1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.a. Développer des zones apaisées

Description de l'action Développer des zones apaisées, dans le centre urbain et les villages	**Action(s) liée(s)** 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie (et son environnement) 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue d'inciter à respecter le régime de vitesse
Objectif(s) poursuivi(s) Offrir des conditions de déplacement plus confortables et plus conviviales pour les piétons en développant des zones apaisées à des endroits qui s'y prêtent	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, Région wallonne
Lieu(x) concerné(s) Centre urbain, et cœurs de villages	**Budget (estimation)** Le budget de mise en œuvre d'une zone apaisée dépend très fortement de son type (zone 30 ou résidentielle/rencontre) et de l'aménagement à réaliser
Degré de priorité Priorité 1 : Cœur de ville de Leuze Priorité 2 : Cœurs des villages et reste du centre urbain	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune - Service Public de Wallonie - Subsides Service Public de Wallonie
Période de mise en œuvre Action à court terme (< 3 ans) : cœur de ville de Leuze Action à moyen-long terme (< 5-10 ans) : cœurs des villages et reste du centre urbain	

1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.a. Développer des zones apaisées

Description concrète de l'action

Préambule

La Ville développera des zones dites apaisées sur le territoire communal, en particulier dans le centre urbain et les cœurs de villages. De telles zones pourraient également être développées dans les quartiers résidentiels.

Elle veillera également, lors de toute demande de permis d'urbanisation, de permis d'urbanisme de construction groupée, ou de toute autre demande de permis qui porterait sur la création d'une nouvelle voirie de desserte locale, à imposer que celle-ci soit aménagée en zone 30, voire en zone résidentielle (ou de rencontre).

La fiche décrit ci-après les trois principaux types de zones apaisées qui pourraient voir le jour dans les villages de l'entité, à savoir la zone 30, la zone résidentielle, voire également la zone de rencontre.

Zones apaisées en cœur de ville

Un vaste périmètre apaisé sera développé dans le centre urbain de Leuze, et englobera l'ensemble des fragments de zones 30 existants (cf. carte ci-après). Celui-ci prendra globalement la forme d'une zone 30 au sein de laquelle certains lieux pourraient prendre la forme de zone de rencontre. A cet égard, les abords de la Grand'Rue, la Grand Place, et la Tour Saint-Pierre sont des lieux particulièrement propices à la mise en zone de rencontre.

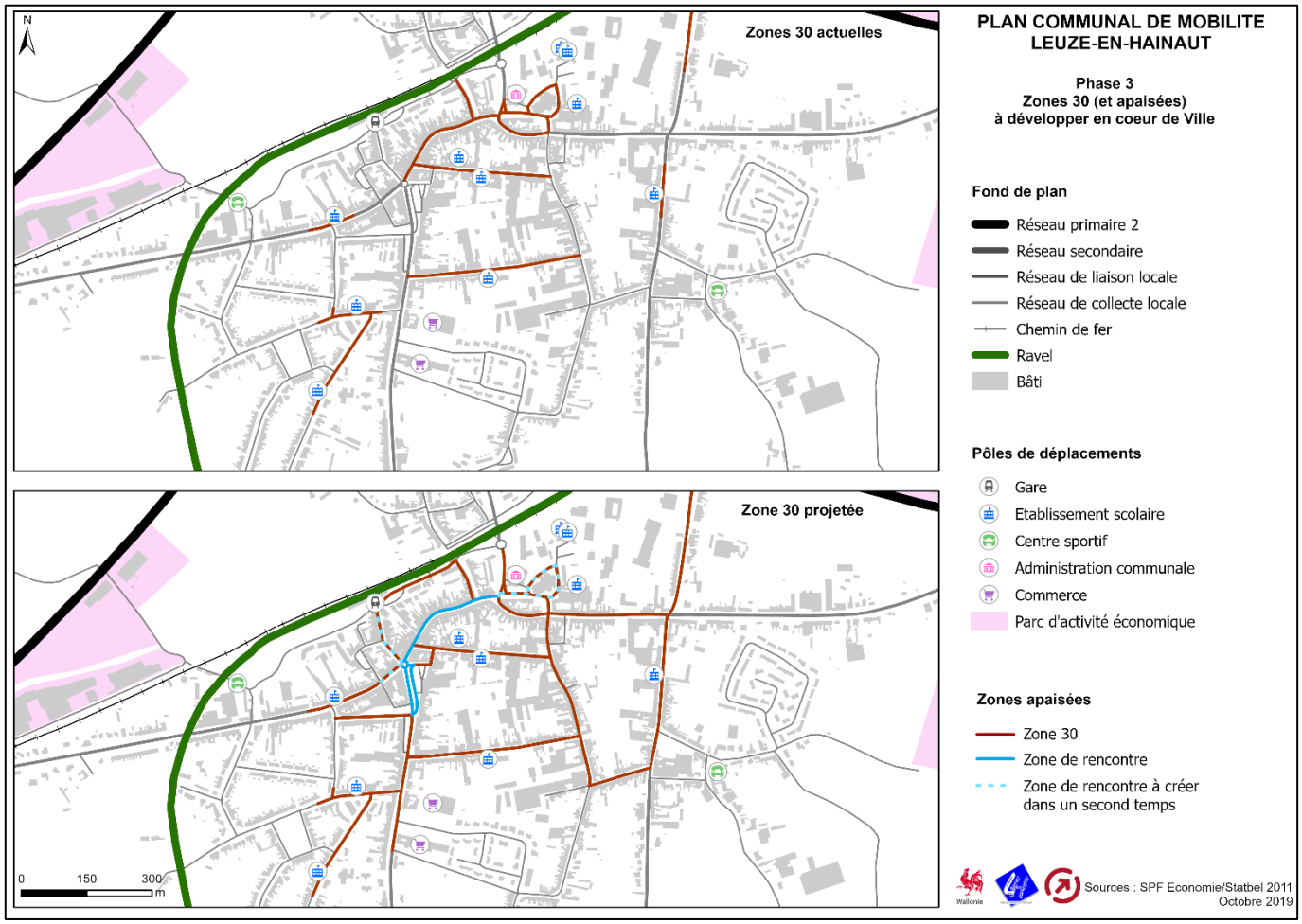
Les débuts et fins de ces différentes zones devront être clairement identifiés et identifiables, à la fois par le placement de la signalétique adéquate, et également par l'aménagement des lieux.

Zones apaisées en cœur de village et dans les quartiers résidentiels

Dans un second temps, et/ou concomitamment au développement de zones apaisées dans le cœur de ville, la Ville envisagera également le développement de zones apaisées dans les cœurs de villages et dans les quartiers résidentiels.

1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.a. Développer des zones apaisées



1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.a. Développer des zones apaisées

	Zone 30	Zone résidentielle/de rencontre
Législation	Arrêté royal du 26 avril 2004 modifiant […] et l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de circulation routière et de l'usage de la voie publique.	Circulaire ministérielle du 23 mai 2011 relative aux zones résidentielles et de rencontre.
Signalétique	Les débuts et fins de zones 30 sont respectivement signalés par les panneaux F4a et F4b. F4a F4b	Les débuts et fins de zones résidentielles (et de rencontre) sont respectivement signalés par les panneaux F12a et F12b. F12a F12b

1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.a. Développer des zones apaisées

	Zone 30	Zone résidentielle/de rencontre
Conditions	La zone 30 est un statut qui ne peut être utilisé que pour des zones de séjour.	L'aménagement d'une voie publique en zone résidentielle ne peut, du point de vue de la circulation routière, être envisagée que si : - La fonction de l'habitat est prépondérante - Le trafic de transit y est limité - Le passage des transports en commun n'y est autorisé qu'à certaines conditions Concernant la zone de rencontre, elle ne peut être envisagée que si : - La zone présente des caractéristiques similaires à la zone résidentielle mais dans laquelle les activités peuvent être étendues à l'artisanat, au commerce, au tourisme, à l'enseignement et aux activités créatives - Le trafic de transit y est limité - La présence de services réguliers de transport y est autorisée

1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.a. Développer des zones apaisées

	Zone 30	Zone résidentielle/de rencontre
Principes	En termes d'aménagements, l'entrée de la zone doit être reconnaissable par la disposition des lieux, par un aménagement ou par la combinaison des deux. En vue d'inciter au respect des limites de vitesse et d'harmoniser environnement et limite de vitesse, des aménagements complémentaires peuvent au besoin être réalisés en section ou au droit des carrefours. Afin de savoir si des aménagements sont nécessaires, une campagne de comptages pourrait être réalisée. Si la vitesse en-deçà de laquelle roulent 85 % des automobilistes (V85) est supérieure à 30 km/h, cela signifie que la configuration des lieux n'incite pas à rouler au pas, et que dans ce cas des mesures doivent être prises.	Les zones résidentielles et de rencontre nécessitent un aménagement particulier afin d'assurer leur efficacité et de renforcer le caractère spécifique de l'usage qui peut être fait de la voirie par les différents usagers : - Les entrées et sorties doivent pouvoir être reconnues comme telles par leur aménagement propre - L'espace public ne sera pas divisé en chaussée et trottoirs - Des éléments de repère pour les personnes malvoyantes seront prévus Le stationnement est en principe interdit, sauf exceptions (si emplacements délimités ou aux endroits où un signal routier l'autorise)
Références	**IBSR (2007), « La zone 30 – Pour plus de convivialité et de sécurité »**	**IBSR (2013), « Les zones résidentielles et de rencontre – Ou le partage de l'espace public, dans la sécurité et le respect mutuel »**

1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.a. Développer des zones apaisées

Illustrations

(Source : Vias (ex-IBSR))

Entrée de zone 30 marquée par un ralentisseur de vitesse avec passage piéton. À noter également le raccourcissement de la traversée par des oreilles.

Le carrefour a été réduit par l'élargissement du trottoir. On remarque les bordures enterrées qui permettent une traversée à niveau très confortable.

Boignée. En milieu rural, la plupart des voiries sont dépourvues de trottoirs et accueillent la vie du village.

Arquennes. Le statut de zone de rencontre permet de conserver ou de restaurer le cachet des voiries en centre ancien.

1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité

Description de l'action Créer et rendre les espaces de circulation confortables pour les piétons	**Action(s) liée(s)** 3.1.a. Réaménager les abords de la gare 3.3. Rendre les arrêts confortables, accessibles (et sécurisés) 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'école 7.1. & 7.2. Améliorer les conditions de déplacements des PMR le long des itinéraires structurants dans le centre urbain et au sein des agglomérations 8.2. Réaménager progressivement les places publiques dans les villages pour en faire des espaces de rencontre de qualité
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer (et sécuriser) les conditions de déplacement des piétons	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, Service Public de Wallonie (, OTW, Atingo)
Lieu(x) concerné(s) Centre urbain et villages	**Budget (estimation)** ~~€€€€€~~ (> 100.000 €)
Degré de priorité et période de mise en œuvre Priorité 1 – action à court-moyen terme (< 5 ans) : Axes structurants dans le centre urbain et axes structurants prioritaires dans les villages Priorité 2 – action à long terme (> 5 ans) : Abords des principaux axes de circulation et/ou abords des établissements publics (centre urbain et villages)	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune - Subsides Service Public de Wallonie - Service Public de Wallonie

1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité

Description concrète de l'action

Préambule

La Ville et la Région, chacune sur les voiries qui les concernent, rendront les espaces et itinéraires de circulation des piétons confortables et de qualité. Sauf cas exceptionnel, les espaces de circulation des piétons auront une largeur de minimum 1,5 m, voire davantage dans les zones spécialement fréquentées par les piétons (centre commerçant, abords des principaux établissements publics, etc.). Ces cheminements piétons seront physiquement séparés de la circulation automobile aux endroits où la vitesse de circulation maximale autorisée ≥ 30 km/h.

Les revêtements des cheminements piétons seront de qualité. Les gestionnaires de voiries veilleront à assurer, autant que possible, la planéité des trottoirs, ainsi qu'à répondre aux critères d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite décrits plus en détail à la fiche 7.1.

Les traversées devront également être rendues confortables pour les piétons. La création de trottoirs traversant est à envisager, en particulier le long des axes piétons structurants du centre urbain (en particulier dans les portions reprises dans la vaste zone 30 envisagée par ailleurs ; cf. action 1.1.a.).

Les lieux prioritaires

Axes structurants (prioritaires) du centre urbain – priorité 1

La priorité sera notamment donnée aux axes identifiés comme structurants dans le centre urbain (itinéraire « commercial » et itinéraire « scolaire – économique – commercial »).

Abords de la gare

Les abords de la gare vers laquelle convergent les différents itinéraires structurants et circulent de nombre piétons constituent l'une des priorité à cet égard. Une place plus importante pourrait/devrait notamment leur être accordée et la connexion avec les rues avoisinantes (rue E. Vandervelde en particulier) améliorée (cf. aussi action 3.1.a. – réaménager les abords de la gare).

Itinéraires structurant « scolaire – économique – commercial »

Sur cet axe, la priorité sera donnée aux abords de la Tour-Saint-Pierre, ainsi qu'à la rue d'Ath et au chemin du Vieux Pont. A ces différents endroits, la place du piéton peut/doit également être renforcée et la qualité des revêtements améliorée (en particulier sur le chemin du Vieux Pont). A cet égard, il y a également lieu de se référer à la fiche action 6.4. qui repense la mobilité dans cette zone.

Action 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité

Par ailleurs, la qualité des cheminements piétons doit être nettement améliorée avenue des Héros Leuzois et sur les voies desservant le parc d'activité économique.

Concernant la Grand'Rue et la rue du Gard, un aménagement de type zone de rencontre est à privilégier.

Sur cet itinéraire, deux traversées doivent également être spécifiquement repensées :

- La traversée de la rue du Seuwoir ;

  La localisation de celle-ci doit être réévaluée, en fonction des pratiques existantes et du lieu à éventuellement privilégier (pour des raisons de sécurité/visibilité) ;

- La traversée de la Tour Saint-Pierre ;

  Celle-ci doit être rendue plus lisible et visible, et ce pour l'ensemble des usagers de la route. Elle doit également être la plus cohérente possible.

La mise en place d'un trottoir traversant pourrait également s'envisager en certains endroits, notamment le long de la rue Seuwoir (croisement avec Général Leman).

Itinéraire structurant « commercial »

Sur l'itinéraire commercial, deux lieux doivent être rapidement repensés et voir la qualité de leurs espaces piétons améliorée :

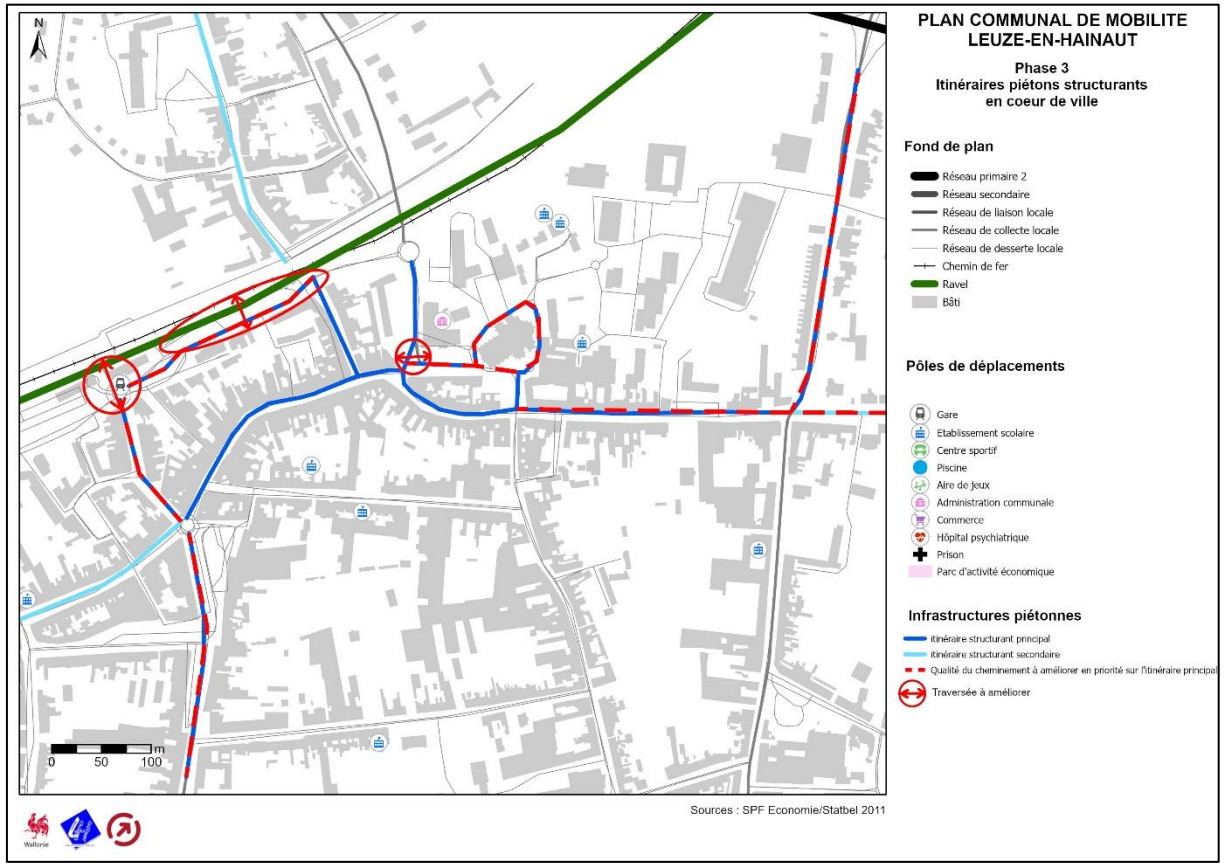
- La rue E. Vandervelde, dont l'espace accordé aux piétons ainsi que la qualité de revêtement des trottoirs doivent être revus. L'espace dédié à l'automobile (circulation et/ou stationnement) doit être réduit au profit des piétons. Ceci implique la suppression d'emplacements de parking et/ou la mise en sens unique de la voirie (cf. action 8.1.a.).
- La Grand Place et la place du Jeu de Balle, dont le partage de l'espace doit être repensé au profit des piétons. Ces espaces publics sont en effet aujourd'hui quasi exclusivement réservés aux automobilistes.

Tant la rue E. Vandervelde que la Grand Place se prêtent par ailleurs assez bien à la mise en place d'une zone de rencontre.

Par ailleurs, la création de trottoirs traversants est à envisager le long de l'axe E. Vandervelde- Grand Place – Condé.

1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité



3. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité

Axes structurants (prioritaires) en cœurs de villages – priorité 1

Sont également considérés comme prioritaires certains axes desservant les cœurs de villages, à savoir ceux le long desquels sont implantés des pôles de déplacements (écoles, plaines de jeux, lieux de culte, maisons de village, arrêts de bus).

Axes structurants (secondaires) du centre urbain – priorité 2

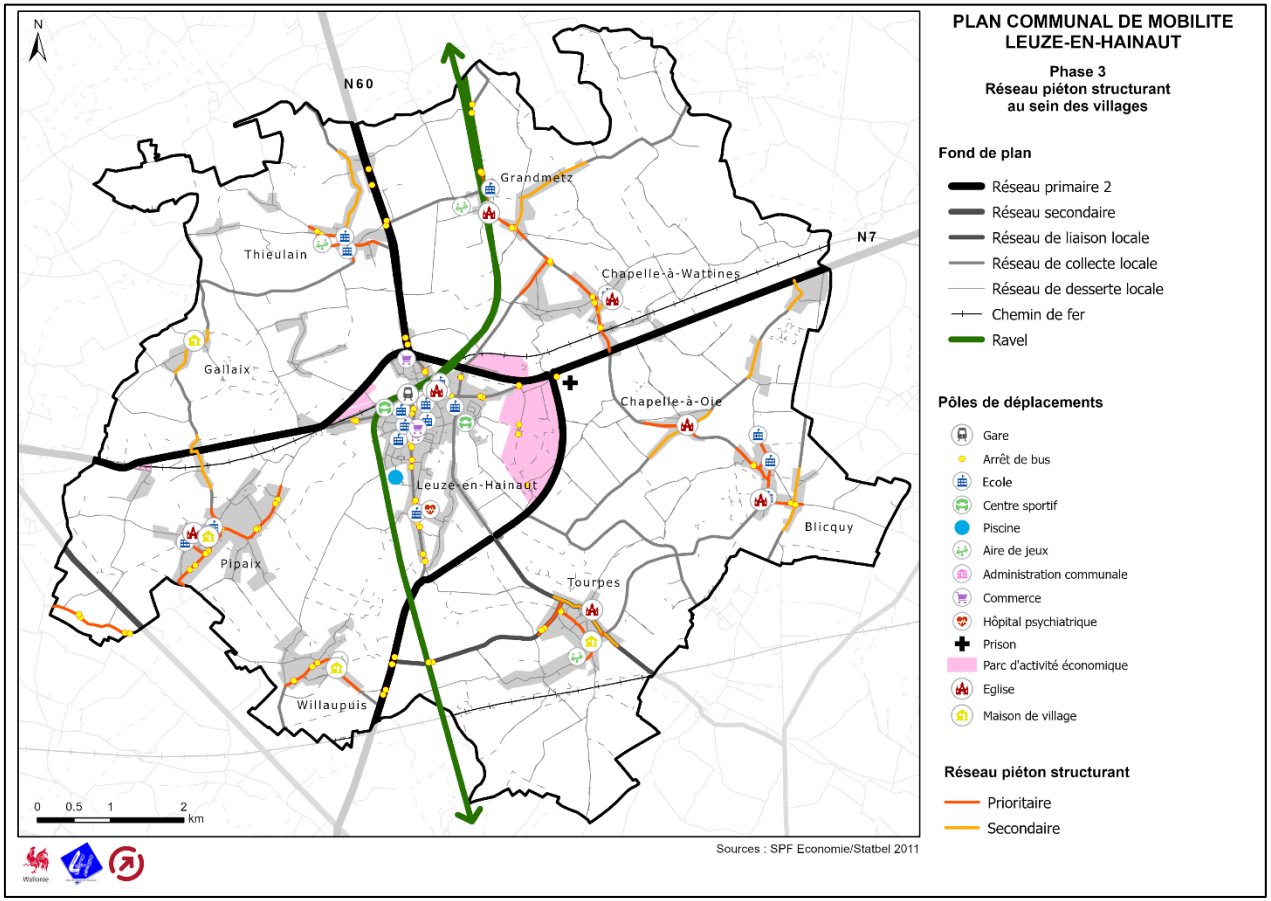
Dans un second temps, il y aura lieu de se focaliser sur les axes structurants secondaires du centre urbain, à savoir la rue de Tournai, la rue du Bois Blanc, l'avenue des Héros Leuzois et le ZI de l'Europe.

Abords des principaux axes de circulation et/ou abords des établissements publics (centre urbain et villages) – priorité 2

Sont également considérés comme axes sur lesquels se concentrer dans un second temps, les cheminements piétons le long des principaux axes de circulation ou au droit desquels sont implantés des établissements publics – et qui ne sont pas repris ci-avant.

1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité



1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.c.Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles

Description de l'action Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles sillonnant le centre urbain et les villages	**Action(s) liée(s)** 1.4.a. Cartographier le réseau d'itinéraires piétons 1.4.b. Organiser des actions/évènements de sensibilisation
Objectif(s) poursuivi(s) Valoriser et faire connaitre les sentiers et venelles en vue d'encourager la pratique de la marche à pied	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut
Lieu(x) concerné(s) L'ensemble des sentiers et venelles sillonnant le centre urbain et les villages	**Budget (estimation)** €(€) (< 10.000 €)/an) : promotion et entretien ~~€€€~~€(€) (> 50.000 €) : réhabilitations éventuelles
Degré de priorité Priorité 1	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune - Subsides Service Public de Wallonie
Période de mise en œuvre Action continue	

1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.1.c.Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles

Description concrète de l'action

Promotion des sentiers et venelles

La Ville fera la promotion de son réseau de sentiers et venelles desservant le centre urbain et les villages. Cela pourrait se faire par le biais de son site internet communal, de son bulletin communal. Ces chemins et sentiers pourraient être intégrés à la carte du réseau d'itinéraires piétons prévue par ailleurs. Sur le terrain, ces chemins et sentiers pourraient être rendus plus visibles via une signalétique spécifique.

Accessibilité et entretien des sentiers et venelles

La Ville s'assurera par ailleurs de la bonne accessibilité de ces sentiers et venelles, idéalement également pour les personnes à mobilité réduite. Ceci implique aussi un entretien régulier de ceux-ci. Un partenariat avec le Groupe Sentiers du groupement citoyen « Leuze en Transition » pourrait être fait à cet égard. Afin d'aider la Commune à garantir un certain niveau de qualité de ceux-ci, un réseau de parrains et marraines pourrait aussi être mis en place. Ceux-ci auraient alors pour mission de rapporter les éventuels dysfonctionnements, voire d'assister la Ville dans l'entretien de ce réseau (petits travaux d'entretien : taille, ramassage des déchets, etc.). A noter qu'il serait intéressant d'inclure dans le Groupe Sentiers un représentant du monde agricole, afin que les différentes parties prenantes collaborent à la restauration des sentiers.

La priorité sera accordée aux chemins et sentiers les plus fréquentés et/ou qui présentent le plus d'intérêt. Ceux-ci, pourraient également se voir munis de lampadaires afin de permettre une utilisation aussi en période nocturne.

1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.3.a. Créer un réseau d'itinéraires piétons entre les villages et avec le centre urbain

Description de l'action Créer un réseau d'itinéraires piétons entre les villages et avec le centre urbain	**Action(s) liée(s)** 2.1 Créer un réseau d'itinéraires cyclables communal 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes
Objectif(s) poursuivi(s) Faciliter le déplacement des piétons entre les villages et avec le centre, en vue de favoriser le recours à la marche comme mode de déplacement	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, Service Public de Wallonie
Lieu(x) concerné(s) Ensemble du territoire communal	**Budget (estimation)** €€ (≤ 10.000 €) : Définition et balisage du réseau €€/an (≤ 10.000 €) : Entretien €€€€(€) (> 50.000 €) : Eventuels aménagements à réaliser
Degré de priorité Priorité 2 : Liaisons villages - centre Priorité 3 : Liaisons villages - villages	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune - Subsides Service Public de Wallonie - Service Public de Wallonie
Période de mise en œuvre Action à court terme (< 3 ans) : définition du réseau et balisage des itinéraires existants Action moyen-long terme (< 5 ans) : aménagement des tronçons non praticables	

1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.3.a. Créer un réseau d'itinéraires piétons entre les villages et avec le centre urbain

Description concrète de l'action

Préambule

L'action consiste à créer un réseau d'itinéraires piétons connectant les villages au centre urbain, mais aussi entre eux, et avec les PAE.

Définir le réseau

La première étape consistera à définir/affiner le réseau d'itinéraires piétons. Un proposition de réseau est en effet faite dans le cadre de l'élaboration du présent plan communal de mobilité. Celui-ci pourrait être quelque peu adapté en fonction d'un éventuel relevé de terrain qu'il pourrait par ailleurs s'avérer utile de réaliser.

Ce réseau est établi en priorité sur base des nombreux sentiers et chemins (existants) qui sillonnent le territoire communal. Au besoin, les sentiers et chemins publics qui auraient été privatisés et qui offrent des connexions intéressantes et/ou permettent de compléter des itinéraires pourraient être rouverts (la Commune effectuera les cas échéants les démarches en ce sens). En ce qui concerne le Chemin de Beloeil par exemple, qui traverse le PAE Leuze-Europe, la Commune engagera des discussion avec IDETA afin que ce chemin puisse être emprunté par les marcheurs. Dans cette même optique, de nouveaux sentiers et chemins pourraient être créés.

Entre les villages, ce réseau devra être créé de sorte à permettre une connexion avec les pôles présents au sein de ceux-ci, et en particulier les écoles.

Baliser le réseau, rendre praticables les éventuels tronçons qui ne le sont pas (et sécuriser les principaux carrefours)

La seconde étape consistera d'une part à baliser le réseau, et d'autre part à rendre praticables les éventuels tronçons qui ne le sont pas. Par praticable, il faut entendre permettre aux piétons de s'y déplacer. Dans la mesure du possible, et au gré des aménagements, celui-ci sera rendu accessible aux personnes à mobilité réduite.

Les signaux reprendront idéalement le nom des villages, et la distance à parcourir pour les atteindre. Ci-contre un exemple de balisage réalisé dans l'entité de Villers-la-Ville (Brabant wallon).

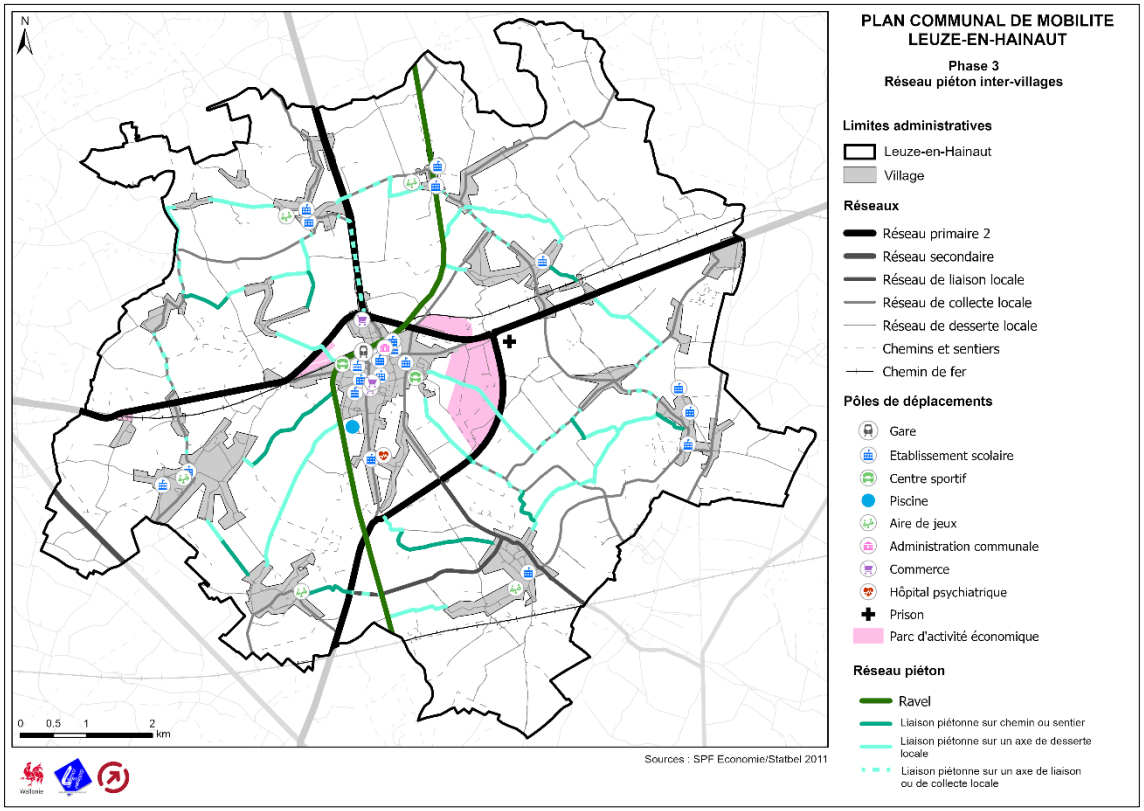
Par ailleurs, il faudra sécuriser les traversées des principaux carrefours (cf. action 5.1.b.).

Entretenir le réseau

Enfin, les chemins et sentiers devront être régulièrement entretenus afin de permettre leur utilisation durant un maximum de périodes de l'année – le parrainage proposé pour les sentiers et chemins situés au sein des villages pourrait être étendu à ce réseau inter-villages. Les sentiers et chemins les plus dégradés devront être réhabilités.

1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.3.a. Créer un réseau d'itinéraires piétons entre les villages et avec le centre urbain



1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.4.a. Cartographier et baliser le réseau d'itinéraires piétons

Description de l'action Etablir une cartographie des sentiers et cheminements piétons traversant le territoire communal	**Action(s) liée(s)** 1.3. Créer un réseau d'itinéraires piétons entre villages et avec le centre urbain
Objectif(s) poursuivi(s) Valoriser et faire connaitre les sentiers et cheminements piétons en vue d'encourager la pratique de la marche à pied	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut
Lieu(x) concerné(s) /	**Budget (estimation)** €(€) (< 10.000 €)
Degré de priorité Priorité 2	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune
Période de mise en œuvre Balisage itinéraires centre urbain : action à court terme Balisage et cartographie réseau inter-villages/centre : Mise en œuvre dès la création du réseau d'itinéraires piétons	

1. FAVORISER LA MARCHE

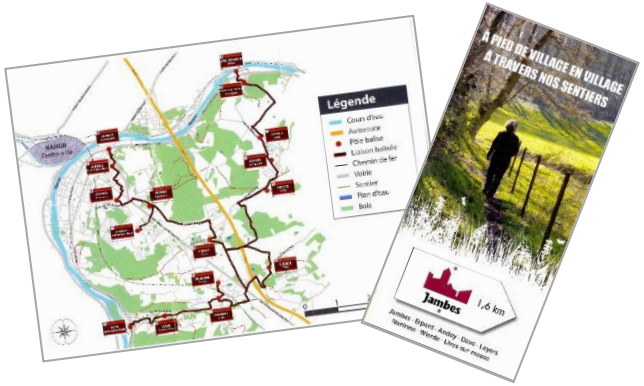
Action 1.4.a. Cartographier et baliser le réseau d'itinéraires piétons

Description concrète de l'action

Cartographie

La Ville cartographiera les chemins et sentiers piétons parcourant le territoire communal, en particulier le réseau inter-villages/centre précédemment défini (cf. action 1.3). Cette cartographie reprendra idéalement le nom de chacun des villages/centre urbain, et localisera les principaux pôles de déplacement sur le territoire communal (gare, centre commerçant, écoles, etc.).

Cette cartographie pourrait prendre la forme d'un livret comprenant une carte générale et un détail par zone. Elle pourrait être réalisée en format papier et/ou digital.



Balisage

Par ailleurs, la Ville balisera le réseau inter-villages/centre (cf. action 1.3.), et les itinéraires piétons du centre urbain.

Concernant ces derniers, le balisage renseignera les principaux pôles, tels que la gare, le centre commerçant, les principaux établissements publics (administration communale, bibliothèque, centre culturel), la HELHA, etc. Ce balisage pourrait reprendre la distance-temps pour rejoindre ces pôles. Un exemple de signalétique piétonne (commune française) est repise ci-après, à titre illustratif.

1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.4.b. Organiser des actions/évènements de sensibilisation

Description de l'action Organiser des actions/évènements de sensibilisation à la pratique de la marche à pied	**Action(s) liée(s)** 1.1.c. Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles 2.4.c. Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo 4.1.b. Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables
Objectif(s) poursuivi(s) Promouvoir et inciter les citoyens à se déplacer à pied	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut
Lieu(x) concerné(s) /	**Budget (estimation)** €/an (< 2.500 €/an)
Degré de priorité Priorité 2	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune
Période de mise en œuvre Action continue	

1. FAVORISER LA MARCHE

Action 1.4.b. Organiser des actions/évènements de sensibilisation

Description concrète de l'action

La Ville poursuivra et développera ses actions de sensibilisation eu égard au bienfaits de la marche à pied. Outre l'information qu'elle relaie sur son site internet communal, la Ville organisera annuellement des actions et évènements de sensibilisation à la pratique de la marche à pied, et aux bienfaits de ce mode de déplacement, comme par exemple :

- Rédaction d'article(s) dans le bulletin communal ;
- Organisation d'évènements ludiques, tels que marches découvertes du réseau d'itinéraires piétons communal, marches gourmandes, etc. ;
- Organisation d'évènements didactiques autour du thème de la marche à pied, par exemple dans le cadre de la semaine et/ou du printemps de la mobilité, ou encore de la semaine des sentiers.

Ces actions pourraient se faire de pair avec celles relatives à la sensibilisation et à la promotion du vélo (cf. action 2.4.c.), ou de façon plus générale aux modes de déplacement (plus) durables (cf. action 4.1.b.).

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Description de l'action Etablir un réseau d'itinéraires cyclables communal	**Action(s) liée(s)** 2.2.b. Sécuriser et compléter les itinéraires de liaison avec les pôles voisins 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie 5.2. Sécuriser les carrefours accidentogènes
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes sur le territoire communal et favoriser l'utilisation du vélo en offrant des conditions de déplacements plus sûres et confortables pour les cyclistes	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, Région wallonne
Lieu(x) concerné(s) Ensemble du territoire communal	**Budget (estimation)** ~~€€€€~~(€) (≥ 50.000 €). Le budget dépendra des aménagements réalisés
Degré de priorité Priorité 1 : Liaisons villages – centre ; et réseau au sein du centre Priorité 2 : Liaisons villages – villages	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune - Service Public de Wallonie - Subsides Service Public de Wallonie
Période de mise en œuvre Action à court terme (< 3 ans) : Liaisons entre le centre urbain et Thieulain, Tourpes, Blicquy, Willaupuis et CAO (+ Grandmetz, CAW via le RAVeL) ; Action à moyen terme (< 5 ans) : Liaisons entre le centre urbain et Gallaix, Pipaix ; et réseau cyclable dans le centre urbain Action à long terme (< 10 ans) : Liaisons villages-villages	

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Description concrète de l'action

Préambule

La Commune créera un réseau d'itinéraires cyclables communal pour les déplacements dits utiles, et qui soit dans la mesure du possible accessible au maximum de profils cyclistes et utilisable par tous types de vélos. Elle nécessitera l'appui de la Région pour l'aménagement et la sécurisation des éventuels voies et carrefours situés sur le réseau régional.

