

# **Plan Intercommunal de Mobilité de Haute Sambre**

Communes d'Erquelines, Lobbes et Merbes-le-Château

## **Phase 2 : Objectifs**



Rue Montagne aux Angés, 26  
B - 1081 Bruxelles  
T. +32 2 779 13 55  
F. +32 2 779 22 75  
agora@agora-urba.be  
www.agora-urba.be

# Table des matières

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Introduction</b>   | <b>6</b>  |
| <b>2. Objectifs généraux</b>   | <b>7</b>  |
| <b>3. Objectifs supra-communaux</b>  | <b>8</b>  |
| 3.1 Grandes orientations   | 8         |
| 3.2 N54  | 8         |
| 3.3 Renforcer l'attractivité des transports publics pour améliorer et favoriser la multi et l'inter-modalité       | 9         |
| 3.3.1 La ligne ferroviaire 130A (Charleroi-sud→ Erquelines)  | 9         |
| 3.3.2 L'offre des TEC  | 10        |
| 3.4 Modes doux   | 10        |
| <b>4. Erquelines</b>   | <b>12</b> |
| 4.1 Trafic routier   | 12        |
| 4.1.1 Maîtriser le trafic routier  | 12        |
| 4.1.2 Sécuriser les axes de trafic important   | 12        |
| 4.1.3 Stationnement  | 13        |
| 4.2 Renforcer l'attractivité des transports publics afin d'améliorer et de favoriser la multi- et l'inter-modalité | 14        |
| 4.2.1 SNCB   | 14        |
| 4.2.2 TEC  | 14        |
| 4.2.3 Le fluvial   | 14        |
| 4.3 Développer les modes doux  | 15        |
| <b>5. Lobbes</b>   | <b>16</b> |
| 5.1 Trafic routier   | 16        |
| 5.1.1 Maîtriser le trafic routier  | 16        |
| 5.1.2 Sécuriser et organiser la mobilité   | 17        |
| 5.1.3 Politique de stationnement   | 17        |
| 5.2 Renforcer l'attractivité des transports publics afin d'améliorer et de favoriser la multi- et l'inter-modalité | 18        |
| 5.2.1 SNCB   | 18        |
| 5.2.2 TEC  | 18        |
| 5.3 Développer les modes doux  | 19        |
| <b>6. Merbes-le-Château</b>  | <b>20</b> |
| 6.1 Trafic routier   | 20        |
| 6.1.1 Maîtriser le trafic routier  | 20        |
| 6.1.2 Sécuriser les axes de trafic important   | 20        |
| 6.1.3 Stationnement  | 21        |
| 6.2 Renforcer l'attractivité des transports publics afin d'améliorer et de favoriser la multi- et l'inter-modalité | 21        |
| 6.2.1 SNCB   | 21        |
| 6.2.2 TEC  | 21        |
| 6.3 Développer les modes doux  | 22        |



Ont participé à la rédaction:

**Paul Plak** – Administrateur – Chef de projets

**Delphine Hébert** – Associée – Chef de projet adjointe

# 1. Introduction

La Région Wallonne avec les communes d'Erquelinnes, Lobbes et Merbes-le-Château ont confié au bureau d'études AGORA la conception et la rédaction du **plan intercommunal de mobilité** des trois communes.

Ce plan ne doit pas être un aboutissement, mais le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement.

S'inspirant largement des éléments répertoriés lors de la phase 1 de diagnostic, le présent document cadre **les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude** et qui font l'objet de cette deuxième phase.

Nous présentons ici les objectifs selon leur échelle géographique, et les spécificités propres à chacun des modes de déplacement sont abordées à chaque fois que l'échelle et la problématique traitée s'y prêtent.

Il est certain que les différents objectifs, tant géographiques que modaux se recoupent et se confondent parfois, mais la mobilité est un système dans lequel tous les éléments sont interdépendants et les problématiques transversales.

Ne confondons pas non plus les objectifs avec les fiches projets et propositions de la 3<sup>e</sup> phase de l'étude.

*Les objectifs ne se focalisent pas sur des actions ou des lieux particuliers, mais formalisent de manière plus abstraite les orientations à prendre, et à traduire par la suite en propositions et actions concrètes sur le terrain (objets de la phase 3).*

## 2. Objectifs généraux

- Améliorer l'**accessibilité**
  - ⇒ Organiser un système de déplacements cohérent.
  - ⇒ Assurer une mobilité autonome pour (presque) toute la population.
  - ⇒ Assurer l'accessibilité pour tous des lieux fortement fréquentés des trois entités.
  - ⇒ Favoriser autant que possible les modes doux, le transport public et l'intermodalité.
  - ⇒ Faciliter les déplacements « utiles » par les modes routiers.
  
