

Plan Intercommunal de Mobilité de Haute Sambre

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

Phase 3 : Propositions Echelle communale Commune de Merbes-le-Château

Rapport final

Septembre 2009



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

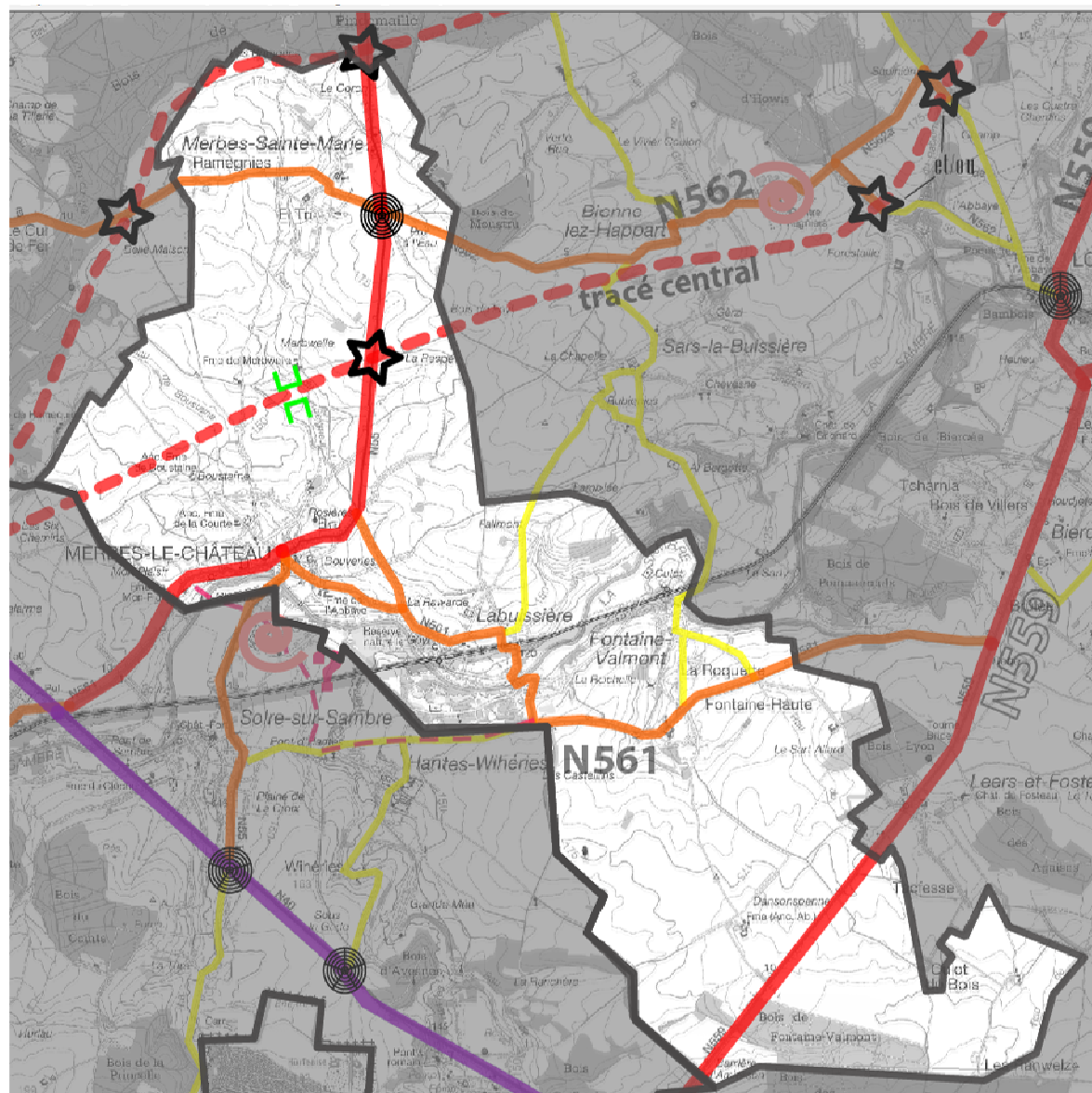
Phase 3 : Propositions

Commune de Merbes-le-Château

1. Hiérarchisation et catégorisation du réseau routier	5
1.1 Proposition de hiérarchie pour l'entité de Merbes-le-Château	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 Merbes-le-Château	7
1.4 Fiches actions et esquisses d'aménagements	7
1.4.1 Schéma de principes des actions à mettre en œuvre dans le centre-ville de Merbes-le-Château.....	7
1.4.2 Fiche action 1 : Etude des sens de circulation pour le triangle de voirie entre la rue Dorlot, la rue de la Place et la rue Leo Claretie au centre de Merbes-le-Château.....	7
1.4.3 Fiche action 2 : Aménagement du carrefour entre la N55 et la N562.....	7
1.4.4 Fiche action 3 : Aménagement du carrefour entre la route de l'Etat et la rue François Bovesse à Merbes-Sainte-Marie	7
1.4.5 Fiche action 4: sécurisation de la rue des Roses, de la rue E.Huys et de la rue des Alliés.....	7
1.4.6 Fiche action 5 : Aménagement de la rue Neuve située à Labuissière.....	7
1.4.7 Fiche action 6: pistes de gestion pour le stationnement des poids lourds.....	7
2. Les modes doux.....	7
2.1 Réseau cyclable de Merbes-le-Château.....	7
2.1.1 Itinéraires et aménagements cyclables sur la commune de Merbes-le-Château	7
2.1.2 Fiche action 7: Chemins de remembrement et agricoles empruntables par les modes doux sur l'entité de Merbes-le-Château	7
2.1.3 Fiche action 8: Aménagement de l'itinéraire cyclable entre Merbes-Sainte-Marie et Merbes-le-Château.....	7
2.2 Déplacements piétons et PMR.....	7
2.2.1 Prise en compte des besoins des PMR dans les aménagements à Merbes-le-Château	7
2.2.2 Fiche action 9: Aménagement du carrefour entre la rue Paul Pastur et un sentier à proximité de l'école.....	7
2.2.3 Fiche action 10: Sécurisation de la traversée entre la place du Jeu de Balle et un sentier de promenade	7
2.2.4 Fiche action 11: Aménagement de l'école située rue Paul Pastur à Fontaine Valmont.....	7
3. Annexes	7
3.1 Phasage des différentes actions	7
3.2 Localisation générale des esquisses d'aménagement proposées	7
3.3 Tracé détaillé pour chaque itinéraire cyclable	7
3.4 Tableau de synthèse de l'enquête publique	7

1. Hiérarchisation et catégorisation du réseau routier

1.1 Proposition de hiérarchie pour l'entité de Merbes-le-Château



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

Hiérarchie projetée du réseau

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.

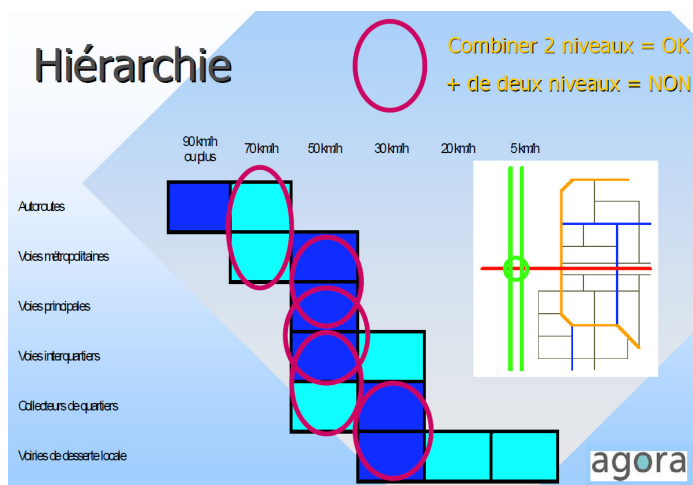
Dans les voiries dont la fonction est celle de séjour, on retrouve l'ensemble des activités nécessaires à la vie sociale et économique. Dans ces zones, les deux rives de la chaussée doivent donc pouvoir entrer en relation, être liées entre elles. On y observe de nombreuses traversées piétonnes et cyclistes,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

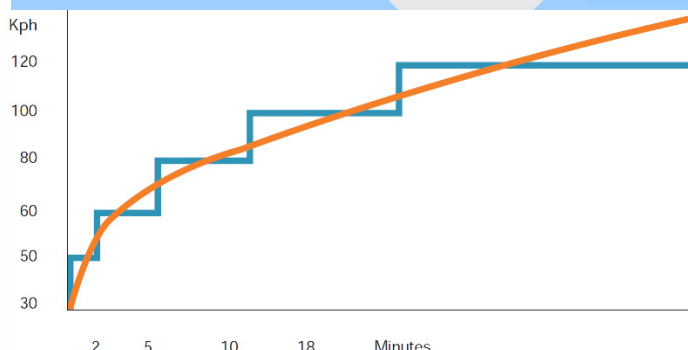
Ainsi, en fonction du type de voirie auquel on a affaire, la catégorisation des voies (limitation des vitesses) doit rendre possible la cohabitation des différentes fonctions de la voirie. Il est donc nécessaire de fixer des vitesses sur chaque tronçon de voirie qui ne compromettent pas les différentes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

Merbes-le-Château est une entité essentiellement rurale dans laquelle on distingue le centre : Merbes-le-Château et les villages de Merbes-Sainte-Marie, Labuissière et Fontaine-Valmont.

Ces entités sont séparées par des zones non agglomérée où domine un paysage rural.

Par ailleurs la commune est traversée par des voiries structurantes comme la N55 (axe Nord-sud) et les N561 et N562 (axes est-ouest).

Nous les classons donc dans les catégories

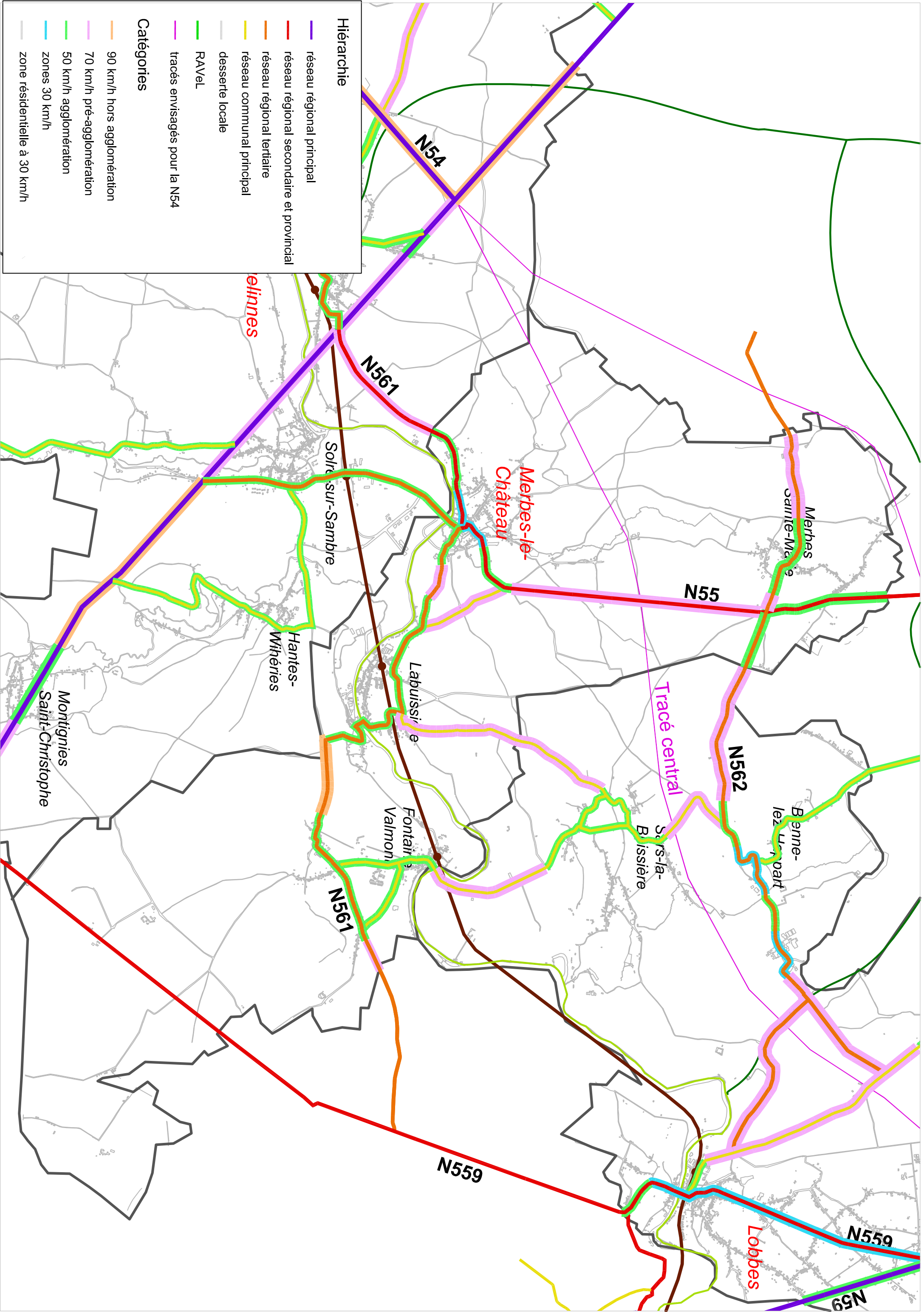
- des zones d'approche de l'agglomération, où la vitesse recommandée est de 70 km/h,

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 l'entité d'une grande partie de ses voiries. Dans cette catégorie, nous y incluons, les zones habitées.

Les traversées des centres seront traitées soit en zone 50 km/h soit en zone 30km/h en fonction des profils et enjeux de desserte (équipements, profil de voiries, etc...)

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.



1.3 Principales propositions d'interventions en voirie sur le territoire de l'entité de Merbes-le-Château

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.

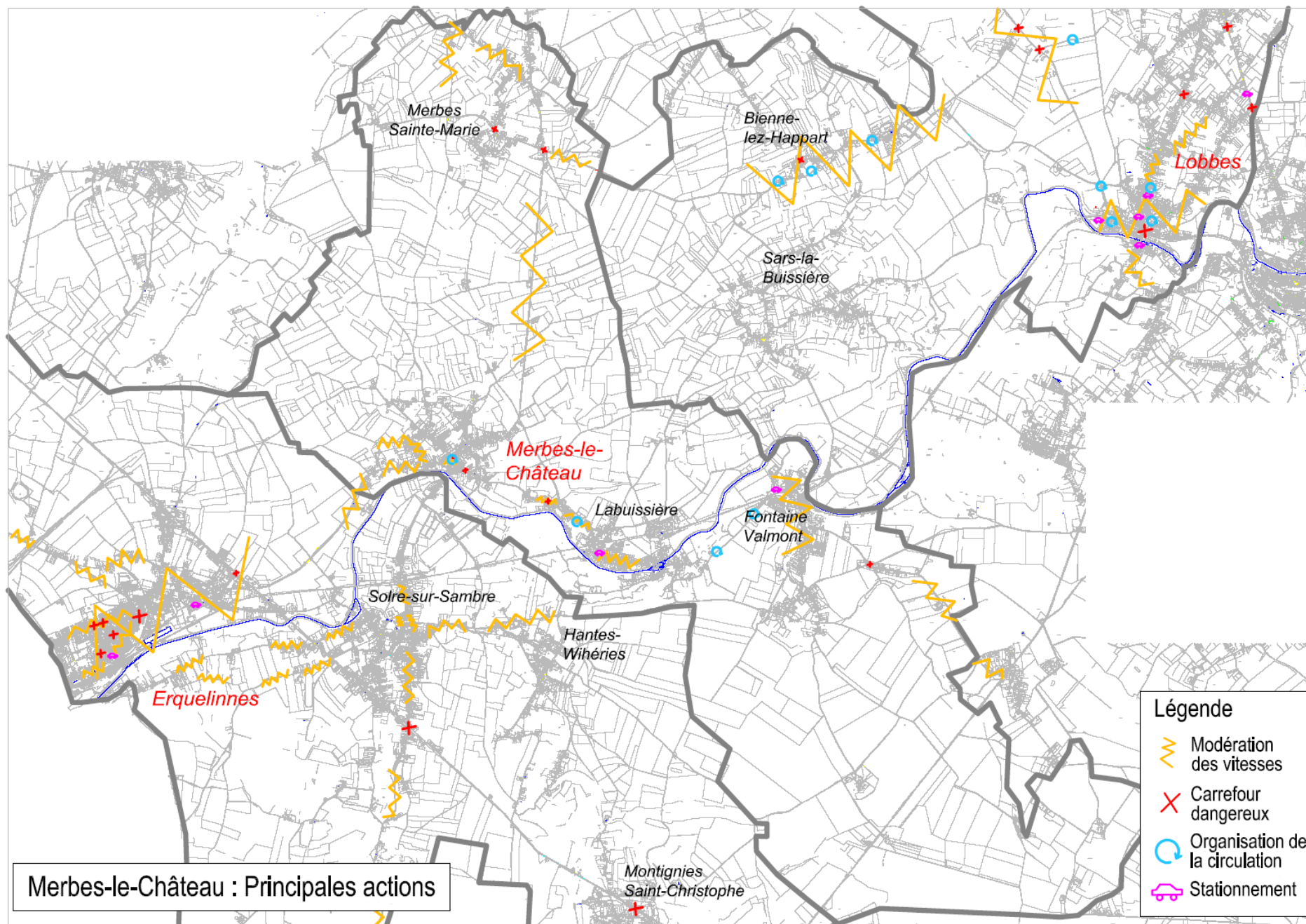
<u>Objectifs de mobilité</u>	<u>Actions à mettre en œuvre</u>		<u>Aménagements envisageables</u>
Effets de porte	effets de porte en entrée de zone agglomérée à généraliser sur l'ensemble de l'entité		- Rétrécissement - Aménagement des abords - Bandes de ralentissement - Ilot central - Rond-point
Modération des vitesses	- aménagement des entrées de village - aménagements ralentissement dans les quartiers - liaison inter-villages ⇒ rue de Binche ⇒ route de l'Etat ⇒ rue Saint-Martin ⇒ rue des Baraques - Merbes-Sainte-Marie ⇒ rue des Alliés (<i>cf. fiche action n°3</i>)	- Merbes-le-Château ⇒ Rue des Assinthes ⇒ Rue des Roses (<i>cf. fiche action n°3</i>) ⇒ Rue Saint-Martin ⇒ Rue Maroteau - Fontaine-Valmont ⇒ centre ⇒ rue E.Huys (<i>cf. fiche action n°3</i>) ⇒ rue de France - Labuissière ⇒ rue de Merbes ⇒ rue Neuve	- Rétrécissement - Aménagement des abords - Bandes de ralentissement - Chicanes (stationnement) - Plateau trapézoïdale - Dos d'âne - Coussin berlinois - Signalétique renforcée - Radars

Aménagement carrefours/ croisement accidentogènes	• configuration + vitesses ○ Merbes-Sainte-Marie ⇒ croisement N55/N562 (cf. fiche action n°1) ⇒ carrefour rue Bovesse /route de l'Etat (cf. fiche action n°2) ○ Merbes-le-Château ⇒ rue de Binche/rue Notre-Dame ○ Labuissière ⇒ rue de Merbes/rue Rawarte	• visibilité ○ Merbes-le-Château ⇒ place communale / rue Dorlot / rue de l'Hôpital ○ Fontaine-Valmont ⇒ rue E.Roulet / rue E.Huys	• 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
Organisation circulation - charroi poids lourds	• Merbes-le-Château ⇒ rues Saint-Martin+Notre-Dame+Maroteau+du Moulin ⇒ rue Dorlot, rue de l'Hôpital • Hantes-Wihéries ⇒ centre	• Labuissière ⇒ Rue de Merbes • Fontaine-Valmont ⇒ Rue de la Rochelle (charroi agricole)	
Stationnement	• Merbes-le-Château • Labuissière ⇒ Rue Neuve ⇒ Quartier de l'écluse (aménagement place) • Gare de Fontaine-Valmont	• Mieux signaler les parkings-relais en connexion avec le RAVeL • Gestion du stationnement des poids lourds	• 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 : - 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