Définir le réseau

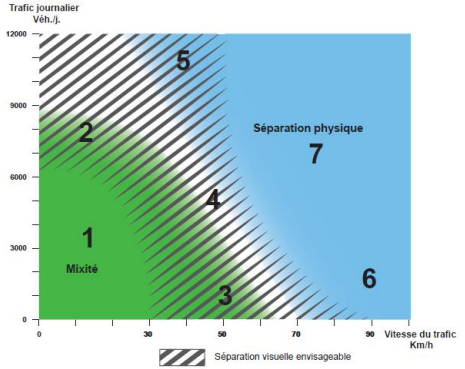
Dans un premier temps, la Commune définira le réseau d'itinéraires cyclables. Tant le confort que la sécurité sont des critères essentiels dans le choix des itinéraires, raison pour laquelle le réseau empruntera de préférence les voies de desserte locale, et dans une moindre mesure les voies de collecte. Les voies d'un niveau hiérarchique supérieur sont évitées dans la mesure du possible.

Une proposition de réseau est reprise ci-après.

Aménager le réseau

Ensuite, il y a lieu de définir les principes d'aménagement pour chacun des tronçons de voiries retenus et, le cas échéant, réaliser les aménagements.

Ceux-ci dépendent principalement de deux facteurs : la densité et la vitesse du trafic ; et donc globalement du type de voirie et de sa situation en agglomération ou hors de celle-ci.



Séparer ou mélanger les cyclistes au trafic : les variables de vitesse et de densité de trafic.

Source: SPW

Ci-après sont donnés, à titre indicatif, les principes d'aménagements à envisager pour chacun des types de voiries. Le gestionnaire de voirie, et en particulier la Commune, se réfèrera toutefois aux guides des aménagements cyclables édités par la Région wallonne.

En outre, les carrefours gérés par feux tricolores de circulation devraient à terme être dotés d'une zone avancée pour cyclistes.

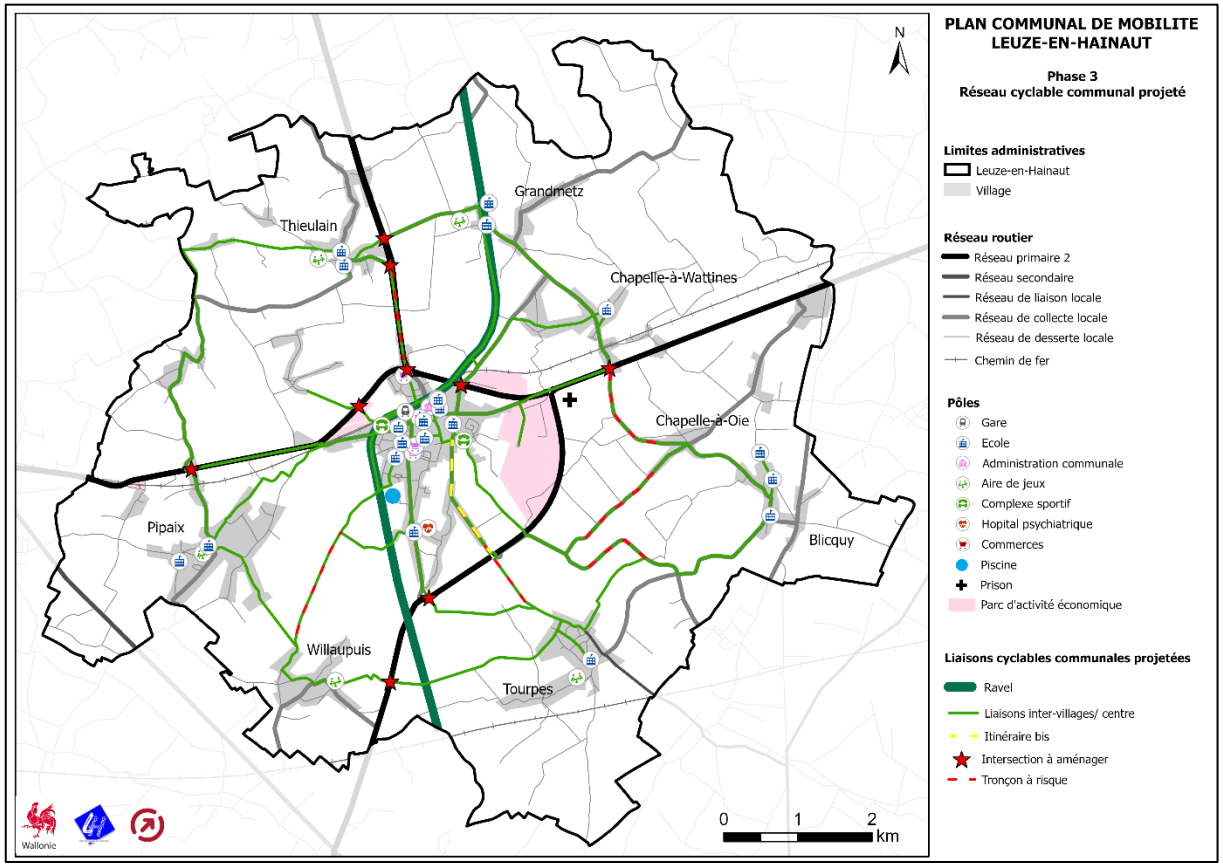
Sécurothèque de la Région wallonne (www.securothèque.be)

SPW (2012), « Quel aménagement cyclable choisir ? »

SPW (2009), « Guide bonnes pratiques pour les aménagements cyclables », Les manuels de la mobilité, numéro 2.

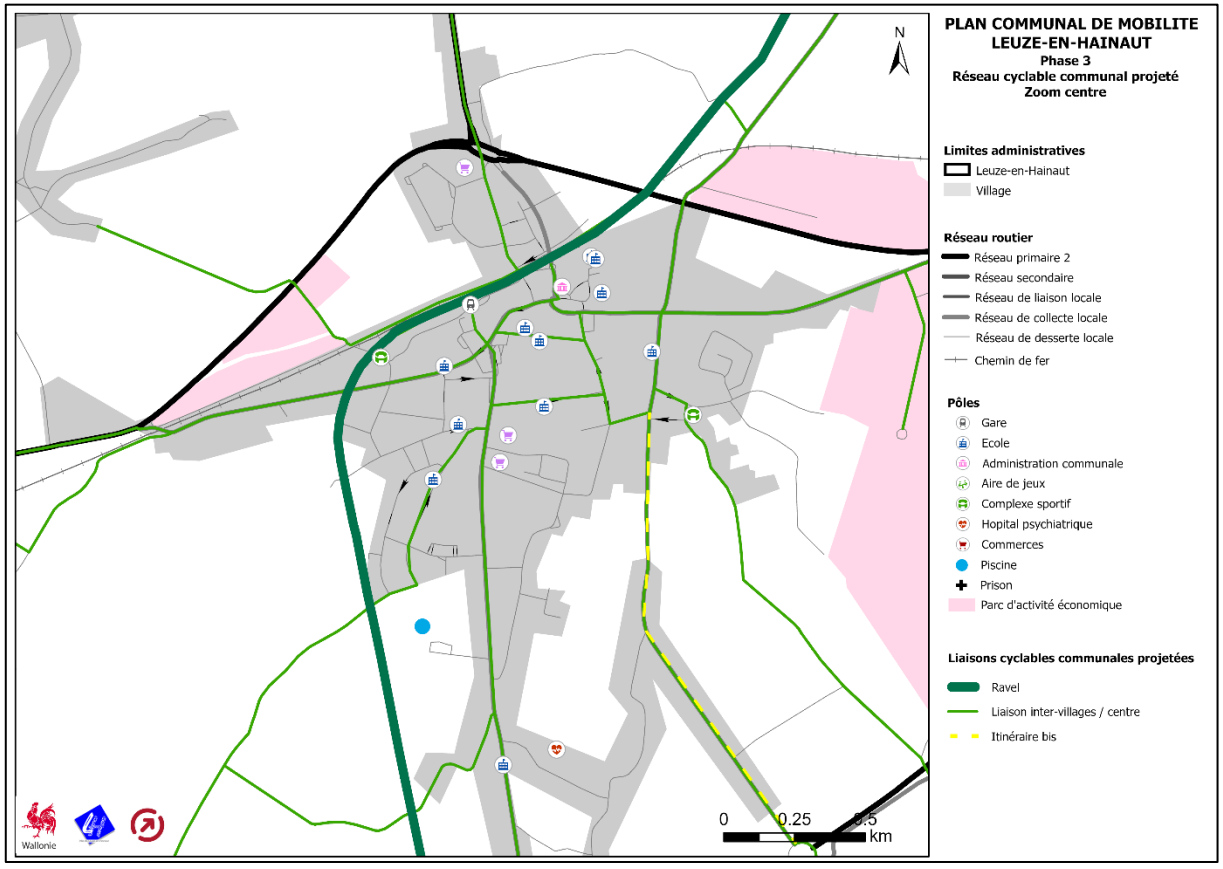
2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal



2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal



2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Quels principes ?	Principes d'aménagement hors agglomération	Principes d'aménagement en agglomération
Voies de desserte locale	• Les voies seront idéalement mises en **chemins réservés**, et donc rendues uniquement accessibles aux cyclistes et aux piétons, aux engins agricoles, voire également aux cavaliers. • A défaut, la vitesse des automobilistes y sera limitée à maximum 30 km/h sur les voies dont la largeur est ≤ 3 m. Un aménagement ponctuel est réalisé aux lieux de conflits, et pour rappeler que la voie est empruntée par un itinéraire cyclable. Sur les voies plus larges, la vitesse est réduite à maximum 70 km/h (si les vitesses pratiquées y sont supérieures). Un marquage ou aménagement ponctuel peut également suffire si la voie est très peu utilisée. A contrario, des pistes cyclables séparées seront aménagées.	• En agglomération, aucune recommandation spécifique n'est formulée. La **mixité des circulations** doit y être privilégiée étant donné la fonction de séjour que jouent essentiellement ces voiries. Un marquage sera idéalement présent en début et fin de voirie, voire sur l'ensemble de celle-ci. Des aménagements cyclables sont spécifiquement recommandés à proximité des écoles, en particulier si la voirie n'est pas aménagée ou n'a pas l'aspect d'une zone résidentielle. Les voiries pourraient également être transformées en « **rues cyclables** ».
Voies de collecte	• Celles-ci se verront équipées de **pistes cyclables séparées.** Celle-ci peut prendre la forme de piste cyclo-piétonne selon la nécessité de disposer également d'un espace pour les piétons et de la place disponible. Une piste cyclable marquée est acceptable dans certaines conditions.	• Au sein du centre et des villages, les voies de collecte comporteront une **piste cyclable marquée** ou, à défaut, une **bande cyclable suggérée**. • Si la voie concernée est reprise en zone 30 ou zone de rencontre, la mixité des circulation doit être privilégiée Un marquage sera idéalement présent en début et fin de voirie, voire sur l'ensemble de celle-ci. • Si à l'inverse, la pratique de vitesse supérieure à 50 km/h est autorisée, une piste cyclable séparée sera idéalement aménagée. A défaut, sera aménagée une piste cyclable marquée avec surlargeur de sécurité.
Voies de liaison, réseaux secondaire et primaire	• Ces voies comporteront une **piste cyclable séparée**. Celle-ci peut prendre la forme de piste cyclo-piétonne selon la nécessité de disposer également d'un espace pour les piétons et de la place disponible. A défaut, la voie comportera une piste cyclable marquée et disposera d'une surlageur de sécurité.	• Ces voies comporteront idéalement une **piste cyclable séparée**. Celle-ci peut prendre la forme de piste cyclo-piétonne selon la nécessité de disposer également d'un espace pour les piétons. Le cas échéant, l'espace cyclable sera de préférence séparé de celui des piétons (D9). A défaut, une piste cyclable marquée sera réalisée.

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Quel principe d'aménagement pour les tronçons à risque repris dans le réseau cyclable communal ?

Le cas de la N60 (Thieulain – centre) : priorité 1

Dans sa portion située à proximité du rond-point de la Croix au Mont (zone 50 km/h), il est proposé d'aménager un pise cyclo-piétonne séparée (D9) de part et d'autre de la voirie. En fonction de l'espace résiduel disponible, une bande de stationnement est également aménagée d'un ou des deux côté(s) de la voirie.

Dans sa seconde portion (zone 70/90 km/h), l'itinéraire cyclable doit prendre la forme d'une piste cyclable séparée, voire d'une piste cyclo-piétonne. Idéalement, la piste cyclable marquée existante vers Thieulain est donc remplacée par une piste cyclable séparée. Dans l'autre sens, l'aménagement est à réaliser.

A noter que le présent Plan Communal de Mobilité préconise également la mise à 70 km/h des deux traversées de zones urbaines à hauteur de Thieulain et du lieu-dit l'Amourette, ainsi que la réduction du nombre de bandes de circulation automobile à une par sens.

Le cas de la N526 (Tourpes – centre) : priorité 1

Dans sa portion située entre Tourpes et le rond-point de la N60 il est recommandé :

- Dans la portion sise en agglomération, de prévoir au minimum une bande cyclable suggérée sur les tronçons ne comprenant aucun aménagement cyclable (plus idéalement une piste cyclable marquée, voire séparée, de type cyclo-piétonne là où c'est possible) ;
- Dans la portion sise hors agglomération d'évaluer, à très court terme, la possibilité de réduire la vitesse de circulation sur cette portion à 70 km/h (cf. action 5.1.a.). Par ailleurs, il est préconisé d'au minimum prévoir une surlargeur de sécurité en vue d'isoler quelque peu la piste cyclable séparée de la circulation automobile. Idéalement, cette section de voirie sera pourvue d'une piste cyclable séparée. En attendant l'éventuel aménagement de surlargeurs ou de pistes cyclables, l'itinéraire préférentiel vers le centre urbain de Leuze sera renseigné via le Bois Horold qui sera idéalement mis en chemin réservé (au minimum dans sa partie centrale ; la vitesse de circulation sur les autres portions sera alors limitée à 30 km/h) ;

Dans sa portion située entre le rond-point de la N60 et le centre de Leuze :

- D'évaluer, à très court terme, la possibilité de réduire la vitesse de circulation à 50 km/h sur la première portion (cf. action 5.1.a.). A défaut, il sera nécessaire de prévoir une surlargeur cyclable, et plus idéalement d'aménager une piste cyclable séparée – qui pourrait prendre la forme d'une piste cyclo-piétonne ;
- De prévoir au minimum une bande cyclable suggérée sur les tronçons ne comprenant aucun aménagement ;
- D'aménager et d'attirer l'attention des automobilistes sur la fin de la piste cyclable existante et la réinsertion des cyclistes dans le trafic.

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal

Quel principe d'aménagement pour les tronçons à risque repris dans le réseau cyclable communal ?

Les cas de la rue de la Galterie (priorité 2), de la rue du Village et la rue du Puis Romans (priorité 1) (voie de collecte)

Au vu du différentiel de vitesse entre les cyclistes et les véhicules motorisés, une séparation physique est recommandée. Celle-ci peut éventuellement prendre la forme d'une piste cyclo-piétonne.

A court terme, et en particulier si ces voiries sont fréquentées par des cyclistes, une réduction de la vitesse de circulation à maximum 70 km/h est préconisée (même si cela n'offre pas la sécurité requise).

Rue du Village, une mixité des circulations peut être envisagée dans les traversées de zones urbanisées, au sein desquelles il est par ailleurs préconisé de limiter la vitesse à 50 km/h (cf. action 5.1.a). Le cas échant, la mise en place de bandes cyclables suggérées suffit.

Les cas du chemin du Bois Perrier (voie de desserte)

La Ville étudiera la possibilité d'une mise en chemin réservé. Etant donné la présence d'habitations et notamment d'un centre équestre, cette mise en chemin réservé pourrait ne concerner qu'un tronçon du chemin. A défaut, la limite de vitesse y sera réduite à maximum 30 km/h, et le placement de coussins berlinois (avec rétrécissement) envisagé en vue d'inciter les automobilistes à lever le pied. Si une limite de vitesse de circulation supérieure à 50 km/h est maintenue, la création de pistes cyclables séparées doit être prévue.

Baliser et entretenir le réseau

Les itinéraires qui auront été « aménagés » seront ensuite balisés. Le balisage reprendra idéalement les lieux qu'ils permettent d'atteindre (noms des villages, des pôles de déplacements) et les kilomètres à parcourir pour atteindre ces lieux (à la centaine de mètres près).

Une attention particulière sera toutefois portée à la cohérence et complémentarité de celui-ci vis-à-vis du balisage des autres réseaux (itinéraires régionaux, réseaux points-nœuds).

Entretenir le réseau

Enfin, la Ville et la Région (chacune sur le réseau qu'elle gère) s'attacheront à entretenir régulièrement le réseau de façon à permettre une circulation à vélo confortable et en toute sécurité.

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.2.a. Sécuriser (davantage) les traversées du RAVeL et garantir une connexion depuis les villages proches

Description de l'action Sécuriser (davantage) les traversées du RAVeL et garantir une connexion depuis les villages proches	**Action(s) liée(s)** 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes et favoriser l'utilisation du vélo en offrant des conditions de déplacements plus sûres et confortables pour les cyclistes	**Acteur(s) concerné(s)** Région wallonne, Ville de Leuze-en-Hainaut
Lieu(x) concerné(s) Traversées de RAVeL (et connexions avec les villages)	**Budget (estimation)** ~~€€€~~(€) (de 10.000 à 100.000 €) en fonction des mesures qui seront prises
Degré de priorité et période de mise en œuvre Priorité 1 & action à court terme (< 3 ans) : sécurisation traversée N60, N537 et av. de la Libération Priorité 2 & action à moyen terme (< 5 ans) : autres traversées	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Service Public de Wallonie - Subside service public de Wallonie - Ville de Leuze-en-Hainaut

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.2.a. Sécuriser (davantage) les traversées du RAVeL et garantir une connexion depuis les villages proches

Description concrète de l'action

Sécurisation des traversées

Généralités

La Région, en collaboration avec la Commune sur les voies communales, renforcera la visibilité (et la sécurité) des carrefours formés entre le RAVeL et le réseau routier.

De manière générale, outre via le revêtement routier différencié et l'aménagement d'un plateau, un **éclairage** sera placé au droit de chacune des traversées. Par ailleurs, il est préconisé d'apposer le signal de danger A51 (accompagné du panneau additionnel renseignant la nature du danger) également sur les voies de circulation plus locales.

Les voies d'un niveau hiérarchique supérieur sont prioritaires à cet égard, à savoir la N60 (pour laquelle des mesures complémentaires sont préconisées : cf. ci-contre), la N537 et l'avenue de la Libération.

Une attention particulière sera également portée aux nouveaux carrefours qui seront créés à la suite de l'aménagement du RAVeL dans la partie nord de la commune, en particulier dans la traversée du village de Grandmetz.

Cas de la traversée de la N60

Etant donné la vitesse de circulation maximale autorisée sur la N60 (90 km/h) et la charge de trafic circulant sur cette voirie (~ 10.000 véh./j des mesures complémentaires doivent être envisagées :

- Abaissement de la vitesse (≤ 70 km/h), qui par ailleurs serait pertinent vu la proximité d'un rond-point et d'habitations ;
- Mise en place d'un feu à bouton poussoir (pour les piétons et les cyclistes) doit également être envisagée.

Connexion avec les villages

Complémentairement à l'aménagement du RAVeL dans la partie nord de la Commune, il y a lieu de garantir une connexion avec les villages proches. A ce titre, la rue du Cayoit sera « prolongée » jusqu'au futur RAVeL de sorte à garantir une connexion avec le village de Chapelle-à-Wattines. En d'autres termes, il s'agit de rendre le chemin liant la rue du Cayoit au RAVeL praticable pour les cyclistes (et piétons) : aménagement via un revêtement en dur. Logiquement, ce tronçon prendra la forme d'un chemin réservé.

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.2.b. Sécuriser et compléter les itinéraires de liaison avec les pôles voisins

Description de l'action Sécuriser et compléter les itinéraires de liaison avec Tournai, Ath, Péruwelz, Frasnes-lez-Anvaing et Beloeil	**Action(s) liée(s)** 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal 5.2.a. Supprimer/réaffecter les voies centrales sans affectation particulière sur la N7 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes et favoriser l'utilisation du vélo en offrant des conditions de déplacements plus sûres et confortables pour les cyclistes	**Acteur(s) concerné(s)** Région wallonne (, Ville de Leuze-en-Hainaut)
Lieu(x) concerné(s) Itinéraires de liaison cyclable avec les pôles voisins	**Budget (estimation)** ~~€€€€€~~ (> 100.000 €)
Degré de priorité et période de mise en œuvre Liaison avec Tournai et Ath : Priorité 1 & action à court terme (moyen terme si réaménagement) Liaison avec Péruwelz et Frasnes-lez-Anvaing : Priorité 1 et action à court terme (< 3 ans) via le RAVeL Priorité 3 et action à long terme (< 10 ans) via la N60 Liaison avec Beloeil : Priorité 2 & action à moyen terme	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Service Public de Wallonie

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.2.b. Sécuriser et compléter les itinéraires de liaison avec les pôles voisins

Description concrète de l'action

Préambule

La Région wallonne sécurisera (davantage) et complètera les itinéraires de liaisons avec les principaux pôles voisins que sont Tournai, Ath, Péruwelz, Frasnes-lez-Anvaing et Beloeil.

Connexions avec Tournai et Ath

Les connexions avec Tournai et Ath constituent des liaisons prioritaires. Celles-ci se feront via la N7 pour laquelle il est recommandé :

- Au minimum, de refaire le revêtement des tronçons dégradés, et d'assurer un entretien régulier des pistes cyclables ;
- D'évaluer la possibilité de revoir le type d'aménagement. Idéalement, une piste cyclable séparée doit équiper cette voirie. Une telle piste cyclable, éventuellement protégée par des éléments physiques (haies, etc.), pourrait notamment voir le jour sur la portion ouest de la N7 où il est conseillé de réduire le nombre de bandes de circulation automobile (cf. action 5.2.a.).

  A défaut, la piste cyclable marquée doit être pourvue d'une surlargeur de sécurité (comme c'est déjà le cas en de nombreux endroits).

Connexions avec Péruwelz & Frasnes-lez-Anvaing

La connexion vers Péruwelz et Frasnes-lez-Anvaing constitue également une liaison prioritaire. Celle-ci se fera via le RAVeL, déjà existant entre Leuze et Basècles (itinéraire pas le plus direct pour se rendre à Péruwelz, mais plus agréable que la N60) ; et qui est prévu très prochainement entre Leuze et Frasnes-lez-Anvaing.

A plus long terme, la Région sécurisera également davantage (réaménagement) et rendra au minimum plus confortables (revêtement, entretien) les connexions cyclables vers ces deux pôles via la N60, qui est l'itinéraire le plus direct pour se rendre à Péruwelz depuis Leuze.

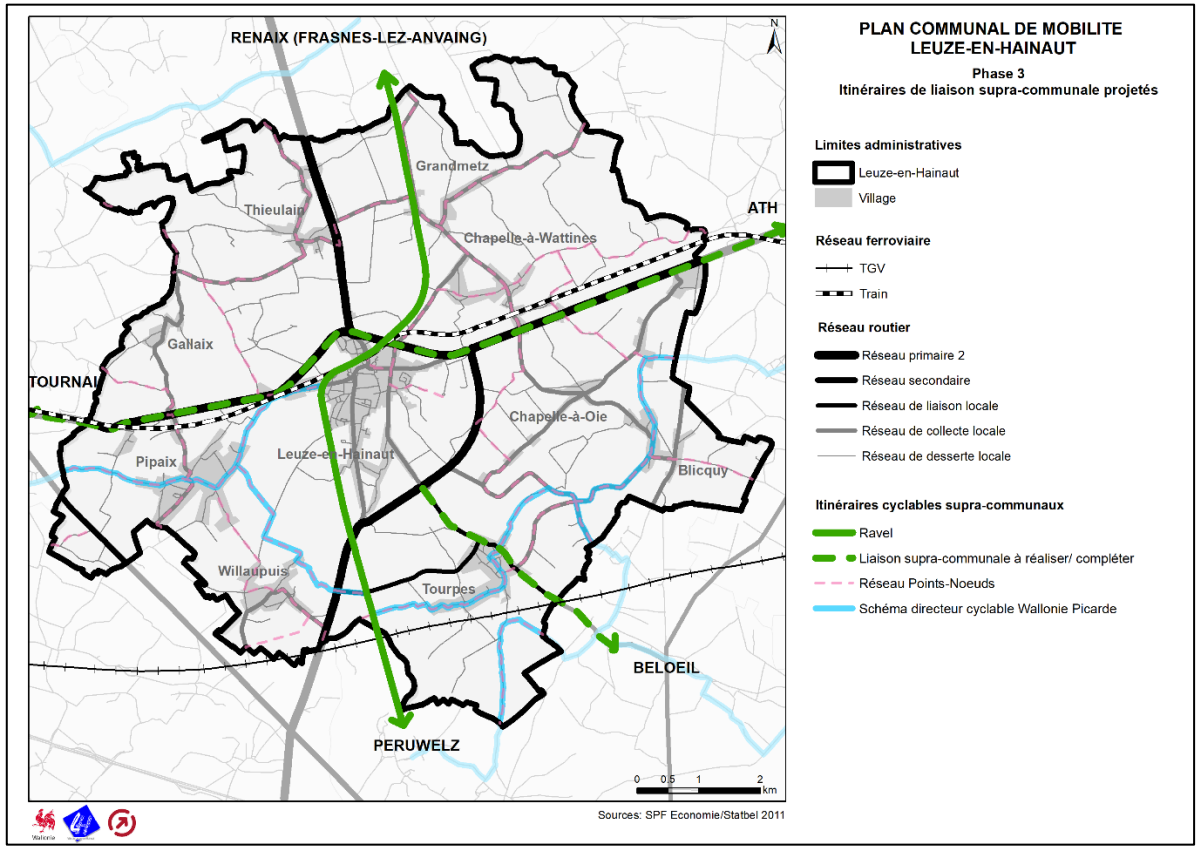
Connexion avec Beloeil

La connexion avec Beloeil est jugée moins prioritaire que les deux autres connexions. Celle-ci se fera idéalement par le biais de la N526 qui est l'itinéraire le plus rapide et direct entre Leuze et Beloeil. La Région prendra ici aussi les mesures nécessaire en vue de sécuriser (davantage), de rendre plus confortable, ainsi que de compléter cet itinéraire de liaison.

Des mesures détaillées pour la portion comprise entre Leuze et Tourpes sont reprises à la fiche 2.1.

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.2.b. Sécuriser et compléter les itinéraires de liaison avec les pôles voisins



2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats)

Description de l'action Multiplier les dispositifs de stationnement à travers la commune et mettre à disposition des dispositifs adéquats en fonction du type d'utilisation	**Action(s) liée(s)** 2.1. Créer un réseau d'itinéraires cyclables communal 2.5.c. Organiser des actions de sensibilisation et de promotion du vélo 3.4. Equiper certains arrêts de bus de dispositifs de stationnement pour vélos 6.2.b. Mettre des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires et sécuriser l'accès à vélo des écoles
Objectif(s) poursuivi(s) Favoriser l'utilisation du vélo sur le territoire communal via l'amélioration des conditions de stationnement des cyclistes	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, Service Public de Wallonie, O.T.W. (, ADEL, commerçants)
Lieu(x) concerné(s) L'ensemble du territoire, en particulier les pôles de déplacements existants (gare, aires de jeux, etc.) et à venir (maisons de village, etc.)	**Budget (estimation)** ~~€€€~~(€) (25.000 à 100.000 €). Le coût dépend du nombre et du type de dispositifs (100 €/arceau ; 250 à 1.000€/arceau couvert ; 750 à 1.500 € /box)
Degré de priorité Priorité 1	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune - Subside Service Public de Wallonie - Subvention O.T.W.
Période de mise en œuvre Action à mener à court terme (< 3 ans), et au gré du développement des infrastructures dans la commune	

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats)

Description concrète de l'action

Généralités

La Commune multipliera les dispositifs de stationnement pour vélos sur le territoire communal et veillera à offrir de bonnes conditions de stationnement pour les cyclistes. Outre les écoles, d'autres lieux se verront donc équipés de dispositifs de stationnement (aires de jeux, commerces, etc.). Quant aux dispositifs d'accrochage présents devant certaines écoles, ceux-ci seront idéalement couverts et remplacés par des arceaux (cf. fiche 6.2.b.).

La Commune se chargera donc de l'achat, de la mise en place et de l'entretien des dispositifs (hormis au sein des parcs d'activités économiques, le cas échéant, où l'ADEL devra s'en charger). Si la Commune prévoit de placer des équipements le long de voiries régionales ou au droit d'arrêts de bus, la Région wallonne et l'O.T.W. seront consultés (cfr. fiche 3.4.).

Type de dispositifs

Le type d'infrastructure à prévoir pour le stationnement vélo dépendra du lieu et de la durée de stationnement. Plus la durée sera longue et plus le lieu sera isolé, plus le dispositif devra être conséquent.

Le dispositif pour stationnement de courte durée et dans un lieu assez fréquenté pour que le vol soit soumis au contrôle social, devra permettre au minimum d'accrocher le cadre et une roue du vélo. Les « arceaux » (« U renversés ») sont à ce titre recommandés. Les « pince-roue » sont par contre à proscrire car ne permettent pas l'accroche du cadre, ce qui facilite le vol, et peuvent abimer la roue attachée en cas de chute du vélo. Les endroits où les vélos sont stationnés pour quelques heures voire toute une journée devront dans l'idéal être couverts. Et si ces endroits sont isolés, une consigne à vélo serait le dispositif le plus adéquat.

Ci-contre, un exemple d'arceaux couverts sur le parking de covoiturage de Beaurieux (Brabant wallon).

Dans certaines villes et communes, comme ici à Liège, les dispositifs d'accrochage prennent des formes diverses tout en garantissant un stationnement adéquat du vélo.

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats)

Sécurité et convivialité

Quel que soit le type de dispositif, le parking vélo devra répondre à plusieurs critères :

- Proximité : le parking vélo doit idéalement se trouver à proximité du lieu de destination ;
- Visibilité : le parking vélo doit être aisément visible, à la fois pour le cycliste afin qu'il ne doive pas chercher où stationner son vélo, mais aussi afin de mettre en valeur l'équipement ;
- Sécurité : le parking vélo sera préférentiellement localisé dans les lieux de fort contrôle social. Les zones sombres et recoins sont donc à éviter ;
- Accessibilité : le parking vélo doit être aisément accessible depuis la chaussée. Les escaliers pour y arriver sont à éviter.

Capacité

L'offre en stationnement doit au minimum répondre à la demande actuelle, mais doit également pouvoir anticiper la demande future. Dans un premier temps, 5 à 10 arceaux dans les endroits où ils sont recommandés devraient suffire, voire 15 devant les écoles les plus fréquentées. Au droit des arrêts de bus, l'offre de base pourrait être moindre (2 à 3 emplacements).

Concernant les abris fermés, l'un ou l'autre box pourrait équiper les endroits les plus isolés et où la durée de stationnement est importante (ex : certains arrêts de bus de la N60).

Localisation des dispositifs

L'installation de dispositifs de stationnement pour vélos doit se faire en priorité à proximité des lieux générateurs de déplacements (Grand Place, administration communale…). Les parcs d'activité économique et certains arrêts de bus (cf. fiche 3.4.), ainsi que les centres de villages pourraient également se voir pourvus de dispositifs de stationnement.

Concernant le type de dispositif associé recommandé, de simples arceaux non couverts pourraient s'avérer suffisants aux abords des commerces, et des aires de jeux. Des arceaux couverts sont recommandés pour tous les autres lieux. Enfin, des abris fermés doivent être envisagés pour les arrêts de transport public, surtout si ceux-ci sont isolés.

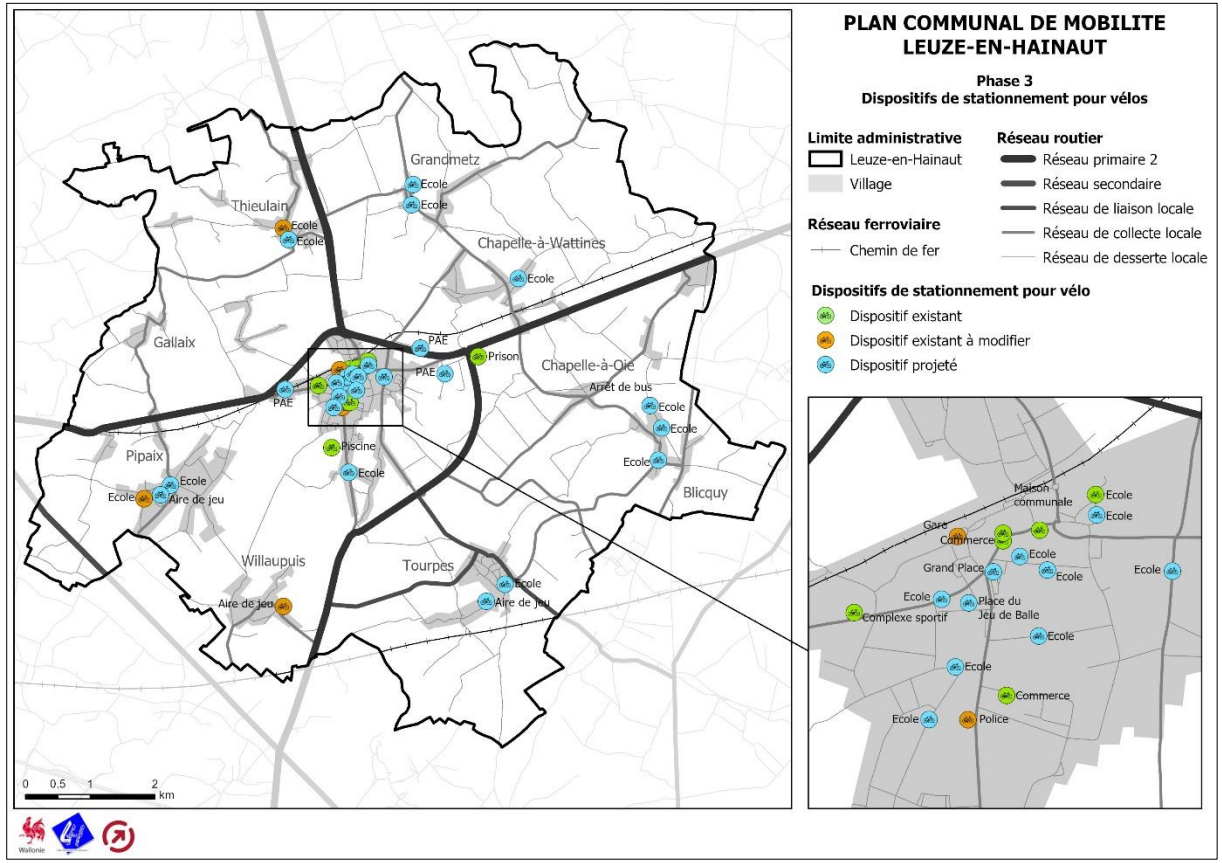
La carte ci-après reprend à titre indicatif les lieux qui pourraient se voir équiper de dispositifs de stationnement pour vélos.

Pour plus d'information :

- Cf. Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables, Service Public de Wallonie, 2009
- Cf. Vadémécum vélo – Stationnement vélo : recommandations relatives aux différents équipements de stationnement vélo, Service Public de la Région de Bruxelles-Capitale, 2013

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats)



2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4.a. Elaborer une carte des itinéraires et services à destination des cyclistes

Description de l'action Etablir une cartographie des itinéraires et services à destination des cyclistes	**Action(s) liée(s)** 2.1. Créer un réseau d'itinéraires cyclables communal 2.2.b. Sécuriser (davantage) et compléter les itinéraires de liaison avec les pôles voisins 2.4.b. Développer les services à destination des cyclistes
Objectif(s) poursuivi(s) Faire connaitre et encourager la pratique du vélo sur le territoire communal	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut (, GRACQ Leuze)
Lieu(x) concerné(s) -	**Budget (estimation)** €(€) (< 10.000 €)
Degré de priorité Priorité 2	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune
Période de mise en œuvre A réaliser une fois les réseaux réalisés (communal) / sécurisés (supra-communal)	

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4.a. Elaborer une carte des itinéraires et services à destination des cyclistes

Description concrète de l'action

Contenu

La Ville établira une cartographie :

- Des itinéraires cyclables desservant le territoire communal, et en particulier des itinéraires utilitaires communaux et supra-communaux ;
- Des services et équipements mis à dispositions des cyclistes sur le territoire communal (dispositifs de stationnement, et autres éventuels services développés) ;

Cette cartographie comportera également les principaux pôles générateurs de déplacement, les aménagements cyclables, et idéalement les durées ou distances de parcours entre les différents pôles

Forme

Cette cartographie pourrait éventuellement prendre la forme ou être accompagné d'un livret comprenant des informations sur les différents types d'aménagements réalisés, la manière de les utiliser, quelques règles de sécurité… et mettre en avant les bienfaits de la pratique du vélo.

Elle pourrait également être numérique.

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4.b. Développer les services à destination des cyclistes

Description de l'action Développer les services à destination des cyclistes	**Action(s) liée(s)** 2.3. Multiplier les dispositifs de stationnement dans le centre urbain et les villages 3.1.b. Développer et implanter des services de mobilité à la gare de Leuze
Objectif(s) poursuivi(s) Faciliter la pratique du vélo sur le territoire communal	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut (, GRACQ Leuze)
Lieu(x) concerné(s) -	**Budget (estimation)** €(~~€€€€~~) (de > 2.500 € à > 100.000 €) en fonction des actions qui seront entreprises. A titre informatif, le cout d'une borne de réparation pour cycliste varie approximativement de 500 à 1.300 €.
Degré de priorité Priorité 2	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune - (Subsides Région wallonne) - Partenaires éventuels
Période de mise en œuvre Action progressive	

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4.b. Développer les services à destination des cyclistes

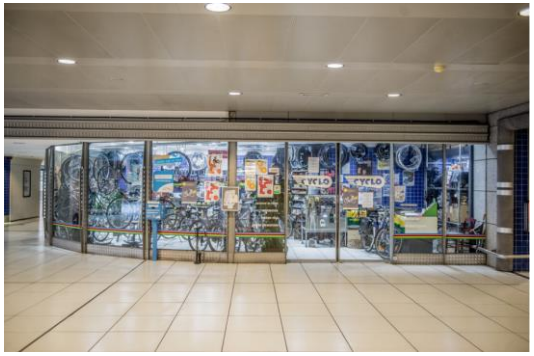
Description concrète de l'action

La Ville développera progressivement les services de mobilité sur le territoire communal. A l'image de ce qui se fait dans d'autres gares wallonnes, un point vélo, pourrait être installé à la gare de Leuze. Ce point vélo offrirait des services tels que la location de vélos, le contrôle technique et l'entretien de vélos privés, la distribution de la carte des itinéraires cyclables de Leuze (cfr. action 2.4.a), la vente d'accessoires pour vélos (chasubles fluos, phares…), etc.

