUCTION

La Ville de Thuin, sur l'initiative et avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (DG.3- IG.31 - D.311), a décidé de se doter d'un Plan Communal de Mobilité (PCM). Cet outil a notamment pour objectif d'organiser de façon durable la mobilité de tous au sein du territoire concerné.

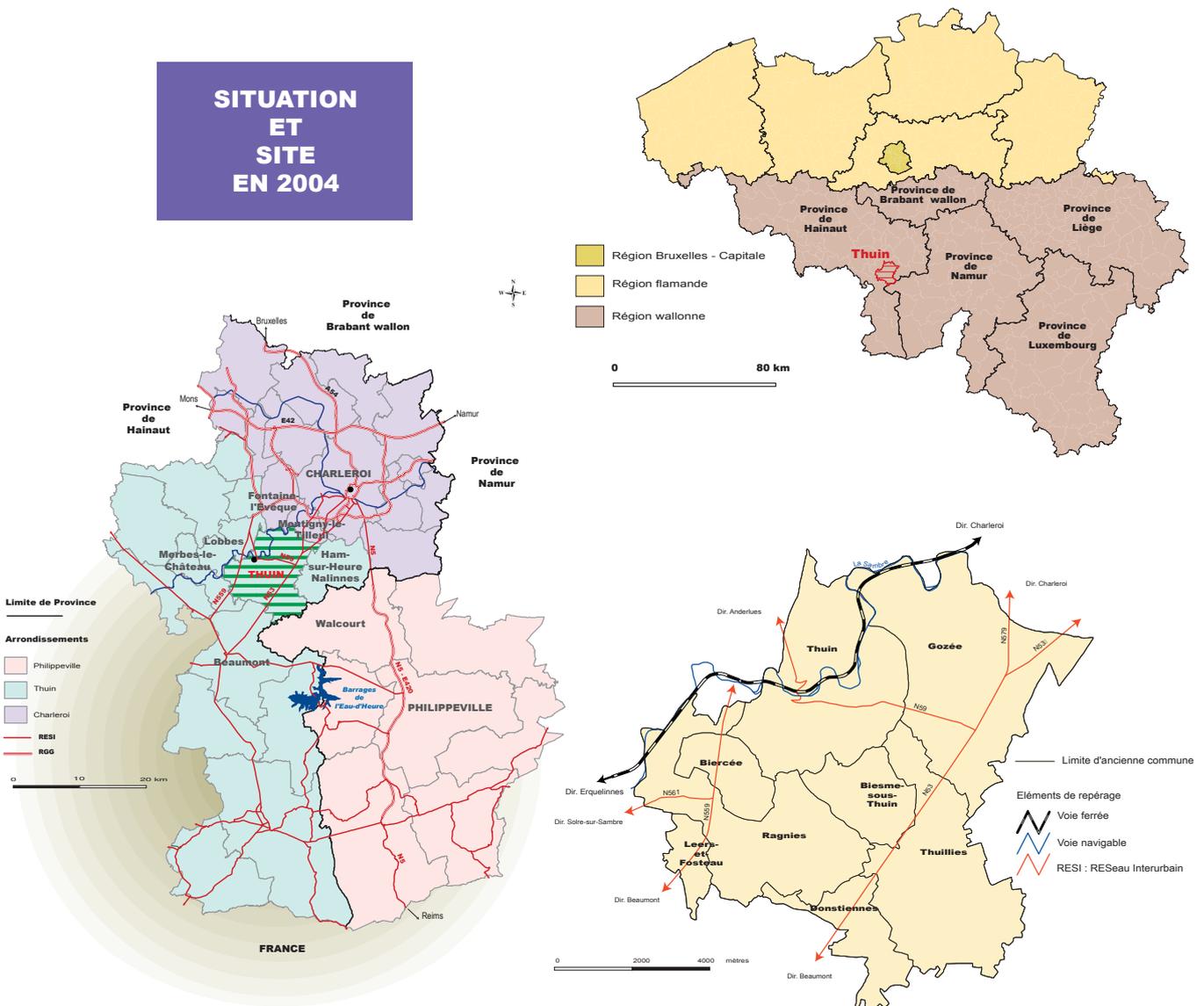
Le présent document clôturera la mission d'étude confiée au bureau Survey & Aménagement. Il s'agit d'une synthèse du Plan Communal de Mobilité. Il reprend de façon concise les différentes phases du PCM. Il se veut un document de référence auquel pourront avoir recours les différents acteurs de la mobilité (TEC, SNCB, MET, Commune) lors de la programmation de travaux, de la demande d'avis sur des projets, etc. Mais il doit aussi être un outil d'information et de sensibilisation de l'ensemble des personnes qui vivent ou fréquentent le territoire concerné au développement d'une mobilité intégrée, soucieuse du bien-être de la collectivité.

Le travail est loin d'être fini, il faut maintenant faire vivre ce plan et le mettre petit à petit en application en lui accordant notamment les moyens humains et budgétaires nécessaires. Mais il s'agit surtout pour les différents acteurs, d'acquiescer le réflexe «PCM» et d'inclure dans tous leurs actes et décisions un volet «mobilité».

Survey & Aménagement remercie les différents partenaires du Comité d'accompagnement pour le travail qu'ils ont accompli.

Survey & Aménagement,
Juillet 2004

SITUATION ET SITE EN 2004



INTRODUCTION

Un PCM ...
Qu'est-ce que c'est ?

**UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
POUR LA VILLE DE THUIN :**
POURQUOI ? COMMENT ?

Le Plan Communal de Mobilité (PCM) a pour objectif de définir les problèmes et les questions en matière de mobilité (accessibilité, sécurité routière, etc...) pour tous les modes de déplacement (piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes, motards, automobiles, camions, transports en commun, etc.) et pour tous les motifs (travail, loisir, santé, etc.) dans le but de rechercher des solutions durables et efficaces pour le bien-être de tous.

L'étude ...

Et la participation citoyenne ...

**PHASE 1 : ETAT DES LIEUX /
DIAGNOSTIC**
Eté 2003



**PHASE 2 : DEFINITION DES
OBJECTIFS**
Automne 2003



**PHASE 3 : PLAN DE
MOBILITE**
Hiver 2004



APPLICATIONS DU PCM
(Dès l'été 2004)

**QUESTIONNAIRE
POPULATION**
Printemps 2003



**CONSULTATION
PUBLIQUE**
Automne 2003

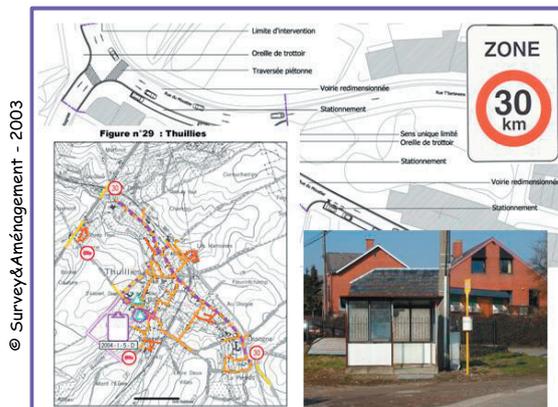


ENQUETE PUBLIQUE
Printemps 2004



CONSULTATIONS D'ACTEURS PARTICULIERS
(acteurs touristiques, agriculteurs, etc.)

Conseil Consultatif en Mobilité



© Survey&Aménagement - 2003

⇒ En 2000, l'entité de Thuin comptait 14.674 habitants (INS). Avec une densité de 193 hab/km² (198 hab/km² en 2002 pour la Région wallonne), Thuin apparaît comme une commune semi-rurale .

⇒ La répartition démographique est fortement déséquilibrée puisque quatre villages sur huit concentrent 90 % de la population. Il s'agit de Thuin-Ville (40 %), Gozée (29%), Thuillies (13,5%) et Biercée (7%).

⇒ Les fonctions scolaires, commerciales, et de services sont surtout développées à Thuin-Ville et accessoirement à Gozée. Une série de services (loisirs, gestion des déchets, services des travaux) se trouvent localisés sur le site du Gibet entre Thuin et Gozée.

⇒ L'entité de Thuin comprend deux parcs d'activités économiques en développement (aux Waibes et à Donstiennes).

⇒ Bien que Thuin-Ville soit un pôle attractif (nombreuses fonctions urbaines), l'entité de Thuin est dépendante vis-à-vis de l'extérieur en ce qui concerne l'emploi (plus d'un tiers des emplois est fourni par l'arrondissement de Charleroi - INS 1991), les soins de santé et dans une moindre mesure l'enseignement secondaire, les commerces et la culture.

⇒ Certains villages ont, en partie, gardé leur structure traditionnelle. C'est le cas de Leers-et-Fosteau, Ragnies, Donstiennes et Biesme-sous-Thuin. D'autres - et c'est surtout le cas de Gozée - subissent l'exurbanisation de Charleroi et présentent ainsi des caractéristiques péri-urbaines: zone d'habitat résidentiel étalé et développement commercial.

⇒ Thuin-Ville, et plus particulièrement Thuin-centre (Ville-Basse et Ville-Haute), concentre sur son territoire des fonctions génératrices de déplacements. Ces dernières ont non seulement un rayonnement local (écoles primaires, commerces alimentaires, etc.) mais aussi régional (écoles secondaires, Justice de Paix, commerces). Thuin-centre est aussi contraint par son environnement physique et historique (relief, cours d'eau, rues étroites).

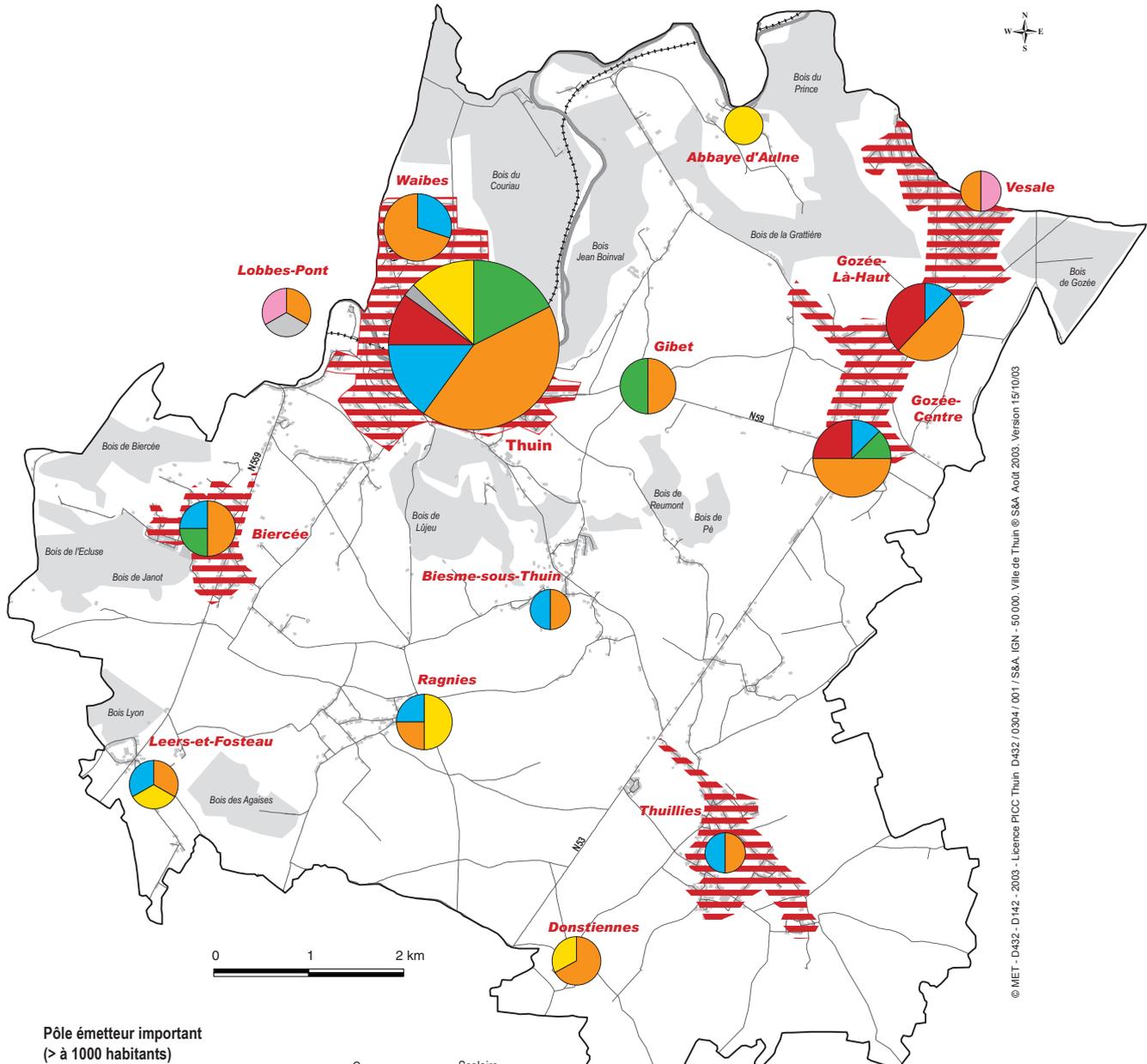
⇒ La commune de Thuin possède un certain potentiel touristique notamment avec le site de l'Abbaye d'Aulne, le château de Leers-et-Fosteau, le beffroi de Thuin.

CARACTERISTIQUES ECONOMIQUES DE LA VILLE DE THUIN EN 2001

- l'emploi salarié -

ONSS 2001	Arrondissement de Thuin			Arrondissement de Charleroi			Ville de Thuin		
	établissements	salariés	salariés (%)	établissements	salariés	salariés (%)	établissements	salariés	salariés (%)
Agriculture, chasse et sylviculture	92	201	0,9	97	283	0,2	12	27	1,2
Industries extractives	77	750	3,2	178	1560	1,3	6	9	0,4
Travail du bois et fabrication d'articles en bois	104	2044	8,7	457	20434	16,8	6	95	4,4
Fabrication d'équipements électriques et électroniques	34	124	0,5	137	6121	5,0	5	19	0,9
Construction	373	2915	12,4	943	8953	7,4	33	224	10,3
Commerce de gros et de détail et réparation de véhicules	810	3247	13,8	2644	16989	14,0	77	307	14,1
Transports terrestres	204	1652	7,0	519	10730	8,8	23	124	5,7
Immobilier, location et services aux entreprises	316	4052	17,2	1093	24688	20,3	38	621	28,6
Education	303	7690	32,7	722	26166	21,6	35	663	30,5
Services collectifs, sociaux et personnels	250	816	3,5	702	5478	4,5	26	84	3,9
TOTAL	2563	23491	100	7492	121402	100	261	2173	100

POLES EMETTEURS ET ATTRACTIFS

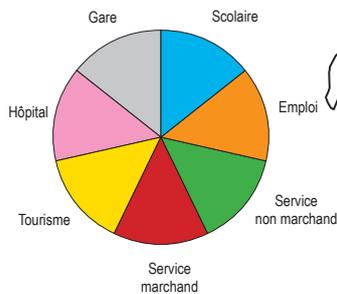
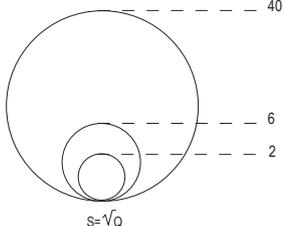


© MET - D432 - D442 - 2003 - Licence PCCC Thuin D432 / 0304 / 001 / S&A - IGN - 50 000, Ville de Thuin © S&A - août 2003, Version 15/10/03

Pôle émetteur important
(> à 1000 habitants)



Pôle attractif
(indice d'importance des secteurs*)



* Explication de la méthodologie dans le texte

⇒ Sur l'entité de Thuin, la part de la voiture dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail était supérieure à la moyenne de la Région wallonne, à savoir 74% contre 67% (INS 1991). Une enquête (PCM de Thuin - 2003) auprès du personnel des grands employeurs de la Ville-Haute de Thuin a démontré que 86.5 % des employés ayant répondu prennent leur véhicule personnel pour se rendre au travail.

⇒ En ce qui concerne les déplacements scolaires (enquêtes PCM de Thuin - 2003) pour le fondamental, on constate que le mode de déplacement le plus utilisé est l'automobile (69.3%) mais que 23.5 % des enquêtés utilisent les modes doux, surtout la marche à pied. On peut noter que les transports en commun sont sous utilisés pour se rendre à l'école (7.2 %). Pour le secondaire, la part du véhicule particulier est moins importante (52%), la part des transports en commun représente 33 % , la marche à pied 10.7%, le vélo seulement 1.4%, part faible quand on sait que la zone d'influence scolaire des écoles secondaires de Thuin n'excède pas un rayon de 10 à 15 km.

⇒ Pour ce qui est de la sécurité routière, le réseau régional est assez accidentogène notamment aux carrefours de la N53. Cette dernière est surchargée en termes de trafic dans la traversée de Gozée. Notons que les régionales traversent souvent les villages, ce qui engendre des problèmes de vitesse.

⇒ La signalisation directionnelle, tant de distance que de proximité, est déficiente, ce qui est préjudiciable en termes d'accessibilité.

⇒ L'entité de Thuin connaît un déficit pour ce qui est des infrastructures directement réservées aux piétons et cyclistes pour les déplacements quotidiens. Les réseaux de promenades touristiques sont, par contre, bien développés.