- Contenir le **développement territorial** afin de maîtriser les effets induits sur la mobilité (demande de mobilité, dépendance modale)
  - ⇒ Poursuivre le **regroupement spatial** de l'habitat et des activités, sous forme de remplissage ou d'extensions directes des zones agglomérées existantes.
  - ⇒ Assurer une **cohésion de chaque entité** agglomérée.
  - ⇒ les **connecter** entre elles par des liens autant que possible multimodaux.
  
- Améliorer la **sécurité routière**
  - ⇒ Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.
  - ⇒ Apporter des réponses aux sentiments d'insécurité.
  
- Améliorer la **qualité du cadre de vie**
  - ⇒ Convivialité des espaces publics.
  - ⇒ Sécurisation des espaces publics pour les usagers les plus faibles.
  - ⇒ Diminuer les nuisances sonores et la pollution de l'air et contenir la consommation d'énergie.
  
- Initier une **sensibilisation**, une éducation, une information, une communication, et une participation active à la mobilité vers et avec le citoyen et les acteurs locaux.

## 3. Objectifs supra-communaux

### 3.1 Grandes orientations

- Intégration optimale de la future **continuation de la N54**, quel que soit le tracé retenu à l'issue de la nouvelle étude d'incidences en cours.
- Maitriser l'urbanisation : prise en compte de la dimension d'**aménagement du territoire**, en visant à **regrouper l'habitat et les activités au sein des ensembles urbanisés et le long des axes de desserte des transports en commun en évitant l'étalement urbain**.
- **Guidage** efficace et adapté **des flux de circulation routière selon la hiérarchie viaire** mise en œuvre dans le présent PICM.
- **Limiter les nuisances du trafic lourd** dans la traversée des communes lié aux zones d'activités et principaux générateurs de trafics poids lourds et en attente de la réalisation de la N54.
- Renforcer le **rôle de la ligne de chemin de fer** Charleroi-Sud→Erquelinnes ainsi que les lignes principales du TEC.
- Améliorer les **liaisons inter-communales de transports en commun**.
- Réfléchir au développement des transports en communs pour les **liaisons intra-communales** (relations centres urbains – villages ; rabattement vers lignes fortes de transport en commun) : réseau TEC, transport à la demande, taxis collectifs, ...
- Développer un **réseau maillé** et cohérent **de liaisons « douces », à vocations utilitaire et de loisir**, sur l'ensemble du territoire des trois entités.
- **Le fluvial**

Devant la sous-utilisation des possibilités de transport des marchandises offertes par la voie fluviale, agir au développement des infrastructures existantes pour augmenter la capacité du transport fluvial.

### 3.2 N54

Il ne s'agit pas d'opter pour l'une ou l'autre variante, mais d'observer les différents effets de la nouvelle liaison.

Quelque soit le tracé de la N54, l'effet escompté est celui des reports de trafic depuis les voiries existantes auront lieu et le barreau manquant réalisé viendra soulager les centres-villes des trois communes.



Toutes les **relations locales ouest-est** seront concernées par la nouvelle route, les accès aux centres de Lobbes et d'Erquelines seront améliorés au départ de nombreux villages (Merbes-Sainte-Marie, Bienne-Lez-Happart, Sars-La-Buissière, Mont-Sainte-Geneviève).

Le tracé de la N54 offrira un barreau est-ouest qui viendra soulager les infrastructures existantes comme les N561 et N562 mais aussi les N559 et N59 qui supportent des augmentations de trafics liées aux développements du zoning de Thuin Lobbes et aussi de la desserte de Charleroi et de son ring.

Il ne faut toutefois pas négliger les nouvelles charges de trafic notamment sur les voiries qui auront un accès direct à la N54. Ce point ne pourra être détaillé qu'avec les nouveaux comptages et les avancées de la nouvelle étude d'incidence en cours.