A la gare toujours, un parking vélo sécurisé pourvu de bornes de recharge pour vélos à assistance électrique pourrait être installé. Ceci pourrait inciter davantage de navetteurs à venir autrement à la gare qu'en voiture.

Par ailleurs, la Commune pourrait installer des bornes de réparation pour vélos en libre-service à divers endroits de son territoire.

Borne de réparation en libre-service mise à disposition par la Commune d'Auderghem, source : Traject



Point Cyclo et flotte de vélos Blue-bike à la gare de Bruxelles-Luxembourg, source : Traject

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4.c. Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo

Description de l'action Poursuivre les actions de sensibilisation et de promotion du vélo	**Action(s) liée(s)** Ensemble des actions relatives au vélo
Objectif(s) poursuivi(s) Promouvoir le vélo en vue de favoriser son utilisation	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut (, GRACQ Leuze)
Lieu(x) concerné(s) -	**Budget (estimation)** € (< 2.500 €/an)
Degré de priorité Priorité 2	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune
Période de mise en œuvre Action continue	

2. FAVORISER L'UTILISATION DU VELO

Action 2.4.c. Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo

Description concrète de l'action

La Commune poursuivra ces prochaines années les actions de sensibilisation et de promotion à l'usage du vélo, et en particulier le brevet du cycliste dispensé auprès des enfants de 5ème et 6ème primaire.

Voici les différents canaux qui peuvent utilisés à cet égard :

- Organisation de journées de formation à la pratique du vélo dans la circulation, à l'utilisation d'un vélo à assistance électrique

Le Gracq dispense notamment des formations d'une demi-journée, encadrées par des moniteurs bénévoles expérimentés, accessibles aux adultes et adolescents dès 14 ans

- Organisation d'évènements tels que balades gourmandes, balades familiales, bourses aux vélos, petits déjeuners cyclistes, etc.

L'organisation de chacun de ces évènements peut se faire en collaboration avec des associations, marchands de vélos, et autres acteurs spécialisés.

- Rédaction d'articles dans le bulletin communal, en complément des informations disponibles sur le site de la Commune, qui pourrait par ailleurs être développé au gré du développement des aménagements et des services.
- Mise en place d'incitants financiers, en vue de l'achat de vélo (à assistance électrique).
  En Région wallonne, près d'une vingtaine de Communes octroient un prime à l'achat d'un tel mode de transport. A titre indicatif, celle-ci varie de 50 à 500 €.

La Commune de Wanze octroie une prime pour l'achat d'un vélo à assistance électrique (ou d'un kit adaptable) jusqu'à hauteur de 500 €. Le montant de la prime est fonction des revenus.

Les actions peuvent concerner une ou idéalement plusieurs formes de vélos, tels qu'également les vélos à assistance électrique, les vélos cargos, etc. Elles pourraient également concerner les formes de micro-mobilité (trottinettes, etc.)

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.1.a. Réaménager la gare et ses abords

Description de l'action Réaménager la gare et ses abords	**Action(s) liée(s)** 1.1.a. Développer des zones apaisées 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal 3.2. Développer et implanter des services de mobilité à la gare de Leuze 3.3. Rendre les arrêts de bus confortables, sécurisés, et accessibles 7.3.b. Rendre la gare et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR 8.1.b. Revoir quelque peu la gestion du stationnement dans le centre urbain
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer l'accessibilité multimodale et faciliter l'intermodalité à hauteur de la gare de Leuze-en-Hainaut, en vue de favoriser l'usage des transports en commun	**Acteur(s) concerné(s)** Région wallonne, Ville de Leuze-en-Hainaut, Infrabel-SNCB, OTW
Lieu(x) concerné(s) Gare de Leuze-en-Hainaut	**Budget (estimation)** ~~€€€€€~~ (> 100.000 €)
Degré de priorité Priorité 1	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Région Wallonne / OTW - Fonds propres Commune - Infrabel/SNCB
Période de mise en œuvre Action à moyen-long terme (5 à 10 ans)	

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.1.a. Réaménager la gare et ses abords

Description concrète de l'action

L'action consiste à réaménager les abords de la gare (qui ne sont pas sur propriété communale) en vue :

- D'améliorer l'accessibilité à pied et à vélo de la gare ;
- D'améliorer le confort d'attente des usagers du train et des bus ;
- De faciliter l'intermodalité train-vélo, train-bus, train-voiture.

Accessibilité piétonne et cyclable

L'accès à la gare doit être facilité pour les piétons (et PMR), notamment en :

- Assurant une continuité des cheminements aux abords de celle-ci ;
- Leur offrant des espaces de circulation confortables (largeur, qualité des revêtements). Un élargissement de l'espace devant la gare doit être notamment envisagé ;
- Leur facilitant la traversée de la rue de Seuwoir, en particulier au droit du bâtiment de la gare. Par ailleurs, une nouvelle traversée doit être envisagée à hauteur de la plateforme de la gare des bus et quelque peu en amont de celle-ci (cf. proposition sur esquisse ci-après).

L'accessibilité cyclable, au sens large du terme, doit aussi être améliorée, en particulier l'accès à la zone de stationnement pour vélos qui doit par ailleurs être davantage valorisée (placement d'une signalétique) et peut/doit être développée. Des services spécifiquement destinés aux cyclistes doivent également y être implantés (cf. action 3.2.).

La signalétique indiquant aux cyclistes que l'utilisation du couloir sous-voies ne leur est pas accessible (sur leur engin) doit être revue (et mentionner que les cyclistes y sont les bienvenus à pied).

Confort des usagers du train et des bus

Le confort d'attente des usagers du train et des bus doit être amélioré par le développement de zones d'attente couvertes et disposant de places assises (sachant que le bâtiment de la gare n'est accessible qu'une partie limitée du temps). Des services complémentaires peuvent aussi y être développés, et notamment à l'intérieur du bâtiment, de sorte à maintenir la salle d'attente ouverte plus longtemps et permettre aux voyageurs d'attendre leur train/bus à l'intérieur.

En ce qui concerne la gare des bus, cela implique le réaménagement de la plateforme.

Intermodalité

Outre le développement de l'offre en stationnement vélo, il s'agit d'améliorer la connexion bus-train :

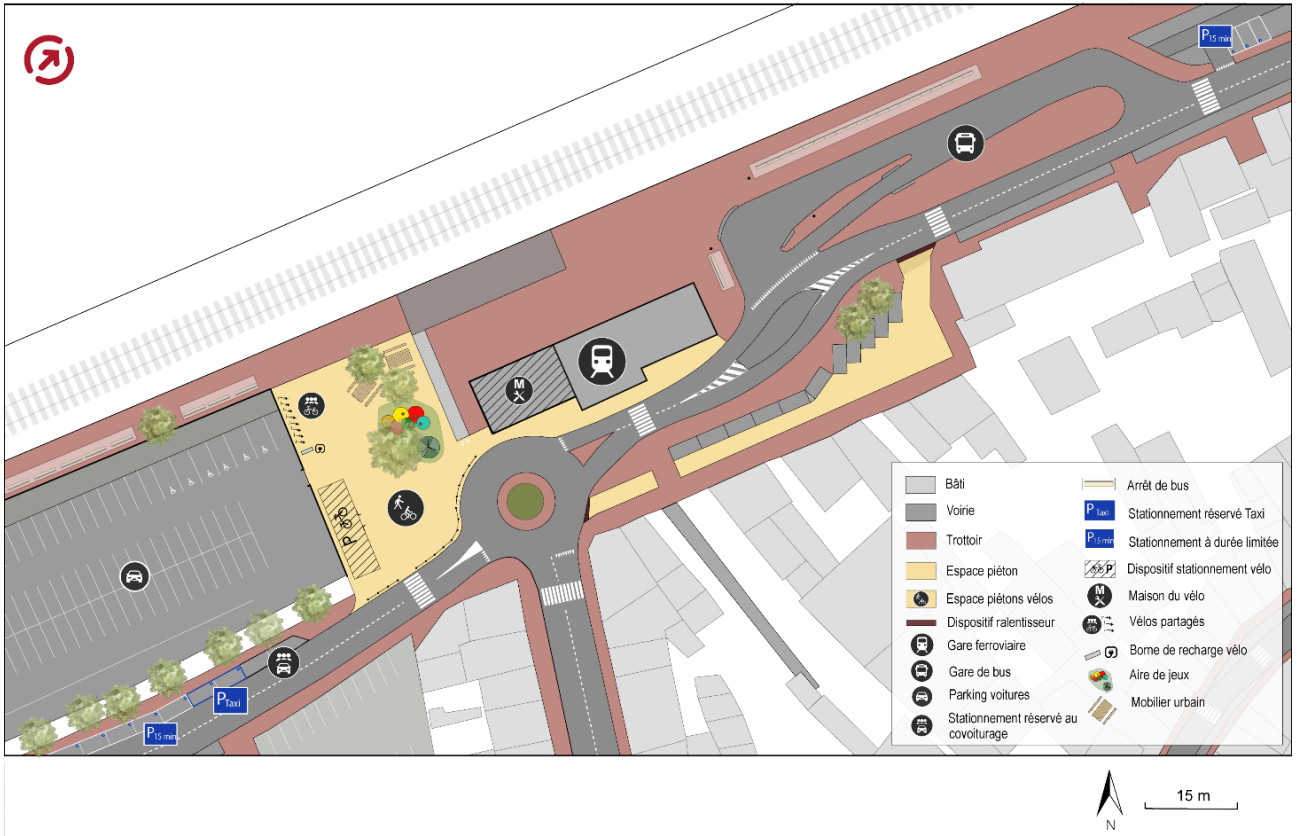
- Correspondance, notamment avec la futur ligne express si celle-ci est développée ;
- Information, via par exemple la mise en place d'un tableau d'affichage de temps d'attente en temps réel qui pourrait être commun.

Enfin, l'organisation du stationnement doit être revu, tant en ce qui concerne le stationnement de courte durée, que celui de plus longue durée (cf. action 8.1.b.). Le dépose-minute sera à cet égard déplacé afin de libérer de l'espace à proximité immédiate de l'entrée de la gare pour créer une zone d'attente agréable et sécurisée. Celui-ci prendra la forme de quelques places de stationnement de courte durée de part et d'autre du rond-point, de manière à ce que le conducteur puisse les atteindre/quitter aisément. Il est également préconisé de prévoir quelques places pour les taxis (et éventuelles voitures partagées).

4. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.1.a. Réaménager la gare et ses abords

Esquisse (donnée à titre illustrative)



3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.1.b. Développer les services de mobilité à la gare de Leuze

Description de l'action Développer les services de mobilité à la gare de Leuze	**Action(s) liée(s)** 2.5.b. Développer les services à destination des cyclistes 4.2.a. Evaluer les potentialités de mise en place d'un service de véhicules partagés dans le centre urbain
Objectif(s) poursuivi(s) Faire de la gare de Leuze, un véritable mobipôle en vue de favoriser l'usage des transports publics, et plus largement de modes de déplacement plus durables	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut (, Région wallonne, SNCB, OTW (, GRACQ Leuze)
Lieu(x) concerné(s) Gare de Leuze-en-Hainaut	**Budget (estimation)** ~~€€€~~(~~€€~~) (> 10.000 €) Le budget va fortement dépendre des services qui seront mis en place
Degré de priorité Priorité 2	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune - Subside Service public de Wallonie - Partenaires éventuels
Période de mise en œuvre Action à moyen-long terme (5 à 10 ans)	

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.1.b. Développer les services de mobilité à la gare de Leuze

Description concrète de l'action

Les services à développer

L'action consiste à développer les services de mobilité à la gare en vue d'en faire un véritable hub de mobilité.

Il est spécifiquement recommandé d'y implanter un point d'information pour les citoyens, point d'information qui ne se limiterait pas uniquement aux informations relatives au train mais engloberait l'ensemble de l'offre de mobilité.

En cas de développement de services de partage de véhicules, ou de réparation de vélo – tels qu'envisagés par ailleurs (cf. actions 2.5.b, 4.2.a.), ceux-ci prendront place à la gare.

D'autres services pourraient y être développés, tels que la mise à disposition de l'une ou l'autre borne de recharge pour véhicules électriques. La Stratégie Régionale de Mobilité mentionne que « en fonction de la taille et de l'emplacement du Mobipôle, d'autres services optionnels sont également à considérer […] : zone d'attente conviviale, toilettes, douches, eau potable, cafétaria avec espace de coworking, carwash, point relais pour la distribution de colis, […] ».

L'expérience de la Flandre

Ce concept existe depuis 2017 en Flandre, et plusieurs villes ont développé un « point Mob ».

C'est le cas par exemple de la ville de Deinze (31.000 habitants) qui dispose d'un « point Mob » comportant un service de véhicules partagés (Cambio) et un service de vélos partagés (Blue-bike). Outre une zone de stationnement couverte pour les vélos, une pompe à vélo publique est également mise à disposition des citoyens.

A Vilvorde (44.000 habitants), en plus de ces services, un système de recharge pour véhicules électriques est également présent.

En Flandre, en vue d'être reconnu comme « point mob », il est nécessaire que ceux-ci offrent des services complémentaires et supplémentaires à ceux relatifs à la mobilité.

L'asbl Taxistop, qui étudie le concept depuis plusieurs années, peut constituer un précieux relais dans la mise en place de ces « points mob ».

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.2. Mettre en place un réseau bus express structurant Péruwelz – Leuze – Frasnes-lez-Anvaing (– Renaix)

Description de l'action Développer un réseau bus express structurant entre Péruwelz, Leuze-en-Hainaut, Frasnes-lez-Anvaing et Renaix	**Action(s) liée(s)** /
Objectif(s) poursuivi(s) Faciliter les déplacements en transport public entre ces pôles en vue de favoriser et d'encourager l'usage des transports publics	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, AOT, OTW, (Communes de Péruwelz, Frasnes-lez-Anvaing, Renaix, IDEA)
Lieu(x) concerné(s) /	**Budget (estimation)** ~~€€€€€~~ (> 100.000 €)
Degré de priorité Priorité 2	**Source(s) et modalité(s) de financement** - AOT, OTW
Période de mise en œuvre Action à court terme (< 3 ans) : Réaliser les démarches et études Action à moyen terme (< 5 ans) : Mise en œuvre des lignes express	

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.2. Mettre en place un réseau bus express structurant Péruwelz – Leuze – Frasnes-lez-Anvaing (– Renaix)

Description concrète de l'action

Développer un réseau de bus express

L'action consiste à développer un réseau de bus express structurant entre Péruwelz, Leuze-en-Hainaut, Frasnes-lez-Anvaing (et Renaix). Cela signifie concrètement de développer un service de bus offrant des liaisons rapides (peu d'arrêts et arrêts bien ciblés), avec une bonne fréquence de passage et sur une plage horaire étendue. L'offre doit être telle qu'elle réponde aux besoins des travailleurs, de la population scolaire, et de façon plus générale, d'un panel aussi varié que possible de voyageurs. A cet égard, une offre de type « WEL » n'est pas conseillée.

Par ailleurs, l'offre pourrait être renforcée durant les heures de pointe du matin et du soir afin de répondre à la demande plus conséquente émanant des travailleurs et de la population scolaire durant ces périodes. Il est également recommandé d'offrir un service le samedi (voire éventuellement le dimanche).

Repenser l'offre existante

En parallèle, l'offre existante (86A, 86B, 86C) sera repensée. Ces lignes sont amenées à devenir des lignes secondaires complémentaires au réseau structurant, avec un objectif de desserte locale.

Enfin, la lisibilité du réseau doit être globalement repensée.

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.3. Rendre les arrêts de bus confortables, accessibles (et sécurisés)

Description de l'action Rendre progressivement les arrêts de bus présents sur le territoire communal confortables, accessibles (et sécurisés)	**Action(s) liée(s)** 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité 3.1.a. Réaménager la gare et ses abords 3.2. Mettre en place un réseau express structurant Péruwelz – Leuze – Frasnes-lez-Anvaing (– Renaix) 3.4. Equiper (certains) arrêts de bus de dispositifs de stationnement pour vélos 7.3.a. Rendre la gare et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR
Objectif(s) poursuivi(s) Favoriser l'usage des transports en commun en offrant de bonnes conditions de déplacement (et d'attente) aux usagers du bus	**Acteur(s) concerné(s)** OTW, Service Public de Wallonie, Ville de Leuze-en-Hainaut
Lieu(x) concerné(s) Ensemble des arrêts de bus présents sur le territoire communal	**Budget (estimation)** ~~€€€€€~~ (>100.000€), raison pour laquelle il est proposé d'étaler la mesure
Degré de priorité Variable selon les arrêts (cf. ci-après)	**Source(s) et modalité(s) de financement** Les aménagements et équipements sont à charge de l'O.T.W.
Période de mise en œuvre Mise en œuvre progressive	

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.3. Rendre les arrêts de bus confortables, accessibles (et sécurisés)

Description concrète de l'action

Aménagement et équipement des arrêts de bus

L'ensemble des arrêts de bus (fréquentés) sur le territoire communal seront progressivement rendus « confortables », « sécurisés », et « accessibles ». Cela signifie concrètement que :

- Chaque arrêt sera pourvu d'une zone d'attente disposant d'un revêtement en dur, sans joint et non glissant (pavés de béton jointifs, revêtement hydrocarboné), sur une longueur d'au moins 20 mètres et une largeur d'au minimum 1,5 m (si possible), ainsi que d'un poteau d'arrêt reprenant l'horaire de passage des bus* ;
- Des abris, bancs ou dispositifs assis-debout, équiperont au minimum les arrêts les plus fréquentés ;
- Des garde-corps équiperont au minimum les arrêts de bus situés le long des principaux axes de circulation (N7, N60) aux endroits où la vitesse de circulation maximale autorisée est de 90 km/h, voire 70 km/h.

Par ailleurs, lors des aménagements de quais, les arrêts seront dans la mesure du possible rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite.

*Concernant la gare des bus (arrêt « LEH-Gare ») la plateforme devra être réaménagée de sorte à la rendre plus confortable, sécurisée et accessible.

L'espace d'attente et l'emprise de couverture de ces espaces, devront être (largement) étendus, de même que l'offre en bancs et/ou dispositifs assis-debout augmentée. L'accessibilité de la zone d'attente centrale, notamment pour les PMR, doit également être revue. Cette refonte de la gare des bus doit s'intégrer plus largement dans le réaménagement de la gare et de ses abords (cf. action .3.1)

Source : Agora

Ci-contre, le projet de réaménagement de la gare des bus de Wavre, qui offre un large espace d'attente couvert pour les usagers du bus.

Une attention sera également portée à l'accessibilité (piétonne, à vélo) des arrêts depuis leurs abords, et en particulier aux traversées piétonne/cyclables des principales voies de circulation (N7, N60). Les éventuelles traversées piétonnes qui seront aménagées seront idéalement éclairées.

Enfin, des dispositifs de stationnement pour vélos pourraient également équiper certains arrêts de bus (cf. action 3.4).

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.3. Rendre les arrêts de bus confortables, accessibles (et sécurisés)

Quels arrêts ? Quels degrés de priorité ?

Priorité 1 (à court terme)

Les arrêts de bus à (ré-)aménager (et équiper) en priorité sont :

- D'une part, les arrêts les plus fréquentés (> 10 montées/jour) et qui sont particulièrement inconfortables. En particulier, la gare des bus, mais aussi les arrêts « LEUZE-Les Joncs », « LEUZE-Rucher », « LEUZE-CSP », ou encore des arrêts « LEUZE-Collégiale-SP » et « PIPAIX- Cité Degransart » ;
- D'autre part, les arrêts moins fréquentés situés le long des principaux axes de circulation et qui sont particulièrement inconfortables et situés hors agglomération (limitation de vitesse à 70 ou 90 km/h). Il s'agit pour exemple de l'arrêt « WILLAUPUIS-ch. de Tourpes ».

Les arrêts de bus qui seraient amenés à être desservis par le réseau de bus express structurant (cf. action 3.2.), et qui ne présentent pas un degré de confort, de sécurité et d'accessibilité satisfaisant sont également à considérer comme prioritaires.

Priorité 2 (à moyen-long terme)

Dans un second temps, il y a lieu de se concentrer :

- Sur les arrêts moindrement fréquentés situés le long des voies de collecte

Priorité 3 (long terme)

Enfin, la qualité de l'ensemble des autres arrêts de bus sera progressivement améliorée.

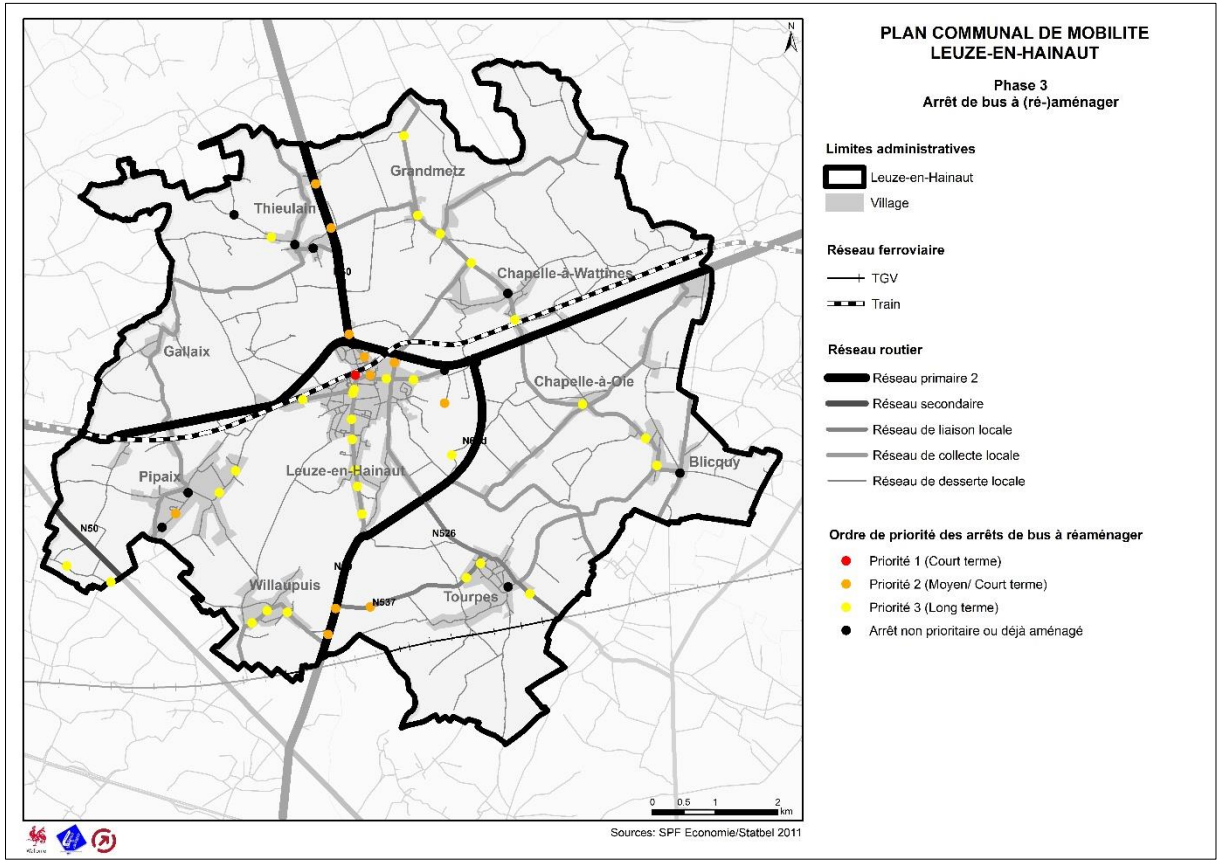
Les arrêts non fréquentés pourraient être temporairement supprimés. A cet effet, une campagne d'information pourrait être réalisée aux arrêts concernés (afin de confirmer ou non leur non-utilisation).

Pour plus d'information sur l'aménagement des arrêts

Cf. Guide de bonnes pratiques – Principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun, S.R.W.T., 2015

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.3. Rendre les arrêts de bus confortables, accessibles (et sécurisés)



3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.3. Rendre les arrêts de bus confortables, accessibles (et sécurisés)

Arrêts les plus fréquentés

Le tableau suivant reprend, à titre indicatif, les arrêts de bus les plus fréquentés sur le territoire leuzois.

Nom de l'arrêt	Lignes desservies	Montées moyennes /jour direction périphérie	Montées moyennes/jour direction Leuze
LEUZE Gare SNCB	86A, 86B, 86C, 95	270	-
LEUZE Les Joncs	86B, 86C	32	0
LEUZE Collégiale St. Pierre	86B, 86C	-	16
LEUZE Rucher	86B	0	12
LEUZE Centre Educatif St. Pierre	86B, 86C	11	-

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.4. Equiper (certains) arrêts de bus de dispositifs de stationnement pour vélos

Description de l'action Equiper (certains) arrêts de bus de dispositifs de stationnement pour vélos	**Action(s) liée(s)** 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal 2.3. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) dans le centre urbain et les villages 3.1.a. Réaménager la gare et ses abords 3.2. Mettre en place un réseau express structurant Péruwelz – Leuze – Frasnes-lez-Anvaing (– Renaix)
Objectif(s) poursuivi(s) Favoriser le recours à l'usage des transports publics	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, O.T.W. (, Service Public de Wallonie, GRACQ)
Lieu(x) concerné(s) Arrêts de bus (les plus opportuns)	**Budget (estimation)** Le budget va dépendre du nombre d'arrêts équipés, du nombre et des types de dispositifs (100€/arceau ; 250 à 1.000€/arceau couvert ; 750 à 1.500€ /box)
Degré de priorité Priorité 2	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Subvention O.T.W. - Fonds propres Commune
Période de mise en œuvre Action à court terme (< 3 ans) et à poursuivre	

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.4. Equiper (certains) arrêts de bus de dispositifs de stationnement pour vélos

Description concrète de l'action

Choix des arrêts de bus à équiper

Dans un premier temps, il s'agit d'identifier les arrêts de bus à pourvoir d'équipements pour vélos. A cet effet, un sondage pourrait être réalisé auprès des citoyens de la commune afin d'identifier les besoins. Par ailleurs, plusieurs arrêts ont été identifiés comme présentant un (haut) potentiel « bus+vélos », en particulier en cas de mise en place du réseau bus-express :

- WILLAUPUIS – Ch. de Tourpes
- THIEULAIN – Vieux Moulin

Détermination des types d'équipements

Une fois les arrêts de bus choisis, la Ville déterminera le type d'équipement. Pour ce faire, la Ville prendra utilement connaissance de la fiche 2.3, ainsi que des guides qui y sont renseignés. Le guide de bonnes pratiques édité par le TEC apporte également des informations (cf. ci-contre).

Quel type de stationnement vélo ?

Le guide de bonnes pratiques édité par le T.E.C. (nouvellement O.T.W.) reprend les principales possibilités de stationnement, expliquant leurs avantages et inconvénients, ainsi que les éléments sur lesquels être attentifs tant du point de vue des besoins du cycliste (sécurité, confort, communication, etc.) que des caractéristiques générales des supports (sécurité, universalité, confort, nombre, etc.).

Globalement, deux grands types de parkings existent :

- Le stationnement non-couvert ;
- Le stationnement couvert, qui nécessite généralement une demande de permis. Celui-ci peut prendre la forme de boxes individuels ou de tambours à vélos, deux systèmes qui permettent une protection accrue contre le vol, et sont particulièrement recommandés à des endroits où le contrôle social est faible.

3. FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Action 3.4. Equiper (certains) arrêts de bus de dispositifs de stationnement pour vélos

Pour les arrêts isolés, l'équipement recommandé est le dispositif fermé (box individuel, tambour). Pour les autres, des dispositifs de type « arceaux » couverts suffisent.

Nombre d'emplacements à prévoir

Le nombre d'emplacements à prévoir va dépendre des besoins actuels, mais également du potentiel identifié. Dans un premier temps, hormis au droit des arrêts de bus où la demande est forte, de l'ordre de 2 à 3 emplacements de parking sont suffisants.

Démarches auprès de l'O.T.W.

La Commune peut solliciter des subventions auprès de l'O.T.W. La procédure à suivre est reprise dans le guide de bonnes pratiques édité par l'O.T.W.

A noter que, en cas de subvention, la Commune est propriétaire des équipements installés et en assure la gestion et l'entretien. Comme le signale également ce guide, le placement d'équipements pour vélos (à proximité des arrêts de bus) est dispensé de permis d'urbanisme, sauf pour les éléments suivants : les auvents, les boxes fermés, les tambours.

Accessibilité des arrêts de bus

La Commune veillera également à garantir l'accessibilité à vélo des arrêts de bus équipés, en particulier ceux situés en dehors des agglomérations ; et, pour ces derniers, à les intégrer au réseau cyclable communal le cas échéant. A noter que les arrêts « WILLAUPUIS – Ch. de Tourpes » et « THIEULAIN – Vieux Moulin » (haut potentiel bus/vélo) sont repris dans le réseau cyclable proposé dans le cadre du présent PCM.

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.1.a Compléter et développer le site internet communal

Description de l'action Compléter et développer le site internet communal sur les solutions de mobilité offertes à la population	**Action(s) liée(s)** Une bonne partie des autres actions développées dans le cadre du PCM
Objectif(s) poursuivi(s) Informer la population sur les moyens de déplacements existants en vue d'un usage (plus) rationnel de la voiture	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut
Lieu(x) concerné(s) -	**Budget (estimation)** € (≤ 2.500 €)
Degré de priorité Priorité 2	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune
Période de mise en œuvre Action à très court terme (< 3 ans) et à poursuivre	

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.1.a Compléter et développer le site internet communal

Description concrète de l'action

Reprendre les informations relatives à l'ensemble des solutions de mobilité offertes

Le volet mobilité du site internet communal, déjà largement fourni, sera complété en vue de reprendre l'ensemble des solutions de mobilité offertes à la population, notamment :

- Les services spécifiquement offerts aux personnes à mobilité réduite (service du TEC, etc.) ;
- Le service du taxi social du CPAS ;
- Le service de transport scolaire organisé par la Région wallonne ;
- Les services d'autopartage de véhicules entre particuliers (Cozycar, Wibee, etc.) ;
- Le réseau de covoiturage (ComOn).

Compléter les informations relatives à certains onglets

Certains onglets pourraient se voir développer en vue d'apporter d'avantage d'informations à la population, en particulier ceux relatifs aux transports publics. Ceux-ci pourraient reprendre le détail des lignes de bus et des relations IC desservant le territoire communal, et une cartographie de ces réseaux être ajoutée sur le site internet.

Mettre continuellement à jour les informations

Le volet mobilité sera continuellement mis à jour au gré de l'évolution de l'offre de mobilité, et notamment des actions qui auront été prises par ailleurs (cartographie du réseau cyclable, mise en place d'un service de véhicules partagés, etc.).

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.1.b. Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables

Description de l'action Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables	**Action(s) liée(s)** 1.4.b. Organiser des actions/évènements de sensibilisation (en vue de promouvoir la marche) 2.4.c. Poursuivre et développer les actions de sensibilisation et de promotion du vélo
Objectif(s) poursuivi(s) Sensibiliser, inciter, et accompagner la population à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut
Lieu(x) concerné(s) -	**Budget (estimation)** € (≤ 2.500 €/an)
Degré de priorité Priorité 1	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune
Période de mise en œuvre Action continue	

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.1.b. Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables

Description concrète de l'action

Généralités

De manière régulière, la Commune réalisera des actions de sensibilisation et d'accompagnement de ses citoyens à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables. Ces actions se feront en complément des actions à mener en matière de déplacements à pied et à vélo.

Exemple d'actions à mettre en place

Organisation d'évènements de sensibilisation, d'information, de test (stands, ateliers)

Il peut s'agir par exemple :

- D'évènements de présentation et de test de nouvelles formes de (micro-)mobilité, tels que différents types de vélos, trottinettes (électriques), monowheel, etc. ;
- D'évènements de présentation des différentes formes d'autopartage ;
- D'ateliers de présentation et de formation à l'utilisation d'applications de « mobilité » ;
- Etc.

Ces actions pourraient éventuellement être mises en place à l'échelle de plusieurs Communes et doivent être réalisées à raison d'une à deux sessions annuellement.

Elles pourraient être organisées dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité, mais pas forcément/uniquement.

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.1.b. Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables

Diffusion de l'information via divers canaux

Outre via le site internet communal, d'autres canaux de communication peuvent être utilisés afin de sensibiliser et informer la population, tels que le bulletin communal. Ci-contre, un exemple d'articles publiés dans le bulletin de la Commune de Villers-la-Ville (Brabant wallon) annonçant l'apparition d'une nouvelle ligne de bus desservant le territoire communal et l'organisation d'un salon du véhicule électrique et hybride.

La Commune pourrait également réaliser une brochure informative que les habitants se procureraient à l'administration communal, voire recevraient dans leur boîte aux lettres. Cette brochure pourrait également être transmise aux nouveaux résidents lors de leur inscription à la Commune.

8

Mobilité (suite)

AGENDA COMMUNAL JUILLET-AOÛT 2019

Une ligne rapide entre Nivelles et Namur avec deux arrêts sur la Chaussée de Namur

WEL (pour "Wallonia Easy Line"), c'est le nom des nouveaux bus que les TEC ont mis en service fin avril 2019. Ces bus de luxe font des trajets rapides et directs entre deux zones, aux heures de pointe. Dans un premier temps six lignes sont testées dont la ligne W05 – Nivelles - Namur !

À terme, les TEC envisagent de mettre en service quarante de ces lignes, d'ici 2020. L'objectif est d'amener l'automobiliste vers le bus, en lui offrant une place assise, en car de luxe, avec ceinture de sécurité et wifi. Les usagers doivent réserver leur billet via l'application "WEL", pour garantir les places assises. Cela coûtera 5 euros par trajet (plafonné à 70 euros par mois).

« Deux arrêts sont en place à Villers-la-Ville, sur la chaussée de Namur, explique Julie Charles, échevine de la Mobilité. *L'un à la hauteur de l'intermarché et l'autre au niveau du carrefour formé par la rue Lalou et la chaussée. A ces endroits les piquets du Tec sont surmontés d'un panneau affichant le logo « Wel». Cette ligne est ouverte à tous mais ses horaires et son mode de fonctionnement sont prévus pour un usage professionnel et pour les étudiants, … »*

Rens.: www.infotec.be - Découvrez aussi l'application "WEL"

1er salon du véhicule électrique et hybride

Le 1er salon du véhicule électrique et hybride se tiendra le dimanche 29 septembre prochain à Villers-la-Ville ! Le 1er salon de ce genre en Belgique répond à une réelle demande des citoyens, des concessionnaires et spécialistes en mobilité douce.

Ce salon «A Ciel ou Vert », se tiendra tout autour de la Maison communale. La Commune y exposera des voitures, des modèles de sport, des motos, des vélos, des trottinettes,… L'appel est lancé à toutes les marques et exposants intéressés.

« Les concessionnaires accueillent cette initiative de manière très positive, expliquent Julie Charles, Echevine de la Mobilité et le Bourgmestre, Emmanuel Burton.

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.1.c. Faire connaitre les services de mobilité partagée (existants)

Description de l'action Faire connaitre les services de mobilité partagée existants	**Action(s) liée(s)** 4.1.a. Compléter et développer le site internet communal sur les solutions de mobilité 4.1.b. Organiser des actions de sensibilisation et d'accompagnement à l'utilisation de modes de déplacement (plus) durables 4.1.c. Faire connaître les services de mobilité partagée existants
Objectif(s) poursuivi(s) Informer les citoyens sur les services de mobilité partagée existants en vue de leur offrir des solutions supplémentaires de mobilité	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut (, fournisseurs de services, entreprises du PAE de Leuze-Europe)
Lieu(x) concerné(s) -	**Budget (estimation)** € (≤ 2.500 €/an)
Degré de priorité Priorité 2	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune
Période de mise en œuvre Action continue	

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.1.c. Faire connaitre les services de mobilité partagée (existants)

Description concrète de l'action

Généralités

La Ville fera connaitre les services de mobilité partagée existants :

- Les services de voitures partagées entre particuliers (Cozy Car, Wibee, …) ;

Source : Wibee

- Le Réseau de covoiturage « ComOn », en ce compris les parkings destinés au covoiturage développé à Péruwelz (à hauteur de la sortie 29 de l'autoroute E-42, et à Frasnes-lez-Anvaing (à hauteur de la sortie 31 de l'autoroute E-429).

Multiplication des canaux de communication

Outre via le site internet communal, la Commune pourrait élargir ses canaux de communication afin de faire connaitre au maximum les services offerts sur le territoire communal, par exemple via le bulletin communal, lors de campagnes de sensibilisation, etc.

Il est notamment recommandé que la Ville rejoigne le réseau « ComOn », ce qui lui permettrait la mise en ligne :

- D'une carte reprenant l'ensemble des parkings de covoiturage présents sur l'ensemble du territoire wallon (et notamment les deux précédemment nommé) ;
- Des personnes cherchant des covoitureurs ou à covoiturer (et le détail de leur trajet).

ComOn, qu'est-ce que c'est ?

ComOn est un projet de la Région wallonne en collaboration avec l'asbl Taxistop. Il s'agit du réseau de covoiturage en Wallonie qui comporte une application et des parkings de covoiturage.

Les Communes qui adhèrent au projet disposent d'outils leur permettant une mise en ligne des parkings de covoiturage et des covoitureurs, facilitant ainsi la pratique de cette forme de mobilité.

5. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.1.c. Faire connaitre les services de mobilité partagée (existants)

Séances de présentation des services

Des séances de présentation des services par les fournisseurs (Taxistop, Wibee, …) pourraient également être organisées par la Ville, à l'image de ce que font d'autres communes wallonnes.

Implication des entreprises du parc d'activité de Leuze-Europe

La Ville entreprendra également des démarches auprès des entreprises du parc d'activité de Leuze-Europe afin de leur faire connaitre les services qui ont été spécifiquement développés pour les entreprises (notamment par Taxistop).

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.1.d. Inciter (et accompagner) à la mise en place d'un plan de déplacements à l'échelle du PAE

Description de l'action

Inciter le club d'entreprises à mettre en place un plan de déplacements à l'échelle des différentes zones du PAE

Objectif(s) poursuivi(s)

Améliorer l'accessibilité multimodale du PAE et sensibiliser les travailleurs aux solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle

Action(s) liée(s)

1.3 & 2.1 Créer des réseaux d'itinéraires piétons & cyclables communaux

3.1.b Développer les services de mobilité à la gare de Leuze

3.2 Mettre en place un réseau bus express

4.2.b Développer les services de mobilité

8.3.a Uniformiser la signalétique directionnelle à destination du PAE

Lieu(x) concerné(s)

Leuze Vieux-Pont, Leuze-Europe I, II et III (à venir)

Acteur(s) concerné(s)

ADEL, les entreprises du PAE, Ville de Leuze-en-Hainaut, IDETA, OTW, SPW

Degré de priorité et période de mise en œuvre

Priorité 1 : Mise en œuvre à très court terme (< 3 ans)

Budget (estimation)

€(€€€) Le coût dépendra des actions entreprises

Source(s) et modalité(s) de financement

- ADEL, les entreprises du PAE
- Ville de Leuze-en-Hainaut, SPW
- IDETA
- OTW

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.1.d. Inciter (et accompagner) à la mise en place d'un plan de déplacements à l'échelle du PAE

Description concrète de l'action

Mettre sur pied un groupe mobilité

Afin de coordonner les initiatives pour améliorer la mobilité du PAE, un groupe mobilité devra être formé. Celui-ci aura pour but de développer un plan de déplacements à l'échelle de l'ensemble des différentes zones du PAE. Ce plan aurait pour objectif d'améliorer l'accessibilité multimodale des différents sites du PAE, et d'informer et sensibiliser les travailleurs (et les employeurs) aux solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle.

Réaliser un plan de déplacements à l'échelle du PAE

Le groupe mobilité réalisera dans un premier temps un « plan de déplacements » ; document stratégique qui définira les grandes lignes des actions à entreprendre en vue d'améliorer la mobilité des travailleurs des différentes zones du PAE. Les actions consisteront d'une part à améliorer l'accessibilité multimodale du site, et d'autre part à faire connaitre ces différentes solutions de mobilité auprès des travailleurs. Afin de cibler au mieux les solutions de mobilité à développer, le groupe mobilité pourrait sonder les travailleurs au moyen d'une enquête (tous les 3 ans par exemple, à l'occasion du diagnostic fédéral des déplacements) pour connaitre leurs habitudes de mobilité, ainsi que leurs motivations/freins à l'utilisation des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

Améliorer l'accessibilité multimodale du PAE

Le groupe mobilité jouera un rôle de facilitateur pour étoffer l'offre de mobilité, pour les différentes entreprises du parc d'une part (ex : en les faisant souscrire à une même plateforme de covoiturage de sorte à augmenter le nombre de groupements possibles), mais aussi avec les pouvoirs publics (ex : amélioration des connexions piétonnes et cyclables entre la gare de Leuze et les différentes zones du PAE) et les sociétés de transport (ex : desserte du PAE par une ligne de bus structurante du TEC). La priorité de l'offre à développer dépendra des réponses obtenues lors du sondage des travailleurs (cfr. ci-avant).

Information / promotion / sensibilisation

Outre le développement de l'offre pour améliorer l'accessibilité du PAE, le groupe mobilité veillera à informer les travailleurs sur l'offre de mobilité existante, et son évolution. Il organisera, à l'occasion de la semaine de la mobilité par exemple, des actions en vue de faire connaitre ces solutions, mais aussi de les tester (ex : formation pour apprendre à rouler dans le trafic, balade pour connaitre les infrastructures cyclables existantes, test de divers engins de micromobilité, etc). Les campagnes de mobilité seront aussi l'occasion de sensibiliser les travailleurs à la question du trafic de transit dans les villages et dans le centre urbain.

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.1.d. Inciter (et accompagner) à la mise en place d'un plan de déplacements à l'échelle du PAE

Outre les travailleurs, le coordinateur mobilité sensibilisera les employeurs aux différents incitants qui existent pour promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle auprès de leurs employés (indemnité vélo, avantage fiscal pour le covoiturage, abonnement tiers-payant SNCB, etc).

Pour plus d'informations :

- Cf. Les plans de mobilité des zones d'activités (PMZA), sur le Portail de la mobilité en Wallonie

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2.a. Evaluer les potentialités de mise en place d'un service de véhicules partagés dans le centre urbain

Description de l'action Etudier la possibilité de mettre en place un service de véhicules partagés au sein du centre urbain	**Action(s) liée(s)** 4.1.c. Faire connaitre les services de mobilité partagée existants
Objectif(s) poursuivi(s) Développer les solutions de mobilité en vue d'encourager à l'utilisation d'autres modes de transport que la voiture	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut
Lieu(x) concerné(s) Centre urbain de Leuze	**Budget (estimation)** Le cas échéant, la mise en place impliquera un investissement pour la Commune dont l'ampleur dépendra de degré de réussite du projet.
Degré de priorité Priorité 1	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune
Période de mise en œuvre Action à court terme	

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2.a. Evaluer les potentialités de mise en place d'un service de véhicules partagés dans le centre urbain

Description concrète de l'action

Mise en place d'un service de véhicule partagé

Etude de potentialité

Dans un premier temps, la Commune analysera, via un sondage par exemple, l'intérêt porté par la population. Il s'agit d'évaluer l'intérêt de la population et de déterminer dans quelles mesures une éventuelle mise en route peut être envisagée. Cette analyse doit se faire au regard des autres systèmes qui seraient éventuellement développés et/ou utilisés, et notamment au regard des systèmes de partage de véhicules entre particuliers (cf. fiche action 4.1.c.).

Implication pour la Commune

La mise en place éventuelle du système nécessite un certain nombre d'engagements à prendre par l'administration communale. D'une part, en matière de communication et de propositions d'emplacements et, d'autre part, d'un point de vue financier. En fonction du degré d'utilisation du système une certaine contribution financière pourrait être réclamée par le fournisseur du service, d'où l'intérêt de sonder au préalable l'intérêt porté par la population.

Ciney, le bon exemple

L'exemple de Ciney constitue une référence pour Leuze-en-Hainaut. Cette Ville présente en effet un profil similaire à Leuze-en-Hainaut en ce sens qu'elle présente une taille de population similaire (16.500 habitants pour 14.000 à Leuze) qui se concentre pour moitié dans son centre urbain desservi par des trains IC.

En 2011, une première station « Cambio » a vue le jour à la gare de Ciney, et a atteint le seuil de rentabilité dès sa deuxième année de service.

En 2014, une seconde station a été créé sur la principale place de la Ville (Place des Chasseurs Ardennais).

Au moment de l'établissement du présent PCM, ces deux stations sont toujours en activité et disposent toutes deux d'un bon taux de fréquentation.

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2.a. Evaluer les potentialités de mise en place d'un service de véhicules partagés dans le centre urbain

Partage de véhicules appartenant à la Commune

Par ailleurs, la Ville pourrait évaluer la faisabilité et le potentiel que représente le partage de sa flotte de véhicules de service. Ces véhicules seraient mis à disposition par la Ville lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés, en particulier le week-end (lorsque les autres services sont peu ou pas disponibles).

En Région flamande, plus d'une vingtaine de communes ont déjà mis en œuvre ce principe.

Le cas de Neerpelt

La Commune de Neerpelt, en province du Limbourg, met l'un de ses véhicules de service à disposition de ses habitants, 7j/7, 24h/24.

Une caution de 75€ est demandée. Le coût pour l'utilisateur est de 1€ par utilisation, auquel il faut ajouter 0,4 €/km. La remise des clés se fait via le service mobilité de la Commune.

Le cas de Sint-Niklaas

La Commune de Sint-Niklaas, en province de Flandre orientale, met également un de ses véhicules de service à disposition de ses habitants, mais uniquement le week-end (de vendredi 18h à lundi 06h) et les jours fériés.

Aucune caution n'est demandée. Le coût pour l'utilisateur est de 1,75€ par utilisation, auquel il faut ajouter 0,23 €/km. Le service est géré par l'asbl Cambio.

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2.b. Développer les services de mobilité

Description de l'action Développer les services de mobilité (adhésion à la Centrale Locale de Mobilité, Centrale des Moins Mobiles, maison du vélo/mobilité, …)	**Action(s) liée(s)** Action 2.4.b. Développer les services à destination des cyclistes Action 3.1.b. Développer et implanter des services de mobilité à la gare de Leuze Action 4.2.a. Evaluer les potentialités de mise en place d'un service de véhicules partagés dans le centre urbain
Objectif(s) poursuivi(s) Développer les solutions de mobilité en vue d'encourager à l'utilisation d'autres modes de transport que la voiture	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut
Lieu(x) concerné(s) /	**Budget (estimation)** Le budget dépendra du service qui sera éventuellement développé.
Degré de priorité Priorité 1	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune - Autres acteurs économiques prenant part au projet
Période de mise en œuvre Action à court-moyen terme (< 5 ans) : Adhésion à la CLM & Développement du service de taxi social ou mise en place d'une Centrale des Moins Mobiles	

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2.b. Développer les services de mobilité

Description concrète de l'action

Adhésion à la Centrale Locale de Mobilité

Premièrement, la Ville évaluera l'opportunité d'adhérer à la Centrale Locale de Mobilité qui devrait voir le jour dans la région (et qui engloberait les communes de Wallonie Picarde). Tant la Ville, que ses habitants tireront profit des initiatives de mobilité qui seront mises en place dans ce cadre.

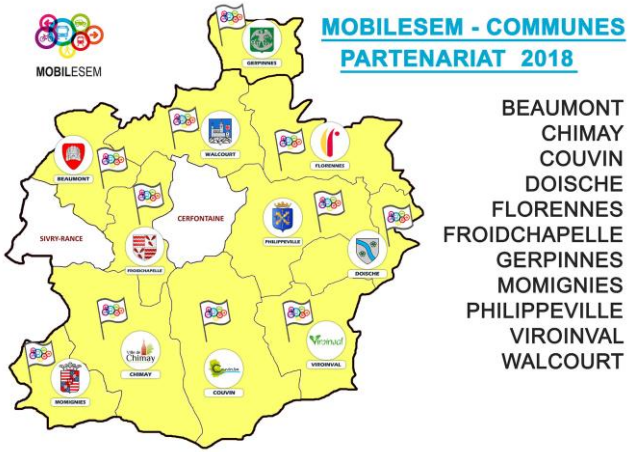
La Centrale Locale de Mobilité a pour vocation de :

- Inventorier et de mobiliser les offres de mobilité existantes ;
- Répondre aux demandes du Public ;
- Rassembler les communes (mutualiser) ;
- Sensibiliser et informer le public ;
- Récolter l'information, diffuser les bonnes pratiques ;
- Identifier les besoins de mobilité avérés et pertinents mais non rencontrés par l'offre ;
- Accompagner les nouvelles offres de mobilité complémentaires (en cas de manque avéré).

Dans ce cadre, une plateforme informatique et un numéro 800 sont notamment créés.

Mobilesem, première CLM en Région Wallonne

La centrale Mobilesem, qui a vu le jour en 2014, se compose de 11 communes partenaires. Elle est également soutenue par d'autres partenaires (SPFMT, Région wallonne, Province de Namur, BEP, IPALLE, BPost, Vinci, Fondation Chimay Wartoise, Loterie Nationale, Fondation Roi Baudouin).



(www.mobilesem.be).

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2.b. Développer les services de mobilité

Développement du service de taxi social ou mise en place d'une Centrale des Moins Mobiles

En fonction des tenants et aboutissants de l'adhésion à la Centrale Locale de Mobilité et des services qui y seraient mis à disposition, la Commune étudiera la possibilité de développer son service de taxi social ou de mettre en place une centrale des Moins Mobiles. L'objectif étant d'élargir l'étendue du service, de sorte à permettre notamment des déplacements en soirée et le week-end, ainsi que pour un nombre de motifs plus conséquent.

Qu'est-ce qu'une Centrale des Moins Mobiles ?

L'objectif de la Centrale des Moins Mobiles est de faciliter les déplacements des personnes moins mobiles à bas revenus. Ce service est en effet réservé aux personnes qui ne peuvent utiliser d'autres transports (aucun transport en commun à proximité, horaires difficiles, impossibilité d'utiliser le vélo pour ce déplacement, …). Par ailleurs, le revenu des utilisateurs de la Centrale ne peut excéder deux fois le Revenu d'Intégration Sociale, afin d'éviter de faire concurrence aux services de taxi traditionnels.

Le système se base sur un réseau de chauffeurs bénévoles, disponibles quelques jours ou quelques heures par semaine, qui prennent en charge les déplacements de personnes moins mobiles. Ceux-ci utilisent leur propre voiture et accompagnent la personne moins mobile dans ses déplacements si celle-ci en a besoin. Ils perçoivent une indemnité pour leurs frais de déplacements, celle-ci est calculée sur base des coûts réels d'une voiture. Le montant ne doit pas excéder 0,34€ par kilomètre (sans quoi il ne s'agirait plus de transport bénévole).

La CMM fait le lien entre les utilisateurs et les chauffeurs bénévoles. La centrale dispose d'une réception téléphonique qui permet d'attribuer chaque demande d'un utilisateur à un chauffeur, via un logiciel fourni par Taxistop. C'est également la centrale qui se charge de la gestion administrative (inscriptions, suivi des documents des chauffeurs, etc.).

Les exemples de Beloeil et Frasnes-lez-Anvaing

Deux communes voisines ont mise en place un tel service, en complément du service de taxi social qu'elles offraient déjà.

A Frasnes-lez-Anvaing, la CMM dispose de 6 chauffeurs et 30 bénéficiaires. Certains chauffeurs effectuent des courses en soirée et le week-end.

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.2.b. Développer les services de mobilité

Autres services

D'autres services peuvent/doivent être développés (et font l'objet d'autres fiches actions). Il s'agit notamment de services à destination des cyclistes (maison du vélo, etc. ; cf. action 2.4.b.), ou encore de la mise à disposition de bornes de recharge pour véhicules électriques (cf. action 3.1.b.).

A ce dernier titre, la Ville prendra utilement connaissance du dossier Cémathèque suivant :

Cf. SPW (2019), « Bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement ? », Cémathèque n°49

4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.3. Spécialiser le réseau routier

Description de l'action Spécialiser progressivement le réseau routier (notamment au gré des aménagements)	**Action(s) liée(s)** 1.1.a. Développer des zones apaisées au sein des villages 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité 2.1. Créer un réseau d'itinéraires cyclables communal 2.2.a. Sécuriser et compléter les itinéraires de liaison avec les pôles voisins 3.3. Rendre les arrêts de bus confortables, accessibles (et sécurisés) 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la voirie
Objectif(s) poursuivi(s) Encourager un usage plus adéquat de la voirie et un usage plus rationnel de la voiture via la spécialisation du réseau routier	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut (,Service Public de Wallonie)
Lieu(x) concerné(s) Ensemble du réseau routier	**Budget (estimation)** Sans objet
Degré de priorité et période de mise en œuvre Priorité 1 : Action à mettre en œuvre progressivement	**Source(s) et modalité(s) de financement** Sans objet

4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.3. Spécialiser le réseau routier

Description concrète de l'action

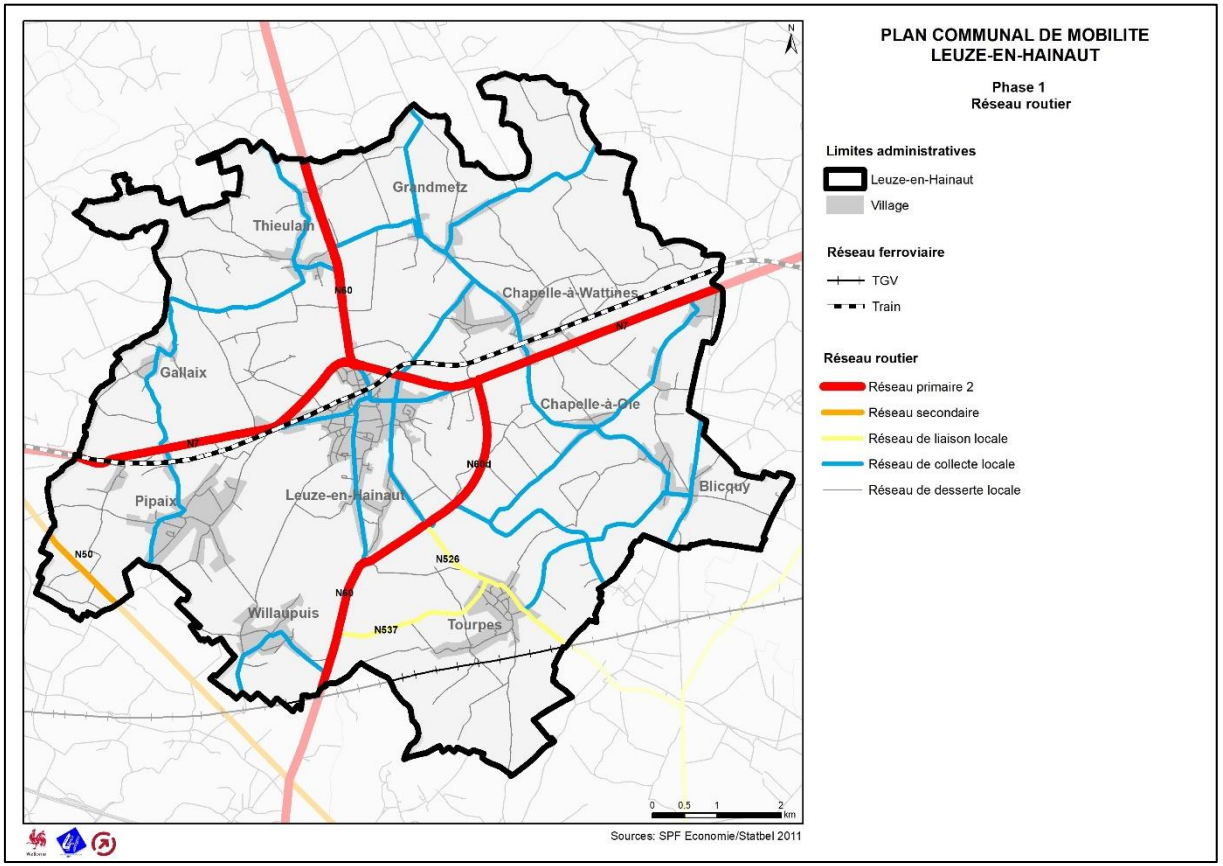
La Ville, au gré du réaménagement de son réseau viaire, aménagera et partagera l'espace public de celui-ci en fonction du niveau hiérarchique des voiries. Elle veillera également à ce que la Région en fasse de même sur le réseau régional. La carte ci-après illustre la hiérarchisation du réseau routier.

Sont ensuite définis les principes généraux d'aménagement à appliquer pour chaque catégorie de voirie, distinction étant également faite selon que la voirie se trouve en ou hors agglomération. Ceux-ci ont pour objectif d'aiguiller le gestionnaire de voiries et sont donnés à titre indicatif.

4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.1. Spécialiser le réseau routier

Cartographie



4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.3. Spécialiser le réseau routier

Principes généraux d'aménagement

Réseau primaire 2 (N7, N60, N60d)

Il se compose de voiries dont le rôle de transport est prépondérant, et qui accueille un débit de trafic routier plus conséquent. La fluidité du trafic doit y être privilégiée dans une certaine mesure :

- La chaussée est divisée en bandes de circulation larges d'environ 3,00 à 3,50 m ;
- La mixité du trafic (véhicules motorisés vs. modes actifs) est à exclure sur ces voiries. Les piétons et les cyclistes sont donc séparés physiquement de la circulation automobile (éventuellement sous forme de pistes cyclo-piétonnes) ;
- Le stationnement s'effectue hors chaussée ;
- Les éventuels dispositifs ralentisseurs placés en agglomération sont essentiellement de type marquage au sol ou dévoiement latéral de voirie.

En agglomération, la zone d'arrêt des bus se fait idéalement sur la chaussée en vue de garantir la vitesse commerciale des lignes de bus concernées (et afin d'offrir des espaces d'attente confortables pour leurs usagers).

Réseau secondaire (N50)

Il se compose également de voiries dont la fonction de transport est importante, mais accueille un trafic de transit plus « local ».

Le principe d'aménagement est sensiblement le même que celui défini pour le réseau primaire 2.

L'aménagement des zones d'arrêt de bus sur la chaussée doit également s'envisager sur ce réseau (en agglomération/zone urbanisée).

Réseau de liaison

Le réseau de liaison (N537, N526) a pour fonction la connexion des centres, noyaux et pôles, à l'échelle communale et intercommunale. Ces voiries jouent tant un rôle de transport que d'accessibilité.

Sur ces voiries, une division en bande de circulation ne doit pas spécifiquement être envisagée. Au contraire, un stationnement sur la chaussée peut éventuellement être envisagé (en agglomération). En ce qui concerne le partage de l'espace entre les différents modes, si les piétons doivent être séparés physiquement de la circulation automobile (trottoirs, sauf si développement éventuel de zones de rencontre ou piétonne), une séparation visuelle (piste cyclable marquée), voire une mixité des circulations (bande cyclable suggérée) peut suffire pour ce qui est des cyclistes (en agglomération).

En agglomération, l'aménagement de la zone d'arrêt des bus s'effectue sur la chaussée.

4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.3. Spécialiser le réseau routier

Réseau de collecte locale

Le réseau de collecte a pour objet de collecter et distribuer la circulation locale et se compose des voies assurant une desserte des villages depuis le réseau routier régional (rue de la Galterie, du Pont du Trimont, des Longues-Têtes, etc.). Ces voies ont davantage un rôle d'accessibilité que de transport.

Elles présentent généralement un plus petit gabarit. La chaussée n'y est pas divisée en bandes de circulation et celle-ci accueille les zones d'arrêt des bus. En agglomération, elle accueille également le stationnement. Localement, le croisement de deux véhicules n'y est pas toujours possible (les véhicules en stationnement peuvant d'ailleurs avoir un rôle de ralentisseurs). Si les piétons restent séparés de la circulation automobile (trottoir sauf si développement éventuel de zones de rencontre ou piétonne), l'espace de circulation automobile est partagé avec les cyclistes (une séparation physique est envisageable si l'espace est disponible). Hors agglomération, une séparation physique des cyclistes est recommandée. A défaut celle-ci est visuelle.

Réseau de desserte locale

Les voies de desserte locale ont une fonction d'accessibilité prépondérante, et une fonction de séjour marqué en agglomération. Celles-ci ne sont destinées qu'à accueillir un trafic local. La mixité des circulations doit y être privilégiée :

- Hors agglomération, est préconisée la mise en chemin réservé de ces voiries. A défaut la vitesse de circulation y sera réduite à 30 km/h, ou éventuellement à 70 km/h (voies larges ≥ 4m).
- En agglomération, doit s'envisager une mise en zone 30, zone résidentielle ou de rencontre de ce réseau.

Le stationnement se fera sur la chaussée. L'espace de circulation automobile sera limité. L'automobiliste doit sentir qu'il se trouve dans un environnement local et qu'il doit rouler au pas.

4. ENCOURAGER UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.3. Spécialiser le réseau routier

Le tableau ci-dessous synthétise les principes d'aménagement proposés pour chacune des catégories de voirie.

	Echelle Régionale					Echelle locale					
	Autoroute et Primaire 1	Réseau primaire 2		Réseau secondaire		Réseau de liaison		Réseau de collecte locale		Réseau de desserte locale	
		Hors agglo.	En agglo. ou zone urba.	Hors agglo.	En agglo.	Hors agglo.	En agglo.	Hors agglo.	En agglo.	Hors agglo.	En agglo.
Fonction	/	Transport >> Accessibilité		Transport > Accessibilité		Transport ≈ Accessibilité		Accessibilité > Transport		Accessibilité >>> Transport	
Régime de vitesse (km/h)	/	90 (-70)	(70-) 50 (-30*)	90 (-70)	(70-) 50 (-30*)	(90-)70****	50(-30*)	(90-)70	50(-30)	(70-) 30 /chemin réservé	50 – 30 - 20
Division en bande de circulation	/	Oui		Oui		Pas spécifiquement		Pas spécifiquement		Non	
Stationnement	/	Non	Hors chaussée	Non	Hors chaussée	Non	Hors chaussée	Non	Sur la chaussée	Non	Sur la chaussée
Cheminement piéton	/	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Mixité**	Mixité ***
Cheminement cycliste	/	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation physique	Séparation phys./visuelle	Séparation phys./visuelle	Séparation visuelle	Mixité**	Mixité***
Arrêt transport public	/	Hors voirie	En voirie	Hors voirie	En voirie	Hors voirie	En voirie	En voirie	En voirie	En voirie	En voirie

* Abords d'écoles / ** Mixité si mise en chemins réservés / *** Mixité si mise en zone résidentielle ou de rencontre /**** vitesse effective souhaitée à terme

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.4. Veiller aux aspects de mobilité de tout nouveau projet immobilier établi sur le territoire communal

Description de l'action Veiller aux aspects de mobilité de tout projet établi sur le territoire communal	**Action(s) liée(s)** -
Objectif(s) poursuivi(s) Favoriser un usage rationnel de la voiture dès la conception des projets immobiliers	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut
Lieu(x) concerné(s) -	**Budget (estimation)** -
Degré de priorité Priorité 1	**Source(s) et modalité(s) de financement** -
Période de mise en œuvre Action continue	

4. ENCOURAGER UN USAGE (PLUS) RATIONNEL DE LA VOITURE

Action 4.4. Veiller aux aspects de mobilité de tout nouveau projet immobilier établi sur le territoire communal

Description concrète de l'action

La Ville attachera une attention particulière aux aspects de mobilité de tout projet immobilier établi sur son territoire communal, de sorte à ce que celui-ci favorise, dans les limites de ses possibilités, un usage rationnel de la voiture. Quelques lignes guides tirées en partie du référentiel « Quartier Nouveau » sont ici données à titre indicatif.

Les projets devront notamment être conçus de manière à faciliter et favoriser le déplacement des piétons et des cyclistes. Les éventuels espaces publics qui seront créés le seront avant tout pour les modes actifs (et en cohérence avec les éléments relatifs à la spécialisation du réseau routier tel que proposés dans le présent PCM). Il s'agira également de s'assurer de la bonne connexion avec les réseaux piétons et cyclables environnants, ainsi qu'avec l'offre de transport et d'équipements publics existants ou à créer.

Des dispositifs de stationnement pour vélos en suffisance, de qualité, et adaptés à l'ensemble des besoins devront être prévus. Une offre pour les vélos cargos devra notamment être intégrée. Les espaces de stationnement pour vélos devront être aisément accessibles et idéalement localisés.

Il s'agira aussi de maitriser la place de la voiture.

Sont ici repris plusieurs référentiels intéressants à ces différents égards.

Pour plus d'information sur la formation :

- Cf. SPW, « Référentiel Quartiers Nouveaux »
- Cf. SPW (2018), « Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques », Cémathèque n°46
- Cf. SPW (2015) « Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ? », Cémathèque n°41

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie

Description de l'action Revoir à certains endroits le régime de vitesse, et s'assurer de la cohérence entre le régime de vitesse et la fonction de la voirie et son environnement à l'échelle de l'ensemble du territoire	**Action(s) liée(s)** 1.1.a. Développer des zones apaisées 1.3. Créer un réseau d'itinéraires piétons entre les villages et avec le centre urbain 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal 2.2.b. Sécuriser (davantage) et compléter les itinéraires de liaison (cyclable) avec les pôles voisins 4.1. Spécialiser le réseau routier 5.1.b. Marquer les entrées d'agglomérations (et de zones urbanisées) 8.3.b. Harmoniser les restrictions de circulation des poids lourds, et faire respecter celles-ci
Objectif(s) poursuivi(s) Garantir plus de sécurité routière pour l'ensemble des usagers de la route	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, Service Public de Wallonie (, Zone de police, TEC)
Lieu(x) concerné(s) Ensemble du réseau routier	**Budget (estimation)** €(€) (≤ 10.000 €) Pour le placement des signaux
Degré de priorité et période de mise en œuvre Priorité 1 – action à court terme (< 3 ans)	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Ville de Leuze-en-Hainaut - Service Public de Wallonie

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie

Description concrète de l'action

Généralité

La Commune, en collaboration avec la Région pour le réseau régional, s'assurera de la cohérence entre le régime de vitesse appliqué et la fonction jouée par les voiries et leur environnement, en tenant également compte du passage (ou non) des réseaux d'itinéraires cyclables et piétons. Les limites de vitesses préconisées pour chacune des catégories de voiries sont reprises dans le tableau ci-après, distinction étant faite selon que les voiries soient en ou hors agglomération.

La carte ci-après illustre le régime de vitesse proposé pour chacune des voies desservant le territoire communal.

Au besoin, il sera fait référence à la sécurothèque (Région wallonne).

Pour plus d'information :

- **SPW, Securothèque**

  http://www.securotheque.be/dossiers-thematiques/dossier-thematique-vitesse/

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie

	Réseau régional	Réseau local		
	Réseaux primaire 2 secondaire	Réseau de liaison	Réseau de collecte locale	Réseau de desserte locale
Hors agglo.	La limite préconisée est de 90 km/h. La vitesse maximale peut/doit être réduite à 70 km/h (ou moins) pour des raisons de sécurité ou dans des zones bâties.	La limite préconisée est de 90 ou 70 km/h selon les cas. La vitesse maximale peut être réduite à 50 km/h (ou moins) pour des raisons de sécurité ou dans des zones bâties.	Tendre, à terme, vers une vitesse de circulation de maximum 70 km/h (dans les faits). La vitesse maximale peut être réduite à 50 km/h pour des raisons de sécurité ou dans des zones bâties.	La mise en chemin réservé (30 km/h) est préconisée, en particulier si la voirie appartient au réseau d'itinéraires piétons et/ou cyclables et/ou si la largeur ≤ 3 m. A défaut, la limite de vitesse sera de maximum 30 km/h.
En agglo.	La limite préconisée est de 50 km/h. Elle est réduite à 30 km/h essentiellement aux abords d'écoles. Elle peut être plus élevée dans des zones peu densément bâties.	La limite préconisée est de 50 km/h. Elle est réduite à 30 km/h essentiellement aux abords d'écoles. Elle peut être plus élevée dans des zones peu densément bâties.	La limite préconisée est de 50 km/h. Elle est réduite à 30 km/h aux abords d'écoles, mais peut également l'être en cœurs du centre urbain et des villages (dans des zones densément bâties et/ou à proximité de pôles de déplacements). Exceptionnellement, elle peut être plus élevée (70 km/h) dans des zones peu densément bâties.	Le développement de zones apaisées (zone 30, résidentielle) est préconisé. La vitesse est maintenue à 50 km/h en l'absence d'aménagement/configuration *ad hoc*.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie

Quelles actions pour le réseau communal ?

Eu égard aux limites de vitesse actuelles et aux actions envisagées, la Commune :

- Analysera la possibilité de développer des zones apaisées dans le centre urbain et en cœur de village ; ou de mettre en zones 30, ou zones résidentielles, les voies de desserte locale dans leurs portions sises en agglomération ;
- Mettra en chemins réservés, et donc limitera à 30 km/h, les voies de desserte locale situées hors agglomération, au minimum celles dont la largeur de chaussée est ≤ 3 mètres et/ou qui sont parcourues par un itinéraire piéton ou cyclable (cf. actions 1.2 et 2.1.b). A défaut d'une mise en chemin réservé, la vitesse de ces dernières sera limitée à 30 km/h ;
- Limitera à 50 km/h la vitesse de circulation en traversée de zones urbanisées non reprises en zones d'agglomérations. Cela concerne spécifiquement la traversée des zones urbanisées de la rue de la Caluyère et de la rue du Village ;
- Evaluera la possibilité/nécessité de limiter la vitesse de circulation des voies de collecte et voies de desserte (non limitées à 30 km/h) dans leurs portions sises hors agglomération à 70 km/h, en particulier celles parcourues par un itinéraire cyclable. L'idée est ici de limiter, à terme, à maximum 70 km/h la vitesse effective de circulation sur ces voiries.

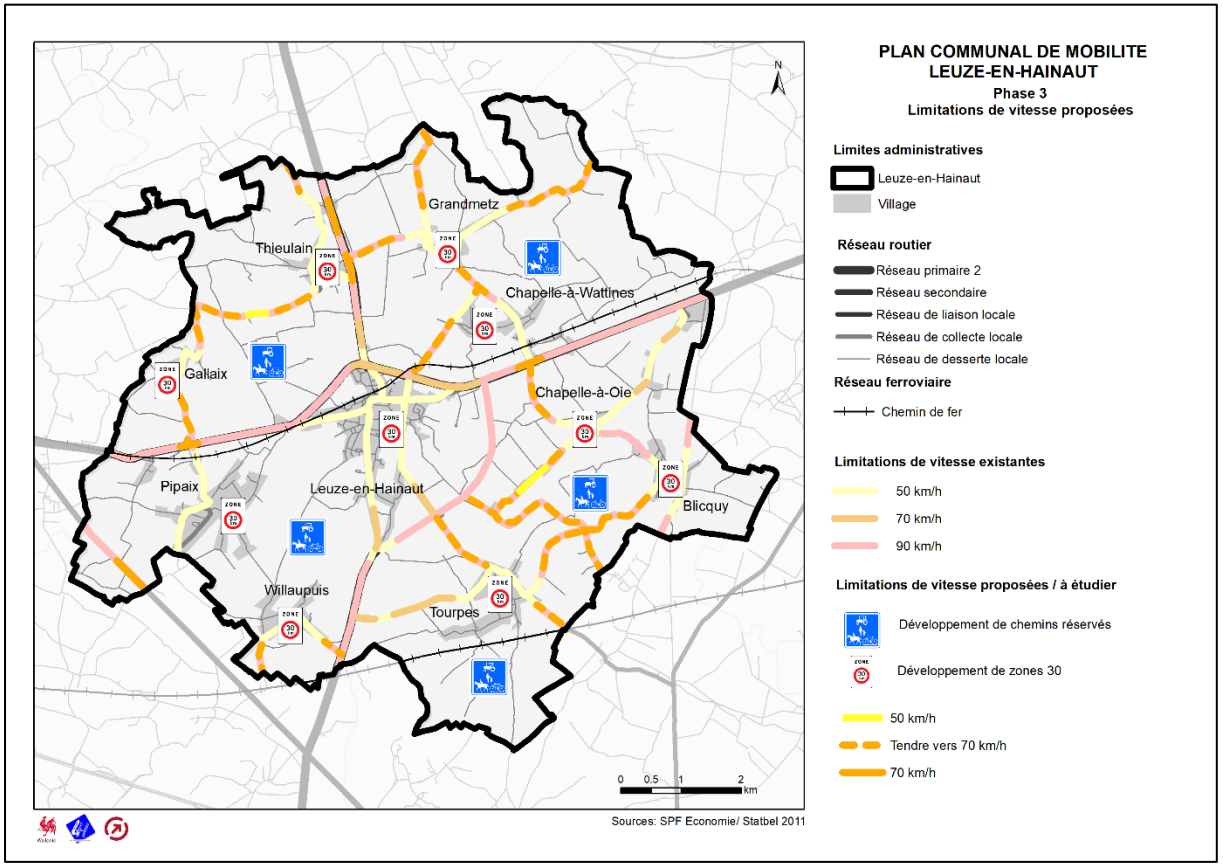
Quelles actions pour le réseau régional ?

Eu égard aux limites de vitesse actuelles et aux actions envisagées, la Commune en collaboration avec la Région :

- Analysera la possibilité de développer des zones apaisées dans le centre urbain. De telles propositions sont faites à cet égard dans le cadre du présent PCM (cf. action 1.1.a.) ;
- Réduira la limite maximale de vitesse autorisée à 70 km/h sur les voies du réseau primaire (N7, N60) et du réseau secondaire (N50) en traversée de zones urbanisées (sises hors agglomération) ;
- Alignera idéalement la vitesse de circulation de la N526 en cohérence avec ce qui est appliqué sur la N537, qui présente une fonction, un profil et un environnement similaires – à savoir de réduire à 70 km/h la limite de vitesse sur les portions situées hors agglomération ;
- Réduira éventuellement la limite de vitesse à 50 km/h sur l'avenue de Loudun et de l'avenue de la Wallonie en entrée d'agglomération, si les critères justifiant une telle réduction sont rencontrés.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. Marquer les entrées d'agglomérations (et zones urbanisées)

Description de l'action Créer des effets de porte au droit des entrées de villages et d'agglomérations (et des traversées de zones urbanisées)	**Action(s) liée(s)** 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la voirie
Objectif(s) poursuivi(s) Informer et inciter les automobilistes à lever le pied à l'approche des entrées d'agglomérations et au sein de celles-ci, en vue de plus de sécurité routière	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, Service Public de Wallonie (, Zone de police, TEC)
Lieu(x) concerné(s) Ensemble des entrées de villages et d'agglomérations (et traversées de zones urbanisées)	**Budget (estimation)** €€€(€) (≤ 100.000 €). Le budget dépend du type et du nombre d'aménagements
Degré de priorité et période de mise en œuvre Priorité 1, court terme (< 3 ans) : Entrées d'agglomération/traversées zones urbanisées sur le réseau principal (N7, N60, N50), sur le réseau de liaison locale (N526, N537), et sur le réseau collecteur (et les voies de desserte locale « problématiques ») Priorité2, moyen-long terme (3-10 ans) : Autres entrées d'agglomération	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune (aménagements voies communales) - Service Public de Wallonie (aménagements voies régionales)

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. Marquer les entrées d'agglomérations (et zones urbanisées)

Description concrète de l'action

Vérifier la limite de certaines entrées d'agglomération

Préalablement à l'aménagement d'une entrée/sortie d'agglomération, le gestionnaire de voirie vérifiera la bonne localisation des signaux F1 et F3, marquant les début et fin d'une agglomération (cf. ci-contre).