⇒ Le réseau de bus TEC a essentiellement une vocation de desserte scolaire soit du pôle de Thuin-centre soit des pôles scolaires extérieurs comme Beaumont ou Erquelines. Il n'existe pas de transport en commun qui dessert l'ensemble de l'entité (liaisons villages / Thuin-centre difficiles). La liaison ferroviaire (Erquelines / Charleroi) est compétitive par rapport à la voiture pour la desserte de Charleroi. Toutefois, l'intermodalité en gare de Thuin est mal assurée. Cette ligne au départ de Thuin est empruntée par environ 300 voyageurs par jour en semaine (50 % entre 6 heures et 9 heures). 42 % d'entre eux se rendent à Charleroi et 19 % à Bruxelles.

POURCENTAGE PAR TYPE DE VEHICULE ET PAR LOGEMENT

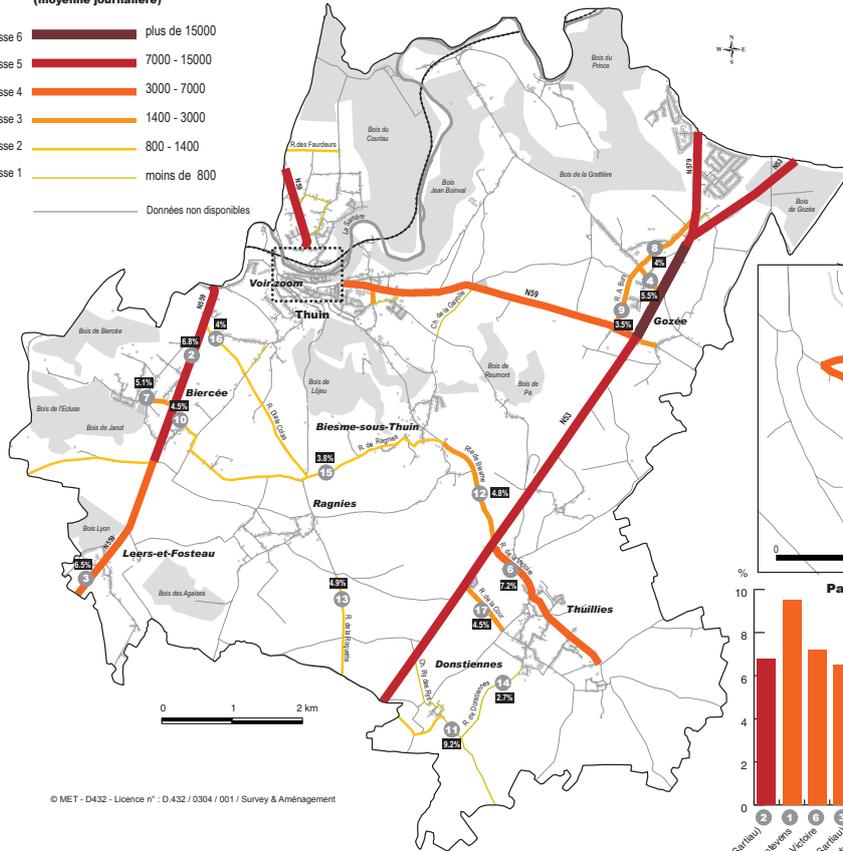
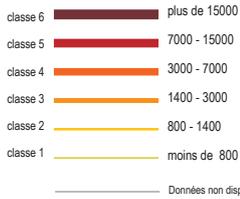
Type de véhicule par logement	Thuin	Région wallonne
	19.6%	24.7%
	52.9%	52.8%
 et plus	27.5%	22.5%
	46.8%	51.4%
	19.1%	19.7%
 et plus	34.1%	28.9%

Source : Recensement INS 2001 - Traitement S&A 2003

PHASE I : ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

LE TRAFIC JOURNALIER MOYEN

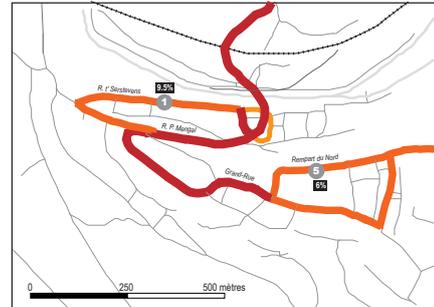
Nombre de véhicules en 24 heures
(moyenne journalière)



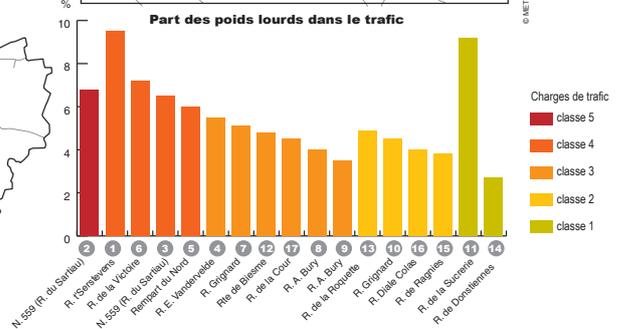
© MET - D432 - Licence n° : D.432 / 0304 / 001 / Survey & Aménagement

LE CADRE DE LA MOBILITE

Zoom centre de Thuin



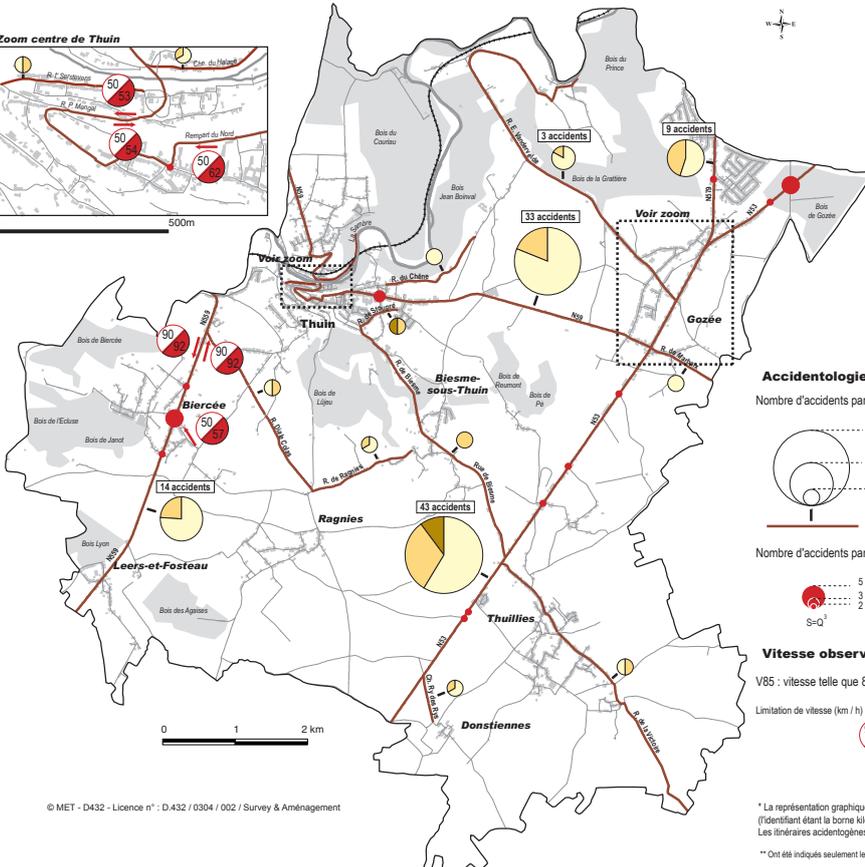
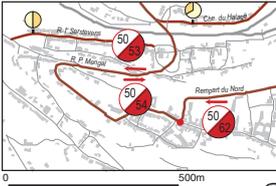
Part des poids lourds dans le trafic



© MET - D432 - 2003 - Licence PCC Thuin, D432 / 0304 / 001 / S&A, Données comptages D432, ICH, 90/000, © S&A Août 2003.

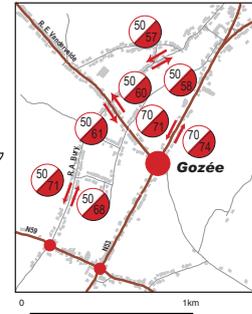
LA SECURITE ROUTIERE OBJECTIVE

Zoom centre de Thuin



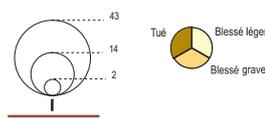
© MET - D432 - Licence n° : D.432 / 0304 / 002 / Survey & Aménagement

Zoom Gozée



Accidentologie entre 1998 et 2000

Nombre d'accidents par itinéraire*



Nombre d'accidents par site sur voirie régionale



Vitesse observée** - campagne de comptage du MET - mai 2003

V85 : vitesse telle que 85 % des véhicules circulent à une vitesse inférieure ou égale

Limitation de vitesse (km / h)



* La représentation graphique pour le nombre d'accidents par site ne prend en compte que les sites où plusieurs accidents ont eu lieu (l'identifiant étant la borne kilométrique pour les régionales). Les itinéraires accidentogènes regroupent les voiries où plusieurs accidents ont eu lieu sur cette même voirie (l'identifiant étant le nom de la voirie).
** Ont été indiqués seulement les V85 dépassant les régimes de vitesse autorisés

© MET - D432 - 2003 - Licence PCC Thuin, D432 / 0304 / 001 / S&A, Données comptages D432, ICH, 90/000, © S&A Août 2003.

Les atouts

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

Les faiblesses

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

Les contraintes

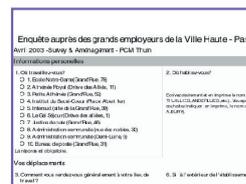
	Relief et hydrographie dans la moitié nord de l'entité (problématique des ponts)
	11 % du territoire en zone Natura 2000
	Dépendance sanitaire de l'entité (+contraintes liées à la présence d'un service incendie sur le territoire de Thuin)
	Gabarit du charroi agricole
	Contexte de ville médiévale et contraintes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

PHASE I : ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

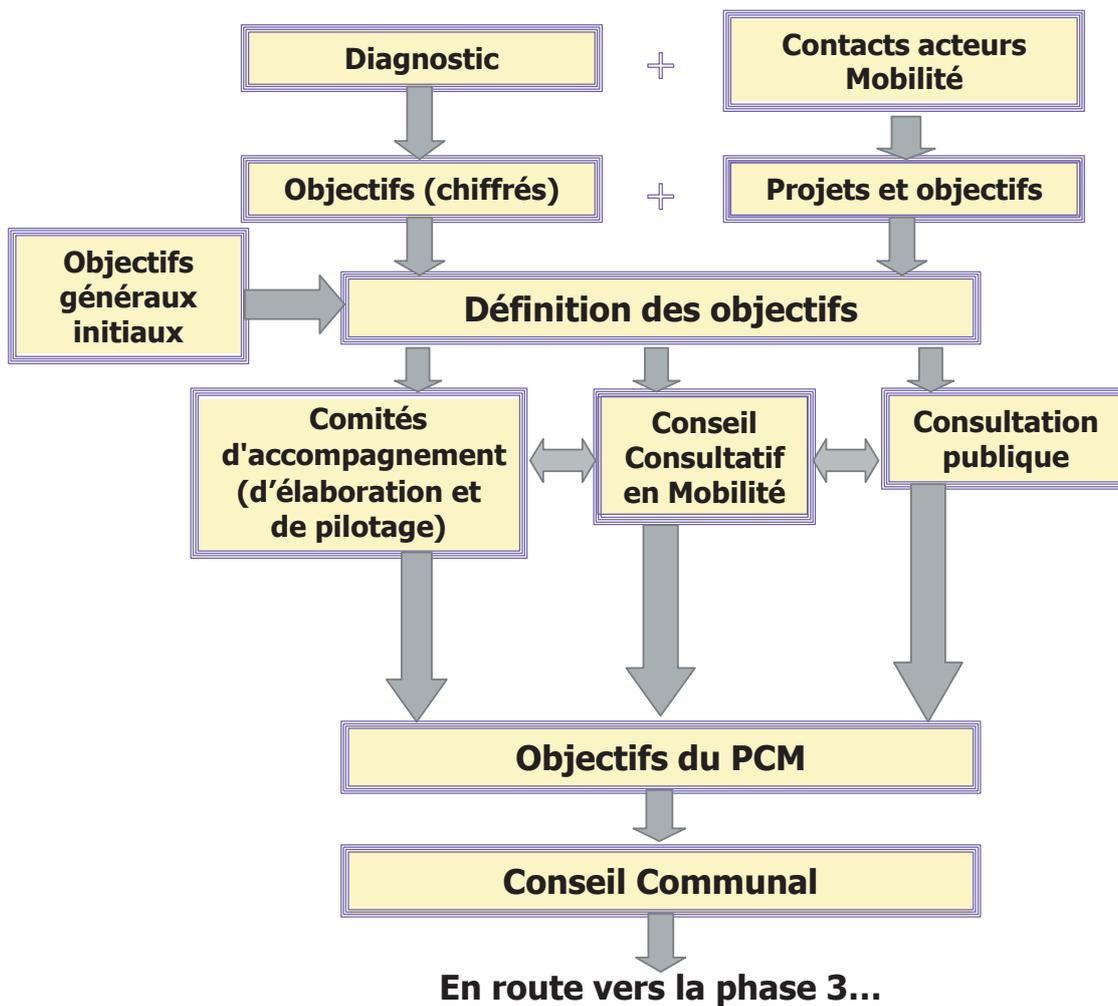
Alors référez-vous aux documents de la phase I repris dans le CD-ROM, en fin d'exemplaire

0. Avant propos	1
1. Cadres généraux	2
1.1 Cadre physique	2
1.1.1 Localisation générale (Cf. Figure 1 – Ville de Thuin, localisation).....	2
1.1.2 Caractéristiques physiques (Cf. Figure 2 – Occupation du sol et éléments structurants).....	3
1.1.3 Approche paysagère.....	4
a. Thuin, une commune rurale avec un riche patrimoine bâti.....	4
b. Un réseau de communication.....	5
1.2 Cadre humain	7
1.2.1 La population (Cf. Figure 3 – Eléments socio-économiques).....	7
1.2.2 Le contexte socio-économique.....	7
1.2.3 Le tourisme (Cf. Figure 4 – Localisation des hébergements et des ressources touristiques de la Ville de Thuin).....	9
1.2.4 Perspectives et gestion du cadre de vie.....	14
2. Cadre de la mobilité	15
2.1 Comportements modaux	15
2.1.1 Approche et sources.....	15
2.1.2 Véhicules et motorisation d'après le recensement INS 2001.....	17
2.1.3 Déplacements de la population.....	18
2.2 Le réseau routier	25
2.2.1 Composantes techniques.....	25
a. L'état technique général et la structure du réseau.....	25
b. Eclairage et accompagnement végétal.....	26
c. La signalisation.....	28
d. Les places et les carrefours.....	37
e. Les aménagements de sécurité et de convivialité.....	38
f. Les projets d'amélioration du réseau (Cf. Figure 5 – Projets en cours ou à l'étude sur voiries).....	39
2.2.2 Charges de trafic (Cf. Figure 6 - Trafic journalier moyen).....	41
2.2.3 Stationnement.....	47
a. Approche globale.....	48
b. Thuin-centre.....	49
2.2.4 Sécurité routière objective et subjective.....	58
a. Sécurité routière objective (Cf. Figure 8 – Sécurité routière objective).....	58
b. Sécurité routière subjective (Cf. Figure 9 – Sécurité routière subjective).....	60
2.3 La mobilité sectorielle	63
2.3.1 Le transport fluvial (Cf. Figure 10 – La Sambre, une voie navigable).....	63
2.3.2 Le charroi lourd.....	64
a. Les réseaux et infrastructures.....	65
b. Importance et transit (Cf. Figure 6 : Trafic journalier moyen en 2003 sur la Ville de Thuin).....	65
c. Le charroi agricole.....	67
2.3.3 Les modes doux.....	69
a. Piétons et PMR.....	69
b. Cyclistes.....	70
c. Cavaliers.....	75
2.3.4 Les transports en commun.....	75
a. Le train (SNCB).....	75
b. TEC.....	81
c. Autres.....	88
3. Diagnostic	89
3.1 Pôles émetteurs et pôles attractifs (Cf. Figure 13 – Pôles émetteurs et attractifs).....	89
3.2 Hiérarchisation du réseau routier (Cf. Figure 14 – Hiérarchisation du réseau routier).....	91
3.3 Diagnostic sectoriel	94
3.3.1 Le transport fluvial.....	94
3.3.2 Le charroi lourd.....	95
3.3.3 Les modes doux.....	95
3.3.4 Les transports en commun.....	96
3.3.5 Le réseau routier.....	97
3.4 Thuin-centre (Cf. Figure 15 : Pôles émetteurs et éléments structurants).....	98
Tables des matières.....	101

**ENVIE
D'EN SAVOIR
PLUS?...**



C'est une étape importante. Les objectifs permettent d'anticiper la situation souhaitée pour la commune à moyenne et à longue échéances en termes de mobilité (accessibilité, sécurité routière et qualité du cadre de vie). Il s'agit d'avoir des objectifs concrets et réalistes qui visent à améliorer la mobilité de chacun (y compris les maillons les plus faibles de la société) en préservant l'intérêt de la collectivité et en améliorant son cadre de vie. Mais ces objectifs se doivent aussi d'avoir une certaine ampleur car il s'agit d'avoir une vision à plus long terme de la mobilité.



