

Etude d'un plan de gestion de la mobilité pour le site des Lacs de L'Eau d'Heure

Phase 2 : Diagnostic et objectifs

Septembre 2006

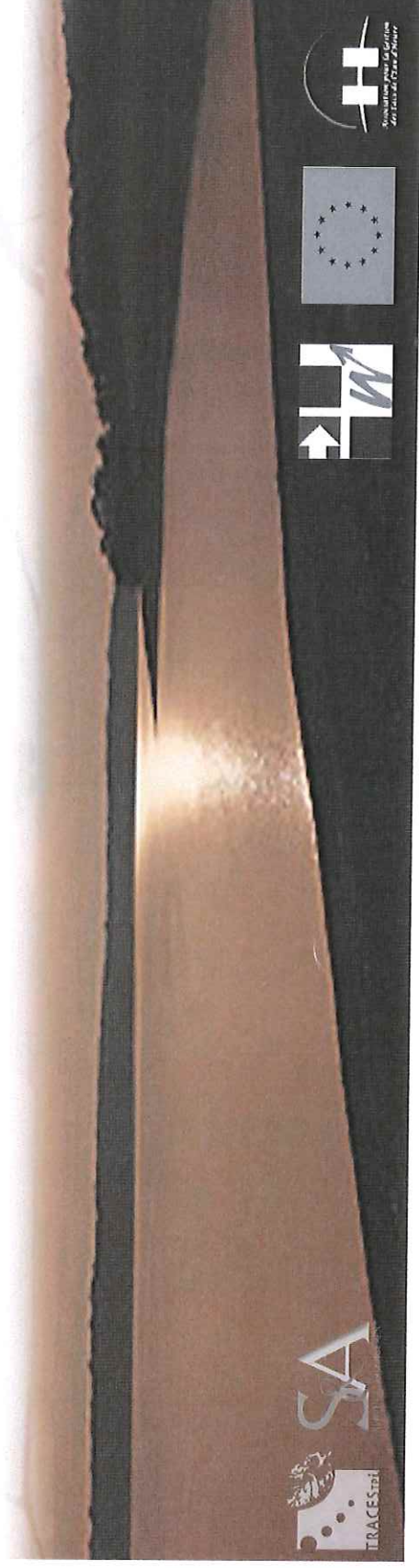


TABLE DES MATIERES

Avant-propos

1. Introduction

1.1 Objet et planification de l'étude

1.2 Définitions (profils, publics et territoire concerné)

1.2.1. Les profils et publics

1.2.2. Le territoire

1.2.3. Les différents réseaux

2. Le diagnostic

2.1. Le diagnostic de mobilité

2.2. Atouts / faiblesses

2.2.1. Le profil d'accessibilité

2.2.2. Le profil de mobilité

2.3. Contraintes

2.4. Les enjeux

3. Définition des objectifs : méthodologie

3.1. Pourquoi ?

3.2. Comment ?

4. Les objectifs

4

5

5

6

6

7

9

10

10

14

14

16

18

19

20

20

21

23

- 4.1. Les objectifs du Plan de Gestion de la Mobilité du site des Lacs de l'Eau d'Heure 23
- 4.2. Les objectifs généraux 24
- 4.3. Les objectifs spécifiques 25

AVANT -PROPOS

Le présent document reprend de façon concise le diagnostic du Plan de gestion de la mobilité pour le site des Lacs de l'Eau d'Heure ainsi que les objectifs dudit Plan. Il se veut un document de référence pour aider l'asbl Les Lacs de l'Eau d'Heure et les partenaires actifs sur le site à sensibiliser les responsables politiques régionaux de la spécificité de la gestion d'un tel site et plus particulièrement pour le domaine traité par le présent document : la mobilité.

Le site des Lacs de l'Eau d'Heure doit être compris en tant que territoire particulier qui doit bénéficier d'une structure de gestion claire de ses infrastructures de mobilité et de moyens d'intervention spécifiques (idée de discrimination positive).