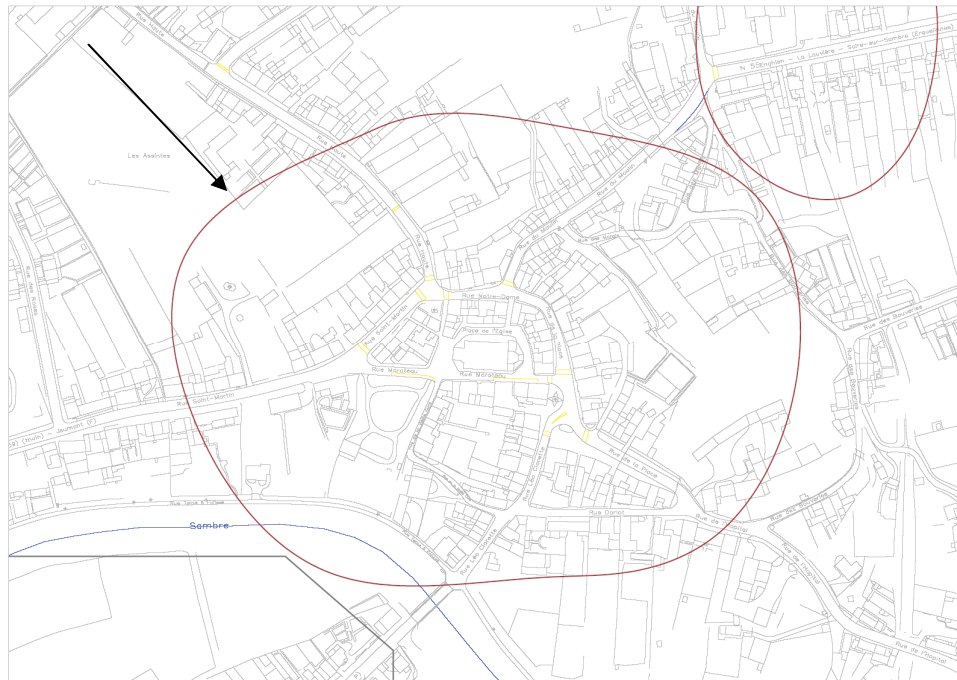


1.4 Fiches actions et esquisses d'aménagements

- *Schéma de principes des actions à mettre en œuvre dans le centre-ville de Merbes-le-Château*
- *Fiche action 1: Etude des sens de circulation pour le triangle de voirie entre la rue Dorlot, la rue de la Place et la rue Leo Claretie au centre de Merbes-le-Château*
- *Fiche action 2 : Aménagement du carrefour entre la N55 et la N562*
- *Fiche action 3 : Aménagement du carrefour entre la route de l'Etat et la rue François Bovesse à Merbes-Sainte-Marie*
- *Fiche action 4: Sécurisation de la rue des Roses, de la rue E.Huys et de la rue des Alliés*
- *Fiche action 5 : Aménagement de la rue Neuve à Labuissière*
- *Fiche action 6 : Pistes de gestion pour le stationnement des poids lourds*
- *Itinéraires et aménagements cyclables sur la commune de Merbes-le-Château*
- *Fiche action 7: Chemins de remembrement et agricoles empruntables par les modes doux sur l'entité de Merbes-le-Château*
- *Fiche action 8: Aménagement de l'itinéraire cyclable entre Merbes-Sainte-Marie et Merbes-le-Château*
- *Prise en compte des besoins des PMR dans les aménagements à Merbes-le-Château*
- *Fiche action 9: Aménagement du carrefour entre la rue Paul Pastur et un sentier à proximité de l'école*
- *Fiche action 10: Sécurisation de la traversée entre la place du Jeu de Balle et un sentier de promenade*
- *Fiche action 11 : Aménagement de l'école située rue Paul Pastur à Fontaine Valmont*

1.4.1

Schéma de principes des actions à mettre en œuvre dans le centre-ville de Merbes-le-Château



Localisation de l'aménagement

CONTEXTE

Le problème récurrent de Merbes-le-Château réside dans la cohabitation entre les riverains et le trafic de poids lourds traversant son centre : la N55 traverse Merbes-le-Château et draine un trafic important.

La vitesse pratiquée sur cette voie est excessive même en entrée d'agglomération où les effets de porte sont inexistant.

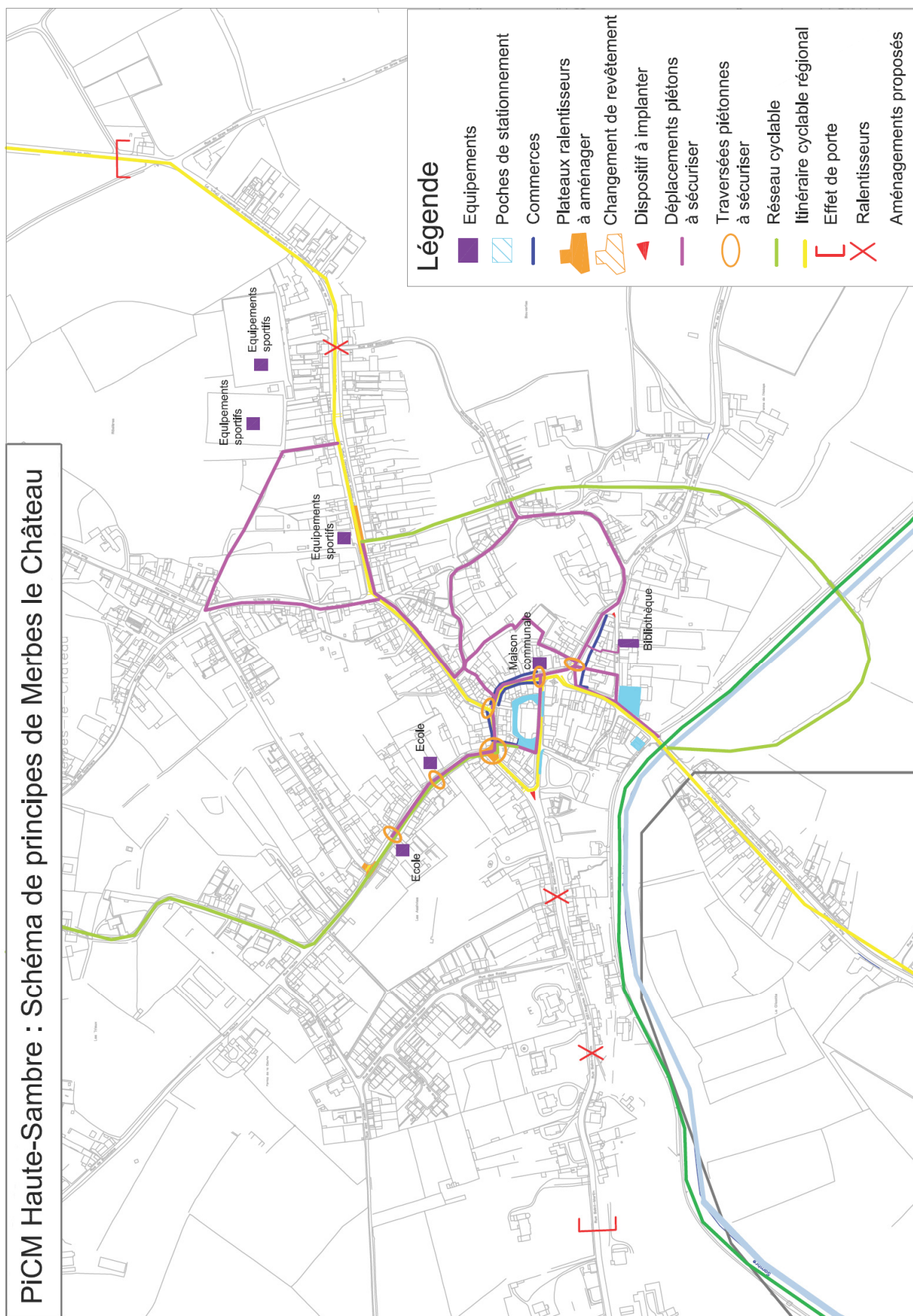
OBJECTIFS

Améliorer le cadre de vie et tenter de gérer la cohabitation de tous les modes de déplacements et de tous les usages de la voirie publique.

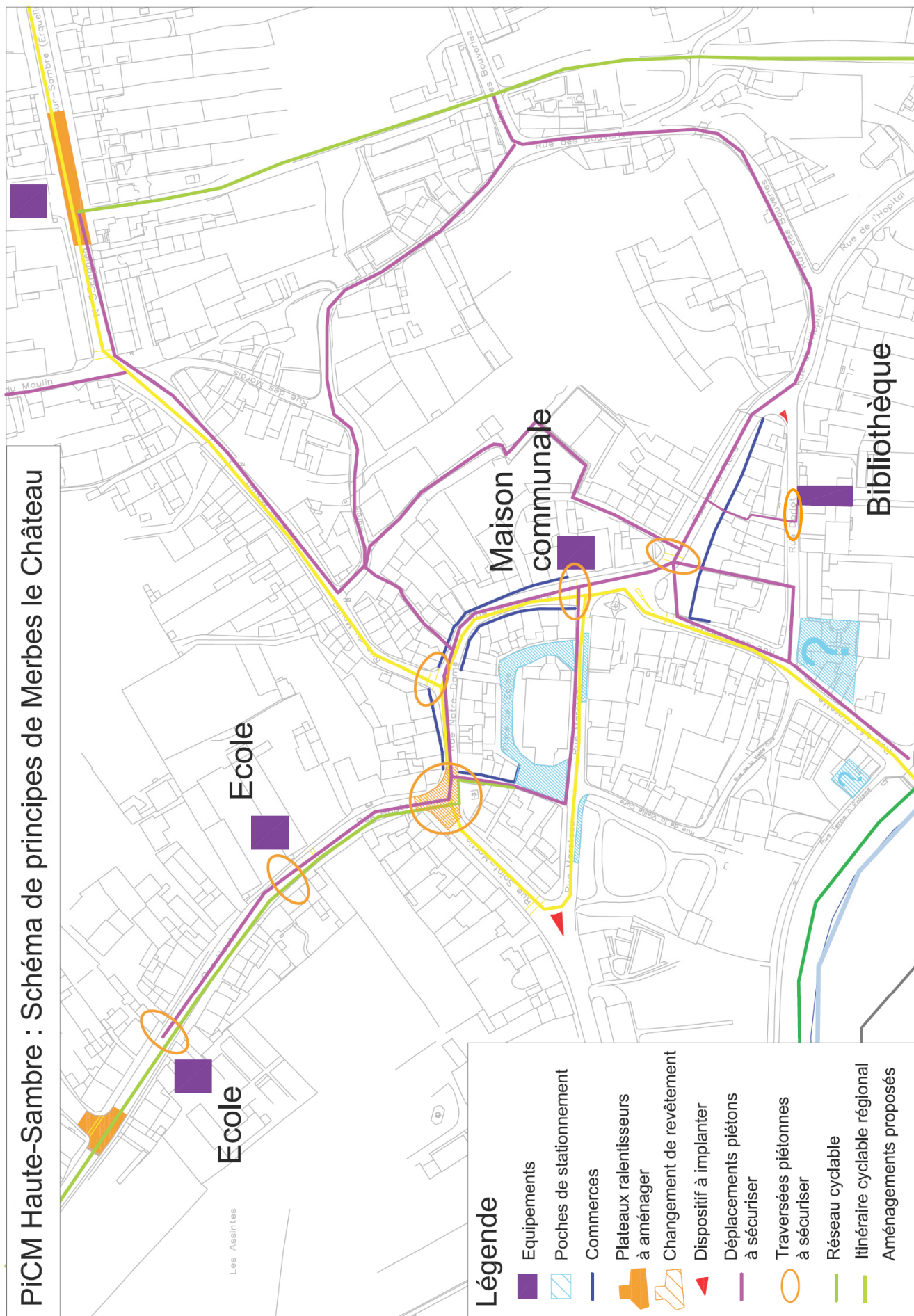
DESCRIPTION DE L'ACTION

- Aménager le centre de Merbes-le-Château : cohabitation trafic et piétons
- Accentuer les effets de porte
- Améliorer la lisibilité des carrefours lorsque c'est nécessaire
- Ralentir la circulation sur certaines voiries
- Organiser le stationnement
- Aménager des cheminements piétons sécurisés à travers le centre-ville vers les pôles
- Sécuriser les traversées piétonnes
- Renforcer la sécuriser aux abords d'écoles
- Aménagement d'un cheminement piéton sécurisé vers la bibliothèque

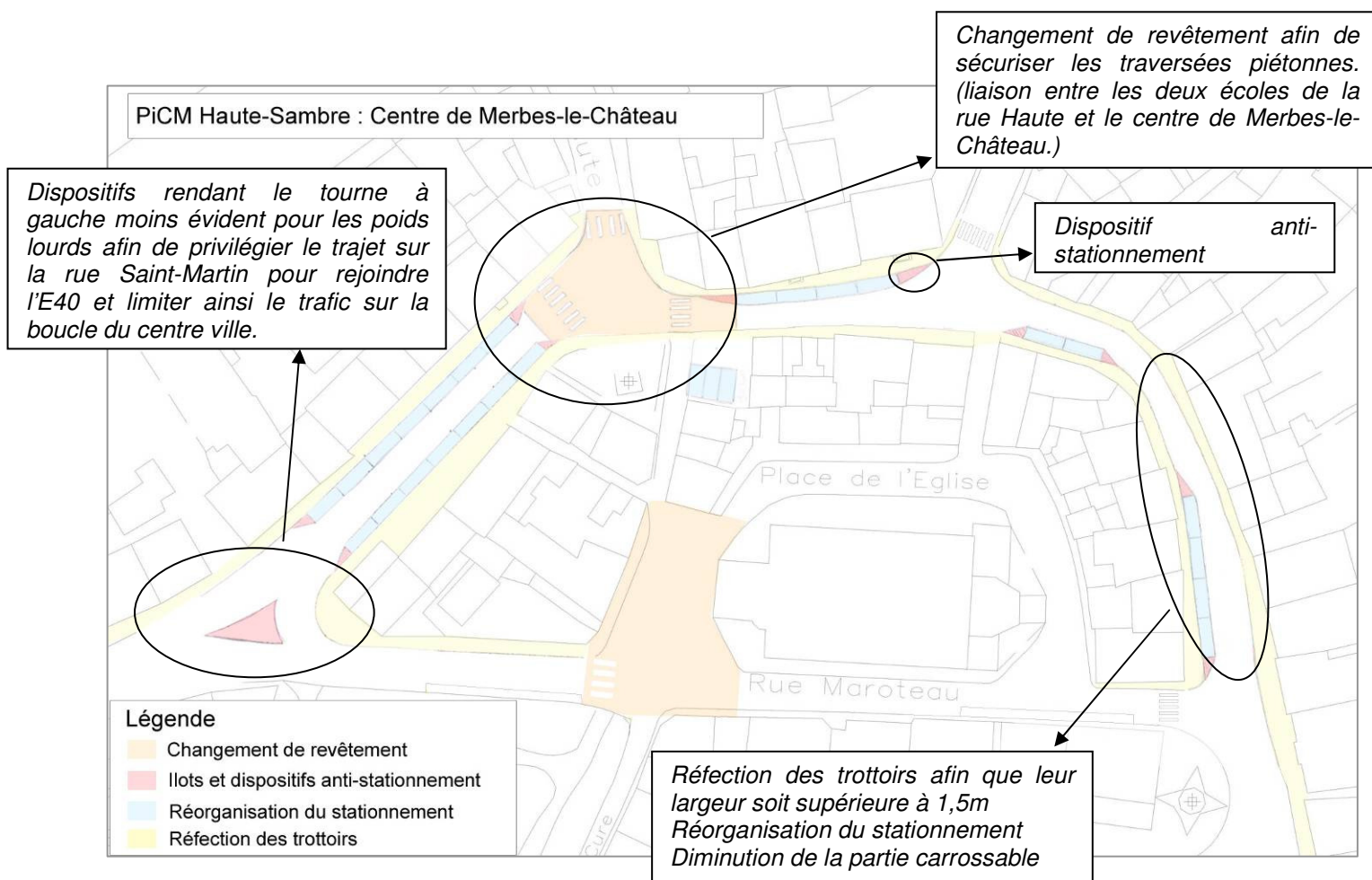
PiCM Haute-Sambre : Schéma de principes de Merbes le Château



PiCM Haute-Sambre : Schéma de principes de Merbes le Château



Zoom : gérer les cohabitations dans le centre de Merbes-le-Château



Les dispositifs anti-stationnement seront matérialisés par des éléments bas de façon à délimiter plus clairement le stationnement tout en étant franchissable et sans pour autant devenir un obstacle contraignant.



La suppression totale du trafic de poids lourds n'est pas envisageable à court terme dans l'état actuel des choses (liaison entre la N55 et la N40 sans le barreau de la N54 manquant). Il n'existe pas d'alternatives à l'heure actuelle. Les piétons seront donc perpétuellement confrontés à des situations insécurisantes dans le centre de Merbes malgré la réfection et élargissement des trottoirs à 1,50m.

ACTEURS

- Commune de Merbes-le-Château
- SPW

1.4.2 Fiche action 1 : Etude des sens de circulation pour le triangle de voirie entre la rue Dorlot, la rue de la Place et la rue Leo Claretie au centre de Merbes-le-Château



Localisation de l'aménagement

CONTEXTE

Pour accompagner les mesures proposées précédemment, on peut également envisager l'évolution des flux de circulation dans le triangle des rues Claretie, Dorlot et de la Place.

OBJECTIFS

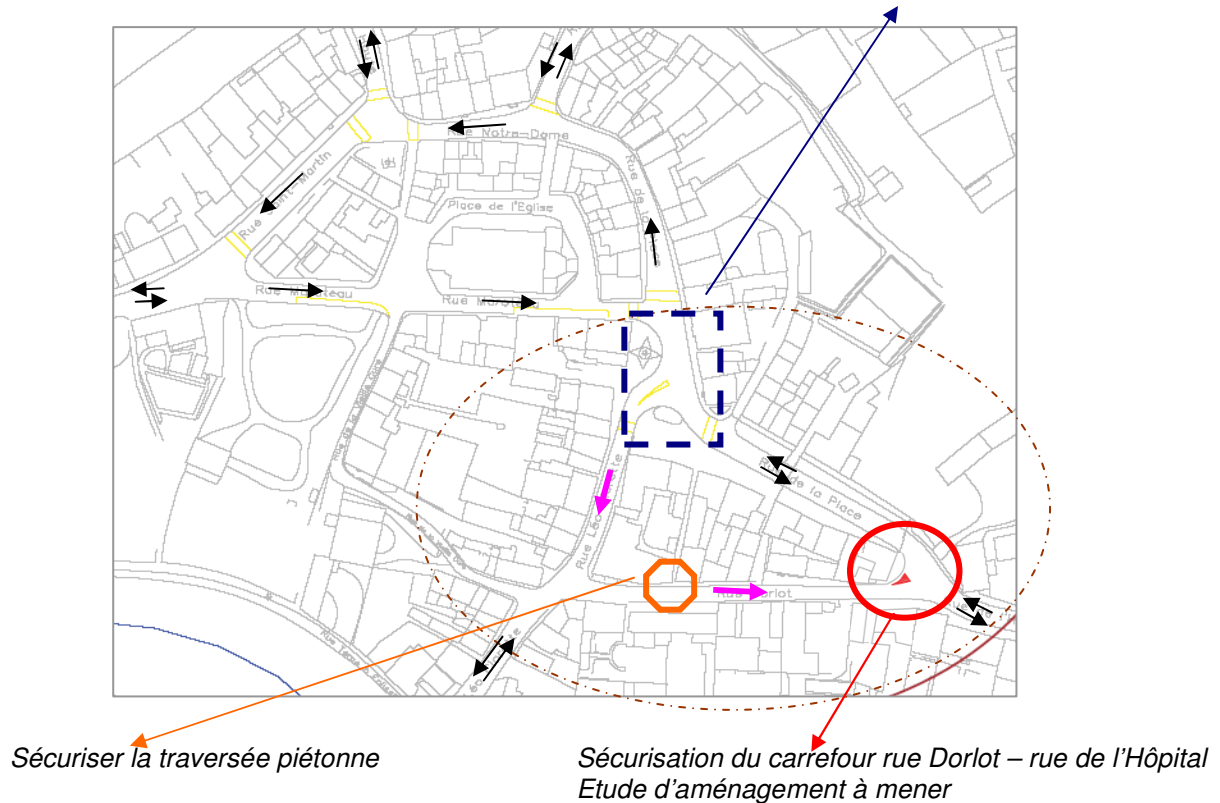
Revoir les sens de circulation

DESCRIPTION DE L'ACTION

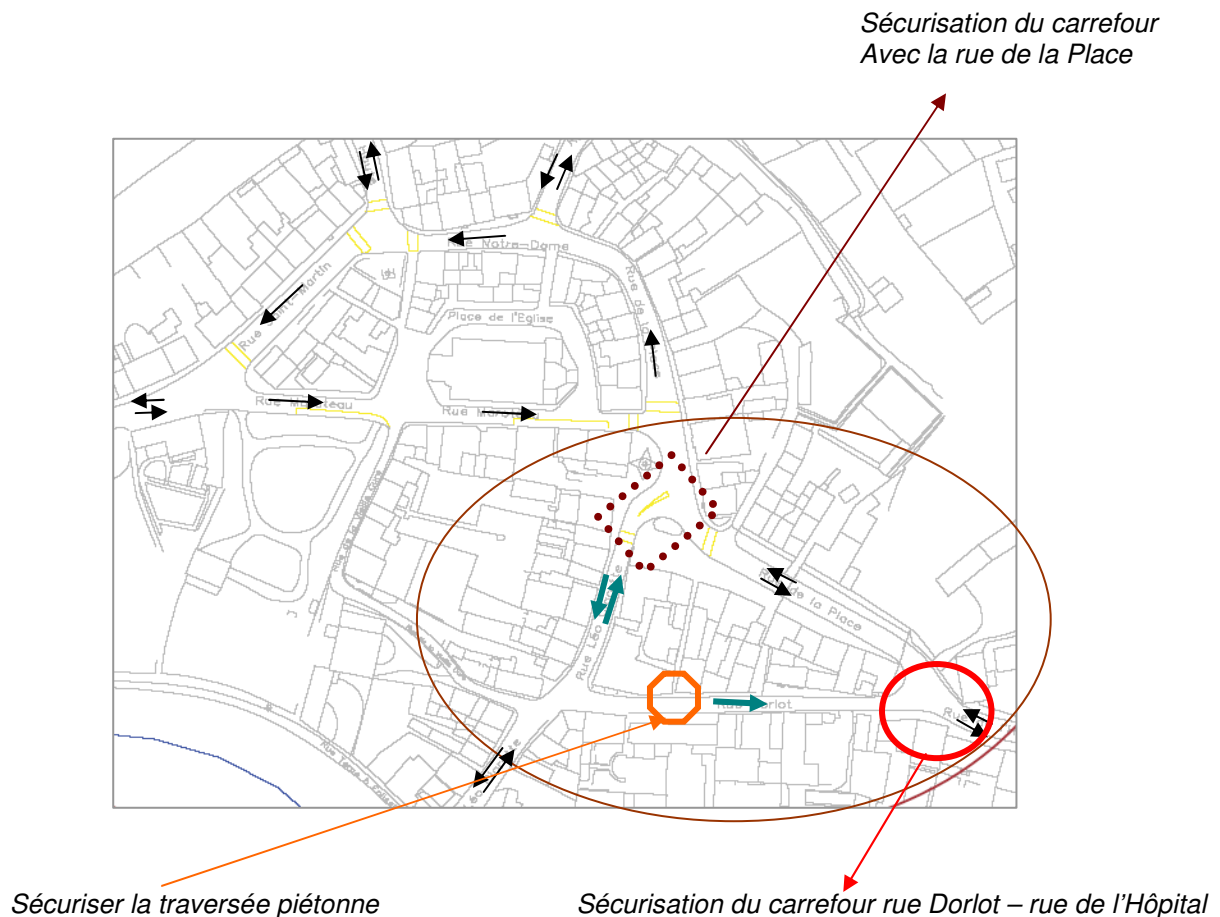
Deux possibilités ont été envisagées par l'Administration Communale :

- La mise en sens unique de la rue Claretie, tel qu'actuellement ;
- La mise à double sens de la rue Claretie, comme en situation passée.