Les objectifs qui ont été définis sont regroupés en deux catégories :

LES OBJECTIFS GENERAUX : ils sont plus abstraits et théoriques mais ils traduisent les grandes options du PCM

LES OBJECTIFS SECTORIELS : ils traduisent de façon plus concrète les orientations définies dans les objectifs généraux

Cinq objectifs principaux

- | | | | |
|----------|--|---|--|
| 1 | Diminuer l' insécurité routière objective et subjective | ➔ | - Diminuer le nombre de victimes;
- Diminuer le sentiment d'insécurité. |
| 2 | Offrir une bonne accessibilité tant externe qu'interne des lieux fréquentés de l'entité | ➔ | Développer l' accessibilité (surtout des usagers non motorisés et des PMR) des lieux fréquentés de l'entité. |
| 3 | Promouvoir une mobilité durable pour l' ensemble de la collectivité | ➔ | - Augmenter la part de l'intermodalité;
- Diminuer/stabiliser la part des déplacements motorisés. |
| 4 | Assurer un développement harmonieux du territoire en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité | ➔ | - Choisir et définir un mode de développement urbanistique qui soit compatible avec une mobilité durable par l'intermédiaire de l'élaboration d'un Schéma de Structure Communal ;
- Appliquer cette politique concertée sur le terrain via notamment l'élaboration / la révision de Plans Communaux d'Aménagement là où c'est nécessaire. |
| 5 | Offrir une bonne accessibilité des lieux principaux d'emplois et des services extérieurs | ➔ | Développer l' accessibilité (surtout des usagers non motorisés et des PMR) des services inexistants sur le territoire communal et de pôles d'emplois. |

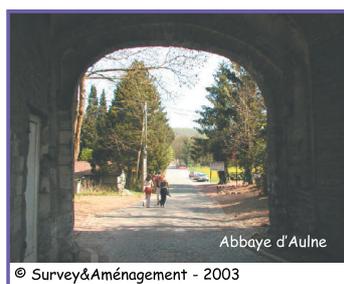
Dix objectifs sectoriels

- | | | |
|-----------|---|-----------|
| 1 | Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers « faibles » (aînés, enfants, piétons, cyclistes et PMR) | |
| 2a | Structurer les déplacements de charrois particuliers et de transit | 2b |
| | Assurer l' accessibilité du centre de Thuin | |
| 3 | Améliorer la visibilité de Thuin et de ses villages du point de vue du jalonnement | |
| 4 | Développer l'utilisation des transports en commun pour un usage quotidien et touristique | |
| 5 | Développer la pratique des modes « doux » (marche à pied et vélo) particulièrement pour les déplacements utilitaires | |
| 6a | Améliorer les liaisons entre les villages et les centres de services | 6b |
| | Améliorer l' accessibilité des PMR aux infrastructures de transports et aux services publics | |
| 7 | Revaloriser et développer les lieux de vie et de travail en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité | |
| 8 | Intégrer les déplacements touristiques | |

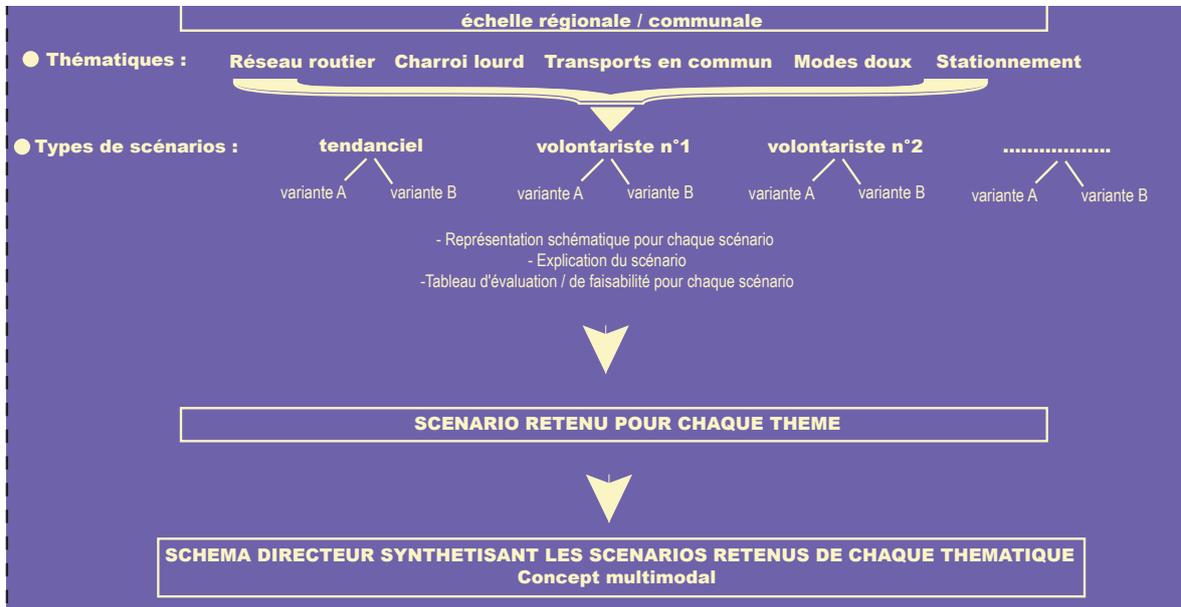
**ENVIE
D'EN SAVOIR
PLUS?...**

Alors référez-vous aux documents de la phase II repris dans le CD-ROM, en fin d'exemplaire

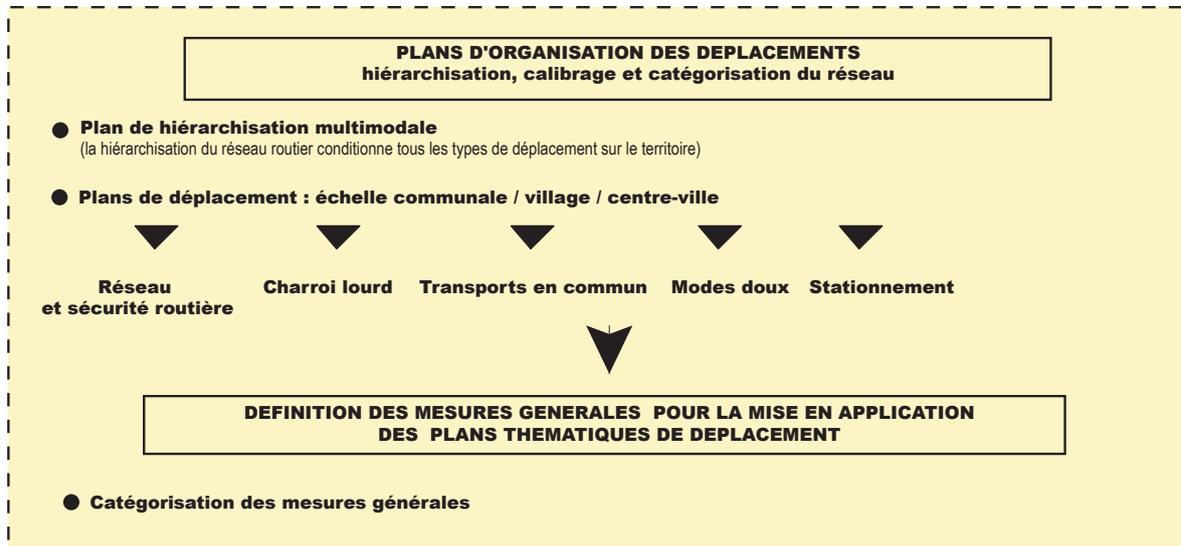
1. Avant propos	1
2. Rappel du diagnostic, prospectives et contraintes	4
2.1 Rappel du diagnostic et prospective	5
2.2 Les atouts et les faiblesses de la mobilité à Thuin	10
2.3 Les contraintes	12
3. Objectifs et projets des partenaires du PCM	13
Objectifs et projets des partenaires du PCM :	14
4. Structuration des objectifs	17
4.1 Objectifs généraux (A)	20
Objectif A.1 : Diminuer l'insécurité routière objective et subjective	20
Objectif A.2 : Offrir une bonne accessibilité tant externe qu'interne des lieux fréquentés de l'entité	21
Objectif A.3 : Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité	22
Objectif A.4 : Assurer un développement harmonieux du territoire en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité	23
Objectif A.5 : Offrir une bonne accessibilité des lieux principaux d'emplois et de services extérieurs à l'entité	24
4.2 Objectifs sectoriels (B)	25
Objectif B.1 : Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers « faibles » (aînés, enfants, piétons, cyclistes et PMR)	25
Objectif B.2.a : Structurer les déplacements de charrois particuliers et de transit	26
Objectif B.2.b : Assurer l'accessibilité du centre de Thuin	27
Objectif B.3 : Améliorer la visibilité de Thuin et de ses villages du point de vue du jalonnement	28
Objectif B.4 : Développer l'utilisation des transports en commun pour un usage quotidien (autre que scolaire) et touristique	29
Objectif B.5 : Développer la pratique des modes « doux » (marche à pied et vélo) particulièrement pour les déplacements utilitaires	30
Objectif B.6.a : Améliorer les liaisons entre les villages et les centres de services	31
Objectif B.6.b : Améliorer l'accessibilité des PMR aux infrastructures de transports et aux services publics	32
Objectif B.7 : Revaloriser et développer les lieux de vie et de travail en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité	33
Objectif B.8 : Intégrer les déplacements touristiques	34
5. Analyses particulières	35
5.1 Répartition spatiale	36
5.2 Types de mesures et moyens budgétaires	37
5.3 Répartition temporelle	38
6. Synthèse et conclusion	39
TABLE DES MATIERES	46



DEFINITION D'UNE VISION STRATEGIQUE : CONCEPTS



DEVELOPPEMENT DES OUTILS



PROGRAMME DE MISE EN OEUVRE



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA VILLE DE THUIN - SYNTHESE

- STRATEGIE -

PHASE III : LES PROPOSITIONS - les scénarios retenus -

CONCEPT : Accès privilégiés
- Echelle régionale -

LE RESEAU ROUTIER

ENJEUX / DIAGNOSTIC :

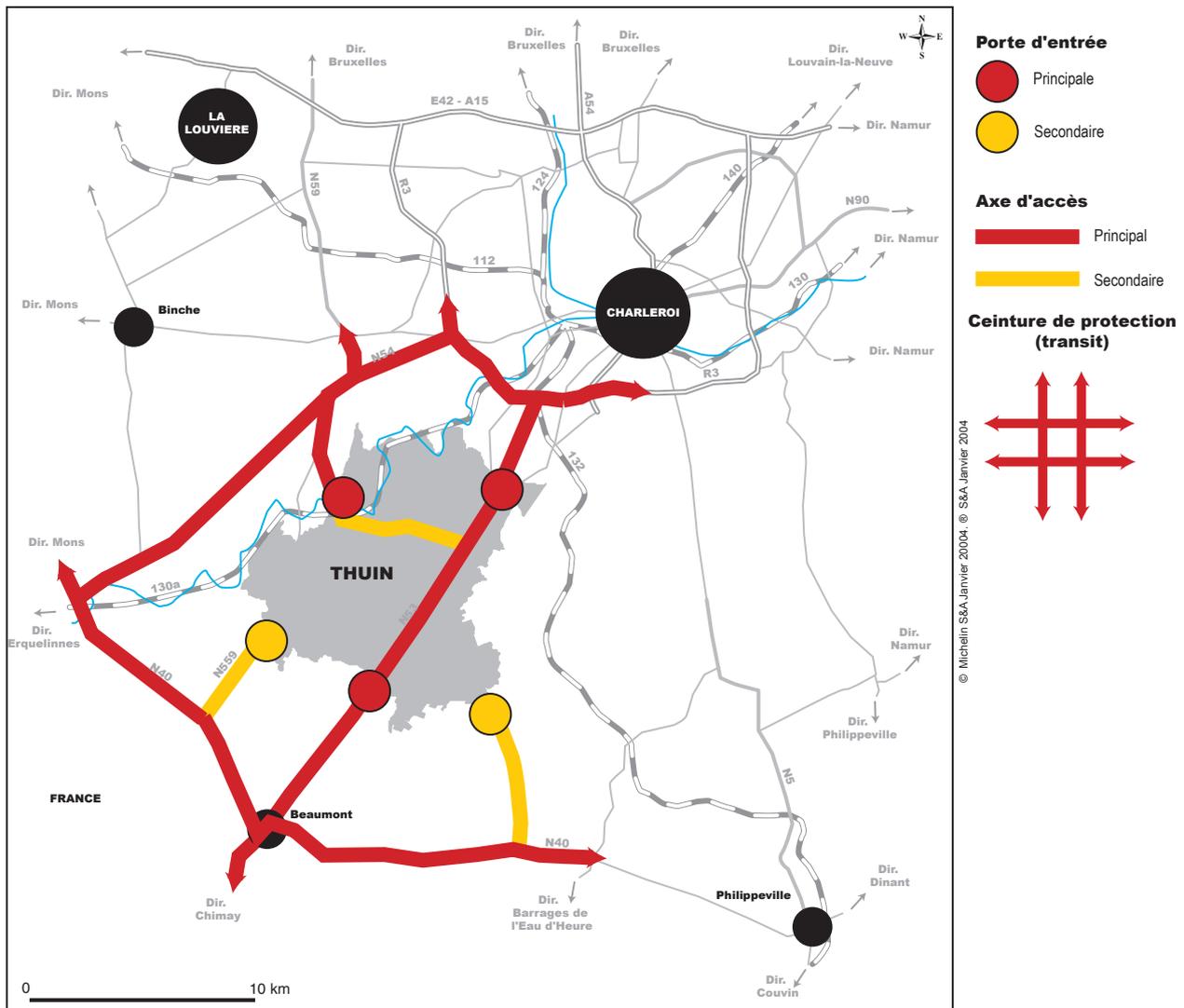
- . Etat technique du réseau communal déplorable
- . Réseau régional assez accidentogène
- . N53 fortement chargée (traversée de Gozée)
- . Absence de connexions directes aux Réseaux Routiers à Grand Gabarit
- . Jalonnement et signalisation directionnelle de l'entité sur le réseau externe déficients

SCENARIOS :

- . Définir des axes privilégiés de pénétration sur le territoire de Thuin
- . Informer les usagers en situation de transit sur les alternatives existantes pour éviter l'entité de Thuin

OBJECTIFS :

- . Assurer l'accessibilité depuis l'extérieur de l'entité vers le centre de Thuin, aux ZAE et aux ressources touristiques
- . Hiérarchiser le réseau routier
- . Diminuer les charges de trafic sur certaines voiries
- . Limiter le transit
- . Intégrer la réalisation de la N54 entre Erquelinnes et Mont-Sainte-Geneviève



PHASE III : LES PROPOSITIONS - les scénarios retenus -

CONCEPT : Limitation minimaliste du transit
- Echelle locale -

**LE RESEAU
ROUTIER**

ENJEUX / DIAGNOSTIC :

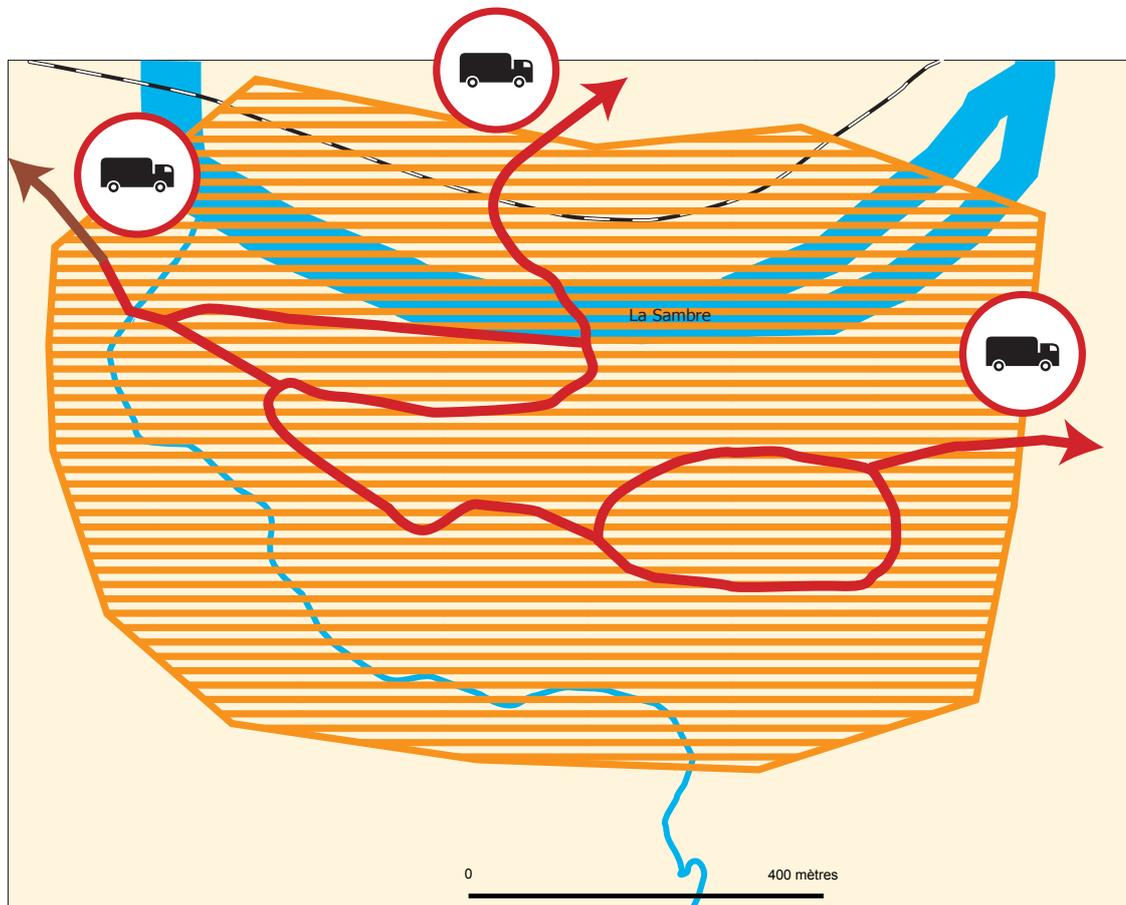
- . Une structure de ville médiévale et des contraintes physiques non négligeables
- . Un développement urbanistique et touristique considérable
- . Un pôle générateur de déplacements importants
- . Un noeud stratégique du réseau et donc point de passage obligé

SCENARIOS :

- . Hiérarchisation des axes d'accès en amont du centre-ville
- . Restriction du trafic autorisé dans le centre de Thuin

OBJECTIFS :

- . Diminuer le transit poids lourds dans le centre de Thuin
- . Assurer la libre circulation des transports en commun
- . Organiser les déplacements engendrés par les activités localisées en Ville-Basse et Ville-Haute



© MET - D432 - 2003. Ville de Thuin - IGN - 50 000. © Licence PCCC Thuin D432 / 0304 / 001 / S&A. S&A Janvier 2004.