Ce document se veut aussi un outil d'information pour l'ensemble des personnes qui vivent ou fréquentent le site au développement d'une mobilité intégrée. Il s'agit d'une première pierre à l'édifice en construction. Le travail est, en effet, loin d'être fini. Il faut maintenant traduire ces constats et objectifs en actions concrètes.

Survey & Aménagement et Traces TPI,

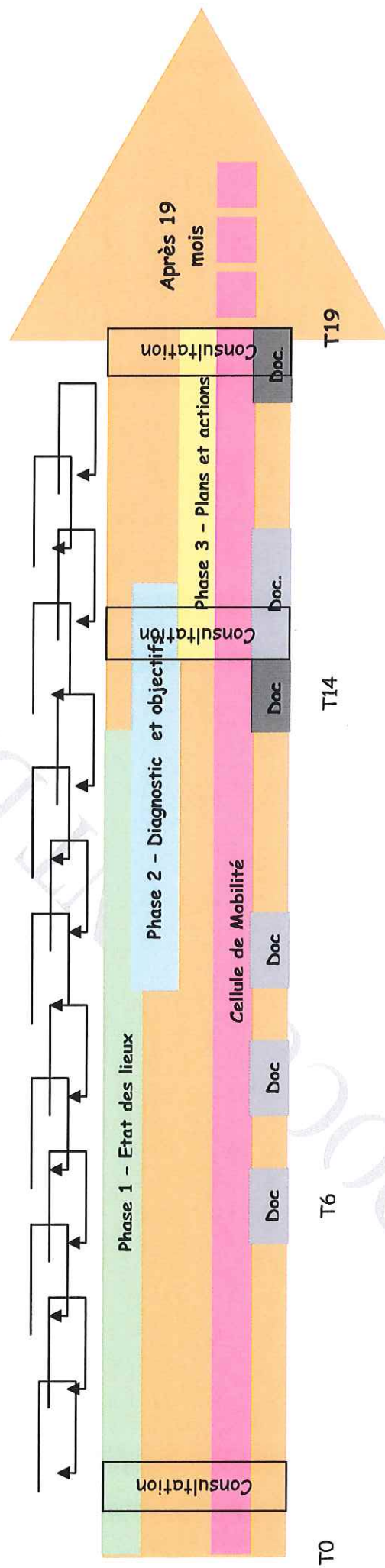
Septembre 2006

1. INTRODUCTION

1.1 Objet et planification de l'étude

La Mobilité durable : « ... La mobilité est dite « durable » lorsqu'elle laisse la place à une certaine qualité de vie (sécurité et santé publique) et respecte l'environnement, tout en assurant les besoins de l'économie. Elle garantit les libertés individuelles et l'équité sociale. La mobilité durable doit aussi offrir aux générations à venir les mêmes avantages que ceux auxquels ont accès les générations présentes. ... »

(in Manuels du MET n°6 - Outils pour réaliser un plan de déplacements scolaire, expériences pilotes en Région wallonne - 2003)



1.2 Définitions (profils, publics et territoire concerné)

1.2.1. Les profils et publics

- **Profil d'accessibilité** = analyse exhaustive de toutes les possibilités d'accéder à un site donné en relevant tous les moyens de transport existants pour atteindre ce site (modes de transports, itinéraires, horaires) et en évaluant l'efficacité des différents modes d'accès au site (rapidité, facilité, confort).

Dans le cas des Lacs de l'Eau d'Heure, l'accessibilité sera traitée à plusieurs niveaux :

- à l'échelle du site des Lacs de l'Eau d'Heure,
- par zone à l'intérieur du site selon le type d'hébergement, des infrastructures d'accueil ou des activités touristiques.

