

Plan Intercommunal de Mobilité de Haute Sambre

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

Phase 3 : Propositions Echelle communale Commune de Lobbes

Rapport final

Septembre 2009

agora
E T U D E S

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

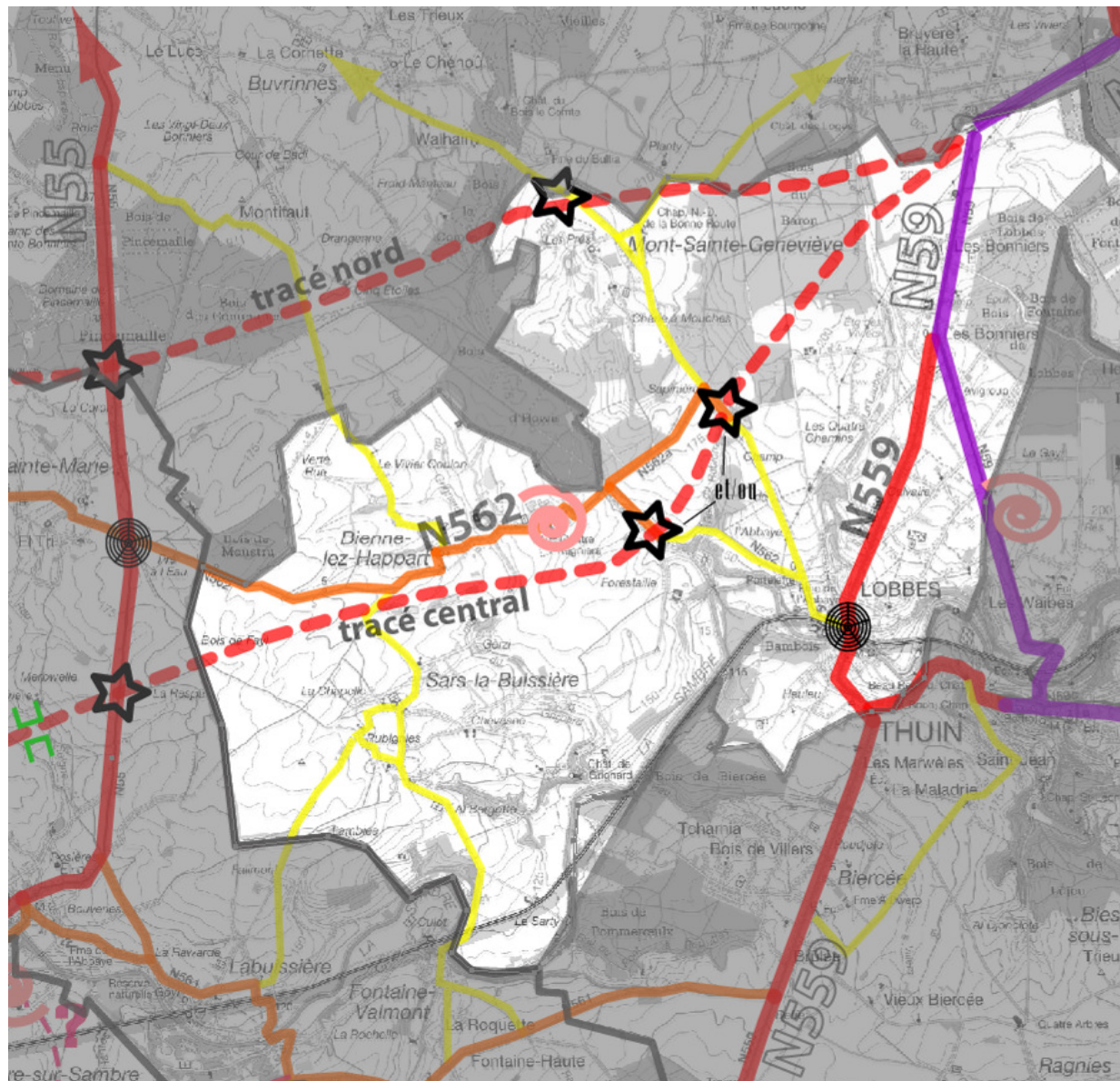
Table des matières

Phase 3 : Commune de Lobbes

1. Hiérarchisation et catégorisation du réseau routier	5
1.1 Proposition de hiérarchie pour l'entité de Lobbes.....	5
1.2 Proposition de catégorisation du réseau routier (limitation des vitesses).....	6
1.3 Principales propositions d'interventions en voirie sur le territoire de l'entité de Lobbes9	
1.4 Fiches actions et esquisses d'aménagements	13
1.4.1 Fiche action 1: La gestion de la traversée de Lobbes.....	14
1.4.2 Schéma de principe des actions à mettre en œuvre dans le centre-ville de Lobbes21	
1.4.3 Fiche action 2: Aménagement qualitatif de la rue de l'Entreville entre la rue des Gaux et la rue de l'Abbaye	25
1.4.4 Fiche action 3: Rue de l'Abbaye-rue de la Station et place communale: des enjeux de mobilité mais aussi des enjeux urbains	27
1.4.5 Fiche action 4: Gestion des circulations et du stationnement de la rue des Ecoles, la rue Albert 1 ^{er} , la rue Madame et la rue Paschal - création d'un espace public 30	
1.4.6 Fiche action 5: Sécurisation de la rue de Binche et la rue des Hayettes à Mont-Sainte-Geneviève.....	33
1.4.7 Fiche action 6 : Principes de sécurisation des centres villageois de Sars-la-Buissière et Mont-Sainte-Geneviève	38
1.4.8 Fiche action 7: Mise en place de radars répressifs.....	41
2. Les modes doux	42
2.1 Réseau cyclable de Lobbes	42
2.1.1 Itinéraires et aménagements cyclables sur l'entité de Lobbes.....	42
2.1.2 Fiche action 8: Chemins de remembrement et agricoles empruntables par les modes doux.....	44
2.1.3 Fiche action 9: Aménagement d'une piste cyclable sur la route de Rouveroy pour assurer la liaison entre deux sentiers empruntés par le réseau cyclable proposé.45	
2.1.4 Fiche action 10: Aménagement d'une piste cyclable sur la route de Rouveroy assurant la liaison entre un sentier agricole et le Vivier Coulon	47
2.2 Déplacements piétons et PMR.....	49
2.2.1 Prise en compte des besoins des PMR dans les aménagements à Lobbes	49
2.2.2 Fiche action 11: Aménagement du centre de Bienne-Lez-Happart.....	50
2.2.3 Fiche action 12: Aménagement de l'école communale, rue Chevesnes à Sars-la-Buissière	52
3. Annexes:.....	54
3.1 Phasage des différentes actions	54
3.2 Localisation générale des fiches actions proposées.....	55
3.3 Tracé détaillé de chaque itinéraire cyclable.....	56
3.4 Tableau de synthèse de l'enquête publique	57

1. Hiérarchisation et catégorisation du réseau routier

1.1 Proposition de hiérarchie pour l'entité de Lobbes



Hiérarchie projetée du réseau

Hiérarchie du réseau	
	réseau régional majeur
	réseau régional secondaire
	réseau régional tertiaire
	réseau distribution
	interconnexions avec la N54
	dénivelé / réseau vélo
	Carrefour à améliorer
	Zone d'activités

1.2 Proposition de catégorisation du réseau routier (limitation des vitesses)

Toutes les rues n'ont pas les mêmes fonctions. Elles peuvent avoir des fonctions de séjour, de circulation locale et de circulation de transit.

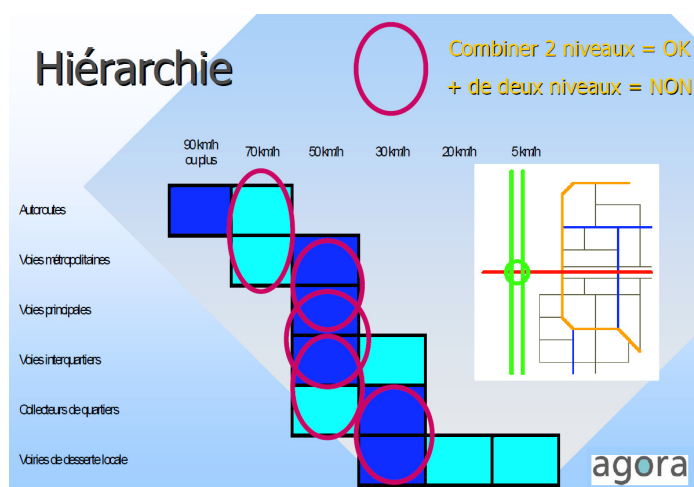
Dans les voiries dont la fonction est celle de séjour, on retrouve l'ensemble des activités nécessaires à la vie sociale et économique. Dans ces zones, les deux rives de la chaussée doivent donc pouvoir entrer en relation, être liées entre elles. On y observe de nombreuses traversées piétonnes et cyclistes, des débordements d'activités sur la voirie, l'attente des bus, des manœuvres de stationnement...

La circulation locale ou de transit utilise quant à elle la voirie plutôt dans sa longueur. Il s'agit ici plutôt de zone de passage.

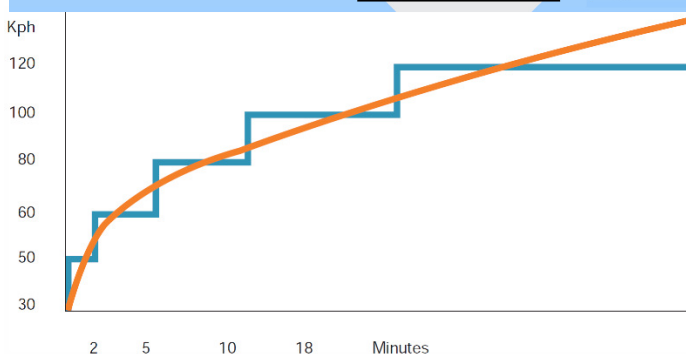
Ainsi, en fonction du type de voirie auquel on a affaire, la catégorisation des voies (limitation des vitesses) doit rendre possible la cohabitation des différentes fonctions de la voirie. Il est donc nécessaire de fixer des vitesses sur chaque tronçon de voirie qui ne compromettent pas les différentes fonctions.

L'enjeu de la hiérarchisation et catégorisation est d'ordonner les attentes, de clarifier les arbitrages à rendre et, in fine, de faire en sorte que pour un déplacement d'une portée définie, le réseau correspondant à cette échelle territoriale soit le plus attractif pour l'utilisateur.

Tout l'art de combiner la hiérarchisation et la catégorisation des réseaux consiste à combiner ceux-ci en un ensemble qui répond aux attentes de tous les usagers. Pour des déplacements courts, une faible vitesse est parfaitement acceptable ; au contraire, pour les longs déplacements, l'accès à un réseau routier de hiérarchie élevée permettant de se déplacer rapidement et avec un minimum de contraintes sera exigé.



L'escalier des attentes de l'automobiliste élaboré par Hans Monderman permet d'appréhender ce phénomène. Il est parfaitement acceptable de circuler 2 minutes en zone 30 pour sortir de sa rue, 5-6 minutes à 50 km/h pour sortir de son quartier ou village, 10 minutes pour rejoindre les limites de l'agglomération, etc.



Deux grands principes permettent cette cohabitation :

- Adapter le trafic, en quantité et en qualité, aux fonctions de la voirie
- Protéger les fonctions riveraines qui dépendent du trafic, soit en adaptant les aménagements (créer des traversées, de pistes cyclables, de trottoirs,...), soit en choisissant une gestion adaptée des vitesses.

Ces deux principes doivent être mis en œuvre en même temps. Il n'est pas possible de se contenter d'un des deux.

La catégorisation de la voirie est fonction du type d'agglomération rencontré :

	Hors agglomération	Zone d'approche de l'agglomération	Agglomération	Centre / voirie très locale
	90km/h	70 km/h	50 km/h	30 km/h 20 km/h
Largeur de la chaussée	6m à 6m50 (pour 2 bandes de circulation)	6m à 6m50	5m à 6m	3m à 5m
Type de cheminement piéton	Séparations physiques, traversées dénivelées et traversées aux carrefours protégées par des feux	Séparation physique, traversées dénivelées et traversées protégées par des feux	Trottoir de minimum 1m50, traversées protégées et feux si nécessaire	Trottoir de minimum 1m50, traversées possibles partout
Type de cheminement cycliste	Séparation physique, traversées protégées	Séparation physique et traversées protégées	Mixité ou séparation si nécessaire	Mixité totale
Arrêt des TC	Hors chaussée	Hors chaussée	En chaussée	En chaussée
Statut	Hors agglomération, 90km/h	Hors agglomération 70km/h	Agglomération 50km/h	Zone 30, zone résidentielle et de rencontre

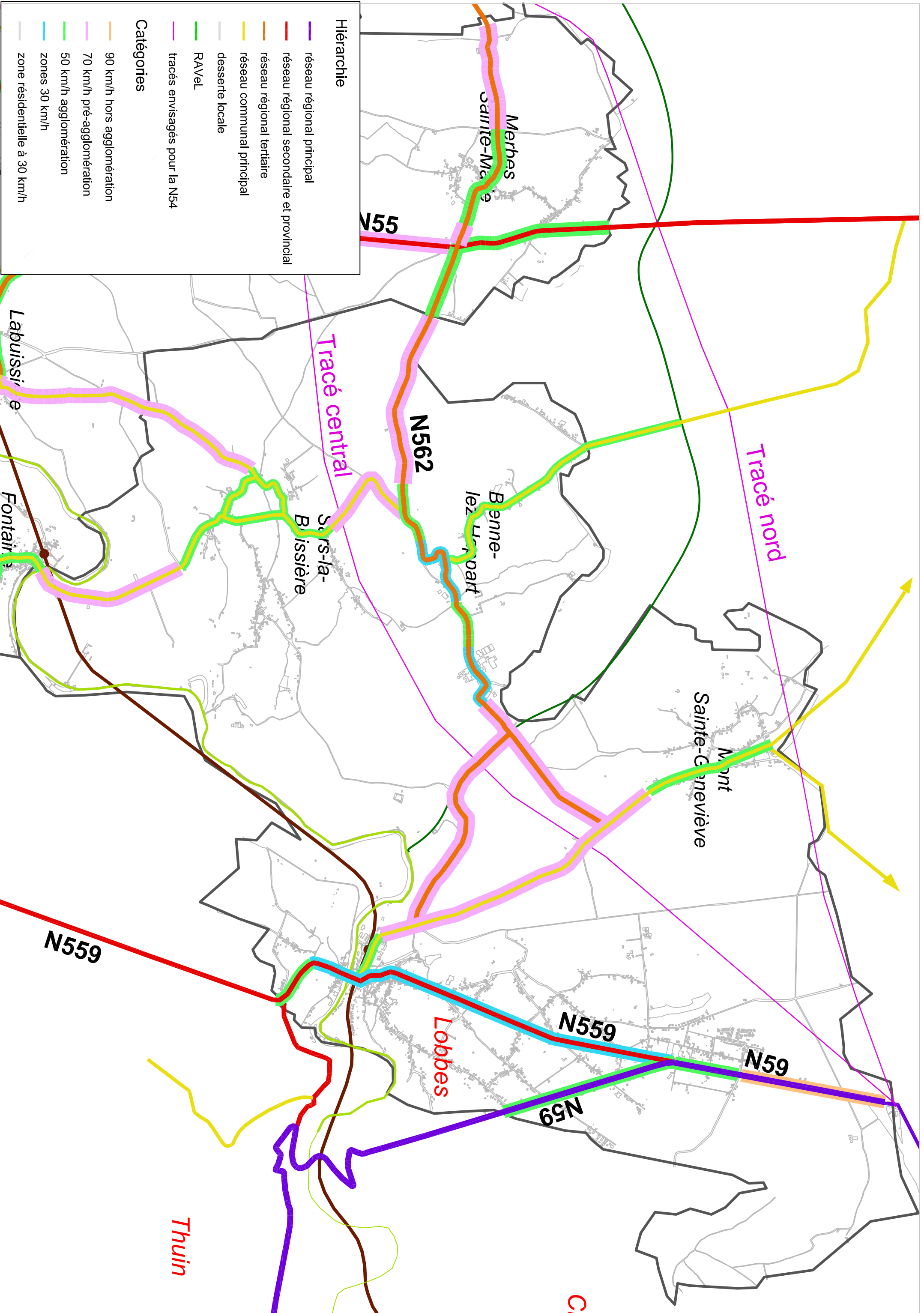
Lobbès est une vaste entité dans laquelle on distingue le centre : Lobbès et les villages de Mont-sainte-Geneviève, Bienne-Lez-Happart et Sars-La-Buissière.

Ces entités sont séparées par des zones non agglomérée où domine un paysage rural. Nous les classons donc dans la catégorie des zones d'approche de l'agglomération, où la vitesse recommandée est de 70 km/h.

Les voiries ayant la fonction de collecteur de quartier et où l'habitat est déjà présent seront plutôt catégorisées en zone 50 km/h. Il s'agit pour la commune d'une grande partie de ses voiries. Dans cette catégorie, nous y incluons, les zones habitées ou les zones d'activités économiques attractives localisées sur les voiries régionales.

Nous proposons de mettre en zone 30 km/h ou 20 km/h (appelées zone résidentielles ou zone de rencontre) les voiries à dessertes exclusivement locale (en plus des abords d'école déjà mis en zone 30). Toutefois, en fonction des nécessités observées sur le terrain (faibles vitesses déjà exercées, configuration de la voirie favorable à une vitesse supérieure...), certaines de ces voiries ne nécessiteront peut-être pas une limitation à 30 ou 20 km/h et pourront demeurer à 50 km/h.

La carte ci-après montre la catégorisation des voiries proposée.



Hiérarchie	
—	réseau régional principal
—	réseau régional secondaire et provincial
—	réseau régional tertiaire
—	réseau communal principal
—	desserte locale
—	RAVeL
—	tracés envisagés pour la N54

Catégories	
—	90 km/h hors agglomération
—	70 km/h pré-agglomération
—	50 km/h agglomération
—	zones 30 km/h
—	zone résidentielle à 30 km/h

1.3 Principales propositions d'interventions en voirie sur le territoire de l'entité de Lobbes

Sont repris ici en tableau et en cartographie les actions génériques à mettre en œuvre pour répondre aux objectifs de mobilité.

Sur base du diagnostic ont été déterminés les points d'intervention relevant des objectifs de mobilité suivants (*cf. Echelle supra-communale : point 2.5*).

NB : Cette liste n'est pas exhaustive mais est issue des problèmes relevés à l'époque du diagnostic et lors des enquêtes publiques de phase 1.

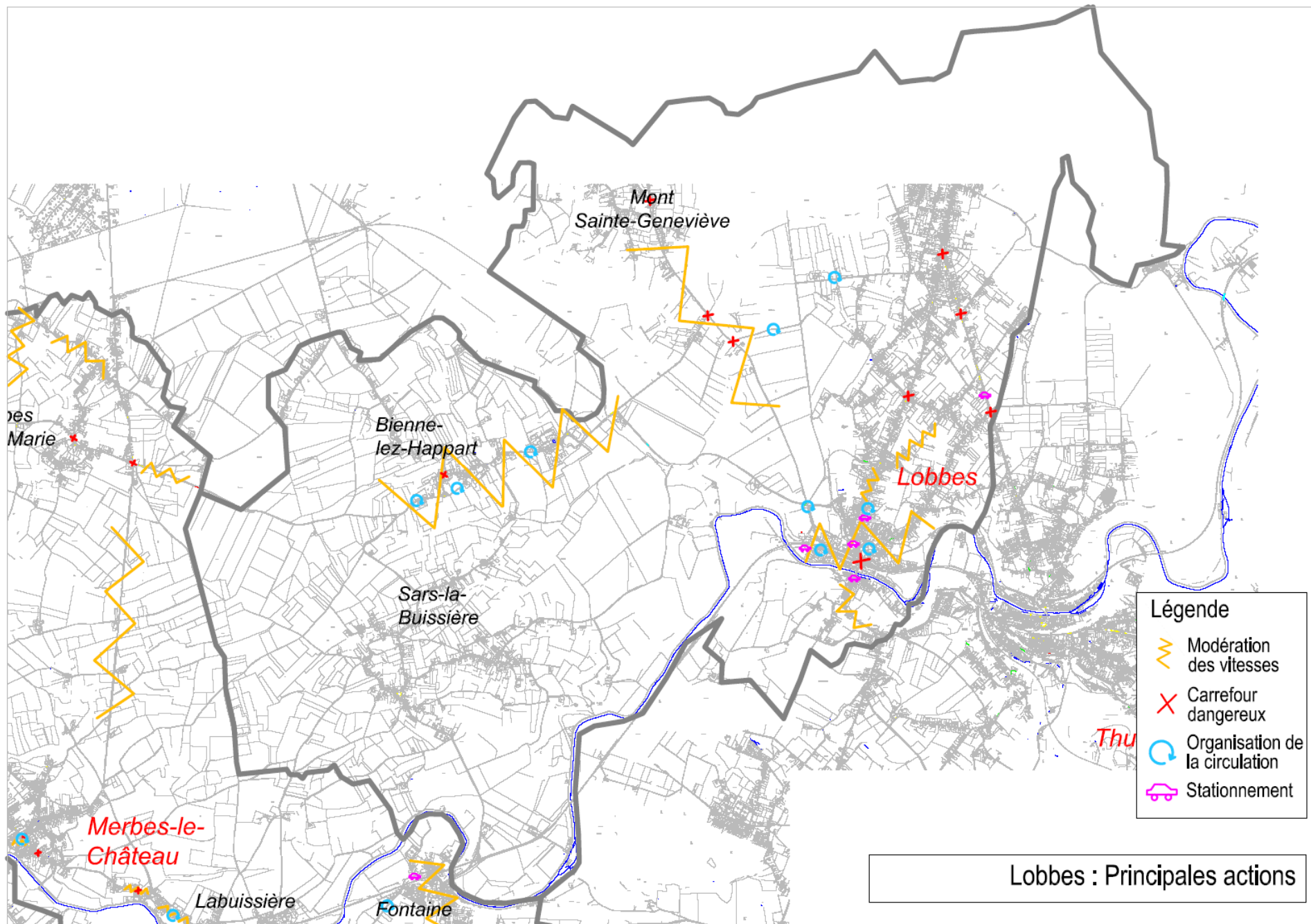
<u>Objectifs de mobilité</u>	<u>Actions à mettre en œuvre</u>		<u>Aménagements envisageables</u>
Effets de porte	effets de porte en entrée de zone agglomérée à généraliser sur l'ensemble de l'entité		<ul style="list-style-type: none"> • Rétrécissement • Aménagement des abords • Bandes de ralentissement • Ilot central • Rond-point
Modération des vitesses	<ul style="list-style-type: none"> • cohérence régime de vitesses/hiérarchie des voiries • aménagements ralentissement <ul style="list-style-type: none"> ⇒ dans les quartiers ⇒ dans centre de Lobbes (<i>cf. fiche action n°1</i>) ⇒ dans les longues lignes droites • traversée de Bienne-Lez-Happart vers le centre Arthur Regniers et Atelier Jean Regniers 	<ul style="list-style-type: none"> • Mont-Sainte-Geneviève → rue de Binche • centre de Lobbes → rue de l'Entreville (<i>cf. fiche action n°2</i>) • centre de Lobbes rue de la Grattière / rue des Carrières • traversée de Bienne-Lez-Happart • Route de Fontaine à Sars-La-Buissière 	<ul style="list-style-type: none"> • Rétrécissement • Aménagement des abords • Bandes de ralentissement • Chicanes (stationnement) • Plateau trapézoïdale • Dos d'âne • Coussin berlinois • Signalétique renforcée • Radars (<i>cf. fiche action n°7</i>)

<u>Objectifs de mobilité</u>	<u>Actions à mettre en œuvre</u>		<u>Aménagements envisageables</u>
<p>Aménagement carrefours/ croisement accidentogènes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • configuration + vitesses ⇒ Accès voiries communales → N59. • absence de visibilité : ⇒ croisement voie ferrée et les rues de l'Abbaye et de l'Entreville (cf. fiche action n°2) ⇒ N562 → rue de Binche. ⇒ croisement rue des Quatre Bras / rue Cromboulx, visibilité quasi nulle pour reprendre la N559 	<ul style="list-style-type: none"> • Mont-Sainte-Geneviève : ⇒ carrefour rue de Binche/rue des Hayettes (cf. fiche action n°6) ⇒ carrefours rue de Binche/rues adjacentes • problèmes au niveau de l'Inspection Automobile • carrefour dangereux rue des Hayettes/rue des Fusillés • Bienne-lez-Happart → carrefour N562/rue A.Régniers dangereux ainsi que la circulation au niveau de l'église • Sars-la-Buissière → carrefour Chevenes/Rubignies 	<ul style="list-style-type: none"> • Ilot séparateur de flux • Plateau • Changement de revêtement avec ou sans plateau • Élargissement des trottoirs • Oreilles de trottoirs • Rétrécissement – modification d'angle entre axes et ilots
<p>Organisation circulation</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lobbes ⇒ gare et clinique ⇒ zone de la collégiale ⇒ rue des Ecoles (cf. fiche action n°5) ⇒ rue Albert 1er (cf. fiche action n°5) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bienne-lez-Happart ⇒ route de Rouveroy/ruelle des Blancs-Pains • Mont-Sainte-Geneviève+Lobbes ⇒ rue des Viviers 	

<u>Objectifs de mobilité</u>	<u>Actions à mettre en œuvre</u>	<u>Aménagements envisageables</u>
Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> • Lobbes <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Albert 1er : école, home, poste (cf. fiche action n°4) ⇒ Maison Communale ⇒ Place communale ⇒ Gare+clinique+mutuelle ⇒ Stationnement le long de la N559 • Mont Sainte-Geneviève • Bienne-lez-Happart • Sars-la-Buissière <p>Si possible, systématiser les interdictions de stationner dans les zones gênantes (trottoirs, accotements, virage...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Si la largeur de la voie le permet : retravailler le profil de voirie pour y gérer circulation - stationnement et trottoir • En cas de faible largeur : <ul style="list-style-type: none"> - dédier sur la voirie des espaces de stationnement= chicanes - zone résidentielle – espace partagé • Réserver des places de stationnement aux PMR dans tout aménagement ou création de stationnement
Eclairage public	Renforcement de l'éclairage dans toute l'entité	

Cf. Annexes in « Echelle supracommunale » pour les propositions types d'aménagement

Cf. Fiches actions avec esquisses d'aménagement ci-après



- Légende**
-  Modération des vitesses
 -  Carrefour dangereux
 -  Organisation de la circulation
 -  Stationnement

