

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

Commune de Frasnes-lez-Anvaing



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](mailto:info@survey-amenagement.be)  
Website: [www.survey-amenagement.be](http://www.survey-amenagement.be)



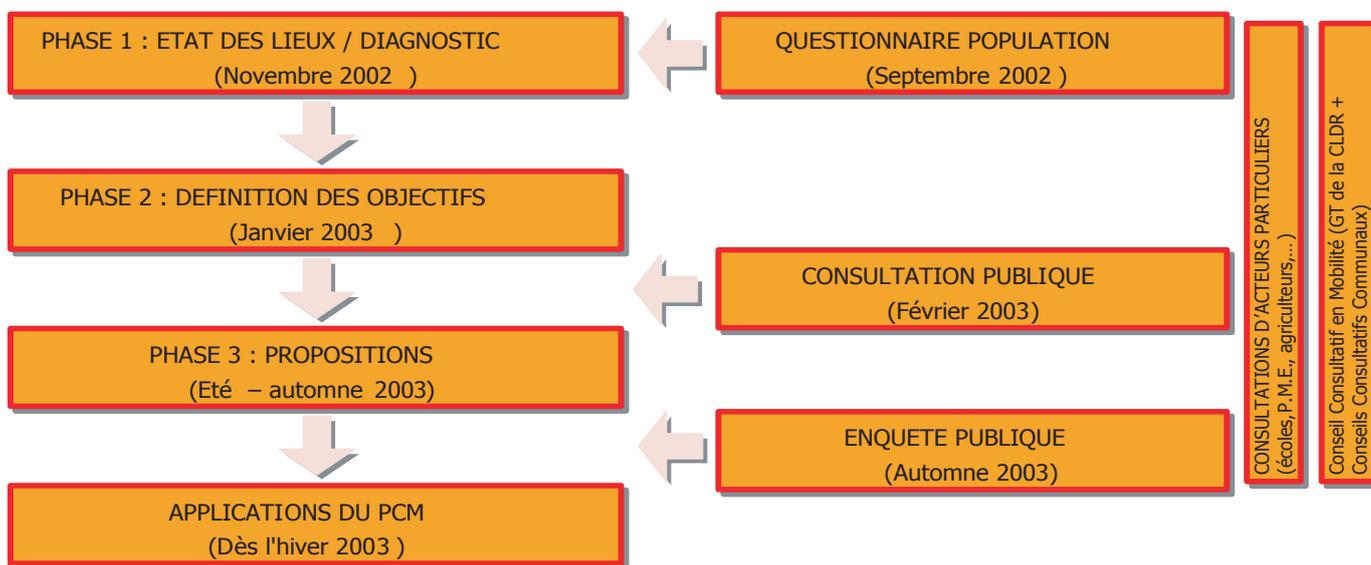
# UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITE A FRASNES-LEZ-ANVAING : POURQUOI ? COMMENT ?

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

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 ...



Crédits photos : Survey&Aménagement - 2002

Le Plan Communal de Mobilité de Frasnes-lez-Anvaing est une initiative conjointe de :

-  La Commune de Frasnes-lez-Anvaing
-  Le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports  
DG 3 - IG 31 - D 311
-  Réalisation de l'étude: Survey & Aménagement

# PHASE 1 : ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

## - LE CADRE SOCIO-ECONOMIQUE :

### • **UNE COMMUNE RURALE**

⇒ Longtemps le territoire a été éloigné des grands axes de communication. Ainsi le réseau routier principal est assez élémentaire puisque le territoire est traversé par quelques axes régionaux (RESI N60, N48, N529 et N528) dont un assez récent (RGG A8). Le «réseau ferré» quant à lui est réservé au transport de marchandises (de façon sporadique).

⇒ Les 3/4 de la superficie de la commune sont occupés par l'activité agricole. La commune est spécialisée dans le secteur agro-industriel d'où un charroi lourd conséquent.

⇒ En 2002, la densité moyenne était de 96 hab/km<sup>2</sup>. Frasnes-lez-Anvaing est composée d'une multitude de petits villages (moins de 500 à 1000 habitants). De plus, la répartition des habitants est non homogène puisque deux villages regroupent à eux seuls 40 % de la population (Frasnes-lez-Buissenal et Saint-Sauveur).

⇒ La structure par âge de la population est vieillissante, la croissance démographique est liée en partie au solde migratoire.

### • **UNE STRATEGIE TOURISTIQUE**

⇒ Frasnes-lez-Anvaing, commune du Parc Naturel du Pays des Collines, région touristique du Tournais où sont développés des réseaux de déplacement multi-modal à vocation touristique.

⇒ Un patrimoine bâti et paysager de qualité (fermes en carré et paysage bocager) dont la valorisation touristique est encouragée par le Parc Naturel du Pays des Collines.

### • **UNE DEPENDANCE EXTERNE**

⇒ Bien que pourvue de services de base, commerciaux et non commerciaux, Frasnes-lez-Anvaing est obligée de se tourner vers l'extérieur pour une multitude de services (santé, enseignement secondaire, grande distribution, culture).

⇒ Sa spécialisation économique ne suffit pas à alimenter la main d'oeuvre locale.

## - LE CADRE DE LA MOBILITE :

### • **L'USAGE INTENSIF DE L'AUTOMOBILE...**

⇒ 91 % des déplacements (enquête communale 2002) sont réalisés en voiture par les habitants de Frasnes-lez-Anvaings. La part de la voiture selon l'INS (1991) est supérieure à la moyenne de la région wallonne (72% pour 67%).

⇒ Cet usage intensif s'explique, entre autre, par l'allongement des distances domicile - travail (polarisation économique de Tournai et de Bruxelles) ou domicile - école.

⇒ Le réseau routier est en bon état mais il est surtout aménagé pour les déplacements motorisés.

### • **...COROLLAIRE D'UN URBANISME DIFFUS ET PAR CONSEQUENT D'UNE FAIBLE OFFRE EN TRANSPORTS ALTERNATIFS**

⇒ La faible part modale des « modes doux » (1%) et celle des transports en commun (3%) - chiffres issus de l'enquête communale - s'expliquent, en partie, par l'inexistence d'une offre en transport alternative (réseau ferroviaire voyageur et aménagements cyclables).

⇒ Les transports en commun ne sont pas fort utilisés par les élèves du fondamental de l'entité. Les déplacements scolaires (primaires) qui sont majoritairement des déplacements de proximité se font en voiture. Notons toutefois que les étudiants du secondaire utilisent à plus de 50 % les transports en commun lorsque ce service est existant.

⇒ Les usagers faibles (aînés, enfants, adolescents et PMR) ne sont pas pris en compte dans la chaîne des déplacements.

# PHASE 1 : ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

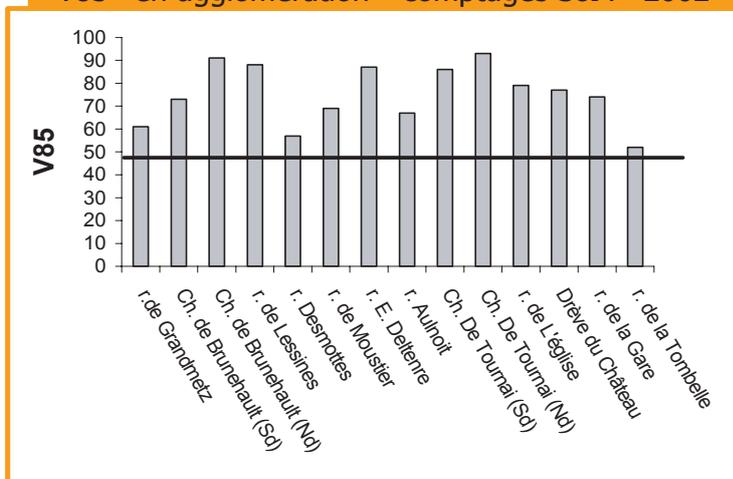
## LES PRATIQUES DE DEPLACEMENT

Type de véhicule par ménage	Enquêtes ménages - déplacements fédérale 1999 % de ménages en région wallonne	Enquêtes PCM Frasnés-lez-Anvaing 2002 - % de ménages à Frasnés-lez-Anvaing	Enquêtes PCM Clavier 2001 - % de ménages à Clavier
	19%	11%	9%
	59%	48%	51%
Et plus	22%	41%	40%
	46%	27%	28%
Et plus	23%	20%	23%
Et plus	31%	53%	49%

Modes de déplacement les plus souvent utilisés	Frasnés-Lez-Anvaing % Enquêtes PCM Frasnés-Lez-Anvaing	Clavier* % Enquêtes PCM Clavier 2001	Viroinval** % Enquêtes PCM Viroinval 2001
	4,9%	4,3%	5,3%
	0,6%	2,2%	3,5%
	0,5%	1%	0,6%
	91,1% (50,5% comme conducteur seul, 30,4% comme conducteur accompagné et 10,2% comme passager)	87,6% (50% comme conducteur seul, 26,8% comme conducteur accompagné et 10,8% comme passager)	74,3% (37,5% comme conducteur seul, 26,8% comme conducteur accompagné et 10% comme passager)
	2,8%	4,9%	16,3%

\* Clavier, commune rurale du Condroz  
\*\* Viroinval, commune rurale du Namurois

### V85\* en agglomération – comptages S&A - 2002



\*Le V85 (vitesse en deça de laquelle circulent 85 % des automobilistes) est toujours supérieure à 50 km/h en agglomération

## ATOUTS ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE

### Les atouts

- Un réseau routier en bon état (tant au niveau régional, provincial que communal);
- Une connexion à l'autoroute qui permet d'une part d'enfin relier Frasnés-lez-Anvaing au grand réseau de communication et d'autre part de canaliser un trafic de transit ;
- Un réseau de gares ferroviaires à proximité du territoire communal ;
- Des services de proximité toujours développés (écoles, commerces) ;
- Un développement touristique basé sur la notion de réseau et de déplacements (promenades motorisées, à vélo ou à pied au sein du territoire du Parc Naturel du Pays des Collines).
- Une prise de conscience, au niveau communal, de la problématique de la mobilité et intégration d'un réflexe mobilité.

### Les faiblesses

- Un réseau routier peu structuré et favorisant une mobilité du « tout-à-la-voiture » ;
- Des vitesses pratiquées élevées et un réseau régional assez « accidentogène » (particulièrement la N60) ;
- Un réseau de transports en commun faible tant en interne que vers l'extérieur, surtout pour les déplacements destinés aux loisirs et aux soins de santé ;
- Peu d'infrastructures pour les modes doux ;
- Un charroi lourd important sur l'ensemble du territoire communal ;
- Une dépendance communale multidirectionnelle en termes d'emplois, de services de santé ou scolaires ;
- Un habitat dispersé ;
- Un relief parfois contraignant.

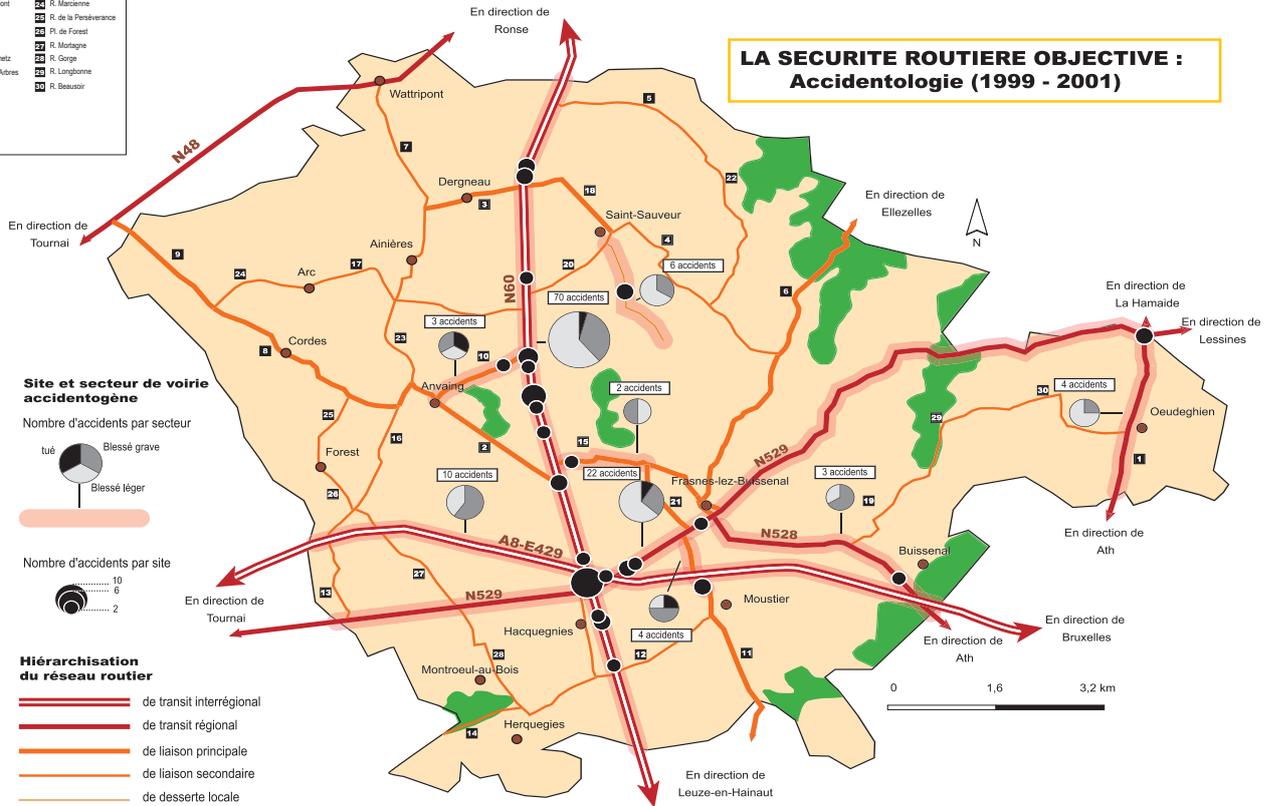
# PHASE 1 : ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