Chacune de ces possibilités apportent des avantages mais aussi des inconvénients en termes de mobilité motorisée et de mobilité douce.



- La mise en sens unique descendant de la rue Léo Claretie permet de faciliter le carrefour de la Fontaine qui était peu confortable (visibilité des véhicules sortant avec les flux montant de la rue de la Place ou descendant de la rue Maroteau).
- En outre cela permet d'envisager un aménagement urbain de qualité et un espace piéton (ou terrasse HoReCa) au niveau de la fontaine.
- La rue Dorlot récupère les flux montants de la rue Claretie. En sens unique, son profil permet des vitesses réduites mais nécessite un aménagement de sécurisation de la traversée au niveau de la bibliothèque.
- Problématique des poids lourds.
- L'aménagement du carrefour avec la rue de l'Hôpital est nécessaire. Une étude d'aménagement devra être menée. Aménagement envisageable à court terme est la mise en place d'un îlot franchissable guidant le tourne-à-gauche.
- Mise en place de la signalisation adéquate.



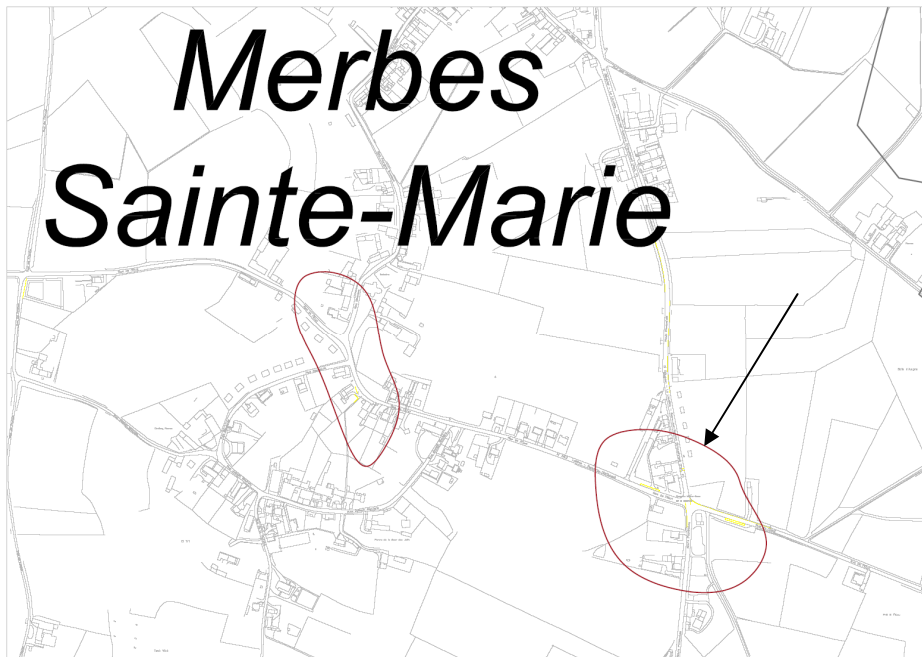
- Retour à la situation passée.
- Le double sens de la rue Léo Claretie pose un problème de visibilité et de sécurité du carrefour avec la rue de la Place.
- Problématique des poids lourds.
- L'aménagement du carrefour rue Dorlot / rue de l'Hôpital reste nécessaire.

Mener une étude générale à l'échelle du centre-ville de Merbes-le-Château avec des comptages directionnels afin de choisir la meilleure option.

L'étude devra

- Analyser les impacts de l'une ou l'autre des situations
- Confirmer la mise en œuvre si évaluation positive
- Proposer un plan d'aménagement

Créer un espace public plus convivial en centre-ville de Merbes-le-Château est un enjeu de mobilité mais aussi de qualité de vie pour les riverains et les visiteurs.



Localisation de l'aménagement

CONTEXTE

Le carrefour entre la N55 et la N562 est dangereux, d'une part, à cause de la vitesse excessive et d'autre part à cause du trafic élevé de voitures et notamment de poids lourds comme relevé à l'époque du diagnostic.

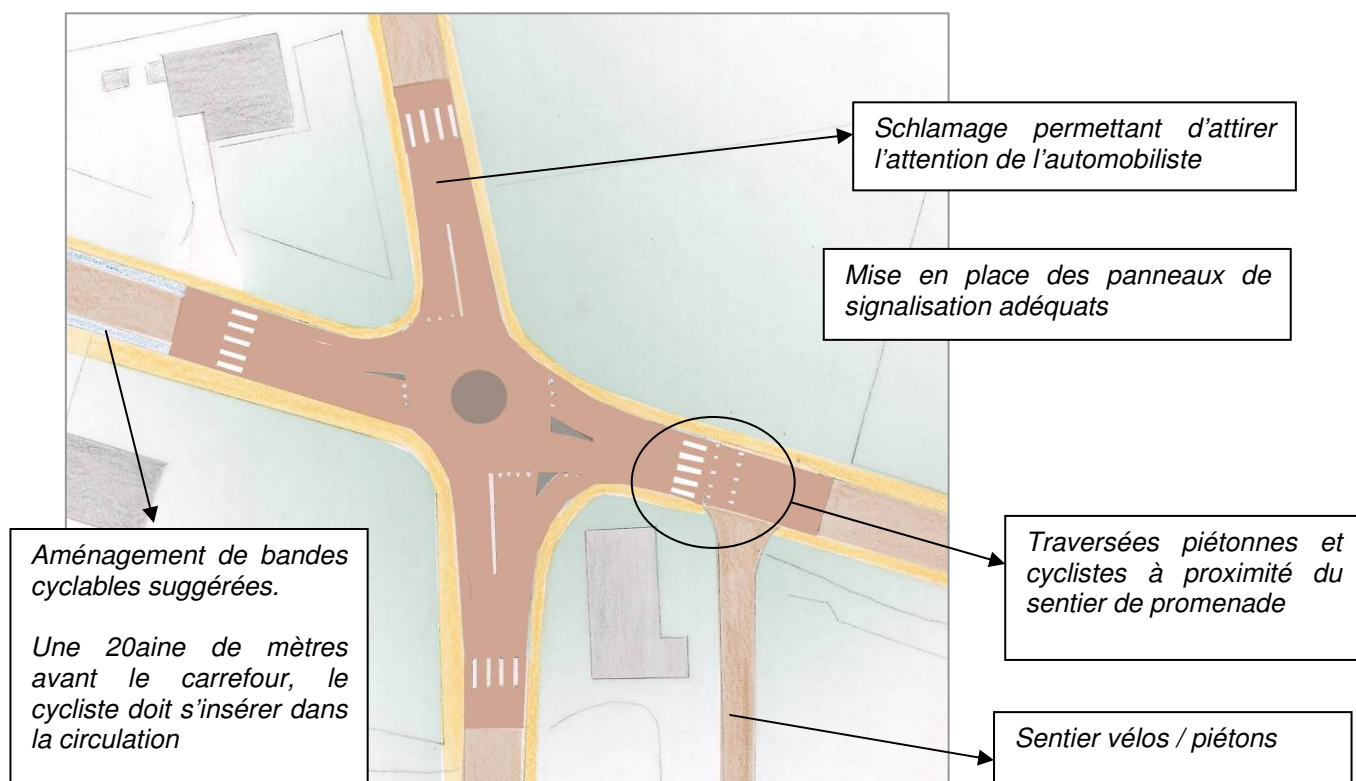
Les usagers faibles ainsi que les automobilistes eux-mêmes y sont fortement menacés par le manque d'infrastructures. Le réseau cyclable proposé doit traverser à cet endroit.

OBJECTIFS

Sécuriser le carrefour pour les véhicules en prenant en compte le passage du réseau cyclable.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le rond-point franchissable permet une rupture quasi complète de la perspective de la route et permet ainsi de ralentir le trafic. On assure la traversée des piétons et des vélos.

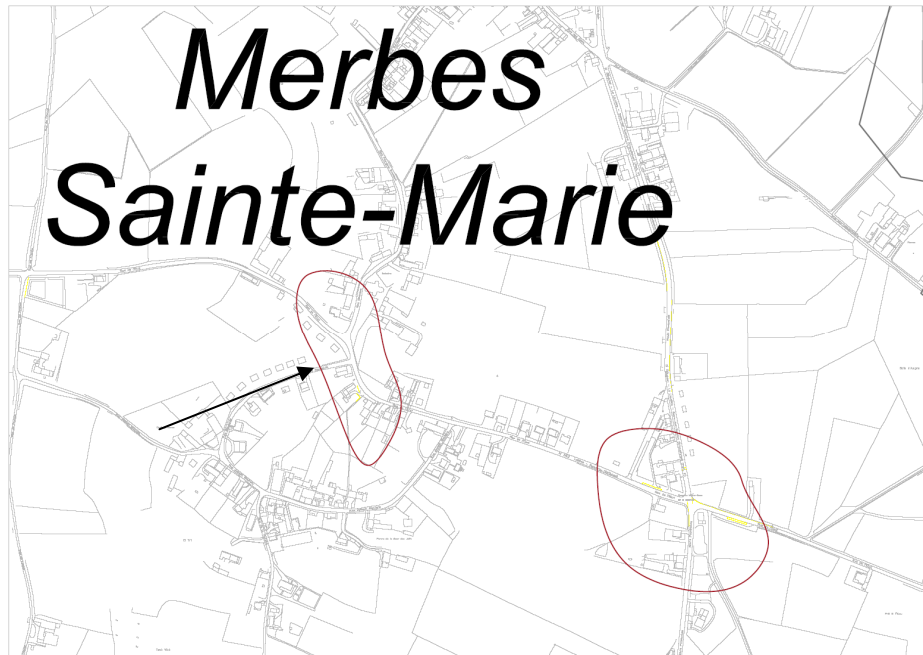


ACTEURS

- Commune de Merbes-le-Château
- SPW

1.4.4

Fiche action 3 : Aménagement du carrefour entre la route de l'Etat et la rue François Bovesse à Merbes-Sainte-Marie



Localisation de l'aménagement

CONTEXTE

La N562 traverse Merbes-Sainte-Marie et induit des carrefours avec les rues locales qui peuvent se révéler dangereux.

La N562 et la rue François Bovesse se rencontre à l'angle de la place et forme un carrefour très large et peu lisible dans lequel routes locales et routes prioritaires se confondent (même calibre).

OBJECTIFS

Sécuriser le carrefour et améliorer sa lisibilité.

DESCRIPTION DE L'ACTION

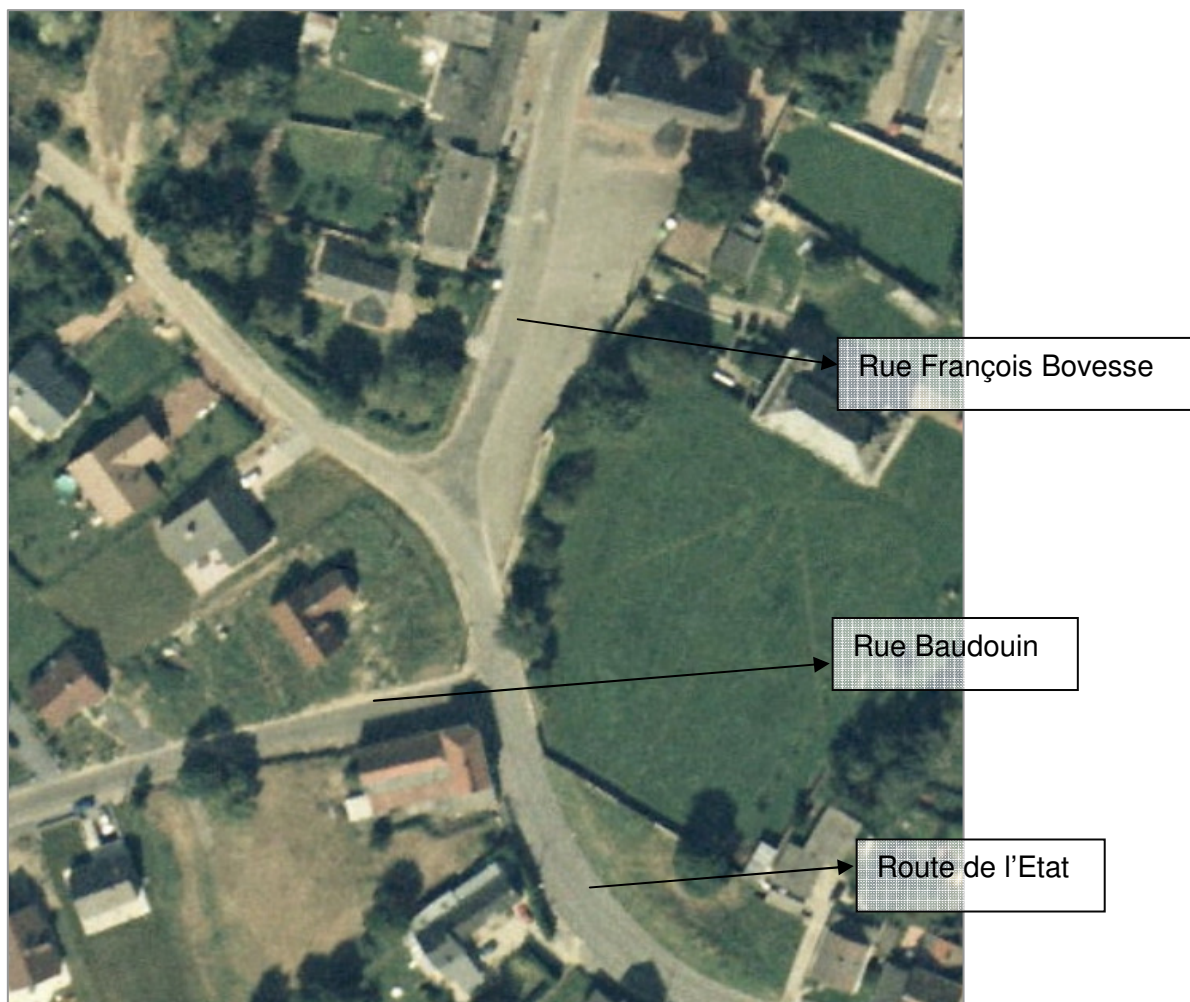
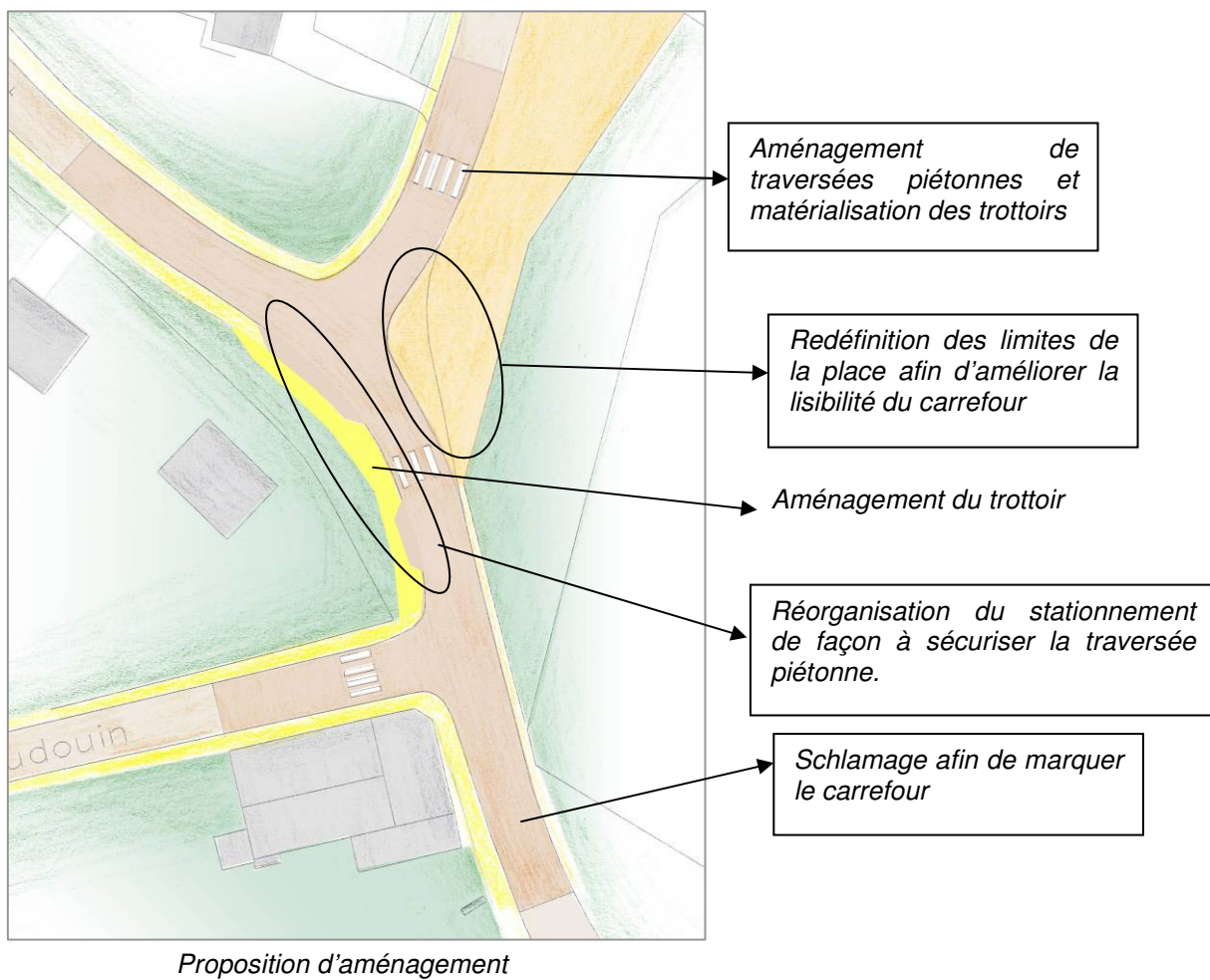


Photo aérienne de la situation existante



ACTEURS

- Commune de Merbes-le-Château
- SPW

1.4.5 **Fiche action 4: sécurisation de la rue des Roses, de la rue E.Huys et de la rue des Alliés**

CONTEXTE

Les voiries locales sont de plus en plus victimes de comportements inciviques des automobilistes : vitesses élevées, accélérations brutales,... De plus, devant la croissance du trafic sur les axes structurants, elles sont souvent utilisées comme voie de délestage par le trafic de fuite.