- **Profil de mobilité** = description précise de tous les types de déplacements liés aux activités d'un site donné. Il comprend les origines et les destinations, les horaires, les modes de transports utilisés ainsi que les attentes et les attitudes des personnes face à des alternatives de mobilité.

Dans le cas des Lacs de l'Eau d'Heure, cela concerne les déplacements :

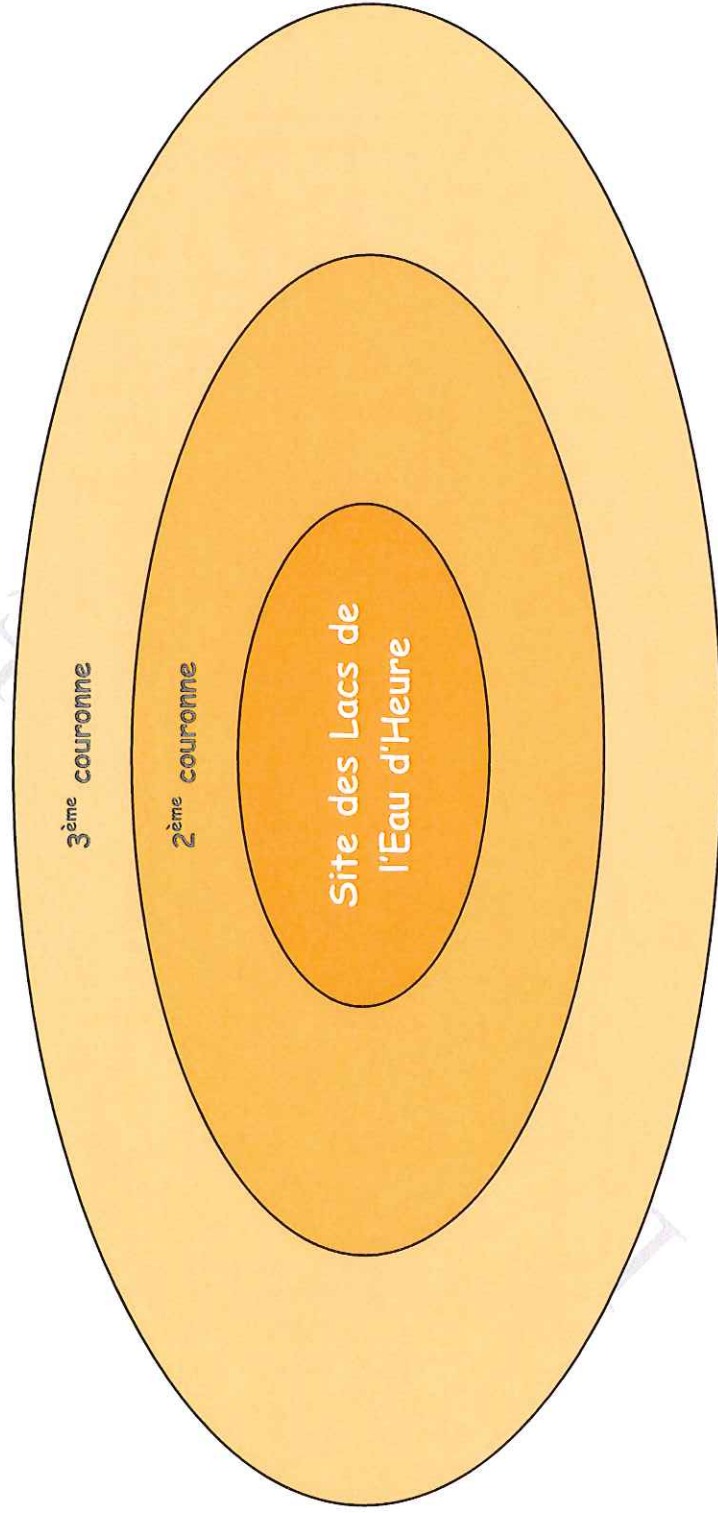
- des touristes (touristes résidant à proximité immédiate du site, touristes résidant dans le bassin touristique de l'Eau d'Heure et se rendant à la journée sur le site ou les touristes excursionnistes),
- des personnes travaillant sur le site : les déplacements domicile - travail et les déplacements professionnels.