**NOMS DE VOIRIE**

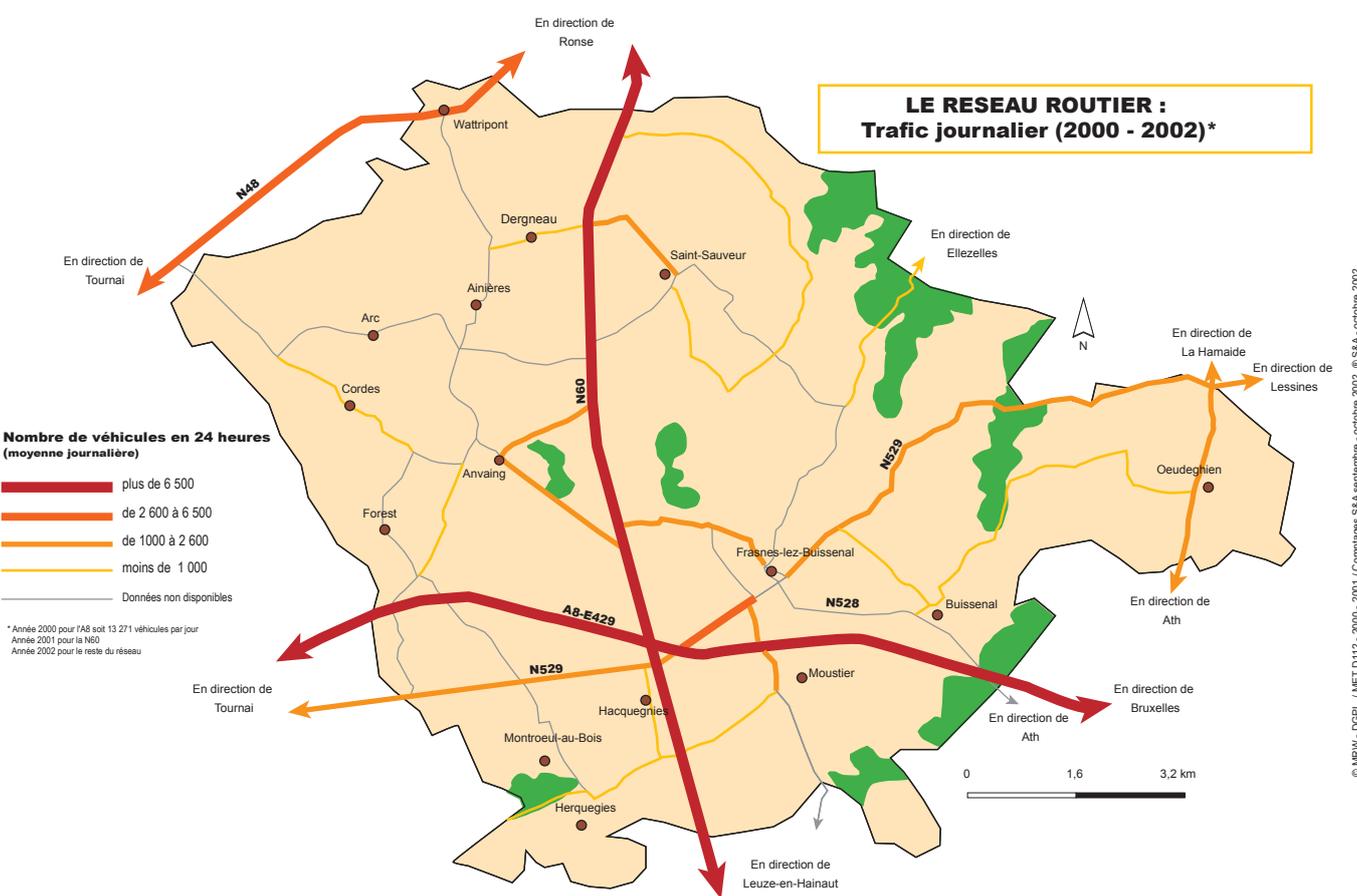
1 R. Brunerail	11 R. E. Delorme
2 Chêne du Châtelet	12 R. Warfoche
3 R. de l'Église	13 R. du Mont - Doyelle
4 R. des Monts	14 R. O. Soudart
5 R. de l'Étoile	15 R. du Croix ou Filie
6 R. Grandréu	16 R. Les Métais
7 R. de Wattpont	17 R. Maréchal
8 R. de Chaussy	18 R. de la Pénitence
9 R. Beauregard	19 R. de Forest
10 R. de la Gare	20 R. Montagne
11 R. de Grandméz	21 R. Gorge
12 R. des Blancs Arbres	22 R. Longbonne
13 R. des Preys	23 R. Beausoir
14 R. Lasserre	
15 R. d'Elgines	
16 R. Ouhé	
17 R. de l'Anvaing	

## LES PRATIQUES DE DEPLACEMENT : quelques illustrations

**LA SECURITE ROUTIERE OBJECTIVE :  
Accidentologie (1999 - 2001)**



**LE RESEAU ROUTIER :  
Trafic journalier (2000 - 2002)\***



© MRW - DGPL / MET D112 - 2000 - 2001 / Comptages SSA septembre - octobre 2002 © S&A - octobre 2002



# PHASE 1 : ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

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

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

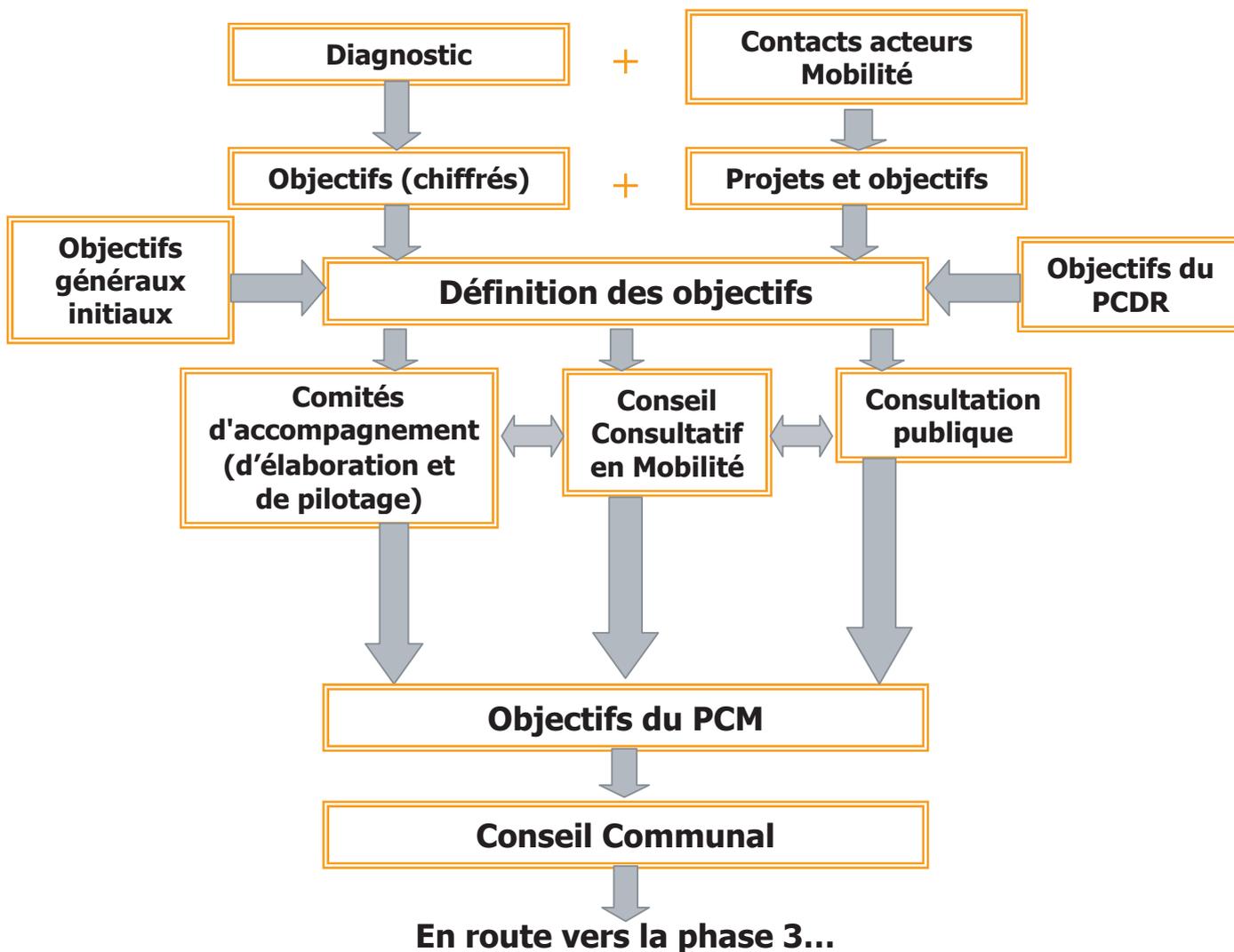
Table des matières	
Avant propos	1
<b>Chapitre 1 : Cadres généraux</b>	<b>2</b>
<b>1.1 Le cadre physique</b>	<b>3</b>
1.1.1 Localisation générale	3
1.1.2 Caractéristiques physiques	4
1.1.3 Approche paysagère	4
1.1.3.1 Frasnés-lez-Anvaing, commune rurale	4
1.1.3.2 Un patrimoine bâti	5
1.1.3.3 Un réseau de communication	5
<b>1.2 Le cadre humain</b>	<b>6</b>
1.2.1 Population	6
1.2.2 Contexte socio-économique	6
1.2.2.1 L'enseignement	6
1.2.2.2 Le travail	6
1.2.2.3 Les services et le commerce	7
1.2.2.4 Le tourisme	7
1.2.2.5 Les loisirs	7
<b>Chapitre 2 : Cadre de la mobilité</b>	<b>9</b>
<b>2.1 Comportements modaux</b>	<b>10</b>
2.1.1 Approches et sources	10
2.1.1.1 Les recensements de population	10
2.1.1.2 Enquête ménages – déplacements fédérale	10
2.1.1.3 Enquêtes auprès de la population de Frasnés-lez-Anvaing	11
2.1.2 Les véhicules et la motorisation	12
2.1.3 Les déplacements de la population	13
2.1.3.1 En général	13
2.1.3.2 Les déplacements domicile-travail	15
2.1.3.3 Les déplacements domicile-école	17
2.1.3.4 Les autres déplacements	22
<b>2.2 Le réseau routier</b>	<b>24</b>
2.2.1 Composantes techniques	24
2.2.1.1 Etat technique général	24
2.2.1.2 Eclairage et accompagnement végétal	25
2.2.1.3 Accompagnement de signalétique	26
2.2.1.4 Structure du réseau	27
2.2.1.5 Aménagements de sécurité et de convivialité	29
2.2.1.6 Illustrations	31
2.2.1.7 Les souhaits de la population pour améliorer la mobilité à Frasnés-lez-Anvaing	36
2.2.2 Sécurité routière	37
2.2.2.1 Sécurité routière objective	37
2.2.2.2 Sécurité routière subjective	38
2.2.3 Les charges de trafic	38
2.2.4 Hiérarchie	41
<b>2.3 La mobilité sectorielle</b>	<b>46</b>
2.3.1 Le charroi lourd	46
2.3.2 Les transports en commun	47
2.3.2.1 Les bus TEC	47
2.3.2.2 Les autres transports collectifs	49
2.3.2.3 Avis de la population sur les transports en commun	51
2.3.3 Les modes doux et les PMR	52
2.3.3.1 Les déplacements piétons et PMR	52
2.3.3.2 Les déplacements cyclables	54
<b>Chapitre 3 : Diagnostic</b>	<b>56</b>
<b>3.1 Diagnostic des cadres généraux</b>	<b>57</b>
<b>3.2 Diagnostic du cadre de la mobilité</b>	<b>58</b>
<b>3.3 Atouts et faiblesses</b>	<b>60</b>