C'est le cas de la rue des Roses à Merbes-le-Château, la rue Huys à Fontaine-Valmont et la rue des Alliés à Merbes-Sainte-Marie qui se caractérisent par des conflits entre les différents usagers :

- Véhicules circulant sans toujours respecter les vitesses (exemple rue des Alliés)
- Gestion du stationnement qui empiète sur l'espace dédié aux piétons
- Piétons dont l'espace dédié n'est pas toujours satisfaisant tant en qualité qu'en dimensionnement voir est parfois inexistant comme rue Huys.
- Non prise en compte des PMR

Ces situations de conflit génèrent des sentiments d'insécurité pour les habitants, insécurité aussi bien objective que subjective.

OBJECTIFS

Sécuriser ces axes locaux pour atténuer l'insécurité tant objective que subjective.

DESCRIPTION DE L'ACTION

■ **Mise en zone 30**



De manière générale, toutes les voiries locales non reprises dans un niveau hiérarchique de réseau de distribution peuvent connaître un aménagement sous forme de zone 30, localement ou de manière plus continue.

Les mesures d'accompagnement sont les suivantes :

- Travailler le profil de voirie pour y gérer la répartition des espaces dédiés aux piétons et au stationnement
- Marquage au sol
- Placement de panneau zone 30
- Aménagement poussant les véhicules à ralentir : plateau, chicane, coussin berlinois, dos d'âne

NB à détailler plus soigneusement au stade des esquisses d'avant-projet.

■ Aménagement en zone résidentielle

Les zones résidentielles sont à réserver aux chaussées très calmes, elles permettent entre autres d'éviter de devoir aménager des trottoirs en travaillant de plain pied sur l'ensemble de l'espace, comme la situation rurale de ces voiries invite à le faire.



F12a

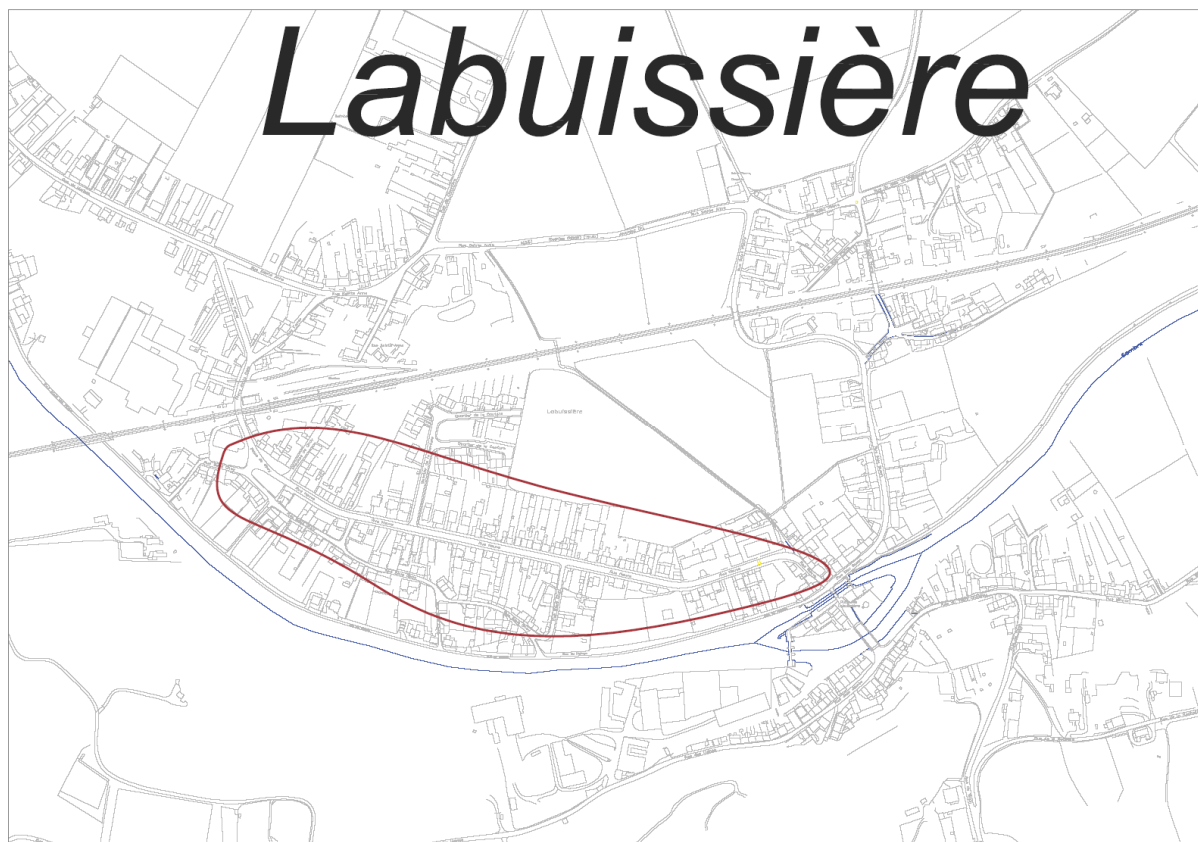


F12b

Les mesures à mettre en œuvre sont les suivantes :

- Création de voie à trafic modéré développant une mixité dans le partage de la voirie : pas de distinction entre trottoir et voirie. Tout est mis au même niveau. Piétons, vélos et voitures peuvent tous utiliser la totalité de l'espace disponible.
- Une attention particulière sera portée sur l'éclairage public qui doit permettre aux aménagements et dispositifs prévus d'être suffisamment visibles de nuit pour les conducteurs.
- Outre l'éclairage, on préférera l'utilisation de matériaux clairs (éventuellement de produits réfléchissants) pour renforcer la bonne visibilité.
- Au regard du profil de la voirie la vitesse sera portée à 20 km/h sur l'ensemble de la rue
- Cette action s'accompagne d'aménagements d'îlots de stationnement ou d'éléments décoratifs pour imposer le ralentissement de la voiture et faciliter en sécurité, les mouvements piétons.





Localisation de l'aménagement

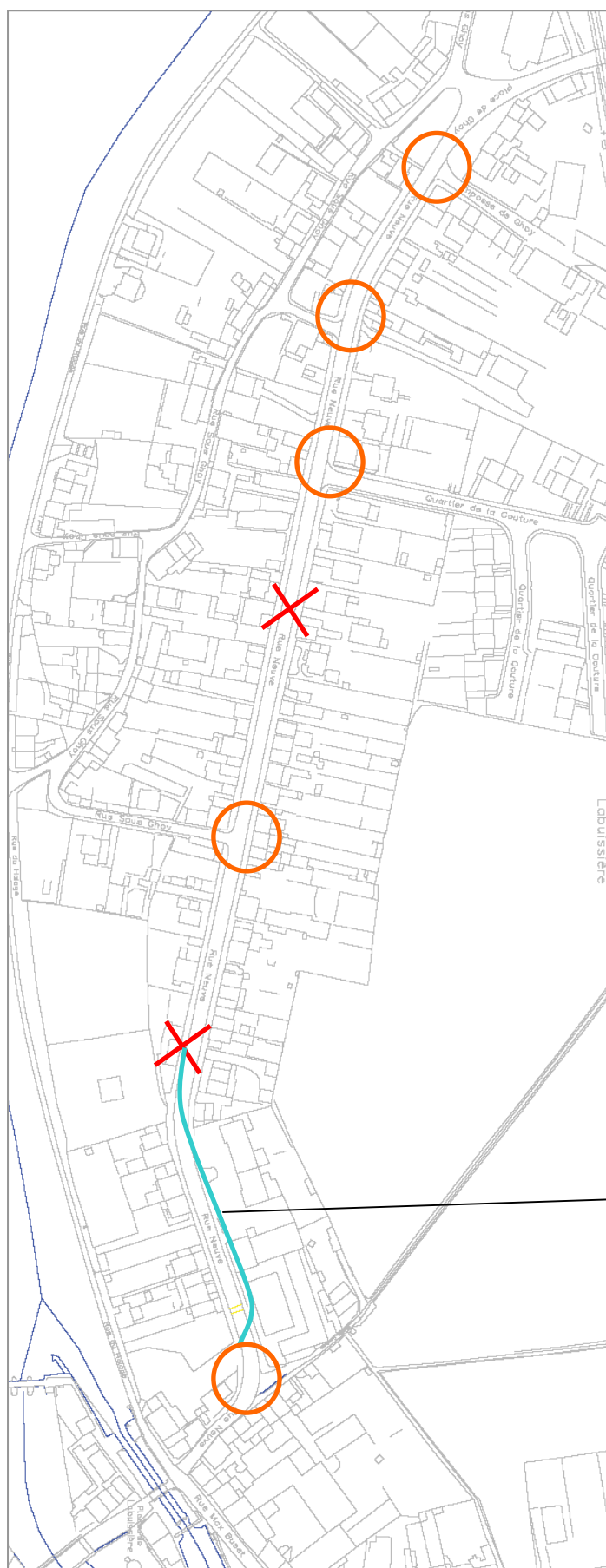
CONTEXTE

La rue Neuve est soumise à un trafic pratiquant une vitesse excessive. Les croisements avec les rues adjacentes donc à sécuriser.

OBJECTIFS

- Ralentir la circulation
- Travailler un nouveau profil de voirie pour des espaces piétons plus confortables
- Traiter le stationnement
- Sécuriser les croisements avec les voiries adjacentes

DESCRIPTION DE L'ACTION



► Schlamage aux carrefours permettant d'attirer l'attention des automobilistes sur ces points conflictuels



Mise en place de ralentisseurs (coussins berlinois / plateaux)

→ Zone 30

1.4.7 Fiche action 6: pistes de gestion pour le stationnement des poids lourds

CONTEXTE

La commune est confrontée au stationnement de poids lourds sur l'espace public en soirée et surtout le week-end

OBJECTIFS

Lister les solutions possibles

DESCRIPTION DE L'ACTION

■ Les possibilités légales

La limitation de la durée du stationnement

L'arrêté royal du 1er décembre 1975 (M.B. 9.12.1975) portant règlement général sur la police de la circulation routière limite, en son article 25.7.2, la durée du stationnement en agglomération (dont l'entrée et la sortie sont indiquées par les panneaux de type F1, F3) des véhicules automobiles et des remorques lorsque le poids maximal autorisé dépasse 7,5 tonnes. Ceux-ci ne peuvent y stationner plus de 8 heures consécutives. Cette mesure est générale et est applicable directement.

La question du contrôle de ces dispositions en matière de stationnement reste l'élément-clé pour la mise en œuvre de la mesure. La loi du 20 juillet 2005 (M.B. 11.8.2005) précise que les stationnements de longue durée, comme celui de plus de 6 heures en agglomération pour les poids lourds, ne sont pas dépénalisés et restent du ressort de la police pour leur contrôle.

La réservation d'emplacements de stationnement pour les poids lourds

L'arrêté royal du 1er décembre 1975 (M.B. 9.12.1975) offre également au gestionnaire de voirie, en son article 70, la possibilité de réserver des emplacements pour le stationnement des poids lourds de plus de 7,5 tonnes, désignés par les **panneaux E9c ou d**.

L'interdiction de stationnement des poids lourds

Enfin, le gestionnaire de voirie a également la possibilité, en apposant des panneaux de signalisation à validité zonale, d'interdire le stationnement de ces véhicules lourds par le biais d'une réservation d'emplacements de stationnement à d'autres véhicules, comme les voitures notamment (**signal E9b**). Le stationnement est alors indirectement interdit aux poids lourds.

Des panneaux additionnels au panneau E9a permettent également d'interdire le stationnement **aux véhicules dont la masse maximale autorisée excède 3,5 ou 5 tonnes, par exemple**.

■ Les possibilités pratiques

Il n'est pas envisageable d'interdire le stationnement poids lourds sur l'espace public sans offrir de solution alternative : aménager des parkings pour véhicules lourds:

Aucune norme précisant les conditions d'aménagement n'existe actuellement.

Toutefois, la démarche aura pour grandes lignes :

- Faire l'inventaire des terrains et/ou friches urbaines envisageables pour accueillir ce stationnement,
- Une fois le lieu choisi, prévoir des aménagements pour le sécuriser. C'est une condition sine qua non pour convaincre les poids lourds d'utiliser ces emplacements réservés. Ainsi on devra prévoir certaines mesures de sécurité (gardiennage ou surveillance, limitation d'accès, éclairage public, etc ...) dans ces parkings.
- La création de ce parking devra s'accompagner de mesures limitant le stationnement des poids lourds dans les voiries communales. (*Cf. dispositions légales*)
- La création de ce parking devra s'accompagner d'un contrôle accru du stationnement poids lourds sur l'espace public. (*Cf. dispositions légales*)
- Lancer une campagne d'information et une concertation auprès des chauffeurs. Ils peuvent être associés éventuellement au choix du site du parking, la mesure n'en sera que mieux comprise et mieux acceptée.

Autres remarques :

- En cas de création de parcs de stationnement, il faudra toutefois être attentif à la nature du chargement desdits véhicules qui, s'ils contiennent des substances classées (déchets, combustibles solides ou liquides, etc.), pourraient être considérés comme des installations de stockage temporaire, soumises à déclaration ou permis d'environnement selon la rubrique qui doit s'y appliquer.
- Le stationnement d'un ou plusieurs véhicules par un particulier à l'arrière de son habitation n'est, de plus, pas, en tant que tel, soumis à déclaration ou permis d'environnement.

2. Les modes doux

2.1 Réseau cyclable de Merbes-le-Château

2.1.1 Itinéraires et aménagements cyclables sur la commune de Merbes-le-Château

CONTEXTE

Les nationales qui sillonnent le territoire de Merbes-le-Château sont des axes structurants mais elles se révèlent être dangereuses pour les modes doux.

C'est pourquoi, le réseau proposé envisage des itinéraires alternatifs et sécurisés pour permettre aux usagers faibles de circuler dans de meilleures conditions entre les villages.

Un réseau proposé emprunte donc principalement des sentiers ainsi que des voiries locales.

OBJECTIFS

- Mettre en place un réseau cyclable sécurisé.

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Proposition de réseau cyclable sur la commune de Merbes-le-Château
- 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 :

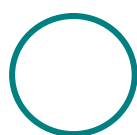
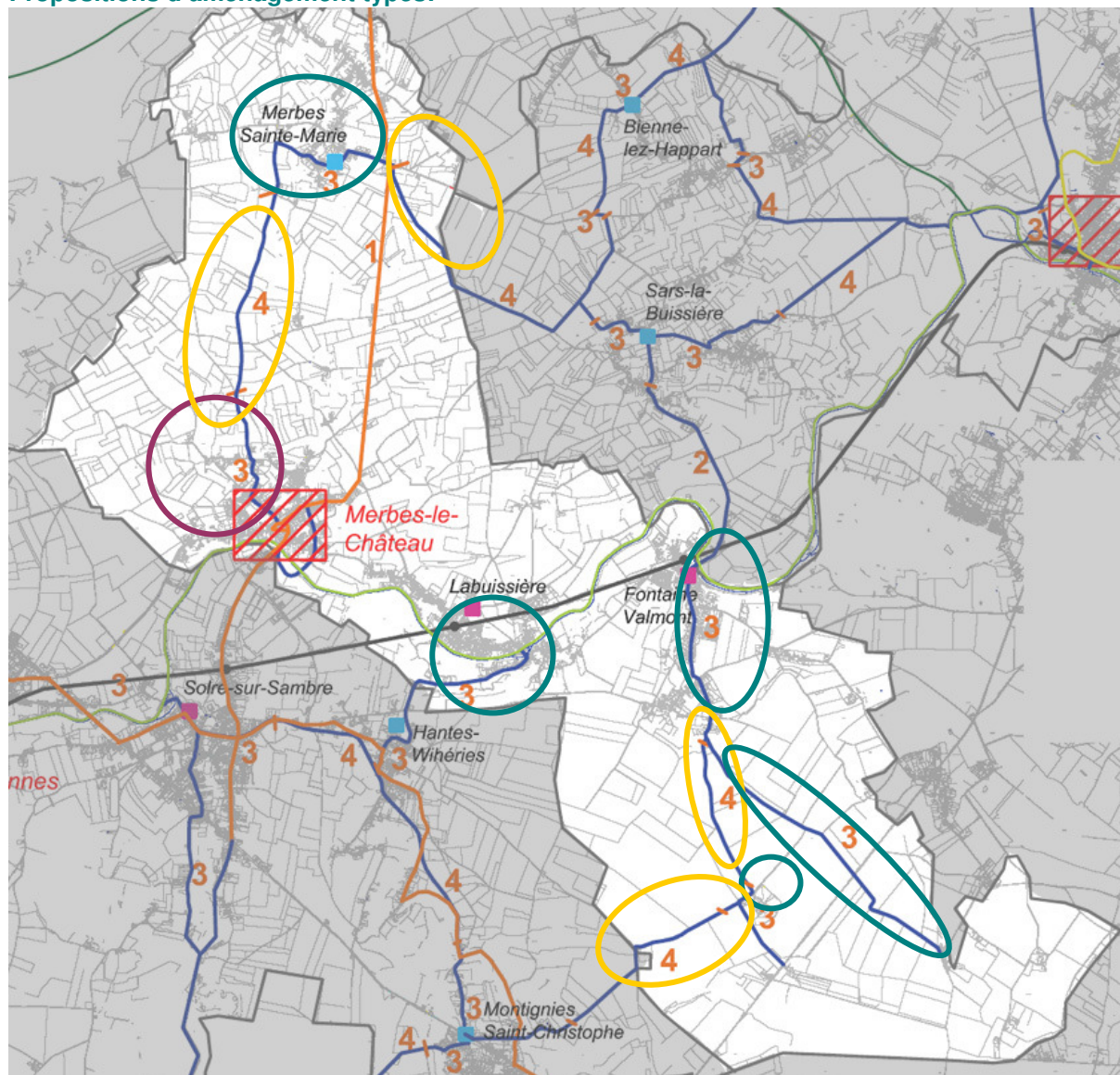
1. **Les voiries régionales**
2. **Les autres voiries de distribution régionales, provinciales et communales**
3. **Les rues locales**
4. **Les sentiers et chemins de terre**
5. **Le RAVeL**

ACTEURS

- Commune de Merbes-le-Château
- SPW

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

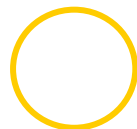
Propositions d'aménagement types:



Bandes cyclables suggérées ou bandes latérales polyvalentes



Pistes cyclables marquées



Bi-bandes



RAVeL

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

2.1.2 Fiche action 7: Chemins de remembrement et agricoles empruntables par les modes doux sur l'entité de Merbes-le-Château

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 Merbes-le-Château, Merbes-Sainte-Marie, Labuissière et Fontaine-Valmont.

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 Merbes-le-Château, Merbes-Sainte-Marie, Labuissière et Fontaine-Valmont.