La réalisation du tronçon manquant offrira une meilleure connexion dans le cadre des relations **régionales** aux autoroutes belges. Les temps de déplacements pour les personnes habitant les entités de Erquelines, Lobbes ou Merbes-le Château et travaillant dans les principaux pôles d'emploi en Wallonie et à Bruxelles, seront réduits. De même, le trafic de transit par les voiries est-ouest existantes pourra se reporter vers la N54 (si le gain de temps est suffisant en récupérant la N54).

Au **niveau international**, la connexion de la N54 avec le réseau de routes à 2x2 bandes du nord de la France (N49 frontière belge – Maubeuge – Valenciennes – A23 Lille – E42 Dunkerque) permettra de dédoubler l'E19-E42.

Au niveau international on mentionnera surtout un trafic lié aux professionnels de la route (poids lourds ...) et aux travailleurs transfrontaliers qui pourraient être ainsi captés par la N54.

### 3.3 Renforcer l'attractivité des transports publics pour améliorer et favoriser la multi et l'inter-modalité

#### 3.3.1 La ligne ferroviaire 130A (Charleroi-sud → Erquelines)

- **Cadencer et renforcer en fin de semaine l'offre** de services voyageurs.
- Optimiser les **correspondances multi-directionnelles à Charleroi-Sud**, grâce au cadencement des services (au moins aux heures de pointe)
- **Renforcer les potentialités du trafic marchandises** dans un souci de multimodalité
- **S'assurer que les éventuelles extensions du service marchandises** ne nuisent pas à l'offre « voyageurs ».
- Assurer la **réservation des sites ferroviaires désaffectés** pour les usages en RAVeL avec maintien de l'assiette.

- Favoriser **l'attractivité des arrêts** (guichets, qualité des abris, éclairage, renforcement des équipements présents en gare,...) **et de leurs accès multi-modal** : automobiles (parkings), TC et surtout modes doux.

### 3.3.2 L'offre des TEC

- **Rechercher une certaine clarification de l'offre dans l'espace et le temps**, sous forme de catégories de services bien distinctes, quitte à les mettre en service sélectivement dans le temps en fonction de la clientèle potentielle :
  - ⇒ lignes rapides
  - ⇒ lignes généralistes
  - ⇒ services scolaires
  - ⇒ services intra-communaux / de rabattement / à la demande (y compris pour les PMR) notamment vers les centres des entités.
- **Articuler le réseau sur les lignes fortes et ou rapides vers les centres régionaux** : Charleroi, Binche, Mons, Beaumont...
- Favoriser **l'intermodalité avec le chemin de fer au niveau des points d'arrêt sur l'ensemble du territoire.**
- Favoriser les **arrêts centraux dans les différents centres des trois entités**, avec services de base de qualité (quelques emplacements de parkings pour vélo, abribus de qualité, information détaillée, si possible information en temps réel,...).

## 3.4 Modes doux

- **Préserver les emprises foncières des anciennes lignes ferrées** projetées dans les réalisations du RAVeL, compte tenu de leur potentiel de voies de communication pour les modes doux → L108 et L109.
- Lorsque la **N54** sera prolongée, envisager autant que faire se peut la réalisation d'une piste cyclable protégée de la route à grand trafic.
- Développer une logique de base de constitution d'un **réseau qui s'appuie sur la structure spatiale du territoire**, quitte à hiérarchiser le futur réseau :
  - ⇒ **RAVeL** (et réseaux européens)
  - ⇒ **Liaisons intercommunales**, entre les noyaux urbains, en desservant au passage un maximum de noyaux villageois (corridors urbanisés principaux)
  - ⇒ **Liaisons villages – noyau urbain** de chaque entité
  - ⇒ **Liaisons intervillages**
  - ⇒ **Sentiers locaux** / de promenade

- Aménager un réseau de pistes cyclables sécurisé en tenant compte des besoins de chacun qu'ils soient utilitaires (travail, école) ou de loisirs (promenades).
- Accorder une **priorité**, dans les aménagements d'espaces publics, aux **pôles d'attraction** les plus porteurs en fonction de leur fréquentation (potentielle). Définition de priorités sous forme de trois types de pôles :
  - ⇒ **zones** (telles que les centres)
  - ⇒ **axes** (rues ou routes, surtout les traversées des villes / villages)
  - ⇒ **sites** (lieux plus ou moins ponctuels tels que places, carrefours, abords d'écoles, abords de gares, simples traversées piétonnes privilégiées, ...)
- Appliquer strictement (sauf impossibilité avérée) les **prescriptions du CWATUP** au niveau de **l'accessibilité des PMR**, en espace public et pour accéder aux bâtiments.
- Appliquer strictement (sauf impossibilité avérée) les **prescriptions du CWATUP** au niveau de **l'accessibilité des piétons**.
- **Réduire les possibilités de stationnement à cheval sur les trottoirs** / accotements en saillie, selon le profil de la voirie.