 Axe d'accès principal
 Axe d'accès secondaire

 Restriction du trafic

 Accès limité aux poids lourds

PHASE III : LES PROPOSITIONS - les scénarios retenus -

CONCEPT : Un compromis entre développement économique et cadre de vie
- Echelle communale -

LE CHARROI LOURD

ENJEUX / DIAGNOSTIC :

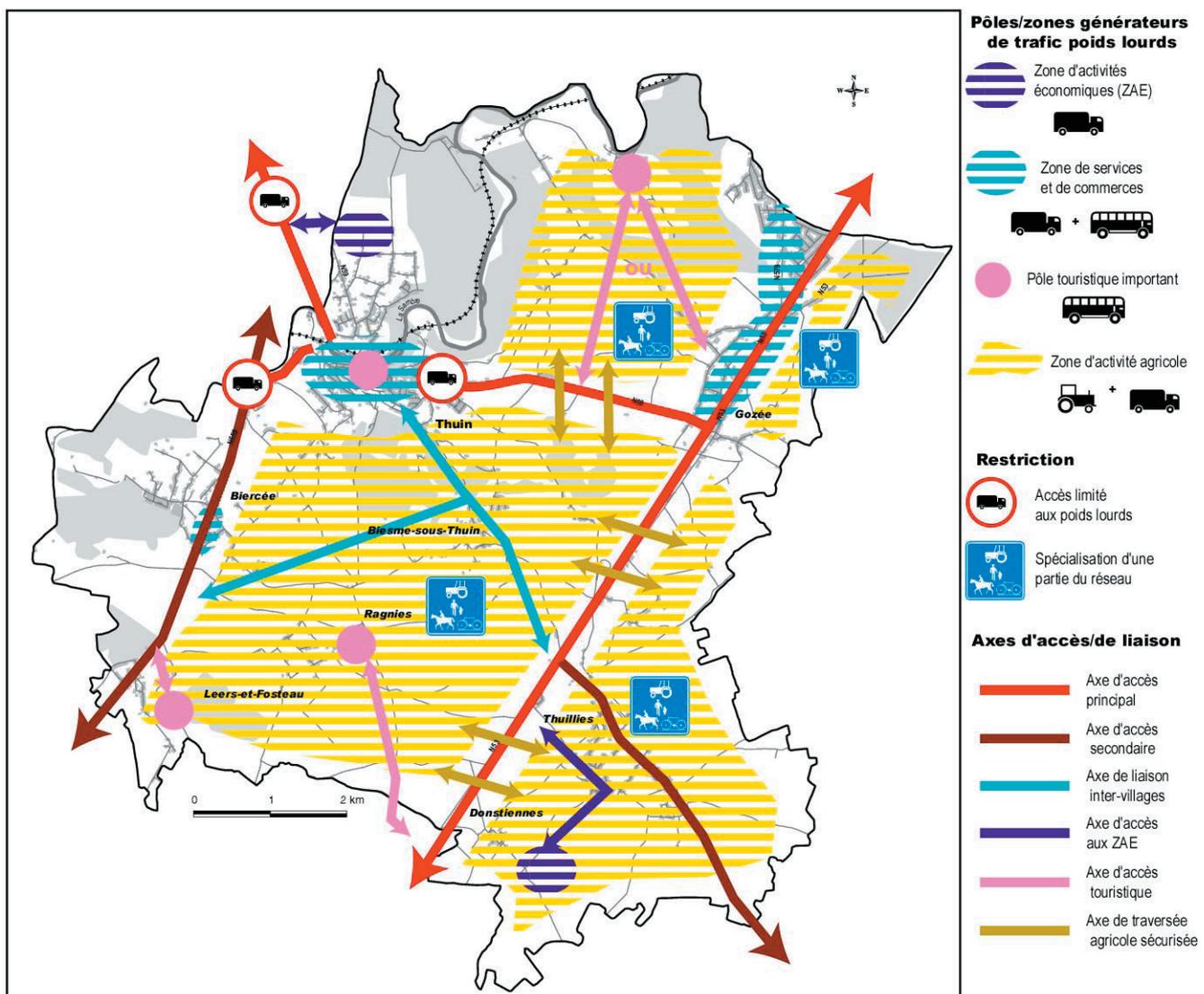
- . Des activités touristiques et deux zones d'activités économiques au potentiel de développement important
- . Une accessibilité et un transit problématiques dans le centre de Thuin
- . Une activité agricole conséquente avec un charroi de plus en plus imposant
- . Des anciens chemins agricoles en mauvais état
- . Du transit dans les villages

SCENARIOS :

- . Spécialiser une partie du réseau agricole
- . Organiser et sécuriser les traversées de charroi agricole sur les voiries principales de transit
- . Définir un ou plusieurs accès privilégiés aux ressources économiques et touristiques
- . Restreindre le trafic autorisé dans le centre de Thuin
- . Hiérarchiser en amont du centre de Thuin les axes d'accès

OBJECTIFS :

- . 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
- . Diminuer le transit poids lourds dans les traversées de village
- . Assurer la desserte agricole
- . Intégrer les déplacements touristiques



© MET - D432 - 2003, Ville de Thuin - IGN - 50 000. © Licence PICC Thuin D432 / 0304 / 001 / S&A. S&A Janvier 20004.

PHASE III : LES PROPOSITIONS - les scénarios retenus -

CONCEPT : Offrir une réelle alternative à l'usage de la voiture
- Echelle communale -

LES TRANSPORTS EN COMMUN

ENJEUX / DIAGNOSTIC :

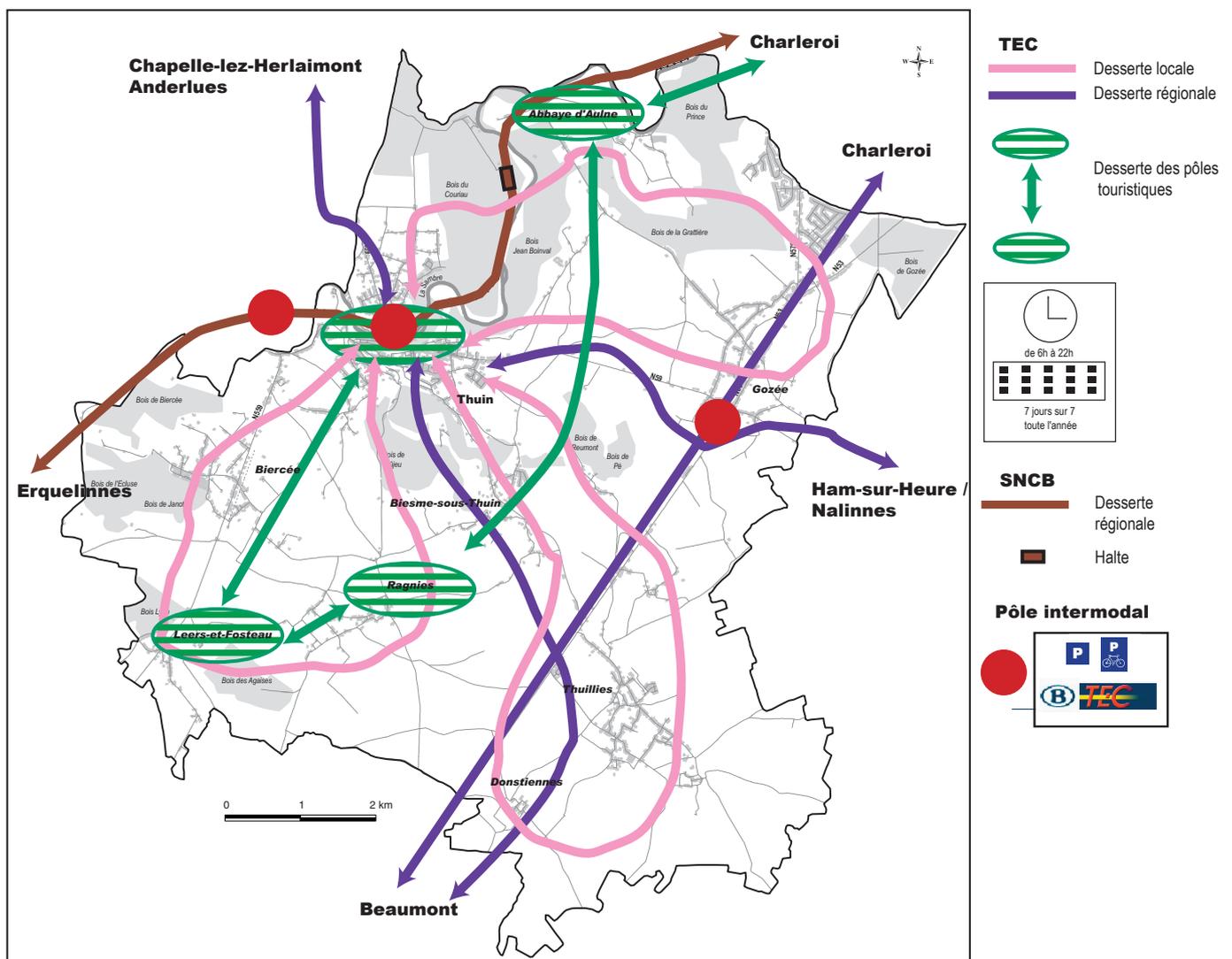
- . Un réseau de transport en commun (TEC et SNCB) "spécialisé" dans les déplacements scolaires mais peu performant pour les loisirs et le travail.
- . Une desserte depuis les villages vers l'extérieur et le centre de Thuin quasi-inexistante
- . Une ligne ferroviaire compétitive pour la desserte de Charleroi mais un minimum de services en gare offerts sur le territoire communal
- . Une gare ferroviaire mal entretenue
- . Une certaine prise en compte de la desserte événementielle (marché) par le TEC

SCENARIOS :

- . Réhabilitation du quartier de la gare
- . Maintien du réseau TEC actuel pour la desserte scolaire avec des modifications ponctuelles
- . Extension et réorganisation du réseau TEC régional (simplification) pour une desserte utilitaire et de loisirs
- . Aménagement des arrêts de bus (sécurisation et intermodalité)
- . Extension et réorganisation du réseau TEC communal vers le centre de Thuin pour une desserte utilitaire
- . Création d'un circuit de desserte des pôles touristiques pendant la pleine saison

OBJECTIFS :

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



© MET - D432 - 2003. Ville de Thuin - IGN - 50 000. © Licence PICC Thuin D432 / 0304 / 001 / S&A. S&A Janvier 2004.

PHASE III : LES PROPOSITIONS - les scénarios retenus -

CONCEPT : Extension des réseaux (maillage-interconnexions-modes)
- Echelle régionale / communale -

LES MODES DOUX

ENJEUX / DIAGNOSTIC :

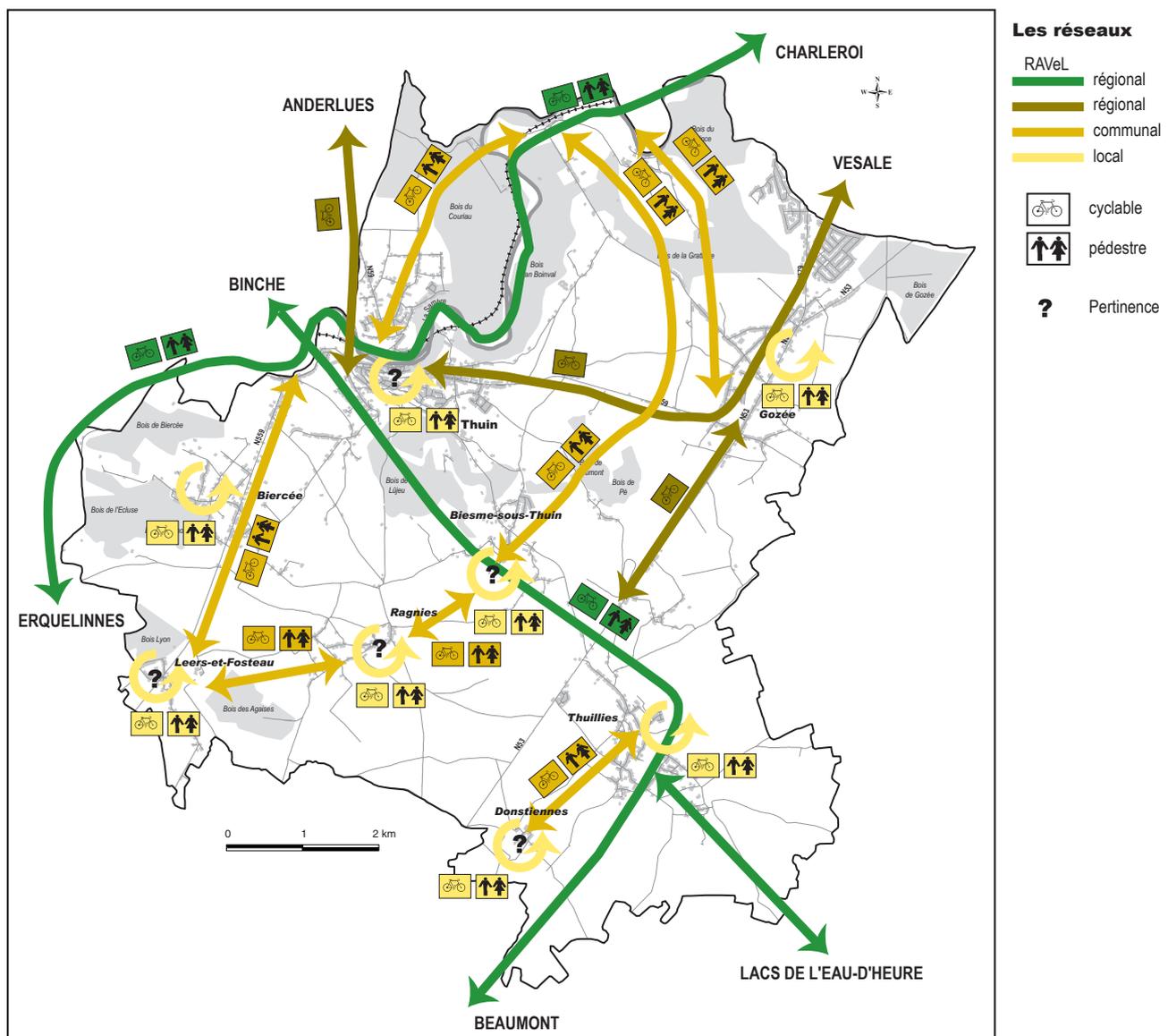
- . Pratique scolaire quotidienne élevée pour la marche à pied (10 à 20 %)
- . Pratique scolaire quotidienne faible pour le vélo (moins de 3 %)
- . Potentialités pour une pratique scolaire quotidienne élevée (distance domicile - école faible)
- . Infrastructures pour une pratique quotidienne inexistantes ou en mauvais état
- . Infrastructures développées pour le loisir (RAVeL - VTT - réseaux de chemins et sentiers balisés)
- . Relief contraignant

SCENARIOS :

- . Entretien des réseaux existants et sécurisation de leurs points de conflit
- . Comblement des chaînons manquants des réseaux (liaisons inter-villages)
- . Aménagement des traversées de village et des dessertes de services locaux (principalement des écoles)
- . Aménagement des lieux d'échanges intermodaux

OBJECTIFS :

- . Développer un réseau d'itinéraires utilitaires cohérents et continus pour un usage scolaire et intermodal
- . Rendre les centres de villages plus accessibles et sécurisés
- . Connecter les réseaux des modes doux aux réseaux de transports en commun
- . Assurer la complémentarité entre réseaux touristiques et quotidiens



© MET - D432 - 2003. Ville de Thuin - IGN - 50 000. © Licence PICC Thuin - D432 / 0304 / 001 / S&A. S&A Janvier 20004.