Lobbes : Principales actions

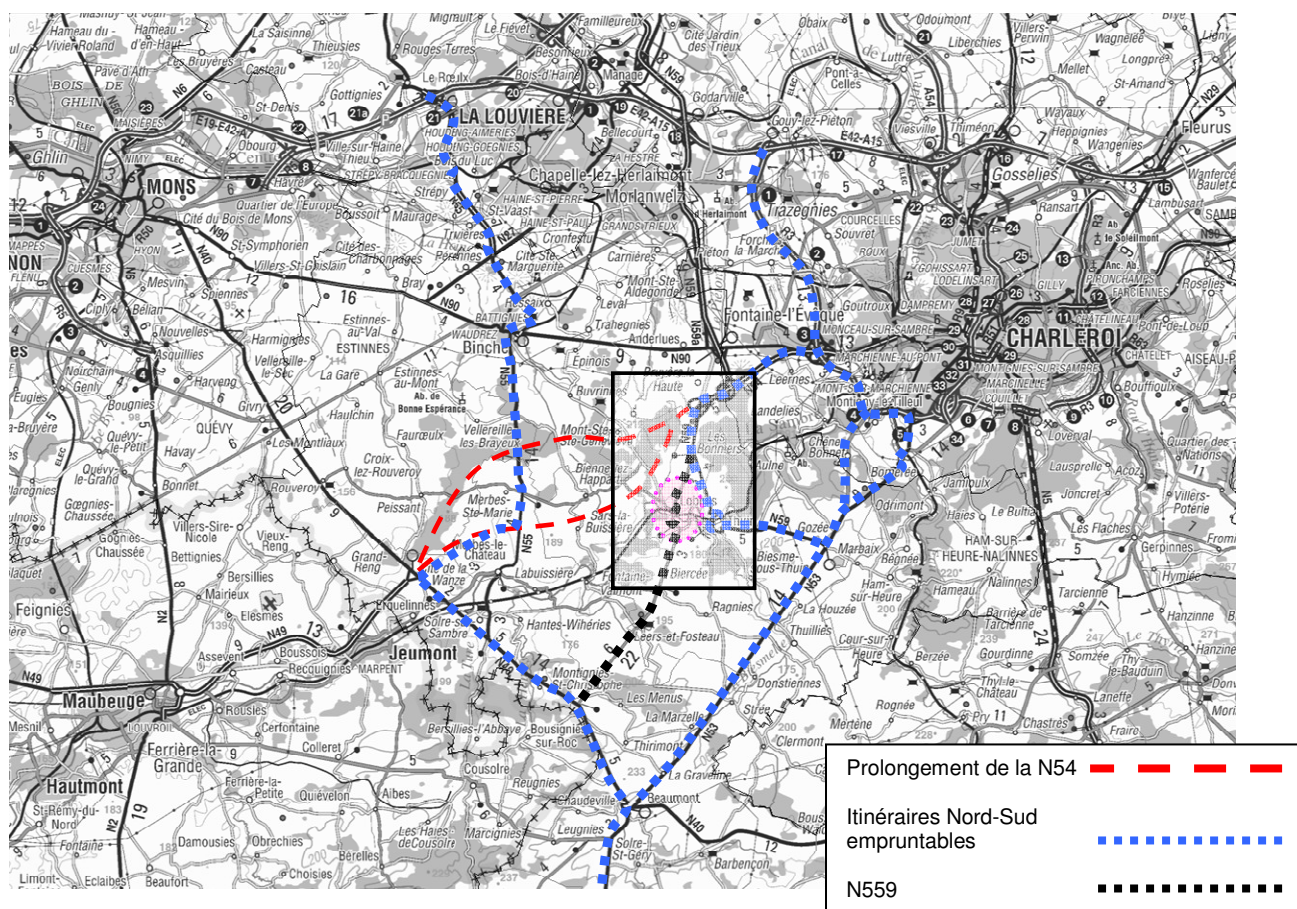
1.4 Fiches actions et esquisses d'aménagements

- *Fiche action 1: La gestion de la traversée de Lobbes*
- *Schéma de principe des actions à mettre en œuvre dans le centre-ville de Lobbes*
- *Fiche action 2: Aménagement qualitatif de la rue de l'Entreville entre la rue des Gaux et la rue de l'Abbaye*
- *Fiche action 3: Rue de l'Abbaye-rue de la Station et place communale: des enjeux de mobilité mais aussi des enjeux urbains*
- *Fiche action 4: Gestion des circulations et du stationnement de la rue des Ecoles, la rue Albert 1er, la rue Madame et la rue Pascal - création d'un espace public*
- *Fiche action 5: Sécurisation de la rue de Binche et de la rue des Hayettes à Mont-Sainte-Geneviève*
- *Fiche action 6: Principes de sécurisation des centres villageois de Sars-la-Buissière et Mont-Sainte-Geneviève*
- *Fiche action 7 : Mise en place de radars répressifs*
- *Itinéraires et aménagements cyclables sur l'entité de Lobbes*
- *Fiche action 8: Chemins de remembrement et agricoles empruntables par les modes doux*
- *Fiche action 9: Aménagement d'une piste cyclable sur la route de Rouveroy pour assurer la liaison entre deux sentiers empruntés par le réseau cyclable proposé*
- *Fiche action 10 : Aménagement d'une piste cyclable sur la route de Rouveroy assurant la liaison entre un sentier agricole et le Vivier Coulon*
- *Prise en compte des besoins des PMR dans les aménagements à Lobbes*
- *Fiche action 11 : Aménagement du centre de Bienne-Lez-Happart*
- *Fiche action 12: Aménagement de l'école communale, rue Chevesnes à Sars-la-Buissière*

1.4.1 Fiche action 1: La gestion de la traversée de Lobbes

CONTEXTE :

L'épine dorsale de Lobbes est la N559. Celle-ci pénètre dans le centre de Lobbes et draine un trafic de voitures mais aussi de poids lourds important. Le dimensionnement de cette nationale et son profil permettent de recevoir ce trafic de transit. Mais le linéaire bâti le long de cette voie et la présence d'écoles aboutissent à une cohabitation difficile entre les besoins locaux et le transit. La N559 fait partie des voiries structurantes axées nord – sud : N55-R3-N54-N59-N559-N53.



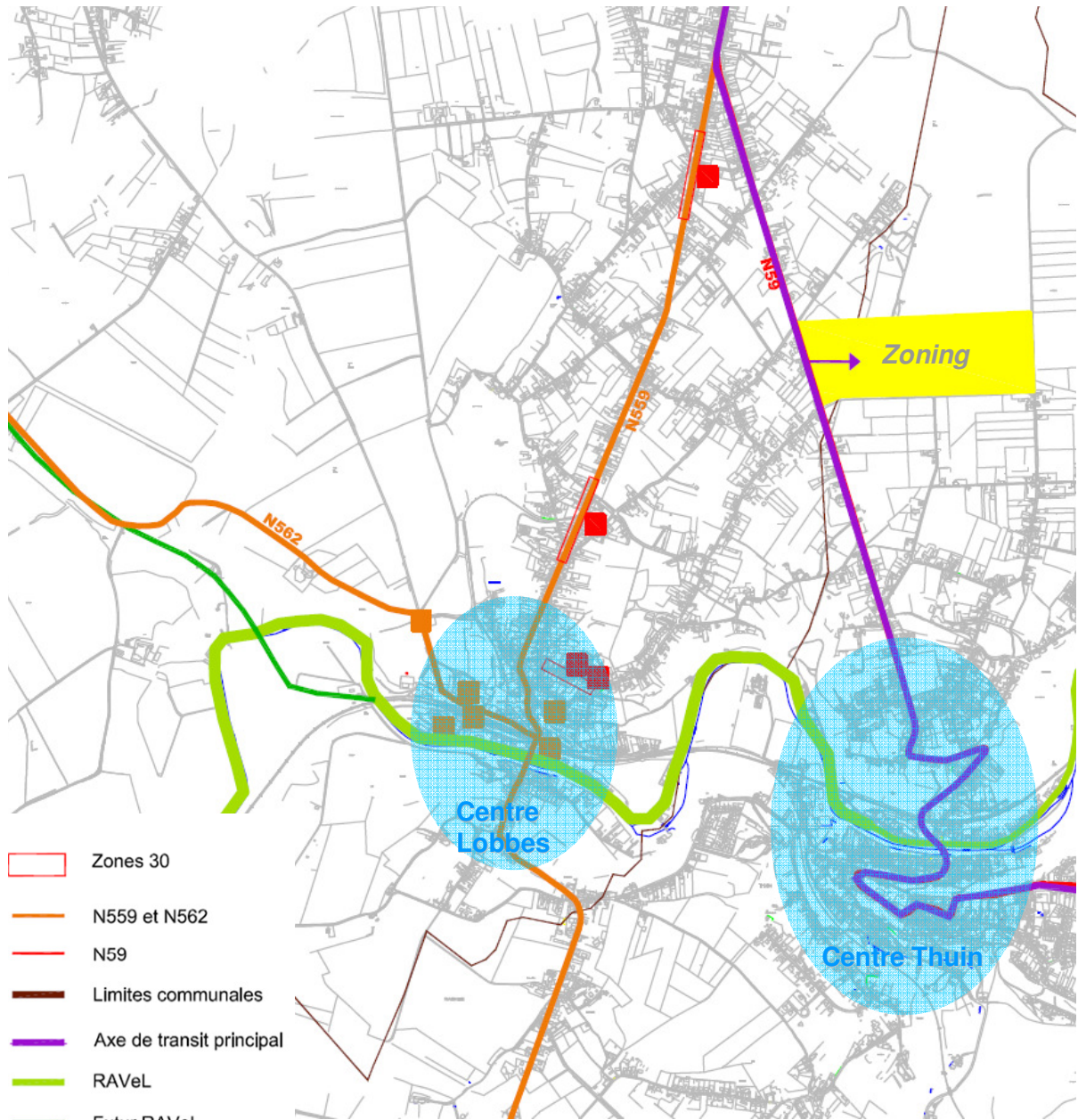
La N559 dans la hiérarchie viarie et le territoire

OBJECTIFS :

Envisager différentes alternatives permettant d'évaluer les solutions envisageables pour traiter la problématique de la traversée du centre de Lobbes.

DESCRIPTION DES ALTERNATIVES :

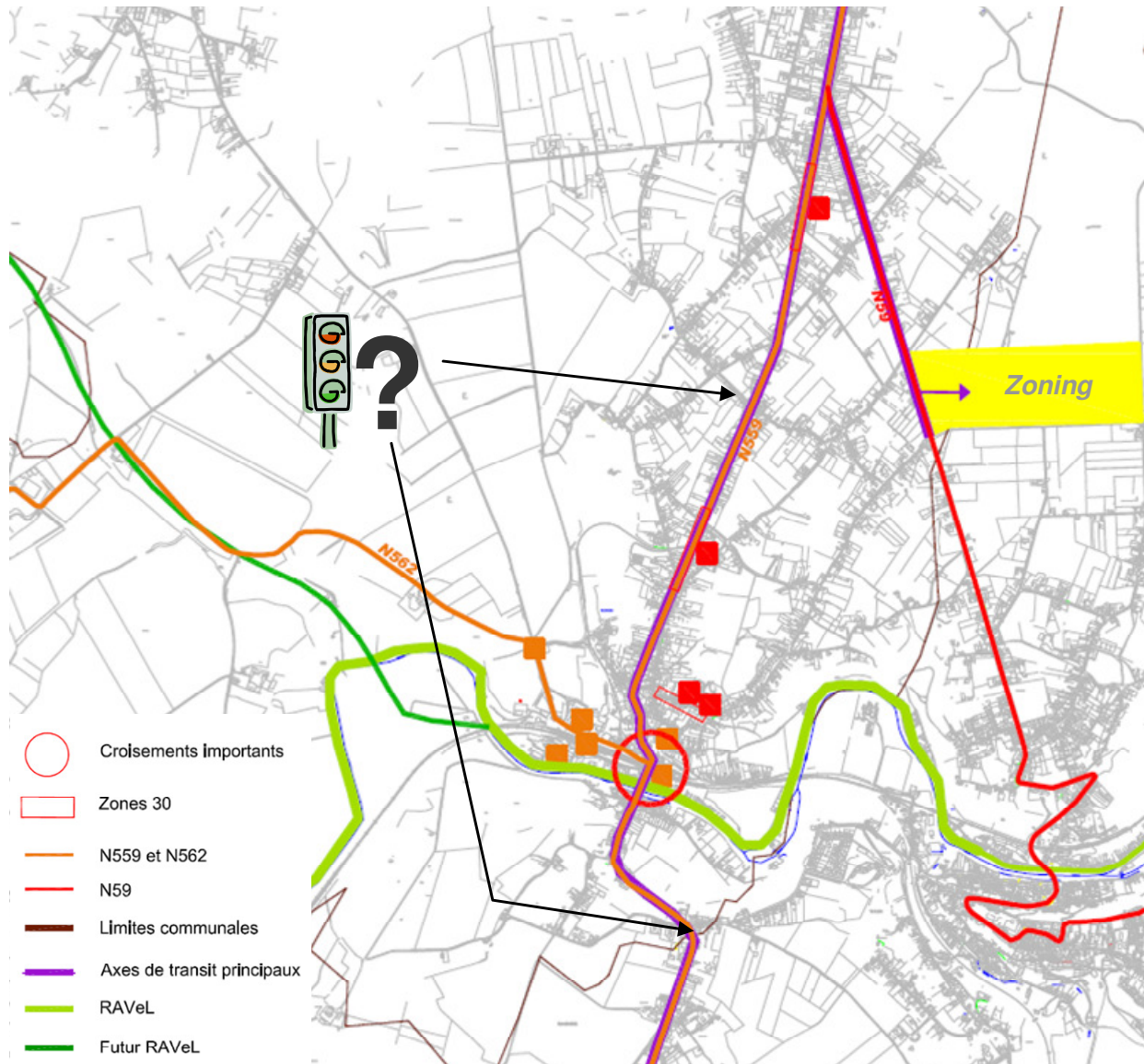
Alternative n°1 : Privilégier la N59 comme axe majeur



+	-
<ul style="list-style-type: none"> • Respect de la hiérarchie existante • Plus rapide à mettre en œuvre • Moindre coût 	<ul style="list-style-type: none"> • Report de la problématique sur le territoire de Thuin • Pas de garantie du respect de la hiérarchie car le cheminement n'est pas plus aisé que via Lobbes • Insécurité poids lourds n'est pas résolue ni à Thuin – ni à Lobbes

Solution peu efficace → non retenue

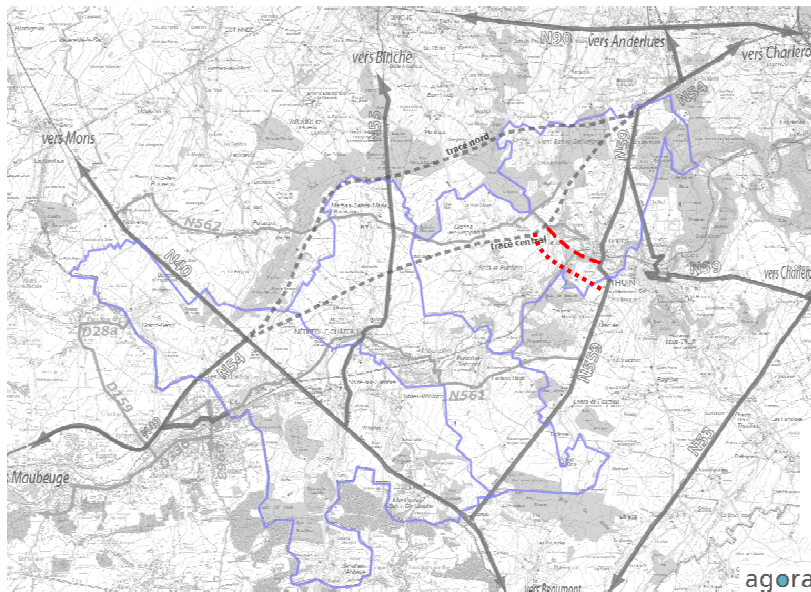
Alternative n°2 : Amélioration qualitative de la N59/N559



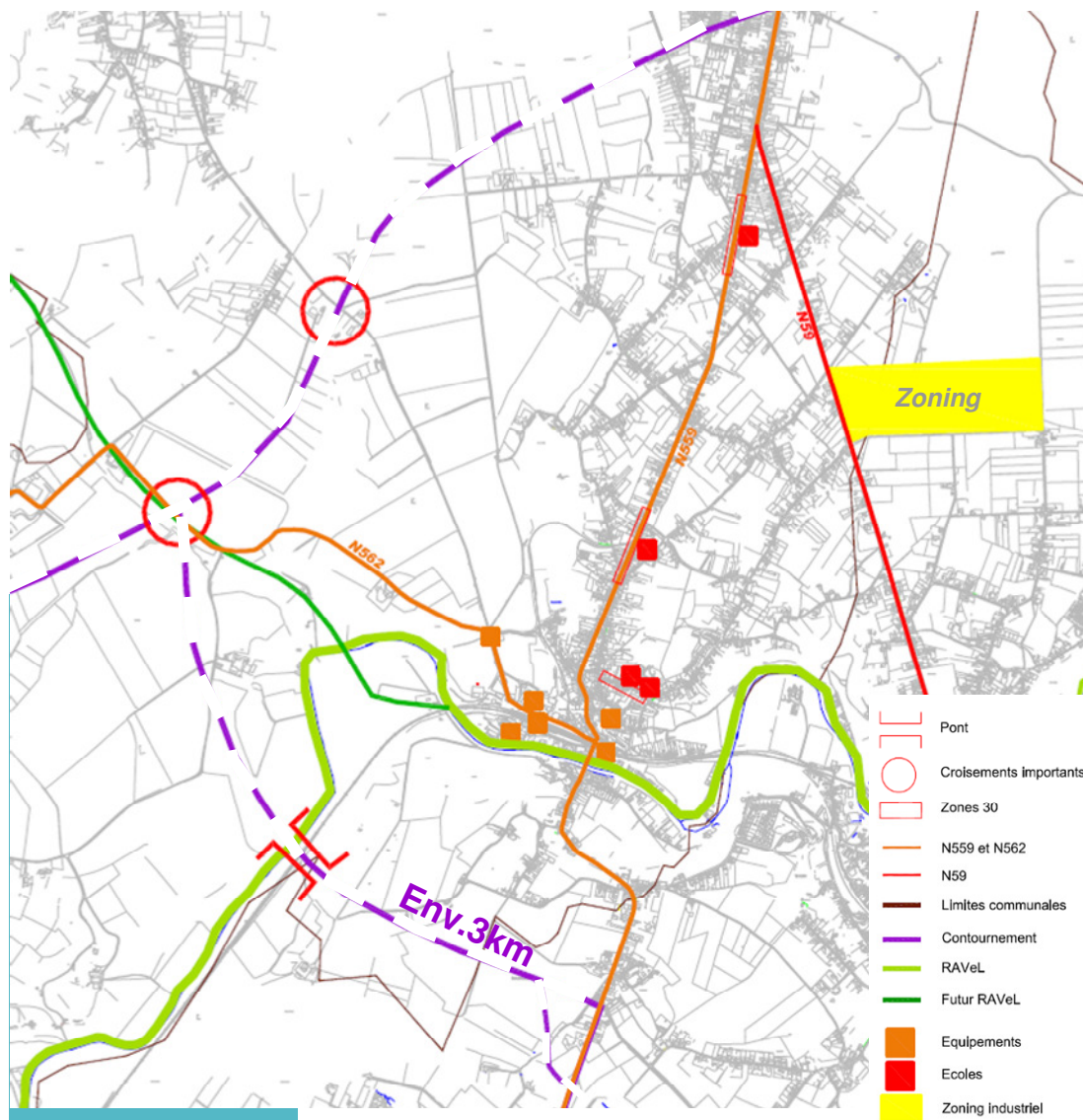
+	-
<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration qualitative+modération sur l'axe • Régulation du trafic en amont et aval par les feux= évite la saturation dans le centre de Lobbes • Plus rapide à mettre en œuvre • Moindre coût 	<ul style="list-style-type: none"> • Comme pour l'alt.1 → report du trafic vers l'extérieur du territoire (N54-N53-N40) • Démarche qualitative • Faible de report de transit

Evolution incontournable car l'amélioration qualitative est nécessaire

Alternative n°3: Mise en œuvre d'un contournement sud



Contexte dans lequel s'inscrirait un contournement sud et sa connexion à la N54 prolongée



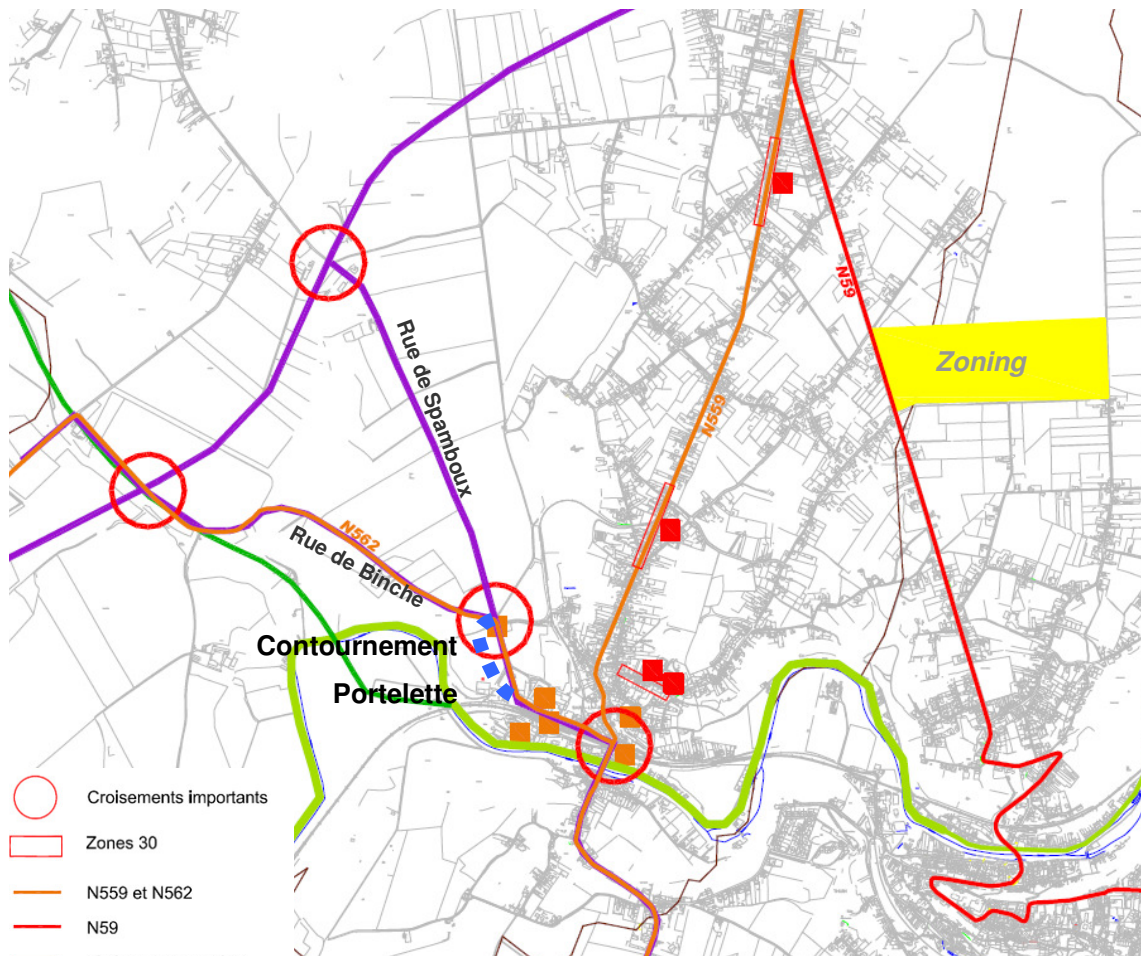
++	+	-
<ul style="list-style-type: none"> • Evacuation du trafic de transit VP+PL • Amélioration du cadre de vie dans le centre de Lobbes 	<ul style="list-style-type: none"> • Sécurité routière / trafic poids lourds 	<ul style="list-style-type: none"> • Scenario à long terme (pré-requis→construction de la N54) • Insertion paysagère du contournement • Impact (potentiel) sur les voiries locales • Coût de l'investissement • Délai de réalisation

Action lourde MAIS une solution à long terme

On ne doit cependant pas négliger certains impacts d'une telle solution:

- Encouragement à la mobilité automobile
- Nécessité d'en évaluer de façon approfondie les impacts sur l'environnement
- Solution moins performante et avec plus d'impacts si in fine le tracé nord de la N54 est retenu. D'autres choix seraient donc à envisager : aménagement de la chaussée de Binche, problématique de la traversée de Mont-Sainte-Geneviève.

Alternative n°4: Contournement par la N54 et par la Portelette



- Croisements importants
- Zones 30
- N559 et N562
- N59
- Limites communales
- Axes de transit principaux
- RAVeL
- Futur RAVeL
- Equipements
- Ecoles
- Zoning industriel

+	-
<ul style="list-style-type: none"> Délai de réalisation rapide MAIS qui amène des problèmes à court, moyen et long terme 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de solution pour côté de la Grattière, le pont sur la Sambre, le carrefour Maison Communale-rue de la Station (pont voie ferrée) Pont SNCB pas résolu Risque d'amplifier le trafic par report depuis la N559/N59 sur ce nouvel axe Les rues de Binche et Spamboux ne sont pas adaptées au trafic PL (gabarit-revêtement...) Coexistence avec les modes doux pas bien réglée

NB :
Cette variante parmi les 4 alternatives ne peut être envisagée séparément des développements du quartier de la gare, du devenir du pont SNCB, du rôle dévolu à la chaussée de Binche en liaison éventuelle avec la N54.

Une solution rapide à mettre en œuvre mais qui ne résout pas les problèmes d'accès nord.
Pas une solution viable à long terme car le trafic continue à passer par le centre de Lobbes.

SYNTHESE:

Alternative n°1: privilegier la N59 comme axe majeur	Alternative n°2: amelioration qualitative de la N59/N559	Alternative n°3: contournement sud	Alternative n°4: contournement par N54 et Portelette
<p style="text-align: center;">+</p> <ul style="list-style-type: none"> •Respect de la hierarchie existante •Plus rapide à mettre en œuvre •Moindre coût <p style="text-align: center;">-</p> <ul style="list-style-type: none"> •Report de la problematique sur le territoire de Thuin •Pas de garantie du respect de la hierarchie car le cheminement n'est pas plus aise que via Lobbes •Insécurité poids lourds n'est pas résolue ni à Thuin – ni à Lobbes 	<p style="text-align: center;">+</p> <ul style="list-style-type: none"> •Amélioration qualitative+modération sur l'axe •Régulation du trafic en amont et aval par les feux= évite la saturation dans le centre de Lobbes •Plus rapide à mettre en œuvre •Moindre coût <p style="text-align: center;">-</p> <ul style="list-style-type: none"> •Comme pour l'alt.1→ report du trafic vers l'extérieur du territoire (N54-N53-N40) •Démarche qualitative •Faible de report de transit 	<p style="text-align: center;">++</p> <ul style="list-style-type: none"> •Evacuation du trafic de transit VP+PL •Amélioration du cadre de vie dans le centre de Lobbes <p style="text-align: center;">+</p> <ul style="list-style-type: none"> •Sécurité routière / trafic poids lourds <p style="text-align: center;">-</p> <ul style="list-style-type: none"> •Scenario à long terme (pré-requis→construction de la N54) •Insertion paysagère du contournement •Impact (potentiel) sur les voiries locales •Coût de l'investissement •Délai de réalisation 	<p style="text-align: center;">+</p> <ul style="list-style-type: none"> •Délai de réalisation rapide MAIS qui amène des problèmes à court, moyen et long terme <p style="text-align: center;">-</p> <ul style="list-style-type: none"> •Pas de solution pour côte de la Grattière, le pont sur la Sambre, le carrefour Maison Communale-rue de la Station (pont voie ferrée) •Pont SNCB pas résolu •Risque d'amplifier le trafic par report depuis la N559/N59 sur ce nouvel axe •Les rues de Binche et Spamboux ne sont pas adaptées au trafic PL (gabarit-revêtement...) •Coexistence avec les modes doux pas bien réglée
<p>Solution peu efficace</p>	<p>Evolution incontournable car l'amélioration qualitative est nécessaire</p>	<p>Action lourde MAIS une vraie solution à long terme</p>	<p>Une solution rapide à mettre en œuvre mais qui ne résout pas les problèmes d'accès nord</p> <p>Pas une solution viable à long terme car le trafic continue à passer par le centre de Lobbes</p>

1.4.2 Schéma de principe des actions à mettre en œuvre dans le centre-ville de Lobbes

CONTEXTE

La N559 est l'épine dorsale de Lobbes mais supporte des trafics de transit et des fonctions locales (présence d'écoles) qui génèrent des conflits d'usages entre automobilistes, poids lourds, modes doux. Outre un trafic de transit très important, la topographie engendre des vitesses excessives lors de la traversée de Lobbes. La voie fracture la commune en deux : son franchissement n'est pas aisé.