ACTEURS

- Commune de Merbes-le-Château
- SPW

2.1.3

Fiche action 8: Aménagement de l'itinéraire cyclable entre Merbes-Sainte-Marie et Merbes-le-Château

CONTEXTE

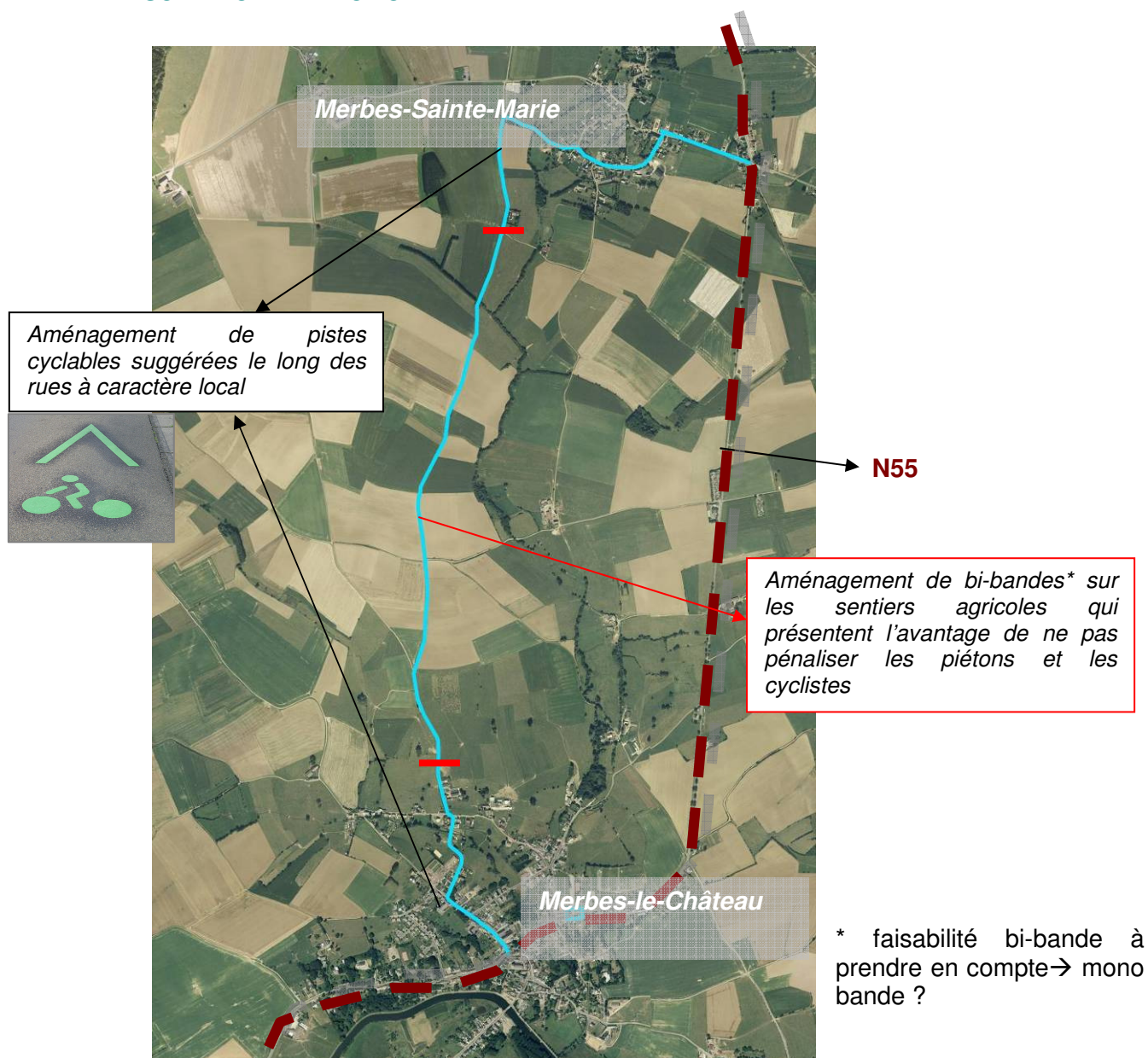
L'itinéraire cyclable reliant Merbes-Sainte-Marie à Merbes-le-Château constitue une alternative à l'itinéraire prévu au plan régional et passant par la N55.

Cet itinéraire passe, d'une part, par des rues locales des deux villages et, d'autre part, par des sentiers agricoles.

OBJECTIFS

Aménagement d'un itinéraire cyclable.

DESCRIPTION DE L'ACTION



Les voiries bi-bandes, sont constituées de deux bandes de roulement en béton, séparées d'une bande de terre engazonnée. Outre une meilleure intégration paysagère, cette voirie, tout en restant carrossable dissuade fortement le trafic de fuite, sans contraindre les déplacements doux. On concrétise bien ici les objectifs poursuivis dans la recherche d'une meilleure cohabitation sur les chemins ruraux.

Les entrées des aménagements « bi-bandes » seront marquées :

- De la signalisation adéquate en début et fin :



F99c



F101c

- l'aménagement de plots dont le principe est illustré dans la photo ci-dessous. Cet aménagement est suffisant pour dissuader les voitures d'emprunter ces chemins mais laisse passer les tracteurs qui ne sont pas affectés par ce genre d'aménagement et qui doivent, eux, nécessairement emprunter ce chemin.



ACTEUR

- Commune de Merbes-le-Château

NB : Des aménagements de ce type peuvent se généraliser sur l'entité. Par exemple, amélioration de la voirie entre la rue Hornet et le quartier du Culot du Bois et du Bois de la Loge.

2.2 Déplacements piétons et PMR

2.2.1 Prise en compte des besoins des PMR dans les aménagements à Merbes-le-Château

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 traversée 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:

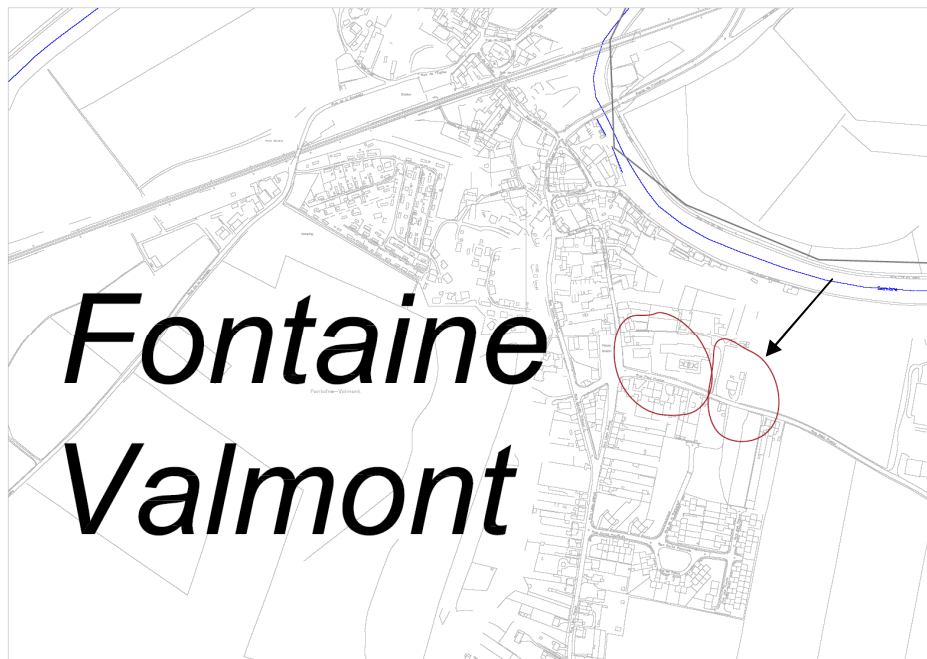
- marquage,
- signalisation,
- éclairage renforcé, ↑
- lots permettant de traverser en deux temps.
- traversée de plain-pied (inflexions de trottoir ou plateau)
- sécurisation de la traversée pour les personnes déficientes visuelles à l'aide de dalles podotactiles.

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 9: Aménagement du carrefour entre la rue Paul Pastur et un sentier à proximité de l'école



Localisation de l'aménagement

CONTEXTE

Il s'agit de permettre une traversée sécurisée de la rue Paul Pastur à la sortie d'un sentier à proximité de l'école de Fontaine Valmont. La rue est rectiligne et d'une dimension confortable, ce qui engendre un trafic à vitesse excessive et dangereux pour les usagers faibles lors, notamment, de traversées piétonnes.

OBJECTIFS

Sécuriser les traversées piétonnes.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Mise en place d'un rétrécissement de chaussée afin d'induire une diminution de vitesse grâce à une trajectoire brisée pour l'automobiliste.

Cet aménagement permet d'avoir une traversée piétonne plus courte et donc, plus sécurisante pour les usagers faibles.

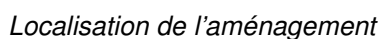


L'éclairage devra être renforcé à cet endroit.

ACTEUR

- Commune de Merbes-le-Château

Fiche action 10: Sécurisation de la traversée entre la place du Jeu de Balle et un sentier de promenade

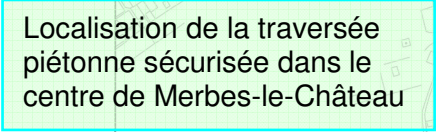


La traversée à sécuriser se situe au croisement de la rue de Binche avec circulation de véhicules et de l'ancienne voie du tram servant à la circulation piétonne. Cette petite voirie relie en direct le Halage (RAVeL n°3) et via d'autres ruelles le centre du village.

Le nouvel ensemble sportif et de loisir prévu sur la place du Jeu de Balle engendrera un certain nombre de visiteurs (dont beaucoup de jeunes) et, donc, d'usagers faibles. Les traversées piétonnes à cet endroit seront multipliées surtout grâce à la liaison qui sera possible avec le chemin de promenade de l'ancienne voie de tram qui permet de rejoindre le centre de Merbes-le-Château de façon sécurisée. Il est donc nécessaire que ce passage pour piéton situé sur un axe très emprunté, soit sécurisé.

La traversée qui reliera le Jeu de Balle et le l'ancienne voie de tram devra être sécurisée. Elle devra être mise en évidence afin d'éveiller l'attention des automobilistes à cet endroit et de ralentir leur vitesse.

Carte de localisation du projet



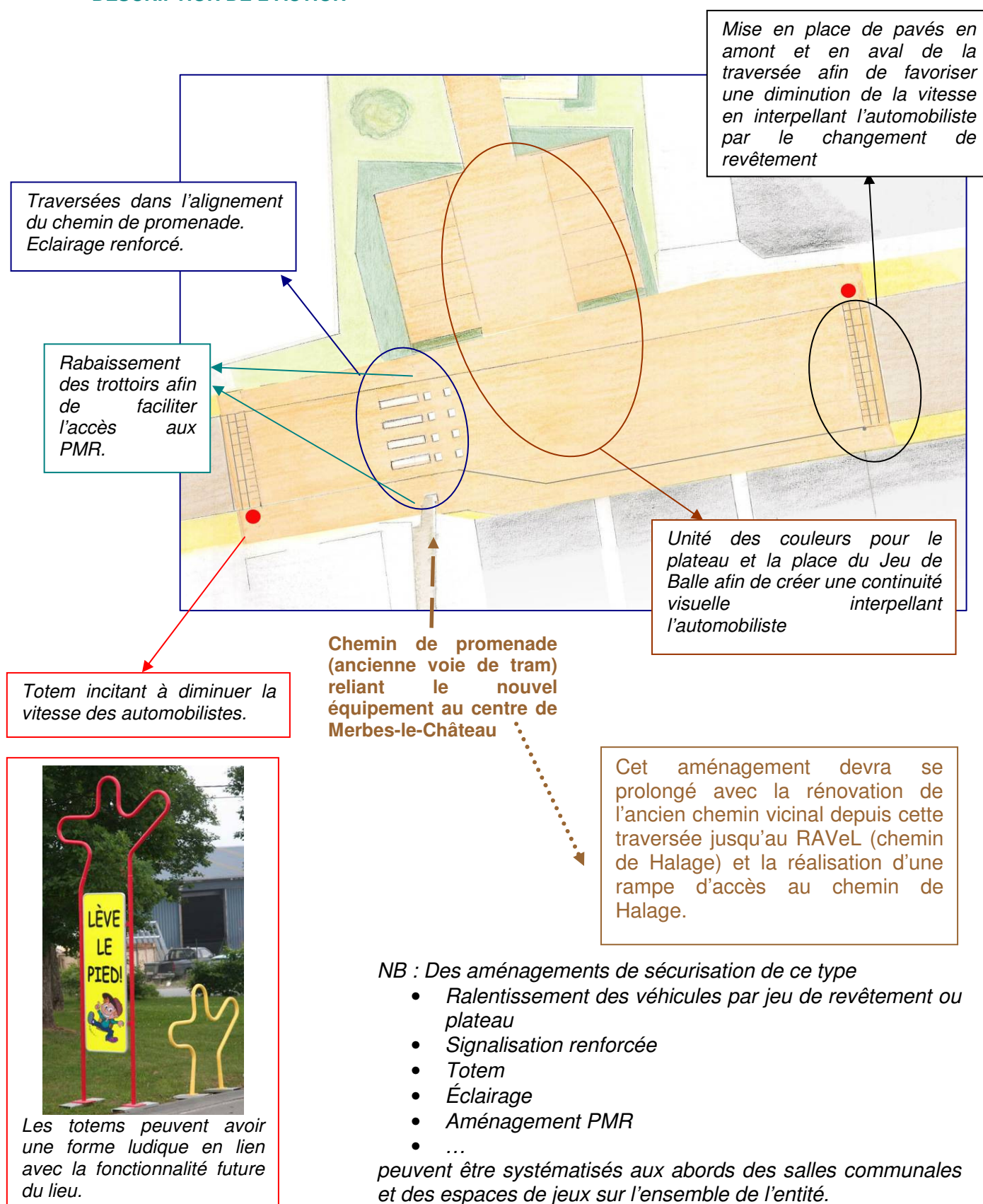
OBJECTIFS

Sécuriser les traversées piétonnes.

ACTEURS

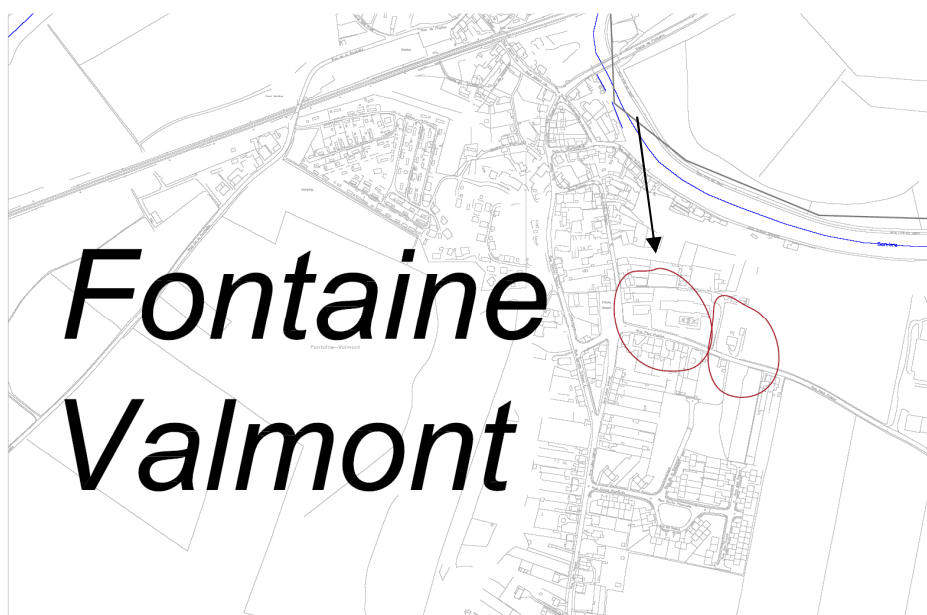
- Commune de Merbes-le-Château
- SPW

DESCRIPTION DE L'ACTION



2.2.4

Fiche action 11: Aménagement de l'école située rue Paul Pastur à Fontaine Valmont



Localisation de l'aménagement

CONTEXTE

L'école avait été identifiée au niveau du diagnostic comme devant prioritairement être aménagée.

- Mise en zone 30 mais pas d'aménagements spécifiques pour assurer le ralentissement des véhicules.
- Les panneaux indiquant la présence d'enfants sont mis en avant par un fond fluorescent.
- Présence de barrières de sécurité.
- Visibilité accentuée du passage pour piétons par un marquage au sol rouge.
- Voie rectiligne et large qui favorise les vitesses.
- Largeur importante à traverser.



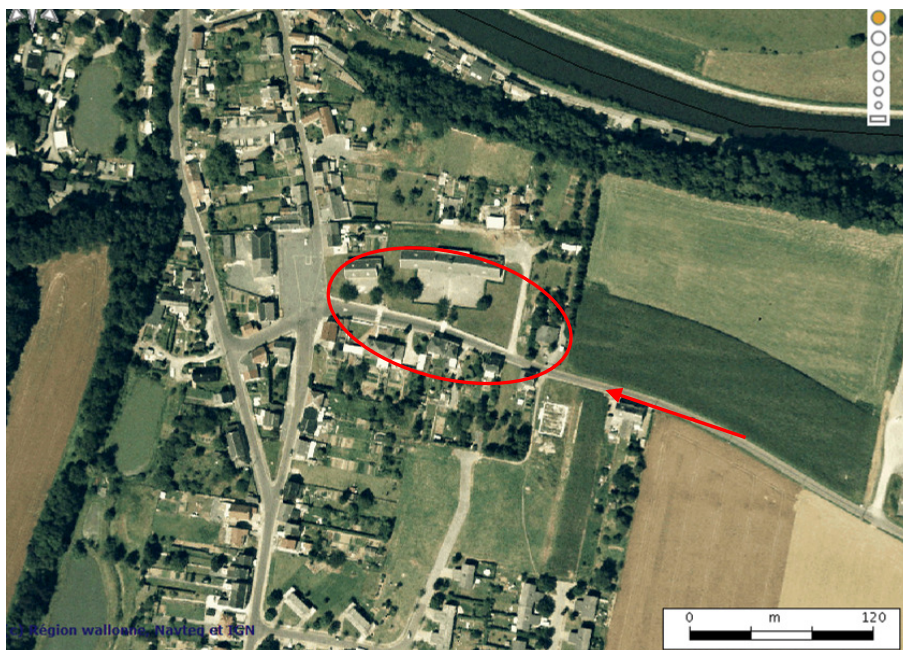


Photo aérienne de la situation existante

Comme on peut l'observer sur la vue aérienne, l'école se trouve sur un axe assez rectiligne constitué par l'avenue Paul Pastur, ce qui privilégie les vitesses excessives.

OBJECTIFS

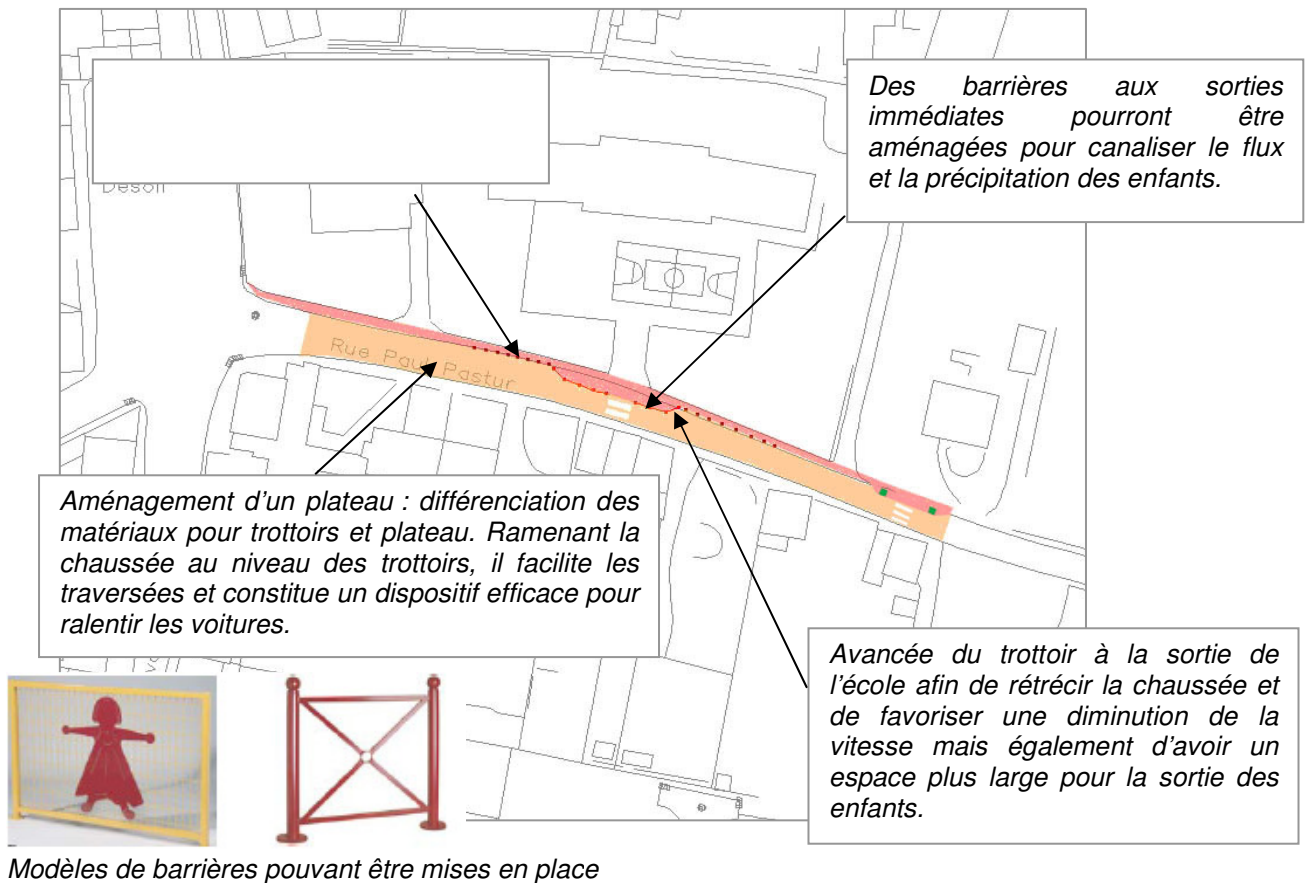
Systématiser la sécurisation des déplacements et traversées piétonnes aux abords des écoles.