PHASE III : LES PROPOSITIONS - les scénarios retenus -

CONCEPT : Réseau piéton continu et cohérent
- Echelle locale -

LES MODES DOUX

ENJEUX / DIAGNOSTIC :

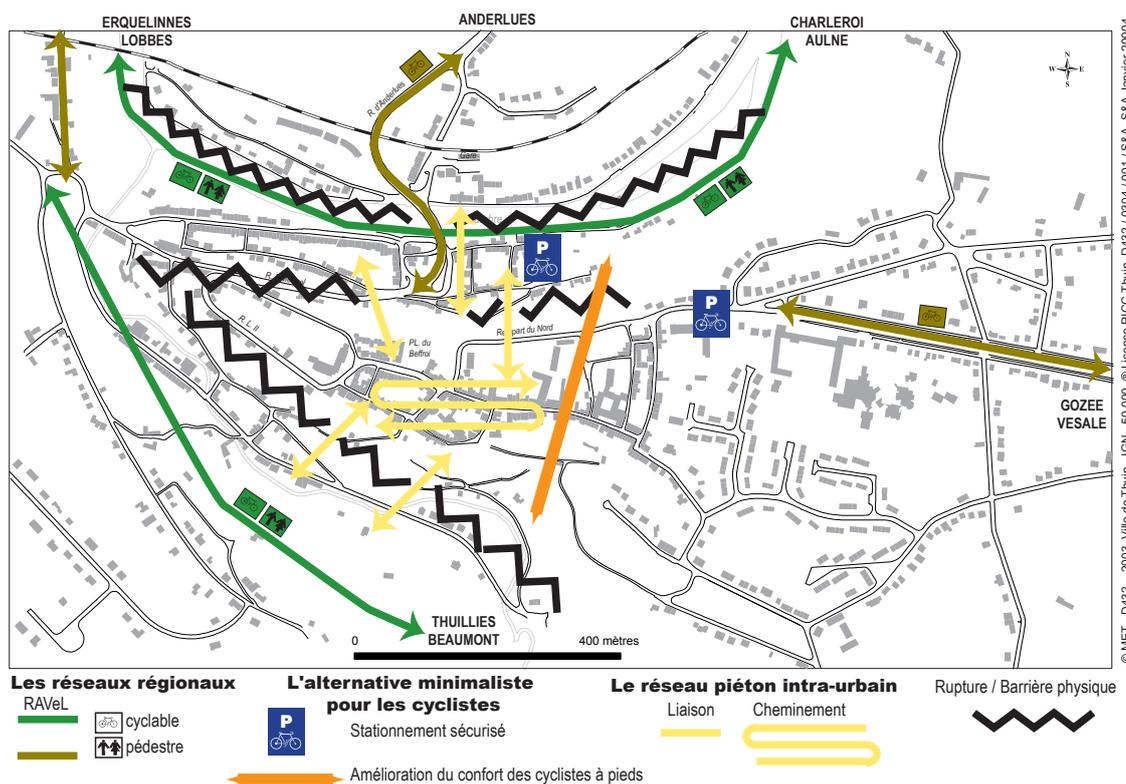
- . Pratique scolaire quotidienne élevée pour la marche à pied (10 à 20 %) mais faible pour le vélo (moins de 3 %)
- . Potentialités pour une pratique scolaire quotidienne élevée (distance domicile - école faible)
- . Infrastructures pour une pratique quotidienne inexistantes ou en mauvais état
- . Liaisons Ville-Basse / Ville-Haute / Sambre difficiles mais de nombreux projets existent pour les piétons - quid des cyclistes?
- . Liaisons intermodales peu développées
- . Relief contraignant

SCENARIOS :

- . Entretien des réseaux existants
- . Aménagement de liaisons piétonnes entre la Ville-Basse, la Ville-Haute et les bords de Sambre
- . Réaménagement et sécurisation du cheminement piéton Ville-Haute en relation avec les pôles d'échanges et services
- . Aménagement d'un itinéraire piéton accessible aux cyclistes (à pied) et de stationnement vélos-relais

OBJECTIFS :

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



PHASE III : LES PROPOSITIONS - les scénarios retenus -

CONCEPT : Application de mesures de gestion et augmentation de l'offre

- Echelle locale -

LE STATIONNEMENT

ENJEUX / DIAGNOSTIC :

Ville Basse :

- Pas de saturation de l'offre :
- . taux d'occupation < à 60%
- . des parkings en périphérie sous-utilisés
- . stationnement résidentiel env. 30 % de l'offre
- Un problème de comportement des usagers :
- . une zone bleue (ZB) non respectée
- . 15 % des usagers qui stationnent au delà de 2 heures en ZB
- . une durée moyenne de stationnement > en ZB qu'en zone gratuite

Ville Haute :

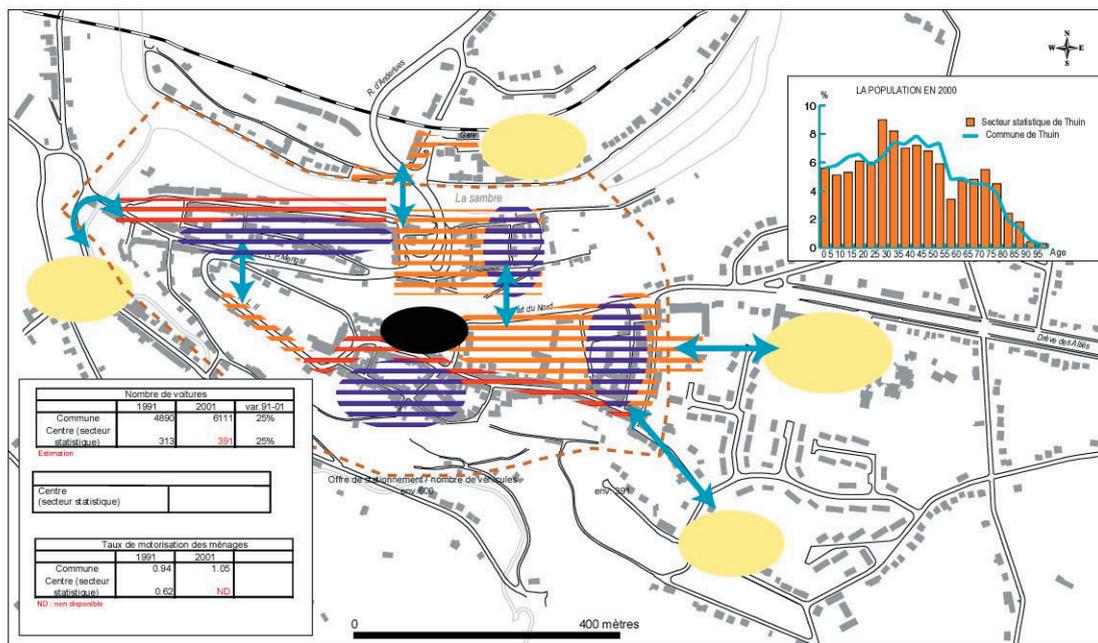
- Des générateurs de stationnement de longue durée :
- . 500 emplois au minimum
- . stationnement résidentiel env. 40 % de l'offre
- . revitalisation urbaine (réhabilitation de logements)
- . développement touristique
- Une certaine saturation de l'offre :
- . taux d'occupation de l'artère principale > à 85%
- . présence de voitures ventouses

SCENARIOS :

- . Application de mesures de gestion de stationnement avec préconisations de création (emplacement à déterminer) afin de mettre en adéquation le type de demande avec l'offre (revitalisation et développement touristique du centre)

OBJECTIFS :

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



© MET - D432 - 2003. Ville de Thuin - IGN - 50 000. © Licence PCC Thuin D432 / 0304 / 001 / S&A. S&A Janvier 2004.

Le concept multimodal synthétise tous les scénarios thématiques retenus...

⇒ Le concept multimodal propose à l'échelle régionale :

- une protection du territoire du trafic de transit sur l'entité de Thuin (y compris poids lourds);
- une liaison de transport en commun assurée à l'échelle régionale avec la ligne ferroviaire Erquennes / Thuin / Charleroi dans une politique de transfert modal. La desserte des pôles scolaires doit continuer à être performante;
- l'intégration des modes doux via les lignes RAVeL actuelles ou futures ainsi que les liaisons cyclables (D142).

⇒ Le concept multimodal propose à l'échelle communale :

- une structuration spatiale basée sur la présence d'une aire urbaine et des aires rurales de mobilité;
- la desserte de l'activité économique (y compris touristique et agricole);
- des liaisons en transport en commun entre l'aire urbaine et les aires rurales;
- des cheminements piétons et/ou cyclables utilitaires dans les coeurs de villages.

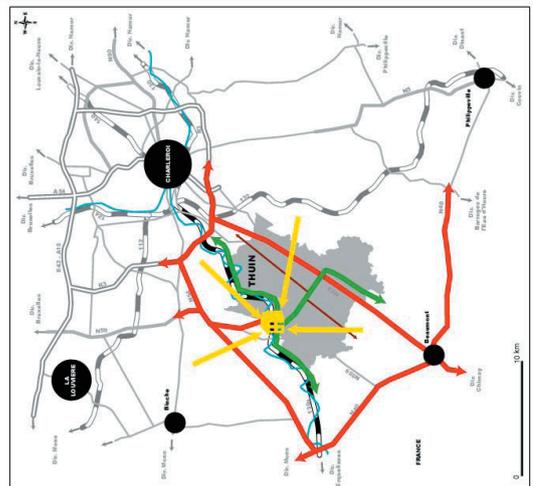
⇒ Le concept multimodal sur le centre-ville est basé sur l'accessibilité des activités concentrées au centre de Thuin et sera réalisé en tenant compte de sa vocation touristique et de sa fonction résidentielle. Ceci se fera par le biais :

- d'un accès limité des poids lourds et d'une restriction de la circulation dans les quartiers résidentiels;
- de la création d'un pôle modal à la gare;
- de cheminements piétons qui doivent assurer la liaison entre les pôles (Ville-Basse, Ville-Haute, stationnement et gare) et d'une liaison cyclable possible;
- de l'organisation du stationnement.

LE CONCEPT MULTIMODAL

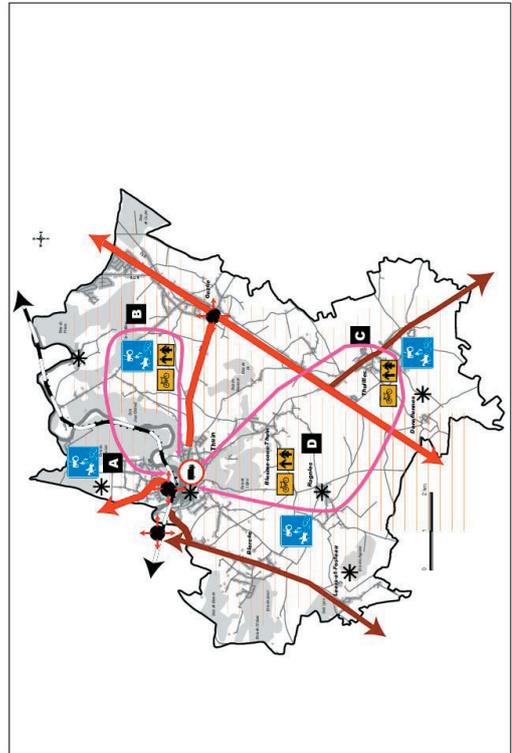
AU NIVEAU SUPRA-COMMUNAL

- Une ceinture de protection contre le transit
- Une ligne ferroviaire compétitive vers la métropole régionale
- Une desserte scolaire performante
- Une intégration au réseau RAVeL et des directions territoriales du MET



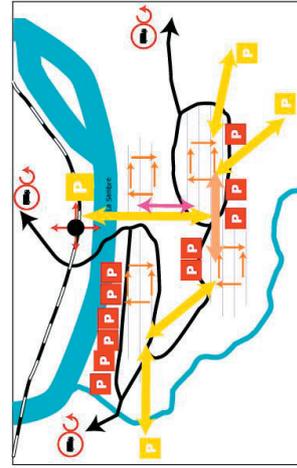
AU NIVEAU COMMUNAL

- Une hiérarchisation du réseau
- Des aires rurales de mobilité protégées du transit
- Une aire urbaine de mobilité protégée du transit y compris poids lourds
- Un accès direct aux Zones d'Activités Economiques (réseau de transit) et aux principales ressources touristiques
- Une spécialisation du réseau agricole au sein des aires rurales de mobilité
- Des pôles d'échanges modaux
- Une desserte communale entre l'aire urbaine et les aires rurales de mobilité
- Des cheminements piétons et / ou cyclables utilitaires dans les coeurs de villages
- Des liaisons piétones et cyclables touristiques entre les villages



AU NIVEAU DU CENTRE VILLE

- Un plan de circulation
- Des quartiers riverains tranquillisés
- Un accès limité aux poids lourds
- Un pôle modal à la gare
- Du stationnement longue durée en périphérie
- Du stationnement courte durée en centre
- Des riverains privilégiés dans les quartiers d'habitation
- Un cheminement cyclable amélioré
- Des liaisons piétones entre les pôles (Ville Basse-Ville Haute-Gare-Stationnement)
- Un cheminement piéton continu à la Ville Haute (Selon libération de l'espace par les véhicules)



PHASE III : LES PROPOSITIONS

- les plans d'organisation des déplacements -

LE PLAN DE HIERARCHISATION MULTIMODALE

⇒ 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.

- A long terme (échéance à 10 ans), la hiérarchisation proposée peut être beaucoup plus volontariste que la hiérarchisation à court terme mais pour être effective, elle nécessite la réalisation d'infrastructures conséquentes qui sont soit programmées (comme la N54 entre Erquelinnes et Mont-Ste-Genève) **soit à étudier** (accès direct au zoning de Donstiennes, dédoublement de la traversée de Gozée*, éventuellement accès supplémentaire au centre de Thuin).

⇒ La hiérarchie permet 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 jalonnement.

⇒ 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).

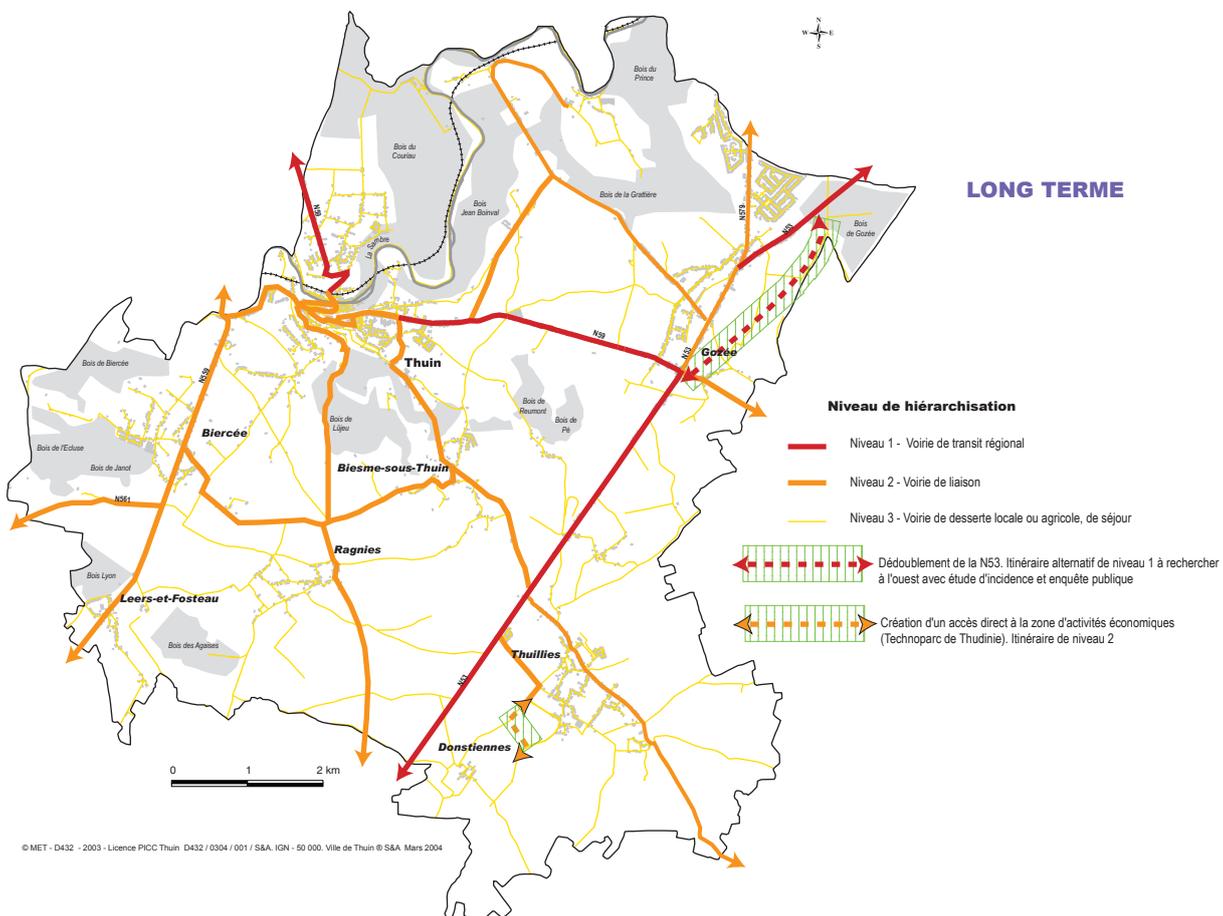
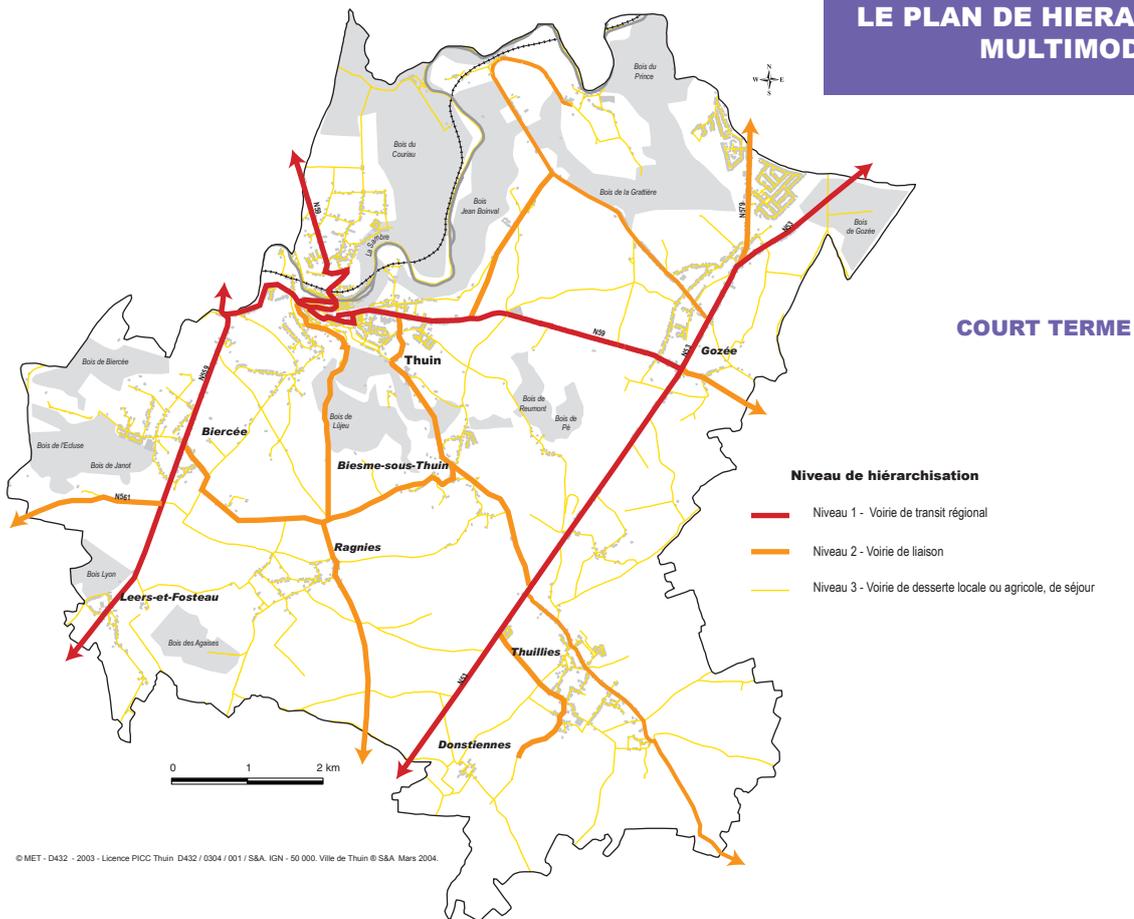
Plan de hiérarchisation multimodale											
Niveau	Echelle	Fonction	Régime de vitesse	Calibrage		Cohabitation avec usagers « modes doux »		Transports en commun (bus)	Charroi lourd	Jalonnement	Profil-type
				Nombre de voies de circulation	Type de carrefour	Cyclistes	Piétons et PMR				
0	Nationale 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 berme 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, flots ou feux (en agglomération)	Séparés de la chaussée hors agglomération ou sur chaussée en agglomération (bandes cyclables ou mixité)	Séparés sur accotements hors agglomération ou sur trottoirs en agglomération	- Pôle d'échange modal - Desserte bus classique	Itinéraires poids lourds	Villes, connexions au réseau de niveau 0, pôles importants	
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 mixité)	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 de séjour	- 50 Km/h (localement 30 Km/h dans les cœurs 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 (priorités 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	