Les cheminements le long de cette voirie ne sont pas sécurisants, d'une part, à cause de la proximité avec le trafic important de la N559 et, d'autre part, à cause de la configuration des trottoirs peu larges, en mauvais état... qui entraîne parfois des débordements de piétons sur la chaussée.

Le chemin de fer constitue également une autre fracture, la gare étant située du côté sud des voies ferrées. Il est important de créer une liaison plus directe et sécurisée avec le centre de Lobbes, au nord.

Le long de la N559, le vicinal désaffecté constitue un potentiel non négligeable pour la commune, il est important d'analyser les destinations auxquels il pourrait être dédié.

Le parking situé à proximité de la gare et de la clinique draine un nombre important de véhicules qui engorgent les alentours de la gare et les voiries y accédant.









OBJECTIFS





Améliorer la mobilité et le cadre de vie en travaillant à la cohabitation de tous les usagers (y compris modes doux) dans le centre de Lobbes.

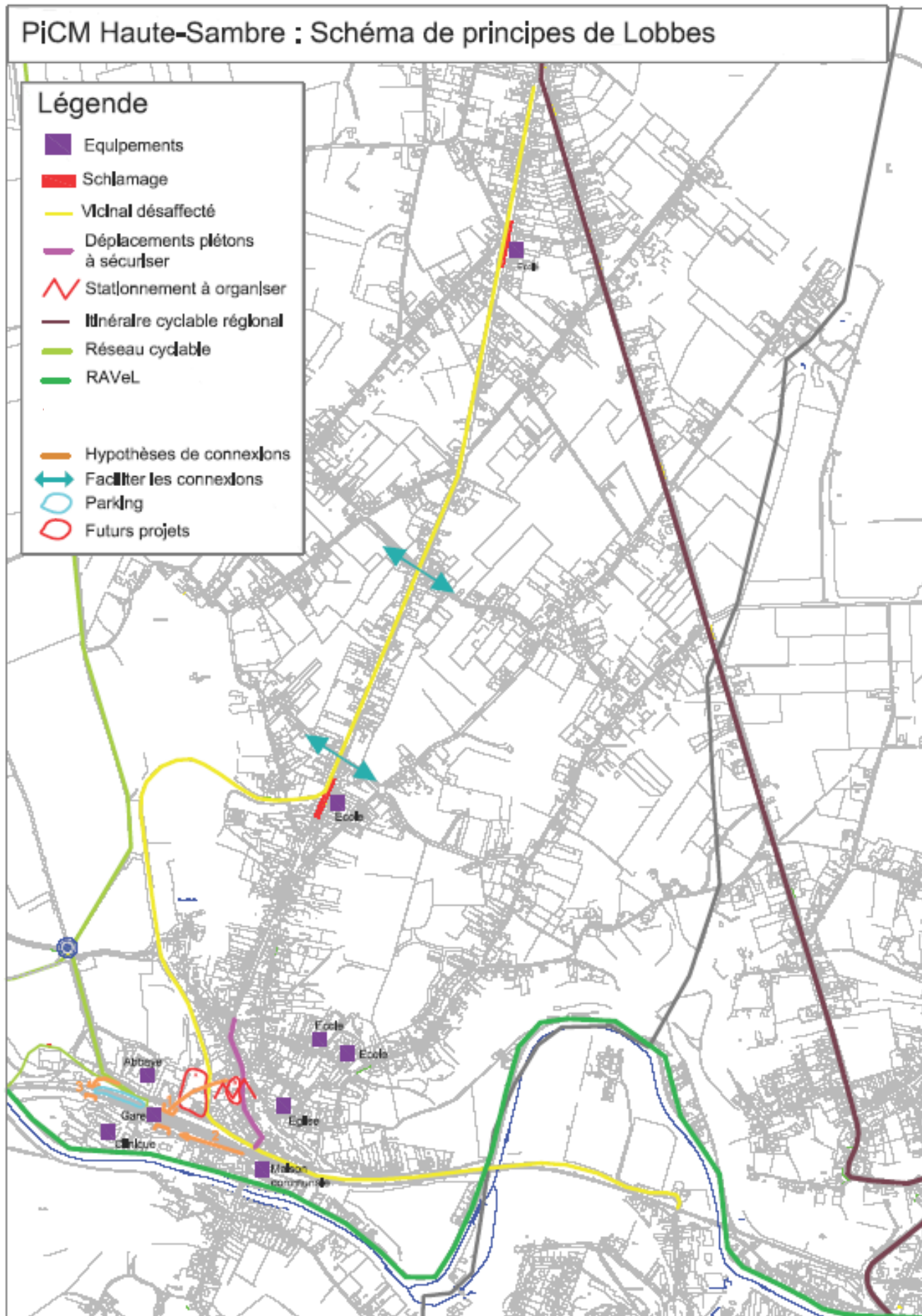
DESCRIPTION DES PRINCIPES

PiCM Haute-Sambre : Schéma de principes de Lobbes

Légende

-  Equipements
-  Schilamage
-  Vicinal désaffecté
-  Déplacements piétons à sécuriser
-  Stationnement à organiser
-  Itinéraire cyclable régional
-  Réseau cyclable
-  RAVeL

-  Hypothèses de connexions
-  Faciliter les connexions
-  Parking
-  Futurs projets



Les écoles le long de la N559 :

Le signalement des écoles sur cette nationale est primordial, la limitation de vitesse n'est pas toujours respectée malgré les aménagements déjà réalisés (cf. diagnostic): il est donc important d'attirer l'attention des automobilistes par la présence de panneaux plus visibles qu'actuellement :

- panneaux annonçant la zone 30 lumineux et clignotant en fonction des heures d'entrées et de sorties d'écoles,
- panneaux lumineux annonçant les vitesses pratiquées,
- des radars dissuasifs pourraient être envisagés.

Ces zones 30 pourraient également être renforcées par la présence au sol d'un schlagage rouge.

Le vicinal désaffecté :

L'usage de ce vicinal pourrait être de deux types.

- Usage touristique : utilisation touristique en week-end et en saison touristique.
- Usage quotidien : récupération de l'espace au bénéfice des modes doux en vue d'améliorer la qualité de vie locale.

Le vicinal a été démantelé sur la partie nord de la N559 entre Anderlues et les Bonniers. Le souhait communal est de démanteler le reste du vicinal depuis les Bonniers jusqu'à l'aiguillage, de façon à créer un nouveau profil de voirie avec un espace complémentaire qui serait dédié au stationnement et aux cyclistes.

La réaffectation du vicinal désaffecté se ferait dans la continuité de ce qui a été réalisé au nord.

Faciliter les connexions entre les deux versants de la N559 (rues des Bonniers, des Quatre Bras, de l'Entreville, du Pont, de la Grattière):

Il doit être envisagé des traversées protégées par feux le long de la N559 : sécurisation des traversées piétonnes et réduction des vitesses et effet dissuasif pour le trafic de transit.

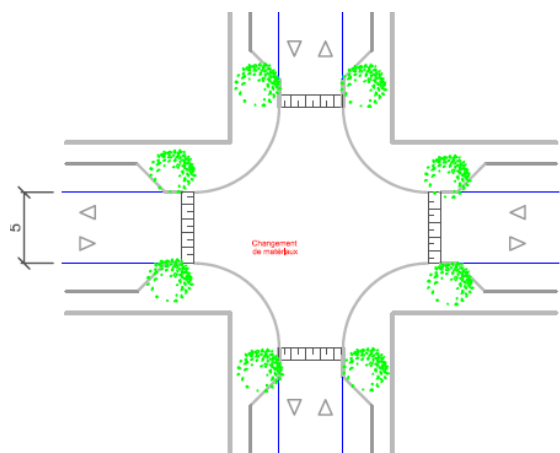
1/ On envisagera notamment des traversées protégées par feux :

- au niveau des écoles,
- au niveau de la rue des Quatre chemins
- en face de la ruelle d'Heuleu (qui nécessite une pré-signalisation dans le virage)

cf. principes de l'alternative 2 détaillé au point 1.4.1 - Fiche action 1: La gestion de la traversée de Lobbes.

2/ On systématisera si possible des aménagements de type oreilles de trottoirs :

- Les élargissements de trottoirs permettent de rétrécir les bandes de circulation et de réduire ainsi la vitesse. En replaçant le véhicule plus au centre de la chaussée, le champ visuel de l'automobiliste est élargi, ce qui évite des conflits au croisement (notamment priorité de droite).
- En outre, les oreilles de trottoirs



permettent de mieux délimiter le stationnement et donc la visibilité et la faculté de manœuvre dans le carrefour.

- Enfin, les oreilles permettent de diminuer les distances des traversées piétonnes. On peut y associer des trottoirs traversants.

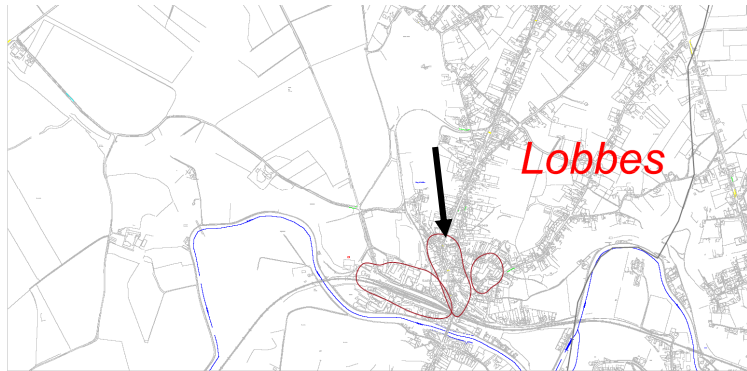
3/ Prise de connaissance des aménagements envisagés par le PCM de Thuin sur la N559 (rue de Sartiau-rue de la Gratière) :

- Effet de porte
- Limitation de la vitesse à 70km/h
- Dès la réalisation de la N54 :
 - Limitation du tonnage sur la N559
 - Pistes cyclables marquées sur la N559
- Sécurisation du carrefour N559 / rue de Lobbes: porte de Ville, fluidité du trafic, sécurisation...

ACTEURS

- Commune de Lobbes
- SPW
- Infrabel

1.4.3 Fiche action 2: Aménagement qualitatif de la rue de l'Entreville entre la rue des Gaux et la rue de l'Abbaye



Localisation de l'aménagement

CONTEXTE

Il a été démontré dans l'évaluation des alternatives proposées pour la traversée de Lobbès que l'amélioration qualitative de la N559 est une évolution incontournable car est nécessaire.

Plus précisément :

■ En amont de l'aménagement :

- Le long de la N559, en dehors des zones 30, la limitation est renforcée et portée à 50 km/h depuis le carrefour des Bonniers jusqu'à la rue de la Gratière.
- Des rappels de cette limitation doivent être apposés assez répétitivement afin que celle-ci soit intégrée par les automobilistes. Néanmoins, la présence de simples panneaux ne mène que très rarement à un respect de la vitesse. La mise en place d'un radar peut être significative : effet sur le comportement des automobilistes.

■ Rue de l'Entreville:

A cet endroit, les trottoirs sont très restreints et le piéton circule à proximité du trafic. Des interventions sur la vitesse ne suffisent pas pour sécuriser le cheminement piéton à cet endroit. Le profil de façade à façade doit être étudié afin de laisser un espace piéton suffisant.

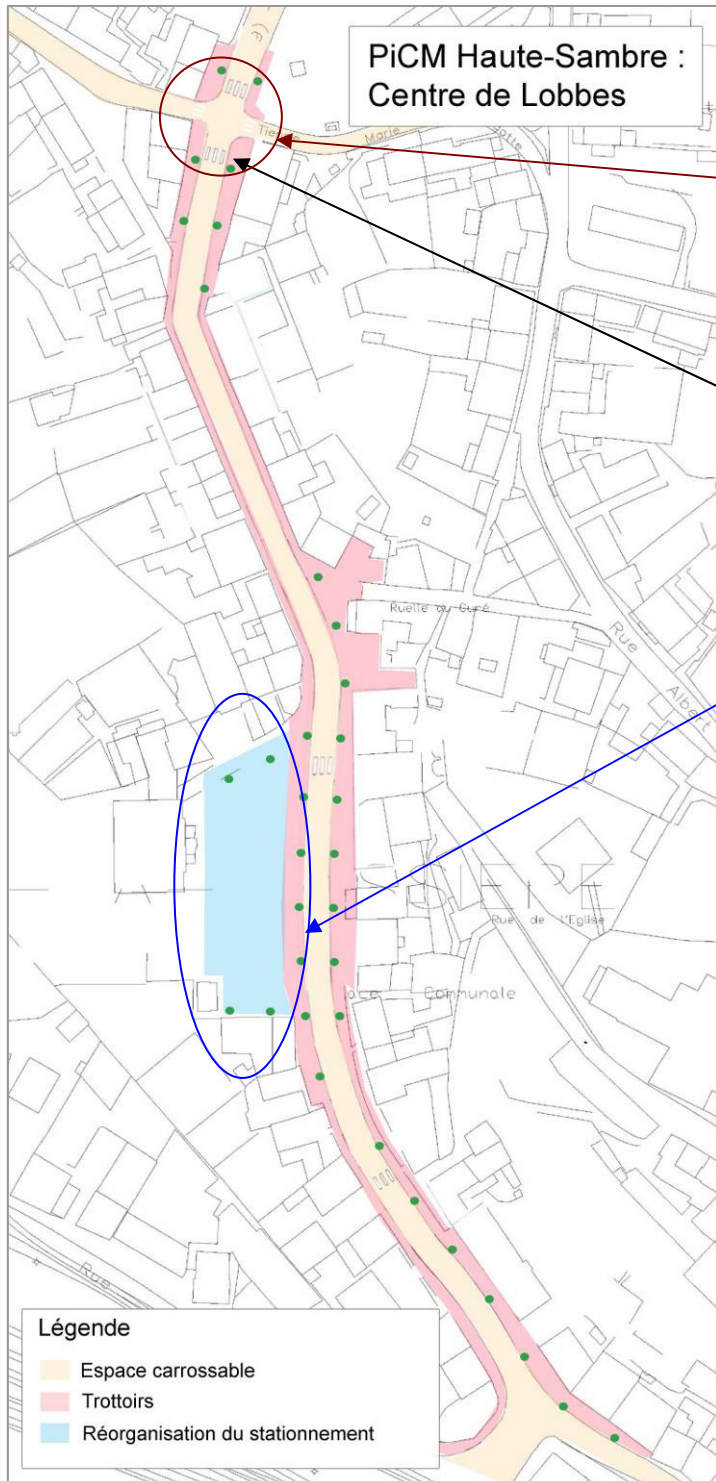
OBJECTIFS

Proposer des aménagements pour la rue de l'Entreville qui aident

- Au ralentissement des véhicules
- À la sécurisation des déplacements piétons
- À l'amélioration de l'espace public et du cadre de vie

Le profil de façade à façade doit être étudié afin de laisser un espace piéton suffisant.

DESCRIPTION



Rétrécissement de l'espace dédié aux automobilistes dès la rue des Gaux afin de diminuer leur vitesse : effet de porte en entrée d'hypercentre.

Espace piéton de minimum 1.6m sur toute la longueur du réaménagement.

Poche de parking maintenue et réorganisée pour optimiser les places de stationnement.

Aménagement qualitatif et paysager.

Cet aménagement participe à une requalification de l'espace public dans le centre de Lobbes.

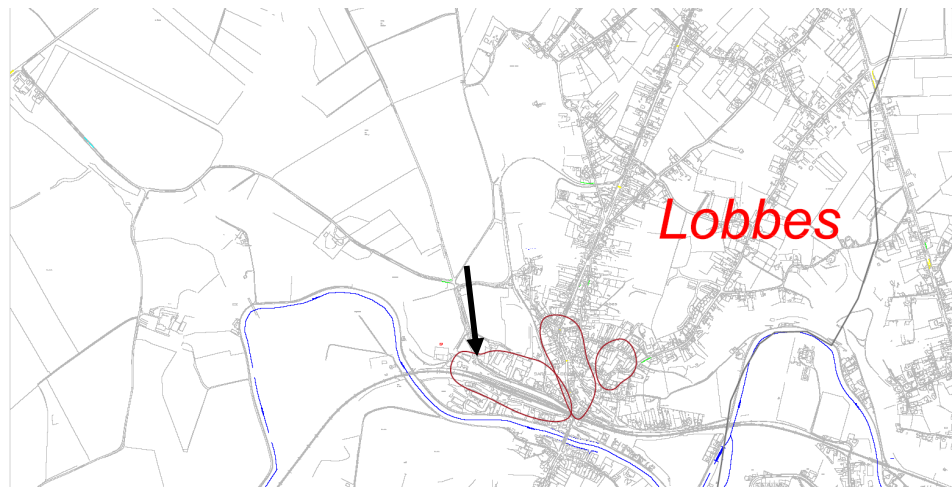
Cette requalification appuie les projets urbains envisagés par la commune de Lobbes sur l'ancienne abbaye-place communale.

Il permet également de favoriser les mobilités piétonnes transversales depuis la gare jusqu'à l'abbaye - rue des écoles, ...

ACTEURS

- Commune de Lobbes
- SPW

1.4.4 Fiche action 3: Rue de l'Abbaye-rue de la Station et place communale: des enjeux de mobilité mais aussi des enjeux urbains



Localisation de l'aménagement

CONTEXTE

Le passage actuel sous les voies ferrées n'est pas satisfaisant pour la mobilité automobile ni pour la mobilité douce.

La commune porte de futurs projets urbains sur les terrains de l'ancienne abbaye et sur la place communale. La mobilité y est un enjeu.

OBJECTIFS

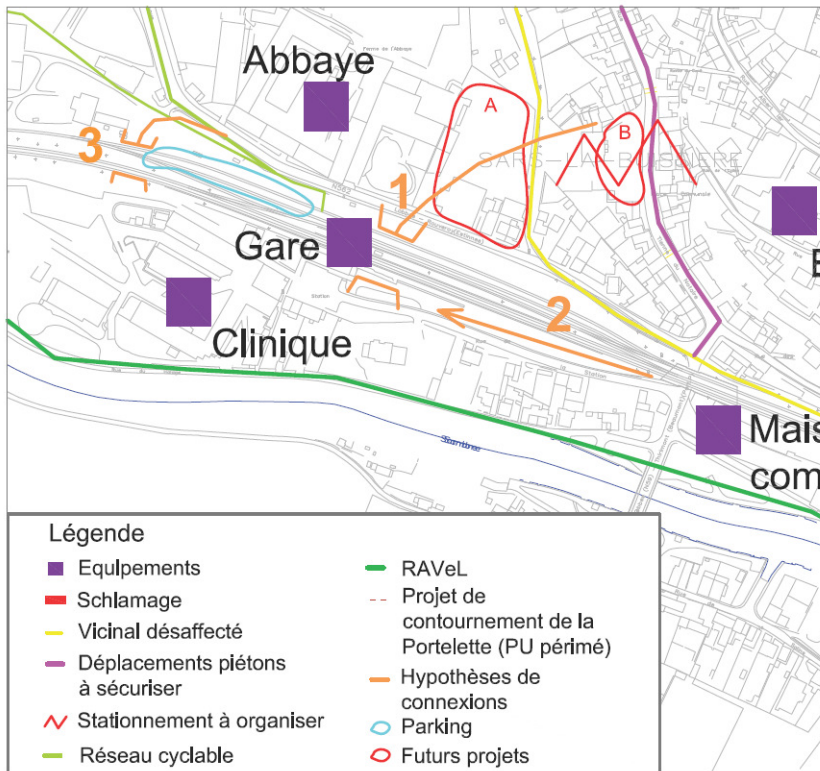
Favoriser les liaisons entre le nord et sud des voies ferrées et répondre aux enjeux de développement urbain portés par la commune.

Inscrire l'aménagement de la rue de la Station dans une démarche plus large d'amélioration et de sécurisation de l'espace public : amélioration des trottoirs vers la place communale, passage sous la voie de chemin de fer...

DESCRIPTION

Deux hypothèses peuvent être mises en œuvre :

- ❖ La liaison s'effectue à partir de la place communale et profite de la mise en œuvre du passage sous voie (*SNCF-Infrabel dans le cadre du démantèlement des voies ferrées et la réalisation du parking de délestage cf. échelle supra-communale*) au niveau de la gare afin d'établir une liaison piétonne de qualité (large, lumineux, propre,...) levant ainsi la barrière créée actuellement par les voies de chemin de fer. **N°1 sur le schéma ci-après.**
- ❖ Une 2^{ème} solution serait de construire un passage sous voies accessible à tous les modes (y compris voitures) au niveau du parking de la clinique. Outre le désenclavement, ce passage pourrait permettre de revoir l'accessibilité et les sens de circulation dans la rue de l'Abbaye et la rue de la Station (dégageant ainsi de l'espace pour gérer la cohabitation VP-bus-piétons). **N°3 sur le schéma ci-après.**



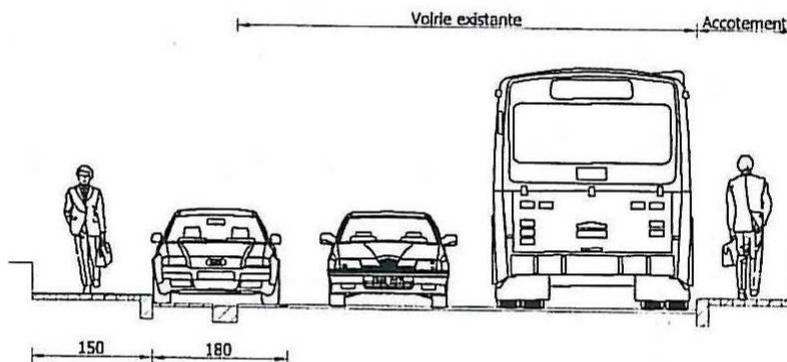
Futurs projets :
A : Projet futur sur terrain communal
B : Requalification de la place et réorganisation du stationnement

- ❖ La cohabitation VP-bus-piétons doit être gérée le long de la **rue de la Station** pour y sécuriser les déplacements piétons. Le profil de la voirie devrait être retravaillé (rénovation des trottoirs le long de la rue de la Station et réorganisation du stationnement). Possibilité de raboter le talus afin de faciliter cette réorganisation.

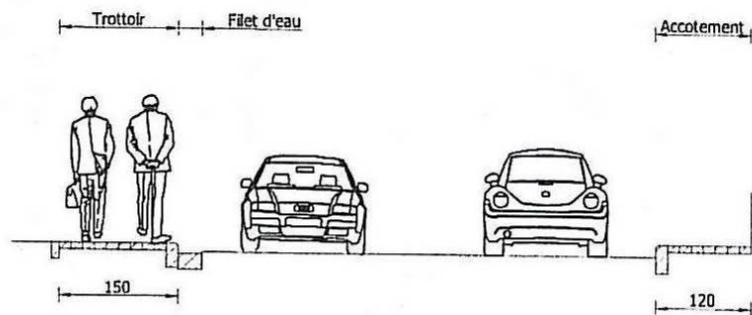
ZOOM SUR LA RUE DE LA STATION

Les principes de sécurisation des déplacements piétons seront les suivants:

- Liaison piétonne continue de 1,50m
- Aménagement d'une zone de stationnement longitudinal
- Augmentation de la saillie de la bordure côté chemin de fer



Coupe de principe n°1

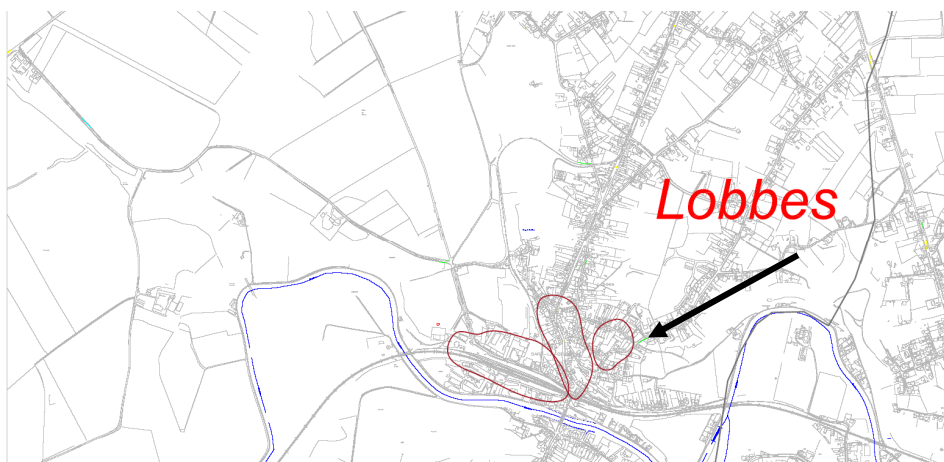


Coupe de principe n°2

ACTEURS

- Commune de Lobbes
- SPW
- Infrabel
- SNCB

1.4.5 Fiche action 4: Gestion des circulations et du stationnement de la rue des Ecoles, la rue Albert 1^{er}, la rue Madame et la rue Pascal - création d'un espace public



Localisation de l'aménagement

CONTEXTE

Ces rues au profil très étroit font l'objet de problème de cohabitation entre les flux : circulation automobile, stationnement et mobilité piétonne ont du mal à y cohabiter de façon satisfaisante. De plus, la rue des Ecoles accueille deux établissements scolaires ainsi qu'une salle de fête et le local du Patro de sorte que les rues environnantes sont complètement obstruées lors des heures de sorties / entrées d'écoles et le stationnement sauvage y est souvent observé (riverains et parents d'élève). Les cheminements piétons y sont dès lors peu faciles.

Il en résulte un sentiment d'insécurité qu'il soit subjectif ou objectif.