ACTEUR

- Commune de Merbes-le-Château

Sera également inscrite en priorité l'aménagement et la sécurisation des écoles de Labuissière et de Merbes qui avait été identifiées au niveau du diagnostic comme devant être traitées rapidement.

DESCRIPTION DE L'ACTION

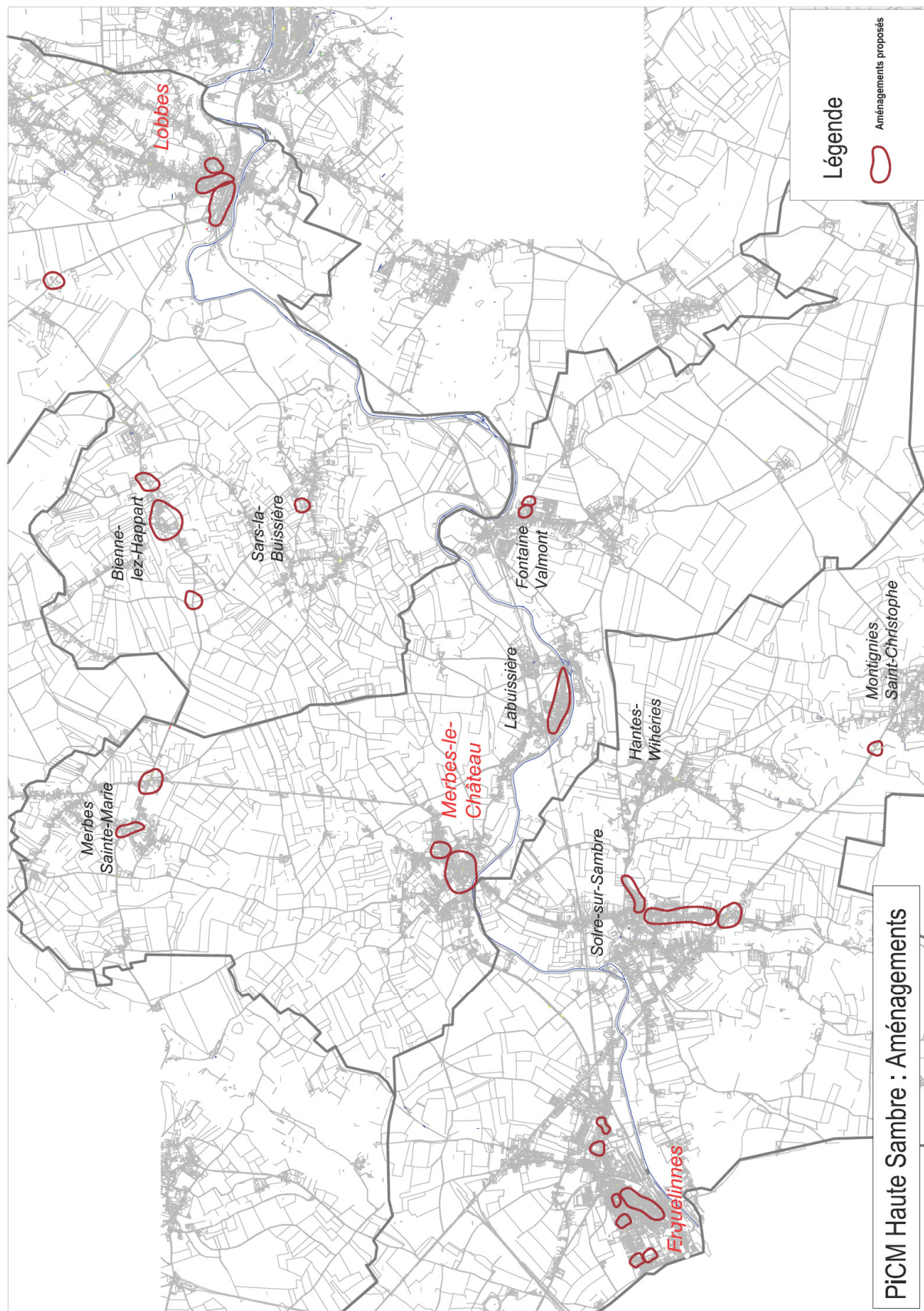


3. Annexes

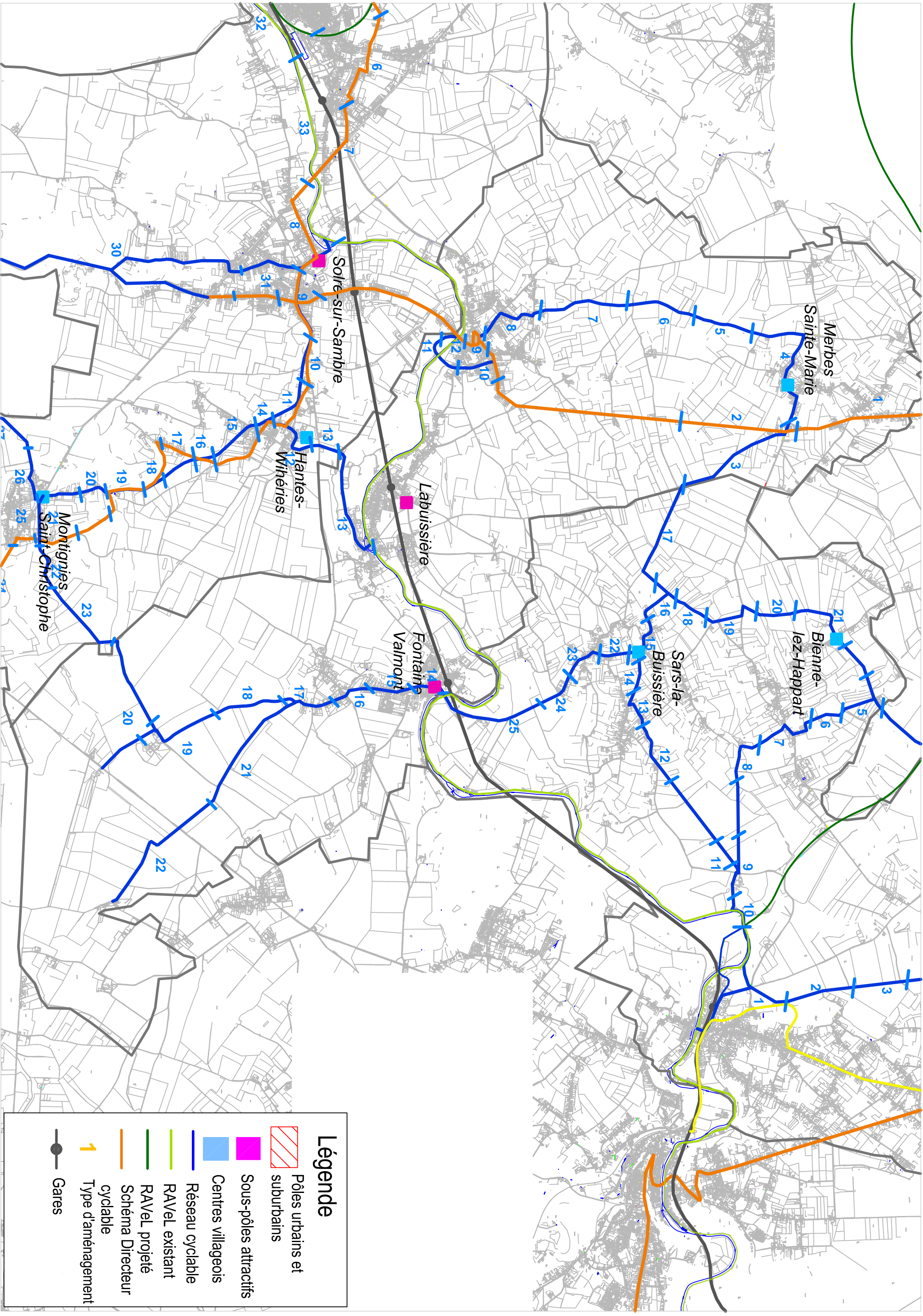
3.1 Phasage des différentes actions

	Chapitre	Aménagements	Quand			Qui					Mesures liées
			Court	Moyen	Long	Commune	SPW	DGATLP	TEC/SRWT	Autres	
ECHELLE COMMUNALE: Merbes-le-Château											
	Fiche Action										
1	Aménagement de voiries régionales										
	7	Sécurisation de la traversée N55 à hauteur de la place du Jeu de Balle	Court	Moyen		X	X				
2	Aménagement de carrefours										
	1	Aménagement du croisement N55/N562		Moyen	Long	X	X				
	2	Aménagement du carrefour route de l'Etat et rue F.Bovesse	Court	Moyen		X	X				
3	Stationnement										
	point 1.4.1	Centre ville de Merbes-le-Château	Court	Moyen		X					
4	Aménagement voies communales / modération										
	point 1.4.1	Sécurisation du centre-ville	Court	Moyen	Long	X					gestion du stationnement + ralentissement vitesses+sécurisation piétons+poids lourds
	3	sécurisation de la rue des Roses, rue Huys et rue des Alliés									
5	Itinéraires cyclables										
	2.1	Maillage du réseau cyclable	Court	Moyen	Long	X	X				Ravel
	5	Itinéraire de Merbes-Sainte-Marie à Merbes-le-Château	Court	Moyen		X					
6	Piétons										
	6	Aménagement rue P.Pastur et sentier piétonnier	Court			X					
	4	Préservation et mise en valeur des sentiers et cheminement	Court	Moyen	Long	X	X				
	8	Sécurisation école communale de Fontaine Valmont	Court			X					

3.2 Localisation générale des esquisses d'aménagement proposées

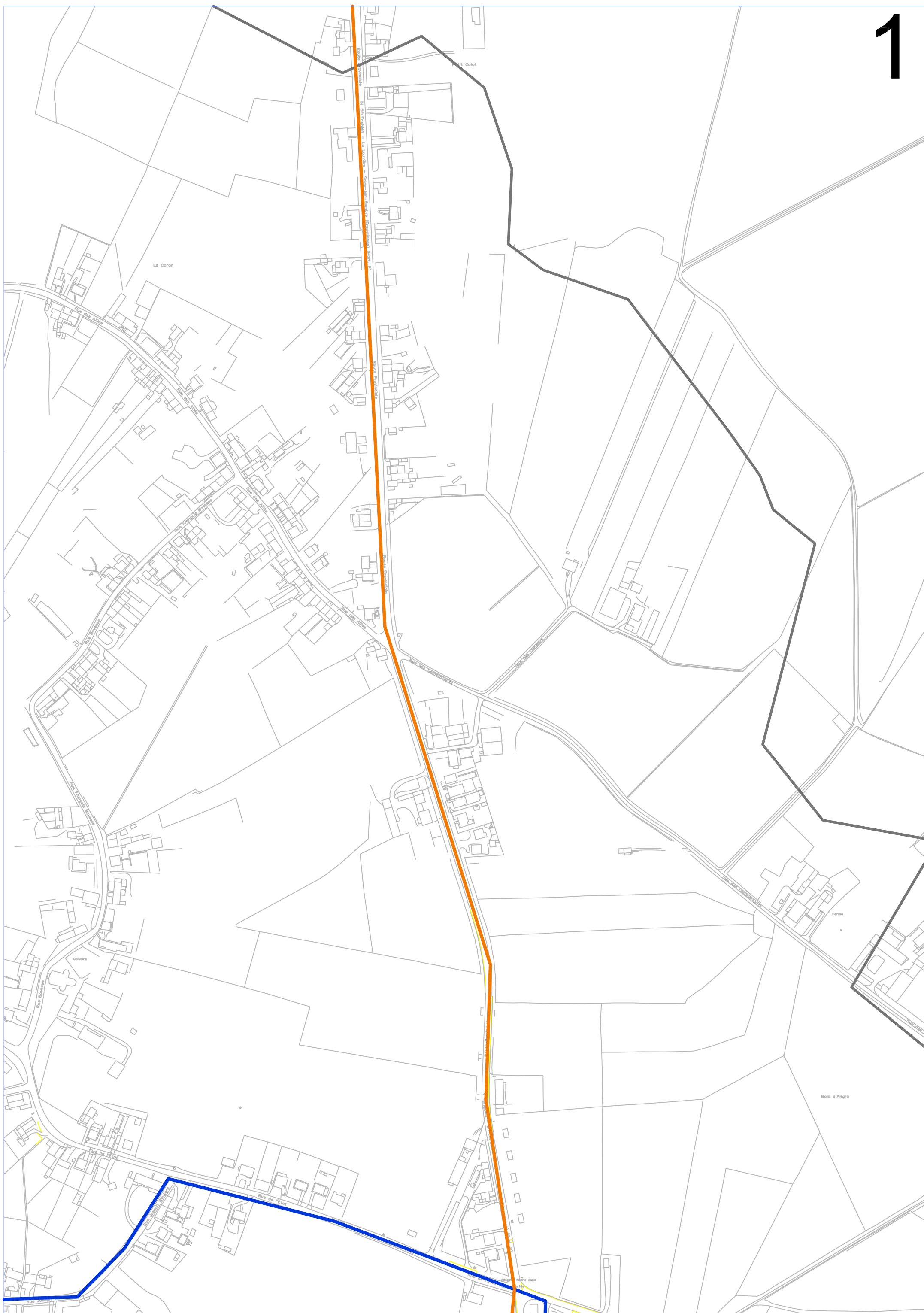


3.3 Tracé détaillé pour chaque itinéraire cyclable



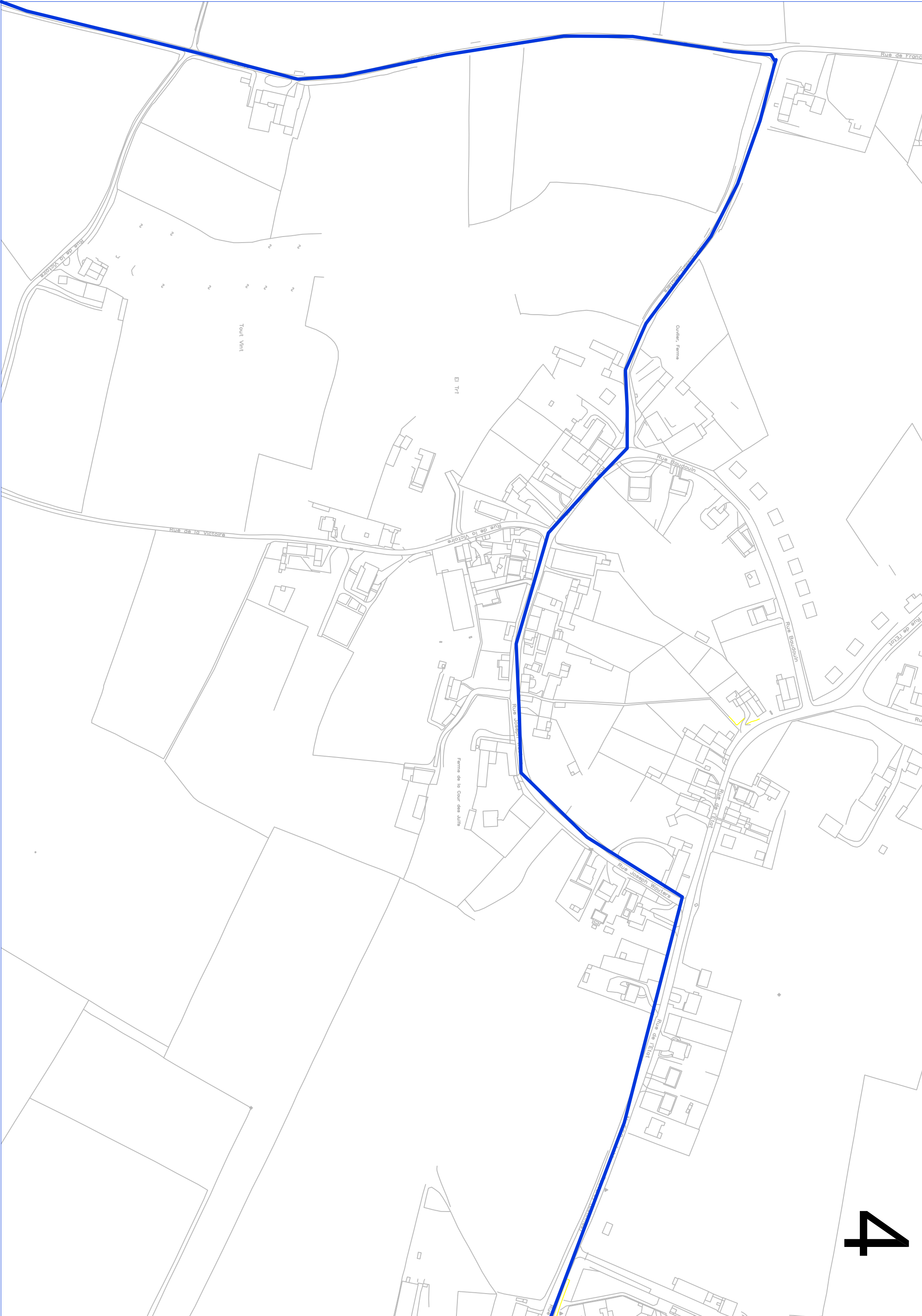
Légende

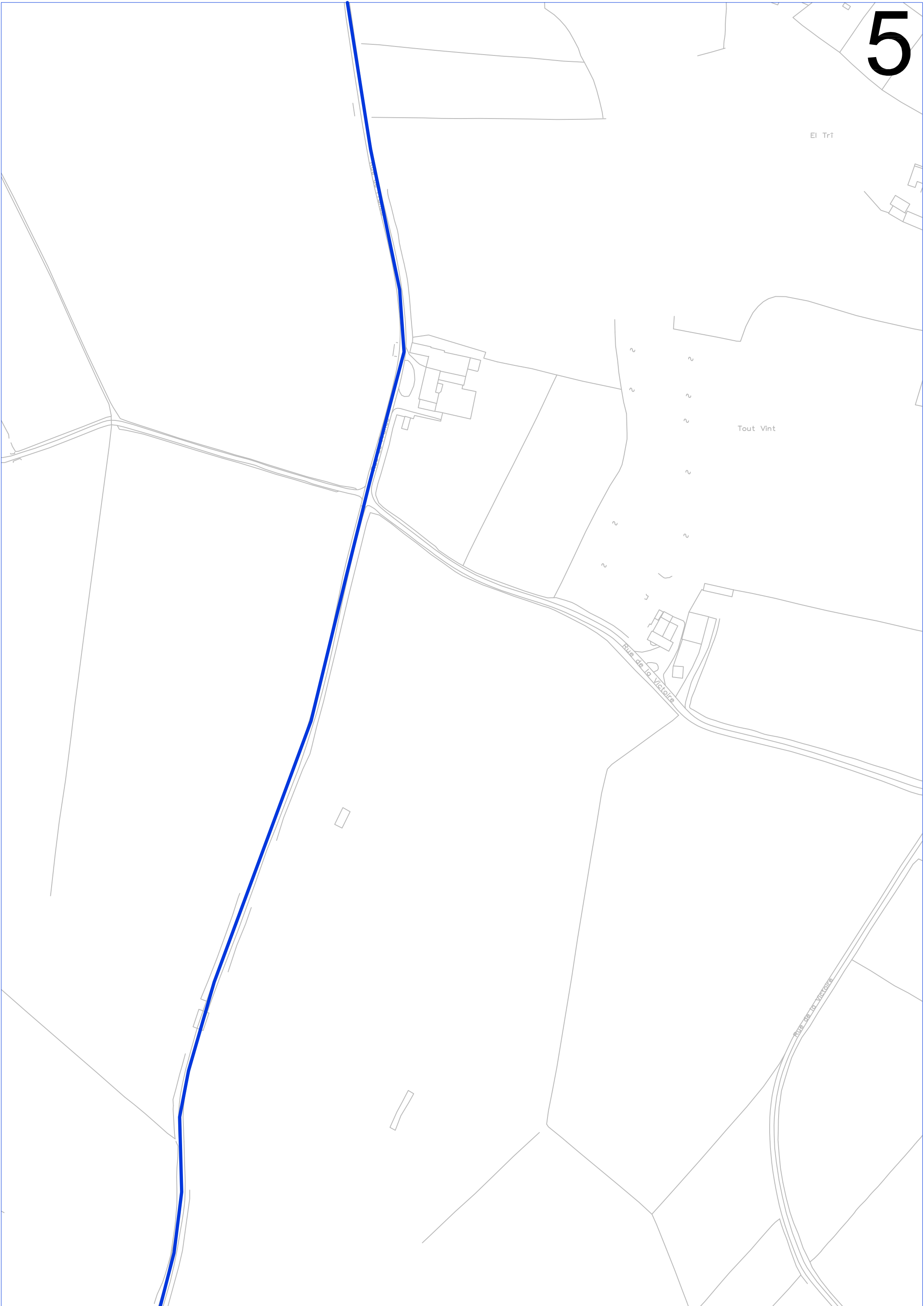
-  Pôles urbains et suburbains
-  Sous-pôles attractifs
-  Centres villageois
-  Réseau cyclable
-  RAVeL existant
-  RAVeL projeté
-  Schéma Directeur cyclable
-  Type d'aménagement
-  Gares