A priori, seule la localisation de l'entrée/sortie de l'agglomération de Leuze (via l'avenue de Loudun) doit être revue. Celle-ci doit idéalement se situer sur l'avenue de Loudun (et non sur la chaussée de Péruwelz et la voie de contournement).

Une telle attention sera également portée aux entrées/sorties de zones urbanisées (qui ne constituent pas des agglomérations ; placement des signaux C43), et notamment aux éventuelles nouvelles zones qui seraient définies en adéquation avec ce que propose le présent Plan Communal de Mobilité (cf. action 5.1.a. ; exemple : traversée de la zone urbanisée le long de la N7 à hauteur de Chapelle-à-Wattines).

Qu'est-ce qu'une agglomération et où place-t-on le signal F1 ?

« Le terme 'agglomération' est un ensemble d'habitations formant une unité et considéré indépendamment des limites administratives. Plus concrètement, l'agglomération se définit comme un ensemble de constructions dont aucune n'est séparée de la plus proche de 200 m et qui logent au moins 50 personnes. Ce milieu est caractérisé par une densité de population égale ou supérieure à un certain seuil.

Dans le domaine routier, cette densité de population se traduit par une densité d'accès au kilomètre de route ou de rue. C'est ainsi que le code du gestionnaire de voirie introduit la notion d'agglomération lorsque la route a l'aspect de la rue sous-entendant une certaine contiguïté entre les maisons. » (source, SPW – Guide de détermination des limites de vitesse).

En ce qui concerne le placement des signaux indiquant le commencement (et la fin) d'agglomération, le code du gestionnaire mentionne que :

« Ces signaux sont placés simultanément, sur toutes les voies d'accès et de sortie d'une agglomération, approximativement à l'endroit où la voie publique prend ou cesse d'avoir l'aspect d'une rue ».

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. Marquer les entrées d'agglomérations (et zones urbanisées)

Description concrète de l'action

Marquer les entrées et sorties d'agglomérations

Les entrées/sorties des zones d'agglomération (et des traversées de zones urbanisées) doivent être clairement identifiables. Outre via les signaux routiers adéquats (F1 et F3) ou via le changement de régime de vitesse (pour les traversées de zones urbanisées), cela passera également par la création d'effets de porte visuelle et/ou physique – effets de porte (quasi-)inexistants actuellement.

Afin de garder une certaine cohérence et de créer une identité « entrée d'agglomération/traversée de zone urbanisée », il est préconisé d'utiliser des dispositifs similaires (par type de réseau).

Quel dispositif sur le réseau principal ?

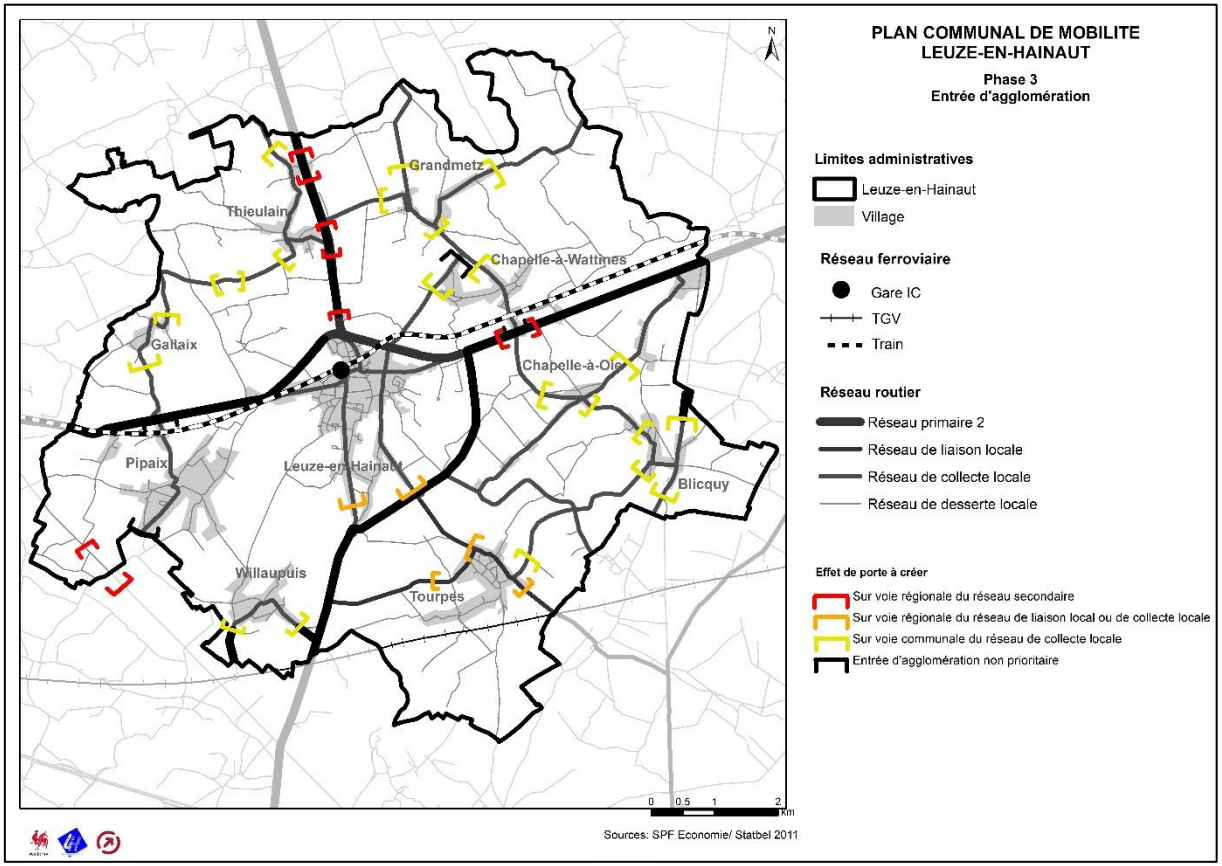
Sur le réseau principal (N7, N60, N50), où cela concerne spécifiquement les traversées des zones urbanisées, au minimum une bande colorée sera marquée au sol (ex : ocre), sur laquelle pourrait être reproduite le signal C43. Idéalement, un aménagement visuel complètera le dispositif et/ou celui-ci sera éventuellement couplé à un dévoiement de voirie.

Quel dispositif sur le réseau de liaison locale ?

Sur le réseau de liaison locale (N526, N537), un dispositif similaire pourrait être implanté. En lieu et place d'un dévoiement latéral, un autre type de dispositif pourrait être envisagé.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. Marquer les entrées d'agglomérations (et zones urbanisées)



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. Marquer les entrées d'agglomérations (et zones urbanisées)

Quel dispositif sur le réseau de collecte locale (et le réseau de desserte locale) ?

Au vu de la charge de trafic circulant sur les voiries pénétrantes du centre urbain de Leuze, et du passage d'un certain nombre de bus sur ces artères, un dispositif similaire à celui préconisé pour le réseau de liaison locale doit être envisagé.

Concernant les autres voiries du réseau collecteur – à savoir celles desservant les villages – et les voies de desserte locale, un dispositif plus contraignant doit être envisagé. De nombreux dispositifs sont possibles en vue de marquer les entrées d'agglomérations. Certains peuvent être combinés, notamment les dispositifs ralentisseurs de vitesse qui, outre le fait de marquer les entrées d'agglomération, impliquent un ralentissement de la vitesse afin de passer l'obstacle. Ces derniers sont de deux grands types :

- Les dispositifs surélevés, à savoir les ralentisseurs de trafic (dos-d'âne), plateaux, et coussins berlinois, qui obligent les automobilistes à ralentir afin de franchir l'obstacle ;
- Les dévoiements de voiries qui obligent les automobilistes à dévier de trajectoire et donc à ralentir.

En vue de marquer les entrées de villages et d'agglomérations sur le territoire leuzois différents types de dispositifs sont ici proposés (cf. ci-après).

Etant donné que certaines limites d'agglomérations sont susceptibles d'évoluer au gré de l'urbanisation des villages, il pourrait s'avérer opportun de prévoir des dispositifs temporaires pour ces cas précis.

Il y a également lieu de tenir compte des cyclistes, en particulier sur les voies parcourues par des itinéraires cyclables (cf. exemples ci-après).

Pour plus d'information concernant les dispositifs ralentisseurs :

- **SPW (2016), « Une circulation apaisée dans les villes et les villages – Quelle stratégie ? Quels outils ? », La CeMathèque n°42, pp.48.**
- **SPRB, Bruxelles-Environnement, « Les aménagements locaux de voirie et leur influence sur le bruit routier »**

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.b. Marquer les entrées d'agglomérations (et zones urbanisées)

Dévoiement unilatéral combiné à un rétrécissement de voirie, avec coussin berlinois :

L'obstacle incite les automobilistes à ralentir, mais trouve toute son efficacité si un véhicule arrive en contre sens (obligation de freiner, voire de s'arrêter).

L'aménagement permet aux cyclistes de by-passer l'obstacle.

Dévoiement bilatéral combiné à un rétrécissement avec plateau :

L'obstacle oblige l'automobiliste à ralentir, et est d'autant plus efficace si un véhicule arrive en contre sens. L'aménagement permet également aux cyclistes de by-passer l'obstacle.

Triple dévoiement avec rétrécissement de chaussée :

L'aménagement marque à la fois l'entrée d'agglomération et oblige les automobilistes à ralentir. Dans ce cas-ci, il ne permet pas aux cyclistes de by-passer l'obstacle

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Description de l'action Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter les limites de vitesse imposées	**Action(s) liée(s)** 4.1. Spécialiser le réseau routier 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie (et son environnement) 5.1.b. Marquer les entrées de villages et d'agglomérations 6.1.a. Renforcer et harmoniser la signalisation et le mobilier urbain aux abords d'écoles
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer la sécurité routière de l'ensemble des usagers de la route	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, Service Public de Wallonie, Zone de police (,TEC)
Lieu(x) concerné(s) Ensemble du territoire communal, spécifiquement aux endroits où les limites de vitesse sont dépassées	**Budget (estimation)** €(€€€€). Le budget dépend des mesures prises.
Degré de priorité et période de mise en œuvre Priorité 1 et action à court terme (< 3 ans) : zones prioritaires Priorité 2 et action continue : autres lieux	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune (aménagements voies communales) - Service Public de Wallonie (aménagements voies régionales)

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Description concrète de l'action

La Commune, en collaboration avec la Zone de Police (et la Région pour les voiries régionales), prendra les mesures nécessaires en vue de faire respecter les limites de vitesse imposées, en priorité sur les voies pour lesquelles les résultats des mesures montrent d'importants problèmes d'excès de vitesse, en particulier si elles sont fortement fréquentées par des automobilistes et/ou des piétons et cyclistes (ou autres usagers vulnérables).

Dans le centre urbain, c'est le cas de l'avenue de la Libération, de l'avenue de la Wallonie, ou encore de l'avenue des Héros Leuzois. Au sein des villages, cela concerne plusieurs voies de collecte ou de liaison, dont la rue d'Hussignies (Blicquy), la rue de la Forge (Willaupuis), la rue de la Station (Tourpes), la rue du Trieu (Chapelle-à-Wattines) ou encore la rue des Longues Têtes (Grandmetz).

La stratégie générale à adopter est la suivante :

- Dans un premier temps, de bien informer sur la limite de vitesse à ne pas dépasser et de sensibiliser les automobilistes au respect de celle-ci ;
- Agir sur l'aménagement et le partage de l'espace public ;
- Enfin, et en dernier recours, ou de manière temporaire, des aménagements réducteurs de vitesse et/ou des mesures répressives devront être envisagés si des problèmes de vitesse existent ou persistent.

Bien informer et sensibiliser

Outre par la définition d'un régime de vitesse adéquat (cf. action 5.1.a.), le respect des réglementations passera dans un premier temps par une bonne information et une sensibilisation des automobilistes. Outre la création d'effets de porte aux entrées d'agglomérations (cf. action 5.1.b) et la plus grande mise en évidence des abords d'écoles (cf. action 6.1.a), un rappel ponctuel des limites de vitesse aux endroits critiques est également à envisager (par exemple rue de la Forge à Grandmetz, rue des Longues Têtes à Grandmetz).

En sus, une vaste campagne de sensibilisation doit être envisagée. Celle-ci doit s'entrevoir en collaboration avec la Zone de police, l'Agence Wallonne de la Sécurité Routière, et éventuellement avec des associations de prévention de sécurité routière.

Ci-contre une campagne menée sur le territoire communal de Villers-la-Ville (Brabant wallon) combinant à la fois une information via radar préventif et panneau rappelant la limite de vitesse.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Aménager et spécialiser le réseau routier

La Commune et la Région veilleront également au bon aménagement de l'espace public afin que celui-ci soit conforme à la fonction jouée par la voirie. L'environnement et la manière dont est partagé l'espace public influant en effet fortement sur le comportement des automobilistes. Ainsi, plus la voirie aura une fonction de séjour importante, plus l'espace dévolu à la circulation automobile devra être réduit à son strict minimum, et à l'inverse la place accordée aux piétons et aux cyclistes devra y être plus importante (cf. action 5.1.b).

Ci-contre un bon exemple d'aménagement d'une zone de desserte locale (Poperinge), incitant les automobilistes à rouler au pas.

Dispositifs ralentisseurs de trafic et mesures répressives

Enfin, la mise en place de dispositifs ralentisseurs de trafic et/ou le placement de radars répressifs sont d'autres mesures qui peuvent être prises. Elles sont toutefois spécifiquement recommandées dans les cas où les mesures précédentes ne sont pas suffisantes. Le placement de dispositifs ralentisseurs peut également s'envisager dans l'attente d'un réaménagement de la voirie ; et sont de manière générale à privilégier sur les voies à moindre trafic.

Ci-après sont présentés succinctement les différents types de ralentisseurs, leurs principaux avantages et inconvénients (source : **SPW (2016), « Une circulation apaisée dans les villes et les villages », CeMathèque n°42**).

Remarques :

Le placement de dispositifs ralentisseurs de trafic en cœur d'agglomération doit être murement réfléchi. S'ils sont généralement prisés par les riverains, ces derniers sont également les premiers à demander leur retrait. A noter à ce titre que le placement des dispositifs de type « dévoiement de voirie » peut être temporaire, ce qui permet de voir l'effet d'une telle mesure avant un aménagement définitif. Idéalement, une concertation avec les riverains sera effectuée en vue de déterminer la solution à envisager.

Afin de quantifier l'ampleur d'une problématique de vitesse, il est primordial de mesurer les vitesses pratiquées, via le placement de compteurs spécifiques.

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Les décrochements verticaux

Ces dispositifs induisent une réduction relativement efficace de la vitesse de circulation. En revanche, ils occasionnent localement des nuisances sonores.

Ils sont de trois types :

- Les ralentisseurs de trafic (ou dos-d'âne)
- Les plateaux
- Les coussins berlinois

Les décrochements horizontaux (dévoiement de voirie)

Les décrochements horizontaux consistent en la modification du profil en travers de la voirie, et induisent ou non un rétrécissement de l'espace de circulation. Dans les zones à très faible trafic, et implantés individuellement, ils sont généralement moins efficaces, mais occasionnent moins de bruit. Dans les zones à plus fort trafic, leur efficacité est accrue, mais ils peuvent alors impacter sur la fluidité du trafic.

Ci-contre une succession de doubles rétrécissements latéraux

Pour plus d'informations sur les dispositifs ralentisseurs de vitesse

- **SPW (2016), « Une circulation apaisée dans les villes et les villages – Quelle stratégie ? Quels outils ? », La CeMathèque n°42, pp.48.**
- **SPRB, Bruxelles-Environnement, « Les aménagements locaux de voirie et leur influence sur le bruit routier »**

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Le cas de la rue de Huissignies (Blicquy)

Caractéristiques :

Hiérarchie : voie de collecte locale

Limitation de vitesse : 50 km/h

Longueur : ~375m (ligne droite avec vue dégagée)

Largeur : 6m (espace de circulation automobile) + surlargeur (trottoirs et accotements)

Itinéraires piétons : trottoirs dans les parties urbanisées

Itinéraires cyclables : repris dans le réseau PN

Transport public : L86C (8bus/j/2sens)

Chiffres clés :

Densité de trafic : 820 véh./j/2 sens (en moyenne)

V85 : 77 km/h

Mesures actuelles :

Information : aucune mesure spécifique

Spécialisation du réseau : marquage de la zone d'arrêt du bus L86C

Dispositifs supplémentaires : succession de 2 rétrécissements doubles qui ne sont pas efficaces vu le faible trafic et les caractéristiques géométriques des écluses ((L=35m, dg=2m, d=2m)

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Le cas de la rue de Huissignies (Blicquy)

Propositions

Informer, sensibiliser… éventuellement réprimander

A très court terme, la Commune fera placer le signal C43 accompagné du panneau additionnel « rappel » en différents lieux sur la voirie. Idéalement, un radar préventif sera également placé. Ces deux dispositifs ayant pour objectif d'informer et de sensibiliser les automobilistes à respecter les limitations de vitesse.

Dans un second temps, et en attendant un éventuel réaménagement de la voirie et/ou la mise en place de dispositifs ralentisseurs si aucune amélioration sensible n'est observée, la Zone de police pourrait procéder à des contrôles de vitesse. Ces contrôles seront alors répressifs, mais pourraient également prendre la forme d'une campagne de sensibilisation. En fonction des valeurs indiquées par le radar (préventif ou répressif) les automobilistes circulant en excès de vitesse seraient interpellés et sensibilisés. Le cas échéant, la sensibilisation pourrait se faire par des associations de prévention pour la sécurité routière.

Réaménager la voirie et éventuellement placer des dispositifs ralentisseurs

La rue de Huissignies est traversée par un itinéraire du réseau Points-Nœuds de Wallonie Picarde. A ce titre, la réalisation d'aménagements cyclables de type bande cyclable suggérée ou piste cyclable marquée doit être envisagée. Si de tels aménagements ont pour effet de réduire visuellement l'espace de circulation pour les automobilistes, il est très probable que de tels aménagements aient peu d'effet sur les vitesses pratiquées compte tenu de la largeur de la chaussée (6 mètres) et du caractère rectiligne de la voirie (belle perspective visuelle).

De ce fait, et en l'absence d'effet sensible (V85 > 55 km/h) qui découleraient des mesures d'information et de sensibilisation, voire de répression, un réaménagement plus conséquent doit être envisagé. Deux options sont ici proposées :

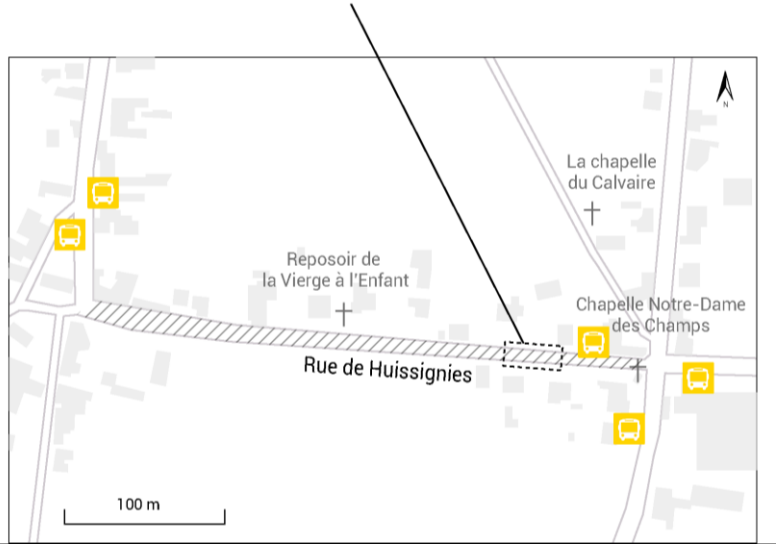
- Réalisation d'une succession de rétrécissements simples latéraux (avec éventuelles zones de stationnement et plantations : dans ce cas la création d'un itinéraire cyclable continu n'est pas possible). Le cas échéant, l'écartement latéral entre les points d'extrémités des ilots (d) doit être proche de 0 et au maximum de 1m. Quant à la longueur de la double écluse (L), celle-ci sera idéalement de 60 m) ;
- Réalisation d'une succession de rétrécissements simples axiaux avec coussins berlinois. La longueur de l'écluse peut également atteindre une longueur de 60 m.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Le cas de la rue de Huissignies (Blicquy)

Exemple d'aménagement : succession de rétrécissements simples latéraux (sans zones de stationnement et avec bandes cyclables suggérées)



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Le cas de la rue des Longues Têtes (Grandmetz)

Caractéristiques :

Hiérarchie : voie de collecte locale

Limitation de vitesse : 50 km/h

Longueur : ~335m (entre limite d'agglomération et virage)

Largeur : 6,5 m (entre filets d'eau) + surlargeur

Itinéraires piétons : ponctuellement trottoirs de plain-pied

Itinéraires cyclables : repris dans le réseau PN, le réseau cyclable régional (proposé dans le SDCW), et le réseau cyclable communal (proposé dans le PCM)

Transport public : /

Chiffres clés :

Densité de trafic : /

Part des véhicules en infraction : 50%

Mesures actuelles :

Information : aucune mesure spécifique

Spécialisation du réseau : /

Dispositifs supplémentaires : /

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Le cas de la rue des Longues Têtes (Grandmetz)

Propositions

Informer, sensibiliser… éventuellement réprimander

La première mesure consiste à marquer l'entrée/sortie d'agglomération conformément à ce qui est recommandé par ailleurs (cf. action 5.1.b.).

En sus, à très court terme et de manière similaire à ce qui est proposé pour la rue de Huissignies, la Commune fera placer le signal C43 accompagné du panneau additionnel « rappel » en différents lieux sur la voirie. Idéalement, un radar préventif sera également placé.

De la même manière, dans un second temps, et en attendant un éventuel réaménagement de la voirie et/ou la mise en place de dispositifs ralentisseurs si aucune amélioration sensible n'est observée, la zone de police pourrait procéder à des contrôles de vitesse (contrôles répressifs et/ou de sensibilisation ; cf. ci-avant).

Réaménager la voirie et éventuellement placer des dispositifs ralentisseurs

La rue des Longues Têtes est également parcourue par des itinéraires cyclables ; et à ce titre, la réalisation d'aménagements cyclables de type bande cyclable suggérée ou piste cyclable marquée doit être envisagée. A nouveau, si de tels aménagements ont pour effet de réduire visuellement l'espace de circulation pour les automobilistes, il est très probable que de tels aménagements aient peu d'effet sur les vitesses pratiquées compte tenu de la largeur de la chaussée (6,5 mètres) et du caractère relativement rectiligne de la voirie (belle perspective visuelle).

De ce fait, et en l'absence d'effet sensible (V85 > 55 km/h) des mesures d'information et de sensibilisation, voire de répression, un réaménagement plus conséquent doit être envisagé. Au vu de la configuration similaire des deux voiries étudiées, des options similaires sont proposées, à savoir :

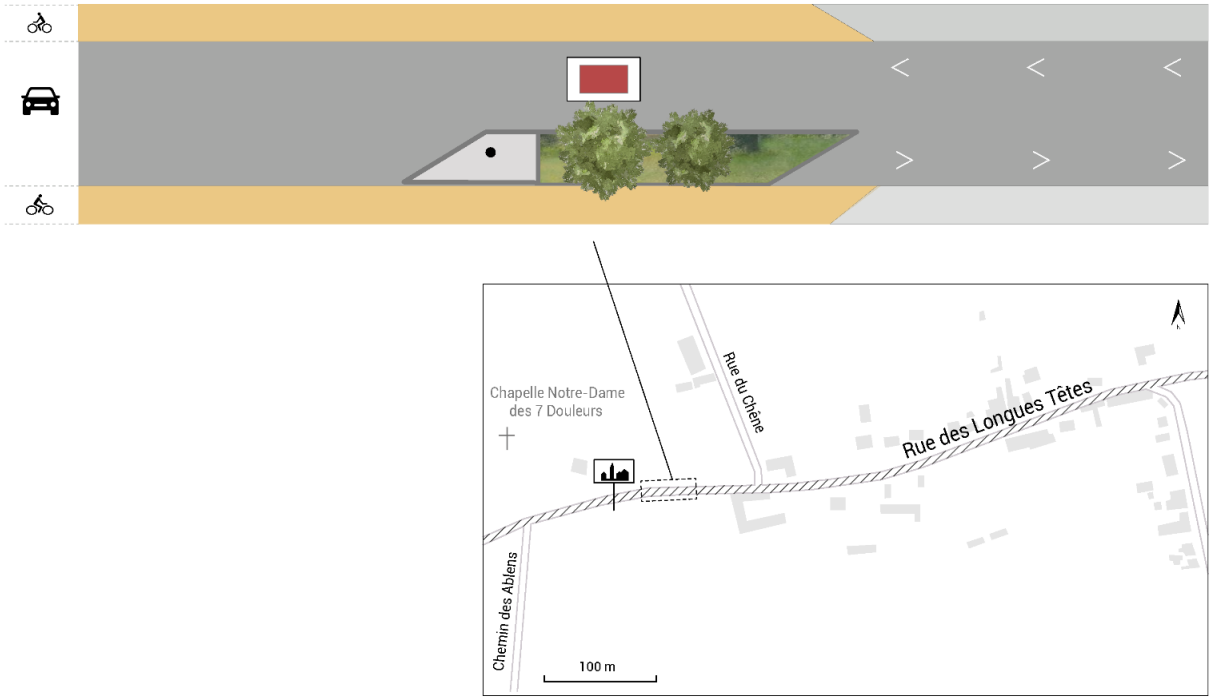
- Réalisation d'une succession de rétrécissements simples latéraux (avec éventuelles zones de stationnement et plantations) ;
- Réalisation d'une succession de rétrécissements simples axiaux avec coussins berlinois.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Le cas de la rue des Longues Têtes (Grandmetz)

Exemple d'aménagement : création d'un effet de porte en entrée d'agglomération



Action 5.1.c. Prendre les mesures nécessaires en vue de faire respecter le régime de vitesse

Le cas de la rue des Longues Têtes (Grandmetz)

Exemple d'aménagement : création d'un effet de porte en entrée d'agglomération (suite)

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.a. Supprimer/réaffecter les voies centrales sans affectation particulière sur la N7

Description de l'action Supprimer les sections de voies à trois bandes avec bande centrale sans affectation particulière (et permettant un dépassement dans les deux sens de circulation)	**Action(s) liée(s)** 2.2.b. Sécuriser (davantage) et compléter les itinéraires de liaison (cyclable) avec les pôles voisins
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer la sécurité routière de l'ensemble des usagers de la route	**Acteur(s) concerné(s)** Service Public de Wallonie (,Zone de police, Ville de Leuze-en-Hainaut, TEC)
Lieu(x) concerné(s) N7	**Budget (estimation)** €€ (≤ 10.000 €) – marquage au sol €€€€(€) (> 50.000 €) – réaménagement des espaces de circulation
Degré de priorité et période de mise en œuvre Priorité 1 et action à court terme (< 3 ans) : Réaliser un marquage au sol supprimant la possibilité de dépassement dans les deux sens de circulation via la bande centrale de circulation. Priorité 2 et action moyen-long terme (3 – 10 ans) : éventuel réaménagement des espaces de circulation	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Service Public de Wallonie (marquage et aménagements voies régionales) - Subsides régionaux (aménagements cyclables éventuels)

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.a. Supprimer/réaffecter les voies centrales sans affectation particulière sur la N7

Description concrète de l'action

La Région, en tant que gestionnaire de voirie, supprimera et/ou réaffectera sur la N7 la voie centrale sans affectation et qui permet un dépassement dans les deux sens de circulation (section de voie à 3 bandes de circulation) :

- Idéalement, cette voie centrale sera supprimée et l'espace libéré réaffecté à d'autres usages – tels que par exemple en vue de l'amélioration et de la sécurisation des cheminements cyclables (cf. exemple ci-contre) ;
- A défaut, la bande centrale sera neutralisée, ou éventuellement permettra le dépassement dans un seul sens de circulation. A proximité des principaux carrefours, elle pourrait/devra servir de réserve de capacité pour absorber le trafic, dont l'accroissement est attendu dans les années à venir, en particulier suite au développement des parcs d'activité économique.

La voie centrale sera prioritairement supprimée sur les portions de la N7 dont la piste cyclable marquée est dépourvue de surlargeur, et ce, dans le but de gagner de l'espace pour marquer des surlargeurs cyclables sur toute la longueur des deux PCM qui bordent la chaussée.

En attendant un éventuel réaménagement de l'espace de circulation, un marquage au sol supprimera la possibilité de dépassement dans les deux sens de circulation via la bande centrale de circulation.

Situation existante

Exemple d'aménagement cyclable réalisé le long de la N57

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Description de l'action Sécuriser les carrefours accidentogènes objectifs (et subjectifs)	**Action(s) liée(s)** 1.3. Créer un réseau d'itinéraires piétons entre les villages et avec le centre urbain 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal 5.1.a. Définir un régime de vitesse en adéquation avec la fonction de la voirie (et son environnement) 5.2.a. Supprimer/réaffecter les voies centrales sans affectation particulière sur la N7
Objectif(s) poursuivi(s) Réduire le nombre et le risque d'accidents de la route	**Acteur(s) concerné(s)** Service Public de Wallonie, Ville de Leuze-en-Hainaut (, Zone de police, O.T.W.)
Lieu(x) concerné(s) Carrefours accidentogènes	**Budget (estimation)** ~~€€~~(€€) (> 2.500 à > 100.000 €) selon les carrefours et les aménagements qui seront réalisés
Degré de priorité Priorité 1 et action à court terme (≤ 3 ans) : carrefours N7/N526/Vieux Pont, N7/Galterie, N60/N537 Priorité 2 et action à moyen terme (3-5 ans) : autres carrefours accidentogènes et autres carrefours régionaux traversés par des itinéraires cyclables et piétons Priorité 3 et action à long terme (> 5 ans) : carrefours accidentogènes subjectifs	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune - Service Public de Wallonie - Subsides Service Public de Wallonie

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Description concrète de l'action

La Commune et la Région sécuriseront chacune sur les voiries qu'elles gèrent les carrefours accidentogènes. Sont aussi concernés par la présente action les carrefours sur voies régionales qui sont traversés par les itinéraires cyclables et piétons communaux définis par ailleurs (cf. fiches 1.3. et 2.1.).

Parmi ces carrefours, les 4 suivants sont jugés prioritaires étant donné qu'ils enregistrent le plus grand nombre d'accidents et qu'en outre ils sont traversés par les itinéraires cyclables et piétons dont question ci-avant : N7/N526/Vieux Pont (dont la fréquentation automobile devrait s'accroitre à la suite de l'extension du PAE), N7/Galterie/Pont de Trimont, N60/N537.

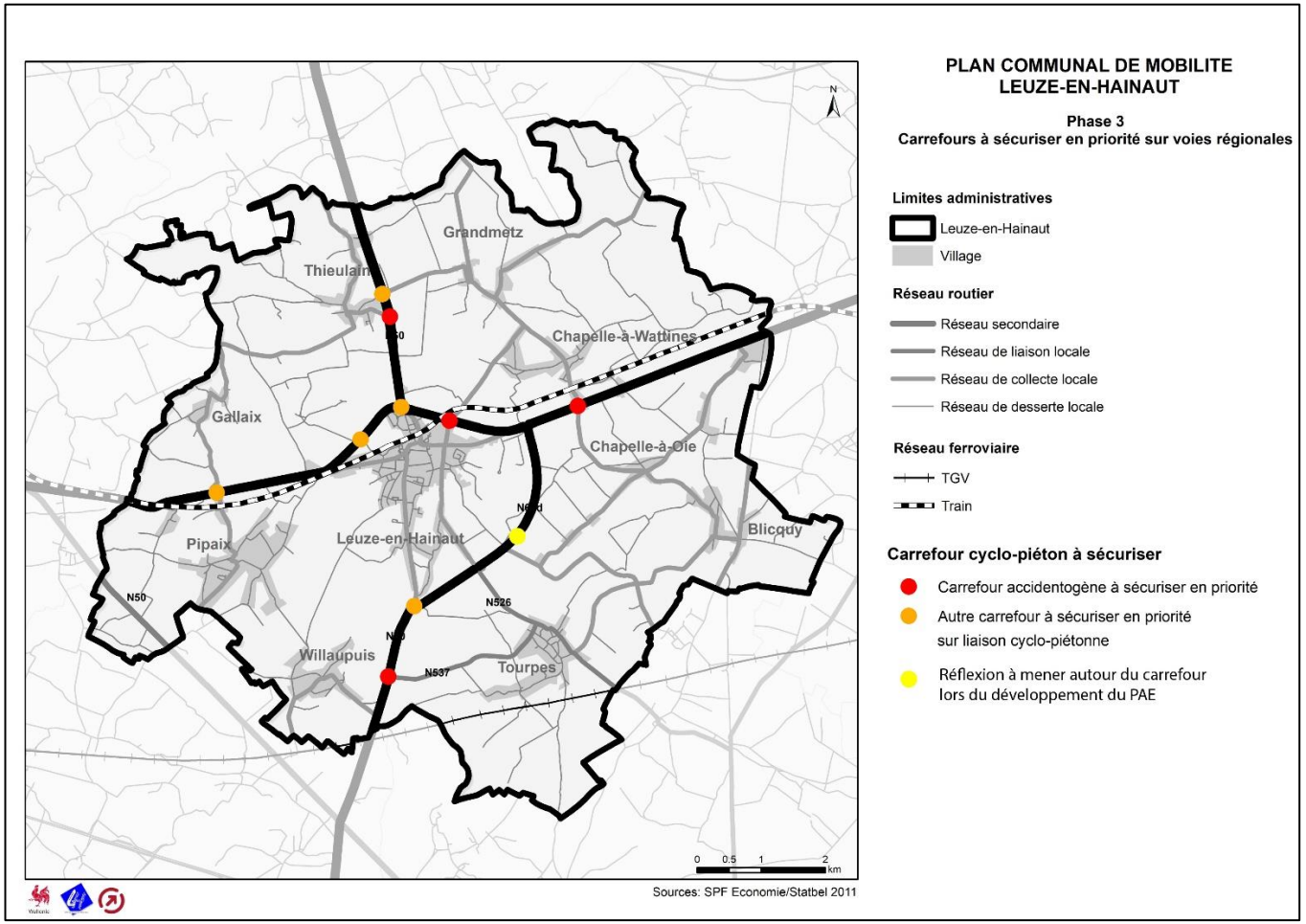
Des propositions de solutions sont faites ci-après pour les deux premiers nommés, ainsi que pour le carrefour N60/Warde qui constitue un carrefour particulièrement insécurisant pour les cyclistes. Il s'agit ici de propositions/options. La solution finale sera validée en Commission Provinciale de Sécurité Routière (CPSR) - procédure des audits de sécurité routière étudiera les différentes options d'aménagement dans le cadre de l'évaluation des incidences sur la sécurité routière (cf. audit sécurité routière).

Par ailleurs, tant la Région que la Commune sécuriseront progressivement, si nécessaire, l'ensemble des autres carrefours sur le territoire communal.

Lors du réaménagement de ces carrefours une attention particulière devra être portée à la sécurité des piétons, et des cyclistes (en particulier au droit de ceux fréquentés par ceux-ci), au passage éventuels des transports publics, ainsi qu'à l'accroissement attendu du trafic automobile notamment suite au développement des parcs d'activité économique.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Carrefour N7/N526/Vieux Pont

Caractéristiques :

Localisation : hors agglomération (70 km/h sur la N7)

Gestion : feu de signalisation

Accidentologie : 5 accidents avec blessés (2013-2018)

Fréquentation : 1.650-1.800 evp/h durant les heures de pointe ; CU = 75% (fréquentation qui va s'accroitre à la suite de l'extension du PAE)

Transport public : L86B, L86C

Itinéraires cyclables : itinéraire cyclable sur N7 (haut potentiel) ; itinéraire cyclable communal projeté sur chemin du Vieux Pont

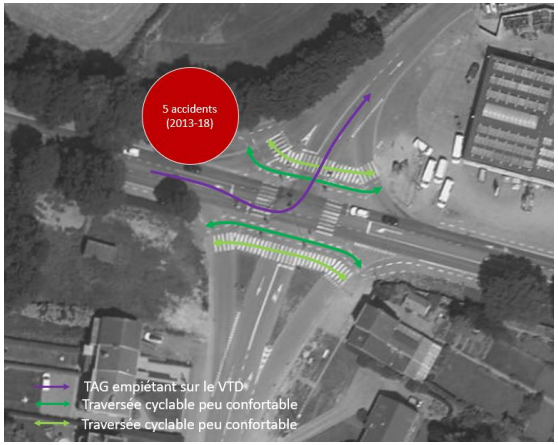
Principale(s) problématique(s) et éléments à prendre en considération

De multiples accidents entre véhicules motorisés se sont produits ces dernières années au droit de ce carrefour (« zone à moyen risque »). Les principales causes des accidents sont le non-respect des priorités et le non-respect des distances. Il s'agit d'un carrefour donnant accès notamment à l'entreprise Lutosa qui entrevoit de développer son activité (problématique de tourne-à-gauche des poids lourds se dirigeant vers Lutosa depuis la N7, qui empiète sur le flux de va-tout-droit). A noter également les longues et inconfortables traversées piétonnes/cyclables et le fait que le carrefour est utilisé comme zone de dépose-minute pour l'école voisine.

Besoins :

- Sécuriser les traversées pour les modes actifs

- Sécuriser le carrefour pour les autres modes de déplacement et faire respecter les règles de circulation



Source : WalOnMap (fond de plan)

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Carrefour N7/N526/Vieux Pont

Propositions :

Dans le cadre de la CPSR qui a traité de ce carrefour courant de l'année 2017, deux options ont été envisagées : la mise en place d'un rond-point ; le maintien d'une gestion par feux de signalisation (avec amélioration du fonctionnement et de la configuration du carrefour). Selon la CPSR, et sur base des données dont elle disposait à l'époque, les deux options peuvent convenir.