Crédits photos : Survey&Aménagement - 2002

# PHASE 2 : DEFINITION DES OBJECTIFS

## METHODOLOGIE



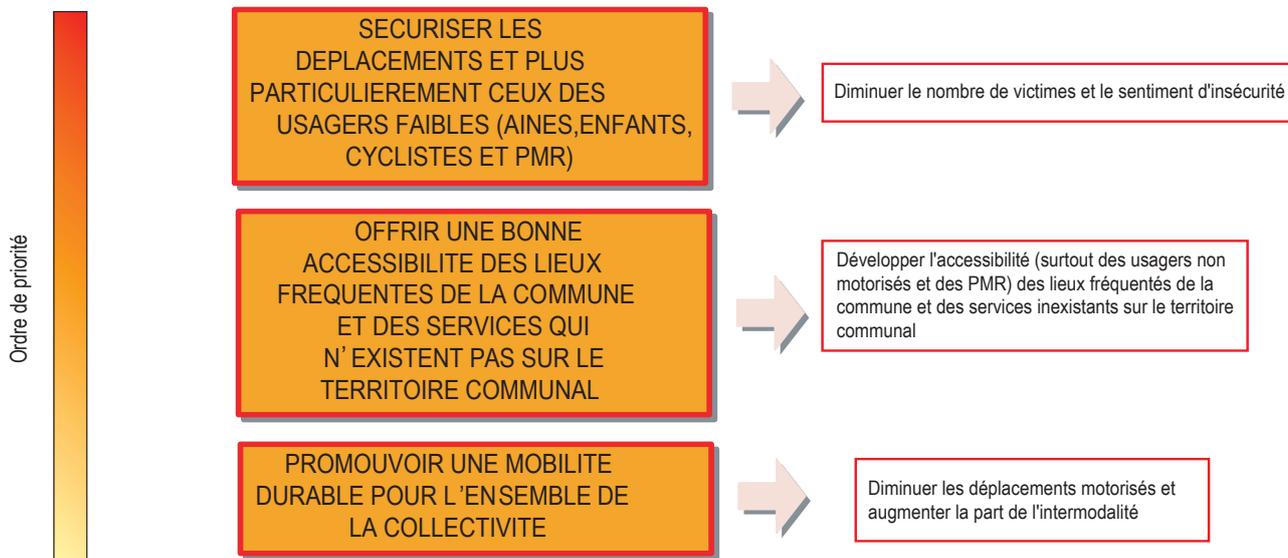
## A PROPOS DES OBJECTIFS

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

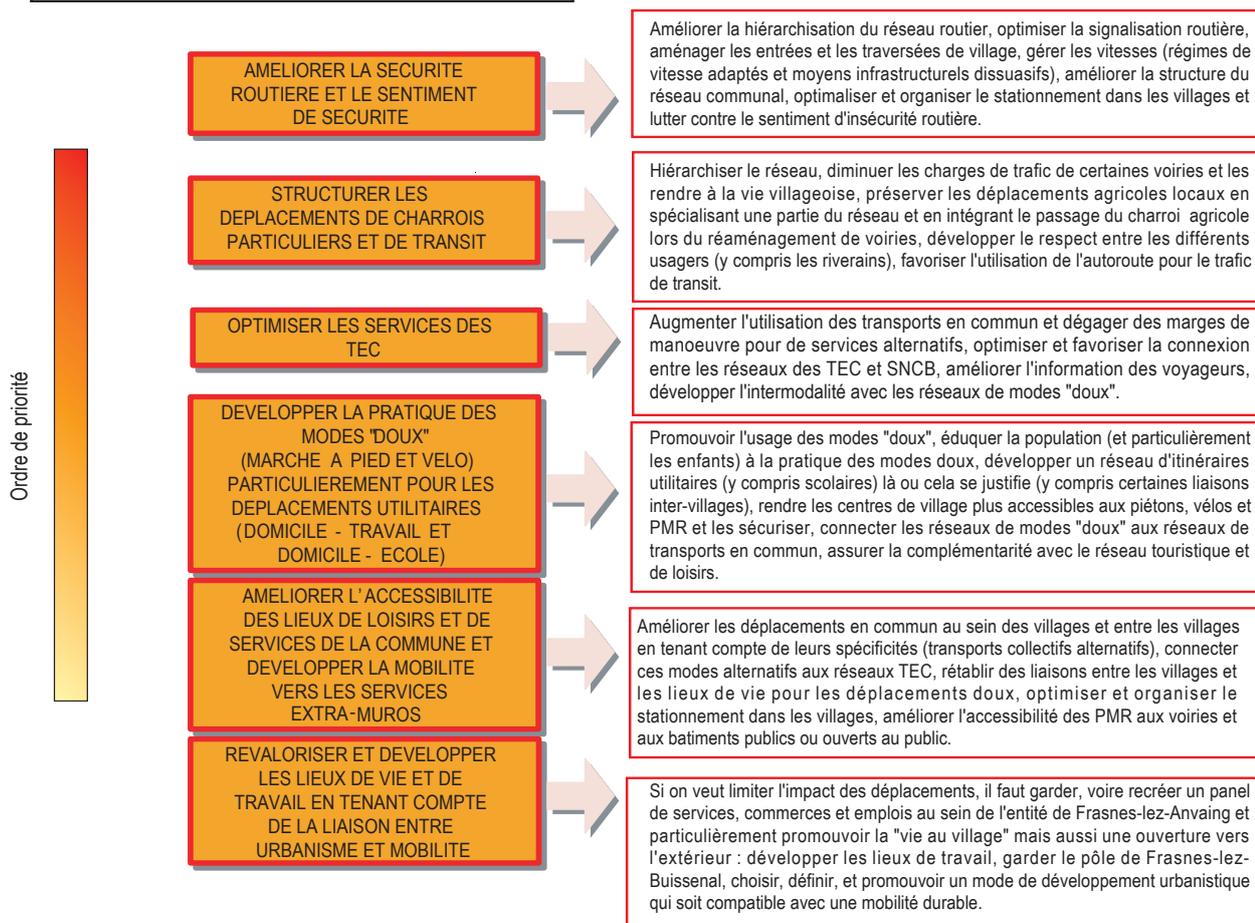
- Les objectifs généraux : ils sont plus abstraits et théoriques mais ils traduisent les grandes options du PCM.
- Les objectifs sectoriels : ils traduisent de façon plus concrète les orientations définies dans les objectifs généraux.

# PHASE 2 : DEFINITION DES OBJECTIFS

## Trois objectifs principaux :



## Six objectifs sectoriels :



# PHASE 2 : DEFINITION DES OBJECTIFS

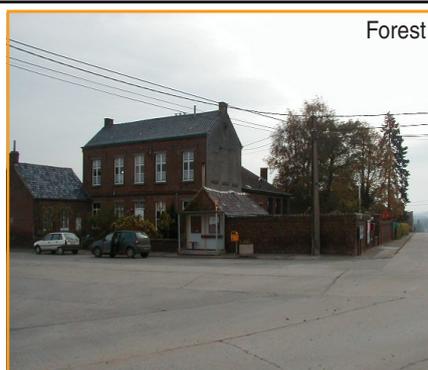
## ENVIE D'EN SAVOIR PLUS?....

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

<b>1. AVANT PROPOS</b>	1
<b>2. RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET PROSPECTIVE</b>	4
<b>3. CONTRAINTES, OBJECTIFS ET PROJETS DES PARTENAIRES DU PCM</b>	8
Objectif et projets des partenaires du PCM:	9
Contraintes et éléments fixes:	14
<b>4. STRUCTURATION DES OBJECTIFS</b>	15
<b>4.1 OBJECTIFS GENERAUX (A)</b>	18
Objectif A.1: Promouvoir une mobilité durable pour l'ensemble de la collectivité	20
Objectif A.2: Sécuriser les déplacements et plus particulièrement ceux des usagers faibles (ânés, enfants, piétons, cyclistes et PMR)	18
Objectif A.3: Offrir une bonne accessibilité des lieux fréquentés de la Commune et des services qui n'existent pas sur le territoire communal	19
<b>4.2 OBJECTIFS SECTORIELS (B)</b>	21
Objectif B.1 : Améliorer la sécurité routière et le sentiment de sécurité	21
Objectif B.2: Structurer les déplacements de charrois particuliers et de transit	22
Objectif B.3: Développer la pratique des modes «doux» (marche à pied et vélo) particulièrement pour les déplacements utilitaires (domicile-travail et domicile-école)	24
Objectif B.4: Améliorer l'accessibilité des lieux de loisirs et de services de la commune et développer la mobilité vers les services extra-muros	25
Objectif B.5: Revaloriser et développer les lieux de vie et de travail en tenant compte de la liaison entre urbanisme et mobilité	23
Objectif B.6: Optimiser les services TEC	27
<b>5. ANALYSES PARTICULIERES</b>	28
5.1 REPARTITION SPATIALE	29
5.2 TYPES DE MESURES ET MOYENS BUDGETAIRES	30
5.3 REPARTITION TEMPORELLE	31
<b>6. SYNTHESE ET CONCLUSION</b>	35
TABLE DES MATIERES	



Hacquegnies



Forest



Anvaing



Saint-Sauveur

Crédits photos : Survey&Aménagement - 2002

# PHASE 3 : LES PROPOSITIONS

## METHODOLOGIE

### A STRATEGIE D'ORGANISATION

#### → Réseau routier

- Accessibilité au niveau régional
- Contexte communal
  - Gestion du charroi lourd
  - Sécurisation des coeurs de village

L'établissement de grands principes d'organisation donnent lieu...

#### → Transports en commun

- Le réseau TEC

#### → Modes doux

- Cheminements courts et liaisons inter-villages / régionales

### B SCHEMAS THEMATIQUES D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS

#### → Les déplacements motorisés individuels

- Hiérarchisation du réseau routier
- Les poids lourds

... à des schémas d'organisation de déplacement par thème...

#### → Les autres modes de déplacement

- Transports en commun
- Modes doux

#### → La sécurité routière

- Le plan de sécurité routière

### C PROGRAMME D'ACTIONS ET DE MISE EN OEUVRE

#### → Les mesures générales

- La signalisation
- La sécurité routière et la convivialité
- L'accessibilité et la complémentarité entre les modes
- La liaison entre urbanisme et mobilité

... qui se concrétisent par des mesures générales...

#### → Les actions particulières (fiches projets et esquisses)

- Transports en commun
- Poids lourds
- Sécurité routière
- Mode doux

... et des actions précises et programmées sur le terrain

#### → Programme d'actions et tableau récapitulatif

# PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : A - Les stratégies d'organisation

## LE RESEAU ROUTIER

### • L'ACCESSIBILITE AU NIVEAU REGIONAL

#### ⇒ CONCEPT :

Pour atteindre les objectifs définis, le choix s'est porté sur une **exploitation maximale de l'autoroute et sur le souci de préserver au mieux la vie locale tout en garantissant une certaine accessibilité à l'ensemble des villages de l'entité.**

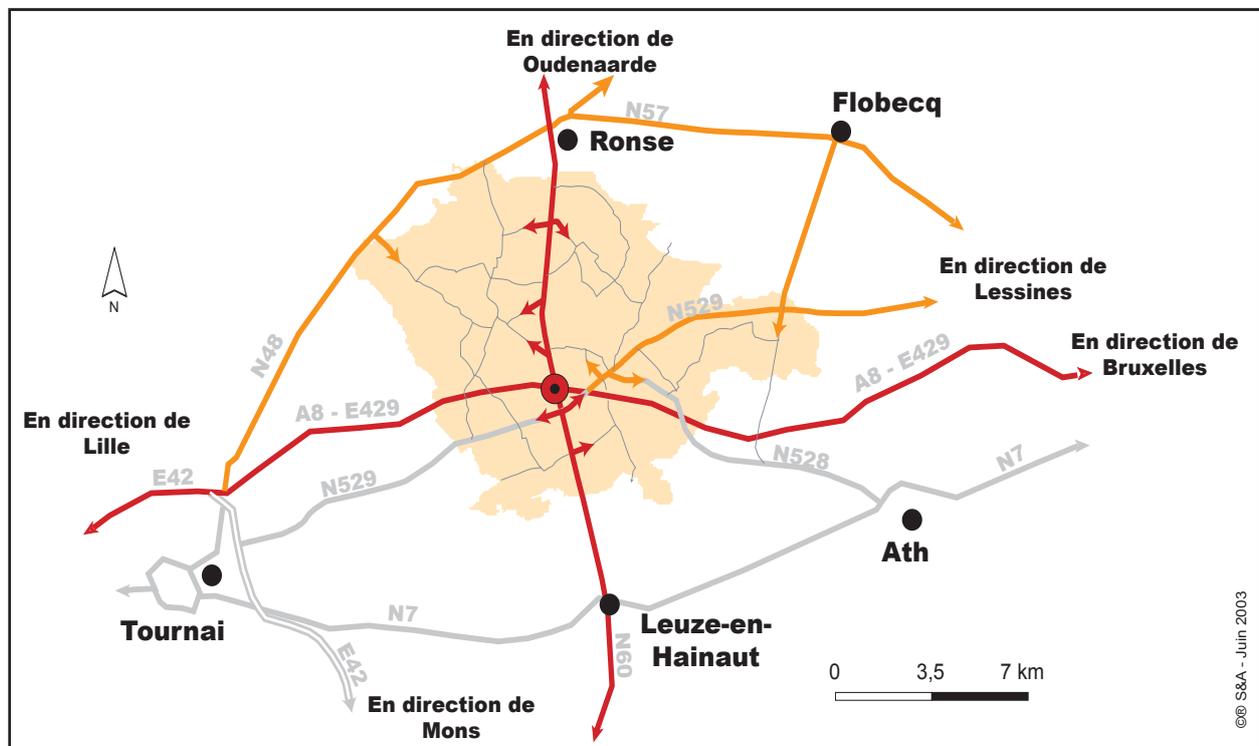
#### ⇒ EVALUATION :

	STATU QUO	SCENARIO CHOISI
Hierarchisation et lisibilité	--	+++
Sécurité	--	++
Qualité de vie	--	++
Coût (entretien compris)	-	--
Durée de mise en oeuvre	0	-
Place spécifique pour les modes doux	---	+
accessibilité des villages	+++	++

+: Impact positif    -: Impact négatif    0: Pas d'impact direct



Crédits photos : Survey&Aménagement - 2002



© S&A - Juin 2003

Axe d'accrochage régional	Echangeur autoroutier	Porte d'entrée de la commune	Eléments de repère
— principal	● accès à Frasnes	→ principale	— autoroute
— secondaire		→ secondaire	— réseau régional
			— réseau communal

# PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : A - Les stratégies d'organisation

## LE RESEAU ROUTIER

- **LE CONTEXTE COMMUNAL : La gestion du charroi lourd**

### ⇒ CONCEPT :

Il s'agit de faire cohabiter deux principes contradictoires à savoir **préserver la vie locale du charroi de transit tout en conservant la desserte des entreprises locales et ne pas contrarier exagérément la circulation du charroi agricole interne**. Le principe est d'exclure le trafic de transit des poids lourds au sein du territoire communal en définissant des itinéraires poids lourds obligatoires. Sur le solde du réseau, une double limitation de tonnage (7.5 t et 3.5 t) serait instaurée en collaboration avec le monde agricole et les entreprises concernées. Ceci nécessitera surtout une modification de la signalisation directionnelle et de police mais aussi des travaux d'infrastructures.