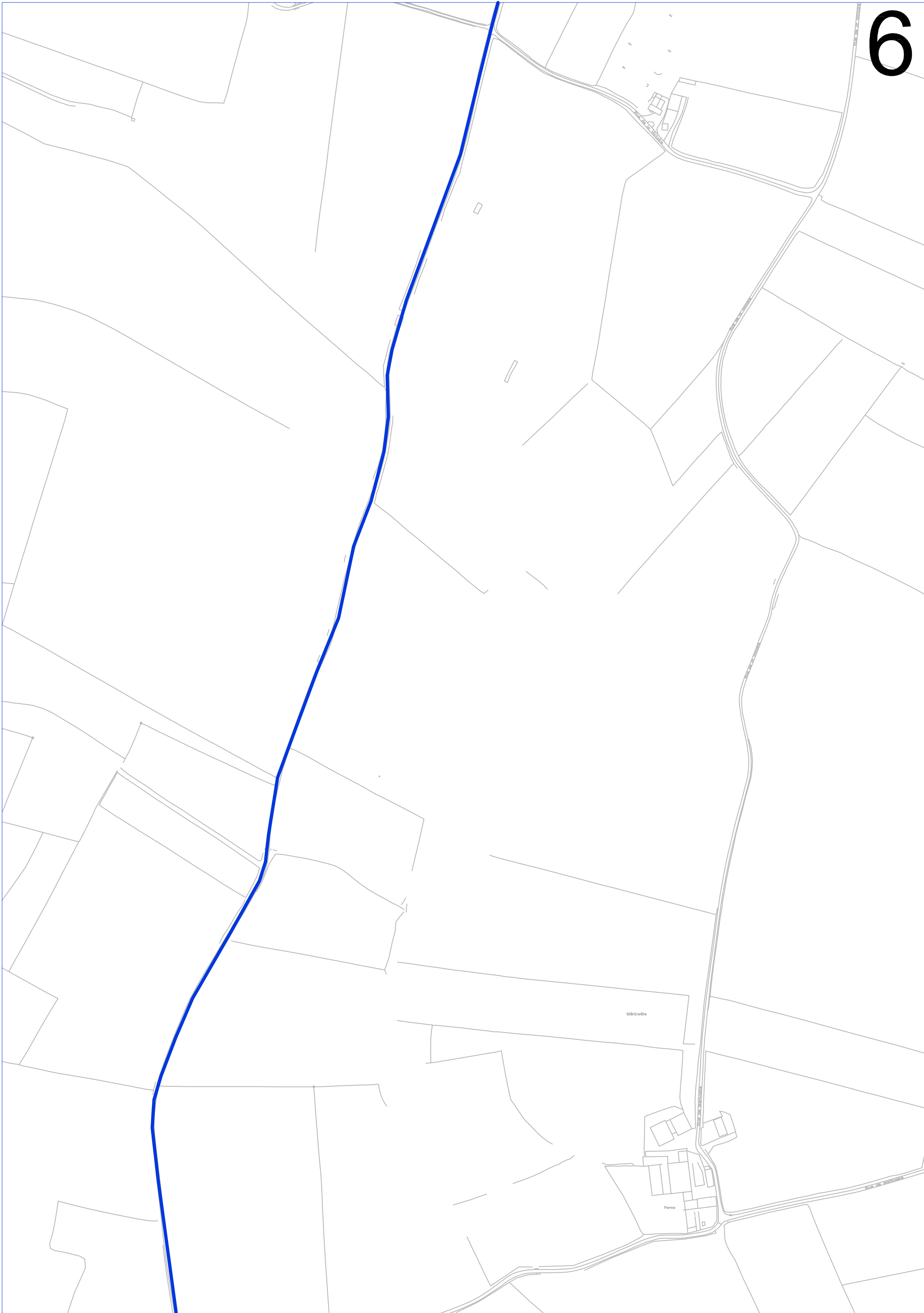


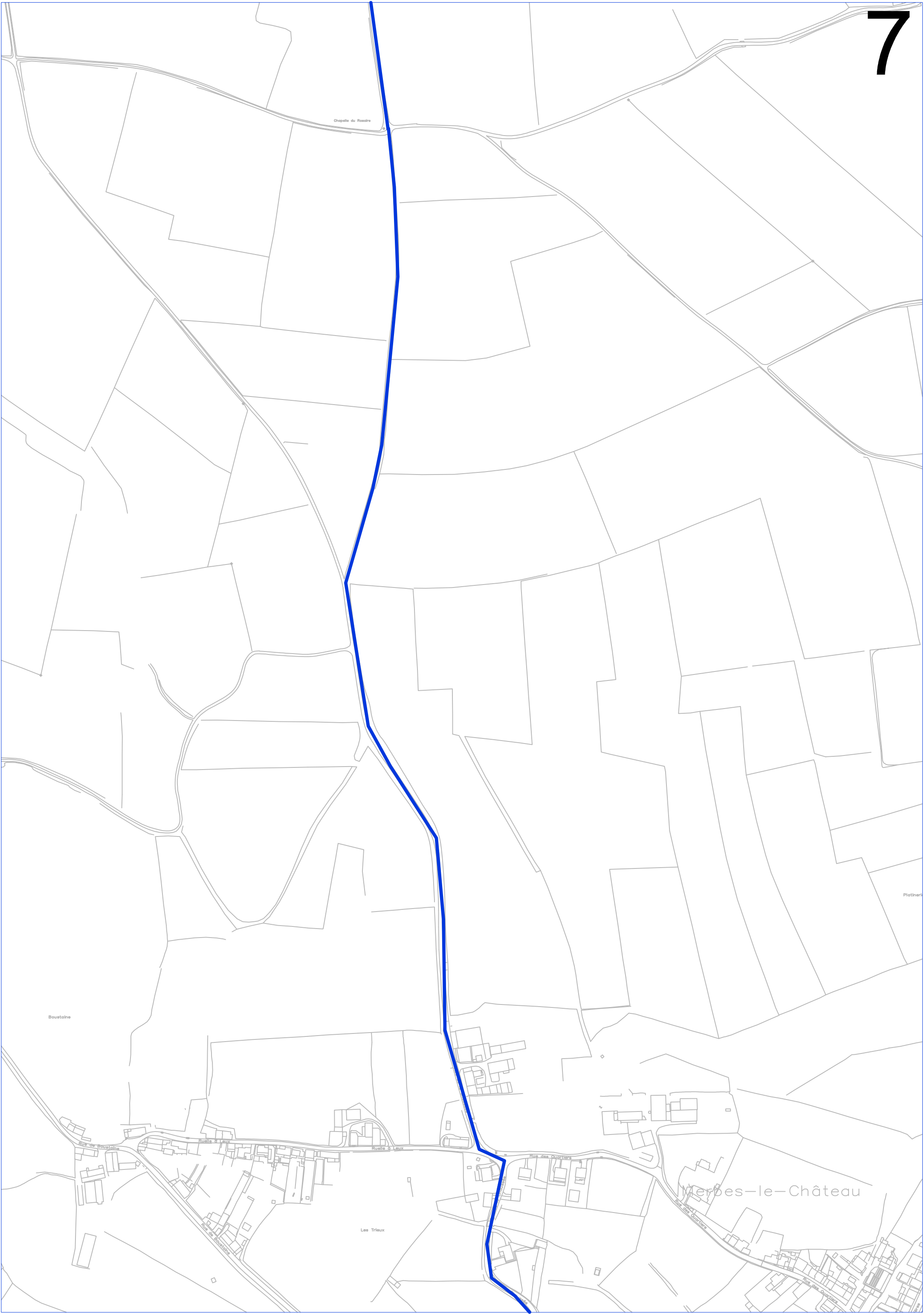




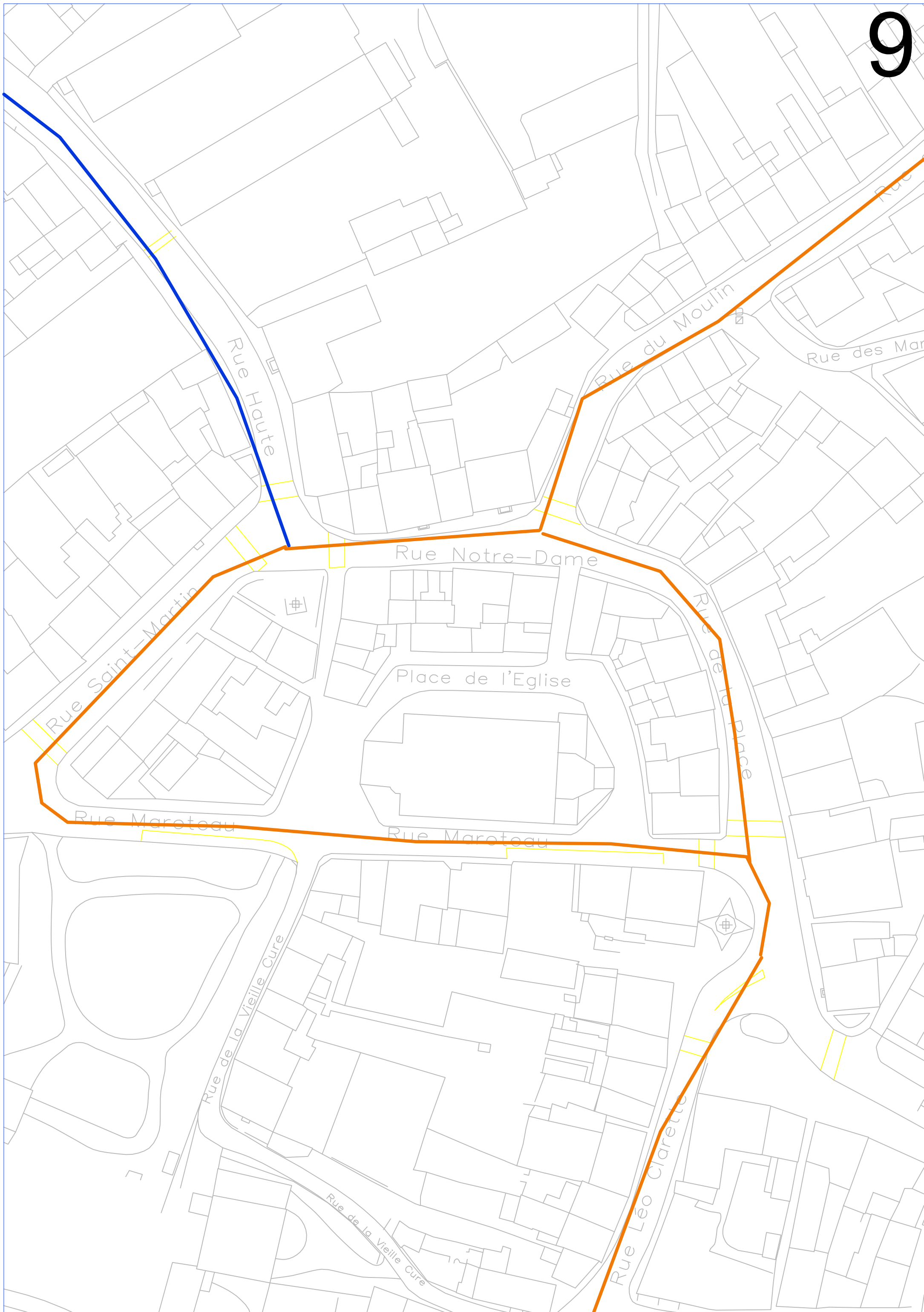


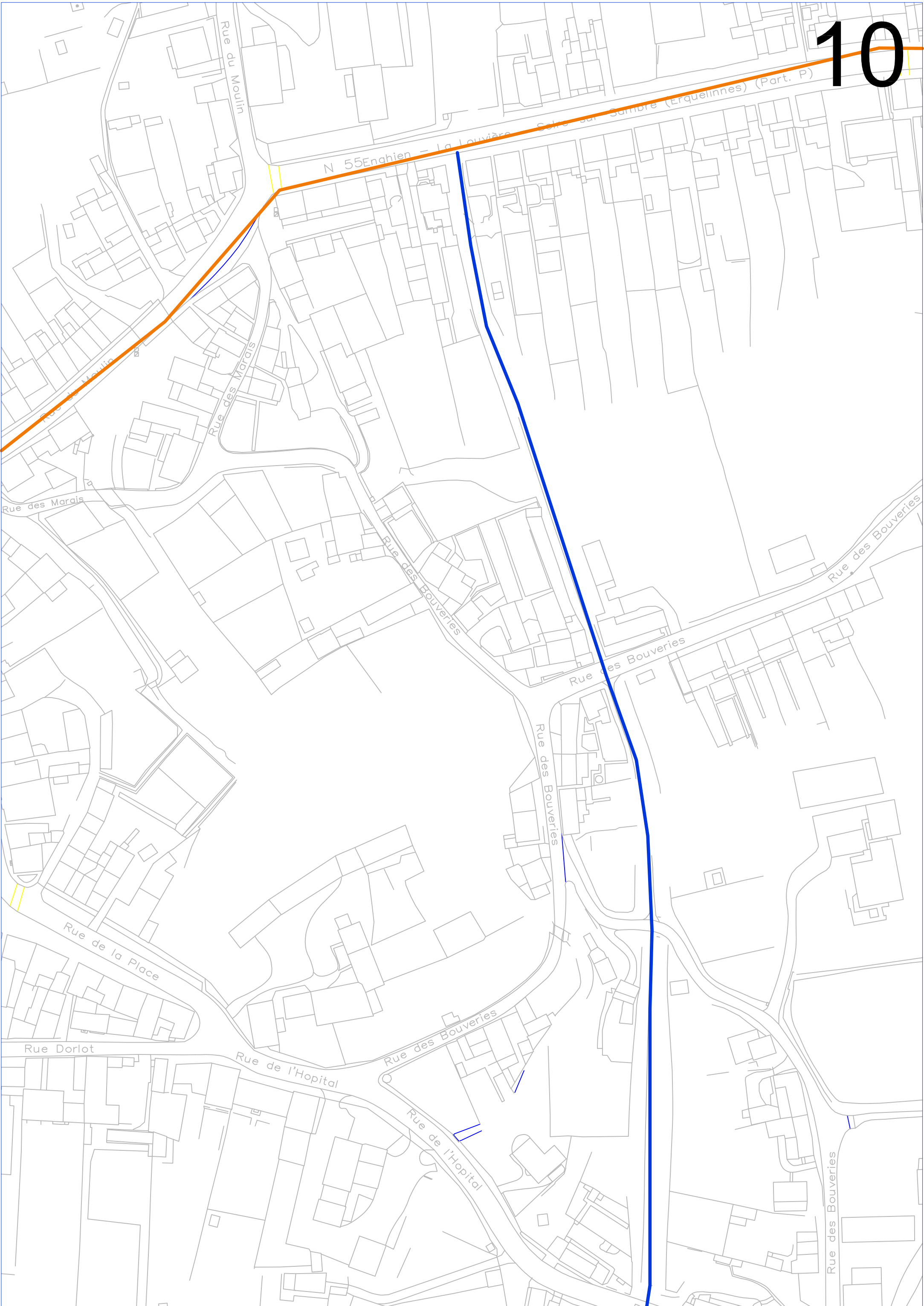


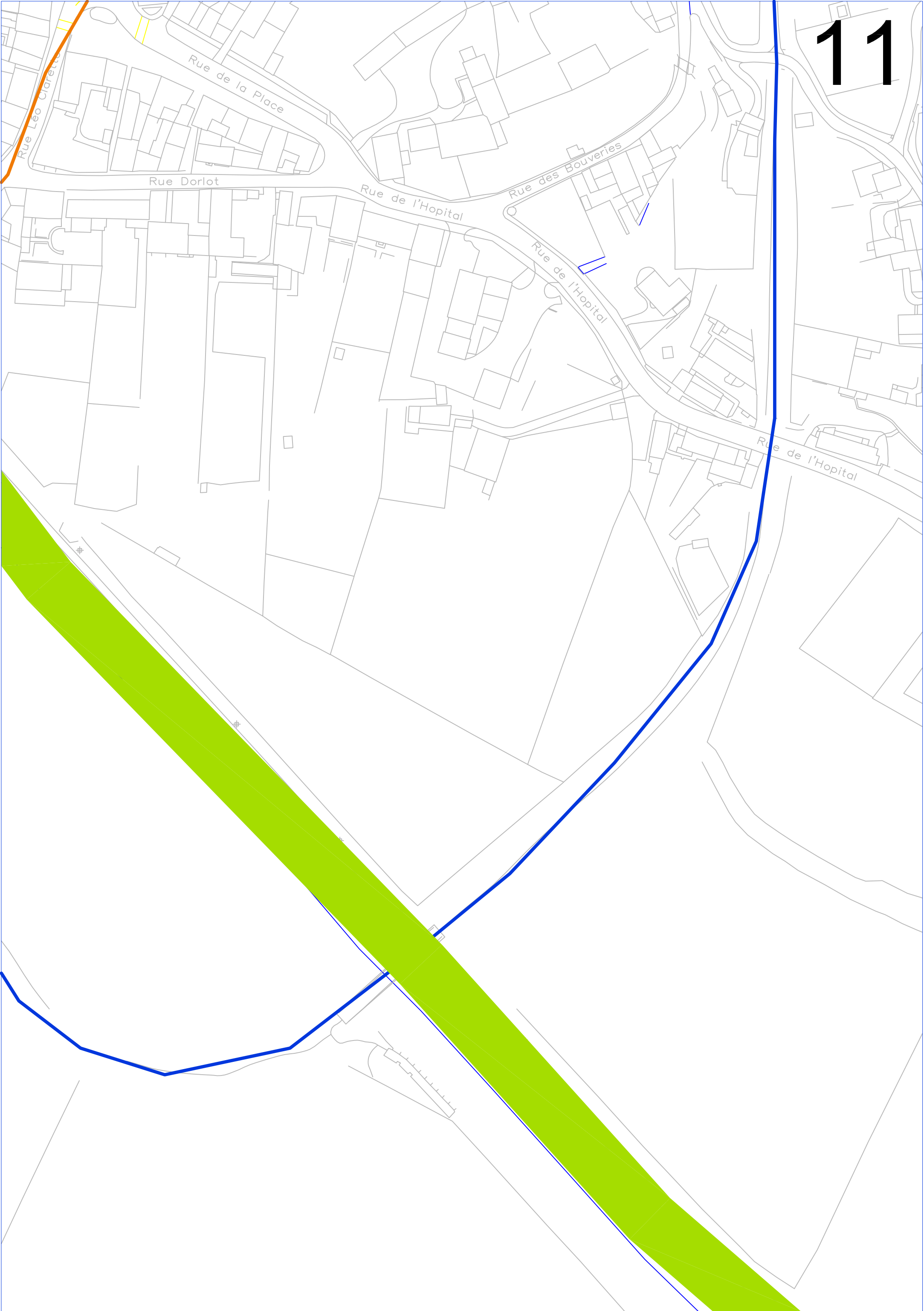








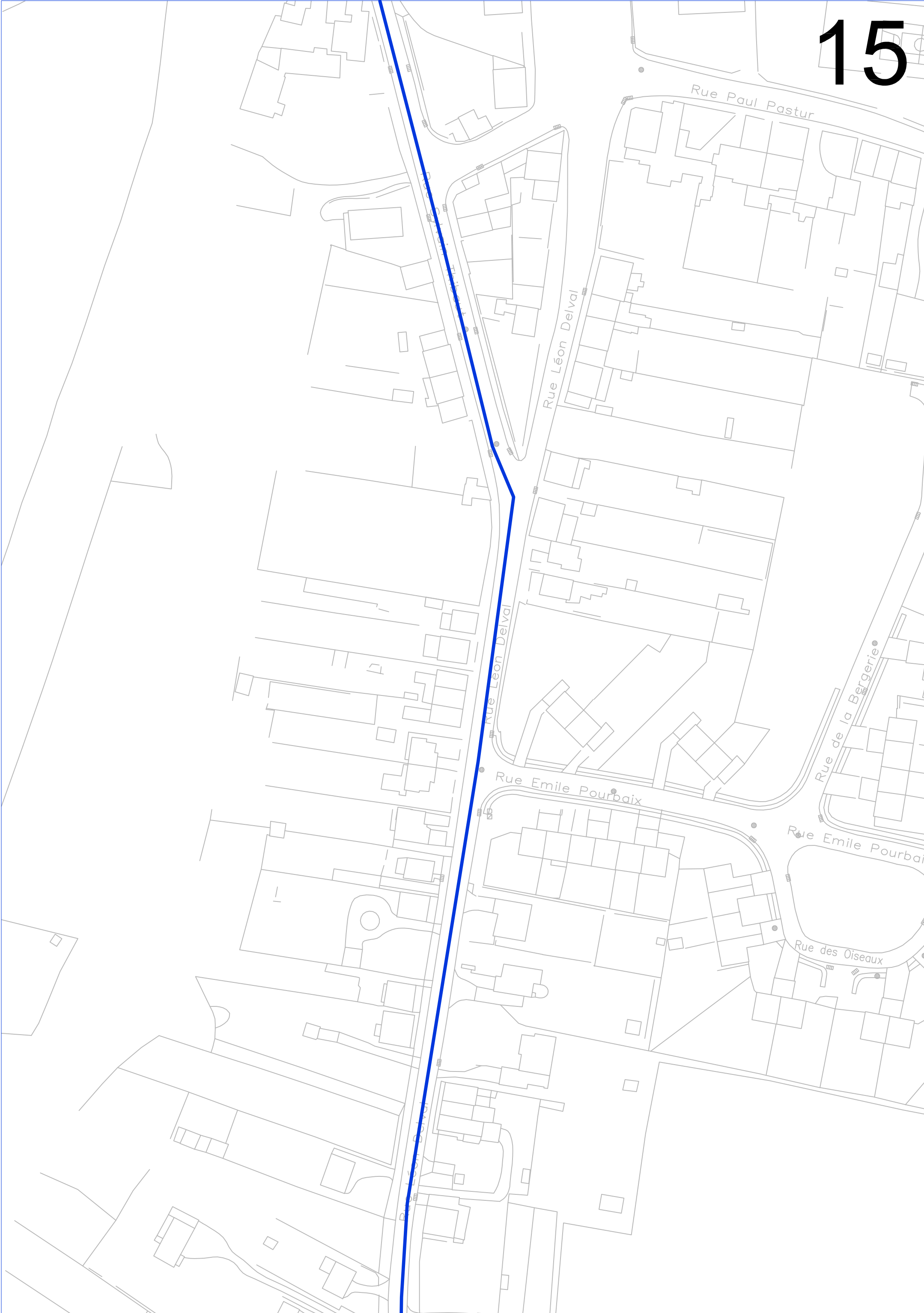


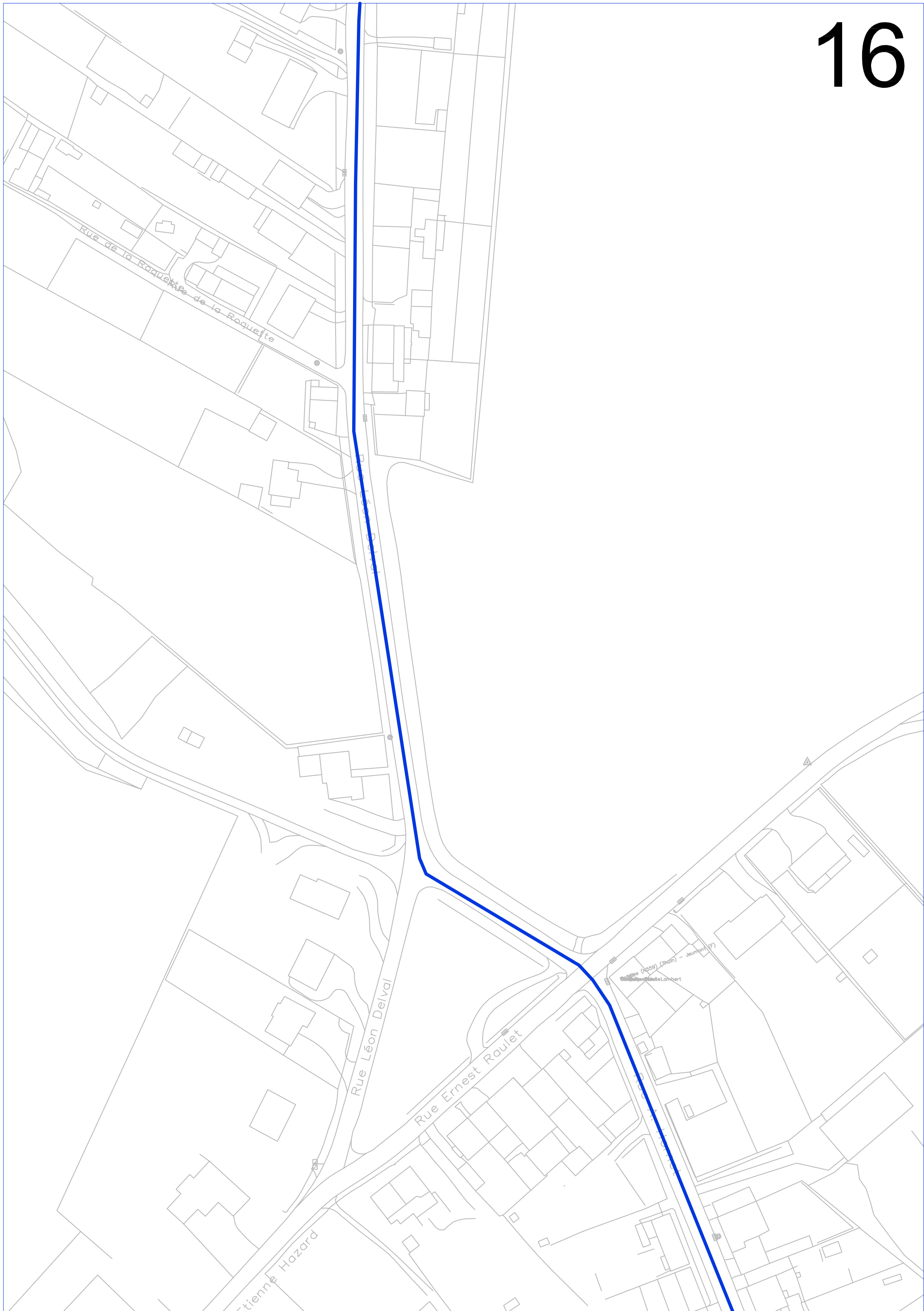




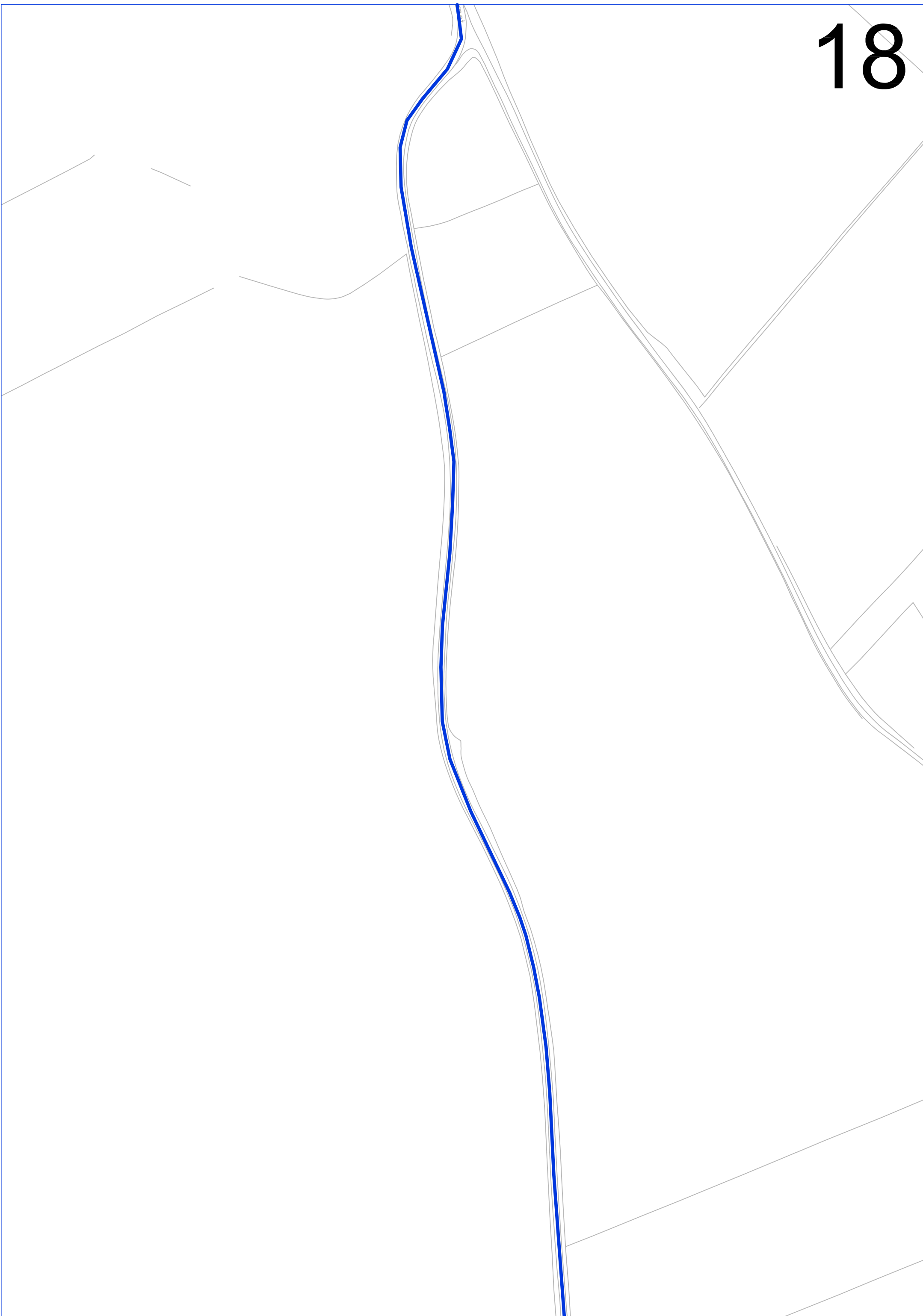


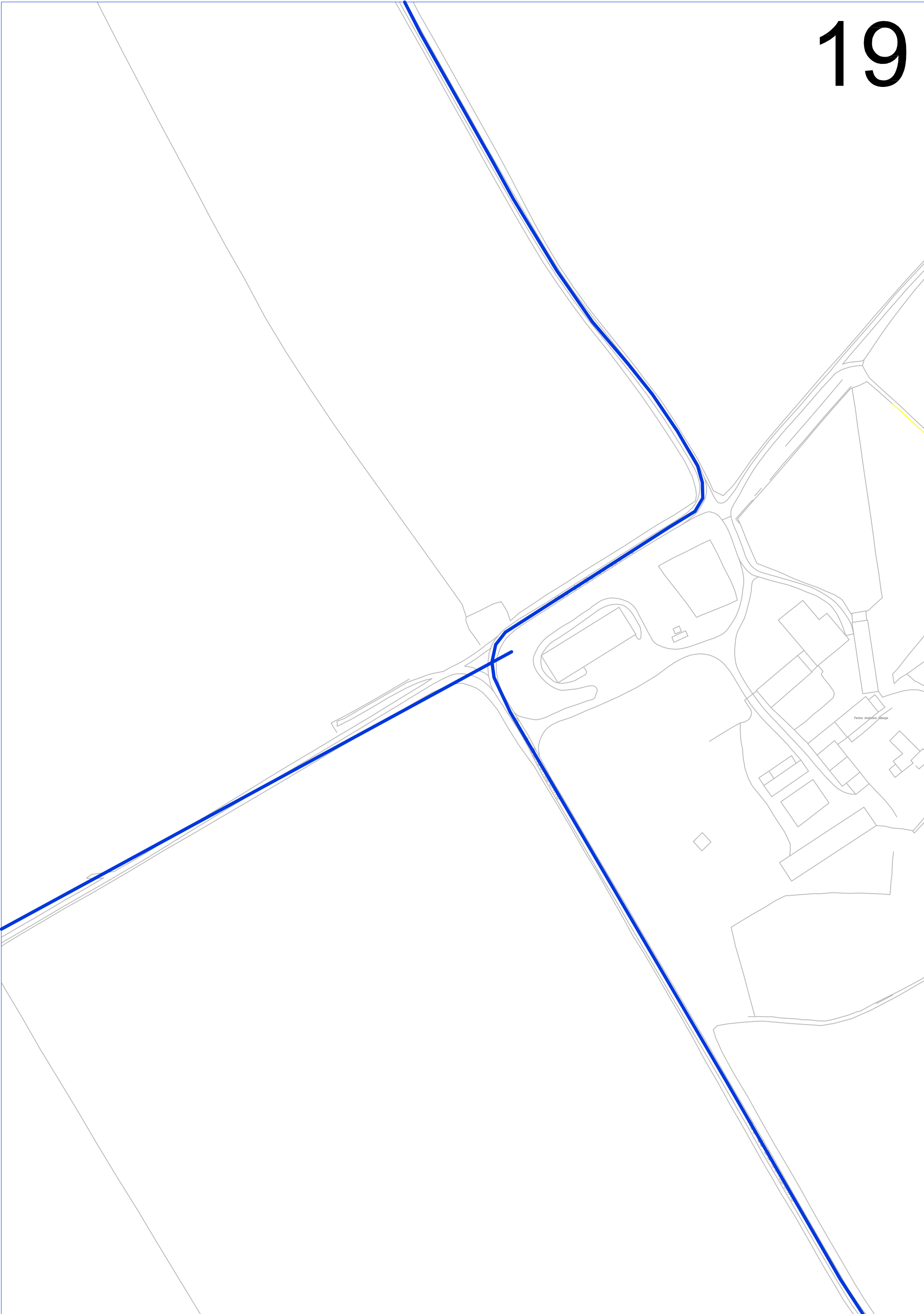


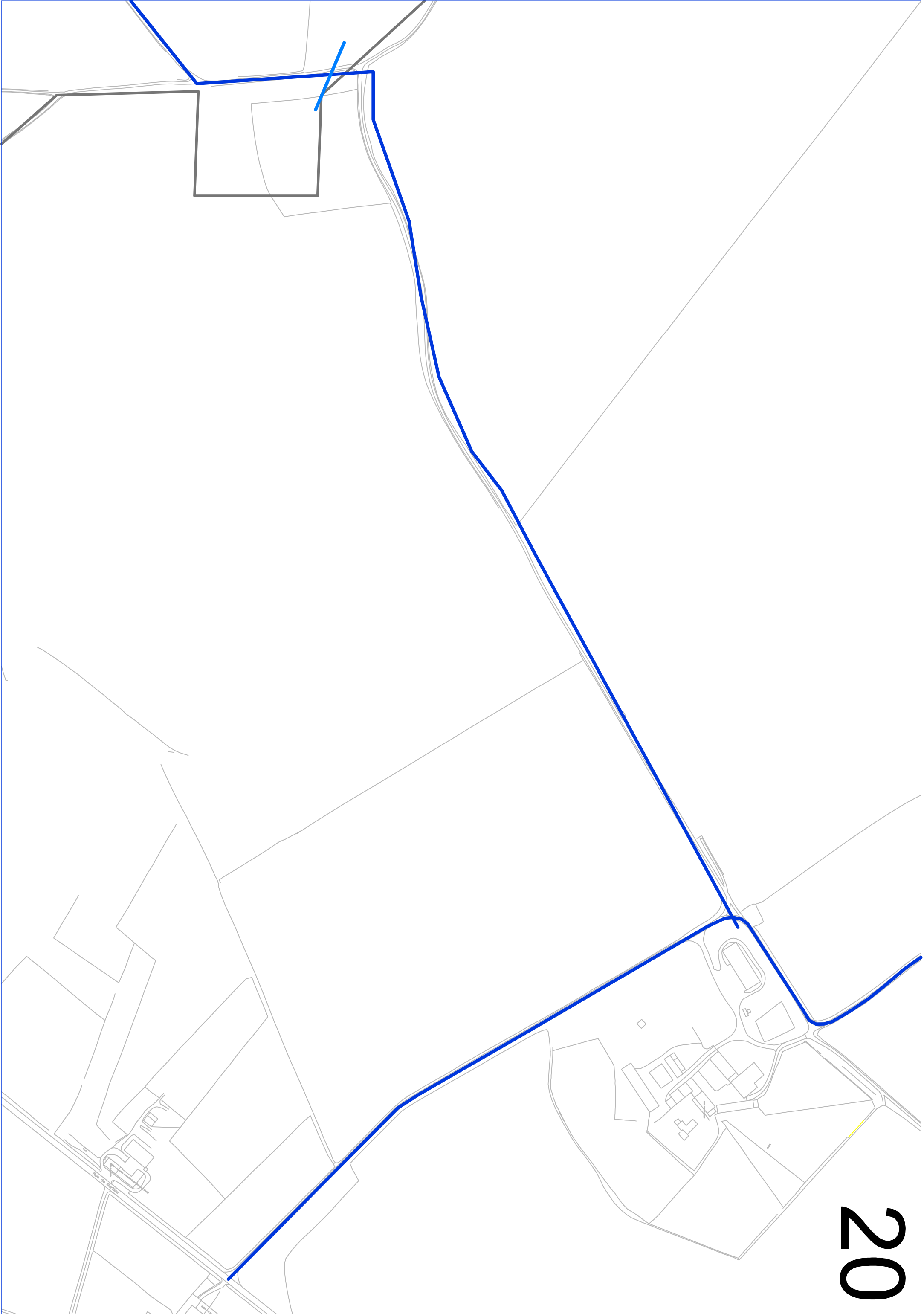














18

21

21



Poteau



3.4 Tableau de synthèse de l'enquête publique

MERBES-LE-CHÂTEAU

	Route		Transport en commun
	Stationnement		Mode doux
			Espaces publics

De	thème	lieu / sujet	description	action proposée par agora	modif rapport
AUCUNE REMARQUE ECRITE N'A ÉTÉ FORMULEE AUPRES DE LA COMMUNE					
GENERALITE					
enquete publique du 11 juin 2009	vitesses	espaces urbanisés de l'entité	renforcement de la signalétique 50km/h	repris au point 1,2 du volet communal	/
enquete publique du 11 juin 2009	vitesses	N562	trouver des solutions type coussins berlinois, chicanes,... radars préventifs - radars répressifs	radars et autres dispositifs ralentisseurs sont envisageables des aménagements de ralentisseurs peuvent être choisis mais attention au trafic camions sur la N.	NON
enquete publique du 11 juin 2009	stationnement	entité	Trouver des solutions pour le stationnement des poids lourds		OUI
LABUISSIÈRE					
enquete publique du 11 juin 2009	carrefour	carrefour de Rawarte	organiser la lisibilité du carrefour	reprise de façon générale dans les listes d'intervention	OUI
enquete publique du 11 juin 2009	circulation / modes doux	Rue Neuve	Améliorer l'aménagement	Nouvelle fiche action réaliser: retravail du profil de voirie + sécurisation carrefours+limitation des vitesses	OUI