* La mise en place d'un **rond-point** présente l'avantage de réduire fortement le nombre de points de conflits entre usagers et d'induire un ralentissement des vitesses. Elle devrait également occasionner un plus grand respect des priorités et des distances (vitesse généralement plus faible des automobilistes à l'approche du carrefour). La problématique du tourne-à-gauche des poids lourds en direction de Lutosa serait également résolue.

En revanche, au vu de la charge de trafic dont une part non négligeable de poids lourds circulant dans ce carrefour, et compte tenu de sa localisation hors agglomération, la mise en place d'un giratoire est relativement peu confortable pour les modes actifs, que ce soient les piétons ou les cyclistes. Le cas échéant, le rond-point devra être le plus « compact » possible et idéalement aménagé avec un anneau à une voie et une seule bande de circulation aux entrées/sorties de l'anneau. Une piste cyclable séparée sera réalisée en vue de faciliter la traversée du carrefour par les cyclistes moins aguerris.

A noter que les véhicules s'insérant dans le rond-point depuis les axes secondaires, et donc les poids lourds provenant de l'entreprise Lutosa, pourraient éprouver des difficultés à s'insérer dans le carrefour (en particulier durant les heures de pointe), en raison de la densité de trafic circulant sur la N7. Il n'est donc pas non plus à exclure des remontées de files au droit de ce carrefour, en particulier durant les heures de pointe et en cas d'aménagement d'un rond-point à une seule voie.

* Le **maintien d'une gestion par feux de signalisation** est également une solution envisageable, mais le cas échéant il sera nécessaire :

- De revoir la configuration du carrefour en vue de réduire les points de conflits et d'améliorer les conditions de traversées des piétons et cyclistes. A cet égard, il est préconisé de simplifier le carrefour par la suppression des by-pass qui ne sont pas indispensables /nécessaires. La mise en place du vert intégral pour les piétons et cyclistes doit également être envisagée ;
- De prendre des mesures en vue d'inciter/faire respecter les règles de priorité et les limites de vitesse. Cela peut se faire par le biais de contrôles par la Zone de police et/ou la mise en place de radars (type RT4) ;
- D'apporter une attention particulière à la giration des poids lourds.

Cette solution présente l'avantage d'être globalement moins couteuse que le rond-point. En cas de reconfiguration du carrefour et de la mise en place d'un vert intégral pour les modes actifs, cette solution est également plus confortable pour ceux-ci.

Lors de la réunion tenue avec la Direction des Routes de Mons et la Direction des Déplacements doux et de la Sécurité des aménagements de voiries du SPW , un maintien de la gestion par feux (avec réaménagement) constituait la solution privilégiée.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Carrefour N7/Galterie/Pont de Trimont

Caractéristiques :

Localisation : hors agglomération (90 km/h)

Gestion : STOP (N7 prioritaire)

Accidentologie : 3 accidents avec blessés (2013-2018)

Fréquentation : > 10.000 véhicules/j (dont ~ 1.400 en provenance/direction de chacune des branches secondaires)

Transport public : L86B, L86C

Itinéraires cyclables : itinéraire cyclable sur N7 ; itinéraire cyclable communal projeté sur axes secondaires

Principale(s) problématique(s) et éléments à prendre en considération

Plusieurs accidents avec blessés se sont produits ces dernières années au droit de ce carrefour. La traversée, ou l'insertion sur la N7 est délicate, en particulier pour les modes actifs.

Besoins :

- Sécuriser les traversées pour les modes actifs
- Sécuriser le carrefour pour les autres modes de déplacement

Source : WalOnMap (fond de plan)

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Propositions :

Une **réduction de la limite de vitesse à 70 km/h** est préconisée pour la zone (cf. fiche 5.1.a.). Celle-ci sera couplée à la mise en place d'un **effet de porte** de part et d'autre de la zone (cf. fiche 5.1.b.) de façon à informer et inciter les automobilistes à lever le pied en traversée de la zone et par là au droit du carrefour.

Par ailleurs, la visibilité des automobilistes et autres usagers de la route souhaitant s'insérer dans le carrefour depuis le réseau secondaire devra être améliorée via la réduction des bandes de stationnement (sises le long de la N7).

La mise en place de **feux de signalisation** doit être envisagée dans la mesure où elle faciliterait l'insertion et la traversée de la N7 par les différents usagers de la route, et notamment les modes actifs ; et sécuriserait davantage les différents mouvements effectués au droit de ce carrefour. De par l'urbanisation relative de cette zone, le flux de circulation transitant par ce carrefour, et la présence d'itinéraires cyclables (et piétons), la gestion par feux de signalisation trouve son sens. Elle pourrait induire une légère perte de temps pour les bus circulant sur la N7, et à l'inverse occasionner un gain de temps pour ceux provenant des branches secondaires. Un système de priorité bus pourrait être prévu.

Une gestion par feux pourrait également avoir pour effet un réduction globale de la vitesse dans la zone.

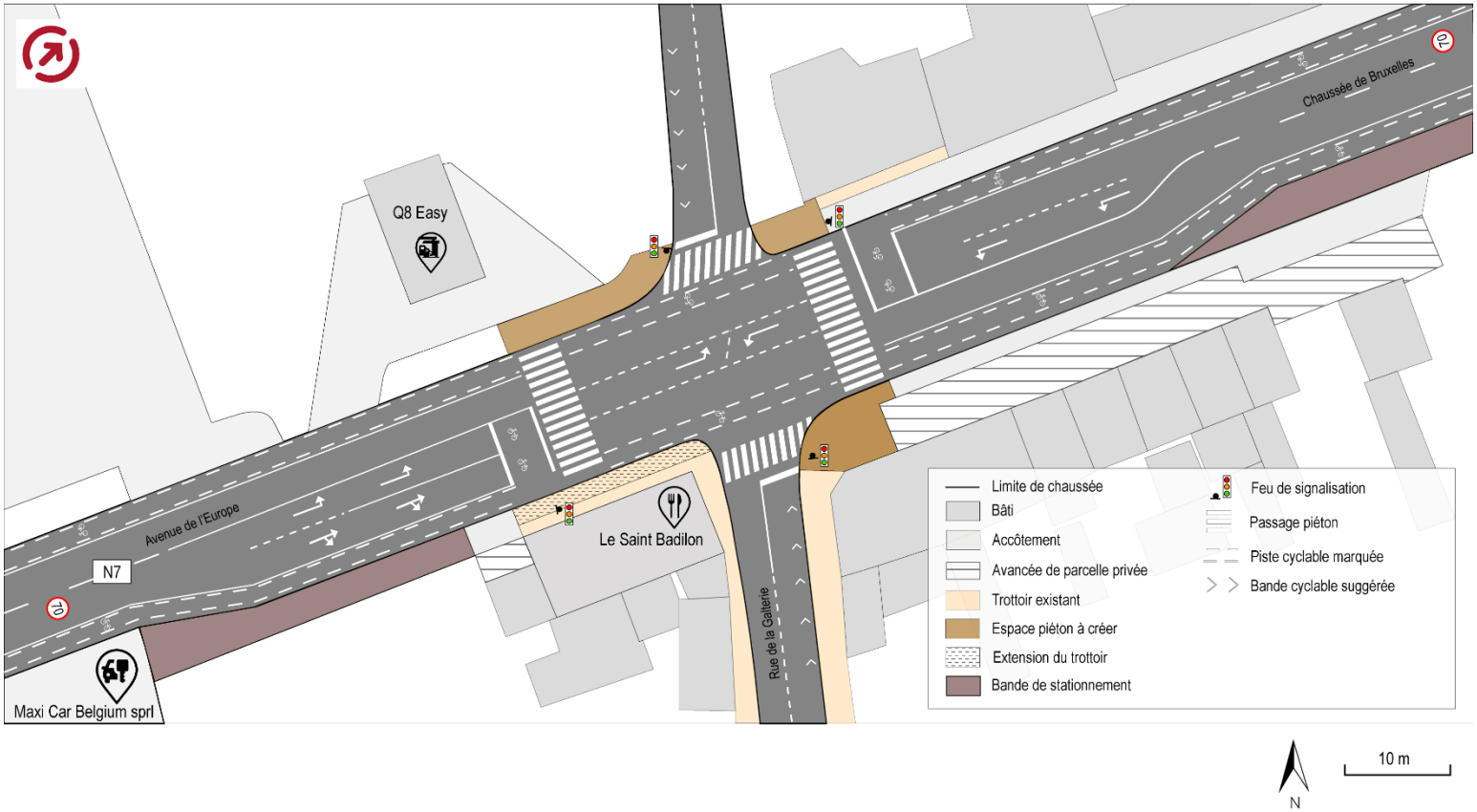
Le cas échéant, la mise en place d'une bande de tourne-à-gauche sera probablement nécessaire.

A défaut, doit être envisagée la mise en place d'un traversée en deux temps, tant pour les piétons que pour les cyclistes.

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

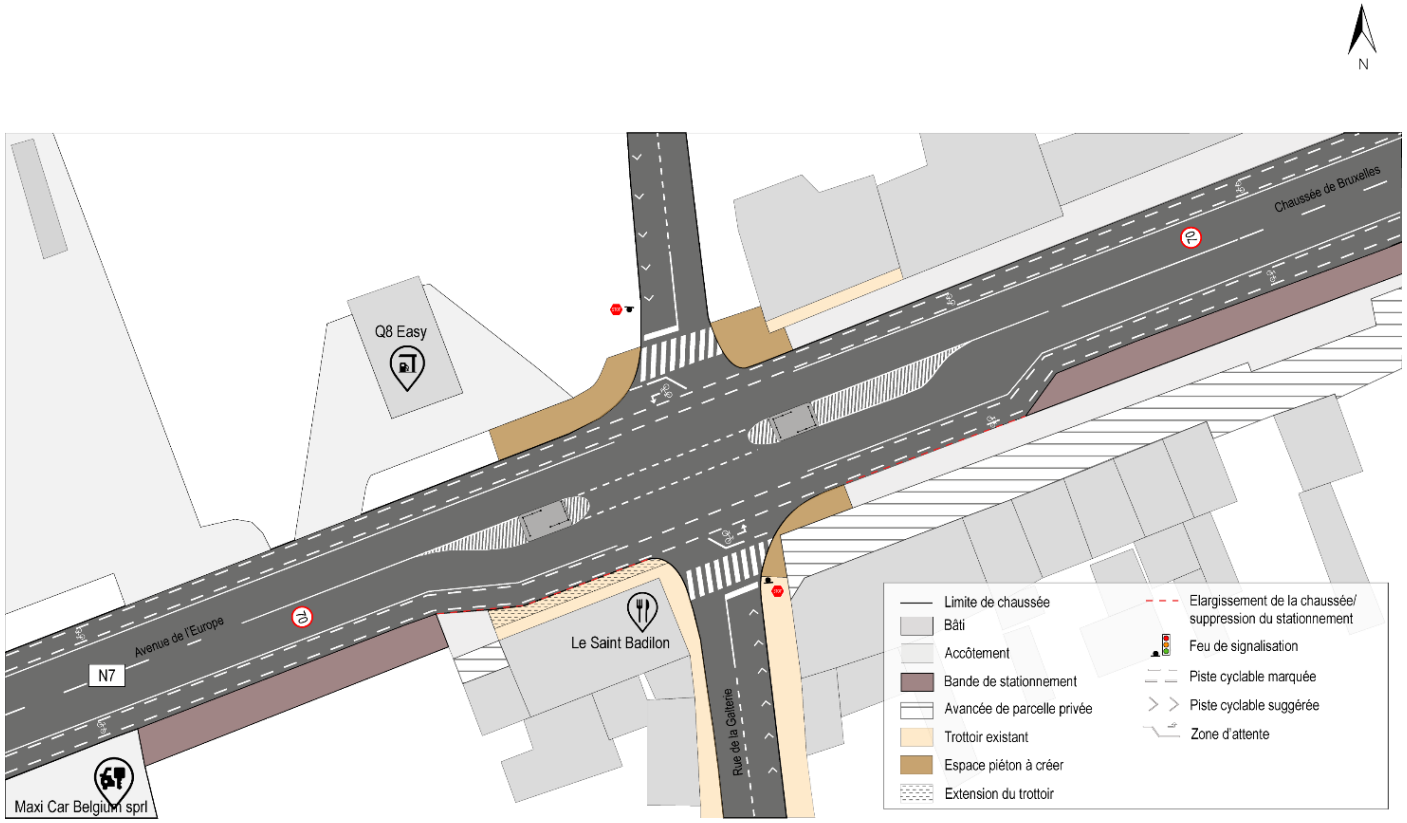
Esquisses de propositions (à titre purement illustratif) :



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Esquisses de propositions (à titre purement illustratif) :



5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Carrefour N60/Warde

Caractéristiques :

Localisation : hors agglomération (90 km/h)

Gestion : Cédez-le passage (N60 prioritaire)

Accidentologie : 0 accident (2013-2018)

Fréquentation : > 10.000 véhicules/jour

Transport public : L86B

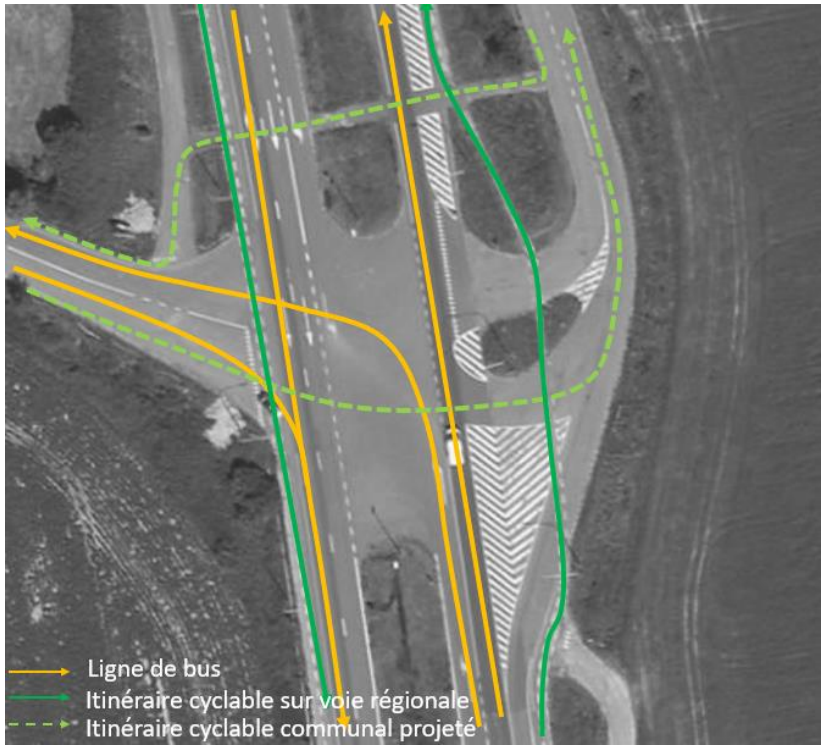
Itinéraires cyclables : itinéraire cyclable sur N60 ; RPN et itinéraire cyclable communal sur axes secondaires

Principale(s) problématique(s)

Ce vaste carrefour, parcouru par divers itinéraires cyclables, est particulièrement inconfortable et insécurisant pour les cyclistes. Traverser la N7 nécessite de franchir de multiples bandes de circulation (sur lesquelles les automobilistes sont autorisés à circuler jusqu'à 90 km/h). Traverser la branche est du carrefour n'est pas non plus des plus confortables.

Besoins :

- Sécuriser les traversées du carrefour pour les cyclistes



Source : WalOnMap (fond de plan)

5. AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE

Action 5.2.b. Sécuriser les carrefours accidentogènes

Propositions :

* La mise en place de **feux de signalisation** faciliterait et sécuriserait dans une certaine mesure la traversée de ce carrefour par les cyclistes (et les autres usagers, en particulier ceux provenant des branches secondaires). Elle pourrait en revanche impacter quelque peu la vitesse commerciale des bus qui transitent par ce carrefour. A ce titre, un système de priorité bus pourrait être prévu, de même que des feux à boutons poussoirs pour les cyclistes provenant des branches secondaires.

* **A défaut**, des mesures complémentaires à celles mises sur pied au cours de l'élaboration du PCM doivent être prises. En effet, de nombreuses actions ont déjà été mises en place. Le carrefour a été réaménagé de sorte à faciliter et sécuriser davantage la traversée du carrefour par les cyclistes. Le nombre de bandes de circulation a été réduit à une par sens sur la N60 à hauteur de la « percée » cyclable. Parmi ces actions complémentaires, le placement de luminaire au droit de la traversée cyclable et l'éventuelle mise en place de dispositifs de sécurité.

Par ailleurs, quelle que soit la solution retenue, une réduction de la limite de vitesse à 70 km/h est préconisée pour la zone (cf. action 5.1.a.). En sus, la réduction à une bande de circulation par sens est recommandée sur l'ensemble de la zone, combinée éventuellement à des bandes de tourne-à-gauche ou de tourne-à-droite à hauteur des carrefours. La bande résiduelle pourrait aussi être réaffectée à la circulation des bus (notamment en cas de mise en place d'une ligne « express » entre Leuze-en-Hainaut et Renaix ; cf. fiche 3.2.) ce qui faciliterait également l'arrêt et le redémarrage des bus à hauteur des arrêts de bus.

6. AMELIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.1. Renforcer la visibilité des abords d'écoles et créer une zone de confort

Description de l'action Renforcer la visibilité des abords des écoles par le développement de la signalétique et par l'utilisation d'un mobilier urbain attirant l'attention ; et créer une zone de confort au droit immédiat des entrées/sorties d'écoles	**Action(s) liée(s)** 6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords d'écoles
Objectif(s) poursuivi(s) Renforcer l'image et rendre davantage perceptibles les abords d'écoles via le développement de la signalétique et l'utilisation d'un mobilier urbain attirant l'attention, en vue d'un plus grand respect des zones 30 d'abords d'écoles	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, Service Public de Wallonie
Lieu(x) concerné(s) Ensemble des abords des écoles (en particulier, celles situées le long de voies communales)	**Budget (estimation)** €€(€) (≤ 50.000 €)
Degré de priorité et période de mise en œuvre Priorité 1 – action à court terme (< 3 ans) : Signalétique Priorité 2 – action à moyen terme (< 5 ans) : Mobilier urbain	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune - Service Public de Wallonie

6. AMELIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.1. Renforcer la visibilité des abords d'écoles et créer une zone de confort

Description concrète de l'action

Renforcer la visibilité

La Commune (principalement) renforcera la visibilité des abords d'écoles, via par exemple :

- Le développement d'une signalétique spécifique (panneaux, totems), tels que crayon(s) fluorescent(s), panneau « ralentis tu arrives près de mon école », etc. ;
- L'utilisation d'un mobilier urbain protégeant les entrées/sorties d'écoles attirant l'attention (garde-corps, potelets, etc., de couleur vive) (cf. ci-contre). L'éventuel mobilier urbain existant ne répondant pas à ces critères de bonne visibilité sera idéalement remplacé. Les écoles ne disposant pas encore de mobilier se verront équiper de tels dispositifs conformément aux recommandations ci-contre.

Complémentairement, la reproduction au sol du signal zone 30 ou A23 (« Endroit spécialement fréquenté par des enfants ») pourrait également être utilisée à cet effet.

Les éléments utilisés pour renforcer la visibilité des abords d'écoles devront être communs à toutes les écoles de sorte à créer une réelle « identité » abords d'école, et d'ainsi inciter plus spontanément les automobilistes (et autres usagers de la router) à lever pied.

Créer une zone de confort

Afin de ne pas mettre les enfants en danger lorsque ceux-ci se rendent à ou quittent l'école, ou les parents lorsqu'ils attendent leur(s) enfant(s), il est recommandé :

- D'interdire le stationnement dans un périmètre de 20 à 50 mètres aux alentours des entrées d'écoles ;
- D'aménager un espace confortable et protégé de la circulation automobile à proximité des entrées/sorties d'écoles. Cet espace pourrait être agrémenté de bancs, et être rendu convivial en le florissant par exemple. En outre, et afin d'également contribuer à la bonne visibilité des abords d'écoles, le mobilier urbain utilisé à cet effet sera commun à toutes les écoles et préférentiellement de couleur vive (cf. ci-contre).

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords d'écoles

Description de l'action (Ré)aménager des trottoirs confortables et sécurisés aux abords des écoles, et rendre les passages pour piétons aux alentours directs des écoles confortables et sécurisés	**Action(s) liée(s)** 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité 6.1. Renforcer la visibilité des abords d'écoles et créer une zone de confort 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'école 7.2. Tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) lors des aménagements d'espaces publics
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer l'accessibilité piétonne des écoles en rendant les cheminements piétons confortables et sécurisés, de même que les traversées piétonnes sises au droit des entrées d'écoles	**Acteur(s) concerné(s)** Commune de Leuze-en-Hainaut, Service Public de Wallonie
Lieu(x) concerné(s) L'ensemble des établissements scolaires présents sur le territoire communal sont concernés	**Budget (estimation)** ~~€€~~(~~€€€~~) (> 10.000 €). Le budget dépend des aménagements qui seront réalisés, et du nombre et type de dispositifs de sécurisation des traversées, et en particulier d'éventuels aménagements conséquents (ex : traversée sur plateau)
Degré de priorité : Priorité 1	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune - Service Public de Wallonie - Subsides Service Public de Wallonie
Période de mise en œuvre Mise en œuvre progressive	

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords d'écoles

Description concrète de l'action

Préambule

Cette action concerne la Ville de Leuze-en-Hainaut pour ce qui est des établissements scolaires implantés le long de voiries communales, et la Région wallonne pour ceux situés le long/à proximité de voies régionales (en particulier l'école CESP pour ce qui est de son accès depuis le chemin du Vieux Pont).

Recommandations générales

Trottoirs

Aux abords des établissements scolaires les voiries seront équipées, dans la mesure du possible, de trottoirs confortables. Ils auront une largeur d'au minimum 1,5 mètres, mais seront idéalement plus larges compte tenu de la spécificité de ses utilisateurs qui occupent généralement davantage d'espace (parents et grands-parents avec poussettes et/ou enfants). La continuité des cheminements piétons devra être garantie avec le réseau de trottoirs existants ou à venir (cf. fiche 1.1.b.). Une attention particulière sera également portée à la connexion piétonne avec les zones d'arrêts de bus, voire de parkings, situés à proximité.

La Commune (et la Région) prendra également les mesures nécessaires en vue de lutter contre le stationnement sauvage à proximité des écoles (et de manière plus générale sur l'ensemble des trottoirs). Et ce, en vue de garantir la sécurité des enfants et de leurs parents. Le cas échéant, cette lutte contre le stationnement sauvage devra aller de pair avec la mise en place de « solutions » afin de résoudre la problématique de stationnement dans le(s) cas où l'offre en stationnement serait insuffisante à proximité de l'école (cf. fiche 6.4).

Traversées piétonnes

Concernant les traversées piétonnes, il est globalement recommandé que celles-ci :

- soient quelques peu décalées par rapport à l'accès de l'école ;
- soient éclairées ;
- aient une dimension suffisante afin de pouvoir accueillir le flux de piétons et d'être visibles par les automobilistes (soit une largeur minimale de 3 mètres conformément à la législation).

Il est par ailleurs recommandé de placer l'une ou l'autre barrière le long du trottoir jusqu'au droit de la traversée afin de canaliser le flux piéton et de le protéger de la circulation automobile. Ces barrières seront de couleur vive et d'une typologie identique à celle utilisée pour sécuriser l'ensemble des abords de chacune des écoles conformément à ce qui est préconisé par ailleurs (cf. fiche 6.1.).

Globalement, le type d'aménagement et les mesures à prendre pour sécuriser les passages pour piétons vont également dépendre du type de voirie sur laquelle se trouve l'école. La Commune se verra responsable de l'aménagement des traversées piétonnes se trouvant sur voiries communales, la Région le sera pour l'aménagement de traversées sur voiries régionales.

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords d'écoles

Pour les traversées situées sur les **voiries communales**, l'aménagement des traversées sur des dispositifs surélevés contribuerait à faire ralentir le trafic et à mettre en évidence celles-ci.

Des agents pourraient également faciliter et sécuriser la traversée des enfants aux heures d'entrée et de sortie des classes. Concernant les traversées sur **voiries régionales**, pourrait s'envisager la mise en place de feux de signalisation à bouton poussoir.

Rue scolaire

La mise en place de rues scolaires doit être envisagée au droit de certaines écoles. Un appel à intérêt pourrait être lancé auprès des écoles afin d'identifier lesquelles seraient intéressées de rendre leurs abords (quasi-)uniquement accessibles aux modes actifs durant les périodes d'entrées et de sorties des classes.

Pour plus d'information :

- Dossier visibilité et sécurité des abords d'écoles, Service Public de Wallonie, 2011 (Dossier visibilité et sécurité)

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords d'écoles

Recommandations spécifiques

Au vu notamment de ces différentes recommandations générales, les mesures à prendre sont les suivantes :

- Ecoles communales (enseignement maternel et primaire)

Grandmetz : La qualité du revêtement du trottoir côté école peut être améliorée, le trottoir opposé (de l'autre côté de la chaussée) devrait être revêtu d'un matériau dur. Concernant le passage pour piétons, des barrières/garde-corps pourraient être placés (en particulier du côté opposé à l'école) et celui-ci éventuellement aménagé sur plateau.

Chapelle-à-Wattines : La qualité du revêtement du trottoir présent devant l'école doit être améliorée. La traversée de la rue Briqueteau doit être sécurisée (aujourd'hui aucun aménagement spécifique ; espace peu lisible). De même, la traversée de la rue de Cayoit doit être repensée et réaménagée. Un réaménagement plus global de cet espace est par ailleurs proposé à la fiche action 8.2.

Blicquy : De manière générale, il est recommandé de repenser l'aménagement de cet abord d'école. L'espace pour les piétons devant l'école doit notamment être élargi, de même que le trottoir de l'autre côté de la chaussée (en particulier au droit du carrefour). Le passage pour piétons situé à proximité de l'entrée de l'école n'est pas non plus optimal, ni idéalement localisé.

Tourpes : L'espace piétonnier devant l'école doit être libéré des véhicules en stationnement (cf. action 6.4). Sur les autres abords de la place, celui-ci doit être élargi, de sorte à offrir un espace de circulation d'au minimum 1,5 m. La traversée existante doit être repensée et réaménagée (celle-ci aboutit notamment sur un arbre et les trottoirs ne sont pas abaissés au droit de celle-ci). Par ailleurs, vu la configuration des lieux, d'autres traversées doivent être créées. Un réaménagement plus global de la place doit avoir lieu et est spécifiquement recommandé dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité et une proposition d'aménagement réalisée (cf. fiche 8.2).

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords d'écoles

Pipaix : Au même titre que pour l'école implantée dans le village de Tourpes, un réaménagement global de la place est préconisé. En vue d'améliorer l'accessibilité piétonne de l'école, il y a notamment lieu de repenser l'organisation du stationnement de sorte à offrir un espace de circulation pour les déplacements à pied devant l'école. La traversée piétonne est également à revoir.

Thieulain : L'amélioration de l'accessibilité piétonne aux abords de l'école de Thieulain passera en particulier par une meilleure jonction avec la place du village, qui elle aussi doit être globalement repensée.

Vieux-Leuze : La qualité du revêtement des trottoirs peut être améliorée, certaines dalles couvrant ces derniers étant notamment fendues ou descellées.

Rempart : La traversée piétonne pourrait être davantage sécurisée via la mise en place de potelets/barrières amovibles de part et d'autre du passage pour piétons en vue de protéger les espaces de circulation et de canaliser les traversées.

Bergeant : Les abords de l'école sise rue du Bergeant ont été réaménagés dans un passé relativement récent. Principales recommandations, celles de protéger l'espace de circulation des piétons des véhicules en stationnement (côté école), et d'éclairer la traversée piétonne. De manière plus globale, un réaménagement plus global de la rue serait opportun et pourrait permettre l'élargissement des espaces de circulation des piétons (au dépend de celui des automobilistes).

- Autres écoles

Des mesures sont également à prendre pour les autres établissements de l'entité (qui ne doivent pas être oubliés). Aux abords de l'école « La Porte Ouverte », un espace piéton de qualité et sécurisé doit notamment être aménagé en vue de regagner l'arrêt de bus et la zone de stationnement (et plus globalement le reste du village). De même que la traversée existante doit être sécurisée et qu'une autre traversée pourrait également être aménagée à hauteur de la zone de stationnement. Des recommandations spécifiques sont faites pour l'école CESP-Tour Saint-Pierre à la fiche 6.4.

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

6.2.b. Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires et sécuriser l'accès à vélo des écoles

Description de l'action Offrir des dispositifs de stationnement confortables et rendre « cyclables » les abords d'écoles	**Action(s) liée(s)** 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal 2.3. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) dans le centre urbain et les villages
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer l'accessibilité cyclable des écoles en offrant des dispositifs de stationnement de qualité et en offrant des cheminements cyclables (confortables et sécurisés)	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, Service Public de Wallonie (, Gracq)
Lieu(x) concerné(s) L'ensemble des établissements scolaires présents sur le territoire communal	**Budget (estimation)** Dispositifs de stationnement : €€(€€) (2.500 à 100.000 €) selon le nombre et le type de dispositif (100 €/arceau ; 250 à 1.000€/arceau couvert) Sécurisation des cheminements : €€€(€) (10.000 à 100.000 €) selon le type d'aménagement
Degré de priorité et période de mise en œuvre Priorité 1 et action à court terme (< 3 ans) : Etablissements secondaires, primaires Priorité 2 et action à plus moyen terme (< 5 ans) : Etablissement maternels	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune - Service Public de Wallonie - Subsides Service Public de Wallonie

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

6.2.b. Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires et sécuriser l'accès à vélo des écoles

Description concrète de l'action

Dispositifs d'accrochage

La Ville mettra à disposition des écoles de l'entité des dispositifs de stationnement de type « arceaux », et remplacera les dispositifs existants de type pinces-roues par des arceaux. Les arceaux seront idéalement couverts.

Les emplacements destinés au stationnement des vélos des enfants et/ou du corps enseignant pourraient être implantés dans un local au sein même de l'enceinte des établissements scolaires. Le cas échéant, il est toutefois nécessaire de garder quelques emplacements pour les parents.

Aménagements cyclables en voirie

La Ville (et la Région) veillera à garantir un bon accès cyclable des écoles. Pour ce faire, les voiries desservant les écoles seront rendues « cyclables » et seront idéalement intégrées au réseau d'itinéraires cyclables communal (tel que recommandé par ailleurs, cf. action 2.1.).

Les aménagements à réaliser dépendent principalement du type de voirie le long desquelles sont implantés les établissements scolaires (et de leur densité de trafic ; cf. action 2.1.).

Les principales recommandations sont reprises ci-dessous (le gestionnaire de voirie se réfèrera également utilement aux guides repris ci-après) et concernent les environs immédiats des écoles :

- Pour les écoles implantées le long de voies de desserte locale, l'aménagement d'au minimum une bande cyclable suggérée est recommandée*. La mise en place d'une rue cyclable (ou d'une rue scolaire) doit également être envisagée ;
- Pour les écoles situées le long d'une voie de collecte, une piste cyclable marquée sera idéalement aménagée le long de la voirie. A défaut, elle comportera une bande cyclable suggérée ;

* Sauf si ces voies sont aménagées en zone résidentielle/de rencontre

Une attention particulière sera également apportée à l'accessibilité cyclable des écoles à une échelle plus large (village et entre villages dans une moindre mesure ; cf. fiche 2.1.b.).

Enfin, une attention devra être apportée à l'accessibilité des dispositifs d'accrochage depuis les cheminements cyclables.

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

6.2.b. Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires et sécuriser l'accès à vélo des écoles

Pour plus d'information

- **Service Public de Wallonie (2009), « Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables »**
- **Service Public de Wallonie, IBSR, « Voie centrale banalisée »**
- **Service Public de Wallonie, IBSR (2012), « Les bandes cyclables suggérées »**

6. AMELIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.3.a. Impliquer et sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant

Description de l'action Impliquer et sensibiliser les écoles aux enjeux liés à la mobilité scolaire	**Action(s) liée(s)** 6.3.b. Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière » 6.3.c. Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives
Objectif(s) poursuivi(s) Insuffler une dynamique auprès des écoles en vue d'une mobilité plus durable et plus de sécurité routière aux abords d'écoles	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut
Lieu(x) concerné(s) -	**Budget (estimation)** €/an (≤ 2.500 €/an) Remarque : la formation EMSR est gratuite
Degré de priorité Priorité 1	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune
Période de mise en œuvre Action à mener continuellement	

6. AMELIORER LA MOBILITE SCOLAIRE

Action 6.3.a. Impliquer et sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant

Description concrète de l'action

La Commune aura pour tâche d'insuffler une véritable dynamique au sein des écoles autour des thématiques de la mobilité et de la sécurité routière, en incitant et impliquant les directeurs d'écoles et le corps enseignant.

Les objectifs poursuivis sont notamment :

- De sensibiliser aux enjeux liés à la mobilité scolaire ;
- De présenter les outils pédagogiques, en particulier ceux que la Commune mettra à disposition des écoles (cf. fiche 6.3.b) ;
- D'exposer les différents évènements auxquels les écoles pourraient prendre part, voire organiser (cf. fiche 6.3.b) ;
- De traiter de la problématique de la mobilité et de la sécurité routière des écoles en présence.

A cet effet, la Commune pourrait organiser annuellement, voire plusieurs fois par an, des réunions avec l'ensemble des directeurs d'écoles et/ou les personnes déléguées.

Par ailleurs, la Commune incitera à ce qu'un membre du corps enseignant de chacune des écoles suive la formation et devienne le référent « Education Mobilité et Sécurité routière » (EMSR) de son école. A titre informatif, les écoles avec un référent EMSR peuvent bénéficier d'un accompagnement pédagogique avec l'asbl Empreintes.

Qu'est-ce que la formation « Education Mobilité et Sécurité routière » (EMSR) ?

Il s'agit d'une formation (gratuite) d'une journée s'adressant aux enseignants et directions des écoles fondamentales de Wallonie, au cours de laquelle ils font le plein d'informations, découvrent les outils et animations EMSR à disposition, ainsi que des cas de bonnes pratiques.

Education à la Mobilité et à la Sécurité Routière

In fine, le référent EMSR aura pour objectifs :

- De renforcer les capacités des élèves à se déplacer de manière autonome et responsable sur la voie publique, en tenant compte de leur sécurité et de celles des autres ;
- D'apprendre aux élèves à utiliser différents modes de déplacement, en théorie (code de la route, comportements anticipatifs…) et en pratique (exercices en milieu protégé et en situation réelle) ;
- D'exercer les élèves à opérer les choix de mobilité les plus pertinents en fonction de leurs besoins, de leur contexte de vie et des enjeux de société (sociaux et environnementaux).

Pour plus d'information sur la formation :

Cf. Portail Mobilité de la Région wallonne (EMSR - Wallonie)

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.3.b. Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »

Description de l'action Se procurer et mettre à disposition des écoles des outils pédagogiques, et continuer à épauler les écoles à organiser et participer à des évènements éducatifs et de sensibilisation	**Action(s) liée(s)** 6.3.a. Impliquer et inciter les directeurs d'écoles et le corps enseignant
Objectif(s) poursuivi(s) Accompagner les écoles à sensibiliser et éduquer les enfants en matière de mobilité et de sécurité routière	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut
Lieu(x) concerné(s) /	**Budget (estimation)** €/an (≤ 2.500 €/an) Remarque : des outils sont mis à disposition gratuitement par la Région
Degré de priorité Priorité 1	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune
Période de mise en œuvre Action continue	

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.3.b. Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »

Description concrète de l'action

Mise à disposition d'outils pédagogiques

La Ville se procurera divers outils pédagogiques qu'elle mettra à disposition des écoles. La Région wallonne notamment dispose d'outils qu'elle fournit, prête ou vend, au même titre que certaines associations (Empreintes et Réseau Idée).

Les types d'outils pédagogiques offerts par les différents organismes sont listés ci-dessous, accompagnés de quelques exemples assez populaires :

- Dossiers pédagogiques
  - *Passeport Mobilité* : ce document didactique pour les élèves de 5ème et 6ème primaire, a pour objectif principal de sensibiliser les jeunes aux enjeux de la mobilité et de les inciter à utiliser des modes de déplacement plus durables. Ce support qui contient des textes, illustrations, jeux, quizz, mots croisés… est une bonne base pour aider les enseignants à aborder les questions de mobilité de manière ludique.

- Brochures
- Jeux
  - *Optimove Junior* : ce jeu de stratégie coopératif comporte les mêmes objectifs que le *Passeport Mobilité*, mais il permet aux enseignants d'aborder le sujet auprès d'un public plus jeune (8-12 ans), en le rendant plus ludique encore.

- Livres, bandes dessinées
  - *Mobulot, le mobile mulot* : cette BD, dont le héros est un mulot, explique tout en humour aux enfants comment certains problèmes de mobilité peuvent être améliorés, tout en intégrant les questions d'ordre environnemental.

- Calculateurs en ligne : qui calculent l'impact de longs trajets sur l'environnement, les économies financière et énergétique qui peuvent être réalisées si l'élève vient à l'école autrement qu'en voiture…
- Vidéos, chansons

Pour plus d'information : www.mobilite.wallonie.be

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.3.b. Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »

Evènements éducatifs et de sensibilisation

Par ailleurs, la Ville continuera à épauler les écoles dans l'organisation et la participation à des évènements éducatifs et de sensibilisation, tel le « Brevet du Cycliste » (formation à la conduite à vélo dans la circulation, dispensée aux enfants de 5ème et 6ème primaire).