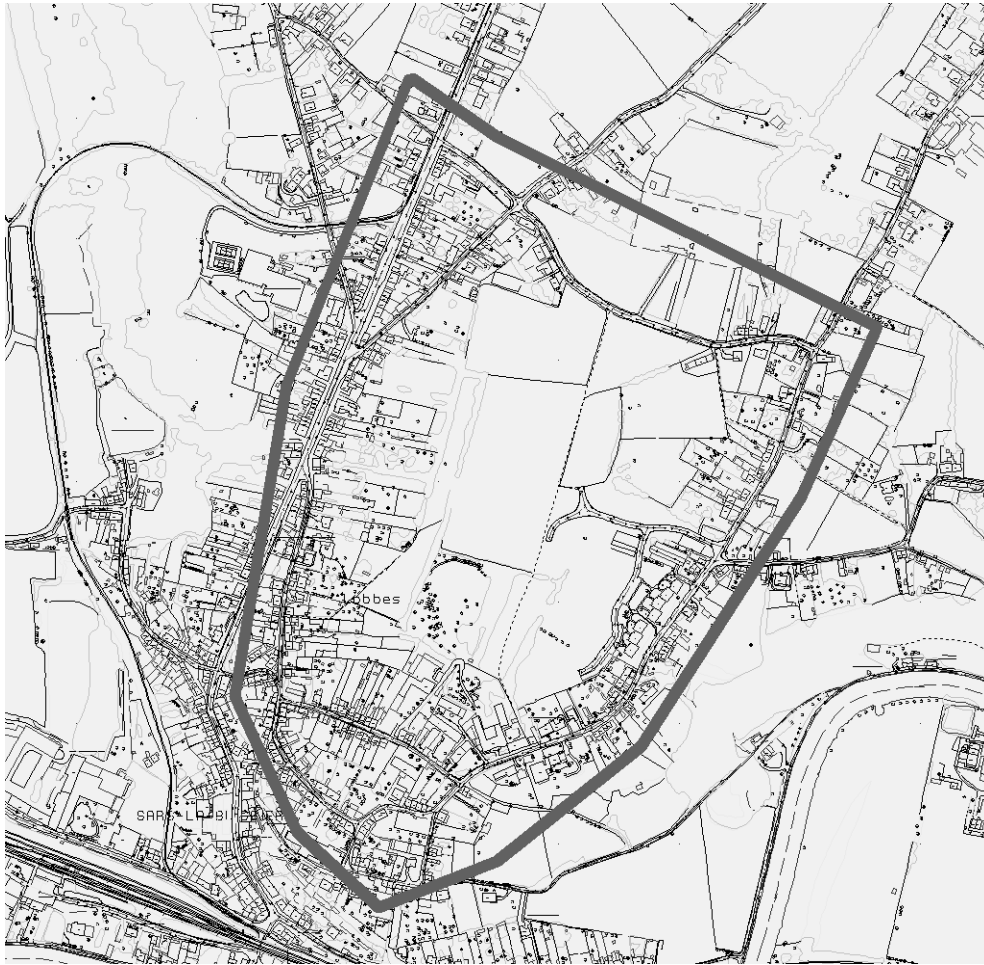
OBJECTIFS

Renforcer la sécurité en :

- Gérant la cohabitation entre la pression automobile et les modes doux
- Sécuriser les déplacements piétons
- Gérant le stationnement (quel stationnement autoriser rue Albert 1^{er}, comment répondre aux besoins de stationnement des cars de tourisme en lien avec l'abbatiale, etc...)

DESCRIPTION DE L'ACTION

NB : il est important d'envisager la réflexion sur la mobilité à une échelle plus large (cf. périmètre ci-après)



Proposition d'un périmètre d'étude élargi.

Le PICM recommande la réalisation d'une étude approfondie sur ce secteur qui tiendrait compte des projets et développements résidentiels envisagés et les enjeux de mobilité qui en résultent.

Le PICM recommande que l'étude prenne en compte les éléments suivants :

- L'évaluation détaillée d'une boucle à sens unique comme alternative au double sens actuel de la rue Albert 1^{er}

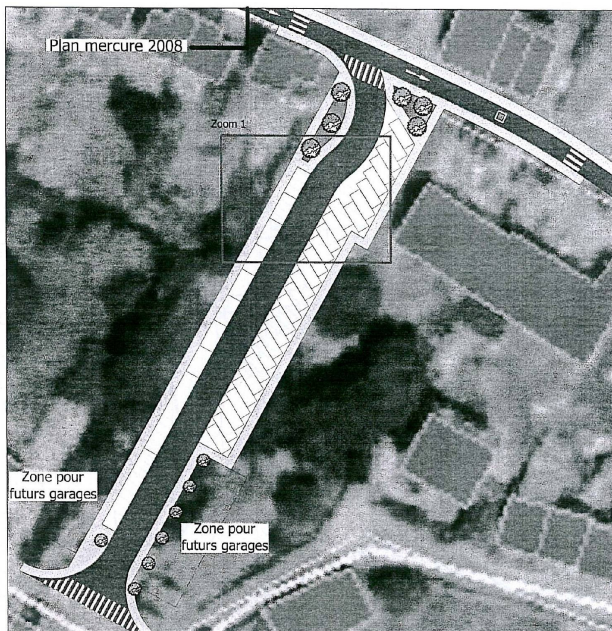
Situation actuelle des sens de circulation



- Analyse des impacts d'une telle mise à sens unique :
 - maintien rue Paschal à double sens
 - aménagement de la sortie de la rue du Cimetière sur la N559. ev. avec feux cf ; aménagement N559
- Plan d'aménagement de la rue Albert 1er en Zone 30 ou Zone résidentielle à réaliser avec mise en place de test grandeur nature à réaliser et à évaluer.
- Mise en œuvre à confirmer si évaluation positive

- Analyse de la possibilité de créer un espace public améliorant les déplacements piétons et facilitant le stationnement.

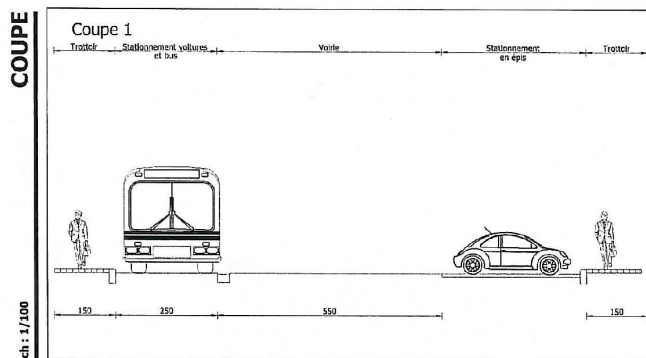
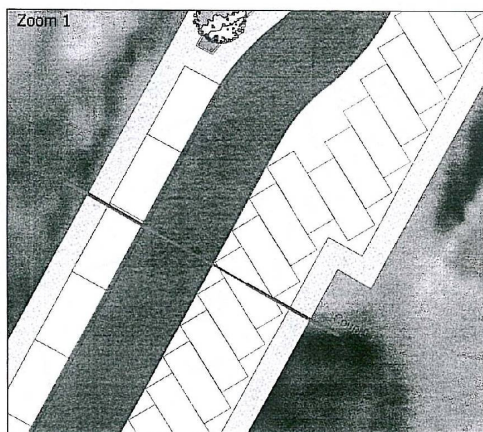
Plusieurs esquisses ont déjà été menées par la commune à ce propos en même temps que le projet de réaménagement de la rue Albert 1^{er}.



ACTEUR

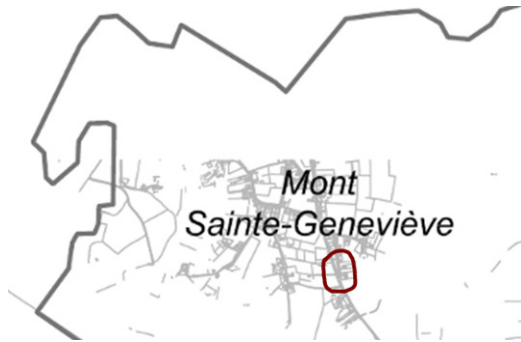
- Commune de Lobbes

*Première esquisse de plan envisagée.
Source Administration Communale de Lobbes*



Premiers principes de plan et coupe. Source Administration Communale de Lobbes

1.4.6 Fiche action 5: Sécurisation de la rue de Binche et la rue des Hayettes à Mont-Sainte-Geneviève



Localisation de l'aménagement

CONTEXTE

Les rues de Binche et des Hayettes sont empruntées véhicules circulant vite du fait du profil rectiligne de la rue. Les carrefours avec les voiries adjacentes (rue des Viviers-rue du Pont Jaupart-rue Notre-Dame de la Bonne-Route) sont conflictuels voir dangereux.

En outre, la rue des Hayettes s'inscrit dans le prolongement de la rue de Binche. Les véhicules empruntent naturellement la rue des Hayettes à une vitesse trop élevée au regard de la configuration de la voirie.

Le signal stop au carrefour rue des Hayettes (direction Lobbes) et rue de Binche est mal respecté.

OBJECTIFS

OBJECTIFS

- Ralentir la circulation
- Sécuriser les croisements avec les voiries adjacentes
 - rue de Binche – rue des Viviers
 - rue de Binche – rue du Pont Jaupart
 - rue de Binche – rue Notre Dame de la Bonne Route
 - rue des Hayettes – rue Notre Dame de la Bonne Route
- Réaménager le carrefour rue des Hayettes – rue de Binche pour sécuriser le carrefour et obliger les automobilistes à adapter leur vitesse.

DESCRIPTION DE L'ACTION :

Ralentir la circulation sur la rue de Binche et sécurisation des carrefours

- rue de Binche – rue des Viviers
- rue de Binche – rue du Pont Jaupart
- rue de Binche – rue Notre Dame de la Bonne Route

Plusieurs aménagements peuvent être envisagés :

1. Mise en œuvre de changement de revêtement (ou schlagage) aux carrefours permettant d'attirer l'attention des automobilistes sur ces points conflictuels (sans changer les priorités des voies) et mise en place le long de la rue de Binche d'éléments ralentisseurs type coussins berlinois / dos d'âne ou plateau trapézoïdal de façon régulière.

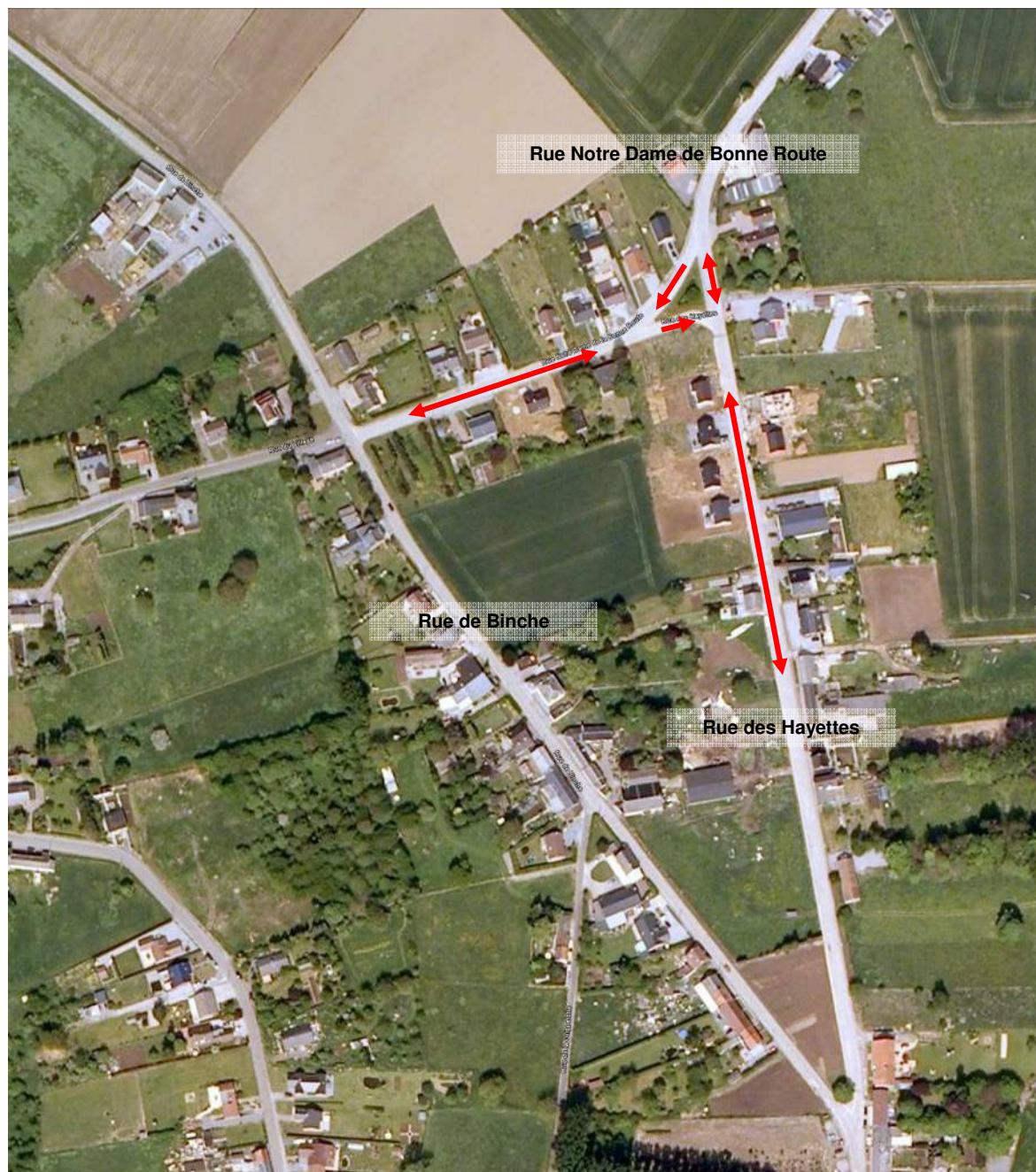


2. Aménagement sur chacun des carrefours de plateaux avec changement de revêtement permettant d'attirer l'attention des automobilistes et le ralentissement des véhicules changer les priorités des voies). Pour rompre la linéarité de la rue de Binche, deux éléments ralentisseurs pourraient être mis en place entre
- le carrefour à aménager rue du Pont Jaupart / rue de Binche
 - le carrefour à aménager rue de Binche / la rue des Hayettes

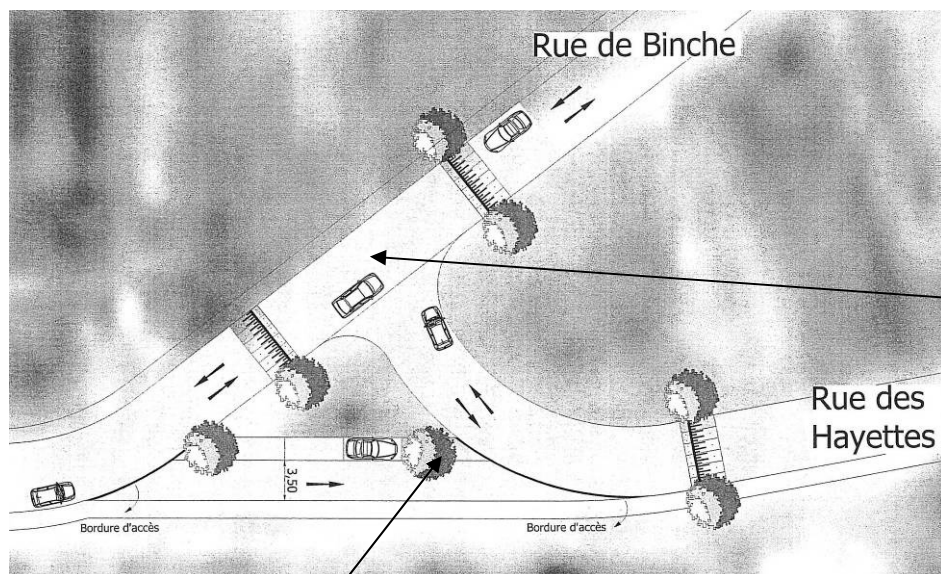


- **rue des Hayettes – rue Notre Dame de la Bonne Route**

Un rond point pourrait être envisagé à ce carrefour. Toutefois sans attendre un aménagement lourd et couteux, on peut envisager un guidage autour de l'îlot accompagné de la signalisation adéquate.



Réaménagement du carrefour rue des Hayettes – rue de Binche



Les actions engagées sont les suivantes :

- Redimensionnement du carrefour Hayettes-Binche
- Réduction de la vitesse à la rue de Binche en aménageant un plateau

Situation projetée- Plan et coupe. Source Administration Communale de Lobbes

- Mise en voirie locale d'une partie de la rue des Hayettes avec mesures d'accompagnement :

- Signalétique « excepté circulation locale » - **panneau C3**



- Aménagement dissuasif type trottoirs traversant – jeu de revêtement – effet de porte
- Aménagement en zone résidentielle peut être également envisagé.



F12a



F12b

1.4.7 Fiche action 6 : Principes de sécurisation des centres villageois de Sars-la-Buissière et Mont-Sainte-Geneviève

CONTEXTE

Les centres villageois sont souvent traversés par des voiries de transit où des vitesses excessives sont pratiquées. Il en résulte une insécurité autour de celles-ci ainsi qu'aux divers carrefours formés avec les voies plus locales.

OBJECTIFS

Sécuriser les centres villageois.

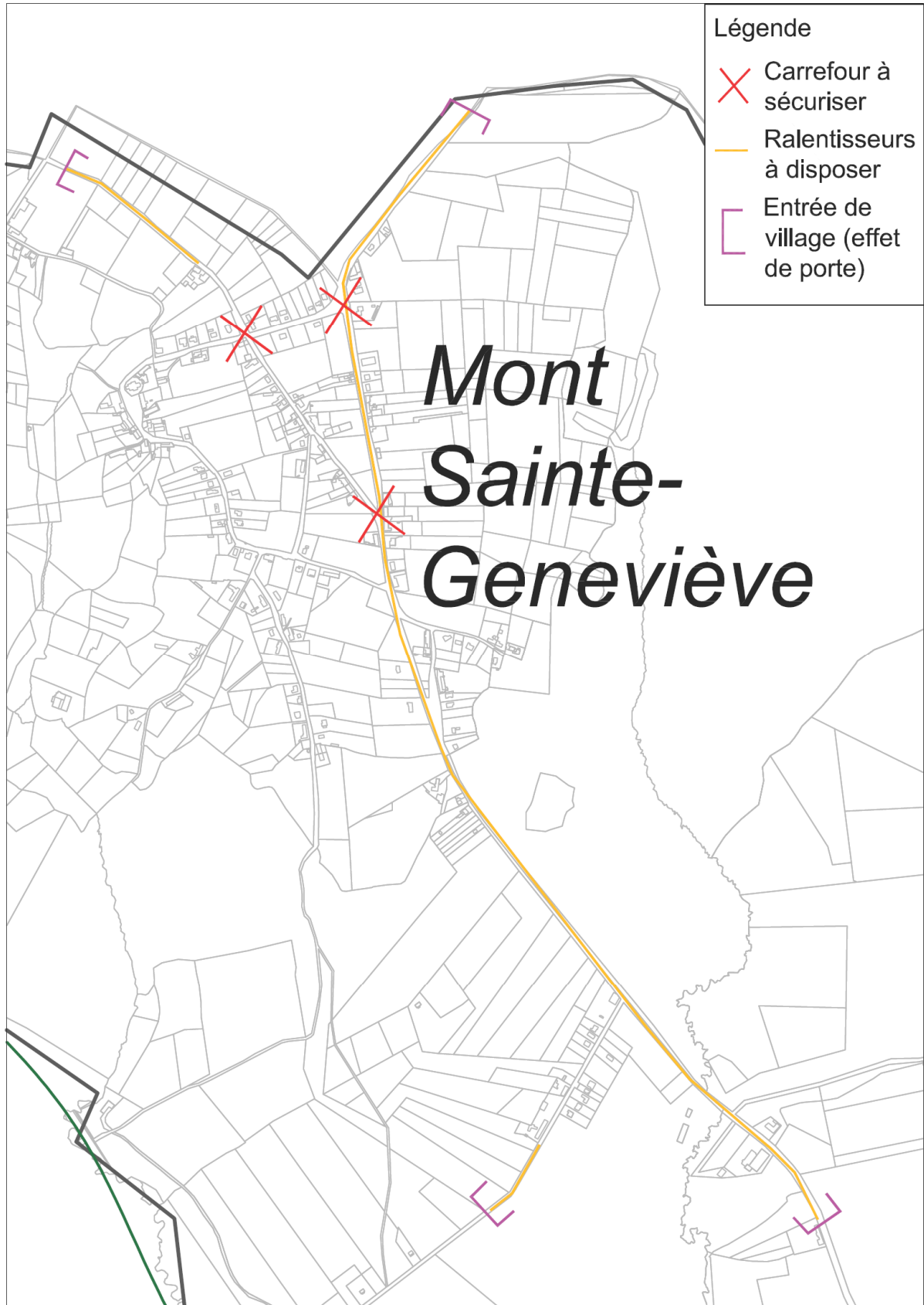
DESCRIPTION DE L'ACTION

C'est par la mise en place de diverses actions simultanées que la sécurisation des centres villageois peut-être faite, à savoir :

- par la création d'effet de porte aux entrées de villages, ceux-ci peuvent être matérialisés de différentes façons : rétrécissement, aménagement des abords, bandes de ralentissement, îlot central, rond-point,...
- par l'aménagement des abords de carrefours dangereux : mise en place d'îlots séparateur de flux, changements de revêtement avec ou sans plateau, élargissement des trottoirs (oreilles), rétrécissement,...
- par la mise en place de ralentisseurs : plateau trapézoïdal, dos d'âne, coussin berlinois,...

Sars-la-Buissière





1.4.8 Fiche action 7: Mise en place de radars répressifs

CONTEXTE

Des vitesses excessives ont pu être constatées au moment du diagnostic notamment en traversée de Lobbes (N559) et cela malgré les panneaux de limitations de vitesses et des aménagements des deux zones 30 des écoles implantées le long de cette voirie.

Par ailleurs, en accès au centre Regniers, la route de Rouveroy connaît également des comportements de vitesses excessives et des conflits de croisement avec les poids lourds en accès au centre Regniers. Les abords du centre sont par ailleurs en zone 30.

OBJECTIFS

Contrôler les vitesses excessives dans les zones sensibles et les zones 30.

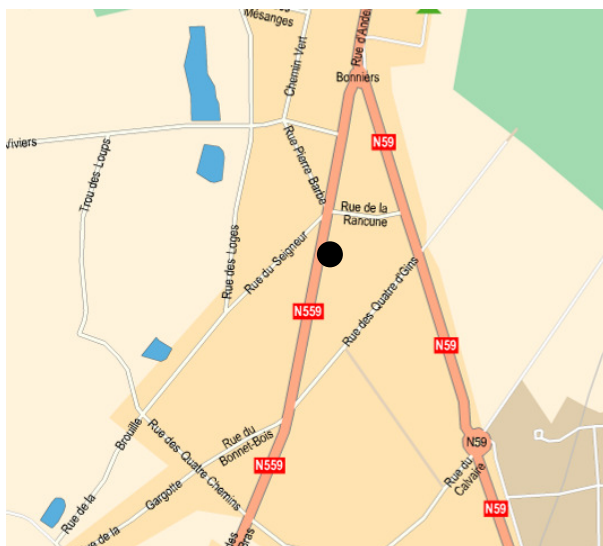
DESCRIPTION DE L'ACTION

Placement de deux radars répressifs le long de la N559 et le long de la route de Rouveroy à Bienne-lez-Happart.



Localisation sommaire du radar sur la Route de Rouveroy

Source Mappy



Localisation sommaire du radar sur la N559

Source Mappy

2. Les modes doux

2.1 Réseau cyclable de Lobbes

2.1.1 Itinéraires et aménagements cyclables sur l'entité de Lobbes

CONTEXTE

Les nationales qui sillonnent le territoire de Lobbes sont des axes structurants et les liaisons les plus directes, mais elles se révèlent être dangereuses pour les modes doux.

C'est pourquoi, il est important de créer un réseau alternatif et sécurisé pour permettre aux usagers faibles de circuler dans de meilleures conditions entre les villages.

Le réseau proposé emprunte principalement des sentiers ainsi que des voiries locales.

OBJECTIFS

- Mettre en place un réseau cyclable sécurisé.
- Systématiser les SUL notamment dans les centres.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Proposition de réseau cyclable sur la commune de Lobbes :

Les réseaux principalement rencontrés sont les sentiers/chemins de terre ainsi que les rues locales à l'approche des centres de villages. Mais il ne faut pas oublier le RAVeL, très présent sur le territoire.

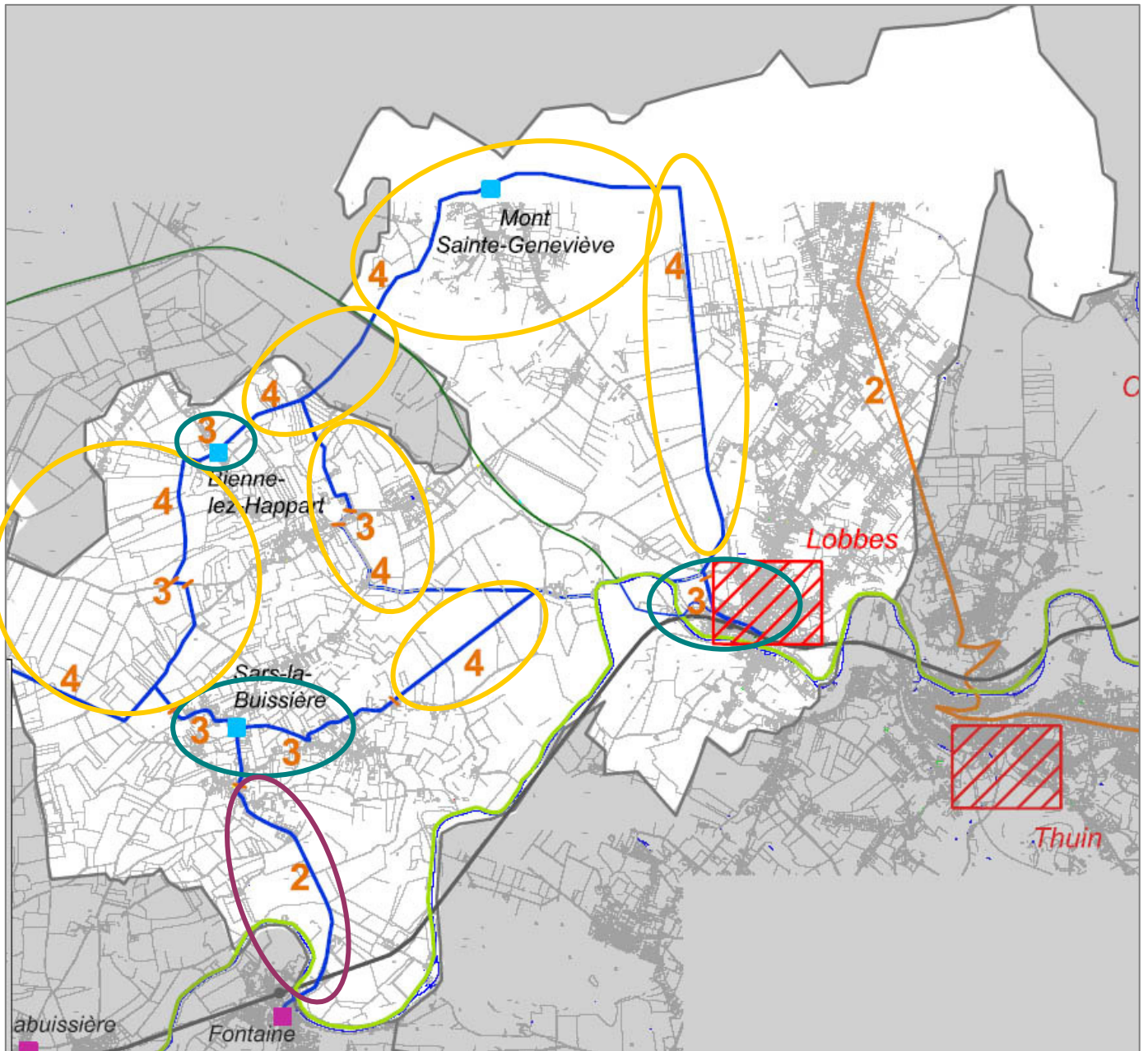
Pour rappel les chiffres en orange sur la carte relèvent les cinq grands types de voiries empruntées :

- 1. Les voiries régionales**
- 2. Les autres voiries de distribution régionales, provinciales et communales**
- 3. Les rues locales**
- 4. Les sentiers et chemins de terre**
- 5. Le RAVeL**

ACTEURS

- Communes de Lobbes
- SPW

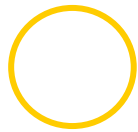
Cf. le tracé détaillé du réseau proposé et de chaque itinéraire cyclable est repris en ANNEXES du présent document



Bandes cyclables suggérées ou bandes latérales polyvalentes



Pistes cyclables séparées



Bi-bandes



RAVeL

Cf. détail des aménagements types dans « Echelle supra-communale » - point 5.3

2.1.2 Fiche action 8: Chemins de remembrement et agricoles empruntables par les modes doux

CONTEXTE

Les chemins de remembrement ou agricoles permettraient de créer un réseau destinés aux usagers faibles, qui seraient sécurisés et deviendraient des alternatives intéressantes pour tous les modes doux. Leur fonction reste plutôt une fonction de loisirs qu'utilitaire.