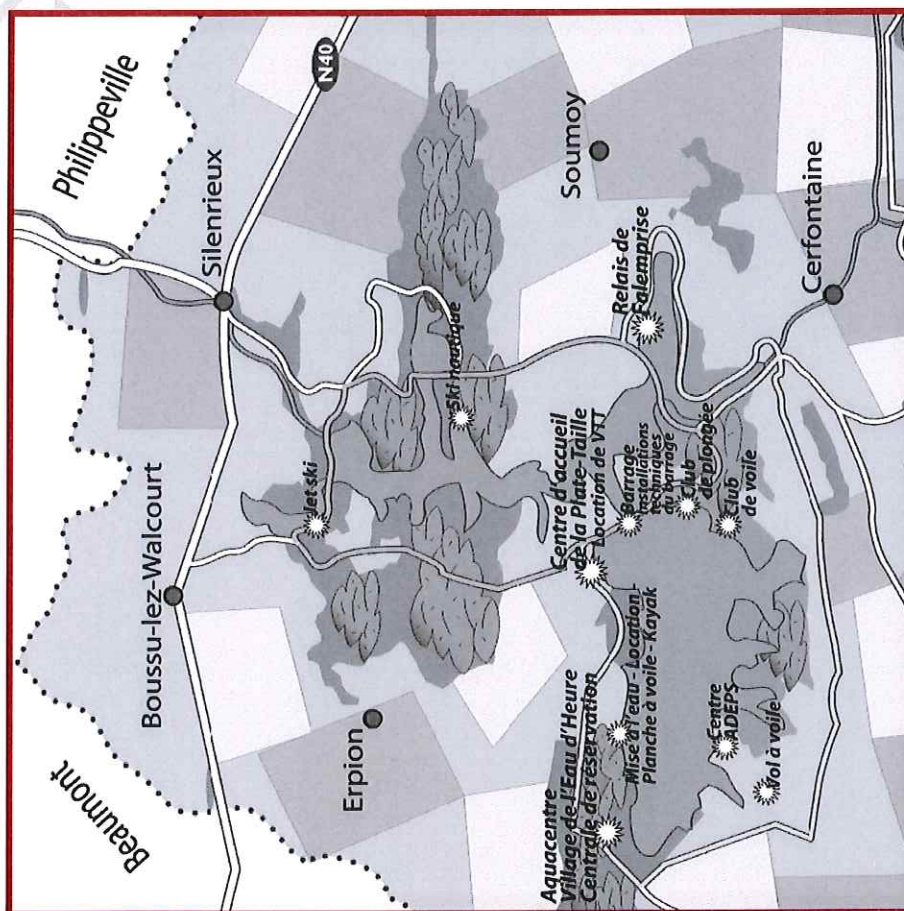
1.2.2. Le territoire

Le Site des Lacs de l'Eau d'Heure : espace qui est défini par :

- les activités touristiques en lien direct avec les lacs (+/-les berges) ;
- l'hébergement touristique en lien direct avec les lacs (Cerfontaine, Soumoy et Erpion) ;
- l'économie touristique et la mobilité touristique (Silenrieux et Boussu-lez-Walcourt).

Le site des Lacs de l'eau d'Heure est donc circonscrit par les villages d'Erpion, Soumoy, Boussu-lez-Walcourt, Cerfontaine et Silenrieux.