## 4. Erquelines

### 4.1 Trafic routier

#### 4.1.1 Maîtriser le trafic routier

- Intégrer dans le PICM **la réflexion sur l'optimisation du passage de la N54** qui est un problème majeur pour la mobilité du territoire et rappeler **la nécessité de sa réalisation**.
- **Hierarchiser le réseau** afin d'améliorer sa lisibilité:
  - ⇒ Notamment après la réalisation de la N54.
- **Maîtriser le trafic de transit et le trafic transfrontalier**
- **Réduire les nuisances du trafic des poids lourds** dans la traversée des centres de l'entité (en attendant la réalisation de la RN54):
  - ⇒ Délester du trafic poids lourds le centre d'Erquelines
  - ⇒ Maîtriser du trafic transfrontalier des poids lourds
  - ⇒ Optimiser la desserte du zoning de Solre-Sur-Sambre par rapport aux traversées des centres de Solre-Sur-Sambre ou de Merbes-le-Château.
- **Maîtriser la vitesse** en entrée et au centre des noyaux urbanisés
  - ⇒ Par exemple, dans les quartiers.
- **Réaménager les voiries dans** leurs traversées **des centres** de villages ou de quartiers afin de renforcer le sentiment de (trottoirs-accotements etc...)
- **Créer des « effets de porte »** afin d'identifier le territoire traversé et régulariser les vitesses.

#### 4.1.2 Sécuriser les axes de trafic important

- **Maîtriser la vitesse** du trafic dans les centres et les voiries inter-villageoises (hors espace urbanisé).
  - Par exemple, la rue de Thure.
  - Par exemple, la rue de Grand-Reng.
  - Par exemple, Erquelines Centre.
- **Sécuriser les carrefours et sections accidentogènes**
  - ⇒ Par exemple, le carrefour de La Poule.

- ⇒ Par exemple, le tournant vers Montignies.
- ⇒ Carrefour rue du Monument et rue du Centenaire à Grand-Reng.

#### **4.1.3 Stationnement**

- Proposer des solutions satisfaisantes d'organisation du stationnement sur la rue Albert 1er à Erquelinnes.
- Envisager les problématiques de la gestion des livraisons sur la rue Albert 1er à Erquelinnes.
- Envisager les possibilités de convertir les parkings à la frontière française en parking de co-voiturage ou en parking poids lourds.
- Trouver des solutions pour le stationnement des poids lourds dans les villages de l'entité (surtout le week-end).

## 4.2 Renforcer l'attractivité des transports publics afin d'améliorer et de favoriser la multi- et l'inter-modalité

### 4.2.1 SNCB

- **Projeter des aménagements favorisant l'intermodalité** à Erquelines et Solre-sur-Sambre
  - ⇒ Cohérence entre les horaires de bus et les horaires de train.
  - ⇒ À Solre-sur-Sambre → gestion du stationnement / voirie publique / Maison de l'Emploi.
- **Sécuriser les arrêts et gare du territoire.**

### 4.2.2 TEC

- Etre attentifs, dans les **mesures de gestion de la circulation routière**, à ne pas pénaliser les services TEC et – au contraire – à faciliter leur desserte.
- Réfléchir à la **desserte** la plus appropriée **de parties de territoires** parfois très mal desservies :
  - ⇒ Par exemple : Grand-Reng.
  - ⇒ Par exemple : Bersillies-l'Abbaye.
  - ⇒ Proposition d'un bus local communal ou intercommunal à envisager selon les besoins d'une clientèle potentielle pour rabattre vers les centres les plus importants et pôles de TC.
- Offrir une alternative au réseau TEC à l'échelle locale pour un meilleur rabattement vers les axes et les lieux mieux desservis :
  - liaisons intercommunales: transport à la demande...
  - liaisons vers la France. S'assurer de la pérennité de la desserte par le réseau français de bus STIBUS.
  - rabattement vers la gare d'Erquelines.

### 4.2.3 Le fluvial

Devant la sous-utilisation des possibilités de transport des marchandises offertes par la voie fluviale, agir au développement des infrastructures existantes pour augmenter la capacité du transport fluvial.