C'est pourquoi une généralisation du panneau F99c qui indique les chemins réservés à la circulation des cyclistes, piétons et cavaliers devrait être envisagée sur les territoires des communes de Lobbes, Mont-Sainte-Geneviève, Bienne-Lez-Happart, Sars-La-Buissière.

OBJECTIFS

Créer un réseau de promenades/utilitaires sécurisé pour tous les usagers faibles.

DESCRIPTION DE L'ACTION

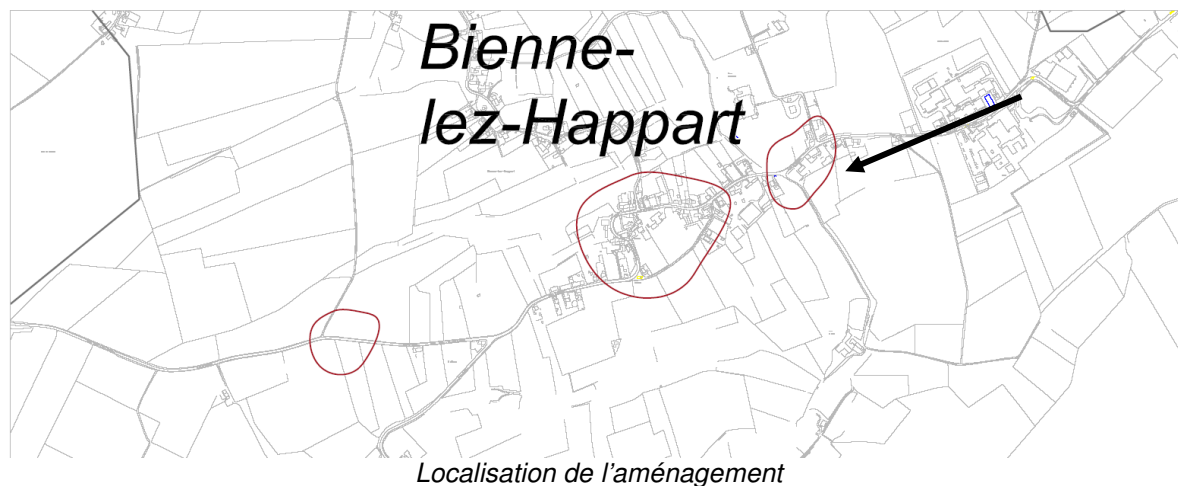
C'est pourquoi une généralisation du panneau F99c qui indique les chemins réservés à la circulation des cyclistes, piétons et cavaliers devrait être envisagée sur les territoires des communes de Lobbes, Mont-Sainte-Geneviève, Bienne-Lez-Happart, Sars-La-Buissière.



ACTEURS

- Commune de Lobbes
- SPW

2.1.3 Fiche action 9: Aménagement d'une piste cyclable sur la route de Rouveroy pour assurer la liaison entre deux sentiers empruntés par le réseau cyclable proposé



CONTEXTE

Le réseau cyclable étudié passe inévitablement par certaines nationales qui peuvent se révéler dangereuses pour les cyclistes, il est donc nécessaire d'analyser plus précisément ces points noirs afin de proposer des aménagements adéquats.

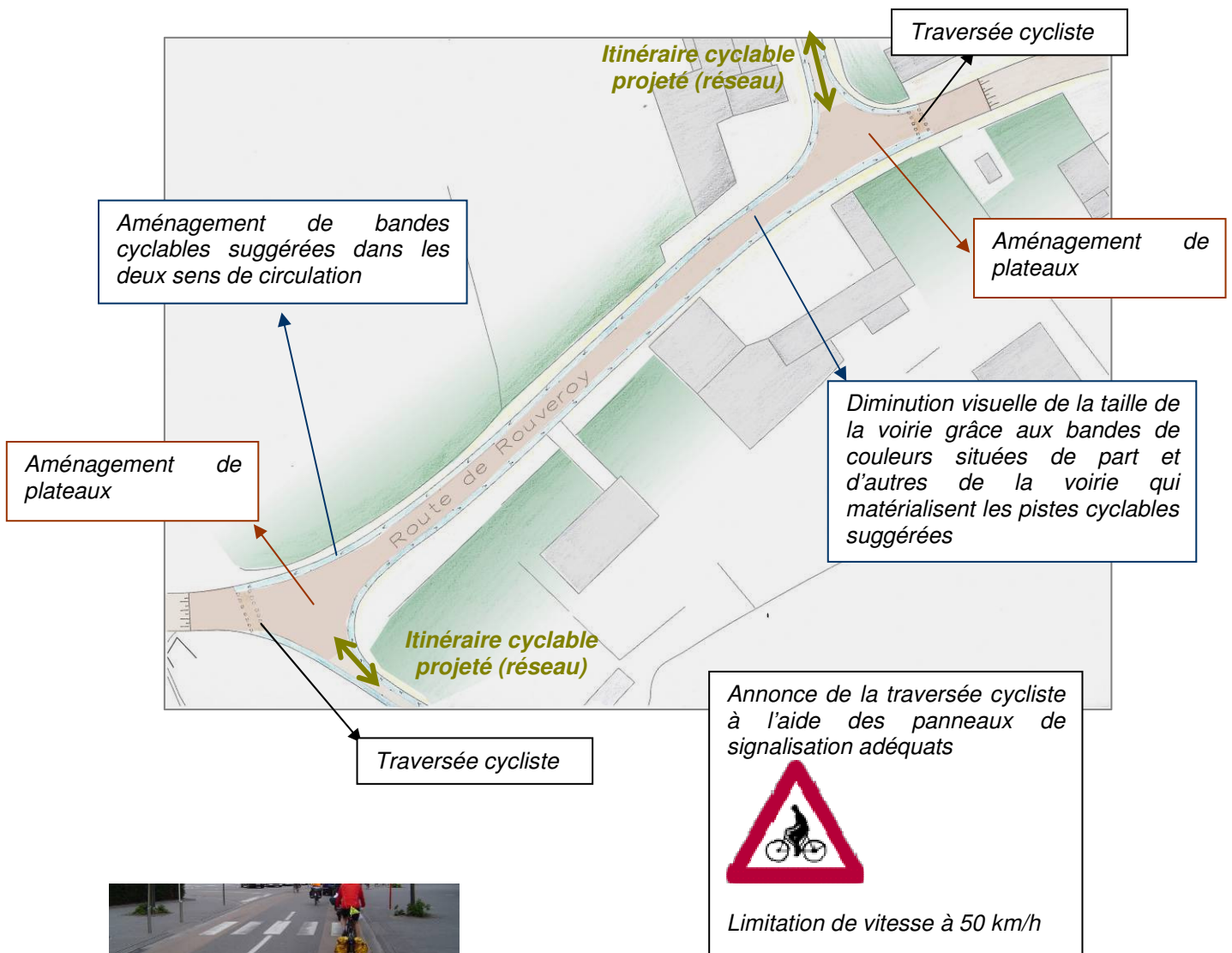
OBJECTIFS

Sécuriser l'itinéraire cyclable proposé sur l'axe Sars-la-Buissière/Bienne-lez-Happart/Mont-Sainte-Geneviève.

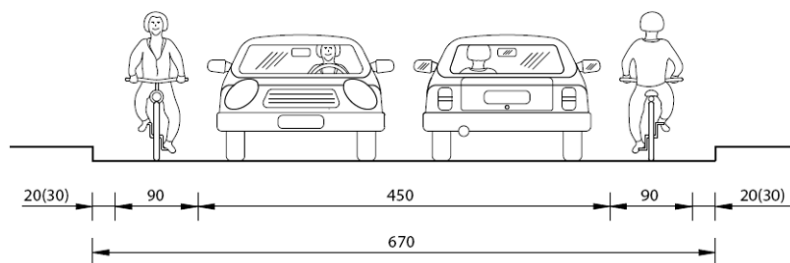
ACTEURS

- Commune de Lobbes
- SPW

DESCRIPTION DE L'ACTION

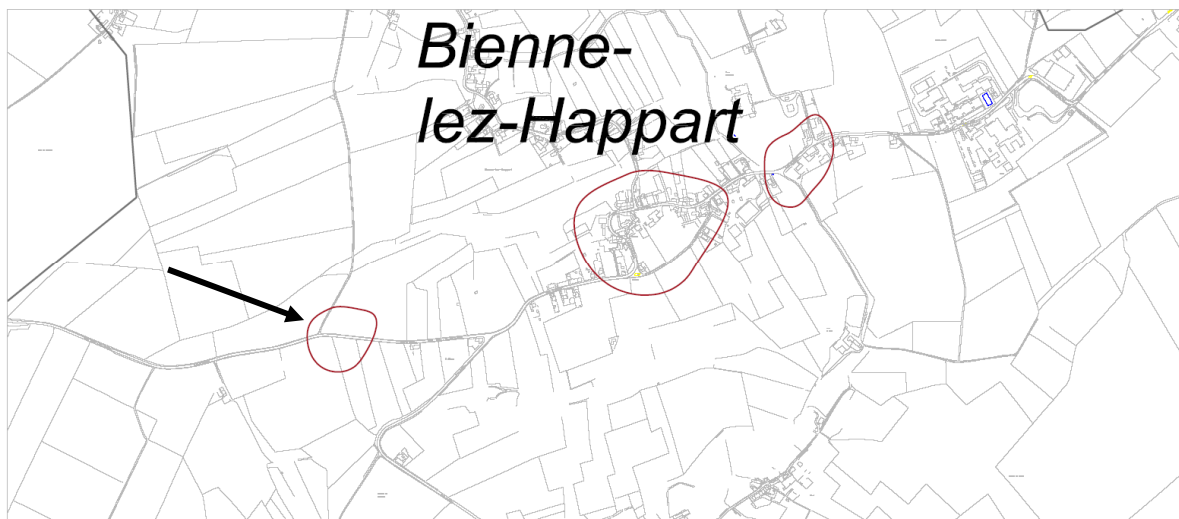


Exemple d'une bande cyclable suggérée en section courante aux Pays-Bas



Exemple d'un profil type de voirie avec bande cyclable suggérée.
Source Vadémécum vélo en Région de Bruxelles-Capitale. IBSR-Région Bruxelles-Capitale.

2.1.4 Fiche action 10: Aménagement d'une piste cyclable sur la route de Rouveroy assurant la liaison entre un sentier agricole et le Vivier Coulon



Localisation de l'aménagement

CONTEXTE

Comme pour l'exemple précédent, le réseau cyclable étudié passe ici par la nationale N562, il est donc nécessaire de prévoir les aménagements adéquats et sécurisants pour les cyclistes.

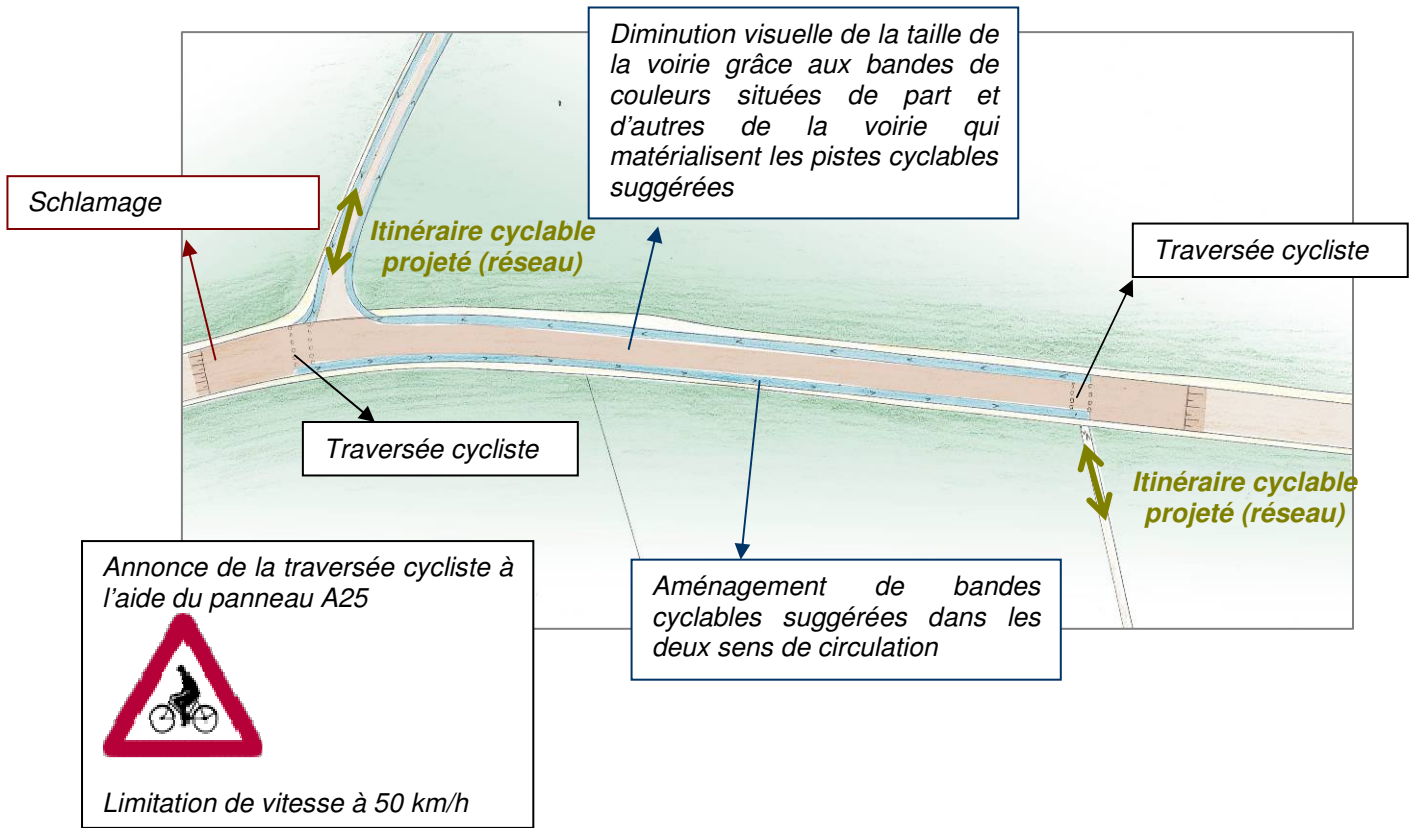
OBJECTIFS

Sécuriser l'itinéraire cyclable.

ACTEURS

- Commune de Lobbes
- SPW

DESCRIPTION DE L'ACTION



2.2 Déplacements piétons et PMR

2.2.1 Prise en compte des besoins des PMR dans les aménagements à Lobbes

OBJECTIFS

De manière générale, un effort est requis pour l'amélioration de l'accessibilité des personnes handicapées dans les trois entités du PICM de Haute Sambre.

Par ailleurs, l'amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite augmente le confort de l'ensemble des piétons.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Pour les aménagements de voiries et de trottoirs : prise en compte systématique et aménagements adaptés aux personnes à mobilité réduite :

- *pour les personnes en chaise roulante* consiste à permettre une traversées de plain-pied grâce à une inflexion des trottoirs ou à un plateau.
- *pour les personnes déficientes visuelles* consiste à placer des dalles podotactiles d'éveil à la vigilance et des dalles striées de part et d'autre de la traversée.

Pour les aménagements de traversée, les mesures à systématiser sont les suivantes:

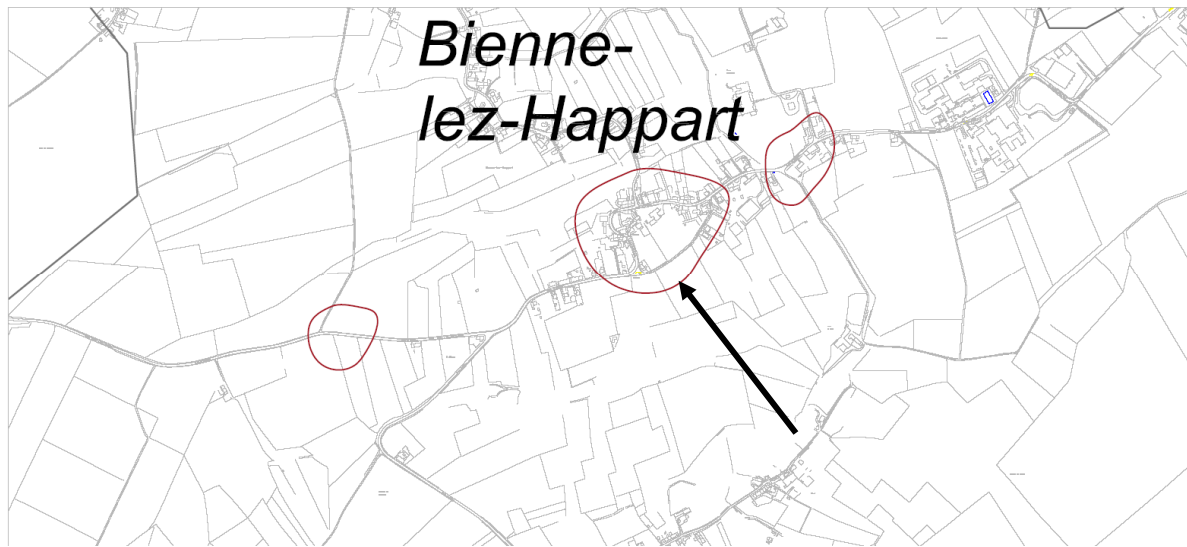
- marquage,
- signalisation,
- éclairage renforcé,
- îlots permettant de traverser en deux temps.
- traversée de plain-pied (inflexions de trottoir ou plateau)
- sécurisation de la traversée pour les personnes déficientes visuelles à l'aide de dalles podotactiles.

Se référer au **Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous (Manuel du Met n°10)**.

NB : Les besoins des PMR sont pris en compte dans les différentes propositions des fiches actions.

2.2.2

Fiche action 11: Aménagement du centre de Bienne-Lez-Happart



CONTEXTE

Le centre de Bienne-Lez-Happart est constitué de trottoirs de trop faible largeur, lorsqu'ils existent. Le tracé de la route de Rouveroy à cet endroit est sinueux ce qui permet un ralentissement conséquent des vitesses automobiles mais le profil de voirie ne sécurise pas suffisamment les usagers faibles.

La ruelle à Blancpains présente une sorte de « by-pass » pour les modes doux. Cette ruelle rejoint un sentier et n'est pas praticable en tout temps, il est donc difficile pour les piétons et autres modes doux de l'emprunter.

Les piétons ont alors deux alternatives qui comportent toutes deux des inconvénients, à savoir : emprunter les trottoirs du centre qui sont étroits voire inexistantes ou emprunter un sentier de terre qui n'est pas toujours praticable.

OBJECTIFS

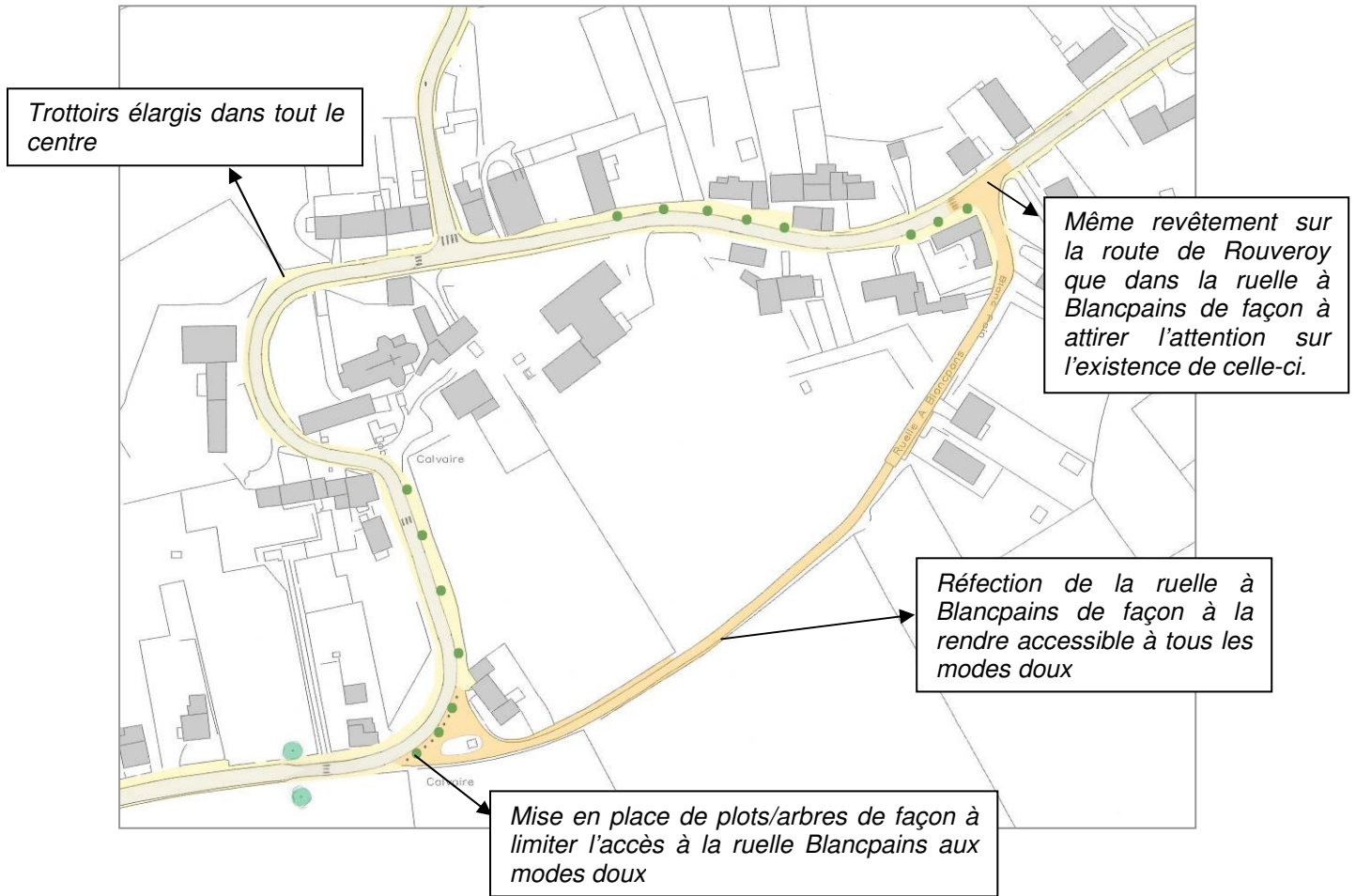
- Améliorer et sécuriser les cheminements piétons au centre de Bienne-Lez-Happart.
- Rendre le sentier (ruelle à Blancpains) praticables pour les modes doux.

ACTEUR

- Commune de Lobbes

DESCRIPTION DE L'ACTION

Un nouveau profil de voirie est créé de façon à limiter la chaussée carrossable à son minimum et augmenter la largeur des trottoirs s'ils existent et d'en créer s'ils sont absents.

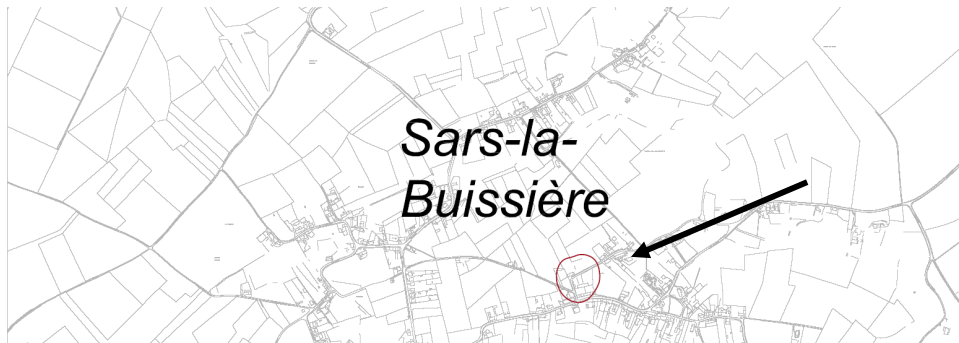


Le contexte et les enjeux d'aménagement sont les mêmes pour la ruelle à Pierres par rapport à la rue Arthur Régniers qui comme la ruelle à Blancspains pourrait être aménagée en vue de faciliter la mobilité douce dans le centre

Source cartographique : Mappy

2.2.3

Fiche action 12: Aménagement de l'école communale, rue Chevesnes à Sars-la-Buissière



Localisation de l'aménagement

CONTEXTE

L'école de Sars-la-Buissière avait été identifiée au niveau du diagnostic comme devant prioritairement être aménagée.

L'école est en zone 30 et est signalé par divers panneaux.

Néanmoins, aucun ralentisseur physique n'est implanté aux abords de cette école dont la sortie se trouve dans un tournant, ce qui est dangereux à cause du manque de visibilité.

De plus, le parking se trouve devant les portes de l'école, ce qui n'est pas sécurisant et qui représente un danger potentiel pour les enfants.

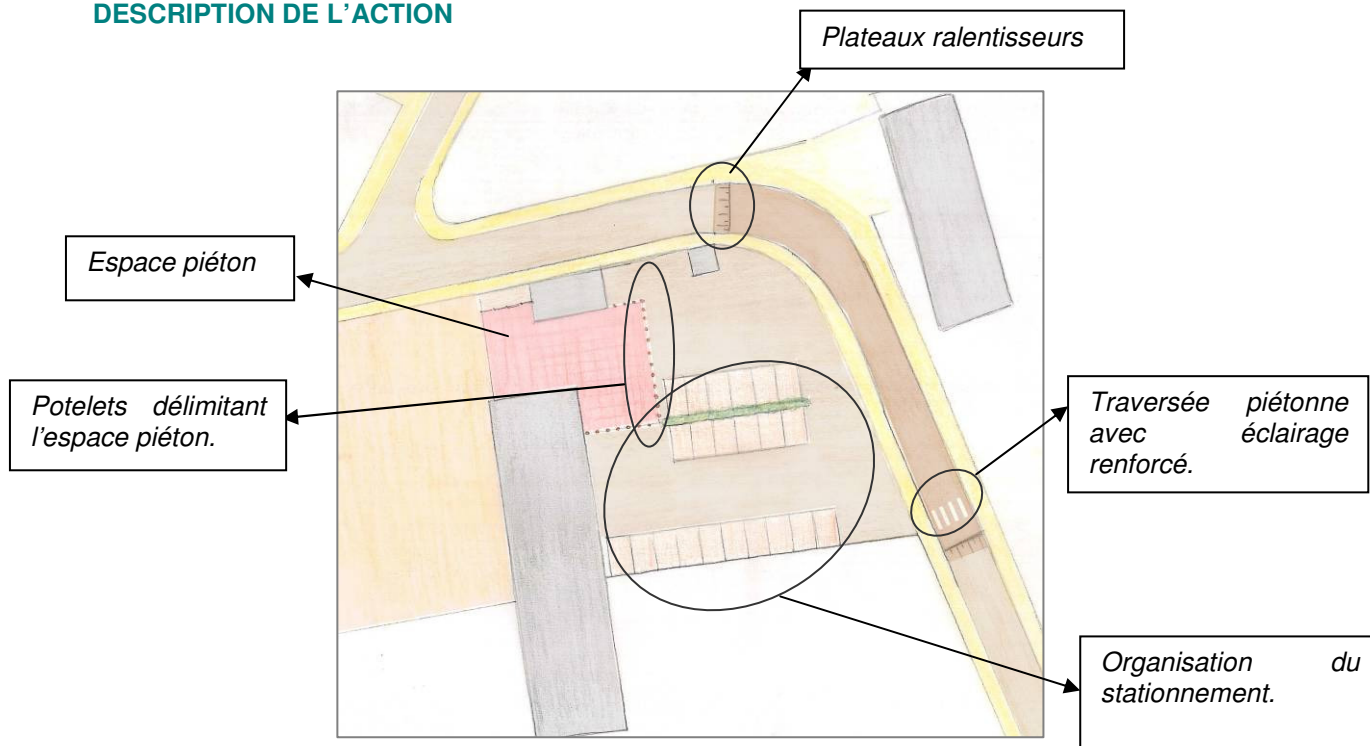


Situation existante

OBJECTIFS

Réorganiser l'espace devant l'école pour le sécuriser et le rendre plus convivial.