### ⇒ EVALUATION :

	STATU QUO	SCENARIO CHOISI
<b>Cohérence et lisibilité</b>	-	+ +
<b>Sécurité</b>	--	+ + +
<b>Qualité de vie</b>	----	+ +
<b>Coût (entretien compris)</b>	-	--
<b>Durée de mise en oeuvre</b>	0	--
<b>Accessibilité interne Parcours prolongés</b>	+ +	-

+: Impact positif    -: Impact négatif    0 : Pas d'impact direct



Crédits photos : Survey&Aménagement - 2002

- **LE CONTEXTE COMMUNAL : La sécurisation des coeurs de village**

### ⇒ CONCEPT :

Généralisation du principe de zone tampon 70 km/h, du principe de l'agglomération et traitement spécifique des «points faibles» (abords des écoles, services, etc...). Outre une adaptation de la signalisation de police, d'importants travaux d'infrastructures seront nécessaires pour sécuriser les différentes zones sensibles.

### ⇒ EVALUATION :

	STATU QUO	SCENARIO CHOISI
<b>Amorce des villages</b>	-	+ +
<b>Cohérence et lisibilité</b>	-	+ +
<b>Sécurité PMR Piétons et cyclistes</b>	-	+ + +
<b>Qualité de vie</b>	-	+ + +
<b>Coût (entretien compris)</b>	-	-
<b>Durée de mise en oeuvre</b>	0	-
<b>Traitement des points faibles (écoles, services publics...)</b>	-	+ +

+: Impact positif    -: Impact négatif    0 : Pas d'impact direct



Crédits photos : Survey&Aménagement - 2002

# PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : A - Les stratégies d'organisation

## LES TRANSPORTS EN COMMUN

### • LE RESEAU TEC

#### ⇒ CONCEPT :

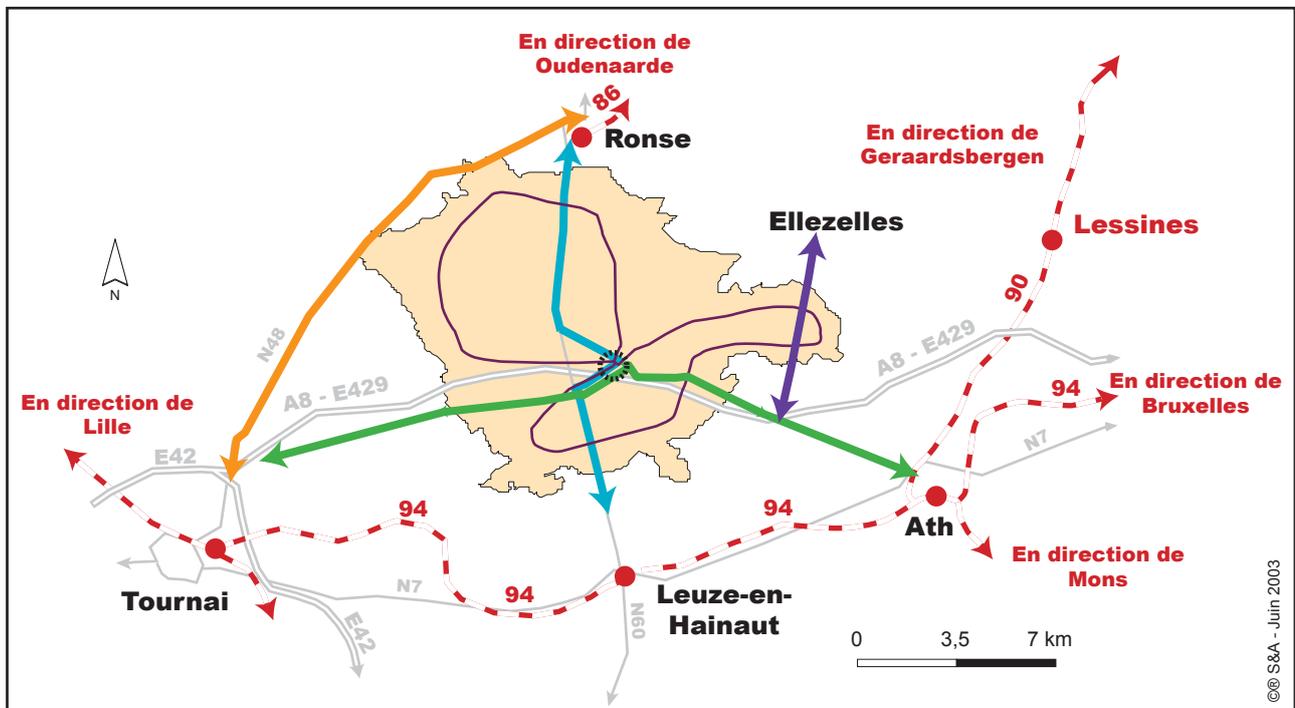
Ce point tient compte des réflexions entre la commune et le TEC - Hainaut. Le réseau TEC traditionnel se structure autour de deux axes principaux et de deux axes secondaires pour Frasnes. Ces dessertes assurent des liaisons avec les centres de services extérieurs à Frasnes-lez-Anvaing et les gares SNCB (principalement Leuze et Tournai). Un bus local (boucle en forme de huit centrée sur Frasnes-lez-Buissenal) assure un double rôle : le rabattement sur les lignes TEC classiques en heures de pointe (hormis Wattripont et Oeudeghien qui sont orientés vers l'extérieur) et la desserte de Frasnes-lez-Buissenal comme pôle communal de services pendant les heures creuses. Autre principe à mettre en oeuvre : le développement de l'intermodalité et particulièrement celle entre le vélo et le bus.

#### ⇒ EVALUATION :

	STATU QUO	SCENARIO CHOISI
Lisibilité du réseau	---	++
Services en soirée le week-end, vacances scolaires	---	+
Qualité et sécurité des espaces d'échange	---	++
Modification des habitudes des usagers	0	--

+ : Impact positif    - : Impact négatif    0 : Pas d'impact direct

	STATU QUO	SCENARIO CHOISI
Durée de mise en oeuvre	0	--
Coût TEC et commune	-	--
Desserte locale	---	+++
Impact sur les communes voisines	0	-



#### Desserte extérieure réseau TEC

Ligne TEC  
(Tournai - Ronse)

Ligne TEC  
(Ronse - Leuze)

Ligne TEC  
(Tournai - Ath)

Ligne TEC  
(Ellezelles - Ath)

#### Réseau Bus Local

Boucle unique

Pôle régional  
**Leuze-en-Hainaut**

#### Noeud intermodal



#### Réseau SNCB

Ligne ferroviaire voyageur



Gare



# PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : A - Les stratégies d'organisation

## LES MODES DOUX

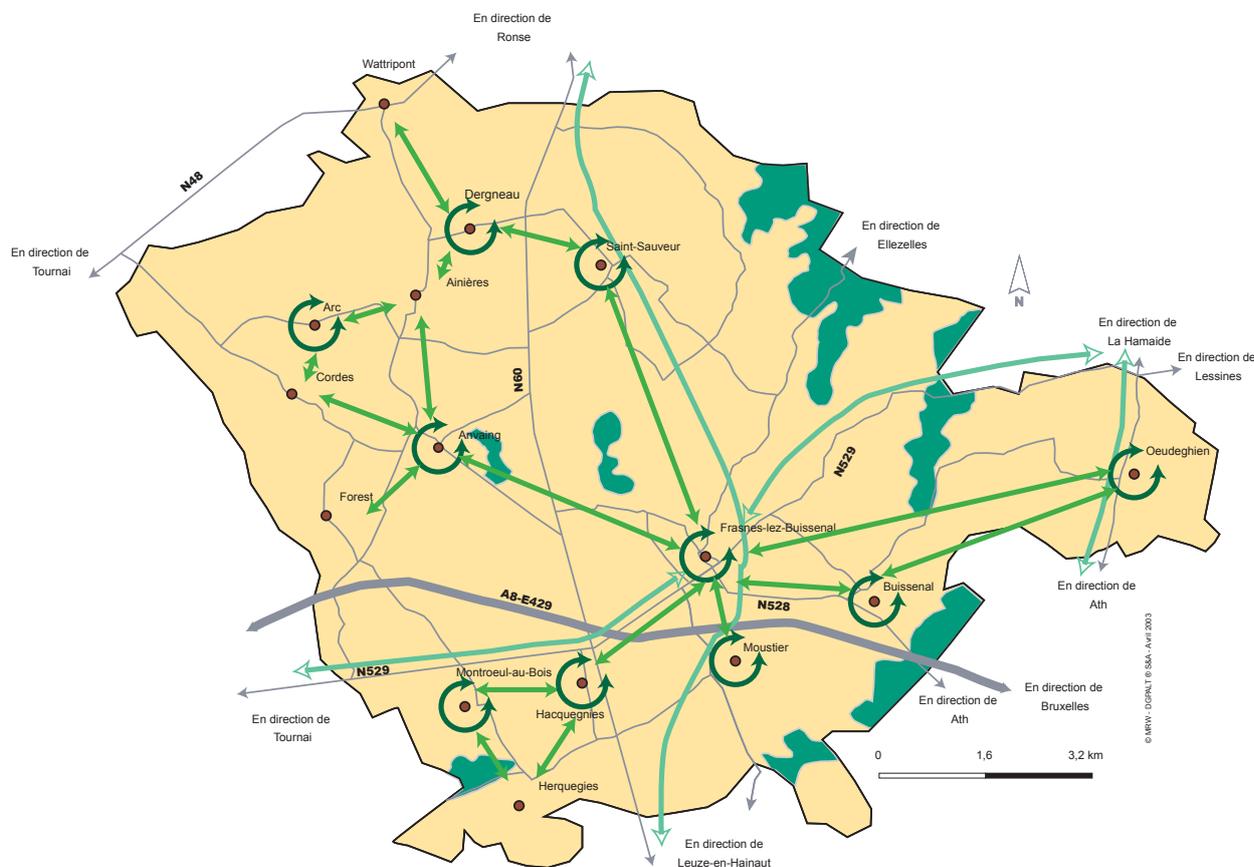
### • CHEMINEMENTS COURTS ET LIAISONS INTER-VILLAGES / REGIONALES

#### ⇒ CONCEPT :

Un scénario en trois temps est proposé en ce qui concerne l'organisation du réseau :

- \* Création et sécurisation des cheminements courts (écoles, centres de service et arrêts de transport en commun) pour les cyclistes, piétons et PMR
- \* Mise en place de liaisons inter-villages avec une priorité vers les centres de service pour les cyclistes et les piétons.
- \* Développement de liaisons régionales pour les promeneurs (cyclistes ou piétons)

Temps	Echelle	Cible privilégiée	Caractéristiques des cheminements
1	Locale	Les PMR, les piétons et les cyclistes pour des déplacements utilitaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécurité routière et sociale optimale</li> <li>- Trajet direct et confortable (relief doux, revêtement en bon état, etc.)</li> <li>- Desserte de pôles émetteurs importants (écoles, commerces, services communaux)</li> <li>- Connexion aux points d'échanges modaux</li> </ul>
2	Communale	Les piétons et les cyclistes pour des déplacements utilitaires ou de loisirs	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécurité routière et sociale très bonne</li> <li>- Trajet semi-direct et confortable</li> <li>- Desserte de pôles émetteurs secondaires ou liaisons entre les villages</li> </ul>
3	Intercommunale	Les touristes (piétons et cyclistes)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bonne sécurité routière et sociale</li> <li>- Trajet le plus intéressant d'un point de vue visuel et paysager même si le confort est moindre notamment d'un point de vue topographique</li> </ul>



#### Scénario en trois temps



1 - Création et sécurisation des cheminements courts (écoles, centres de services et de commerces) pour les cyclistes, piétons et PMR



2 - Mise en place de liaisons inter-villages avec une priorité vers les centres de services pour les cyclistes et les piétons