### 4.3 Développer les modes doux

- Contribuer à créer un **réseau d'espaces publics structurants** (englobant tout particulièrement les équipements principaux), comportant autant que faire se peut des trottoirs ou accotements voir des pistes ou bandes cyclables. Ce réseau devra renforcer le sentiment de sécurité sur les trajets privilégiés des piétons (objectivement et subjectivement grâce à une qualité privilégiée des espaces publics).
  
- **Sécuriser les accès aux écoles** et mener des **actions de sensibilisation** aux abords des écoles (par exemple dans le cadre de la semaine de la mobilité).
  - ⇒ Par exemple, école d'Erquelinnes Centre.
  - ⇒ Par exemple, le Lycée d'Etat.
  - ⇒ Par exemple, école de Grand-Reng.
  - ⇒ Par exemple, école du Brasier.
  
- Etudier et planifier la réalisation d'un **réseau maillé et continu de liaisons intervillages à pied ou à vélo** en s'appuyant sur
  - le potentiel du RAVeL.
  - les sentiers et chemins agricoles.
  - le chemin de halage.
  
- **Traiter en priorité quelques « traversées de centres »** plus ou moins **problématiques** : continuités piétonnes / PMR de qualité, trottoirs-accotements, traversées piétonnes, cohabitation la plus harmonieuse possible.
  - ⇒ Par exemple, place de Grand-Reng.

## 5. Lobbes

### 5.1 Trafic routier

#### 5.1.1 Maîtriser le trafic routier

- **Hierarchiser le réseau** afin d'améliorer sa lisibilité.
- **Maîtriser le trafic de transit**
  - ⇒ Notamment en traversée de Lobbes, Mont-Sainte-Geneviève, Bienne-Lez-Happart.
- **Maîtriser la vitesse** en entrée et au centre des noyaux urbanisés
  - ⇒ Par exemple traversée de Mont-Sainte-Geneviève par la rue de Binche.
- **Réduire les nuisances du trafic des poids lourds** dans la traversée des centres urbains.
  - ⇒ Exemple traversée de Bienne-Lez-Happart vers le centre Arthur Regniers et Atelier Jean Regniers.
  - ⇒ Exemple traversée de Lobbes
- **Réaménager les voiries endommagées.**
- **Envisager les aménagements pour adapter les carrefours et le réseau routier à la hiérarchie choisie et au régime de vitesse prescrit dans le PICM.**
  - ⇒ Les chemins reliant les anciennes communes ne présentent pas toujours les conditions minimales de sécurité étant donné leur usage traditionnel agricole qui devient incompatible avec l'utilisation actuelle dédié à de la circulation de transit.
- **Créer des « effets de porte »** afin d'identifier le territoire traversé et régulariser les vitesses pratiquées.
  - ⇒ Exemple rue du Calvaire → adaptations à prévoir vers le zoning.



### 5.1.2 Sécuriser et organiser la mobilité

- **Maîtriser la vitesse** du trafic en centre de Lobbes, dans les villages et sur les voiries de liaisons intervillages.
- **Sécuriser les sections accidentogènes**
  - ⇒ l'adaptation de vitesse et de la lisibilité de l'infrastructure sur la N59/559 dans le centre de Lobbes (rues de l'Entreville et rue du Pont.
  - ⇒ le passage sous la voie ferrée et les rues de l'Abbaye et de l'Entreville.
  - ⇒ l'adaptation de vitesse et de la lisibilité dans la traversée de Bienne-Lez-Happart.
- **Sécuriser les accès au réseau régional :**
  - ⇒ Par exemple les accès des voiries communales à la N59.
  - ⇒ Par exemple l'aboutissement de la N562 sur la rue de Binche.
  - ⇒ Par exemple accès au zoning, accès au GB, ...
- **Etablir un schéma de circulation au centre urbain de Lobbes**
  - ⇒ en lien avec le stationnement et les difficultés liées à la visibilité, la sécurité et le volume de trafic en traversée du centre.
  - ⇒ en lien également avec des projets comme celui de la Portelette par exemple...
  - ⇒ Organiser les accès vers la gare et la clinique de Lobbes.
  - ⇒ Proposer des solutions aux accès à la Collégiale (bus-autocars) et prendre en compte le projet d'aménagement de la rue des Ecoles.
- Sécurisation via des améliorations de **l'éclairage public**.