Le site

1.2.3. Les différents réseaux

Transports motorisés			Transports non motorisés	
Transports individuels	Transports collectifs		Transports individuels	Transports collectifs
▷ voitures - VL - taxis ▷ deux-roues - vélomoteurs - motos	▷ train ▷ bus (TEC) ▷ autocars touristiques ▷ bateaux		▷ piétons ▷ cyclistes - VTT - VTC et cyclotourisme ▷ cavaliers ▷ glisse	▷ attelages hippomobiles
▷ réseau viaire induré - RESI - communal	▷ réseau ferré ▷ réseau viaire régional et communal ▷ lacs (Plate Taille, Eau d'Heure et Falemprie essentiellement)		▷ réseau viaire communal au sens de l'Atlas des Chemins - réseaux de promenades existantes - RAVeL - pistes cyclables - autres	▷ réseau viaire communal au sens de l'Atlas des Chemins - réseaux de promenades existantes - autres

2. LE DIAGNOSTIC

2.1. Le diagnostic de mobilité

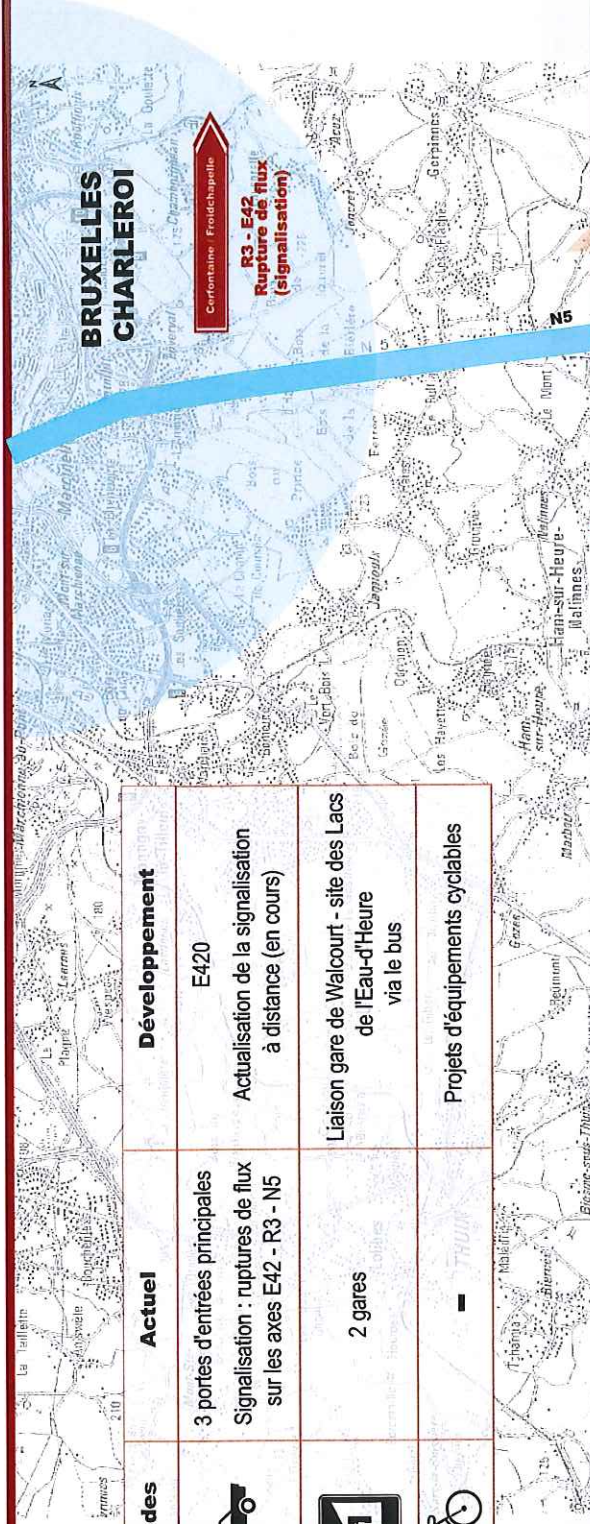
↳ Cf. Carte – Diagnostic de mobilité : accessibilité au site