* 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 longues distances sera évalué.

PHASE III : LES PROPOSITIONS

- les plans d'organisation des déplacements -

LE PLAN DE HIERARCHISATION MULTIMODALE



PHASE III : LES PROPOSITIONS

- les plans d'organisation des déplacements -

LE PLAN DE SECURITE ROUTIERE

⇒ 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: 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.

⇒ 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 des niveaux hiérarchiques 1 et 2 (fonction de transit 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.

⇒ De nouvelles infrastructures importantes sont nécessaires pour mettre complètement en œuvre le concept multimodal et la hiérarchisation du réseau qui en résulte. Il s'agit de :

- La N54 entre Erquelines et Mont-ste-Genève : 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.

- 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.

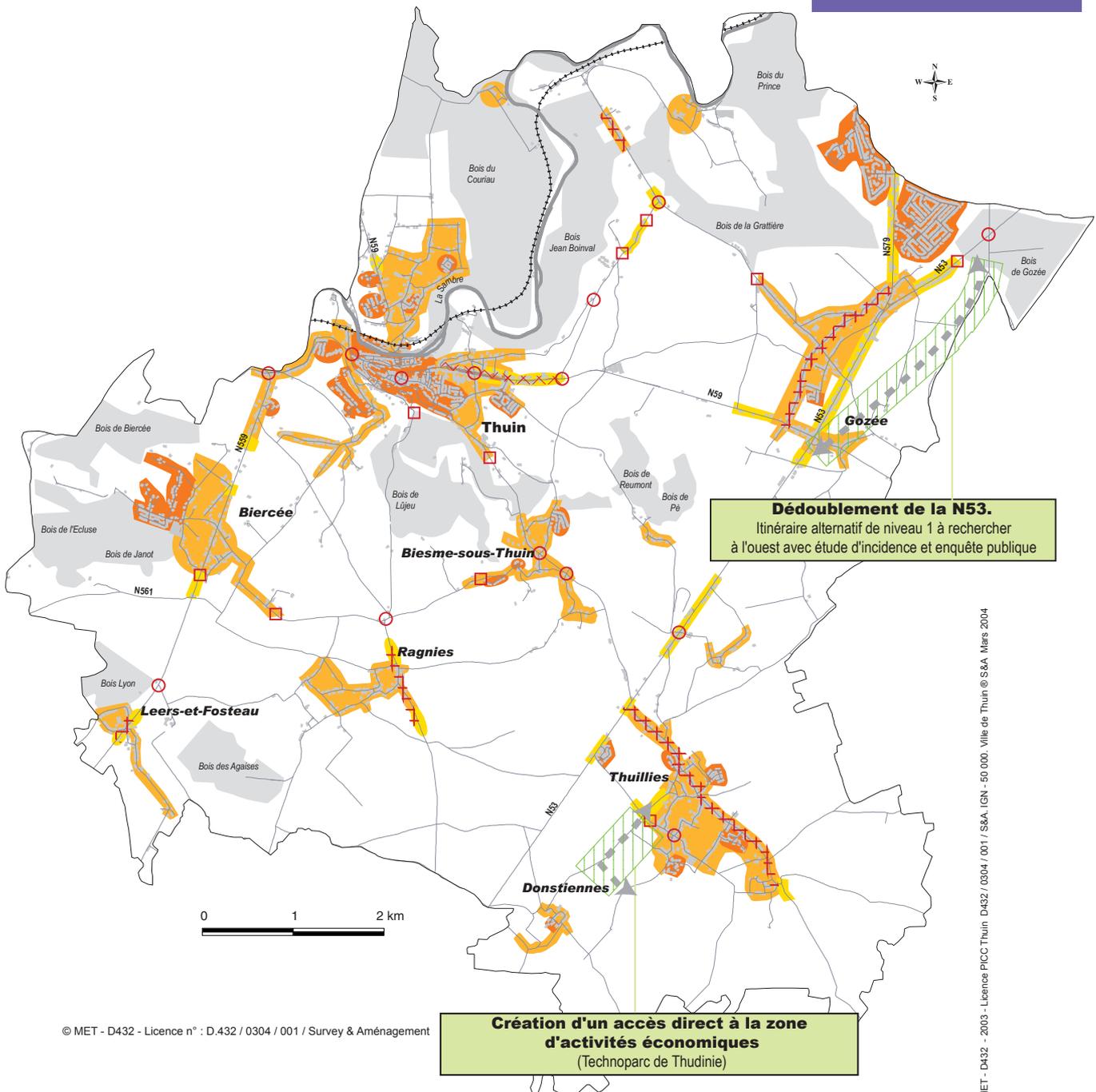
- Dédoublage de la traversée de Gozée (N53) : à terme (dans moins de 10 ans), la section de la N53 dans la traversée de Gozée (entre les carrefours avec la N59 et la N579) va arriver à saturation. Il faut songer dès à présent à trouver une alternative (surtout quand on connaît les délais requis en aménagement 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. Cette problématique est à réétudier ultérieurement de façon plus précise en ce compris via une étude d'incidence et une enquête publique.

*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.

PHASE III : LES PROPOSITIONS

- les plans d'organisation des déplacements -

LE PLAN DE SECURITE ROUTIERE



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE LA VILLE DE THUIN - SYNTHESE

- OUTILS -

© MET - D432 - Licence n° : D.432 / 0304 / 001 / Survey & Aménagement

© MET - D432 - 2003 - Licence PICC Thuin D432 / 0304 / 001 / S&A / IGN - 50 000. Ville de Thuin © S&A. Mars 2004

REGIME DE VITESSE	AMENAGEMENTS DE SECURITE*	NOUVELLES INFRASTRUCTURES
90 km / h	Carrefour	Création de voirie
70 km / h	Traversée de zone urbanisée	
50 km / h	Aménagement ponctuel	
30 km / h*	* Hors petits aménagements de sécurité sur les voiries de séjour (niveau 3)	

* Pour une raison d'échelle, la limitation de 30 km/h aux abords des écoles n'est pas représentée. Se reporter aux planches "Coeurs de village" - fig.19-29

PHASE III : LES PROPOSITIONS

- les plans d'organisation des déplacements -

LE CHARROI Lourd

⇒ 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 :

- du tonnage autorisé : pas de limitation de tonnage, interdit au plus de 7.5t et interdit au plus de 3.5t.
- 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.
- 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	Desserte locale de l'activité économique locale y compris touristique	Jalonnement en amont, dispositif de rebroussement
	b	Desserte locale de l'activité agricole	Sens de circulation, by-pass
			Plan d'entretien (F99c, entretien, dispositif de rebroussement, déclassement)
	Réseau réservé au charroi agricole (+ éventuellement modes doux)		

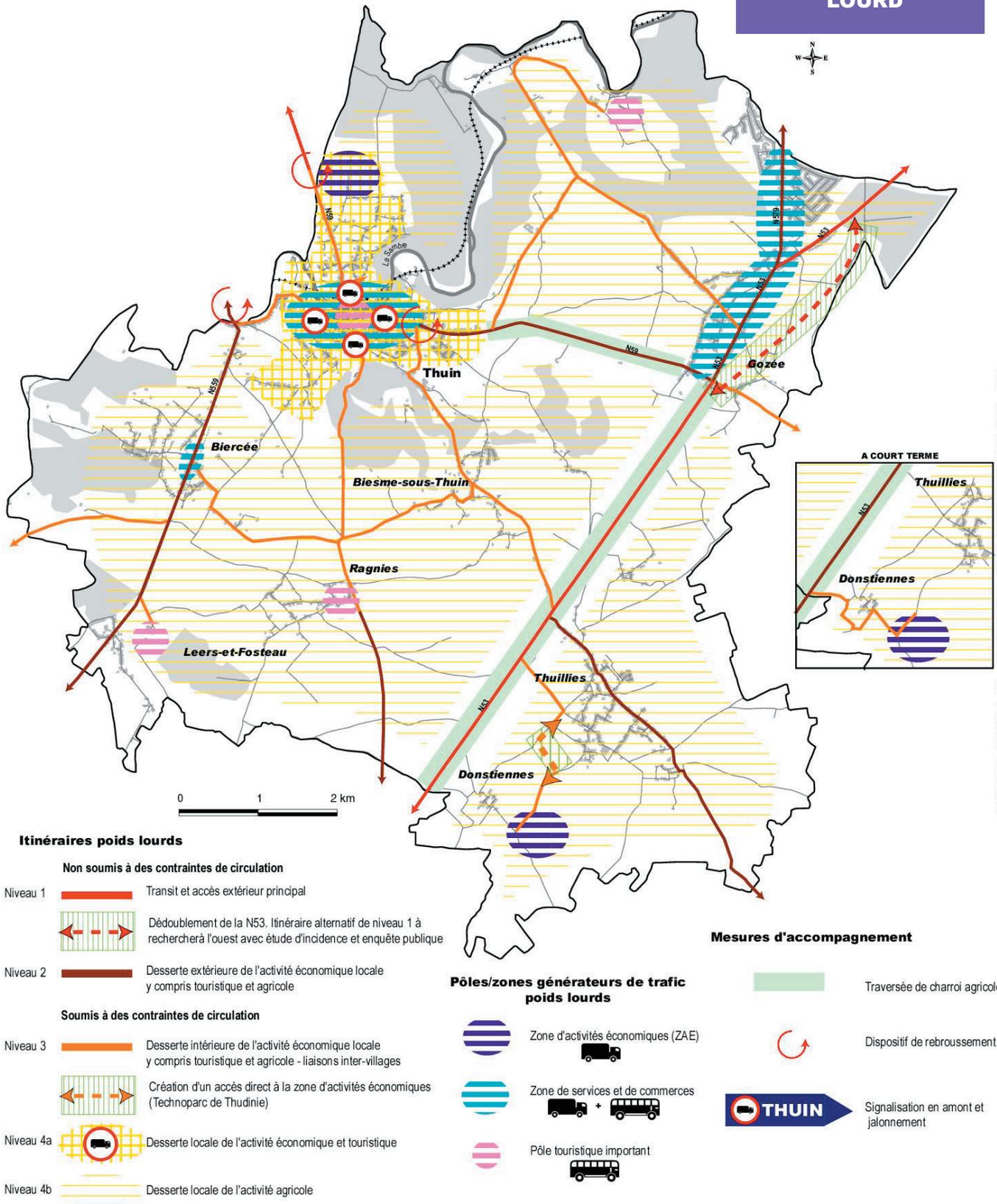
⇒ La mise en œuvre de cette organisation repose sur l'adaptation de la signalisation directionnelle et de police mais cette organisation va bouleverser les habitudes. D'autres mesures d'accompagnement sont donc à prévoir: d'ordre infrastructurel mais aussi d'information et de sensibilisation et enfin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



PHASE III : LES PROPOSITIONS

- les plans d'organisation des déplacements -

LE CHARROI LOURD



Itinéraires poids lourds

- Non soumis à des contraintes de circulation**
- Niveau 1 Transit et accès extérieur principal
 - Dédoublage de la N53. Itinéraire alternatif de niveau 1 à rechercher à l'ouest avec étude d'incidence et enquête publique
 - Niveau 2 Desserte extérieure de l'activité économique locale y compris touristique et agricole
- Soumis à des contraintes de circulation**
- Niveau 3 Desserte intérieure de l'activité économique locale y compris touristique et agricole - liaisons inter-villages
 - Création d'un accès direct à la zone d'activités économiques (Technoparc de Thudinie)
 - Niveau 4a Desserte locale de l'activité économique et touristique
 - Niveau 4b Desserte locale de l'activité agricole

Pôles/zones générateurs de trafic poids lourds

- Zone d'activités économiques (ZAE)
- Zone de services et de commerces
- Pôle touristique important

Mesures d'accompagnement

- Traversée de charroi agricole
- Dispositif de rebroussement
- Signalisation en amont et jalonnement

© MET - D42 - 2003. Ville de Thuin - IGN - 50 000. © Licences PICC Thuin D432 / 0304 / 001 / S&A, S&A Mars 2004.

PHASE III : LES PROPOSITIONS

- les plans d'organisation des déplacements -

LES TRANSPORTS EN COMMUN

⇒ 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	- 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	- TEC Charleroi - SNCB	- 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)	- TEC Charleroi - SNCB	- Ligne ferrée Erquelines/ Charleroi (Hourpes) - Bus TEC (194 et 192)
		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 mal-aisé 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 au Scénario Retenu pour les transports en commun p 18.

⇒ 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.

PHASE III : LES PROPOSITIONS

- les plans d'organisation des déplacements -

LES MODES DOUX

⇒ 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'extérieur) et en se basant sur les itinéraires touristiques existants, sur les infrastructures existantes ou en projet, sur un premier relevé de terrain (partiel) mais aussi sur le travail de réflexion réalisé par des membres de la CCM (Conseil Consultatif en Mobilité), sans oublier le schéma cyclable de la Direction des Routes de Charleroi (MET-D142), 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. Le type d'aménagement est donné à titre indicatif pour chaque itinéraire.