### 5.1.3 Politique de stationnement

- Proposer des solutions satisfaisantes d'organisation du stationnement sur la Place Communale.
- Trouver des solutions de stationnements complémentaires aux stationnements existants devant l'Administration Communale.
- Envisager les problématiques de la gestion des livraisons (Hôpital / Maisons Communale).
- Coordonner, faciliter et signaler les accès aux stationnements existants ainsi que leur usage, en relation avec un réseau de déplacements à pied sécurisé au centre de Lobbes.
- Problématique sur Albert 1er : école, home, poste, ...

## 5.2 Renforcer l'attractivité des transports publics afin d'améliorer et de favoriser la multi- et l'inter-modalité

### 5.2.1 SNCB

- Envisager des solutions pour **une accessibilité satisfaisante à la gare de Lobbes tous modes confondus.**
- **Étudier le développement à la gare de Lobbes**, en partenariat (Commune, MET, SNCB), **d'un parking** conséquent.
- **Valoriser tous les abords / « chemins de la gare »** et les rendre accessibles aux PMR.

### 5.2.2 TEC

- Discuter du **développement de circuits de minibus à vocation locale**, sous une forme à déterminer, avec rabattement vers la gare de Lobbes.
- Réfléchir à la desserte la plus appropriée de parties de territoires parfois très mal desservies ou pas desservies (exemple : zoning de Thuin-Lobbes).

### 5.3 Développer les modes doux

- **Contribuer à créer un réseau d'espaces publics structurants à Lobbes centre**, englobant tout particulièrement les équipements principaux et les lieux d'attraction, qui créera un espace propice aux usagers les plus faibles, réseau qui raccourcit autant que faire se peut leurs trajets privilégiés (objectivement et subjectivement grâce à une qualité privilégiée d'espaces publics).
- Examiner prioritairement les problèmes dans quelques **carrefours problématiques, et autres points noirs** tels que :
  - les trottoirs inexistantes ou en mauvais état ou sous dimensionnés le long de chaussées fort fréquentées
  - les traversées de chaussées aux abords d'équipement ou de haltes de bus,
  - etc...⇒ Par exemple, N59/N559.
- **Traiter en priorité quelques « traversées de centres »** : continuités cyclables, continuités piétonnes / PMR de qualité, traversées piétonnes, cohabitation la plus harmonieuse possible
  - ⇒ Centre de Lobbes (place communale par exemple).
  - ⇒ Centres des villages de Sars-La-Buissière, Bienne-Lez-Happart et Mont-Sainte Geneviève.
- Mener des **actions de sensibilisation** aux abords des écoles.
- Prendre en compte la **réalisation du RAVeL** sur l'ancienne ligne ferroviaire L109 comme un potentiel exploitable pour la création d'un réseau maillé « modes doux ».
- Rénover le chemin de halage entre Thuin et Lobbes dont le mauvais état général est dissuasif.
- Etudier et planifier la réalisation d'un **réseau maillé et continu de liaisons à pied ou à vélo** en s'appuyant sur le potentiel du RAVeL et des sentiers et chemins agricoles.
- Poursuivre toutes **initiatives** associées à la **mise en valeur des sentiers** : « Les G'Lobbes Trotters », la « Commission Sentiers » au sein de la CCATM.

## 6. Merbes-le-Château

### 6.1 Trafic routier

#### 6.1.1 Maîtriser le trafic routier

- Intégrer dans le PICM **la réflexion sur l'optimisation du passage de la N54** qui est un problème majeur pour la mobilité du territoire et rappeler **la nécessité de sa réalisation**.
  
- **Hiérarchiser le réseau** afin d'améliorer sa lisibilité:
  - ⇒ Notamment après la réalisation de la N54.
  
- **Maîtriser le trafic de transit**
  
- **Réduire les nuisances du trafic des poids lourds** dans la traversée des centres de l'entité (en attendant la réalisation de la RN54):
  - ⇒ Charroi permanent dans le centre du village de Merbes-Le-Château.
  - ⇒ Traversée de Merbes-Sainte-Marie.
  
- **Maîtriser la vitesse** en entrée et au centre des noyaux urbanisés
  - ⇒ Par exemple, Fontaine-Valmont depuis Labuissière.
  