↳ Cf. Carte – Diagnostic de mobilité : accessibilité intra-site

↳ Cf. Carte – Diagnostic de mobilité : mobilité intra-site

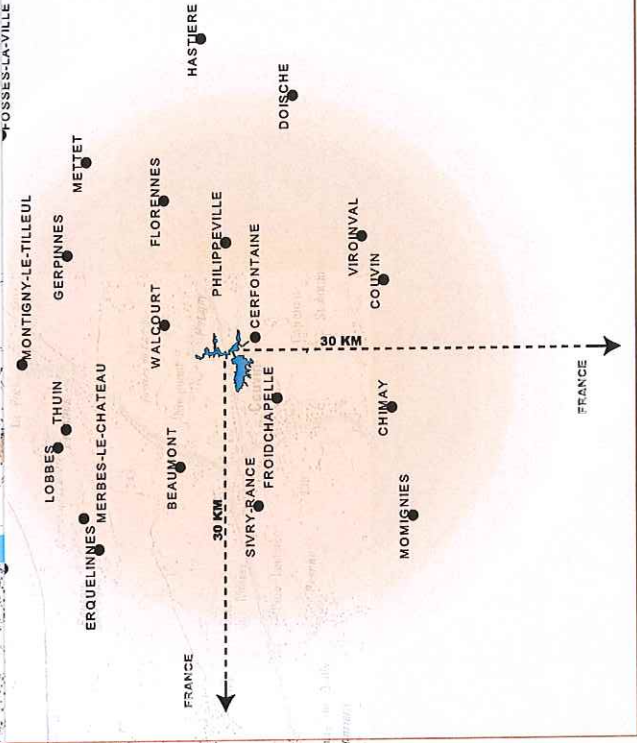
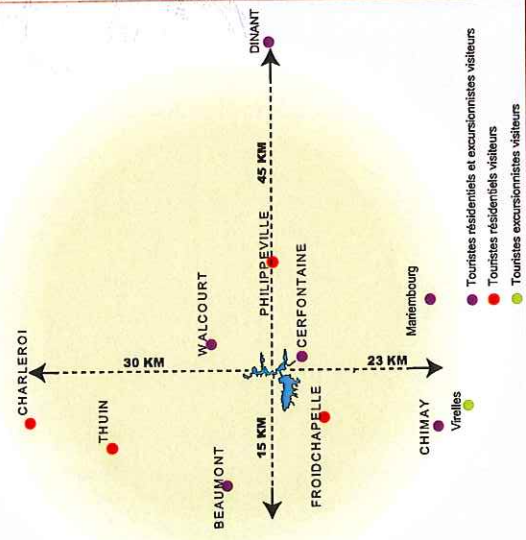
DIAGNOSTIC DE MOBILITE : A

Modes	Actuel
	3 portes d'entrées principales Signalisation : ruptures de flux sur les axes E42 - R3 - N5
	2 gares
	-



DES LACS DE L'EAU D'HEURE

80 % des touristes résidentiels visitent la région
contre 30 % des touristes excursionnistes



DIAGNOSTIC DE MOBILITE : Accessibilité intra-site

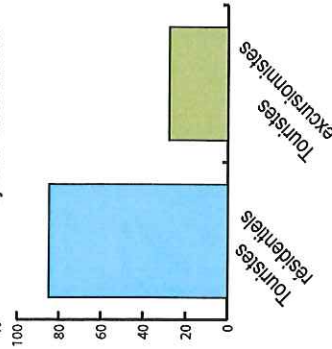
Modes	Actuel	Développement
	Structure de voirie régionale de transit et pas une structure d'accès vers et au sein d'un site touristique Signalisation : problème d'identification des pôles et mauvaise signalisation de Landal Entretien hivernal non assuré	-
	-	Liaison gare de Walcourt - site des Lacs de l'Eau d'Heure via le bus
	Problème d'identification et d'accès au réseau Réseau de promenade non structuré et non adapté à la mobilité	-