MERBES LE CHÂTEAU					
enquete publique du 11 juin 2009	circulation / espace public	rue de l'Hôpital-rue Dorlot rue de la Vieille-Cure	reflexion aménagements et sens de circulation sens uniques autour de l'église Maison Communale	proposition dans la rapport échelle communale - §1.4.1	OUI
enquete publique du 11 juin 2009	piéton		cheminement piéton à améliorer vers la Bibliothèque	proposition faite dans la rapport échelle communale - §1.4.1 pour une sécurisation de l'accès à la bibliothèque via ruelle. Traversée piétonne rue Dorlot à sécuriser	OUI
enquete publique du 11 juin 2009	effets de porte	positionnement des effets de portes proposée	depuis Labuissière depuis Erquelinnes plus en avant du centre de Merbes-le Château	reprise de façon générale dans les listes d'intervention	/
FONTAINE VALMONT					
enquete publique du 11 juin 2009	école	place communale	pourquoi ne pas faire le dépose minute sur la place et derrière l'école prendre le cheminement piétonnier	Pas repris	NON
MERBES-SAINTÉ-MARIE					
enquete publique du 11 juin 2009	école		comme pour Fontaine-Valmont, la place n'est pas utilisée par les parents d'élèves pour la dépose et reprise des enfants	Ok sur tous les principes, ne sera pas détaillé dans le PCM	NON
HANTES-WIHERIES - Entité d'Erquelinnes (mais remarques formulées lors de l'enquête publique de Merbes-le-Château)					
enquete publique du 11 juin 2009	carrefour	priorité de droire au carrefour du Calvaire	lisibilité / sécurité	A discuter	
enquete publique du 11 juin 2009	circulation	centre	réflexion globale sur le centre de Hantes-Wihéries	reprise de façon générale dans les listes d'intervention	OUI