Niveau	Mode	Type de réseau	Itinéraire / cheminement	Types d'aménagement ¹
1 - Local	♿	MET-D142-Rési ² + 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 + Accès RAVeL (ch. de Forestaille, rues St Martin, de Ragnies et de la gare)	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 Maroëllés 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)
	♿ (♿)	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-Fosteau 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-Fosteau/Biercée via chemin des Diligences, rue du Fosteau 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 Fosteau	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 Vanderveelde / rue Baudribut, N59	Chemin réservé (F99c) + mixité + aménagement cyclable spécifique (N59 et rue Vanderveelde) + sécurisation ponctuelle (traversées) + balisage
3 - Régional	♿ ♿	RAVeL	Chemin de halage de la Sambre (rive gauche) RAVeL 3 - Erquelines/Thuin-Ville Basse/Abbaye d'Aulne/Charleroi/Tubize	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/Thuin-Ville Basse/Biesmesous-Thuin/Thuillies/Beaumont/Chimay	
	♿ ♿	RAVeL	Ancienne ligne ferrée L111 Thuillies/centre (voie d'accès aux Lacs de L'Eau d'Heure)	
	♿	MET-D142 - Resi	N59 Anderlues/Waibes/Thuin-Ville Basse	
	♿ ♿	MET-D142 - Resi	N59 Thuin-Ville Haute/Gozée	Aménagements spécifiques et de sécurité (D7/D9/D10, PCM, traversées, etc.) + balisage - certaines portions des itinéraires régionaux sont reprises dans des itinéraires communaux

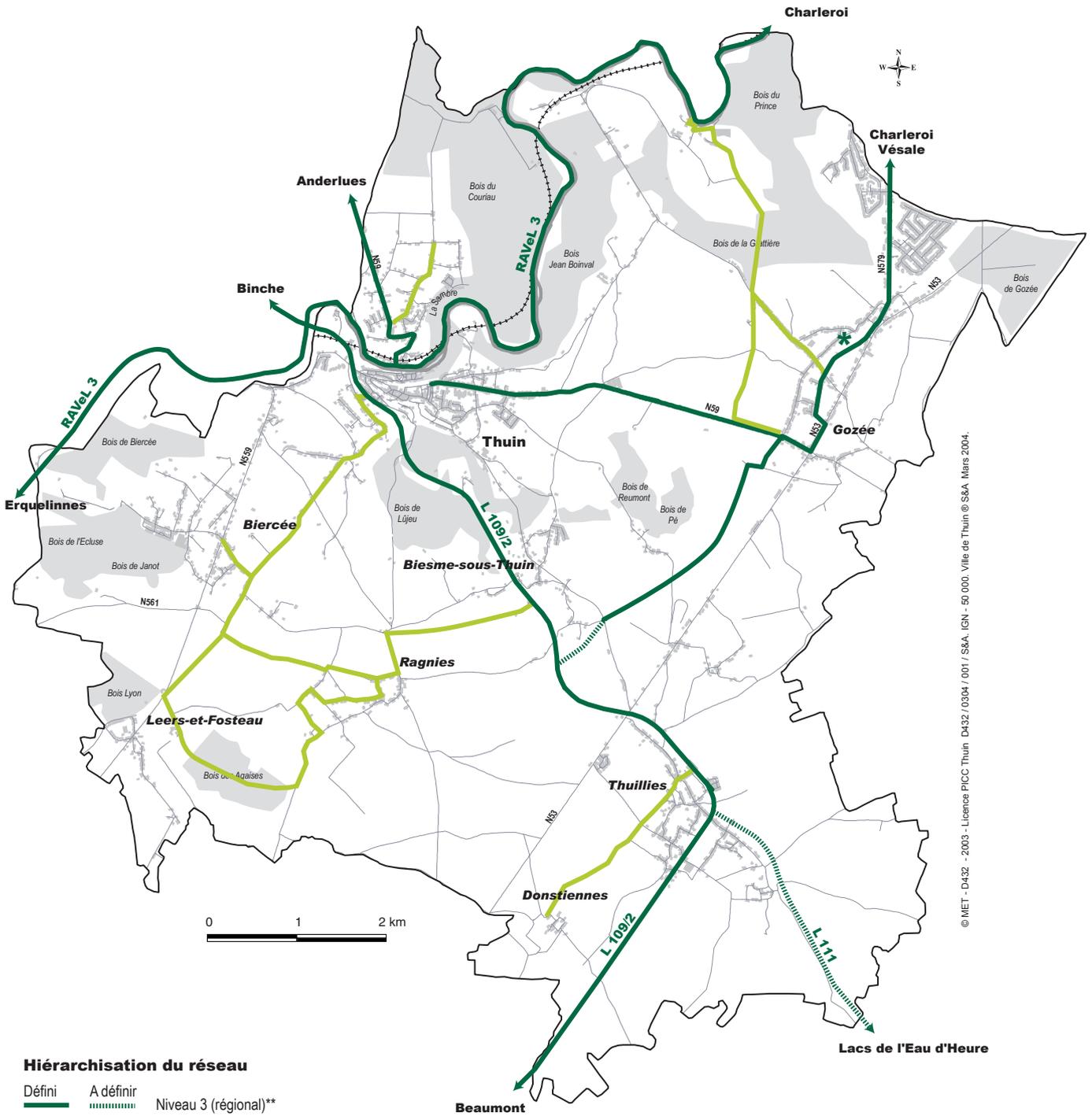
¹ Types d'aménagement : Réaménagement global d'une traversée d'agglomération, mixité sur voirie, chemin réservé (F99, sentier, ruelle), aménagements spécifiques (D7, D10, trottoirs, etc.)

² Rési : Réseau interurbain de la Région wallonne

PHASE III : LES PROPOSITIONS

- les plans d'organisation des déplacements -

LES MODES DOUX



© MET - D432 - 2003 - Licence PICC Thuin D432 / 0304 / 001 / S&A, IGN - 50 000, Ville de Thuin © S&A, Mars 2004.

Hiérarchisation du réseau

Défini	A définir	
		Niveau 3 (régional)**
		Niveau 2 (communal)
		Niveau 3 (local) non cartographié (cf : coeurs de village et de ville)

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

** Le niveau 3 est basé sur le réseau cyclable de la direction des routes de Charleroi D.142.

PHASE III : LES PROPOSITIONS

- les plans d'organisation des déplacements -

LE STATIONNEMENT AU CENTRE DE THUIN

⇒ Un plan de stationnement, outre le fait de solutionner la problématique du parcage, 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 :

- Une adaptation de la capacité absolue (nombre de places 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

- 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 - Événementiel - 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
Réglementé	Moyenne durée (max. 2h (selon système choisi))	Abords des zones commerçantes et de services	<ul style="list-style-type: none"> - Pendulaires dynamiques - Clients 	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle 	
« Réservé »	Variable	Quartiers d'habitations à proximité de zones commerçantes ou de services	Riverains	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle - Cheminement adapté 	Carte PMR
	Pas le vendredi matin à la Ville-Basse	Zones commerçantes ou de services	Aux livraisons	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle 	Gratuit
	/	Zones commerçantes ou de services	Aux taxis	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle 	
	A déterminer	En périphérie	Aux autocars touristiques	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle - + zone d'arrêt dans centre touristique 	
	/	Zones commerçantes ou de services	Aux transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle - (+ à proximité parking de délestage) 	
	A déterminer	En grande périphérie si nécessaire	Aux camions	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle 	
	A déterminer	En périphérie	Aux mobilhomes	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle - (Aire de services) 	

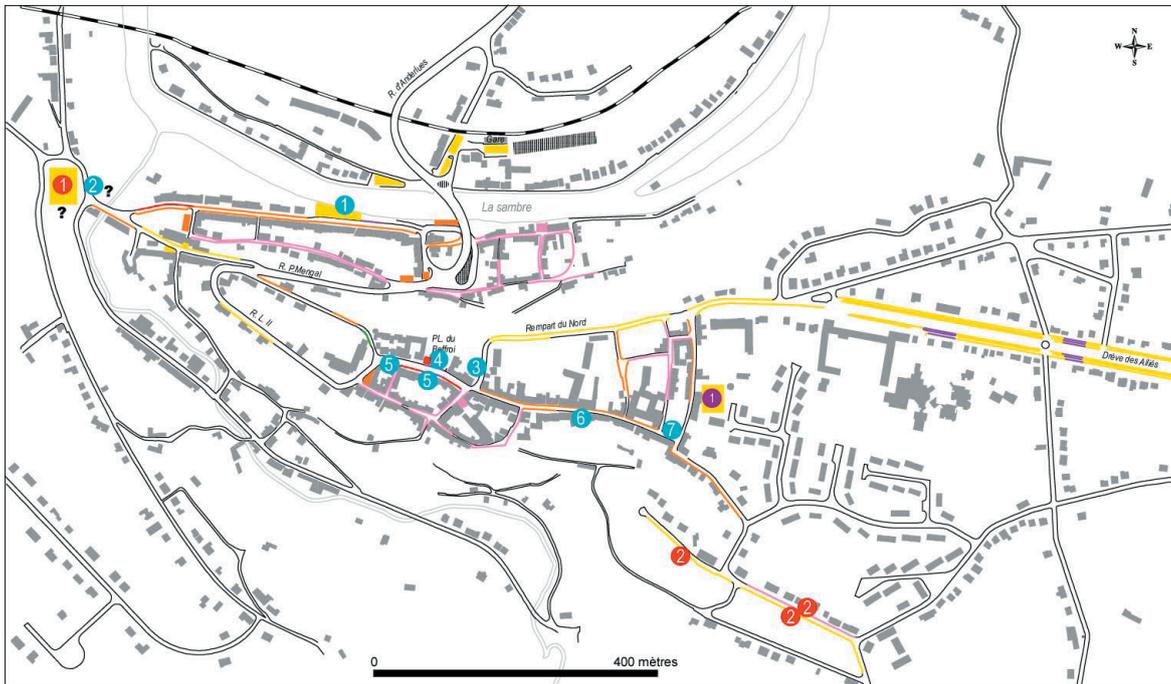
⇒ La mise en œuvre de ce plan doit s'accompagner d'une concertation avec les commerçants et les riverains ainsi que d'une campagne d'information. Il n'est pas non plus possible d'envisager une réelle politique du stationnement si le respect des règles établies ne fait pas l'objet de contrôles et le cas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

PHASE III : LES PROPOSITIONS

- les plans d'organisation des déplacements -

LE STATIONNEMENT AU CENTRE DE THUIN

COURT TERME



LA CAPACITE

Suppression

- 1 Le long de la Sambre : +/- 25 places (modes doux + développement touristique)
- 2 Rue Moustier : +/- 10 places (développement urbain + sécurité routière)
- 3 Rue Cambier
- 4 Place du Chapitre
- 5 Rue Albert 1er
- 6 Intersud
- 7 Grand Rue (faire respecter interdiction existante)

Création

- 1 Gare de l'ouest : +/- 30 places
- 2 Chant des Oiseaux

Réaménagement

- 1 Place de la Demi-Lune

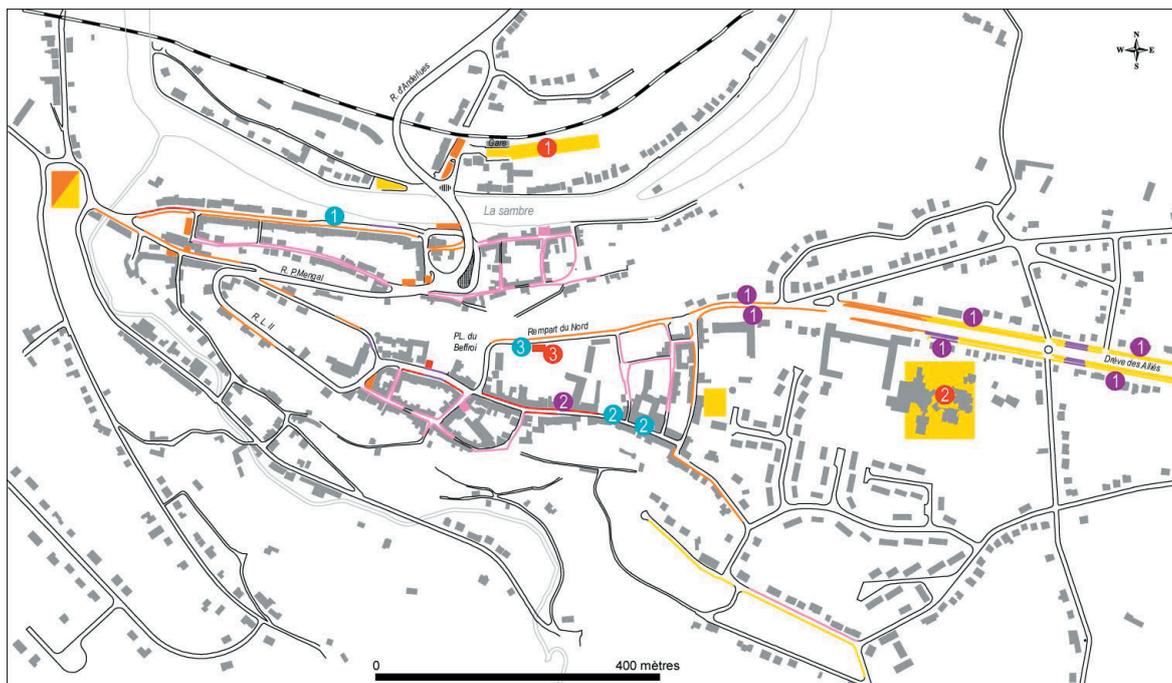
LA GESTION*

- █ Longue durée / libre
- █ Moyenne durée / réglementé / payant
- █ Courte durée / réglementé / payant
- █ Riverains / réglementé
- █ Dépose minute
- Réserve
- ? Développement urbain / vicinal

* Le stationnement non autorisé ainsi que le stationnement réservé (PMR, Bus, etc.) ne sont pas cartographiés
* Il est interdit de stationner dans les 5 mètres qui précèdent un carrefour

© MET - D432 - 2003. Ville de Thuin - IGN - 50 000. © Licence PICC Thuin D432 / 0304 / 001 / S&A. S&A Mars 2004.

LONG TERME



LA CAPACITE

Création (variante1)

- 1 Parking gare: +/- 100 places (aménagement à préciser en fonction du redéploiement de la gare)

Création (variante2)

- 1 Parking gare: +/- 100 places

Création (variante2)

- 2 Derrière l'Athénée
- 3 Hôtel de Ville

Suppression (variante1)

- 2 Grand Rue (aménagement modes doux)
- 3 Rempart du Nord

Suppression (variante2)

- 1 Place ville Basse: +/- 65 places (développement touristique)
- 2 Grand Rue (aménagement modes doux)
- 3 Rempart du Nord

Réaménagement (variante1)

- 1 Drève des Alliés

Réaménagement (variante2)

- 1 Drève des Alliés
- 2 Grand Rue (diminution)

LA GESTION*

- █ Longue durée / libre
- █ Moyenne durée / réglementé / payant
- █ Courte durée / réglementé / payant
- █ Riverains / réglementé
- █ Dépose minute
- Réserve

* Le stationnement non autorisé ainsi que le stationnement réservé (PMR, Bus, etc.) ne sont pas cartographiés
* Il est interdit de stationner dans les 5 mètres qui précèdent un carrefour

© MET - D432 - Licence PICC Thuin D432 / 0304 / 001 / S&A. © S&A Mars 2004.

PHASE III : LES PROPOSITIONS

- les plans d'organisation des déplacements -

COEURS DE VILLAGES ET DE VILLE

⇒ Les plans de déplacements sûrs et conviviaux appelés «cœurs de villages et de ville» sont des outils très importants :

- Ils permettent d'avoir une vision synthétique des différents outils thématiques proposés ci-dessus 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 plans de signalisation.

- 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 :

- des éléments contextuels à savoir les principaux pôles générateurs de trafic ;
- la gestion modulée de la vitesse ;
- les limitations de tonnage ;
- en ce qui concerne les modes doux, les cheminements locaux (niveau 1) ;
- les nouvelles infrastructures routières préconisées ;
- 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. Les aménagements préconisés* 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.

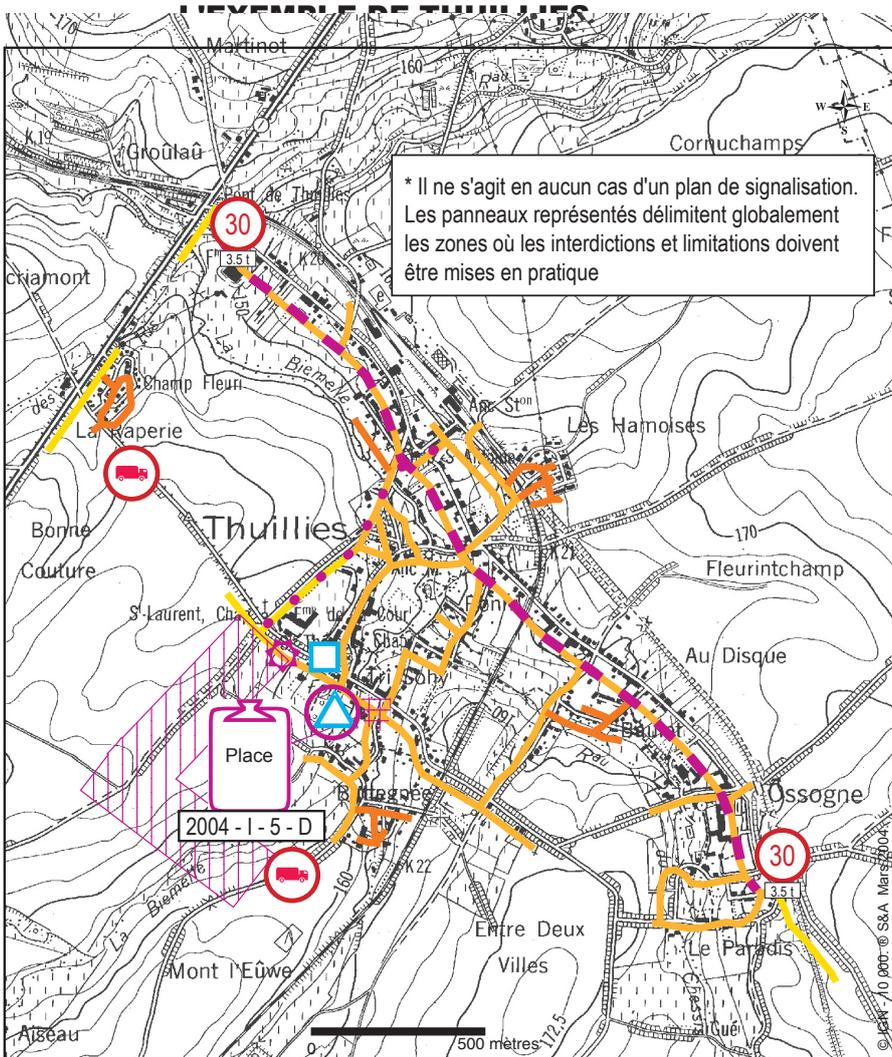
— Le réaménagement global d'une voirie : Il s'agit souvent de faire respecter la limitation de vitesse décidée, de sécuriser les déplacements des modes doux et d'augmenter la sécurité tant objective que subjective. Pour ce faire, divers éléments sont combinés : une diminution de la largeur de la chaussée 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.