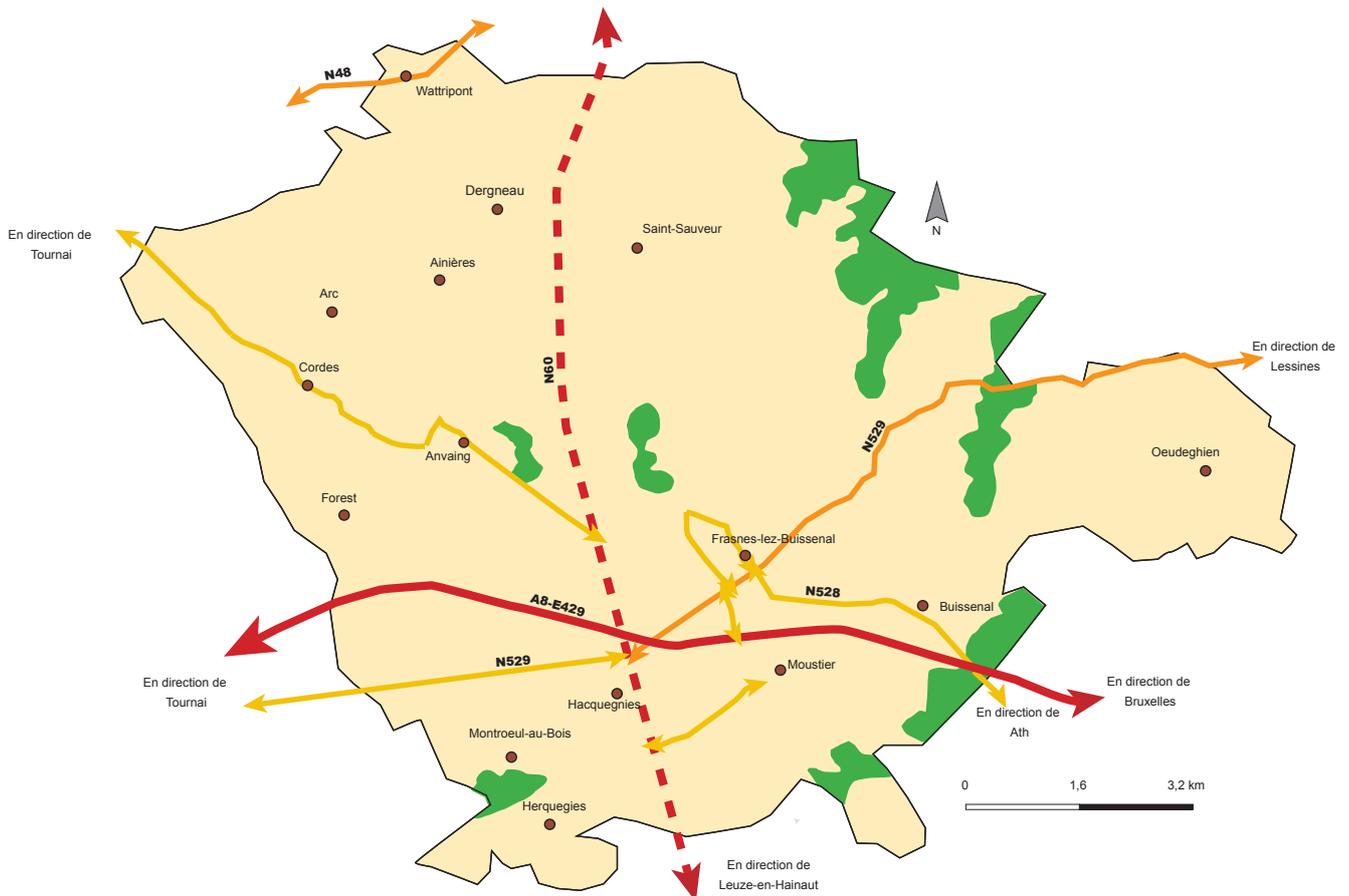
3 - Développement de liaisons régionales pour les promeneurs

# PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : B - Les schémas thématiques d'organisation

## LES DEPLACEMENTS MOTORISÉS INDIVIDUELS

### • LA HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER

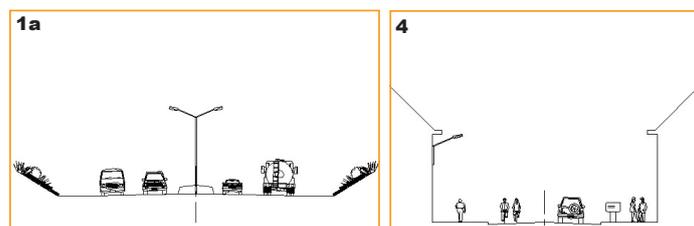
#### ⇒ CONDITIONNER LA FONCTION DE CHAQUE VOIRIE



#### Niveau de Voirie\* :

- 1a Transit - circulation routière - liaison régionale - 120 km/h
- 1b Transit - circulation routière - liaison régionale - 90 km/h (70 km/h localement)
- 2 Liaison régionale - accessibilité - 90 km/h (70 km/h en entrée d'agglomération et 50 en traversée)
- 3 Liaison inter-villages - collecte - 90 km/h (70 km/h en entrée d'agglomération et 50 en traversée)
- 4 Non cartographié Desserte locale - séjour - 50 km/h (30 km/h en zone urbanisée et 90 en zone agricole)

\* Hiérarchiser le réseau c'est rationaliser ses conditions d'utilisation.  
(types d'aménagement, restrictions d'utilisation et de vitesse, niveau de signalisation...)



Copyright S&A - 2002

# PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : B - Les schémas thématiques d'organisation

## LES DEPLACEMENTS MOTORISES INDIVIDUELS

### • LES POIDS LOURDS

#### ⇒ DES CONTRAINTES DE CIRCULATION IMPOSEES AUX POIDS LOURDS :

↳ Du tonnage autorisé : pas de limitation de tonnage, interdit au plus de 7.5 t et interdit au plus de 3.5 t.

↳ 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 coeurs de village.

↳ Du caractère permanent ou saisonnier de ces interdictions. Une adaptation des itinéraires est prévue durant la saison betteravière afin de préserver au mieux la vie locale.

↳ Du fait que la voirie soit reprise dans un itinéraire de convoi exceptionnel ou pas : interdiction sauf pour convoi exceptionnel en attendant une éventuelle révision des itinéraires pour convoi exceptionnel sur le territoire de Frasnes-lez-Anvaing (cas de la N528).

Itinéraires	Echelle	Non soumis à des contraintes de circulation	Soumis à des contraintes de circulation
Poids lourds obligatoires	1	Circulation de transit	/
	2	Desserte extérieure des entreprises locales y compris agricoles	Desserte extérieure des entreprises locales y compris agricoles
Poids lourds interdits excepté desserte locale	3	/	Desserte intérieure des entreprises locales y compris agricoles - interdit au plus de 7.5 t
	4	/	Desserte locale et collecte - interdit au plus de 3.5 t

#### Nota bene :

Suite aux incertitudes liées au devenir de la sucrerie (octobre 2003), le Comité d'Accompagnement du PCM a décidé que la mise en application des mesures relatives aux poids lourds y compris en terme de signalisation sera gelée pendant un an ou deux; le temps que les conséquences de la fermeture prochaine de la sucrerie se manifestent (reconversion du site, répartition du trafic betteravier sur la commune des nouvelles destinations).

# PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : B - Les schémas thématiques d'organisation

## LES AUTRES MODES DE DEPLACEMENT

### • LES TRANSPORTS EN COMMUN

#### ⇒ UNE HIERARCHISATION A TROIS NIVEAUX :

Niveau	Echelle	Fonction	Public privilégié	Services		Opérateurs	Pour Frasnes-lez-Anvaing
				Itinéraire	Fréquence		
1	Régionale	Desserte des pôles extérieurs, y compris les gares SNCB	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 Hainaut	Bus TEC (lignes 9,86b, 483 et 10)
2	Communale	Rabattement sur les lignes TEC classiques	Scolaire et population active	Fixe et régulier (c-à-d un seul itinéraire par ligne)	Matin et soir (midi le mercredi)	TEC Hainaut/Commune de Frasnes-lez-Anvaing	TCA <sup>1</sup> (Bus local)
		Desserte interne de la commune	Population non motorisée (aînés, sans emplois, jeunes)	Fixe (Boucle)	Pendant les heures creuses (horaires fixes)	TEC Hainaut/Commune de Frasnes-lez-Anvaing	TCA (Bus local)
3	Locale	Desserte à usage des groupes	Groupe	Modulable	A la demande	Commune de Frasnes-lez-Anvaing	TCA (Bus communal)
	Régionale	Desserte des services sociaux et médicaux	Population non motorisée (aînés, sans emplois)	Modulable	A la demande	Commune de Frasnes-lez-Anvaing	TCA (Taxi-social)

<sup>1</sup> TCA : Transport en Commun Alternatif

#### Nota bene :

Cette hiérarchisation n'a pas fait l'objet d'une représentation cartographique à l'échelle de Frasnes-lez-Anvaing pour plusieurs raisons :

- Plusieurs des Transports en Commun Alternatifs (TCA) proposés n'ont pas d'itinéraires fixes. Il aurait été mal aisé de les représenter concrètement.
- Les itinéraires des lignes TEC actuelles doivent faire l'objet de légères modifications et/ou simplifications de leurs tracés afin de s'adapter au mieux à la stratégie développée. Ceci ne peut se faire qu'en concertation avec le TEC et les communes voisines.
- Le choix du nombre et de la localisation des arrêts prévus pour les TCA n'a pas encore été effectué.

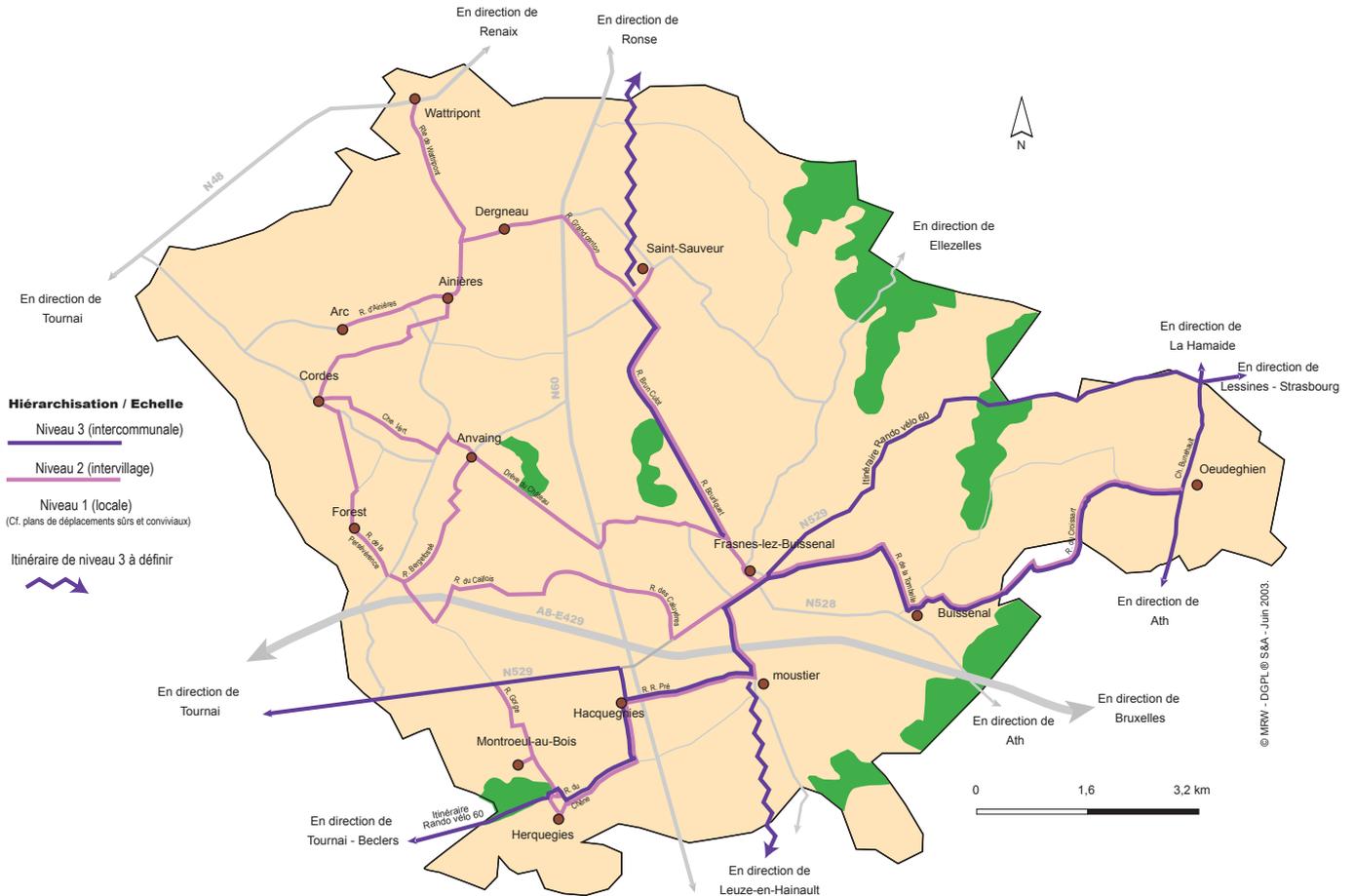
Toutefois, afin de visualiser schématiquement le futur réseau, on peut se reporter à la figure «Stratégie d'organisation des transports en commun» p14.

# PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : B - Les schémas thématiques d'organisation

## LES AUTRES MODES DE DEPLACEMENT

### • LES MODES DOUX

#### ⇒ UNE HIERARCHISATION A TROIS NIVEAUX



#### EXEMPLE :

Temps / échelle	Mode	Itinéraire / cheminement	Types d'aménagement	Piste pour la mise en oeuvre
1 - Locale		h. Traversée de Frasnes-lez-Buissonal	Réaménagement d'un cheminement piéton et PMR dans le centre de Frasnes-lez-Buissonal. Ce cheminement relirait différents services comme la maison de repos, le centre sportif, la maison communale, les écoles et les commerces. – Cf. Esquisse N°4	La Commune et la Région wallonne via le développement rural / crédits d'impulsion / plan triennal / sécurisation abords écoles
		...	...	...
2 Intervillages		a. Watripont - Dergneau	Mixité (rue de Watripont) + rue de l'Eglise : Cf. itinéraire 1a	La Commune et la Région wallonne via le développement rural/ le schéma cyclable de la D.141 / le Parc Naturel du Pays des Collines / la Maison du tourisme du Tournais / le Commissariat Général au Tourisme
		b. Dergneau - Saint-Sauveur	Rue de l'Eglise : Cf. itinéraire 1a + mixité (rue Grand Canton et du petit Quenoy) + sécurisation du carrefour N60	
		c. Dergneau - Ainières	Mixité (Marais Frainaux) + rue de l'Eglise : Cf. itinéraire 1a	
		d. Arc - Ainières	Mixité (r. d'Ainière)	
...	...	...	...	
3 - Intercommunale		a. Liaison Nord- Sud	Balisage et aménagements de sécurité (accotements, PCM, traversées, etc.) – point noir : traversées de la N60 (tunnel, passerelle, etc.) – certaines portions des 2 itinéraires intercommunaux sont reprises dans des itinéraires intervillages.	La Commune et la Région wallonne via le développement rural/ le schéma cyclable de la D.141 / le Parc Naturel du Pays des Collines / la Maison du tourisme du Tournais / le Commissariat Général au Tourisme
		b. Liaison Est-Ouest		

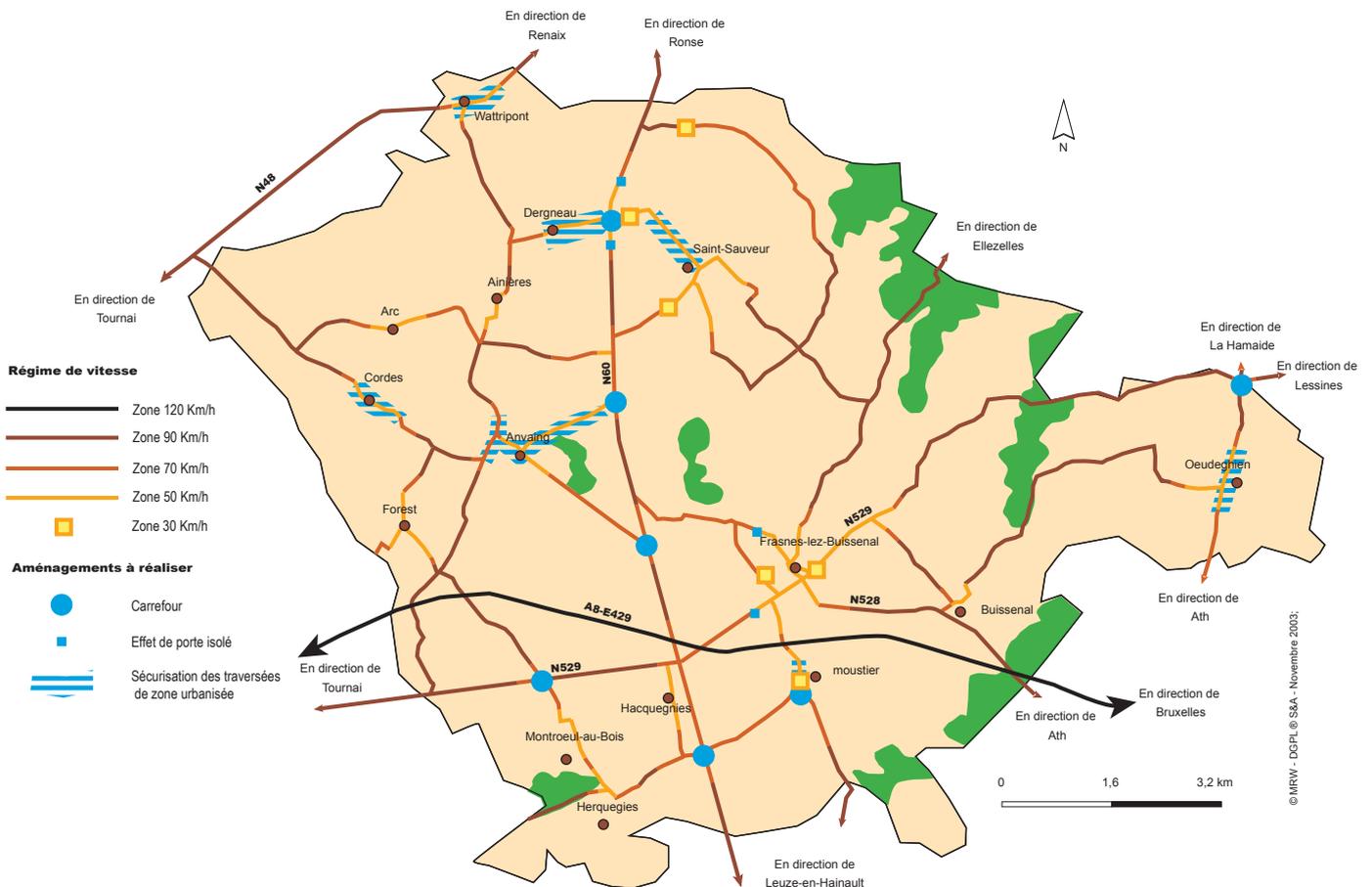
# PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : B - Les schémas thématiques d'organisation

## LA SECURITE ROUTIERE

### • LA GESTION MODULEE DE VITESSE

#### ⇒ UN CONCEPT APPLIQUE DANS LE PLAN GLOBAL DE SECURITE ROUTIERE

- ↳ En zone rurale : vitesse maximum de 90 km/h.
- ↳ En zone péri-urbanisée : vitesse maximum de 70 km/h et aménagements de rétrécissement, effets de porte.
- ↳ En zone urbanisée : vitesse maximum de 50 km/h et aménagements de sécurisation et de convivialité.
- ↳ Quartier à dominante résidentielle ou abords de lieux sensibles tels que les écoles : vitesse maximum de 30 km/h et aménagements de sécurisation et de convivialité.



## PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : C - Le programme d'actions et de mise en oeuvre

Définir les stratégies et les schémas d'organisation ne suffit pas. Il convient de les appliquer. Aussi des mesures générales sont édictées. Celles-ci seront concrétisées dans des programmes d'actions (fiches projet).

⇒ **Les mesures générales** ont été regroupées en 4 thématiques :

- ↳ La signalisation
- ↳ La sécurité routière et la convivialité
- ↳ L'accessibilité et la complémentarité entre les modes de déplacement
- ↳ La liaison entre urbanisme et mobilité.

⇒ Certaines de ces mesures générales sont explicitées à travers **des fiches projet**, agrémentées selon les cas **d'esquisses**, qui sont regroupées en 4 thématiques :

- ↳ Organisation des réseaux
- ↳ Infrastructures
- ↳ Sensibilisation et éducation
- ↳ Contrôle et répression

**MESURES GENERALES**

**SIGNALISATION DIRECTONNELLE ET DE POLICE**  
\*Mise en ordre de la signalisation de police (vitesse et restriction d'utilisation) et du marquage au sol  
\*Mise en ordre de la signalétique directionnelle  
\*Mise en place d'un jalonnement pour les modes doux

**LA SECURITE ROUTIERE ET LA CONVIVIALITE**  
\*Aménagement de sécurité et de convivialité  
\*Mesures accompagnatrices pour la gestion des poids lourds  
\*Mise en oeuvre du plan relatif aux modes doux  
\*Campagne de sensibilisation et d'éducation de la population de Frasnes-lez-Anvaing

**L'ACCESSIBILITE ET LA COMPLEMENTARITE ENTRE LES MODES DE DEPLACEMENTS**  
\*Optimisation de la desserte des Bus TEC  
\*Mise en place de transports en commun alternatifs de proximité (TCA)  
\*Création et / ou équipement de lieux d'échanges entre modes  
\*Campagne de promotion des modes de transport alternatifs  
\*Renforcement des services de proximité

**LA LIAISON ENTRE URBANISME ET MOBILITE**  
\*Campagne d'information générale sur les enjeux  
\*Prise en compte dans les plans de lotissement du réflexe "modes doux"  
\*Elaboration d'outils d'aménagement du territoire



**FICHES PROJET**

**ORGANISATION DES RESEAUX**

**INFRASTRUCTURES**

**SENSIBILISATION ET EDUCATION**

**CONTROLE ET REPRESSION**

# PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : C - Le programme d'actions et de mise en oeuvre

## LES MESURES GENERALES

### Signalisation directionnelle et de police (y compris les marquages)

Mesures générales	Moyens	Acteurs concernés	Pistes de financement éventuel	Priorités	Les actions et mesures liées	Fiches projet	
M.1.1.1 Mise en ordre de la signalétique de police (vitesse et restriction d'utilisation) et du marquage au sol	a.Signalétique de police (vitesse)	Poser, déplacer ou remplacer panneaux routiers (limitation de vitesse)	Commune, MET-D141, Province et « Service public fédéral Mobilité et Transports »	DGPL, MET-D141	1	M.1.1.1.c	F-2003-O-5-D
	b.Signalétique de police (restriction d'utilisation)	Poser, déplacer ou remplacer panneaux routiers (restriction d'utilisation liée au tonnage)	Commune, MET-D141, Province et « Service public fédéral Mobilité et Transports »	DGPL, MET-D141	(1)	/	/
	c.Marquage au sol	Entretien et renforcement du marquage au sol, particulièrement là où la visibilité fait défaut	Commune, MET-D141, Province et « Service public fédéral Mobilité et Transports »	DGPL, MET-D141	1	/	F-2003-I-10
M.1.1.2 Mise en ordre de la signalétique directionnelle	Poser, déplacer ou remplacer les panneaux routiers d'indication	Commune, MET-D141, Province et « Service public fédéral Mobilité et Transports »	DGPL, MET-D141,DR	1	M.1.1.1.b M.1.1.3 M.1.2.3 M1.2.4.b	F-PCDR-1-2-6 F-PCDR-3-1-1-02 F-2003-O-6-D	
M.1.1.3 Mise en place d'un jalonnement pour les modes doux	Réalisation d'un schéma directeur du jalonnement pour les modes doux	Commune, MET-D141 et Province	CGT, PNPC, Maison du Tourisme du Tournaisis	3	M.1.2.3	/	

### La liaison entre urbanisme et mobilité

Mesures générales	Moyens	Acteurs concernés	Pistes de financement éventuel	Priorités	Les actions et mesures liées	Fiches projet
M.1.4.1 Réalisation d'une campagne d'information générale sur les enjeux entre urbanisme et mobilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fascicule d'information destiné au candidat bâtisseur</li> <li>- Journée d'étude pour les professionnels</li> <li>- Animation dans les écoles</li> <li>- Article thématique récurrent dans le bulletin communal</li> <li>- Etc.</li> </ul>	Commune et PNPC	DR, DGATLP	2	M.1.4.2	F-PCDR-1-1-1, F-PCDR-1-1-2, F-PCDR-1-1-3, F-PCDR-1-1-4-2, F-PCDR-1-1-5-1
M.1.4.2 Prise en compte dans les plans de lotissement du réflexe modes doux (et particulièrement les piétons et les PMR)	Obligation pour les lotisseurs d'inclure tous les usagers dans la conception de leur lotissement	Commune	/	1	/	/
M.1.4.3 Elaboration des outils d'aménagement du territoire	Etablir les outils de planification urbanistique, de sauvegarde et de réhabilitation de sites patrimoniaux ou paysagers importants	Commune	DGATLP	2	M.1.4.1	F-PCDR-1-1-5-1

# PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : C - Le programme d'actions et de mise en oeuvre

## LES MESURES GENERALES

### LA SECURITE ROUTIERE ET LA CONVIVIALITE

Mesures générales	Moyens	Acteurs concernés	Pistes de financement éventuel	Priorités	Les actions et mesures liées	Fiches projet	
M.1.2.1 Aménagements de sécurité et de convivialité	a. Wattripont	- Requalification de la place du village - Sécurisation de la traversée du village par la N48	MET-D141 Communes voisines	MET-D141 Plan triennal DR	3	/	F-PCDR-1-2-2-01 F-PCDR-1-2-1-12 F-2003-I-1-D
	b. Dergneau	- Sécurisation de la traversée du village (rue de l'église) - Sécurisation de la connexion du village avec la voirie régionale (N60) - Sécurisation des abords de l'école - Requalification de la place du village - Sécurisation du chemin de l'école	Commune	DR, MET-D311 (crédits d'impulsion), DGPL, Plan triennal, MET-D141	1	/	F-PCDR-1-2-2-03 F-PCDR-1-2-1-17 F-2003-I-2a-D F-2003-I-2b-D F-2003-I-2c-D F-2003-I-2d-D
	c. Saint-Sauveur	- Sécurisation de la connexion du village avec la voirie régionale (N60) - Sécurisation des abords de l'école libre - Requalification de la place du village - Sécurisation du chemin des écoles	Commune	DR, MET-D311 (crédits d'impulsion), DGPL, Plan triennal, MET-D141	2	M.121.1.b	F-PCDR-1-2-3 F-PCDR-1-2-1-01
	d. Arc / Ainières et Cordes	- Sécurisation du chemin de l'école d'Arc - Sécurisation de la traversée du village de Cordes par un itinéraire poids lourds - Requalification de la place du village	Commune	DR, MET-D311 (crédits d'impulsion), DGPL, Plan triennal, MET-D141	3	/	F-PCDR-1-2-1-11 F-PCDR-1-2-1-13 F-PCDR-1-2-1-14
	e. Anvaing	- Sécurisation et requalification de la Drève du château pour les modes doux - Sécurisation du site scolaire de l'Athénée - Sécurisation du chemin des écoles - Requalification de la place du village et de la gare - Sécurisation des connexions du village avec la voirie régionale (N60) - Mise en conformité de la N60 avec son niveau hiérarchique - Sécurisation de la rue de la Gare	Commune	DR, MET-D311 (crédits d'impulsion), DGPL, Plan triennal, MET-D141	1-2	/	F-2003-I-3a F-2003-I-3b-D F-PCDR-1-2-1-14
	f. Forest	- Requalification de la place du village	Commune	DR, plan triennal	1	/	F-PCDR-1-2-1-04
M.1.2.1 Aménagements de sécurité et de convivialité	g. Montroeuil-au-Bois / Herquegies et Hacquegnies	- Sécurisation du chemin des écoles à Montroeuil au-Bois et Hacquegnies - Sécurisation des abords de l'école de Montroeuil au Bois et de celle d'Hacquegnies - Sécurisation de la connexion du village de Hacquegnies avec la voirie régionale (N60) - Requalification des places de village - Sécurisation de la connexion du village de Montroeuil-au-Bois avec la voirie régionale (N528)	Commune et MET-D141	DR, MET-D311 (crédits d'impulsion), DGPL, Plan triennal, MET-D141	1-2	/	F-PCDR-1-2-3 F-PCDR-1-2-1-16 F-PCDR-1-2-1-03 F-PCDR-1-2-1-04 F-2003-I-4a F-2003-I-4b-D
	h. Frasnes-lez-Buissenal	- Sécurisation des entrées du village (chemin d'Ellignies et N529) - Réaménagement de l'entrée du village (N529) - Cheminement piéton et PMR - Requalification de la place du village (derrière l'église) et de la place de la gare	Commune, MET-D141 et Province	MET-D311 (crédits d'impulsion), DGPL, Plan triennal, province	1-2	/	F-PCDR-1-2-1-18 F-2003-I-5a F-2003-I-5b-D
	i. Moustier	- Réaménagement de la traversée du village après le déstagement par poids lourds - Sécurisation du chemin de l'école - Sécurisation des abords de l'école - Création d'une nouvelle voirie de desserte de l'usine Rosiers - Sécurisation de l'entrée du village et desserte des poids lourds - Requalification de la place de la gare	Commune et partenaires privés	DR, MET-D311 (crédits d'impulsion), DGPL, Plan triennal	1-2	/	F-PCDR-1-2-2-04 F-PCDR-1-2-2-09 F-2003-I-6-D F-2003-I-7
	j. Buissenal	- Sécurisation du chemin de l'école - Requalification de la place du village	Commune	DR, MET-D311 (crédits d'impulsion), DGPL, Plan triennal	3	M.1.2.2	F-PCDR-1-2-1-01
	k. Oeudeghien	- Sécurisation des entrées du village - Sécurisation du chemin de l'école - Sécurisation du carrefour entre la Chaussée Brunehault et la voirie provinciale - Requalification de la place du village	Commune et Province	DR, MET-D311 (crédits d'impulsion), DGPL, Plan triennal, province	1	/	F-PCDR-1-2-2-02 F-PCDR-1-2-1-08 F-2003-I-8-D

# PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : C - Le programme d'actions et de mise en oeuvre

## LES MESURES GENERALES

### LA SECURITE ROUTIERE ET LA CONVIVIALITE (suite)

Mesures générales		Moyens	Acteurs concernés	Pistes de financement éventuel	Priorités	Les actions et mesures liées	Fiches projet
M. 1.2.2 Mesures accompagnatrices pour la gestion des poids lourds	a. Mesures d'accompagnement pendant la période betteravière	- Développement d'un code de bonne conduite - Itinéraire saisonnier pour le centre de Frasnes-lez-Buissenal	Commune et partenaires privés	/	(1)	/	/
	b. Campagne de sensibilisation à l'égard des conducteurs de plus de 3.5t	- Folder expliquant la nouvelle organisation du trafic poids lourds - Fiche d'accessibilité par entreprise - Campagne d'information au niveau régional	Commune et partenaires privés	/	(1)	M.1.1.1	/
	c. Campagne de répression à l'égard des conducteurs de plus de 3.5t	- Campagne de répression à l'égard des conducteurs de plus de 3.5t	Commune et Police Locale	/	(1)	M.1.2.2.b	/
	d. Organiser et réglementer le stationnement des poids lourds le week-end et la nuit dans les villages	- Sélectionner des lieux et les équiper - Définir un règlement de police	Commune et partenaires privés	/	1	M.1.1.1 M.1.2.2.b	/
M.1.2.3 Mise en œuvre du plan relatif aux modes doux		- Vérification de terrain des itinéraires - Etude technique de chaque itinéraire - Réalisation d'un itinéraire exemplatif	Commune, MET-D141, PNPC, Maison du tourisme du Tournaisis	DR, MET-D311 (crédits d'impulsion), DGPL (Plan triennal), PNPC et CGT	2	M.1.1.3	F-2003-I-9 F-PCDR-1-2-4 F-PCDR-1-2-1-07
M.1.2.4 Campagne de sensibilisation et d'éducation de la population de Frasnes-lez-Anvaing	a. Création et diffusion d'un programme d'information générale sur le PCM	- Encart dans le bulletin communal - Rubrique au sein du site web communal - Fête de la mobilité annuelle	Commune	/	1	M.1.2.3 M.1.2.2 M.1.3.4 M.1.4.1	/
	b. Campagne de sensibilisation et d'éducation des enfants et des parents à la sécurité scolaire	- Radar préventif aux abords des écoles, débat dans les écoles à partir de dessins d'enfants, concours entre les écoles pour désigner l'école où les parents sont les plus responsables, etc - Actions « clefs sur porte » comme des séances d'apprentissage du code de la route, de la maîtrise du vélo, de maîtrise de la moto, des impacts de la drogue et de l'alcool sur le comportement	Commune et partenaires privés et associatifs	MET (Semaine de la Mobilité)	1	/	F-2003-E-1
	c. Campagne d'aménagement des bords de routes	Campagne de nettoyage, de dégagements et d'aménagements légers des bords des routes	Commune et partenaires privés et associatifs	/	2	/	/
	Mise en place d'un programme de contrôle/répression à la sécurité routière	Mise en place d'un programme de contrôle/répression à la sécurité routière	Commune et Police Locale	/	1	/	F-2003-C-1

# PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : C - Le programme d'actions et de mise en oeuvre

## LES MESURES GENERALES

### L'accessibilité et la complémentarité entre les modes de déplacements

Mesures générales	Moyens	Acteurs concernés	Pistes de financement éventuel	Priorités	Les actions et mesures liées	Fiches projets	
M.1.3.1 Optimisation de la desserte des bus TEC	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Simplification des itinéraires</li> <li>- Harmonisation des horaires</li> <li>- Amélioration du service en heures de pointe</li> <li>- Coordination entre les TEC et la SNCB</li> <li>- Information de la population</li> <li>- Assurer la desserte de Wattpont et d'Oeudeghien</li> </ul>	TEC	TEC, MET-D311 (crédits intermodalités)	1	M.1.3.2.b	/	
M.1.3.2 Mise en place de Transports en Commun Alternatifs de proximité (TCA)	a. Développement d'une plateforme communale de mobilité	Commune, TEC, MET-D141, Police Locale, partenaires privés et associatifs	MET-D311 (crédit intermodalité), TEC	1	/	F-2003-O-1-D	
	b. Création d'un TCA : Bus local	TEC et Commune	TEC, SRWT	1	M.1.3.1 M.1.3.2.a	F-2003-O-2-D	
	c. Création d'un TCA : Bus communal	Commune	/	2	M.1.3.1 M.1.3.2.a	F-2003-O-3-D	
	d. Création d'un TCA : Taxi social	Commune	CPAS	1	M.1.3.1 M.1.3.2.a	F-2003-O-4 F-PCDR-2-2-5-02	
M.1.3.3 Création et/ou équipement des lieux d'échanges entre modes	a. Développement d'un pôle d'échange modal à Frasnes-lez-Buissenal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement de stationnements pour les autos, les vélos, les motos</li> <li>- Aménagements de convivialité (bancs, poubelles, éclairage, etc.)</li> <li>- Dispositifs d'information</li> </ul>	Commune, TEC et SRWT	SRWT, MET-routes	1	M.1.3.2.a	/
	b. Création et équipement des arrêts de bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement de stationnements pour les autos, les vélos, les motos</li> <li>- Aménagements de convivialité (bancs, poubelles, éclairage, etc.)</li> <li>- Dispositifs d'information</li> </ul>	Commune, TEC et SRWT	SRWT, crédits intermodaux	2	M.1.3.2.a	/
M.1.3.4 Campagne de promotion des modes de transports alternatifs (à pied, à vélo et en transports en commun)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Journée annuelle spécifiquement destinée à la promotion des modes alternatifs (découverte des aménagements récents, information sur la sécurité, cours de conduite à vélo, etc.)</li> <li>- « Pass » gratuit de découverte des nouveaux TCA</li> <li>- Fiche d'accessibilité par village</li> </ul>	Commune, TEC, Police Locale, partenaires privés et associatifs	MET (semaine de la mobilité)	1	M.1.3.2.a	/	
M.1.3.5 Renforcement des services de proximité	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement de l'accès à distance des services courants communaux</li> <li>- Création d'un système de courses solidaires</li> <li>- Organisation de la décentralisation de certains services régionaux ou communaux</li> <li>- Etc.</li> </ul>	Commune, Région wallonne, Communauté française, partenaires privés et associatifs	Communauté française, DGPL et DGASS	2	/	F-PCDR-3-4-2-01 F-PCDR-2-2-2 F-PCDR-2-2-3 F-PCDR-2-2-4	

# PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : C - Le programme d'actions et de mise en oeuvre

## LES FICHES PROJET

Numéro et intitulé de la fiche	Transports en commun	Poids lourds	Sécurité routière	Modes doux
<b>1. Organisation des réseaux (O)</b>				
F-2003-O-1-D : Développement d'une plateforme communale de mobilité	X	X	X	X
F-2003-O-2-D : Création d'un TCA – Bus local	X			
F-2003-O-3-D : Création d'un TCA – Bus communal	X			
F-2003-O-4 : Création d'un TCA – Taxi-social	X			
F-2003-O-5-D : Réalisation d'un Schéma Directeur – signalisation de police		X	X	
F-2003-O-6-D : Réalisation d'un Schéma Directeur – Signalisation directionnelle		X	X	X
<b>2. Infrastructures (I)</b>				
F-2003-I-1-D : Sécurisation de la traversée du village de Wattripont par la N48		X	X	
F-2003-I-2a-D : Sécurisation de la traversée du village de Dergneau (rue de l'église) - vue d'ensemble		X	X	X
F-2003-I-2b-D : Sécurisation de la traversée du village de Dergneau (rue de l'église) - abords de l'école		X	X	X
F-2003-I-2c-D : Sécurisation de la traversée du village de Dergneau (rue de l'église) - Cheminement modes doux entre l'école et la place du village		X	X	X
F-2003-I-2d-D : Sécurisation de la traversée du village de Dergneau (rue de l'église) – dispositifs de sécurité		X	X	X
F-2003-I-3a : Sécurisation de la rue de la Gare à Anvaing - vue d'ensemble			X	
F-2003-I-3b-D : Sécurisation de la rue de la Gare à Anvaing – première partie			X	
F-2003-I-4a : Sécurisation des abords de l'école de Montroeuil-au-Bois – vue d'ensemble			X	X
F-2003-I-4b-D : Sécurisation des abords de l'école de Montroeuil au - Bois – première partie			X	X
F-2003-I-5a : Amélioration des cheminements pié tons et PMR au centre de Frasnes-lez-Buissenal – vue d'ensemble			X	X
F-2003-I-5b-D: Amélioration des cheminements piétons et PMR au centre de Frasnes-lez-Buissenal – première partie			X	X
F-2003-I-6-D : Sécurisation des abords de l'école de Moustier			X	X
F-2003-I-7 : Création d'un rond-point Route de Grandmetz, rue des Blancs Arbres et voirie d'accès aux établissements Rosiers.		X	X	
F-2003-I-8-D : Sécurisation des entrées du village d' Oeudeghien (Chaussée Brunehault)			X	X
F-2003-I-9 : Aménagement d'une liaison intervillage : la drève du Château à Anvaing			X	X
F-2003-I-10 : Aménagements légers et marquage			X	X
<b>3. Sensibilisation et éducation (S)</b>				
F-2003-E-1 : Actions de sensibilisation à la sécurité routière dans les écoles			X	X
<b>4. Contrôle et répression (C)</b>				
F-2003-C-1 : Programme de contrôle répression/répression à l'entrée et dans les traversées des villages		X	X	X

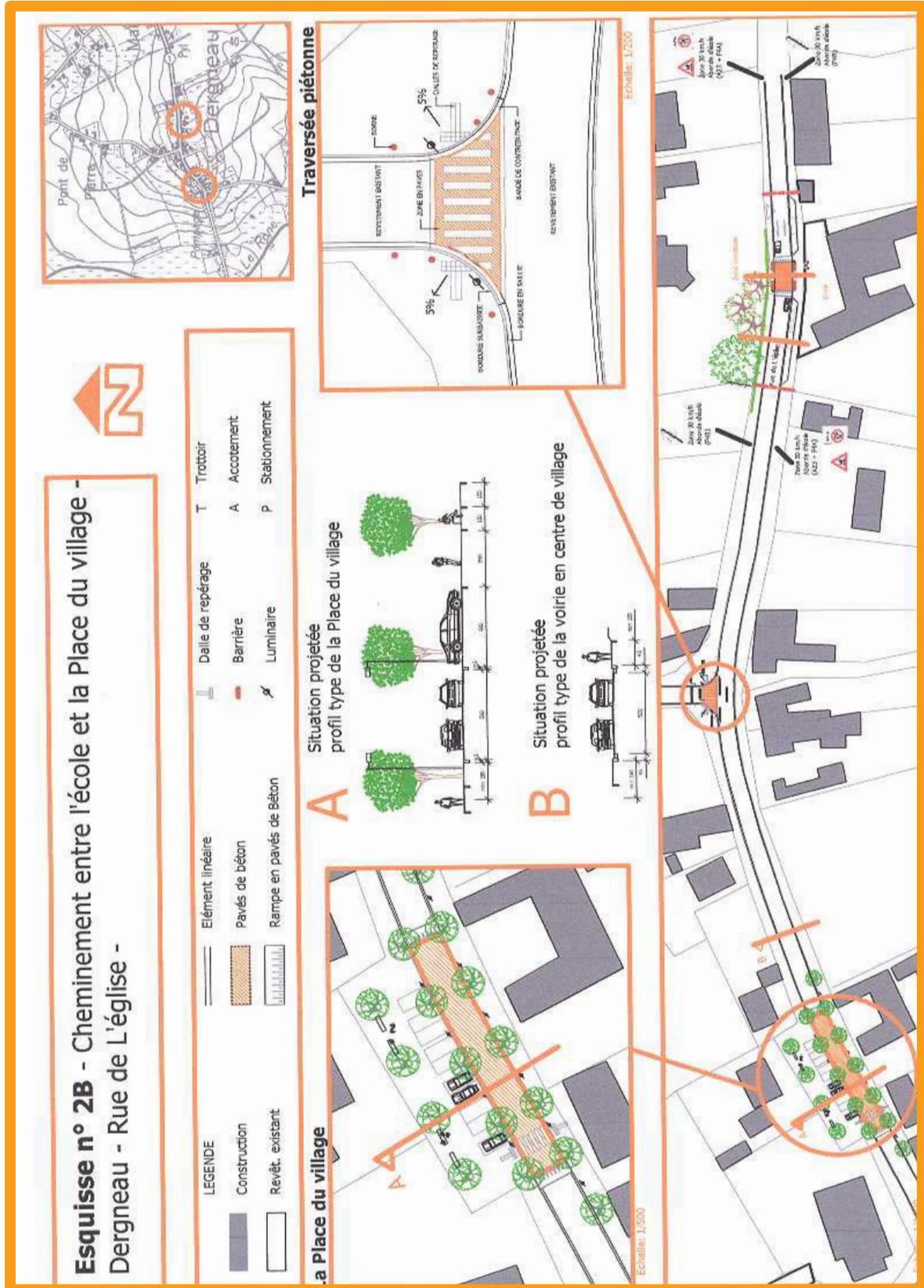
# PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : C - Le programme d'actions et de mise en oeuvre