DESCRIPTION DE L'ACTION



NB : L'esquisse ici proposée est un aménagement parmi d'autres envisageables. L'auteur de projet de l'aménagement de l'école devra intégrer les contraintes et objectifs inscrits dans ce PICM avec les demandes et attentes des habitants.

ACTEUR

- Commune de Lobbes

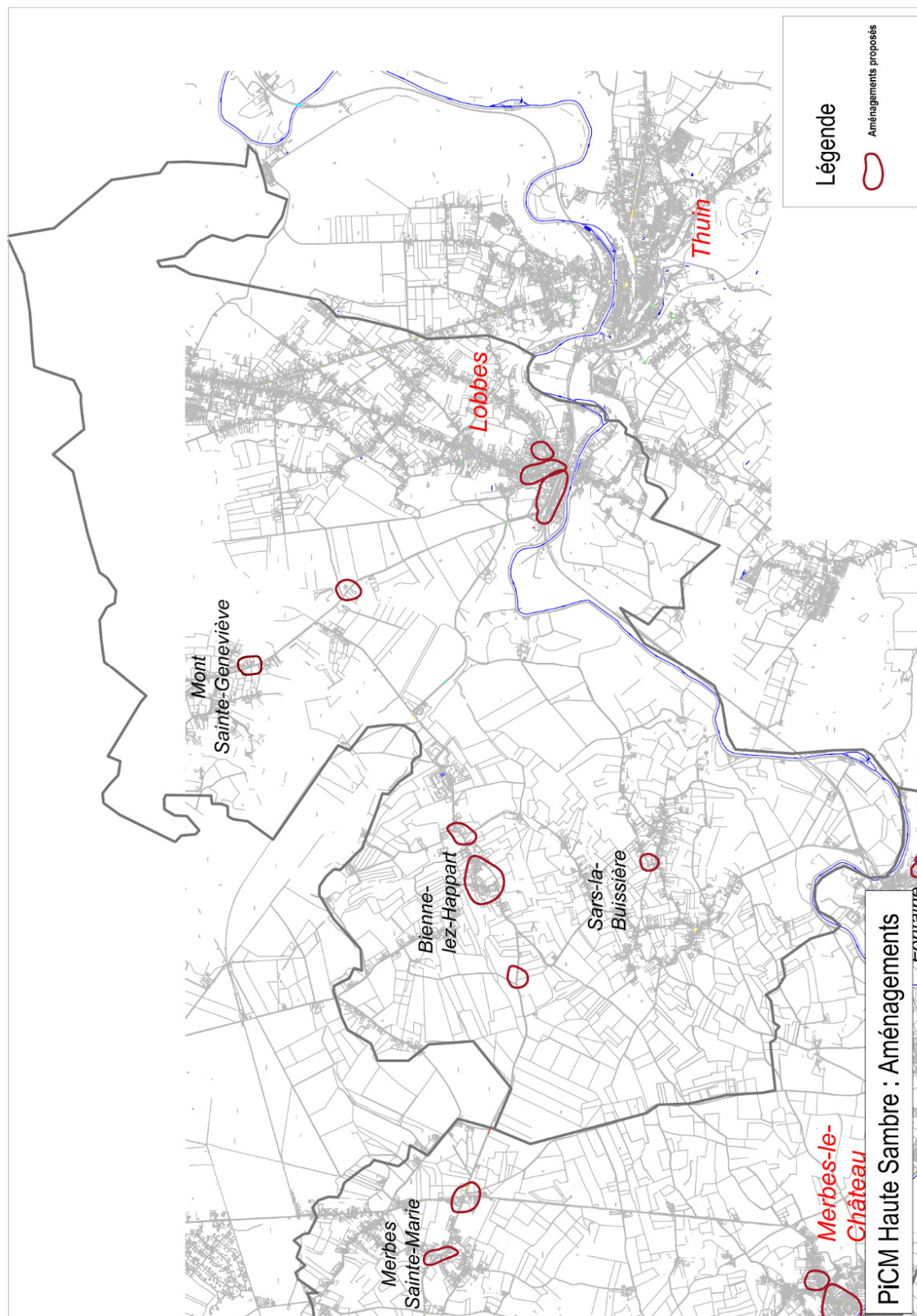
Sera également inscrite en priorité l'aménagement et la sécurisation de l'école communale mixte de Mont-Sainte-Geneviève qui avait été identifiée au niveau du diagnostic comme devant être traitée rapidement.

3. Annexes:

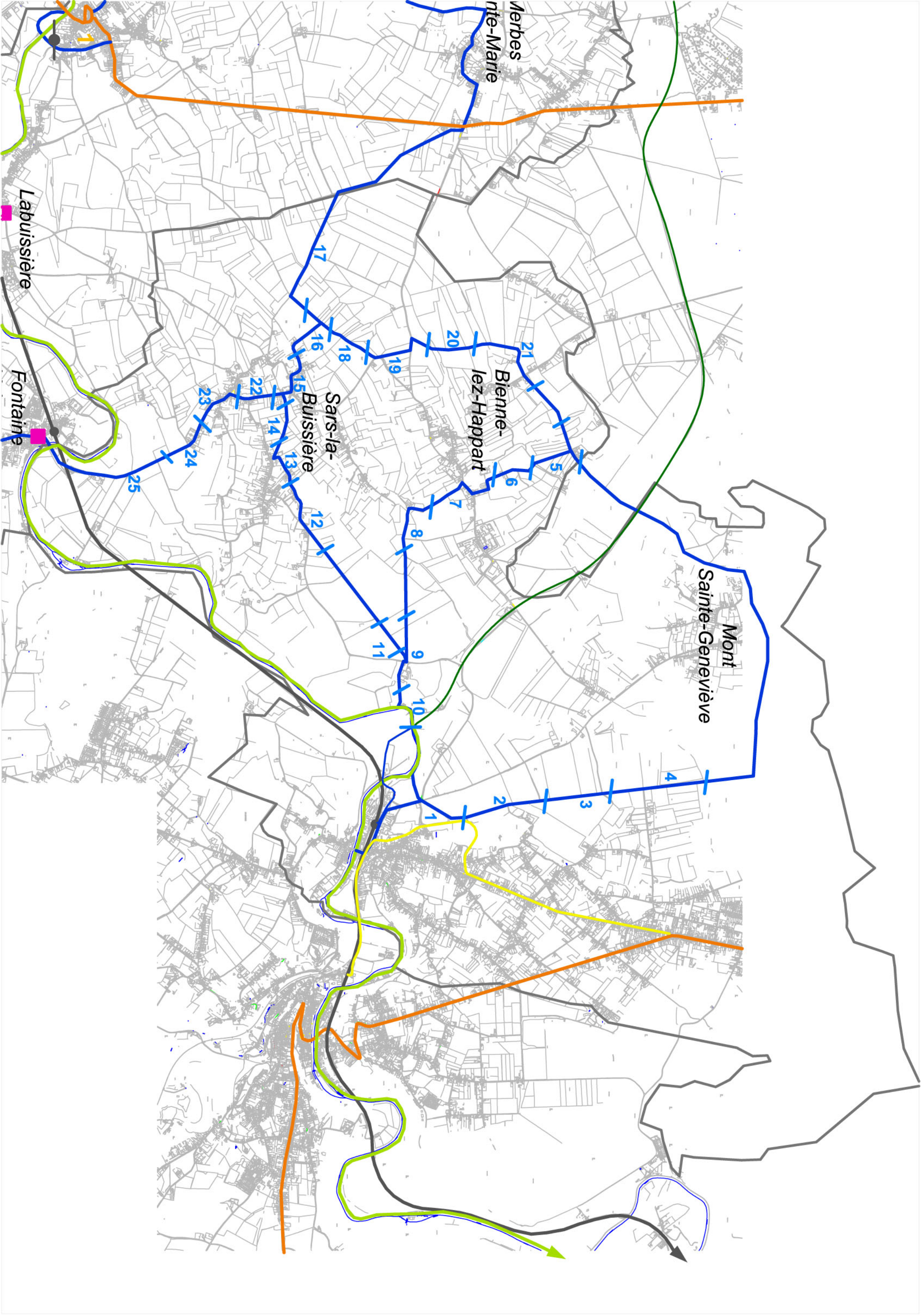
3.1 Phasage des différentes actions

id	Chapitre	Aménagements	Quand			Qui						Mesures liées
			Court	Moyen	Long	Commune	SPW	DGATLP	TEC / SRWT	SNCB / Infrabel	Autres	
2 ECHELLE COMMUNALE: Lobbes												
1 Aménagement de voiries régionales												
2,1,1	1	Traversée de Lobbes	Court	Moyen	Long	X	X		X			
2,1,2	2	Aménagement qualitatif de la rue de l'Entreville	Court	Moyen		X	X		X			
2 Aménagement de carrefours												
2,2,1	5	rue des Hayettes rue de Binche	Court	Moyen		X	X					
3 Stationnement												
2,3,1	point 1.4.2	Stationnement centre-ville de Lobbes		Moyen	Long	X	X					
4 Aménagement voies communales / modération												
2,4,1	point 1.4.2	Sécurisation du centre-ville	Court	Moyen	Long	X	X					gestion du stationnement + ralentissement vitesses + sécurisation piétons
2,4,2	3	Rue de la Station-gare-rue de l'Abbaye		Moyen	Long	X				X		
2,4,3	5	gestion circulation rues des Ecoles, Albert 1er, Madame et Pascal	Court	Moyen		X						
2,4,4	7	Mise en place de radars répressifs	Court			X						
2,4,5	5	Etude de l'aménagement de la rue de Binche	Court	Moyen		X	X					
2,4,6	6	sécurisation des centres de Sars-la-B et Mt-Ste-Geneviève	Court	Moyen		X	X					
5 Itinéraires cyclables												
2,5,1	point 2.1.1	Maillage du réseau cyclable	Court	Moyen	Long	X	X					Ravel
2,5,2	9 et 10	Aménagement route de Rouveroy / sentiers avec modes doux	Court	Moyen		X	X					
6 Piétons												
2,6,1	11	Aménagement centre de Bienne-lez-Happart	Court			X						
2,6,2	8	Préservation et mise en valeur des sentiers et cheminement	Court	Moyen	Long	X	X					
2,6,3	12	Sécurisation école communale de Sars-La-Buissière	Court	Moyen		X						
2,6,4	1 et point 1.4.2	Sécurisation écoles le long de la N559	Court	Moyen		X	X					