*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.

PHASE III : LES PROPOSITIONS

- les plans d'organisation des déplacements -

COEURS DE VILLAGES ET DE VILLE



GESTION MODULEE DE LA VITESSE

- non cartographié 90 km / h
- 70 km / h
- 50 km / h
- 30 km / h**

** Aux abords d'école (de 50 mètres à 75 mètres de part et d'autres) une limitation de vitesse de 30 km/h est instaurée (non représentée)

- Vitesse limitée à 30 km / h pour les plus de 3.5 tonnes

POLES GENERATEURS DE TRAFIC

- Ecole - Aux abords d'école : 30 km/h
- Service public

RESTRICTION DE CIRCULATION

- Interdit au plus de 3.5 tonnes excepté riverains et usages agricoles

AMENAGEMENTS DE SECURITE ET DE CONVIVIALITE (Hors petits aménagements de sécurité sur voirie de séjour)

Aménagements linéaires

- Création de voirie
- Réaménagement global de la voirie

- N° de fiche projet
- 2004 - I - 1 - D

Aménagements ponctuels

- Carrefour
- Zone - espace public

Actions		Cœur de village : Thuilles
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 Thuilles - 50 Km/h : quartiers de la Houzée et de Reumont - 70 Km/h : entrées du village (N53, rue de la Vicroire, rue de la Cour, rue de la Garenne) – gestion modulée de la vitesse
Limitations de tonnage		Rue de la Cour, place de Thuilles et rue de Donstiennes interdite au plus de 3,5t (excepté desserte locale et charroi agricole)
Chemins locaux – modes doux		Traversé de Thuilles (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/Thuilles (2a)
Nouvelles infrastructures routières		Voie d'accès au technoparc de Thuinie - 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 Thuilles/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 commerciales le long de la N53
	Espace public	Place de Thuilles – sécurisation, stationnement, espace public – Cf. Esquisse
	Réaménagement global d'une voirie	Rue de la Victoire – stationnement, sécurisation, modes doux

PHASE III : LES PROPOSITIONS

- les mesures générales et thématiques -

DEFINITION

⇒ 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 d'un renvoi vers une fiche-projet. Le type d'action 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. 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.

EXEMPLE DE MESURE GENERALE

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 (réalisée par TRACE Tei) - Poser, déplacer ou remplacer les panneaux d'indication (F25, F27, F29 et F35). - Entretien 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>

PHASE III : LES PROPOSITIONS

- le programme d'actions et de mise en oeuvre -

LES FICHES-PROJET

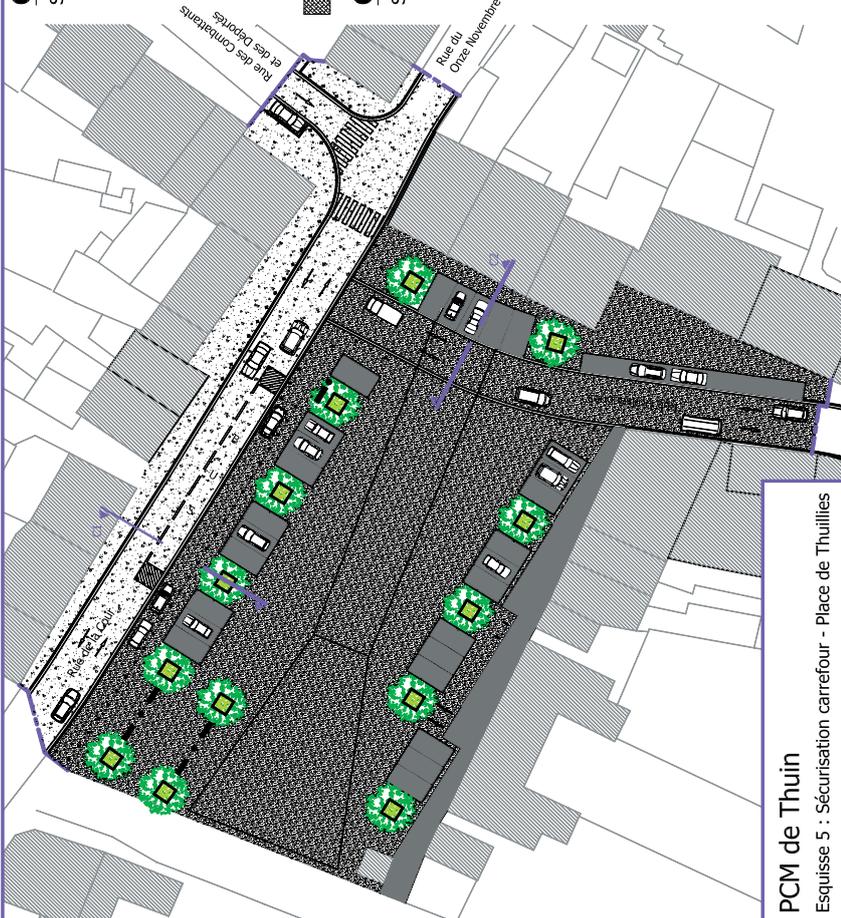
⇒ Les propositions d'aménagements exposées dans les différents plans de déplacement font parfois l'objet d'une fiche-projet accompagnée, dans certains cas, d'une esquisse. Ces fiches-projet ont plusieurs objectifs. D'une part, elles permettent de disposer d'une série d'actions variées prêtes à l'emploi qui permettent de répondre rapidement à tout appel à projets assorti d'octroi de subsides et d'autre part, elles peuvent servir de base à la programmation des investissements à venir, au lancement des marchés d'études complémentaires pour la mise en oeuvre de volets spécifiques du PCM, ou encore être un réservoir d'idées sur ce qu'il est possible de réaliser à court terme, moyen ou long terme.

EXEMPLE DE FICHE-PROJET

Fiche projet n° 2004-I-5-D					
 <p>Intitulé de la fiche de détail</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;"> <p>Sécurisation carrefour – Place de Thuillies</p> </div>					
N° et intitulé de la mesure générale du PCM					
MT.RR.1.6 – Programme de sécurisation des carrefours MT.RR.1.10 – Sécurisation et convivialité des espaces publics					
Objectifs du PCM			Objectifs précis		
A1. Diminuer l'insécurité routière objective et subjective B1. Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers « faibles » (ainés, enfants, piétons, cyclistes et PMR) B2.a Structurer les déplacements de charrois particuliers et de transit			<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) ; - Organiser le stationnement ; - Améliorer l'état technique du réseau communal. 		
Contexte et préambule					
Actuellement la délimitation entre la Place de Thuillies et le carrefour rue de la Cour/rue des Déportés n'est pas très claire. De plus, la Place et ses abords abritent de l'Horeca et des activités culturelles (centre culturel) qui nécessitent des besoins en stationnement. Actuellement, celui-ci n'est pas organisé.					
En entendant la réalisation de l'accès direct au zoning de Donstiennes, l'accès à celui-ci est renseigné pour les voitures particulières via la rue de la Cour.					
Description du projet			ESQUISSE N°5		
Réorganisation des circulations de la rue de la Cour et sécurisation du carrefour avec la rue des Combattants et des déportés par la réduction de l'emprise du carrefour. La pose de bornes évitera le stationnement sur les accotements mais de longues zones de stationnement seront prévues le long de la rue de la Cour.					
A court et à moyen termes, l'accès au zoning de Donstiennes pour les véhicules particulier se fera par la place de Thuillies totalement réaménagée en espace de convivialité agrémentée par la plantation d'arbres hautes tiges. Le stationnement y sera réorganisé.					
Estimation budgétaire			Montant global estimé		
			355 612,95 euros TVAC		
Poste	Désignation	U	Q	Prix unitaire	Prix total (€)
1.	Sciage de revêtement en asphalte	m1	50,00	5,00	250,00
2.	Démolition et évacuation de revêtements de voirie et de trottoirs	m2	4000,00	13,00	52 000,00
3.	Déblais généraux	m3	900,00	20,00	18 000,00
4.	Revêtement en asphalte, y compris fondations	m2	1000,00	35,00	35 000,00
5.	Revêtement en asphalte clouté, y compris fondations	m2	2550,00	40,00	102 000,00
6.	Revêtement en pavés de pierre naturelle, y compris fondations	m2	450,00	75,00	33 750,00
7.	Fourniture et pose d'éléments linéaires	m1	800,00	28,00	22 400,00
8.	Fourniture et plantations d'arbres hautes tiges	pce	13,00	500,00	6 500,00
9.	Marquages	fft		1 000,00	1 000,00
10.	Signalisation	fft		1 000,00	1 000,00
11.	Mobilier	fft		8 000,00	8 000,00
	Imprévus 5%				13 995,00
				Total HTVA	293 895,00
				Total TVAC	355 612,95
Réalisation		Pouvoirs subsidiant		Acteurs impliqués	
Ville de Thuin		Plan vert (plantations)		Représentants des quartiers, commerçants et centre culturel	
Actions liées du PCM		Date de l'étude		Date de mise en oeuvre	
MT.RR1.7 MT.CL.2.1		Mars 2004		A déterminer	

EXEMPLE D'ESQUISSE



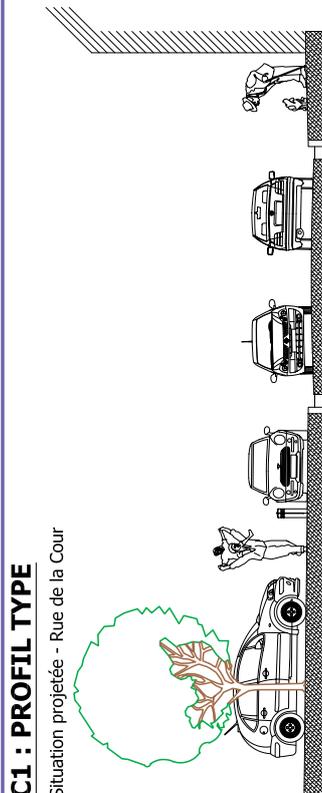


Esquisse 5 : Sécurisation carrefour - Place de Thuillies

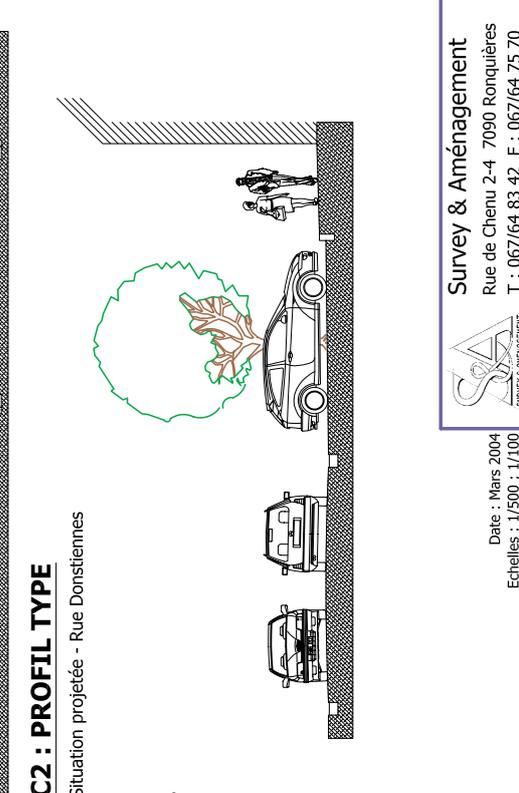
Legende :

- Limite d'intervention
- Asphalte clouté
- Asphalte
- Pavés de pierre naturelle
- Bande de contrebutage
- Bordure béton
- Stationnement vélos *
- Banc
- Poubelle
- Borne
- Arbre haute tige

C1 : PROFIL TYPE
 Situation projetée - Rue de la Cour



C2 : PROFIL TYPE
 Situation projetée - Rue Donstienne



PCM de Thuin
 Esquisse 5 : Sécurisation carrefour - Place de Thuillies

Date : Mars 2004
 Echelles : 1/500 ; 1/100

Survey & Aménagement
 Rue de Chenu 2-4 7090 Ronquières
 T : 067/64 83 42 F : 067/64 75 70

PHASE III : LES PROPOSITIONS

- le programme d'actions et de mise en oeuvre -

TABLEAUX DE SYNTHESE

➔ Les tableaux de synthèse suivants permettent d'assurer le suivi du PCM. En effet, la mise en oeuvre des différentes propositions doit s'étaler sur une période de 10 à 15 ans en fonction des moyens budgétaires disponibles et des difficultés techniques et administratives. Ce programme d'actions est en fait un guide auquel tout intervenant de la mobilité devra se référer avant toute planification de projet.

MESURES THEMATIQUES

Type de mesure	Type d'action	Intitulé de la mesure	Fiche-projet	Mesures liées	Priorités et mise en oeuvre
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 - Dédoublage 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 transit par le charroi agricole			1 - Dans les 3 ans
	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

PHASE III : LES PROPOSITIONS

- le programme d'actions et de mise en oeuvre -

TABLEAUX DE SYNTHÈSE

MESURES THEMATIQUES

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
4. Modes doux	S	MT.MD.4.1 – Campagne de promotion des modes doux			1-2
	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
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

MESURES GENERALES

Type de mesure	Type d'action	Intitulé de la mesure	Fiche-projet	Mesures liées	Priorités et mise en oeuvre
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

Alors référez-vous aux documents de la phase III repris dans le CD-ROM, en fin d'exemplaire

1. Avant propos	1
2. Définition d'une vision stratégique de la mobilité à thuin - concepts	4
2.1 Scénarios choisis pour l'organisation des déplacements	5
2.1.1 Le réseau routier.....	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 Le charroi lourd.....	12
2.1.3 Les transports en commun.....	14
2.1.4 Les modes doux.....	17
2.1.4.1 A l'échelle communale.....	18
2.1.4.2 Le cas du centre de Thuin.....	21
2.1.5 Le stationnement au centre de Thuin.....	23
2.2 Concept multimodal	26
3. Développement des outils	30
3.1 Plans d'organisation des déplacements	30
3.1.1 Plan de hiérarchisation multimodale.....	30
3.1.2 Plans de déplacement thématiques.....	34
3.1.2.1 Le réseau routier et la sécurité routière.....	34
3.1.2.2 Le charroi lourd.....	37
3.1.2.3 Les transports en commun.....	39
3.1.2.4 Les modes doux.....	42
3.1.2.5 Le stationnement au centre de Thuin.....	46
3.1.3 Plans de déplacements sûrs et conviviaux.....	49
3.1.3.1 Cœur de ville.....	51
3.1.3.2 Cœurs de village.....	52
3.2 Définition des mesures générales pour la mise en application des plans d'organisation des déplacements	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



LA PARTICIPATION DE LA POPULATION

⇒ La mise en place d'un Plan Communal de Mobilité demande une implication importante de la population locale. En effet, il n'est plus envisageable aujourd'hui de réaliser un PCM en vase clos sans tenir compte de l'avis des principaux acteurs / consommateurs de mobilité de l'entité de Thuin. Pour ce faire, ceux-ci ont été associés aux différents stades de l'étude (diagnostic, définition des objectifs et propositions) et toutes les voies de la participation ont été exploitées (l'information, la consultation et la concertation).

⇒ Si au début du processus, la population a peu réagi - à l'exception des enquêtes réalisées auprès des écoles de l'entité et des employeurs de la Ville-Haute - par la suite, elle s'est plus manifestée. Il faut signaler que le Conseil Consultatif en Mobilité (CCM) constitué des représentants du conseil des quartiers, a été particulièrement impliqué dans l'élaboration du PCM.

	INFORMATION	CONSULTATION	CONCERTATION
Au démarrage de l'étude	 		
Pendant la phase I	 		
Pendant la phase II	  		
Pendant la phase III	  		



Information par voie de presse et / ou le site Internet de la Ville



Exposition



Commission Consultative en Mobilité



Rencontre citoyenne



Enquêtes

REMERCIEMENTS

Cette étude a été réalisée par Survey & Aménagement à la demande conjointe et avec l'étroite collaboration du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports - Direction générale des Transports - Direction des Etudes et de la Programmation, et de la Ville de Thuin.

Ont collaboré également à cette étude:

- Le Cabinet du Ministre du Gouvernement wallon en charge de la Mobilité;
- Le Cabinet du Ministre du Gouvernement wallon en charge des Travaux publics;
- Le Cabinet du Ministre du Gouvernement wallon en charge de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement;
- Le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports - Direction Générale des Routes et des Autoroutes Direction des Routes de Charleroi et le district routier d'Anderlues;
- Le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports - Direction Générale des Routes et des Autoroutes Direction du Trafic et de la Sécurité Routière;
- Le Ministère de la Région wallonne - Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine;
- La Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT);
- Le TEC Charleroi;
- La Société Nationale des Chemins de Fer Belge (SNCB);
- La Police Locale - Zone germinalt;
- La Ligue des Familles;
- Le Groupement de Recherches et d'Actions des Cyclistes Quotidiens (GRACQ);
- Le service Pédibus / Plain-pied;
- La Direction Nature et Forêt (DNF), cantonnement de Thuin.

Le Plan Communal de Mobilité de Thuin a été adopté par le Comité d'Elaboration le 23/06/04.

Date de rédaction du rapport final - synthèse : juillet 2004.

Reproduction autorisée moyennant l'accord écrit du MET D.311 et de la Ville de Thuin.



**Rue de Chenu, 2-4
B - 7090 Ronquières**

Tél: +32/67/49.11.35

Fax: +32/67/49.11.62

E-Mail: info@survey-amenagement.be

Website: www.survey-amenagement.be