## UN EXEMPLE DE FICHE PROJET ACCOMPAGNEE DE SON ESQUISSE

<b>Fiche projet n° 2003-I-2c-D</b>																																																																																																																															
	<b>Fiche de détail</b>																																																																																																																														
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <b>Sécurisation de la traversée du village de Dergneau (rue de l'église) – Cheminement entre l'école et la Place du village</b> </div>																																																																																																																														
<b>Contexte et préambule</b> La traversée du village (rue de l'église) n'est actuellement pas adaptée pour les déplacements pédestres : vitesse pratiquée et confusion de la fonction des accotements (trottoir, stationnement, etc.).																																																																																																																															
<b>Objectifs</b> - Sécuriser les déplacements des piétons et PMR.																																																																																																																															
<b>Esquisse n°2B</b>																																																																																																																															
<b>Aménagements proposés</b> Réalisation d'une continuité piétonne entre l'école et le centre du village avec traitement des traversées et l'aménagement d'un espace de convivialité (Place du village).																																																																																																																															
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sur l'ensemble du tronçon :                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminution du gabarit de la voirie au profit des trottoirs et de zones de stationnement en fonction des dimensions des accotements.</li> <li>• Réalisation de nouveaux trottoirs en saillie par rapport à la voirie en pavés de béton et conformes aux prescriptions du CWATUP et des associations représentant les PMR.</li> <li>• Traitement des traversées piétonnes.</li> </ul> </li> <li>- Aménagement de la Place du village avec un plateau ralentisseur, du stationnement, et un espace de convivialité comprenant du mobilier, de l'éclairage et la plantation d'arbres.</li> </ul>																																																																																																																															
<b>Estimation budgétaire</b>																																																																																																																															
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <b>Esquisse n°2 - Traversée du village de Dergneau - rue de l'Eglise</b> </div>																																																																																																																															
<b>2B - Cheminement entre l'école et la Place du Village</b>																																																																																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Poste</th> <th>Désignation</th> <th>U</th> <th>Q</th> <th>Prix unitaire (€)</th> <th>Prix total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="6"><b>Place du Village</b></td> </tr> <tr> <td>1.</td> <td>Sciage de revêtement en béton</td> <td>m1</td> <td>20,00</td> <td>13,20</td> <td>264,00</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>Démolition et évacuation de revêtements de voirie béton, y compris fondations</td> <td>m2</td> <td>270,00</td> <td>13,00</td> <td>3 510,00</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>Démolition et évacuation de revêtements de voirie en asphalte, y compris fondations</td> <td>m2</td> <td>505,00</td> <td>12,00</td> <td>6 060,00</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>Démolition et évacuation de revêtement de terre plein, y compris fondations</td> <td>m2</td> <td>135,00</td> <td>10,00</td> <td>1 350,00</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>Démolition et évacuation d'éléments linéaires</td> <td>m1</td> <td>150,00</td> <td>8,00</td> <td>1 200,00</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>Déblais généraux</td> <td>m3</td> <td>182,00</td> <td>20,00</td> <td>3 640,00</td> </tr> <tr> <td>7.</td> <td>Remblais généraux</td> <td>m3</td> <td>10,00</td> <td>20,00</td> <td>200,00</td> </tr> <tr> <td>8.</td> <td>Revêtement hydrocarboné, y compris fondations</td> <td>m2</td> <td>92,00</td> <td>40,00</td> <td>3 680,00</td> </tr> <tr> <td>9.</td> <td>Fourniture et pose de revêtement en pavés de béton, y compris fondations</td> <td>m2</td> <td>910,00</td> <td>55,00</td> <td>50 050,00</td> </tr> <tr> <td>10.</td> <td>Fourniture et pose d'éléments linéaires</td> <td>m1</td> <td>250,00</td> <td>28,00</td> <td>7 000,00</td> </tr> <tr> <td>11.</td> <td>Tuyau de raccordement</td> <td>m1</td> <td>50,00</td> <td>33,00</td> <td>1 650,00</td> </tr> <tr> <td>12.</td> <td>Avaloir</td> <td>pce</td> <td>6,00</td> <td>275,00</td> <td>1 650,00</td> </tr> <tr> <td>13.</td> <td>Eclairage</td> <td>pce</td> <td>10,00</td> <td>2 750,00</td> <td>27 500,00</td> </tr> <tr> <td>14.</td> <td>Signalisation</td> <td>fft</td> <td></td> <td>2 750,00</td> <td>2 750,00</td> </tr> <tr> <td>15.</td> <td>Mobilier bornes, barrières</td> <td>fft</td> <td></td> <td>5 000,00</td> <td>5 000,00</td> </tr> <tr> <td>16.</td> <td>Plantations</td> <td>pce</td> <td>16,00</td> <td>500,00</td> <td>8 000,00</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Imprévus 10%</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>12 350,40</td> </tr> <tr> <td colspan="4"></td> <td><b>Total HTVA</b></td> <td><b>135 854,40 €</b></td> </tr> <tr> <td colspan="4"></td> <td><b>Total TVAC</b></td> <td><b>164 383,82 €</b></td> </tr> </tbody> </table>	Poste	Désignation	U	Q	Prix unitaire (€)	Prix total	<b>Place du Village</b>						1.	Sciage de revêtement en béton	m1	20,00	13,20	264,00	2.	Démolition et évacuation de revêtements de voirie béton, y compris fondations	m2	270,00	13,00	3 510,00	3.	Démolition et évacuation de revêtements de voirie en asphalte, y compris fondations	m2	505,00	12,00	6 060,00	4.	Démolition et évacuation de revêtement de terre plein, y compris fondations	m2	135,00	10,00	1 350,00	5.	Démolition et évacuation d'éléments linéaires	m1	150,00	8,00	1 200,00	6.	Déblais généraux	m3	182,00	20,00	3 640,00	7.	Remblais généraux	m3	10,00	20,00	200,00	8.	Revêtement hydrocarboné, y compris fondations	m2	92,00	40,00	3 680,00	9.	Fourniture et pose de revêtement en pavés de béton, y compris fondations	m2	910,00	55,00	50 050,00	10.	Fourniture et pose d'éléments linéaires	m1	250,00	28,00	7 000,00	11.	Tuyau de raccordement	m1	50,00	33,00	1 650,00	12.	Avaloir	pce	6,00	275,00	1 650,00	13.	Eclairage	pce	10,00	2 750,00	27 500,00	14.	Signalisation	fft		2 750,00	2 750,00	15.	Mobilier bornes, barrières	fft		5 000,00	5 000,00	16.	Plantations	pce	16,00	500,00	8 000,00		Imprévus 10%				12 350,40					<b>Total HTVA</b>	<b>135 854,40 €</b>					<b>Total TVAC</b>	<b>164 383,82 €</b>	
Poste	Désignation	U	Q	Prix unitaire (€)	Prix total																																																																																																																										
<b>Place du Village</b>																																																																																																																															
1.	Sciage de revêtement en béton	m1	20,00	13,20	264,00																																																																																																																										
2.	Démolition et évacuation de revêtements de voirie béton, y compris fondations	m2	270,00	13,00	3 510,00																																																																																																																										
3.	Démolition et évacuation de revêtements de voirie en asphalte, y compris fondations	m2	505,00	12,00	6 060,00																																																																																																																										
4.	Démolition et évacuation de revêtement de terre plein, y compris fondations	m2	135,00	10,00	1 350,00																																																																																																																										
5.	Démolition et évacuation d'éléments linéaires	m1	150,00	8,00	1 200,00																																																																																																																										
6.	Déblais généraux	m3	182,00	20,00	3 640,00																																																																																																																										
7.	Remblais généraux	m3	10,00	20,00	200,00																																																																																																																										
8.	Revêtement hydrocarboné, y compris fondations	m2	92,00	40,00	3 680,00																																																																																																																										
9.	Fourniture et pose de revêtement en pavés de béton, y compris fondations	m2	910,00	55,00	50 050,00																																																																																																																										
10.	Fourniture et pose d'éléments linéaires	m1	250,00	28,00	7 000,00																																																																																																																										
11.	Tuyau de raccordement	m1	50,00	33,00	1 650,00																																																																																																																										
12.	Avaloir	pce	6,00	275,00	1 650,00																																																																																																																										
13.	Eclairage	pce	10,00	2 750,00	27 500,00																																																																																																																										
14.	Signalisation	fft		2 750,00	2 750,00																																																																																																																										
15.	Mobilier bornes, barrières	fft		5 000,00	5 000,00																																																																																																																										
16.	Plantations	pce	16,00	500,00	8 000,00																																																																																																																										
	Imprévus 10%				12 350,40																																																																																																																										
				<b>Total HTVA</b>	<b>135 854,40 €</b>																																																																																																																										
				<b>Total TVAC</b>	<b>164 383,82 €</b>																																																																																																																										

# PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : C - Le programme d'actions et de mise en oeuvre

## UN EXEMPLE DE FICHE PROJET ACCOMPAGNEE DE SON ESQUISSE



# PHASE 3 - LES PROPOSITIONS : C - Le programme d'actions et de mise en oeuvre

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

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

<b>0. Avant-propos</b>	1
<b>1. Définition d'une vision stratégique de la mobilité à Frasnes -lez-Anvaing</b>	4
1.1 Stratégie d'organisation du réseau routier	4
1.1.1 Contexte régional	5
1.1.2 Contexte communal	6
1.1.2.1 Gestion du charroi lourd	6
1.1.2.2 Sécurisation des cœurs de villages	8
1.2 Stratégie d'organisation des transports en commun	9
1.2.1 Définition des scénarii et évaluation (Cf. Figure 5)	10
1.2.2 Concept choisi (Cf. Figure 6)	10
1.3 Stratégie d'organisation des modes doux	11
1.3.1 Contexte	11
1.3.2 Choix d'une stratégie	12
1.3.3 Concept (Cf. Figure 7)	13
<b>2. Schémas thématiques d'organisation des déplacements</b>	14
2.1 Les déplacements motorisés individuels	14
2.1.1 Hiérarchisation du réseau routier (Cf. Figure 8)	14
2.1.2 Les poids lourds (Cf. Figure 9)	17
2.2 Les autres modes de déplacements	19
2.2.1 Les transports en commun	19
2.2.2 Les modes doux (Cf. Figure 10)	21
2.3 La sécurité routière (Cf. Figure 11)	24
<b>3. Programme d'actions et de mise en oeuvre</b>	26
3.1 Mesures générales	27
3.1.1 Signalisation directionnelle et de police (y compris marquage au sol)	27
3.1.2 La sécurité routière et la convivialité	31
3.1.3 L'accessibilité et la complémentarité entre les modes de déplacements	46
3.1.4 La liaison entre urbanisme et mobilité	46
3.2 Actions particulières	48
3.2.1 Liste de synthèse	48
3.2.2 Fiches projets	50
3.3 Programmation et tableau récapitulatif	101



Crédits photos : Survey&Aménagement - 2002 /2003

# ANNEXE - 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 la commune de Frasnes-lez-Anvaing.

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 de l'enquête réalisée auprès des ménages (5.2 % de taux de réponse) - par la suite, elle s'est plus manifestée. Il faut signaler que le Conseil Consultatif en Mobilité (CCM) constitué d'une part des membres de la Commission Locale de Développement Rural (CLDR) et d'autre part, des représentants des différentes commissions consultatives communales (jeunes, aînés, familles, agriculteurs et sécurité-prévention), ont été particulièrement impliqués 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



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 commune de Frasnes-lez-Anvaing.

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 Mons;
- 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 - cellule RAVeL;
- La Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT);
- Le TEC Hainaut;
- La Fondation Rurale de wallonie (FRW);
- L'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR);
- La Police Locale - Zone des Collines;
- L'Intercommunale de Développement Economique et d'Aménagement du Territoire du Tournaisis (IDETA);
- La Ligue des Familles;
- Le Groupement de Recherches et d'Actions des Cyclistes Quotidiens (GRACQ);
- Le service Pédibus / Plain-pied.

Le Plan Communal de Mobilité de Frasnes-lez-Anvaing a été adopté par le Comité d'Elaboration le 26/11/03

Date de rédaction du rapport final - synthèse : novembre 2003.

Reproduction autorisée moyennant l'accord écrit du MET D311 et de la commune de Frasnes-lez-Anvaing.



**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](mailto:info@survey-amenagement.be)**

**Website: [www.survey-amenagement.be](http://www.survey-amenagement.be)**