3.2 Localisation générale des fiches actions proposées.



3.3 Tracé détaillé de chaque itinéraire cyclable





Etang du Mouliniau

SARS-LA-BUISSONNIÈRE

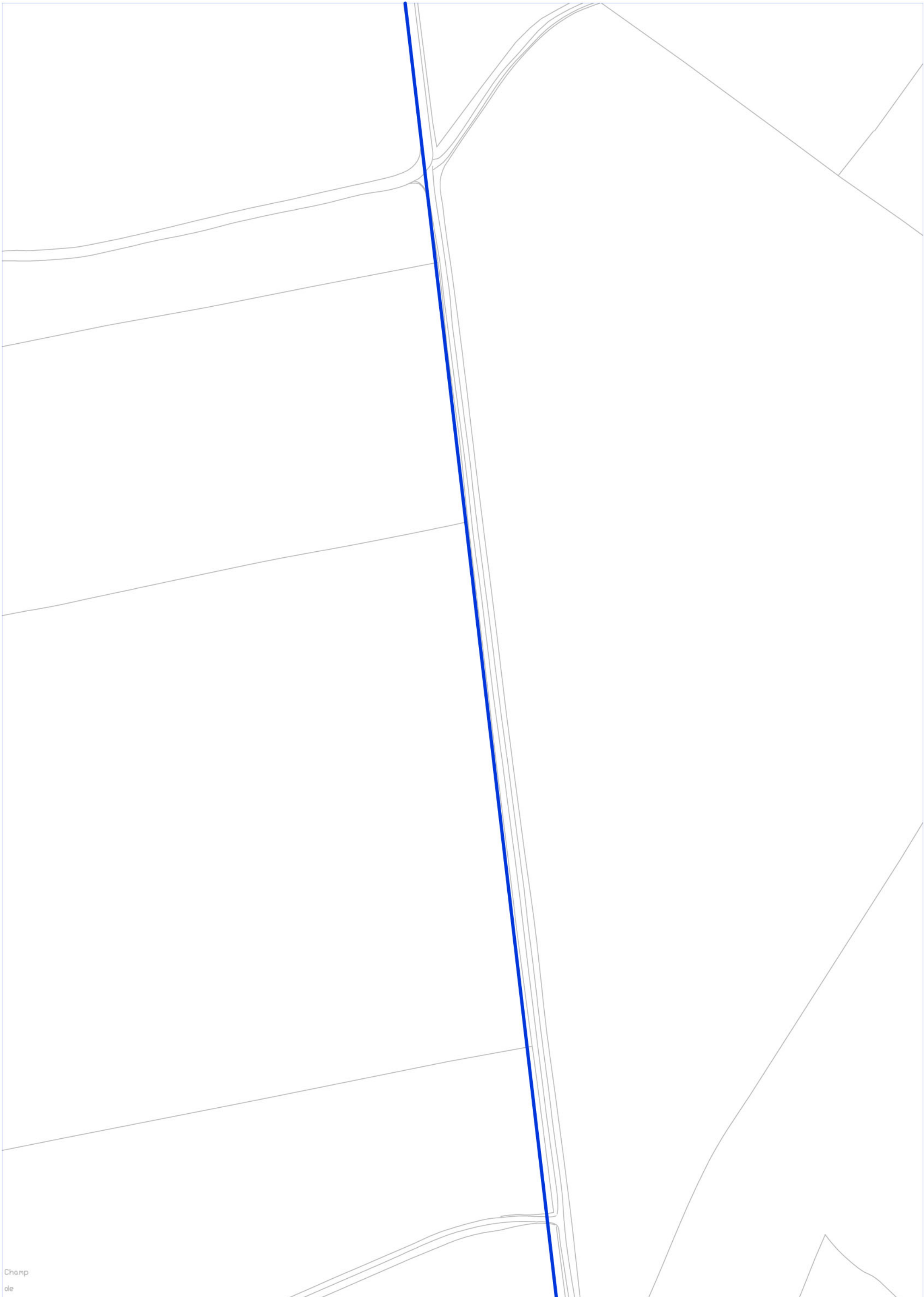
Lobbes

Ferme de l'Abbaye

Clinique

Station

Ruisseau



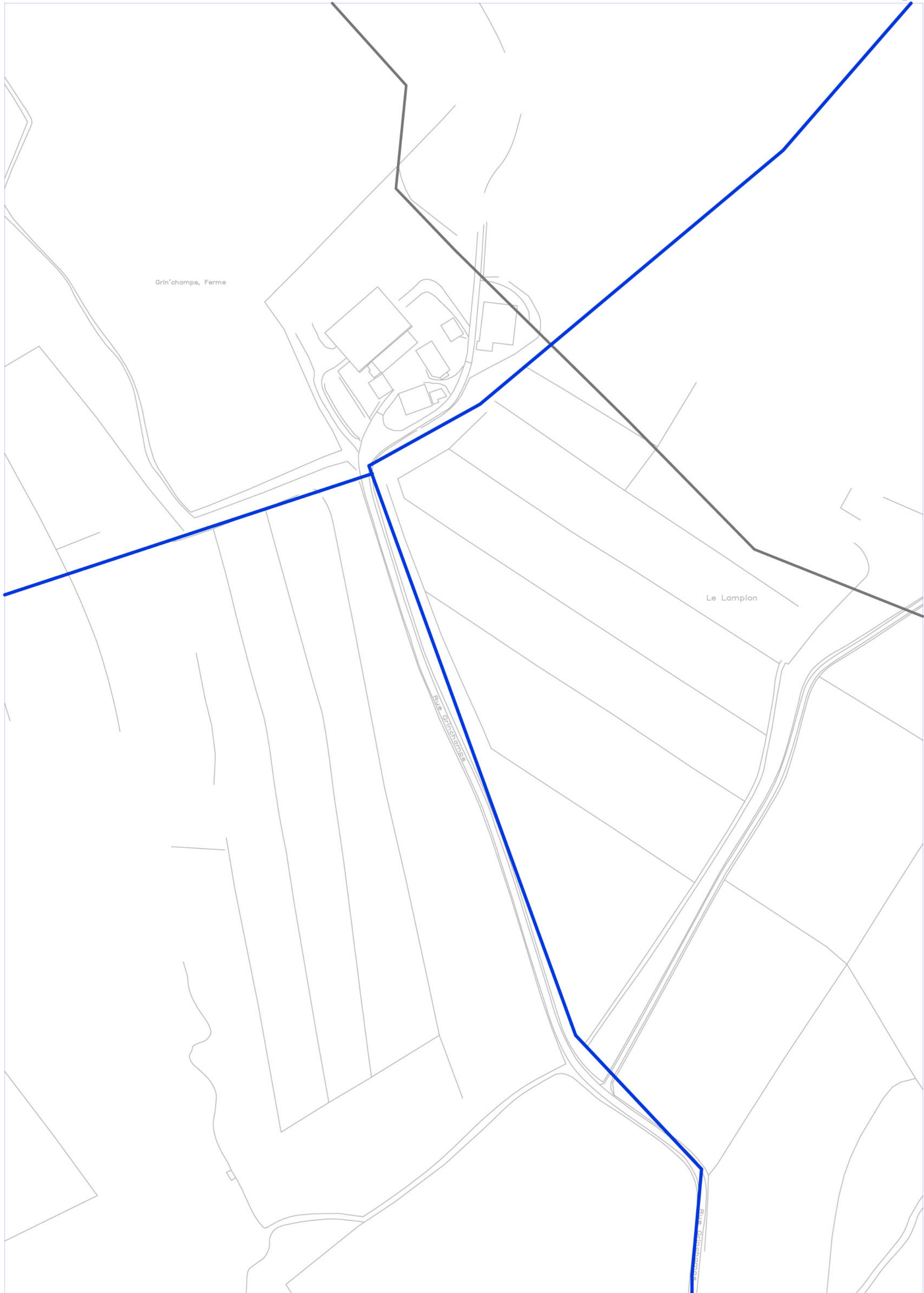


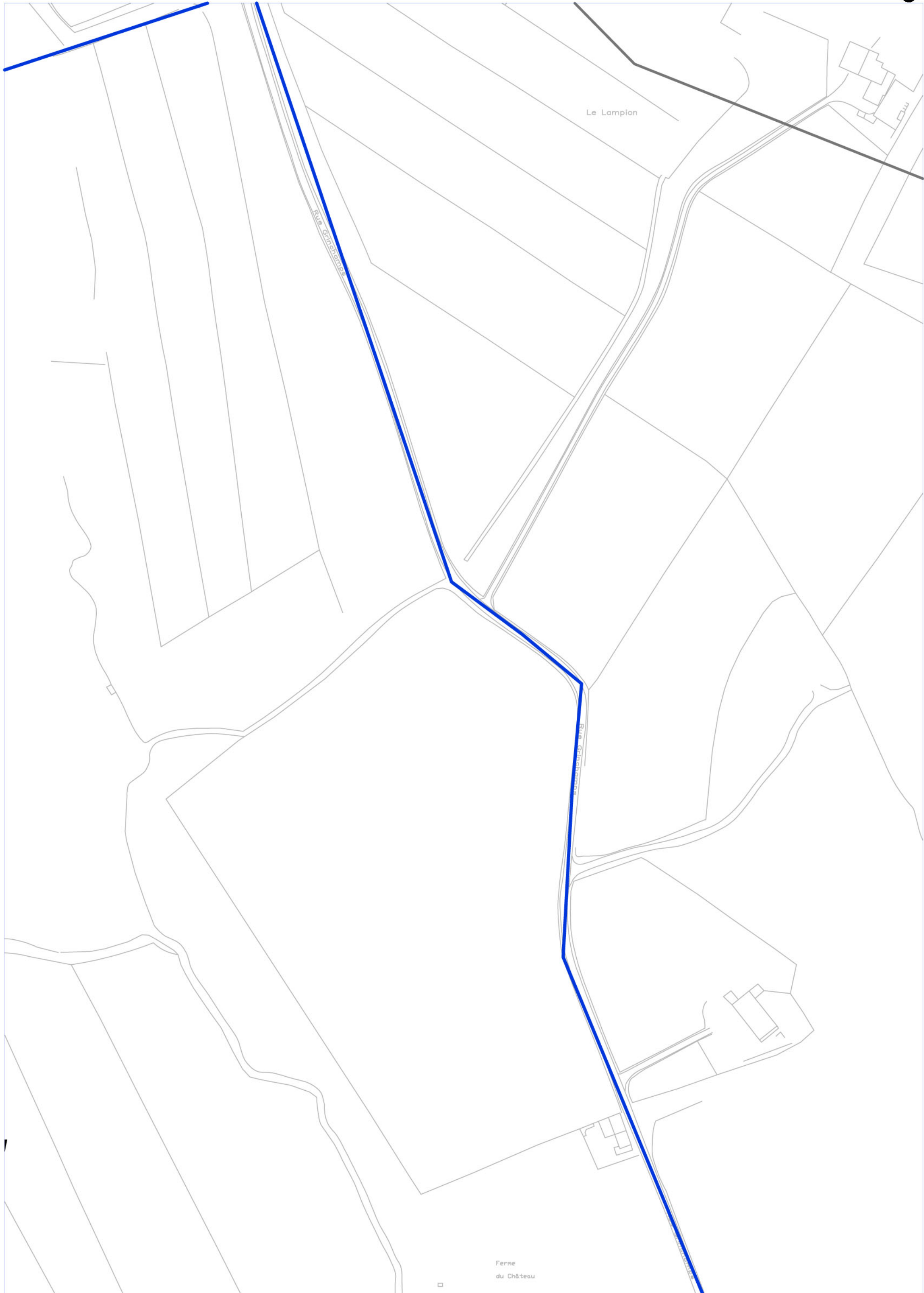
Grin'champs, Ferme

Le Lampion

Rue Grin'champs

Rue Grin'champs





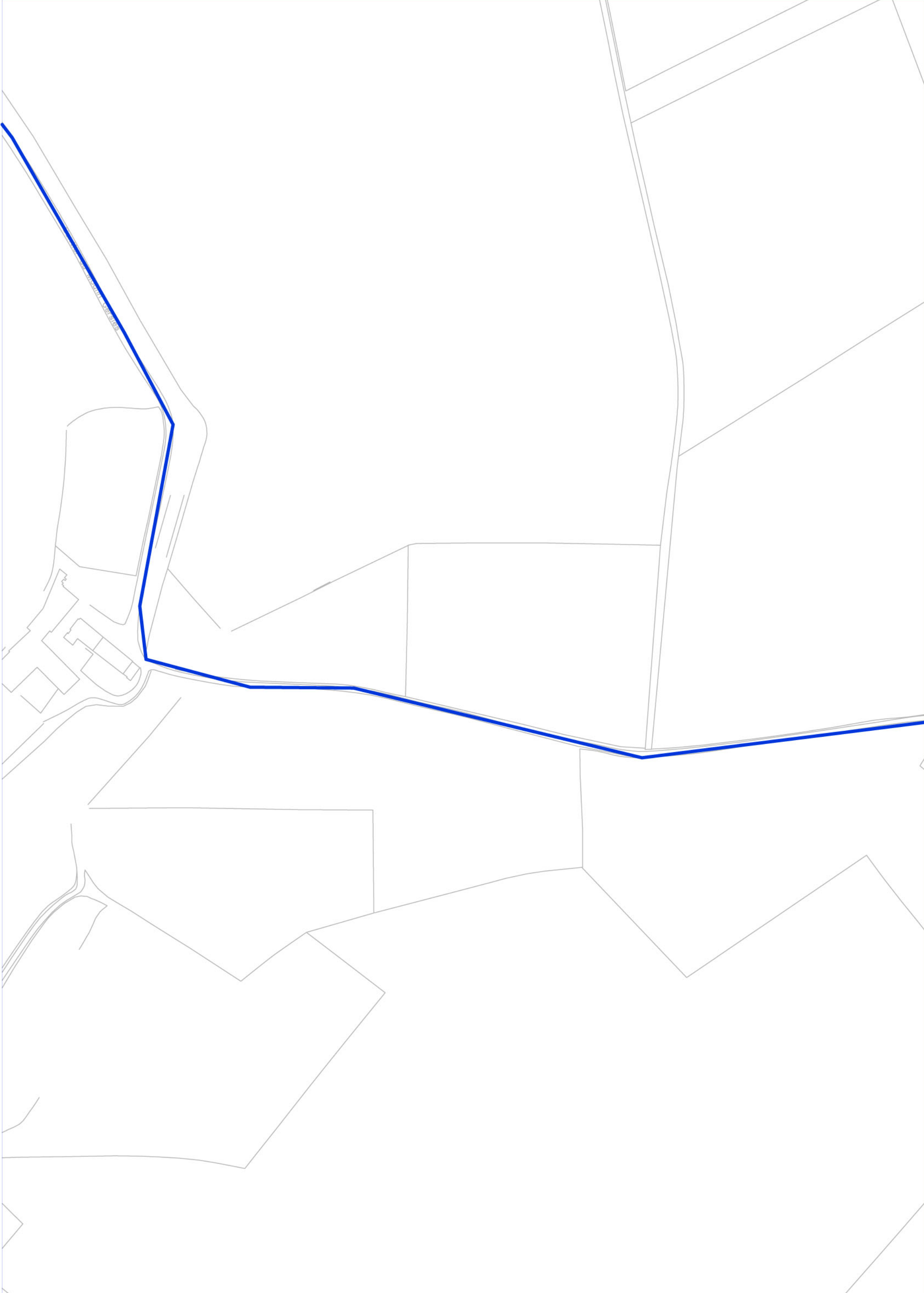
Le Lampion

Rue Giraudeau

Rue Giraudeau

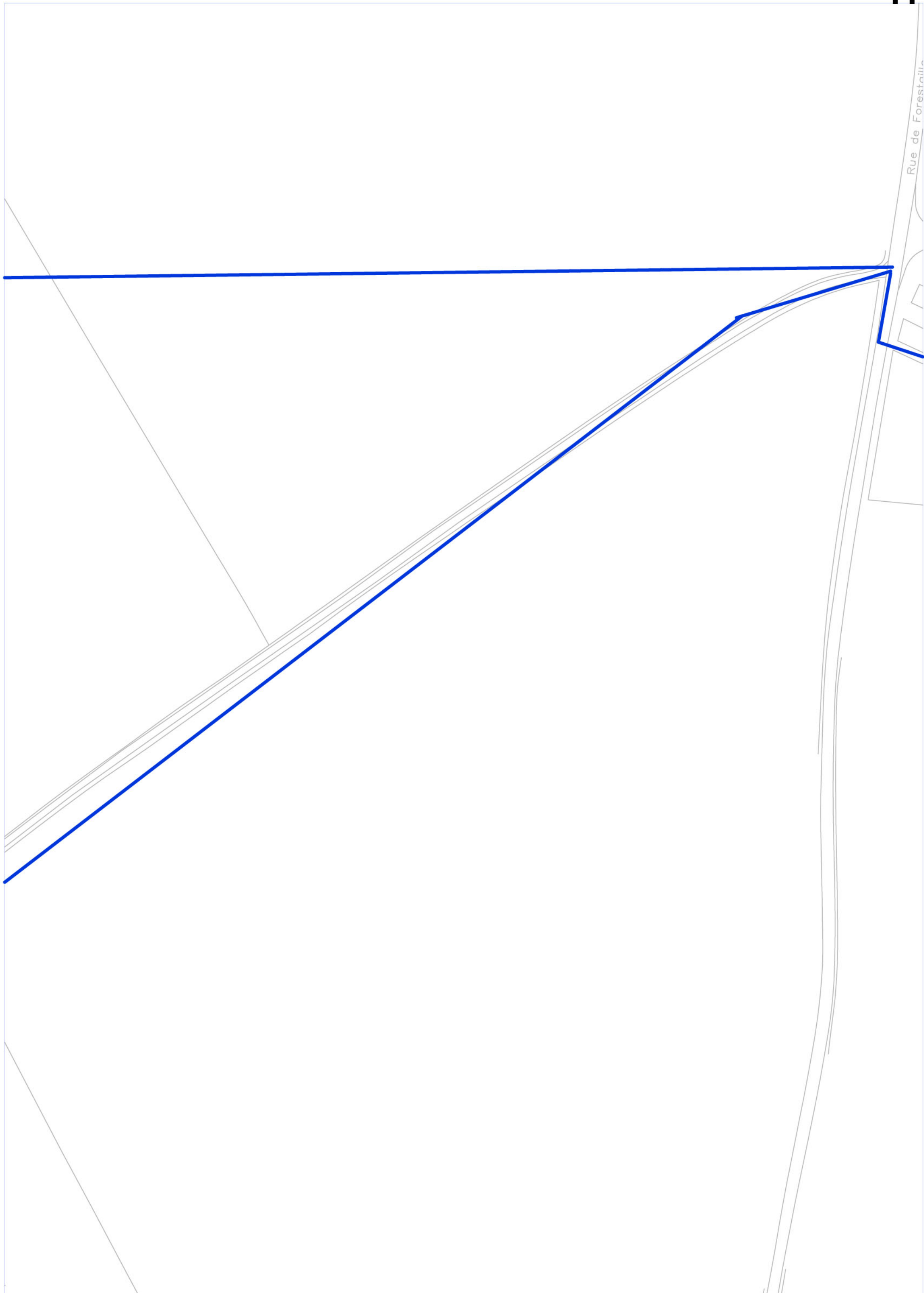
Ferme
du Château

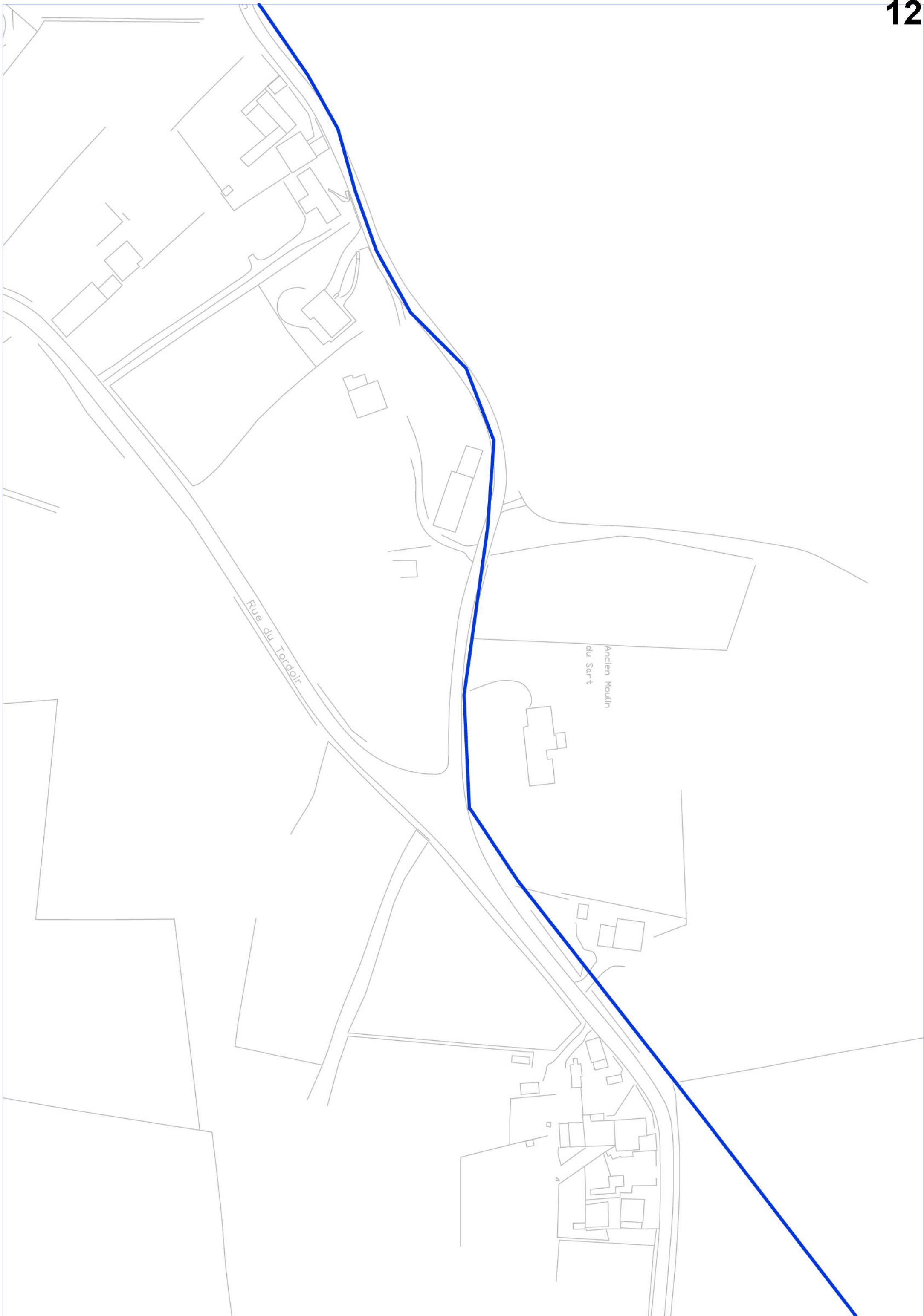


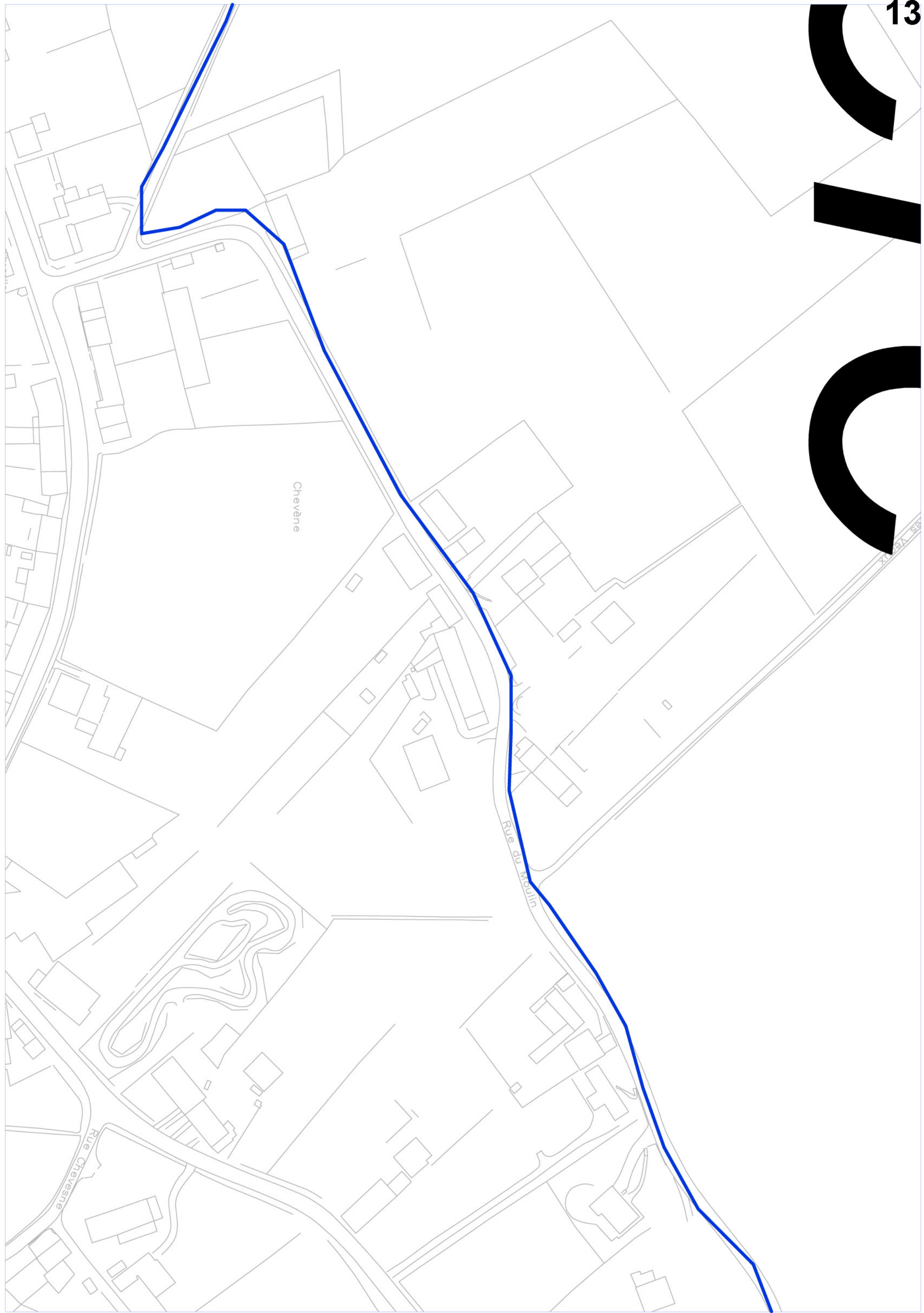








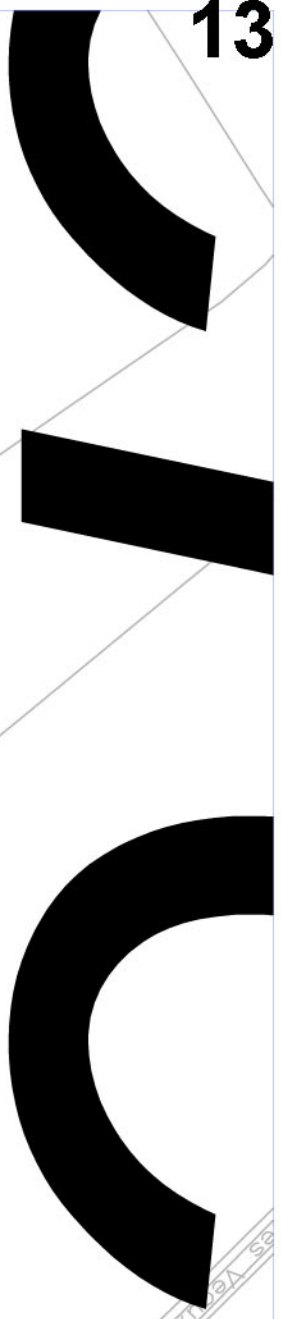


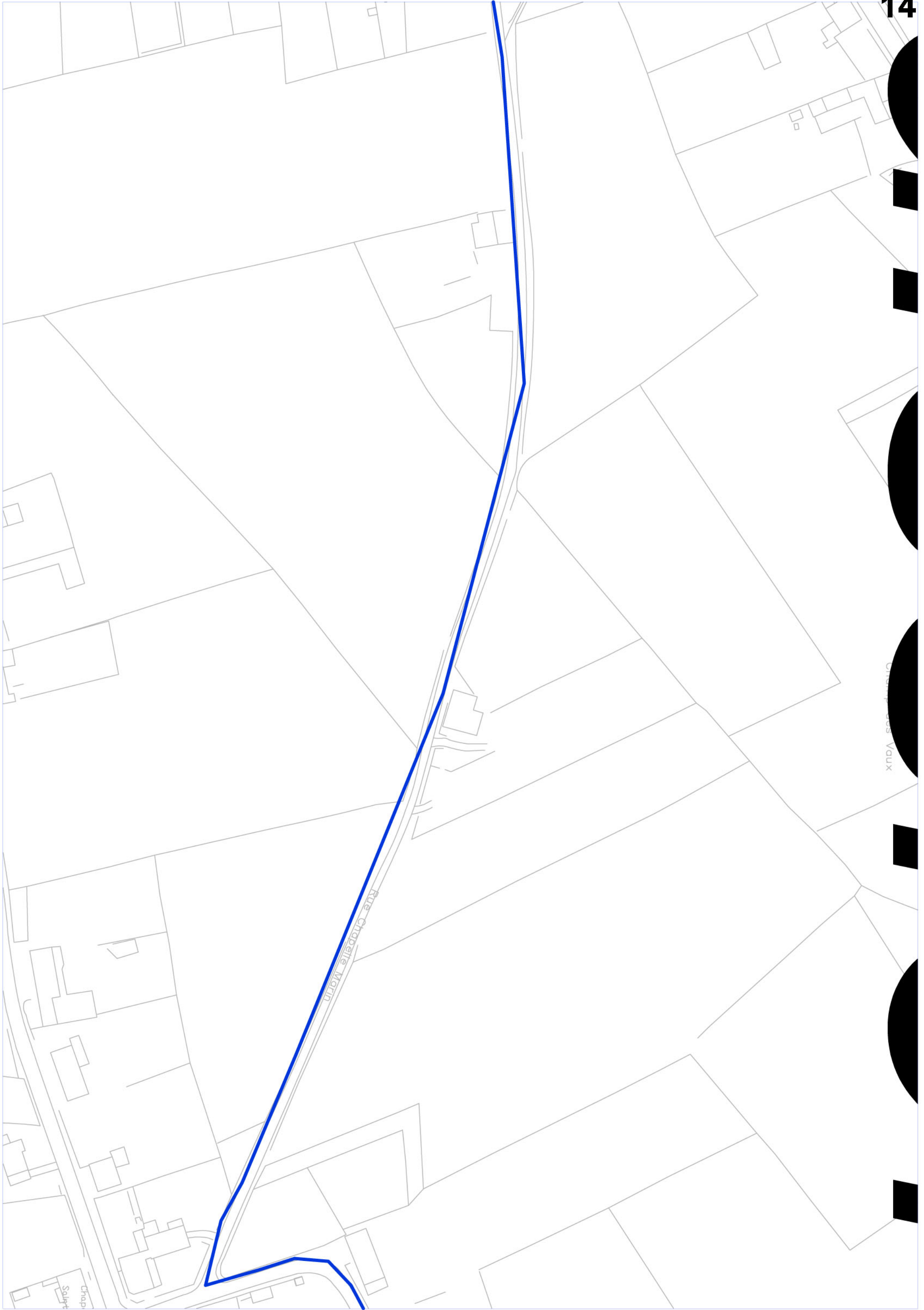


Chevâne

Rue du Moulin

Rue Chevânesse



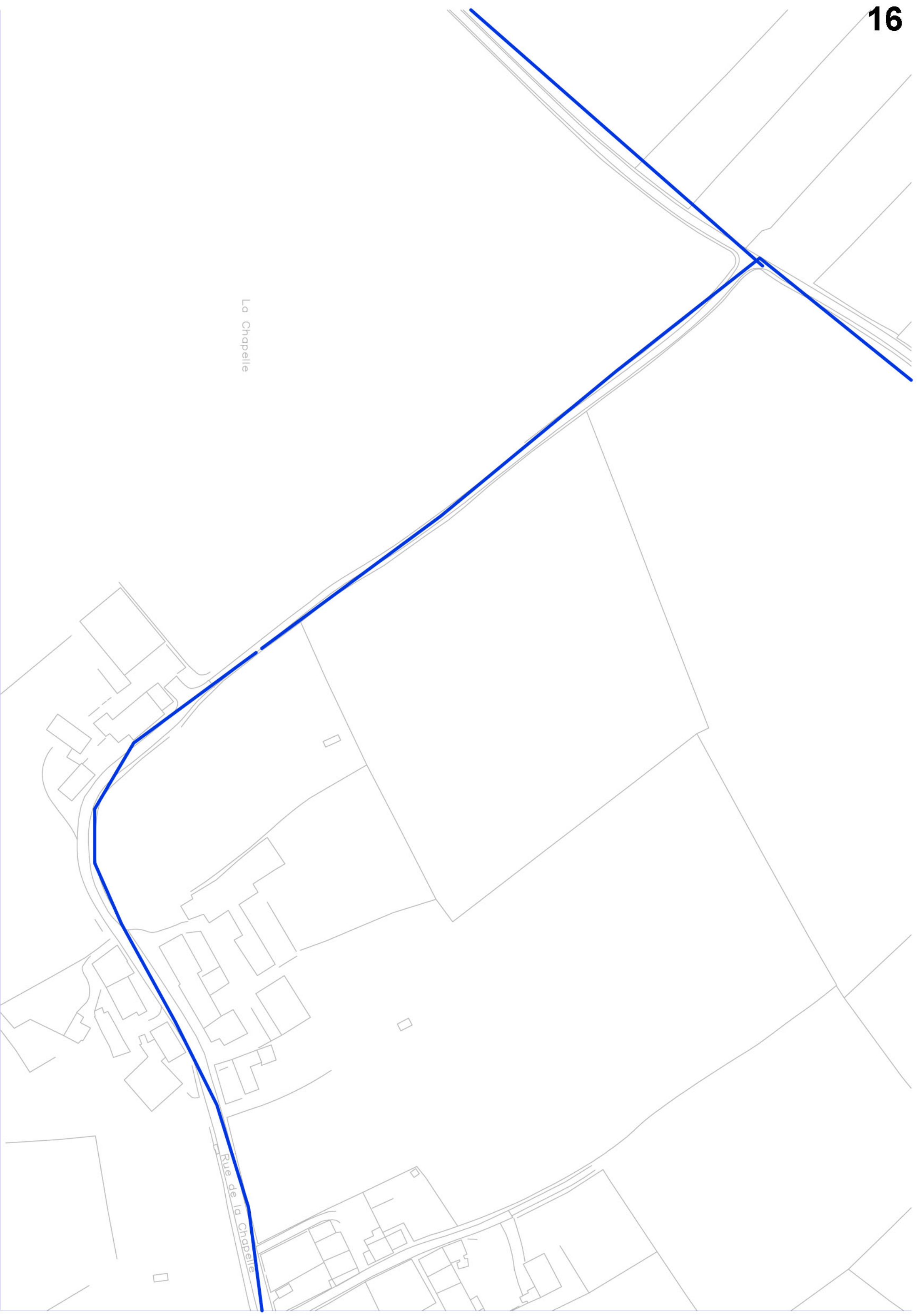


CHAPPELLE MARIN

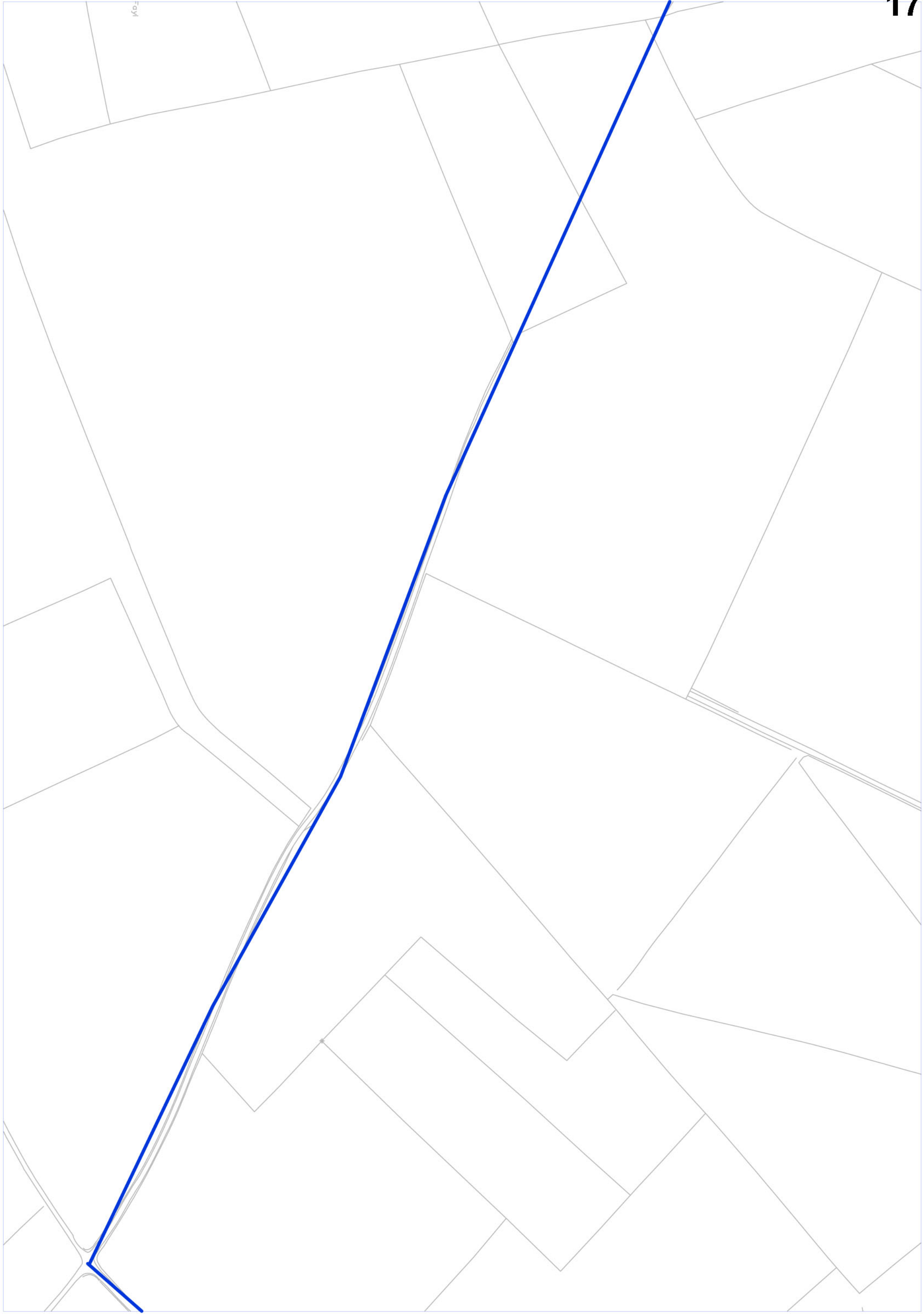
Chapelle
Salle

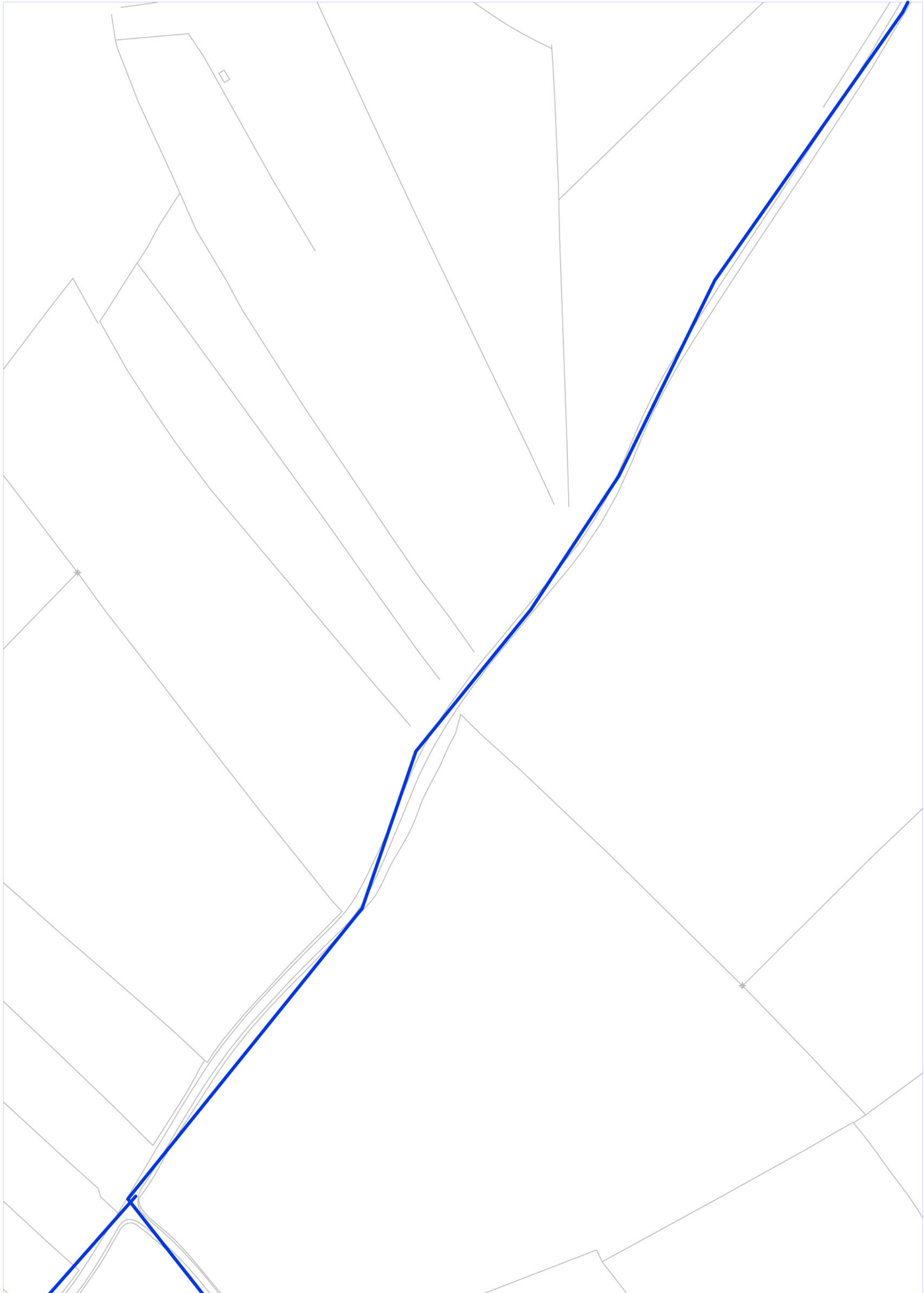
La Chapelle

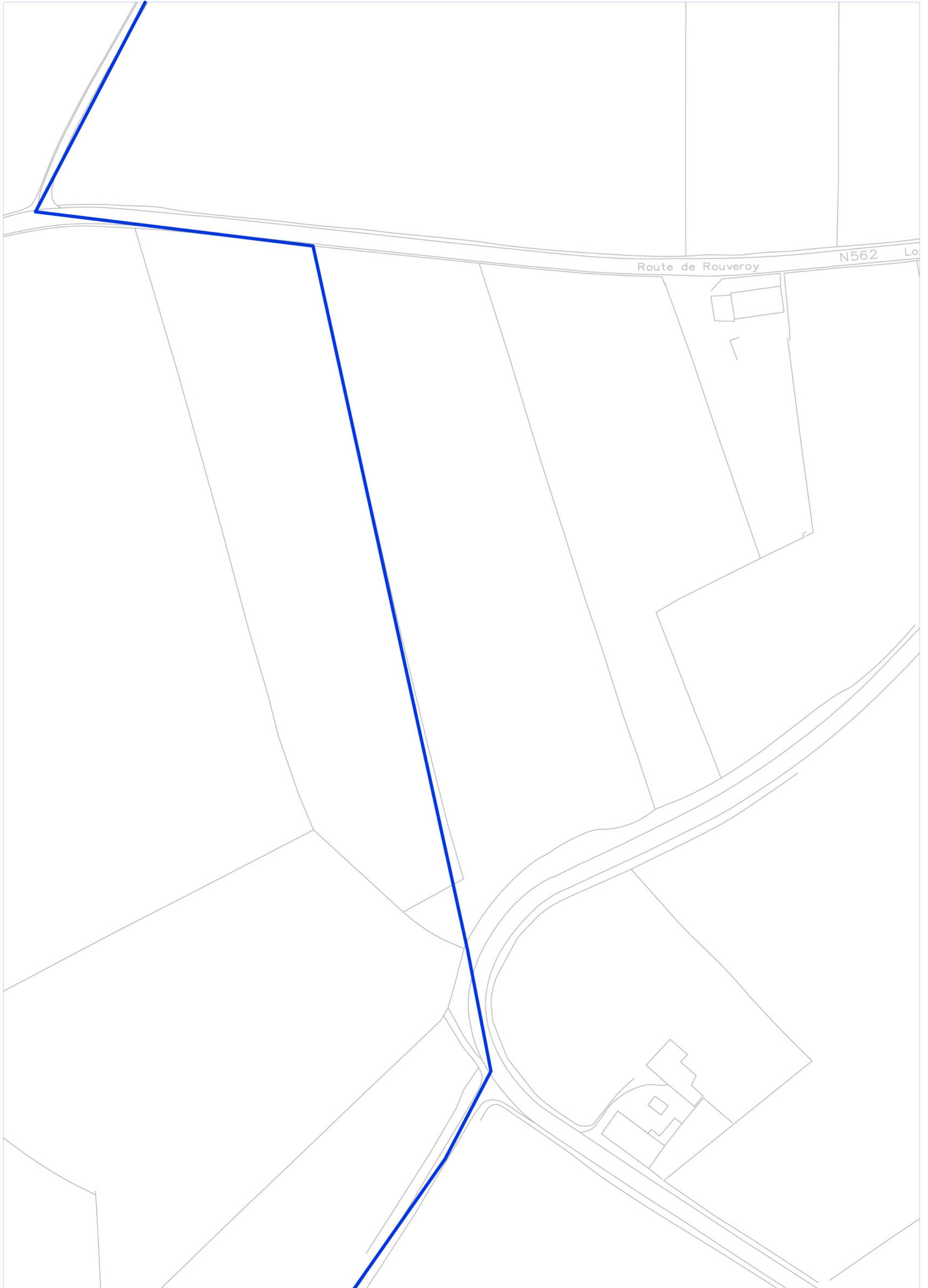
Rue de la Chapelle

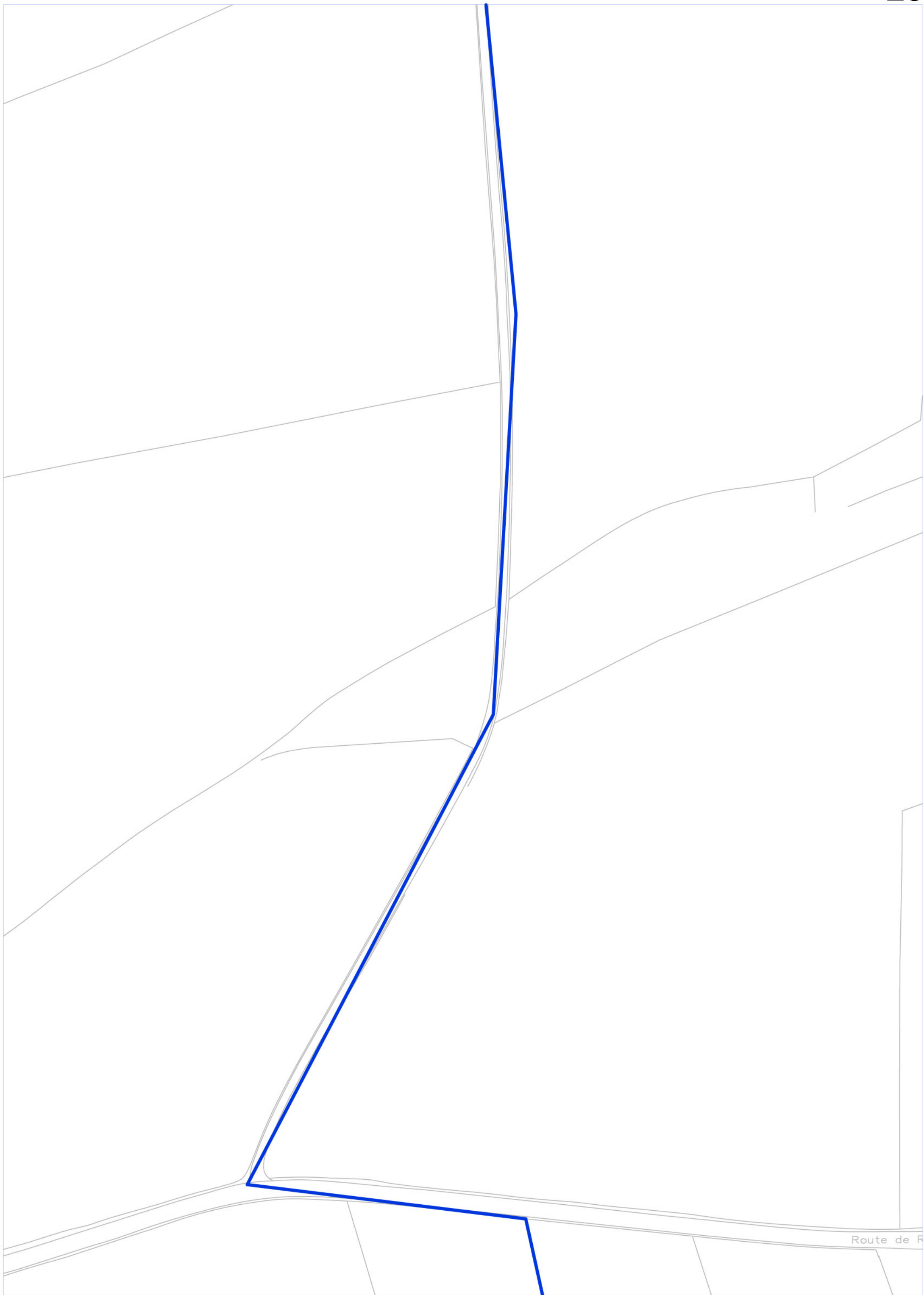


0.01

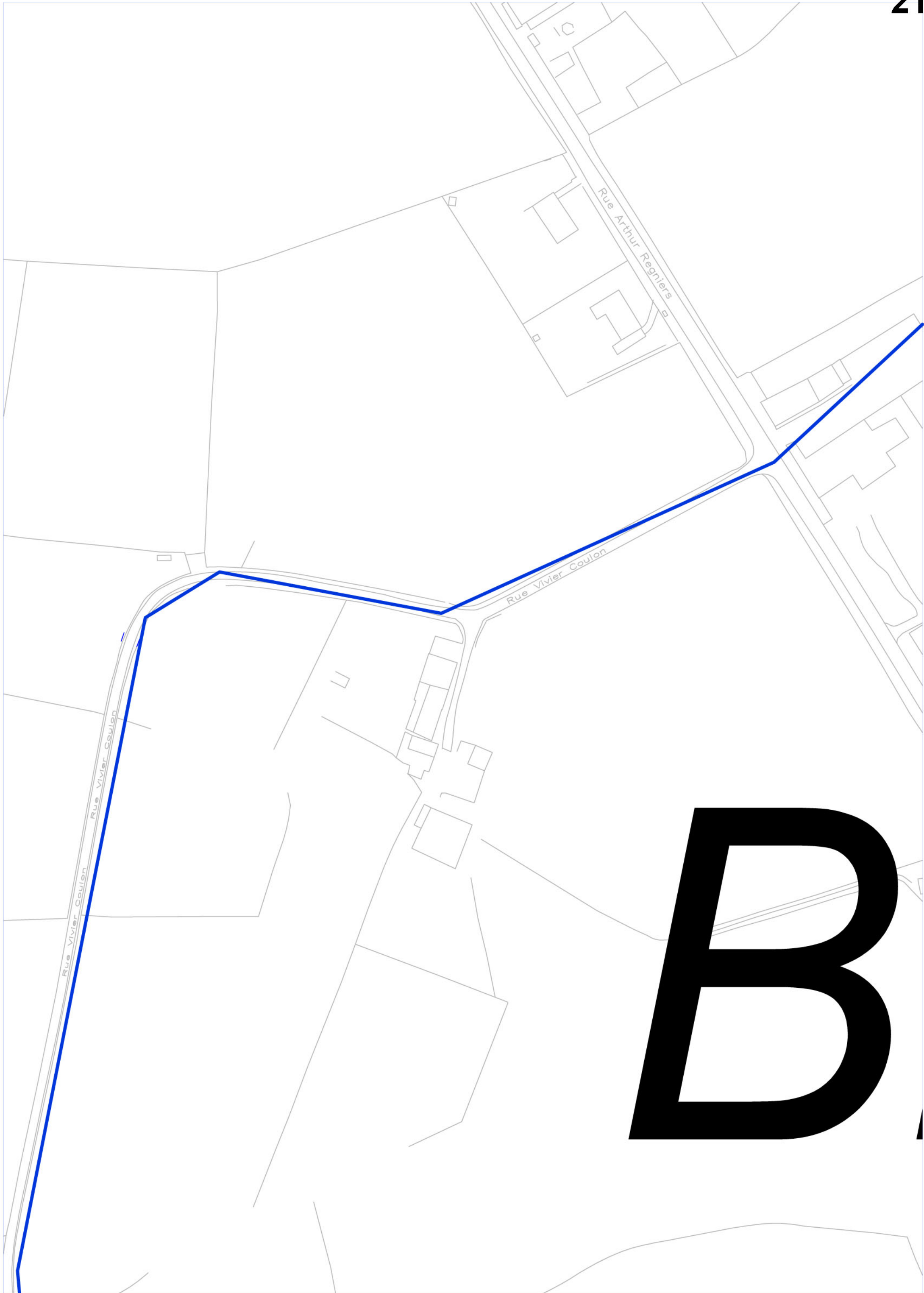


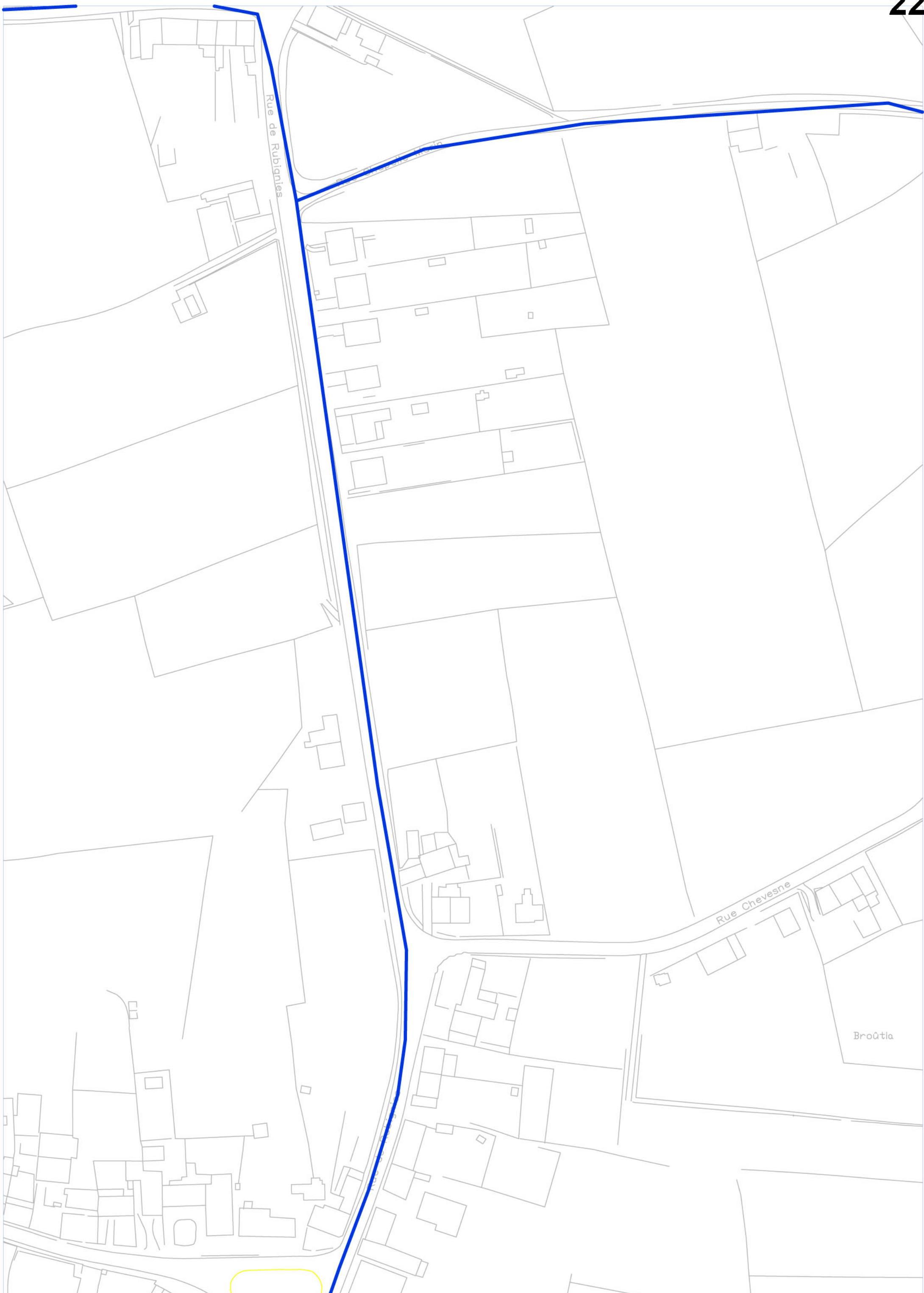






Route de F



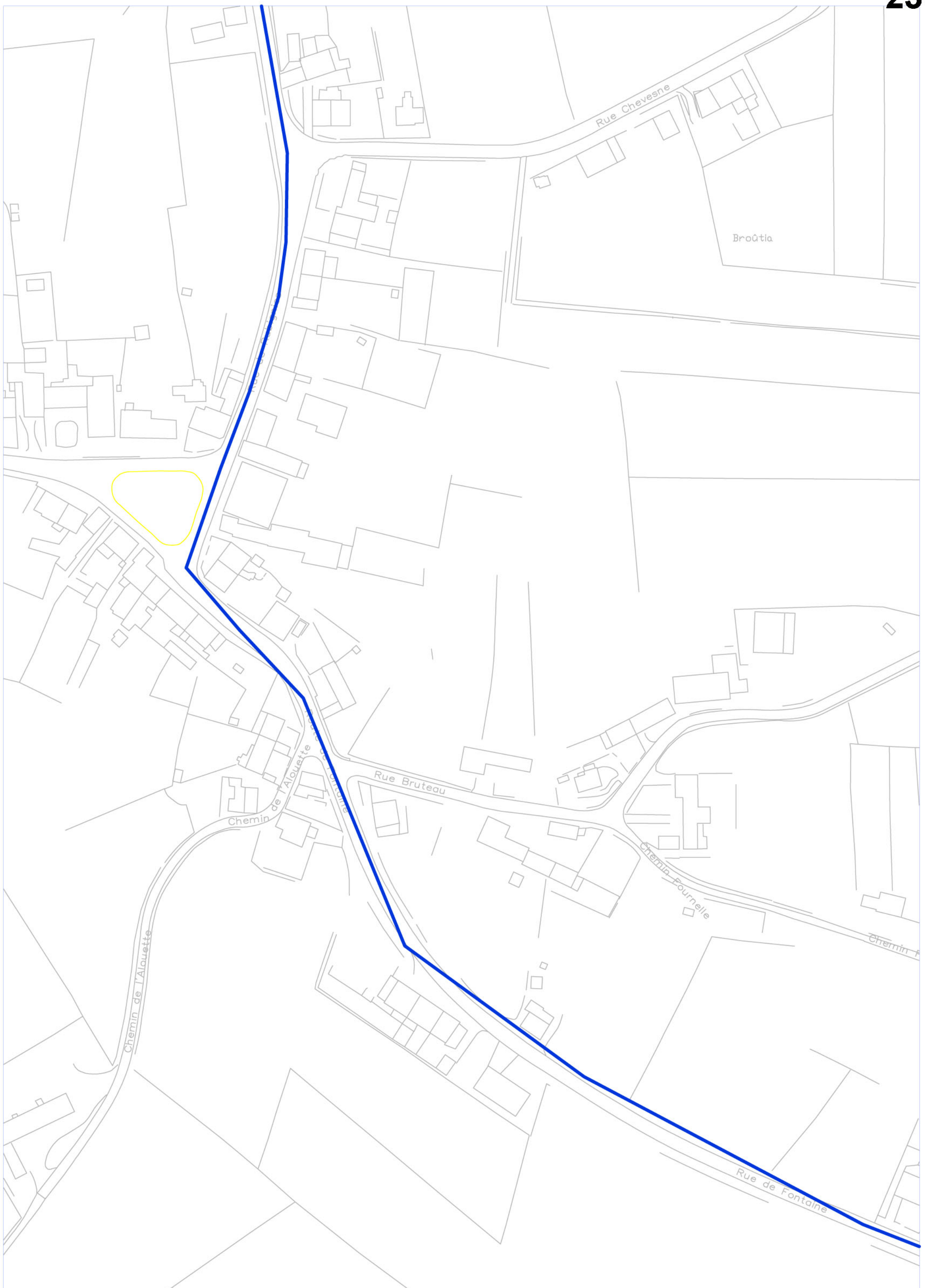


Rue de Rubiquies

Rue Chevesne

Broûtia









3.4 Tableau de synthèse de l'enquête publique

LOBBES

	Route		Transport en commun		Espaces publics
	Stationnement		Mode doux		

THEME	lieu / sujet	de	description	action proposée par agora	modif rapport
GÉNÉRAL					
	N54.			<i>N54 hors cadre PCM !</i>	
		Ecolo	rappelle sa préférence du tracé nord, à 2 bandes avec pistes cyclables protégées.	<i>Signaler dans PCM accord de principe gov. Wallon sur voirie à 2x1 bande, tracé non encore précisé. Rappeler rôle d'artère de transit, sans raccordements multiples</i>	OUI
		Le comité de village de Sars-la-Buissière	se pose la question du réel rendement de la RN54.		
		Mr D. Gilles	réclame la prolongation de la RN54.		
	Liaisons intervillages				
		la CCATM	quelle est la finalité du contournement de la Portelette, mais demande de privilégier les liaisons entre la Portelette et les centres de village.	<i>Portelette : cette variante parmi les 4 alternatives ne peut être envisagée séparément des développements du quartier de la gare, du pont SNCB, du rôle dévolu à la chaussée de Binche en liaison éventuelle avec la N54</i>	OUI
			Elle demande également un « proxibus » reliant les villages.	<i>Proxibus à étudier, en commun avec Merbes ?</i>	OUI (interco)
	Mobilité douce				
		Ecolo	indique quelques idées générales sur les vélos et sur les piétons.	<i>Marquages contribuent à l'idée d'une modération des vitesses ; radars et autres dispositifs ralentisseurs bienvenus également</i>	NON
		Le comité de village de Sars-la-Buissière	préfère la réduction des vitesses des véhicules plutôt que des marquages au sol.		
LOBBES					
	contournement de Lobbes				
		Ecolo	refuse car il encourage le trafic poids lourds, a un impact sur le paysage et se base sur le tracé central de la N54.	<i>Maintenir parmi les 4 alternatives comme perspective possible à long terme</i>	/
		Mr Adant	est favorable.		
		Le comité de village de Sars-la-Buissière	refuse ce projet pour son impact visuel et écologique.		
	Traversée de Lobbes				
		Ecolo	d'équiper 5 passages pour piétons de feux tricolores pour la sécurité des piétons et pour réduire la vitesse (effet dissuasif)	<i>Similaire à la proposition 2, ok sur le principe</i>	OUI
		Ecolo	de supprimer la maison en saillie en face de la rue Albert 1 ^{er}	<i>Non, car contribue au rétrécissement visuel</i>	NON
		la CCATM	demande des mesures tendant à réduire la densité du trafic	<i>Idem 2.2.1.1</i>	OUI
			demande des feux actionnés pour réduire la vitesse dans les rues de la Grattière et de l'Entreville (attention à l'effet pervers de la déviation par les rues latérales)		
			souligne la dangerosité du carrefour des 4 Bras.		
		Mr Adant	réclame la sécurisation de la rue de la Grattière.	<i>Idem 2.2.1.1, indiquer explicitement que les aménagements portent sur les deux versants de la N559, donc</i>	OUI

				Gratière y compris. Envisager une traversée protégée par feux face ruelle d'Heuleu, attention à la présignalisation dans le virage	
	Rue Albert 1er et centre				
		Ecolo	propose des mesures légères, telles des interdictions de stationner et la création de parking dépose-minute à plus grande distance avec sécurisation des cheminements piétons.	→ PCM préconise étude + évaluation détaillée d'une boucle à sens unique comme alternative au double sens actuel. Contraintes : → Maintien rue Paschal à double sens → aménagement de la sortie de la rue du Cimetière sur la N559. ev. avec feux cf ; aménagement N559 → Plan d'aménagement de la rue Albert 1 ^{er} en Z30 ou Z résidentielle à réaliser → Test grandeur nature à réaliser et à évaluer. → Mise en œuvre à confirmer si évaluation positive	OUI