- **Réaménager les voiries dans** leurs traversées **des centres** de village ou de quartier afin de renforcer le sentiment de sécurité et pour que les citoyens puissent s'approprier sans crainte les lieux les plus typiques de leurs villages. (présence et qualité des trottoirs-accotements etc...)
  
- **Créer des « effets de porte »** afin d'identifier le territoire traversé et régulariser les vitesses.

#### 6.1.2 Sécuriser les axes de trafic important

- **Gérer la circulation autour de la place communale** et de l'église de Merbes-le-Château.
  
- **Maîtriser la vitesse** du trafic dans les centres et les voiries inter-villageoises (hors espace urbanisé).
  
- **Sécuriser les carrefours et sections accidentogènes**
  - ⇒ Par exemple, croisement N55/N562.

- ⇒ Par exemple, carrefours rue de Binche et rue Notre-Dame dans le centre de Merbes-le-Château.
- ⇒ Par exemple, carrefour de la salle communale du Merbien.

### 6.1.3 Stationnement

- Solutionner le stationnement des voitures ventouses (longue durée riverain) au centre de Merbes-le-Château et créer des opportunités pour les visiteurs des équipements et des commerces à la recherche de stationnement de courte durée.
- Gérer les problèmes de stationnement dans le centre des villages.
  - ⇒ Par exemple, rue Emile Vandervelde au centre de Fontaine-Valmont.
  - ⇒ Par exemple, rue Neuve ou rue des Usines au centre de Labuissière.
- Trouver des solutions pour le stationnement des poids lourds dans les villages de l'entité (surtout le week-end).
- Veiller à la présence de parking de covoiturage et de parking poids lourds près des accès au territoire de la N54.

## 6.2 Renforcer l'attractivité des transports publics afin d'améliorer et de favoriser la multi- et l'inter-modalité

### 6.2.1 SNCB

- **Projeter des aménagements favorisant l'intermodalité** aux arrêts de Labuissière et Fontaine-Valmont → cohérence entre les horaires de bus et les horaires de train.
- **Raccorder le zoning au chemin de fer à Solre-sur-Sambre** (ancien aiguillage qui existait depuis la ligne 130 vers le zoning).

### 6.2.2 TEC

- Etre attentifs, dans les **mesures de gestion de la circulation routière**, à ne pas pénaliser les services TEC et – au contraire – à faciliter leur desserte.
- Réfléchir à la **desserte** la plus appropriée **de parties de territoires** parfois très mal desservies (exemple : centre du territoire entre Merbes-Sainte-Marie et Merbes-le-Château).
- Offrir une alternative au réseau TEC à l'échelle locale pour un meilleur rabattement vers les axes et les lieux mieux desservis → liaisons intercommunales: transport à la demande...

## 6.3 Développer les modes doux

- Contribuer à créer un **réseau d'espaces publics structurants** (englobant tout particulièrement les équipements principaux), comportant autant que faire se peut des trottoirs ou accotements voir des pistes ou bandes cyclables. Ce réseau devra renforcer le sentiment de sécurité sur les trajets privilégiés des piétons (objectivement et subjectivement grâce à une qualité privilégiée des espaces publics).  
⇒ Par exemple, au niveau des salles communales.
- **Apporter des solutions ou des propositions alternatives à la cohabitation des modes doux, des cavaliers et des engins de loisirs motorisés** (type quads).
- **Sauvegarder** comme élément patrimonial, identitaire et écologique **le réseau des chemins agricoles et de sentiers** traversant les quatre villages de l'entité et prendre en compte de l'activité agricole.  
⇒ Poursuivre toutes initiatives associées à la mise en valeur des sentiers.
- **Sécuriser les accès aux écoles** et mener des **actions de sensibilisation** aux abords des écoles (par exemple dans le cadre de la semaine de la mobilité).  
⇒ Par exemple, à Fontaine Valmont.
- Etudier et planifier la réalisation d'un **réseau maillé et continu de liaisons intervillages à pied ou à vélo** en s'appuyant sur
  - le potentiel du RAVeL.
  - le GR129.
  - les sentiers et chemins agricoles.
  - le chemin de halage.tout en poursuivant le maillage sentiers-ruelles du PIC-Verts.
- **Traiter en priorité quelques « traversées de centres »** plus ou moins **problématiques** : continuités piétonnes / PMR de qualité, trottoirs-accotements, traversées piétonnes, cohabitation la plus harmonieuse possible.



agora  
ETUDES

urbanisme  
environnement  
planification  
mobilité  
espace public