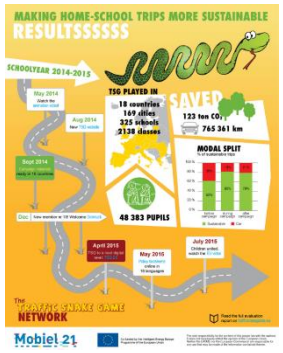
A titre informatif, il existe également d'autres événements organisés à l'échelle régionale (voire nationale ou européenne) parmi lesquels :

- Le concours « Bike2School »

« Bike2school » est un défi lancé aux élèves du primaire (et du 1er degré du secondaire), à leurs enseignants, leurs directeurs d'écoles et leurs parents, pour qu'ils utilisent au maximum le vélo pendant deux semaines dans le cadre du défi. Il est proposé en Wallonie depuis 2013.

Pour plus d'information : www.bike2school.be

- Le défi « Emile le Serpent Mobile »



A l'échelle européenne, le défi *Emile le serpent mobile* gagne en popularité. Ce concours organisé par le réseau Traffic Snake Game a pour objectif d'inciter les enfants, parents et enseignants à aller à l'école via un mode de transport alternatif à la voiture, en toute sécurité et en respectant l'environnement. Le défi qui s'étale sur deux semaines au mois de mai consiste à dépasser les objectifs fixés par l'école elle-même, concernant le nombre déplacements vers l'école effectués via ces autres modes de déplacement.

En 2016 en Wallonie, 353 classes issues de 67 écoles ont participé au défi. L'analyse de ces expériences a montré que la part des modes de transport alternatifs dans les déplacements scolaires avait augmenté de 13% après de défi.

Pour plus d'information : www.trafficsnakegame.eu

Les écoles pourraient également organiser leurs propres activités et évènements, à l'image d'autres écoles wallonnes. A Montigny-le-Tilleul par exemple, une école à mis sur pied une pièce de théâtre sur le thème de la mobilité dans le cadre de la semaine de mobilité 2014.

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.3.c. Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives

Description de l'action Inciter et accompagner les écoles à mettre en place des alternatives à la voiture pour se rendre à l'école, tel le ramassage scolaire à pied ou à vélo	**Action(s) liée(s)** 6.3.a. Impliquer et inciter les directeurs d'écoles et le corps enseignant
Objectif(s) poursuivi(s) Encourager les enfants à utiliser d'autres modes de transport que la voiture pour se rendre à l'école	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, (Service Public de Wallonie, Zone de Police)
Lieu(x) concerné(s) /	**Budget (estimation)** €(€€)/an (< 50.000 €) selon la nécessité d'aménager les itinéraires, de mettre à disposition des agents communaux, etc.
Degré de priorité Priorité 2 **Période de mise en œuvre** Action continue	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune - Subsides Service Public de Wallonie

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.3.c. Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives

Description concrète de l'action

Dans le but d'encourager et de faciliter le recours à l'utilisation de modes de transport alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école, la Ville incitera et accompagnera les écoles dans la mise en place d'initiatives allant dans ce sens, telles que les ramassages scolaires à pied et à vélo.

Qu'est-ce que le ramassage scolaire ?

Le ramassage scolaire à pied (pédibus) ou à vélo (vélobus) consiste à prendre en charge un groupe d'enfants en vue de les conduire à l'école (ou de les ramener chez eux).

Le ramassage scolaire, que ce soit à pied ou à vélo, fonctionne selon des itinéraires prédéfinis et selon des horaires fixes. Ainsi, le cortège passe chaque jour ou chaque semaine (selon la fréquence choisie) à la même heure et aux mêmes arrêts. Les bénévoles chargés d'accompagner les enfants sont des enseignants, parents, agents communaux, etc.

Si le pédibus s'adresse aux enfants âgés de 4 à 12 ans et surtout aux enfants habitant à proximité de leur école (≤ 1 km), le vélobus s'adresse davantage aux enfants âgés de 9 ans et plus et habitant dans un rayon un peu plus grand (jusqu'à 4 kilomètres).

Quel est le rôle de la Ville ?

La Ville veillera au bon aménagement des itinéraires définis. Elle pourrait également prendre en charge la signalétique spécifique au ramassage scolaire (« points de ramassage ») et mettre à disposition des agents communaux qui accompagneront les enfants lors de leur déplacement.

Quelle(s) école(s) ?

Les écoles les plus peuplées, et en particulier celles dont le nombre d'enfants habitants à distance piétonne ou cyclable de l'école est assez élevé, disposent du potentiel le plus conséquent à cet égard. Cela concerne donc tant les écoles du centre que celles situées dans les villages. Bien que les enfants du secondaire soient plus autonomes, elles sont également concernées, spécifiquement en vue de la mise en place de rangs-vélos.

La mise en place de telles initiatives peut s'envisager sous forme de démarche volontaire des écoles. La Ville portera alors connaissance auprès des écoles de la possibilité de mise en place de ces initiatives. Libre aux écoles de s'engager ou non.

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.3.c. Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives

L'exemple de Marche-en-Famenne

« *Depuis peu, les enfants des écoles du centre de Marche peuvent gouter au plaisir d'aller à l'école en vélo en toute sécurité. Deux itinéraires viennent d'être mis en place. L'un partant du quartier de la place de Lorichamps, l'autre démarrant dans le bas du village de Champlon en passant par La Campagnette.*

Cette idée de ramassage scolaire à vélo a pu prendre forme grâce à une collaboration entre le service mobilité de la commune, le Pays de Famenne, le GAL RoMaNa et le GRACQ de Marche. Un tel projet permet de rendre plus conviviaux et sécurisés les abords des écoles, de donner la possibilité aux enfants de prendre leur place de façon active dans la mobilité et de montrer qu'on peut faire autrement avec un peu de motivation et de belles rencontres. Dans le courant de l'automne, les écoles, les parents et les élèves vont être sollicités pour participer à ce projet. En effet, il y a encore d'autres itinéraires à mettre en place pour permettre à davantage d'élèves du primaire et du secondaire de profiter de la chance d'aller à l'école à vélo encadrés par des parents, des bénévoles ou des ALE.

A l'image d'un bus scolaire, le vélobus s'arrête selon un horaire précis à des arrêts préétablis où se retrouvent les enfants inscrits à ce projet. Il les entraine à aller jusqu'à leur école à vélo. Sur le long terme, les enfants devraient être capables de prendre en main leur itinéraire en groupe de manière autonome. Si vous désirez plus d'infos ou si vous êtes motivés à participer au projet, n'attendez plus, prenez contact avec nous ! » (source : www.marche.be)

Contact

Chloé Motllo (GAL RoMaNa)

Courriel : chloe.motllo@galromana.be

Tél : 084 24 48 85

Anne Schmitz (conseillère en mobilité)

Courriel : anne.schmitz@marche.be

Tél : 084 32 70 27

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'écoles

Description de l'action Gérer le stationnement aux abords d'écoles, en veillant au respect de la réglementation et des règles de sécurité	**Action(s) liée(s)** 6.1. Renforcer la visibilité des abords d'école et créer une zone de confort 6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords d'écoles 8.1.b. Revoir quelque peu la gestion du stationnement dans le centre urbain
Objectif(s) poursuivi(s) Sécuriser les abords d'écoles en maitrisant le stationnement	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, Zone de Police, écoles (,Région wallonne)
Lieu(x) concerné(s) Ensemble des abords d'écoles	**Budget (estimation)** €(€€€€) (≤ 2.500 à > 100.000 €) en fonction des éventuels aménagements à réaliser
Degré de priorité et période de mise en oeuvre Priorité 1 – action à court-moyen terme (< 5 ans) : établissements les plus problématiques (CESP-Tour-Saint-Pierre ; écoles situées le long de la rue du Rempart (Leuze), de la rue du Bois (Leuze), ou encore de la rue du Couvent (Blicquy) ; écoles communales de Pipaix et de Chapelle-à-Wattines) Priorité 2 – action à moyen-long terme (< 10 ans) : Autres établissements scolaires	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune - (Service Public de Wallonie)

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'écoles

Description concrète de l'action

Recommandations générales

La Ville, en collaboration avec la zone de Police et les écoles (et éventuellement la Région wallonne pour les établissement implantés le long ou à proximité de voies régionales), prendront les mesures nécessaires en vue de gérer au mieux la problématique du stationnement aux abords d'écoles. Cela concerne en priorité l'école CESP-Tour Saint-Pierre, les écoles situées le long de la rue du Rempart (Leuze), de la rue du Bois (Leuze), ou encore de la rue du Couvent (Blicquy) ; ainsi que dans une autre mesure les écoles communales de Pipaix et Chapelle-à-Wattines.

Respect de la réglementation et des règles de sécurité

La Ville, avec éventuellement l'aide de la Zone de Police (et des écoles), fera respecter la réglementation relative à la circulation routière et au stationnement.

A cet effet, elle pourrait mettre en places, avec les enseignants, des actions de sensibilisation, telles que l'opération « Carton jaune », pendant laquelle ce sont les enfants qui mettent des cartons jaunes aux parents qui seraient mal garés. Au besoin, le ou les phases de sensibilisation seront poursuivies par une phase de répression.

Les points du code de la route sur lesquels il y aura lieu d'être particulièrement attentifs sont les suivants :

« Article 24. Interdiction de l'arrêt et du stationnement

Il est interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement à tout endroit où il est manifestement susceptible de constituer un danger pour les autres usagers de la route ou de les gêner sans nécessité, notamment:

1° […] sur les trottoirs, et dans les agglomérations, sur les accotements en saillie, sauf réglementation locale ;

2° sur les pistes cyclables et à moins de 5 mètres de l'endroit où les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sont obligés de quitter la piste cyclable pour circuler sur la chaussée ou de quitter la chaussée pour circuler sur la piste cyclable; […]

4° Sur les passages pour piétons, sur les passages pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et sur la chaussée à moins de 5 mètres en deçà de ces passages; […]

Article 25. Interdiction de stationnement

25.1. Il est interdit de mettre un véhicule en stationnement:

[…] 7° lorsque la largeur du passage libre sur la chaussée serait réduite à moins de 3 mètres;

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'écoles

La mise en place de **rue scolaire** doit aussi être envisagée au droit de chacun des abords d'école. Plusieurs écoles se prêtent bien à ce type de mesures, et notamment l'école CESP (bordure *est* de la Collégiale Saint-Pierre ; cf. ci-après), ou encore l'école sise sur la place de Thieulain (section partielle de la place devant l'école).

« Dans les rues scolaires la voie publique est réservée aux piétons et aux cycles ainsi qu'aux vélos électriques speed pedelec.

Seuls les véhicules prioritaires […], lorsque la nature de leur mission le justifie, ainsi que les véhicules en possession d'une autorisation délivrée par le gestionnaire de voirie ont accès à la rue scolaire. Sauf disposition contraire du gestionnaire de voirie, il est permis de sortir de la rue scolaire avec un véhicule à moteur.

Les conducteurs qui circulent dans la rue scolaire le font au pas ; ils cèdent le passage aux piétons et aux cyclistes, leur cèdent la priorité et, au besoin, s'arrêtent. Les conducteurs ne mettent en danger ni les piétons, ni les cyclistes et ne les gênent pas.

Mesures prises dans d'autres Communes

A titre informatif, la Commune de Schaerbeek (Région de Bruxelles-Capitale) a établi en septembre 2017 une nouvelle réglementation concernant les zones d'abords d'école. En cas du non-respect de la réglementation applicable dans cette zone – et qui concerne surtout le stationnement – une redevance forfaitaire de 100 € est appliquée.

La Commune de Mouscron (Hainaut) a quant à elle mis en place l'opération « Stationne pas sur mon Doudou ». Une opération qui vise à sensibiliser les parents et à lutter contre le stationnement sauvage. Une telle opération a été réalisée dans d'autres communes de la Province, et notamment à Seneffe.

De multiples écoles, en particulier en Région de Bruxelles-Capitale ou flamande, ont mis en place des rues scolaires avec succès.

Possibilité de stationnement à proximité de l'école

La Ville veillera également à ce que les parents (et enseignants) disposent de possibilités de stationnement à proximité de l'école. Qui dit possibilités et proximité ne dit toutefois pas « couvrant l'ensemble des besoins » et « devant la porte d'entrée de l'école » ! Il est en effet par ailleurs recommandé que le stationnement soit interdit dans un rayon de 20 à 50 mètres aux alentours des entrées d'écoles (cf. action 6.1.). La mise à disposition d'emplacements dans un rayon de 50 à 100 mètres est recommandée.

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'écoles

Recommandations spécifiques

Centre Educatif Saint-Pierre (Tour-Saint-Pierre)

Constat général

Le Centre Educatif Saint-Pierre en son implantation Tour-Saint-Pierre accueille 1.705 enfants et étudiants (107 maternels, 214 primaires, 1.384 secondaires), dont près de 2/3 se font conduire et rechercher en voiture. Il en résulte un besoin en stationnement de courte durée conséquent et une gestion du stationnement particulièrement compliquée aux abords de l'école que ce soit côté Tour-Saint-Pierre (accès principal des enfants des sections maternelles et primaires) ou chemin du Vieux Pont (accès principal des étudiants du secondaire).

Ajouté à cela, les besoins en stationnement générés par les nombreuses autres activités présentes dans les environs.

Réduire les besoins en Incitant et accompagnant à une autre mobilité

Maitriser les besoins en stationnement, c'est avant tout (tenter de) réduire ceux-ci. A cet égard, la Ville incitera et accompagnera l'école dans la **mise en place d'alternatives**, que pourraient être le développement de rangs-piétons (à l'échelle du centre urbain) et/ou de rangs-vélos (à l'échelle du territoire communal). Cet établissement scolaire présente un profil idéal pour le développement de telles mesures. Par ailleurs, ces initiatives pourraient être développées en collaboration et/ou à destination d'autres organismes présents dans le centre urbain.

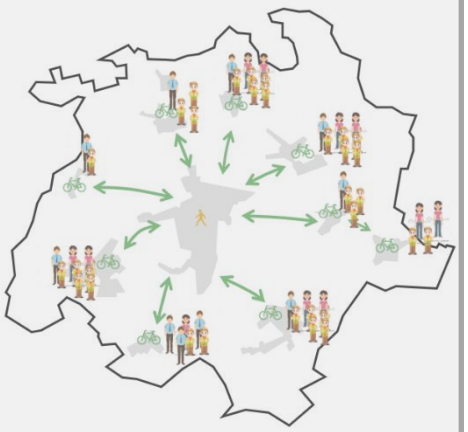
Concept de Bus-vélos depuis les villages de l'entité

L'idée consiste ici à rassembler des personnes d'un même village en vue qu'ils fassent ensemble le trajet vers le centre et inversement. Pour chacun des villages, des lieux de rassemblements seraient ainsi défini et une ou plusieurs horaires proposées. A l'image d'un arrêt de bus, la Ville mettrait en place une signalétique spécifique au droit du lieu de rassemblement (et ferait la promotion de ce ceux-ci).

Chacun des habitants du village (travailleurs, étudiants, navetteurs, etc.) disposeraient ainsi de la possibilité d'effectuer son trajet à vélo vers le centre avec d'autres personnes de l'entité. Les cyclistes plus expérimentés encadreraient alors ceux qui le sont moins – leur offrant une sorte de sécurité et de confort dans leur déplacement.

Le réseau cyclable à créer (cf. action 2.1.) pourrait le cas échéant se focaliser en priorité sur les itinéraires les plus plébiscités.

Une éventuelle collaboration du Gracq est également à envisager dans ce cadre.



6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'écoles

Une **plateforme de co-voiturage** pourrait également être mis sur pied à l'échelle de l'école.

Toujours dans l'optique de réduire les besoins, **éduquer et sensibiliser** les enfants (et à travers eux leurs parents), ainsi que le corps enseignants sera important (cf. action 6.3.a. et 6.3.b.) ; de même que d'améliorer la qualité de l'**accessibilité piétonne et cyclable** de l'école (cf. action 6.2.a. et 6.2.b.). A ce dernier égard, il sera nécessaire :

- De revoir la traversée piétonne de l'avenue de la Résistance ;
- D'améliorer la qualité et d'augmenter les espaces de circulation pour les piétons (notamment Tour-Saint-Pierre).

La qualité des arrêts de bus devra également être améliorée conformément aux recommandations faites par ailleurs (cf. action 3.3.). En particulier les arrêts « Leuze – Centre Educatif Saint-Pierre » et « Leuze – Collégiale-Saint-Pierre » ; et l'arrêt « Leuze- Institut-Technique » spécifiquement si l'accès à l'école via la rue d'Ath est valorisé.

La mise en place d'une **rue scolaire** sur le pourtour *est* de la Collégiale Saint-Pierre doit également être envisagé, en concertation avec la direction du Centre Educatif Saint-Pierre (et les autres organismes présents à proximité).

Gérer les besoins en sensibilisant et faisant respecter les règles

La Ville, en collaboration avec la zone de Police et/ou l'école, prendra des mesures en vue d'inciter les parents (et autres usagers automobilistes) à respecter les règles d'arrêt et de stationnement. Mesures de sensibilisation et/ou de répression.

L'objectif étant d'offrir des cheminements confortables et sécurisés pour les écoliers et étudiants qui accèdent à pied à l'école (en ce compris ceux venant en bus ou train).

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'écoles

Gérer les besoins en offrant des solutions (dans une certaine mesure)

Pour rappel, offrir des solutions ne signifie pas « couvrir l'ensemble des besoins en stationnement » ni « devant la porte d'entrée de l'école ». Par ailleurs, au vu des besoins en stationnement induits par l'école (de l'ordre de 650 à 850 voitures), ceux-ci pourront difficilement être rencontrés.

Dans le cas présent, des possibilités de stationnement en voirie existe à proximité immédiate de l'école mais de manière très limitée vue la demande. Il y a donc nécessité de voir dans quelles mesure cette offre peu éventuellement être développée/mieux gérée, en vue de limiter les embarras liés au stationnement. A noter que si le matin les besoins induits peuvent se traduire en « arrêt dépose-minute » pour les étudiants du secondaire, voire pour les enfants du primaire, la recherche des écoliers/étudiants nécessite en général un besoin en stationnement de courte durée. La mise en place de zone de « dépose-minute » ne constituerait dès lors qu'une solution partielle, d'autant plus qu'en général ce sont les périodes de sortie des écoles qui sont les plus problématiques.

Différentes options sont proposées et présentées ci-après.

Renforcement des contrôles et/ou mise en place d'un stationnement de très courte durée Tour-Saint-Pierre (et avenue de la Résistance)

Plusieurs dizaines de place de parking sont mises à disposition des automobilistes à hauteur de la Tour-Saint-Pierre et avenue de la Résistance. Les enquêtes de stationnement ont toutefois montré que la zone bleue n'était pas respectée par un certain nombre d'automobilistes limitant de ce fait l'offre en stationnement – notamment aux heures où les parents viennent rechercher leurs enfants.

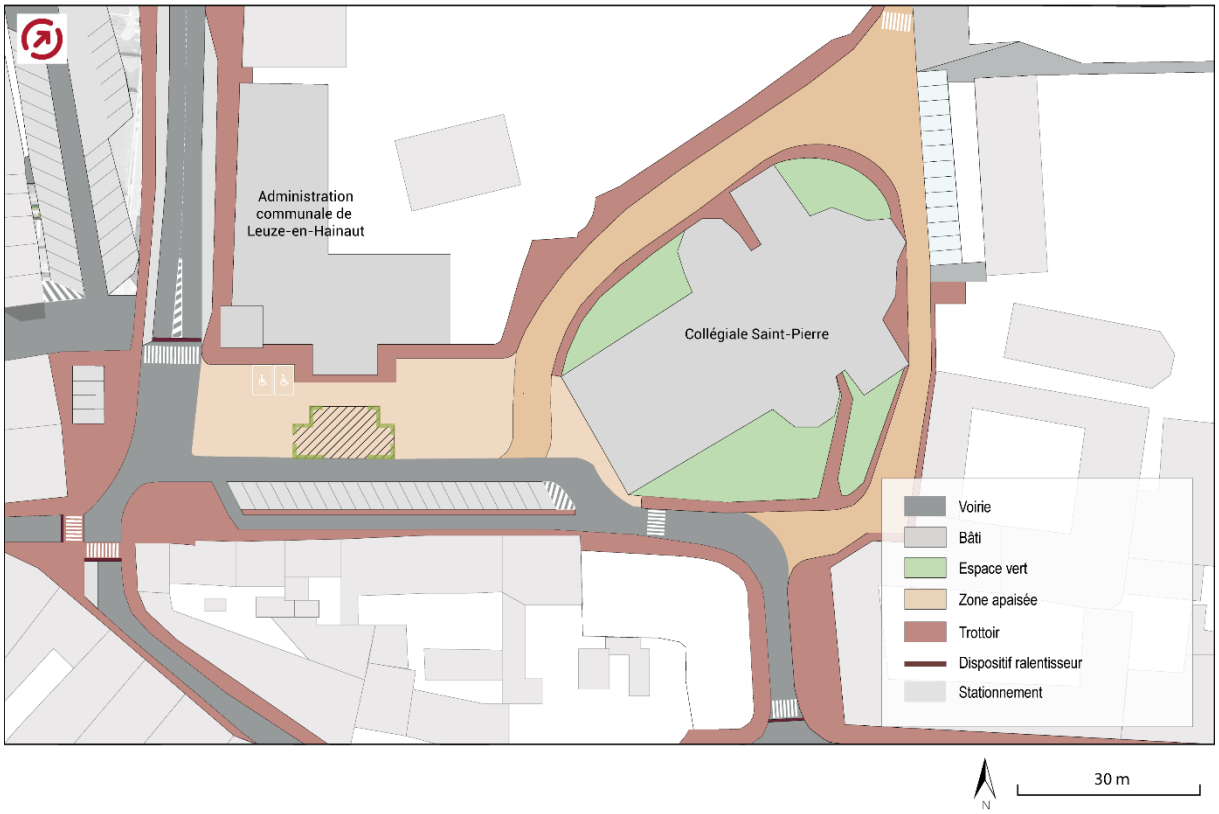
Un contrôle renforcé du respect de cette zone est donc souhaité. La mise en place d'un régime de stationnement de courte durée (< 30 minutes) doit également être envisagé (en tout ou en partie) de sorte à favoriser la rotation au minimum durant les périodes d'entrée et de sortie d'école.

L'esquisse ci-après présente également la manière dont la place pourrait être réaménagée compte tenu de l'ensemble des propositions faites ci-avant.

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'écoles

Esquisse (exemple d'aménagement donné à titre illustratif)



6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'écoles

Développement du stationnement en voirie le long du chemin du Vieux-Pont et de la rue d'Ath

Le développement d'une offre en stationnement (courte durée) le long du chemin du Vieux Pont et de la rue d'Ath est une seconde option, complémentaire à la première. Deux zones sont ici spécifiquement proposées :

- Rue d'Ath, dans la portion la plus étroite, qui le cas échéant devra être mise en sens unique ;
- Chemin du Vieux Pont, à hauteur des serres. En l'état une mise à sens unique y sera également nécessaire.

La réalisation de sens unique tant sur la rue d'Ath que sur le chemin du Vieux Pont permettrait en outre de récupérer de l'espace pour les piétons (et cyclistes) et d'améliorer leurs conditions de déplacement ; ainsi que de réduire le trafic de transit sur ces voiries.

Toutefois, en vue d'éviter d'obliger les automobilistes qui se dirigeraient vers les principaux pôles/parkings (centre culturel/bibliothèque, parking professeur CESP, etc.) à poursuivre leur chemin vers le centre urbain, une mise en sens unique partiel pourrait s'envisager :

- Sens unique limité sur la portion comprise entre la Tour Saint-Pierre et le centre culturel pour ce qui concerne la rue d'Ath ;
- Sens unique limité sur la portion comprise entre la voie d'accès au Centre Educatif Saint-Pierre et la rue d'Ath.

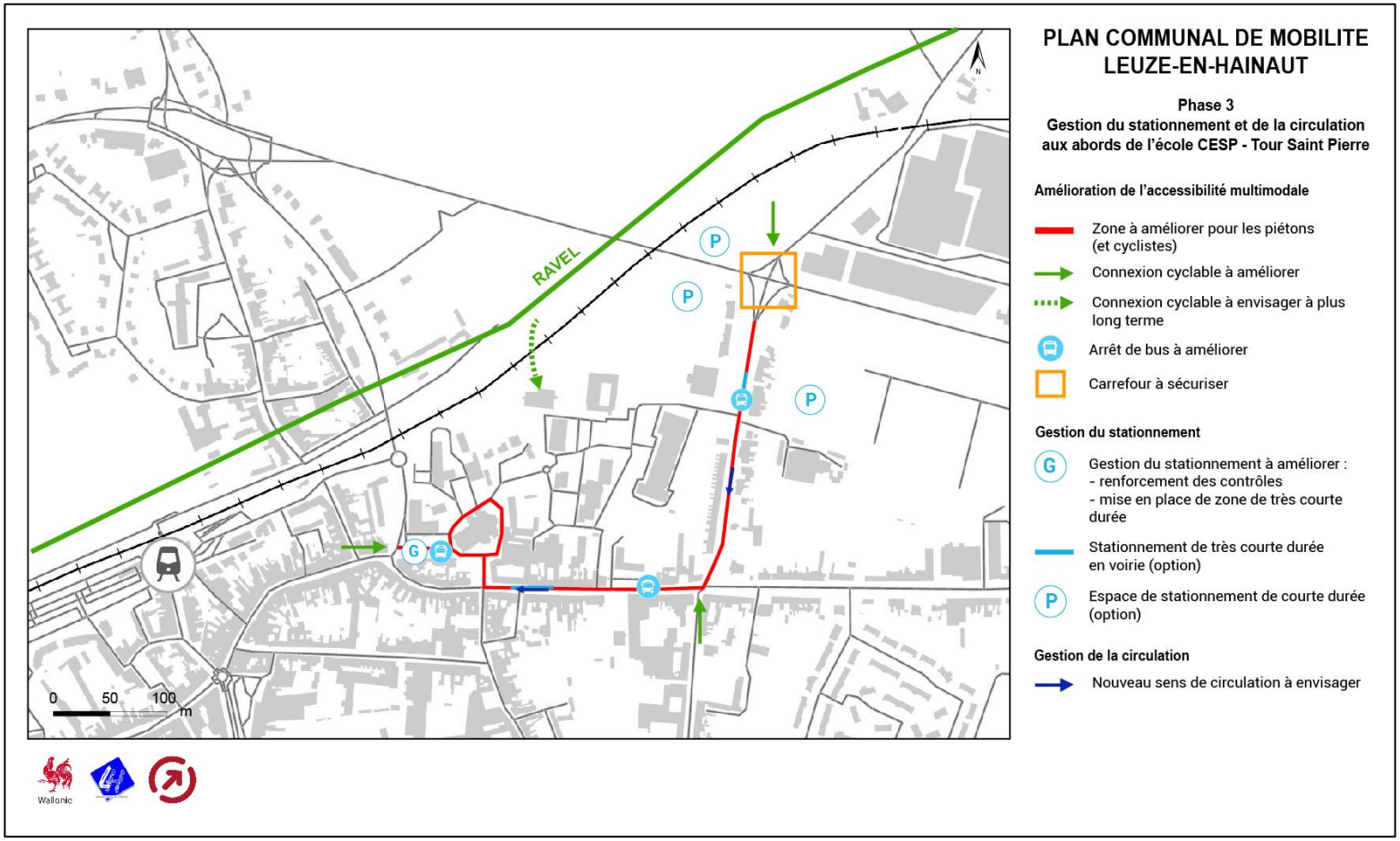
Développement de l'offre en stationnement hors voirie

Les potentialités de développement de l'offre en stationnement hors voirie sont assez limitées à proximité de l'école :

- La parcelle située à l'arrière de l'actuelle maison de cohésion sociale (rue d'Ath), qui offrait un potentiel important à cet égard, était en cours d'acquisition au moment de l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité, et est donc une piste devenue inexploitable ;
- La mise à disposition d'un espace de stationnement courte durée dans le parc d'activité économique (rue de l'Artisanat) semble peu judicieux vu l'accès des parcelles concernées qui se ferait via ladite avenue de l'Artisanat ;
- Principale option, le développement d'une offre en stationnement le long de la N7, à hauteur du carrefour formé avec le chemin du Vieux Pont. Cette option présente l'avantage de limiter le trafic sur les voies desservant le centre urbain, et aux abords de l'école. Le cas échéant, il sera toutefois particulièrement nécessaire d'étudier de manière approfondie l'accessibilité de cette zone, tant en voiture pour les automobilistes (connexion avec la N7), qu'à pied pour les écoliers et étudiants (connexion avec l'école). Cette connexion piétonne pourrait/devrait se faire via l'arrière de l'école (le long des voies du chemin de fer).

6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'écoles



6. AMÉLIORER LA MOBILITÉ SCOLAIRE

Action 6.4. Gérer le stationnement aux abords d'écoles

Mettre en place un plan de déplacement scolaire

Enfin, et en guise de conclusion, il est fortement recommandé que le Centre Educatif Saint-Pierre mette en place un plan de déplacement scolaire, à savoir un plan qui consiste en l'étude, la mise en œuvre et l'évaluation, au sein d'une école, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements.

Source : mobilite-mobiliteit.brussels

7. Améliorer la mobilité des PMR

Action 7.1. Rendre les itinéraires structurants du centre urbain accessibles aux personnes à mobilité réduite

Description de l'action Rendre les itinéraires structurants du centre urbain accessibles aux personnes à mobilité réduite	**Action(s) liée(s)** 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité 3.1. Réaménager la gare et ses abords 3.3. Rendre les arrêts de bus confortables, accessibles, sécurisés 7.2.a. Rendre la gare et les arrêts de bus accessibles aux PMR
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer la mobilité des PMR sur le territoire communal, en particulier sur des axes particulièrement fréquentés par les piétons (et PMR)	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, Service Public de Wallonie (, asbl Atingo)
Lieu(x) concerné(s) Axes piétons structurants du centre urbain	**Budget (estimation)** Sans objet
Degré de priorité Priorité 1	**Source(s) et modalité(s) de financement** Sans objet
Période de mise en œuvre Action à court terme (< 3 ans) : Prises de mesures temporaires (en attente de mise en accessibilité des axes piétons structurants) Action à moyen terme (< 5 ans) : Mise en accessibilité des axes piétons structurants	

7. Améliorer la mobilité des PMR

Action 7.1. Rendre les itinéraires structurants du centre urbain accessibles aux personnes à mobilité réduite

Description concrète de l'action

Généralités

La Ville et la Région rendront accessibles les axes repris comme itinéraires piétons structurants, spécifiquement :

- Les axes repris dans l'itinéraire « commercial », à savoir, outre les abords de la gare, la rue Emile Vandervelde, la Grand Place et la première portion de la rue de Condé ;
- Certains axes repris dans l'itinéraire « scolaire – économique – commercial » à savoir la rue du Seuwoir, la Grand'Rue, la rue Général Leman, la rue du Gard, la Tour Saint-Pierre, la rue d'Ath et le Chemin du Vieux-Pont.

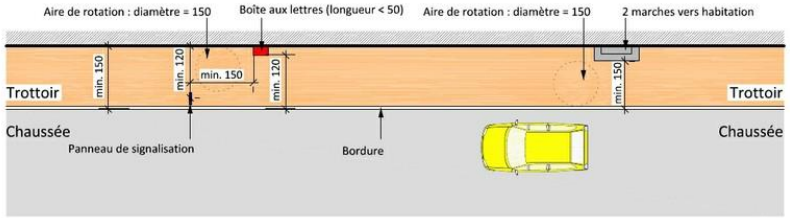
Il s'agira donc de réaménager les éventuels axes et traversées qui ne le seraient pas et de les rendre accessibles aux PMR (cf. recommandations ci-après).

A court terme, et en attendant un tel réaménagement de ces voiries (si celui-ci n'est pas prévu à court terme), il y aura lieu de prendre les mesures qui peuvent être rapidement et aisément réalisés (déplacement de poteaux, abaissement de trottoirs, mise en place de dalles podotactiles, etc.). L'identification des mesures à prendre pourrait se faire en collaboration avec l'asbl Atingo (conseillers en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite)

Les trottoirs

Les trottoirs disposent idéalement d'un revêtement stable, non meuble, sans-joint, non-glissant et sans obstacle à la roue (ex : pavés de béton jointifs, asphalte). Ils présentent un dévers de 2% maximum et un libre passage de 1,5 m minimum (1,2 m sous certaines conditions). Ils ont une hauteur libre de 2,20 m minimum.

Une attention particulière sera apportée lors du placement du mobilier urbain, lampadaire, etc., afin de ne pas entraver (ou le moins possible) la circulation des piétons et de garder un libre passage le plus grand possible.



Source : Atingo

7. Améliorer la mobilité des PMR

Action 7.1. Rendre les itinéraires structurants du centre urbain accessibles aux personnes à mobilité réduite

Les traversées piétonnes

Au droit des traversées piétonnes, afin d'assurer le guidage et la sécurité des personnes qui ont une déficience visuelle, les trottoirs seront munis de dalles de repérage. Plusieurs types de dalles existent et ont des buts bien précis (orientation, éveil à la vigilance, etc.).

(a) la dalle de guidage (b) la dalle d'éveil à la vigilance (c) la dalle d'information

A hauteur de la traversée piétonne, le trottoir est idéalement de plain-pied avec la chaussée soit via une surélévation de la chaussée (traversée sur plateau), soit via une inflexion de trottoir (traversée sur voirie) selon les normes fixées par la législation.

Source : SPW

Pour plus d'informations :

- Cf. Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles, SPW, 2006
- Cf. Vadémécum personnes à mobilité réduite dans l'espace public, SPRB, 2008
- Atingo asbl

7. Améliorer la mobilité des PMR

Action 7.2. Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics

Description de l'action Tenir compte des besoins des PMR lors de tout (ré-)aménagement d'espace public	**Action(s) liée(s)** 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité 3.1. Réaménager la gare et ses abords 3.3. Rendre les arrêts de bus confortables, accessibles, sécurisés 7.2.a. Rendre la gare et les arrêts de bus accessibles aux PMR 8.2. Réaménager progressivement les places publiques dans les villages pour en faire des espaces de rencontre de qualité
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer la mobilité des PMR sur le territoire communal	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, Service Public de Wallonie (, asbl Atingo)
Lieu(x) concerné(s) Ensemble des espaces publics	**Budget (estimation)** Sans objet
Degré de priorité Priorité 2	**Source(s) et modalité(s) de financement** Sans objet
Période de mise en œuvre Action continue	

7. Améliorer la mobilité des PMR

Action 7.2. Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics

Description concrète de l'action

Généralités

Lors de chaque aménagement ou réaménagement d'espace public, le gestionnaire de voirie tiendra compte des besoins des PMR, notamment lors d'aménagement ou réaménagement de trottoirs, de passages piétons, d'arrêts de bus. Il tiendra également compte des besoins des PMR lors de toute réflexion en matière de stationnement ou d'aménagement de parking.

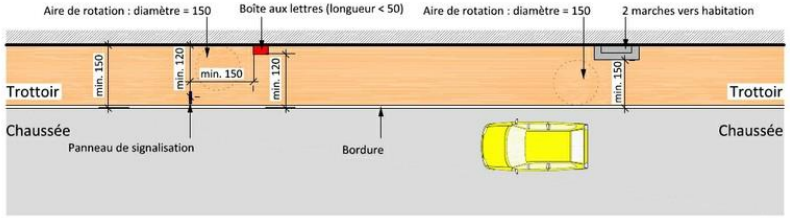
Il s'agit de rendre progressivement la commune accessible à ceux-ci.

Ci-après sont donnés quelques éléments dont il faut notamment tenir compte à ces différents égards. Le gestionnaire de voirie se réfèrera utilement aux guides repris ci-après.

Les trottoirs

Les trottoirs disposent d'un revêtement stable, non meuble, sans-joint, non-glissant et sans obstacle à la roue (ex : pavés de béton jointifs, asphalte). Ils présentent un dévers de 2% maximum et un libre passage de 1,5 m minimum (1,2 m sous certaines conditions). Ils ont une hauteur libre de 2,20 m minimum.

Une attention particulière sera apportée lors du placement du mobilier urbain, lampadaire, etc., afin de ne pas entraver (ou le moins possible) la circulation des piétons et de garder un libre passage le plus grand possible.



Source : Atingo

Action 7.2. Tenir compte des besoins des PMR lors des aménagements d'espaces publics

Les traversées piétonnes

Au droit des traversées piétonnes, afin d'assurer le guidage et la sécurité des personnes qui ont une déficience visuelle, les trottoirs seront munis de dalles de repérage. Plusieurs types de dalles existent et ont des buts bien précis (orientation, éveil à la vigilance, etc.).

(a) la dalle de guidage (b) la dalle d'éveil à la vigilance (c) la dalle d'information

A hauteur de la traversée piétonne, le trottoir est idéalement de plain-pied avec la chaussée soit via une surélévation de la chaussée (traversée sur plateau), soit via une inflexion de trottoir (traversée sur voirie) selon les normes fixées par la législation.

Source : SPW

Pour plus d'informations :

- Cf. Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles, SPW, 2006
- Cf. Vadémécum personnes à mobilité réduite dans l'espace public, SPRB, 2008
- Atingo asbl

7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

Action 7.3.a. Rendre la gare et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR

Description de l'action Rendre la gare et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR	**Action(s) liée(s)** 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité 3.1. Réaménager la gare et ses abords 3.3. Rendre les arrêts de bus confortables, sécurisés, et accessibles
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer la mobilité des PMR sur le territoire communal et leur faciliter l'accès aux transports publics	**Acteur(s) concerné(s)** OTW, SNCB, Ville de Leuze-en-Hainaut, Service Public de Wallonie (, Atingo)
Lieu(x) concerné(s) Gare et (principaux) arrêts de bus	**Budget (estimation)** Accessibilité gare : €€€€(€) (> 50.000 €) Accessibilité arrêt de bus : à réaliser dans le cadre du réaménagement de ceux-ci
Degré de priorité Priorité 2	**Source(s) et modalité(s) de financement** Gare : S.N.C.B. Arrêt de bus : O.T.W.
Période de mise en œuvre Accessibilité gare : action à moyen terme (< 5 ans) ou dans le cadre d'un éventuellement réaménagement de la gare et ses abords Accessibilité arrêts de bus : Mise en œuvre progressive au gré des (ré)-aménagements d'arrêts	

7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

Action 7.3.a. Rendre la gare et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR

Description concrète de l'action

Les arrêts de transport public seront progressivement rendus accessibles aux PMR, en particulier la gare et les arrêts les plus fréquentés et/ou ceux desservis par une ligne de bus rendus accessibles aux PMR. Il pourrait s'avérer également pertinent qu'un arrêt de bus par village soit rendu accessible aux PMR.