		Les riverains de la rue Albert 1 ^{er} , par l'intermédiaire de Mme Maghne	, propose de mettre la rue à sens unique (totalement ou temporairement) et de mieux gérer de stationnement.		
		Mr Hermans	demande un meilleur contrôle des vitesses propose la mise à sens unique de la rue Albert 1 ^{er} et d'organiser le bouclage par la rue du cimetière. Cela nécessite l'aménagement du carrefour entre ladite rue et celle du Calvaire et l'élargissement de la rue du cimetière entre ce dernier carrefour et la RN559. demande l'aménagement des rues du centre du point de vue piéton et stationnement, et de sécuriser les ruelles dans ce périmètre.		
			rejette le projet de nouvelle rue	la commune peut étudier quelles solutions seraient plus appropriées	NON
		La CCATM	émet quelques idées		
	divers	L'école communale des Bonniers	demande le changement du sens unique de la rue de la Rancune.	Mesure ponctuelle, à évaluer dans le cadre maîtrise vitesse N559	NON
		MM J-M Leyman et P. Douillet	demandent des limitations de tonnages et des signaux accentuant la perception des carrefours peu visibles.	Schéma de principe d'un carrefour aménagé avec oreilles pour améliorer la visibilité (N59, N559), à intégrer dans le volet supra communal ?.	OUI
		La CCATM	demande une meilleure harmonisation des vitesses, de n'admettre sur le zoning que des entreprises générant peu de trafic, ...	pas directement PICM	/
		Ecolo	demande des mesures tendant à dissuader les poids lourds dans la rue des Viviers	Problème devrait disparaître avec réalisation de la N54, mais mesures dissuasives peuvent être apportées en phase transitoire	/
MONT-SAINT-GENEVIÈVE					
	Rue des Hayettes				
		Ecolo	une modification au plan prévu (suppression de la voie tangente)	A maintenir pour accès riverains, mais aménagement dissuasif pour le transit (trottoirs traversants, zone résidentielle, etc.)	NON
		Ecolo	demande un rond-point au carrefour de N-D de la Bonne Route.	Envisageable, mais déjà guidage autour de l'îlot pourrait être utile, voir illustration en fin de note	OUI
		La CCATM	souligne la dangerosité du carrefour et demande rond-point et ralentisseurs.		OUI
		Mr D. Gilles	demande des mesures visant la réduction de vitesse et le contrôle des vitesses.	Déjà dans le PCM comme mesures générales	NON
		Mr L. Mathieu	souligne le peu de visibilité au carrefour de la Pompe	Voir mesures en 3.1.1.1	NON
	Divers				
		Mr L. Mathieu	regrette l'absence de propositions pour les carrefours de la rue	Etude générale plus détaillée de l'axe chaussée de Binche	OUI

			de Binche avec la rue des Viviers et celui de la rue du pont Jaupart.	recommandée	
			Il réclame également la praticabilité des accotements pour les piétons.	Mesure générale dans le PCM	NON
			Il émet en outre des considérations sur les ralentisseurs, au vu des interventions des services de secours.	L'objectif est d'obtenir le ralentissement, on peut aussi choisir des moyens moins perturbants pour les services de secours	OUI
SARS-LA-BUISSIÈRE					
	Ecole				
		Le comité de village de Sars-la-Buissière	propose un aménagement différent et plus détaillé.	Auteur de projet aménagement école devra intégrer contraintes et objectifs PCM avec demandes habitants	OUI
		La CCATM	estime l'aménagement peu prioritaire.		
	Sécurité	Le comité de village de Sars-la-Buissière	de marquer les entrées principales du village (effet de porte),	Ok sur tous les principes, ne sera pas détaillé dans le PCM, juste carte et tableau de synthèse (non limitatif) des interventions)	OUI
		/	de placer des incrustations à divers carrefours bien identifiés,		
		/	de supprimer les longues lignes droites par des dispositifs ralentisseurs		
		/	d'interdire certains stationnement gênant	/	/
		/	d'aménager et entretenir les accotements	/	/
		Ecolo	demande un îlot au carrefour Chevennes/Rubignies		
	Réseau cyclable	Le comité de village de Sars-la-Buissière	préconise en outre une piste cyclable indépendante à la rue de Fontaine.	OK	OUI
		La CCATM	idem		
BIENNE-LEZ-HAPPART					
	Tout le village	Ecolo	demande la priorité de droite dans tout le village.		/
		La CCATM	préfère l'aménagement de la ruelle à Pierres plutôt que celle à Blancs Pains	Sentier à aménager pour les vélos : on peut faire les deux, pas de priorité particulière pour l'un ou l'autre de la part du PCM.	OUI
			demande une zone 30 généralisée	possible	/
			demande, sans les localiser, des ronds-points, des trottoirs,	Aménagement de trottoirs préconisé de manière générale dans le PCM, rond-point considéré peu approprié Intégrer trottoirs dans problématique générale piétons + PMR, envisager notamment liaison du village et centre Regniers avec le RAVeL	/
			ainsi qu'un miroir au carrefour de la Route de Rouveroy	Mesure pour la commune	/