Par ailleurs, la question de l'accessibilité des arrêts sera systématiquement prise en compte lors du réaménagement des voiries au droit duquel se trouve un arrêt de bus.

Accessibilité de la gare

Des facilités sont déjà offertes aux PMR (service d'assistance, point d'accueil, quais bas, etc.). D'autres actions doivent toutefois être entreprises en vue de renforcer cette accessibilité, en particulier celle de faciliter l'accès aux quais. A cet égard, un audit et un accompagnement pourrait être réalisée par une association/société spécialisé en accessibilité (ex : Atingo).

De manière générale, il est également nécessaire d'améliorer l'accessibilité à la gare depuis les rues avoisinantes. Une attention particulière devra donc être apportée aux PMR lors de l'éventuel réaménagement des abords de la gare et/ou des axes piétons structurants menant à la gare (cf. actions 1.1.b. et 3.1.)

Accessibilité arrêts de bus

Les principaux éléments à prendre en considération afin de rendre les arrêts de bus accessibles aux personnes à mobilité réduite sont les suivants (le concepteur prendra également utilement connaissance du guide de bonnes pratiques réalisé par l'OTW ; cf. référence ci-après) :

- Le revêtement du quai sera stable, dur, non glissant et sans relief, sans joint (pavés de béton jointifs, revêtement hydrocarboné, etc.) ;
- Des dispositifs spécifiques (dalles podotactiles) seront placés en tête de quai, indiquant l'endroit où les personnes déficientes visuelles doivent attendre pour accéder au véhicule ;
- Une ligne d'éveil à la vigilance sera tracée le long du quai afin d'attirer l'attention des usagers sur le danger de se tenir trop près du bord du quai ;
- Le quai aura une saillie de 16 cm au niveau de sa bordure ;

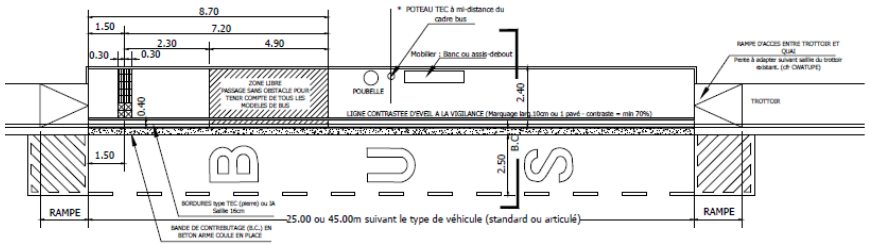
Le quai aura également des dimensions suffisantes, notamment pour permettre la rotation d'une personne en chaise ou encore pour permettre à ces personnes d'utiliser l'éventuelle rampe d'accès du bus.

A hauteur de la gare des bus, une attention particulière sera également portée à l'accessibilité du quai central.

7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

Action 7.3.a. Rendre la gare et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR

Arrêt PMR-conforme à Charleroi - Source : O.T.W. (2015)

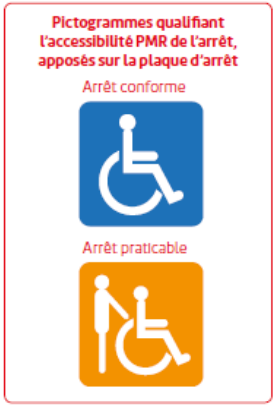


Configuration d'un arrêt PMR-conforme - Source : O.T.W. (2015)

Types d'arrêts selon leur degré d'accessibilité PMR

Du fait qu'il n'est pas toujours possible de rencontrer l'ensemble des éléments, notamment en termes d'espace, l'O.T.W. a défini trois types d'arrêts :

- **Les arrêts « PMR Conformes »** : les personnes à mobilité réduite, voiturées ou déficientes visuelles, y sont autonomes à l'embarquement et au débarquement ;
- **Les arrêts « PMR Praticables »** : les personnes voiturées doivent y être aidées à l'embarquement et/ou au débarquement. Les personnes déficientes visuelles sont, pour leur part, autonomes ;
- **Les arrêts « PMR Impraticables »** non conformes : les personnes voiturées, même accompagnées, ne peuvent embarquer et/ou débarquer du véhicule, et les personnes déficientes visuelles n'ont pas de repère pour attendre l'autobus.



7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

Action 7.3.a. Rendre la gare et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR

Il est recommandé que les arrêts suivants soient dans la mesure du possible des arrêts « PMR conformes » :

- La gare des bus ;
- Les arrêts les plus fréquentés (LEH – Les Joncs ; LEH – Rucher ; LEH – Collégiale ; LEH – CESP ; Tourpes – Place ; Pipax Cité Degransart) ;
- Les arrêts desservis par une ligne de bus qui serait rendu accessible aux PMR ;
- Eventuellement également, l'arrêt de bus le plus fréquenté de chacun des villages.

A défaut, ils seront rendus « PMR praticables ».

Pour plus d'information sur l'aménagement des arrêts

Cf. Guide de bonnes pratiques – Principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun, S.R.W.T., 2015

7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

Action 7.3.b. Exploiter les lignes structurantes avec des autobus accessibles aux PMR

Description de l'action Exploiter les lignes de bus structurantes avec des autobus accessibles aux PMR	**Action(s) liée(s)** 3.2. Mettre en place un réseau express structurant Péruwelz – Leuze – Frasnes-lez-Anvaing (–Renaix) 7.3.a. Rendre la gare et les (principaux) arrêts de bus accessibles aux PMR
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer la mobilité des PMR sur le territoire communal et leur faciliter l'accès aux transports publics	**Acteur(s) concerné(s)** OTW (, Atingo)
Lieu(x) concerné(s) Sans objet	**Budget (estimation)** ~~€€€€€~~ (> 100.000 €) en cas d'achat spécifique de nouveaux bus (qui ne se ferait pas dans le cadre d'un renouvellement de la flotte)
Degré de priorité Priorité 2	**Source(s) et modalité(s) de financement** - O.T.W.
Période de mise en œuvre Mise en œuvre à moyen – long terme (dans les 5 à 10 ans)	

7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

Action 7.3.b. Exploiter les lignes structurantes avec des autobus accessibles aux PMR

Description concrète de l'action

Les lignes de bus structurantes desservant (ou amenées à desservir) le territoire devront être exploitées par des bus accessibles aux personnes à mobilité réduite, cela signifie notamment :

- De disposer de planchers bas et/ou de disposer d'une rampe autorisant l'accès des PMR voiturées ;
- De disposer d'une plateforme spacieuse, idéalement en face de la porte médiane, afin d'accueillir les personnes voiturées, les personnes avec poussette, etc.
- D'informer oralement les arrêts pour les personnes déficientes visuelles ;
- D'informer via des signaux sonores et lumineux si l'arrêt auquel elles se préparent à descendre a été demandé au chauffeur.

En cas de mise en place d'un réseau de bus express Péruwelz – Leuze – Frasnes-lez-Anvaing – Renaix (cf. action 3.2.), celui-ci est spécifiquement concerné par la présente mesure. A défaut, et ou de manière complémentaire, les principales lignes que sont les lignes 86A et 86B seront également équipées.

Ci-contre, une plateforme spacieuse permettant l'accueil des personnes en fauteuil roulant

Les rampes d'accès permettent aux personnes en fauteuil roulant d'accéder aux bus.

7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

Action 7.4. Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants

Description de l'action Informer les PMR des services de transport (adaptés) existants	**Action(s) liée(s)** 4.1.a. Compléter et développer le site internet communal sur les solutions de mobilité 4.2.b. Développer les services de mobilité
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer la mobilité des PMR sur le territoire communal	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut
Lieu(x) concerné(s) Sans objet	**Budget (estimation)** €/an (≤ 2.500 €/an)
Degré de priorité Priorité 1	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Ville
Période de mise en œuvre Mise en œuvre à très court terme (< 3 ans)	

7. AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES PMR

Action 7.4. Renseigner la population sur les services de transport (adaptés) existants

Description concrète de l'action

Généralités

La Ville renseignera à sa population les services de transport qui sont spécifiquement destinés aux personnes à mobilité réduite, via le ou les canaux suivants :

- au minimum par le biais de son site internet ;
- par le biais de son bulletin communal ;
- via l'édition d'une brochure spécifique ;
- en informant les nouveaux habitants de ces services ;
- etc.

L'information devra être tenue à jour au gré de l'évolution des services offerts.

Quels sont ces services ?

Parmi les services actuellement offerts aux personnes à mobilité réduite résidant à Leuze-en-Hainaut : le taxi social du CPAS, le service Handicap-car organisé en partenariat avec le TEC. Par ailleurs, l'asbl Taxistop a également développé un service de partage de véhicules adaptés PMR. En cas d'adhésion à l'éventuel future Centrale Locale de Mobilité, il est probable que l'offre de services pour les PMR se développe également.

Avira : l'autopartage adapté

Faire adapter un véhicule pour le transport de personnes à mobilité réduite est complexe et coûte cher. Beaucoup de personnes abandonnent le projet pour ces raisons, et ceux qui ont fait le choix d'adapter leur véhicule y ont engagé une somme assez importante.

C'est de ces différents constats qu'est né le projet AVIRA, une déclinaison de Cozycar. Le but d'AVIRA consiste à partager des voitures adaptées PMR pour les rendre accessibles au plus grand nombre. Nous permettons donc d'une part à ceux qui n'ont pas de véhicule adapté d'en utiliser un quand ils en ont besoin, et d'autre part, à ceux qui ont investi de l'argent dans un véhicule adapté de récupérer une partie des frais grâce au partage.

Il est possible sur Cozycar d'ajouter son véhicule adapté et de le partager avec la communauté.

https://www.cozycar.be/allerplusloin/avira

8. AMELIORER LA QUALITE DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.1.a. Maitriser le trafic automobile circulant dans le centre urbain

Description de l'action Revoir la signalétique directionnelle verticale, développer des zones apaisées et restreindre localement la circulation	**Action(s) liée(s)** 1.1.a. Développer des zones apaisées
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer la qualité de vie dans le centre urbain par une maitrise du trafic automobile	**Acteur(s) concerné(s)** Service Public de Wallonie, Ville de Leuze-en-Hainaut (, Service Public de Wallonie)
Lieu(x) concerné(s) Centre de Leuze-en-Hainaut	**Budget (estimation)** /
Degré de priorité Priorité 1	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Service de Public de Wallonie - Fonds propres Commune
Période de mise en œuvre Mise en œuvre à très court terme (< 3 ans) : signalétique Mise en œuvre à court-moyen terme (3-5 ans) : zones apaisées, restriction de circulation	

8. AMELIORER LA QUALITE DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.1.a. Maitriser le trafic automobile circulant dans le centre urbain

Description concrète de l'action

Les mesures proposées en vue de maitriser au mieux le trafic dans le centre-ville – outre inciter et accompagner les citoyens et autres usagers à utiliser autant que possible les modes de transport autre que la voiture (individuelle) et un usage plus rationnel de celle-ci – sont :

- La suppression de la signalétique directionnelle verticale invitant au transit via le centre urbain, en particulier les signaux indiquant de traverser le centre urbain pour rejoindre Beloeil depuis la N7, ou encore son château, son archéosite, la brasserie Dupont présente dans le village de Tourpes, etc. ;
- La mise en place de zones apaisées, et notamment le développement d'une vaste zone 30 en cœur de ville (cf. action 1.1.a.) ;
- La mise en place de restriction de circulation, tels que des sens uniques. Le cas échéant la mise en place de telles restrictions doit être murement réfléchie, et pensée à une échelle suffisamment large pour évaluer les éventuels report de trafic – et éviter tout effet non désiré ;
- A plus long terme, la délocalisation du parking SNCB (au nord des voies de chemin de fer) doit être envisagée.

8. AMELIORER LA QUALITE DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.1.b. Revoir quelque peu la gestion du stationnement dans le centre urbain

Description de l'action Revoir quelque peu la gestion du stationnement dans le centre urbain et améliorer sa lisibilité	**Action(s) liée(s)** 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité 3.1.a. Réaménager la gare et ses abords 3.1.b. Développer et implanter des services de mobilité à la gare de Leuze 6.4. Gérer le stationnement aux abords des écoles
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer la qualité de vie dans le centre urbain par une meilleure gestion du stationnement	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut (, Service Public de Wallonie)
Lieu(x) concerné(s) Centre de Leuze-en-Hainaut	**Budget (estimation)** €(€) (< 10.000 €) – sauf en cas de création de nouveaux espaces de stationnement
Degré de priorité Priorité 1	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune
Période de mise en œuvre Mise en œuvre à très court terme (< 3 ans) – exceptée la création éventuelle de nouvelles zones de stationnement (qui doit être envisagée dans un second temps)	

8. AMELIORER LA QUALITE DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.1.b. Revoir quelque peu la gestion du stationnement dans le centre urbain

Description concrète de l'action

Vision/stratégie générale

L'objectif poursuivi est double :

- Celui de réduire l'offre (et la demande) en stationnement en voirie dans le centre de sorte à y améliorer la qualité de l'espace public, sa convivialité et son attractivité, et de laisser plus d'espace pour les piétons – ce qui sera profitable tant aux habitants, qu'aux chalands, commerçants, visiteurs, etc. Cela concerne en particulier les zones où il est nécessaire de récupérer de l'espace pour d'autres usage(r)s (ex : rue Emile Vandervelde, Grand Place, place du Jeu de Balle, Tour-Saint-Pierre, etc. ; cf. fiche 1.1.b.) ;
- Tout en offrant, dans une certaine mesure, la possibilité de s'y stationner.

A cet égard, la Ville devra notamment optimaliser quelque peu la gestion du stationnement dans le centre, bien que la philosophie développée par celle-ci au cours de ces dernières années s'inscrive en grande partie dans celle préconisée par le présent PCM :

- Stationnement des résidents à favoriser, mais à rationnaliser, à proximité du domicile (idéalement < 100 m ; max. 200-300m) ;
- Permettre aux chalands de stationner leur véhicule à proximité (immédiate) des commerces concentrés dans le centre urbain, mais également de manière raisonnée ;
- Stationnement des navetteurs doit être maitrisé de sorte à limiter sa pression sur les autres usagers et doit être privilégié hors voirie ;
- Stationnement des travailleurs doit également être maitrisé et privilégié hors voirie, pas forcément à proximité immédiate de l'hypercentre.

Actions à entreprendre

Au regard de la politique en place et de son fonctionnement, il est recommandé :

- De renforcer les contrôles en zone bleue, en particulier dans les zones soumises à forte pression (de sorte à inciter les travailleurs à ne pas y garer leur véhicule) ;
- D'uniformiser la réglementation des zones payantes de façon à n'avoir plus qu'une seule réglementation. Les navetteurs ponctuels (visés par l'une des réglementations) seront invités à se stationner dans le parking SNCB qui offre des tarifs compétitifs, voire avantageux ;
- De revoir éventuellement le périmètre réglementé (et exclure la rue du Pont de la Cure si le stationnement y est destiné à d'autres utilisateurs que des chalands ; cf. ci-après) ;

8. AMELIORER LA QUALITE DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

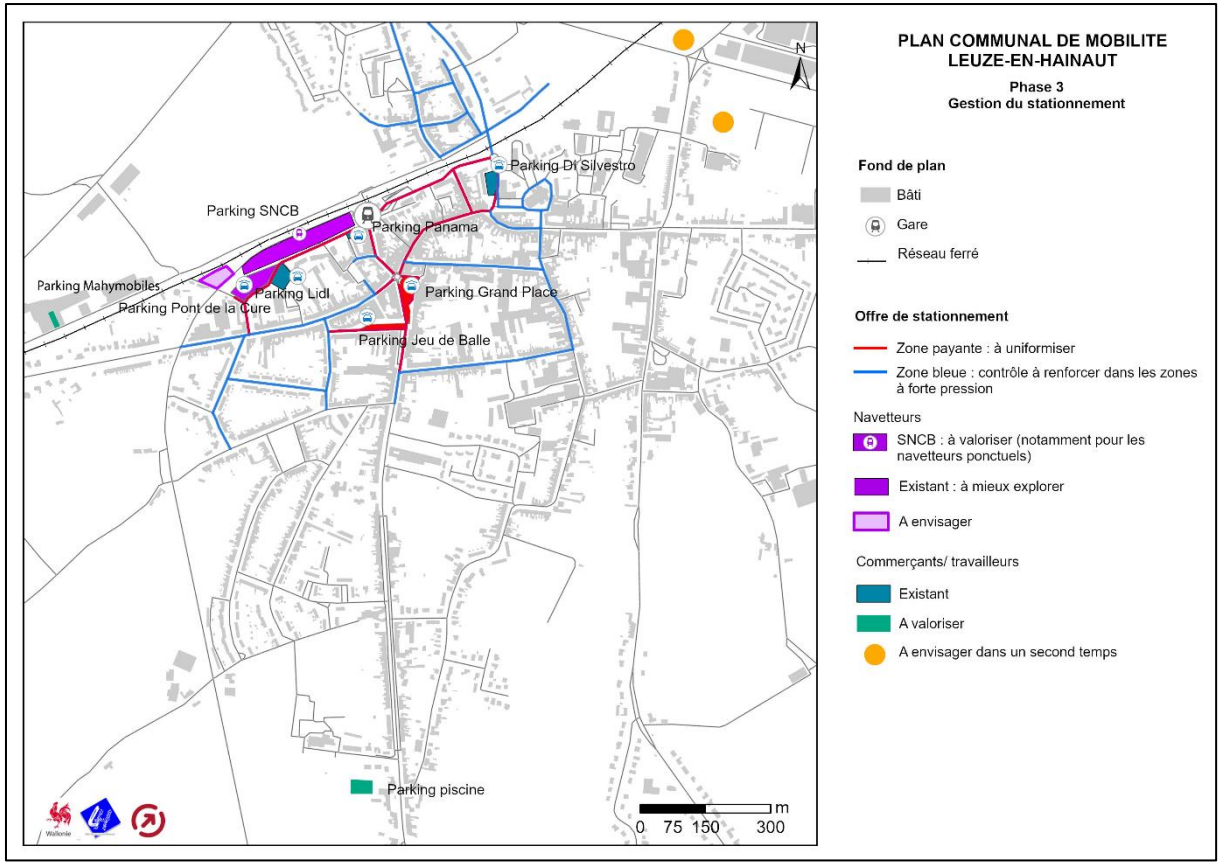
Action 8.1.b. Revoir quelque peu la gestion du stationnement dans le centre urbain

- De favoriser la rotation en zone payante en limitant la durée de stationnement dans le temps (maximum 2 à 3 heures), et par la mise en place éventuelle :
    - D'une période de gratuité (premières 15' ou 30') ;
    - D'une tarification progressive.
- De concentrer l'offre en stationnement pour les navetteurs, outre au sein du parking SNCB qui présente encore des réserves de capacité, au parking « navetteurs » existant (86 places) et au parking hors-voirie existant de l'autre côté du Pont de la Cure (54 places) ou au sein du nouvel espace de stationnement qu'envisage de créer la Commune le long des voies du chemin de fer (~ 50 places). L'offre en stationnement pour les navetteurs réguliers serait ainsi portée à environ 440 places, dont 140 places mises à disposition par la Ville
- De réserver l'offre en stationnement en voirie le long du Pont de la Cure à d'autres usagers/usages (zone de dépose-minute pour la gare, véhicules partagés, zone de stationnement de courte durée, etc. ; cf. aussi fiche 3.1.).
- De sensibiliser les travailleurs et de les informer sur les différentes possibilités qui leur sont offertes. A titre d'exemple, le parking de la piscine qui est totalement sous-exploité en semaine n'est situé qu'à un petit kilomètre de la Grand-Place, de même que le parking du musée Mahymobiles (moyennant accord avec le gérant du musée).

  Cette offre pour les travailleurs pourrait éventuellement être développée, bien que la priorité soit celle de l'amélioration de l'accessibilité multimodale du centre par rapport à une augmentation de l'offre en stationnement. Diverses possibilités existent, mais doivent idéalement être envisagées dans un second temps en fonction des éventuels effets néfastes engendré par le report de stationnement et/ou en fonction des opportunités qui se présentent :
    - La mise à disposition du nouvel espace de stationnement qu'envisage de créer la Ville le long des voies du chemin de fer (~ 50 places) ou du parking hors voirie existant sis le long du Pont de la Cure et actuellement utilisé par les navetteurs (54 places) ;
    - La création/mise à disposition d'une zone de stationnement (temporaire) dans le parc d'activité économique existant ou dans les zones d'extension à venir (ex : rue de l'Artisanat, ou dans la zone d'extension envisagée par Lutosa sur la parcelle comprise entre la N7 et le chemin du Vieux Pont) ;
- D'informer les travailleurs sur les différentes alternatives existantes en vue de rejoindre le centre de Leuze (train, bus, réseau cyclable à développer, covoiturage à promouvoir)

8. AMELIORER LA QUALITE DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

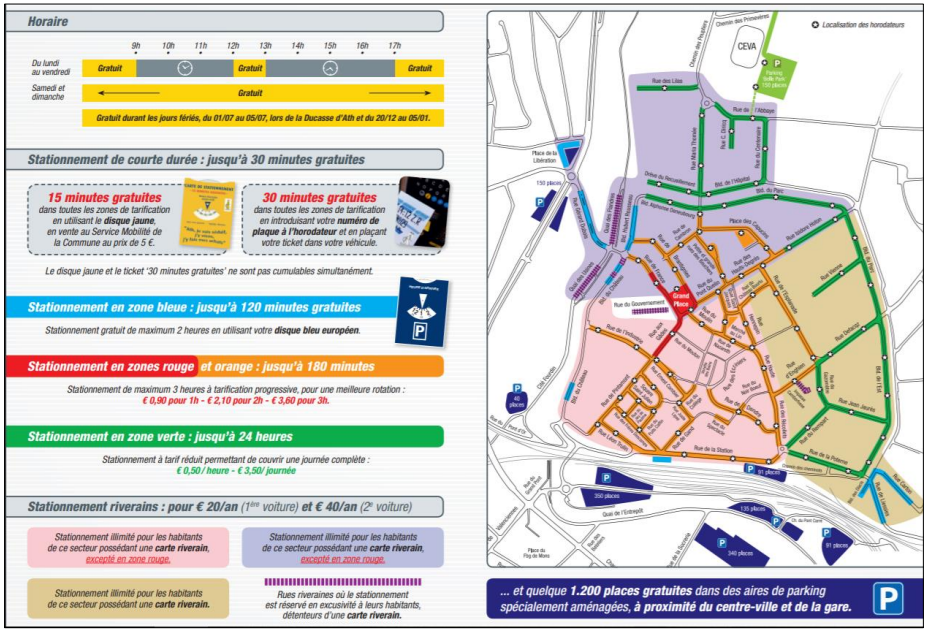
Action 8.1.b. Revoir quelque peu la gestion du stationnement dans le centre urbain



8. AMELIORER LA QUALITE DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.1.b. Revoir quelque peu la gestion du stationnement dans le centre urbain

- D'améliorer la lisibilité du mode de gestion du stationnement dans le centre-ville, par exemple via la réalisation d'un document clair et didactique tel que celui établi par la ville voisine d'Ath.



Source : Ville d'Ath

8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.2. Réaménager progressivement les places publiques dans les villages

Description de l'action Réaménager progressivement les places publiques dans les villages pour en faire des espaces de rencontre de qualité	**Action(s) liée(s)** 1.1.a. Développer des zones apaisées 1.1.b. Offrir des cheminements piétons de qualité 2.1. Développer un réseau d'itinéraires cyclables communal 2.3. Multiplier les dispositifs de stationnement (adéquats) dans le centre urbain et les villages 3.3. Rendre les arrêts de bus confortables, sécurisés, et accessibles 6.1. Renforcer la visibilité des abords d'école et créer une zone de confort 6.2.a. Offrir des cheminements piétons confortables et sécurisés, et sécuriser les traversées piétonnes aux abords d'écoles 6.2.b. Mettre à disposition des dispositifs de stationnement pour vélos (adéquats) à proximité des établissements scolaires et sécuriser l'accès à vélo des écoles 7.2. Tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) lors des aménagements d'espaces publics
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer la qualité de vie et la convivialité des espaces publics	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut (, Région wallonne, O.T.W.)
Lieu(x) concerné(s) Places publiques (en cœur des villages)	**Budget (estimation)** €€€€ (> 100.000 €).
Degré de priorité e période de mise en oeuvre Priorité 3 – action progressive	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propres Commune - Subsides Service Public de Wallonie - O.T.W. (aménagement arrêts de bus)

8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.2. Réaménager progressivement les places publiques dans les villages

Description concrète de l'action

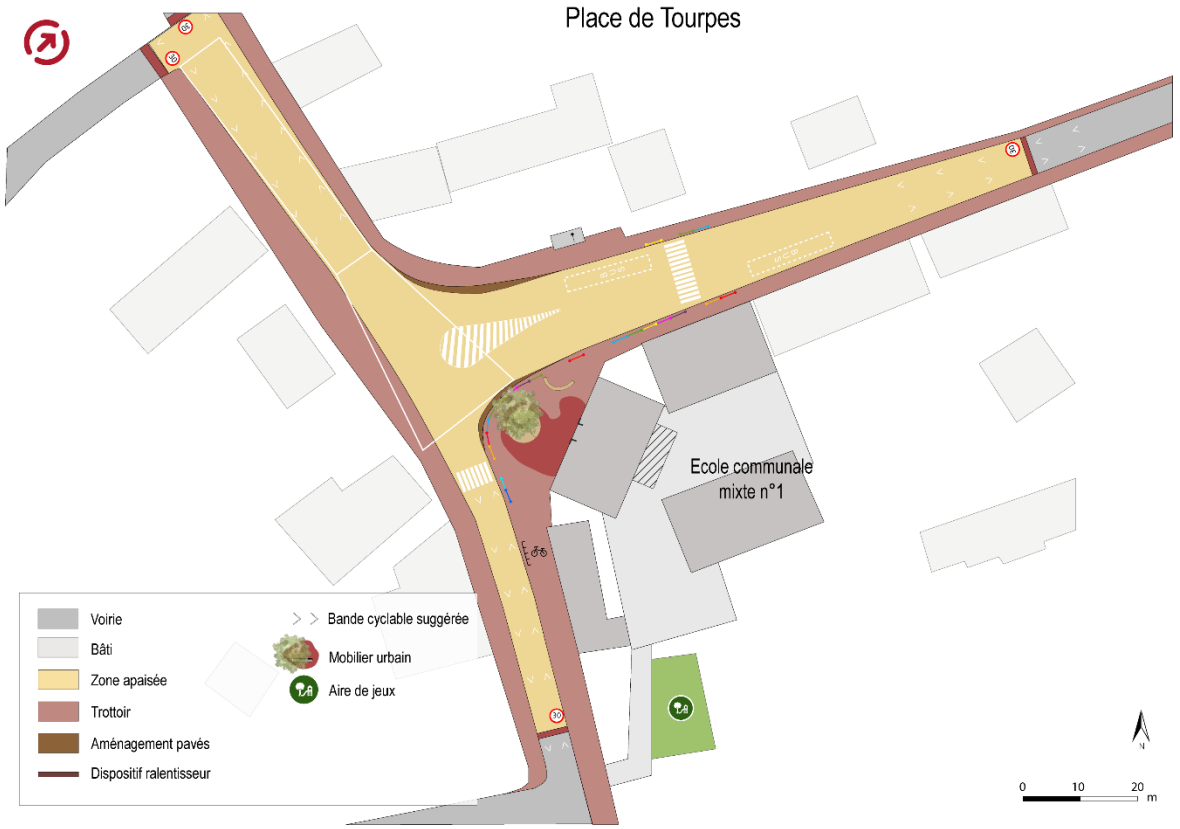
A l'instar de ce que préconise le PCDR, la Ville réaménagera progressivement les places publiques en cœurs de villages en vue de les rendre plus conviviales et d'en faire des espaces de rencontre pour la population, c'est-à-dire des lieux où les habitants peuvent se retrouver, discuter, etc. Cela signifie y réduire l'espace voué à la circulation automobile au profit de celui des piétons. Ces espaces seront idéalement agrémentés de bancs et autres mobiliers urbains. La circulation automobile y sera apaisée.

Parmi les espaces à réaménager en priorité, la place de Tourpes ou encore celle de Chapelle-à-Wattines pour lesquelles une proposition de réaménagement est faite ci-après. Elle est donnée à titre indicative.

8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.2. Réaménager progressivement les places publiques dans les villages

Exemple d'aménagement pour la place de Tourpes (donné à titre illustratif)



8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.2. Réaménager progressivement les places publiques dans les villages

Exemple d'aménagement pour la place de Tourpes (donné à titre illustratif)

8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.3.a. Uniformiser (et compléter) la signalétique directionnelle verticale à destination du parc d'activité économique de Leuze-Europe

Description de l'action Uniformiser et compléter la signalétique directionnelle verticale à destination du parc d'activité économique de Leuze-Europe	**Action(s) liée(s)** /
Objectif(s) poursuivi(s) Faciliter l'accès du PAE et limiter le trafic de transit des poids lourds dans le centre (et les villages) via une bonne signalisation du parcs d'activité économique	**Acteur(s) concerné(s)** Service Public de Wallonie (, Ville de Leuze-en-Hainaut)
Lieu(x) concerné(s) Au minimum, itinéraire depuis le réseau autoroutier (E-42, E-429)	**Budget (estimation)** € (< 2.500 €)
Degré de priorité et période de mise en œuvre Priorité 2 : Mise en œuvre à très court terme (< 3 ans)	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Service Public de Wallonie

8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.3.a. Uniformiser (et compléter) la signalétique directionnelle verticale à destination du parc d'activité économique de Leuze-Europe

Description concrète de l'action

Uniformiser les signaux et l'information reprise sur les signaux

La Région utilisera une signalétique identique pour renseigner les itinéraires à suivre en vue de rejoindre le parc d'activité économique de Leuze-Europe. Le signal F33a (signal de direction à distance) sera utilisé à cet effet et complété par :

- Le nouveau symbole S5 (Entreprise et zone industrielle) ;
- Le nom du parc d'activité économique : « Leuze-Europe ».

Symbole S5

Compléter la signalétique directionnelle

La signalétique doit être continue de sorte à indiquer clairement l'itinéraire à suivre, au minimum depuis le réseau autoroutier (E-42-E429).

A l'inverse, et idéalement, une signalétique en sortie des parcs d'activité indiquera les itinéraires à suivre pour rejoindre le réseau autoroutier.

8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.3.b. Harmonier les restrictions de circulation des poids lourds, et faire respecter celles-ci

Description de l'action Harmonier les restrictions de circulation des poids lourds, et faire respecter celles-ci	**Action(s) liée(s)** 8.3.c. Effectuer un suivi des problématiques de transit de poids lourds soulevées par les riverains et prendre les éventuelles mesures nécessaires
Objectif(s) poursuivi(s) Rendre plus cohérente et plus lisible les restrictions de circulation en place, et limiter le trafic de transit de poids lourds au sein du centre et des villages	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, Service Public de Wallonie, Zone de police
Lieu(x) concerné(s) /	**Budget (estimation)** Respect des limitations : €(€€€€) (de < 2.500 à < 100.000 €) – dépend des moyens utilisés Harmonisation restriction : € (< 2.500 €)
Degré de priorité et période de mise en œuvre Priorité 1 – action continue : faire respecter les restrictions Priorité 2 – action à court-moyen terme (< 5 ans) : harmoniser les restrictions	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propre commune - Zone de police - Service Public de Wallonie

8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.3.b. Harmonier les restrictions de circulation des poids lourds, et faire respecter celles-ci

Description concrète de l'action

Harmoniser les restrictions

La Ville et la Région harmoniseront, dans la mesure du possible et des objectifs recherchés, les restrictions de circulation pour les poids lourds, tant en terme de tonnages que de temporalité. Idéalement, les restrictions tendront vers une interdiction de circulation des véhicules de moins de 3,5 T (excepté circulation locale), et ce 24h/24, 7j/7. Cette harmonisation doit se faire tant à l'échelle du territoire communal que du centre-ville plus spécifiquement pour lequel différents régimes sont également appliqués.

Faire respecter les restrictions de circulation

La zone de police fera, quant à elle, respecter ces restrictions de circulation. Soit par le biais de contrôle ponctuel ou plus régulier sur le terrain (en fonction des plaintes recensées), voire via la mise en place de caméras ANPR pour les éventuels endroits sensibles.

L'exemple du système de caméras de contrôle de la Zone de Police de Turnhout

Contexte

Un réseau de caméras de surveillance et de lecteurs de plaques d'immatriculation aide la police à lutter contre la criminalité et permet d'appliquer les règles de circulation routière.

Ces caméras disposent de différents modules dont un concerne le « trafic clandestin de poids lourds ».

Module « trafic clandestin de poids lourds »

« Une interdiction des camions de plus de 3,5 tonnes est d'application dans certains lieux de la zone de police. Les plaques d'immatriculation de ces camions sont lues, leur hauteur est détectée pour vérifier qu'il s'agit d'un camion, le temps de parcours est calculé et, à moins que les camions aient chargé ou déchargé, une amende est imposée. Avec le module « trafic clandestin de poids lourds », plusieurs objectifs sont visés :

- « Améliorer la qualité de vie dans le centre de certains villages par un meilleur contrôle de l'interdiction des camions de plus de 3,5 tonnes, à l'exception des dessertes locales ;
- Mieux contrôler la vitesse des camions (autorisés) ».

8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.3.b. Harmonier les restrictions de circulation des poids lourds, et faire respecter celles-ci

Objectif

Application des règles de circulation (et protection des 120.000 habitants de la zone de police contre le banditisme).

Moyen

Sont partenaires du projet AWV (gestionnaire de la route), la Commune (gestionnaire de la route + financement), le parquet (suivi).

A titre informatif, le cout d'une caméra est d'environ 25.000 €.

8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.3.c. Effectuer un suivi des problématiques de transit de poids lourds soulevées par les riverains et prendre les éventuelles mesures nécessaires

Description de l'action Effectuer un suivi des problématiques de transit de poids lourds soulevées par les riverains et prendre les éventuelles mesures nécessaires	**Action(s) liée(s)** 8.3.b. Harmonier les restrictions de circulation des poids lourds, et faire respecter celles-ci
Objectif(s) poursuivi(s) Améliorer la qualité de vie sur le territoire communal en luttant contre le transit de poids lourds au sein du centre urbain et des villages	**Acteur(s) concerné(s)** Ville de Leuze-en-Hainaut, Zone de police (, Service Public de Wallonie)
Lieu(x) concerné(s) Ensemble du territoire	**Budget (estimation)** Suivi des problématiques : € (< 2.500 €) Mesures : €(~~€€€~~€) (de < 2.500 à < 100.000 €) – dépend des moyens utilisés
Degré de priorité et période de mise en œuvre Priorité 2 – action continue	**Source(s) et modalité(s) de financement** - Fonds propre commune - Zone de police - Service Public de Wallonie

8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.3.c. Effectuer un suivi des problématiques de transit de poids lourds soulevées par les riverains et prendre les éventuelles mesures nécessaires

Description concrète de l'action

Généralités

La Ville, en collaboration avec la Zone de Police, assurera un suivi des problématiques de transit de poids lourds soulevées par les riverains. L'objectif étant que ce trafic circule sur les principaux axes de circulation (réseau primaire 2 et secondaire, voire de liaison locale) et non sur les voies de collecte locale et de desserte locale. En cas de transit avéré, des mesures devront être prises en vue de limiter/supprimer ce trafic de transit dans le centre et les villages.

Par ailleurs, lors de la présence de pôles générateurs de déplacements lourds, une limitation de la vitesse à maximum 30 km/h pour les poids lourds est également préconisée de manière à réduire les nuisances pour les riverains.

Les cas de Blicquy, Chapelle-à-Oie, Chapelle-à-Wattines, Grandmez

Dans un premier temps, doit être étudiée la possibilité de restreindre la circulation dans ces villages aux véhicules de moins de 3,5 T (excepté circulation locale) et, le cas échéant, de faire respecter cette restriction – en adéquation avec ce qui est préconisé par ailleurs (cf. fiche 8.3.b.).

Etant donné la présence de pôles générateurs de trafic lourd, une réduction de la limite de vitesse à 30 km/h est également recommandée pour les véhicules de plus de 3,5 T.

8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.3.d. Mettre à disposition une zone de stationnement longue durée pour les poids lourds

Description de l'action Mettre à disposition une zone de stationnement longue durée pour les poids lourds	**Action(s) liée(s)** /
Objectif(s) poursuivi(s) Offrir des zones de stationnement longue durée pour les poids lourds et éviter tout stationnement sauvage dans des zones inadéquates	**Acteur(s) concerné(s)** IDETA, Ville de Leuze-en-Hainaut, Service Public de Wallonie
Lieu(x) concerné(s) /	**Budget (estimation)** ~~€€€€~~(€) (> 50.000 €)
Degré de priorité et période de mise en œuvre Priorité 3 – action à moyen-long terme (> 5 ans)	**Source(s) et modalité(s) de financement** - IDETA - (Fonds propres Commune) - (Service Public de Wallonie)

8. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL

Action 8.3.d. Mettre à disposition une zone de stationnement longue durée pour les poids lourds

Description concrète de l'action

IDETA, éventuellement en collaboration avec la Ville de Leuze-en-Hainaut et la Région wallonne, mettra à disposition une zone de stationnement longue durée pour les poids lourds. Idéalement des services complémentaires seront offerts aux chauffeurs (sanitaires, etc.).

La mise à disposition d'une telle zone est notamment à envisager dans le cadre des différentes phases d'extension des parcs d'activité économique (projets Leuze-Europe III et extension Lutosa).