Un aménagement de voirie typique d'une régionale de transit et non pas d'un site touristique

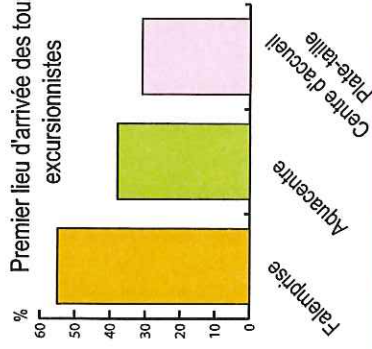


Chaussée	Accotement
Largeur : 6-7 mètres Revêtement : asphalté en voie de dégradation Signalisation horizontale : en bon état Limitation de vitesse : 90 km/h Eclairage : type autoroutier Sécurité : peu d'aménagement	Revêtement : béton - gravier en mauvais état Type : un seul côté - ressemble à une D7 Cohabitation modes doux dangereuse

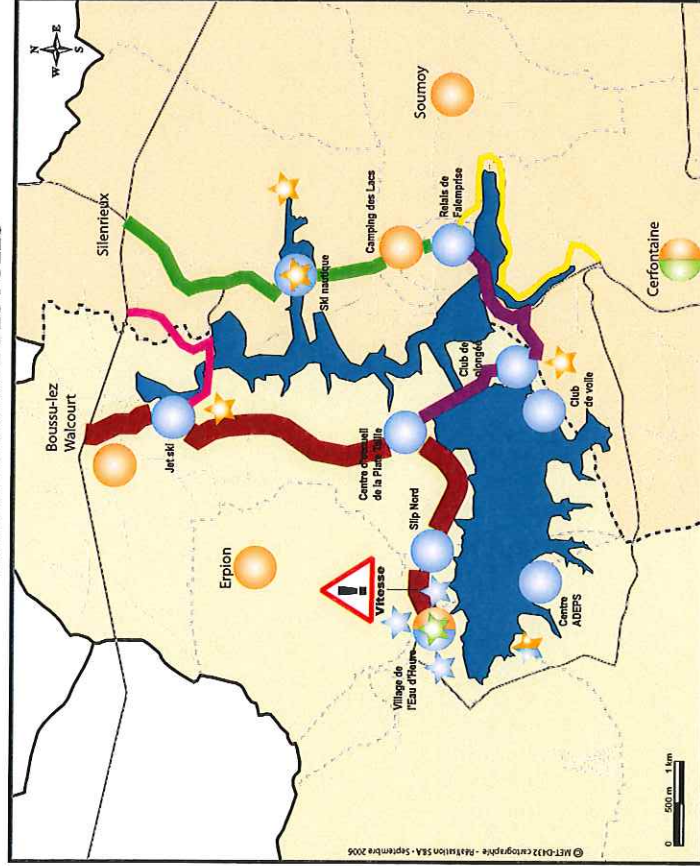
Premier séjour / visite au site



Premier lieu d'arrivée des touristes excursionnistes



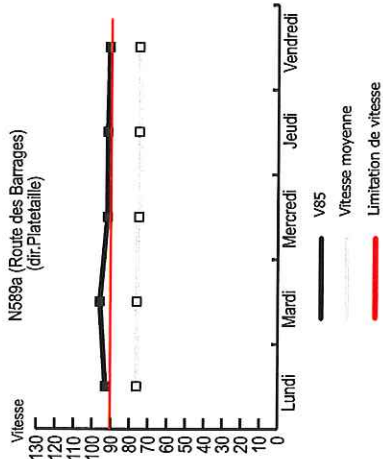
AXES DE DESERTE DES POLES



- Pôles existants
- Commerce (green circle)
 - Hébergement (orange circle)
 - Activité (blue circle)
- Développement des pôles
- Commerce (green star)
 - Hébergement (orange star)
 - Activités (blue star)

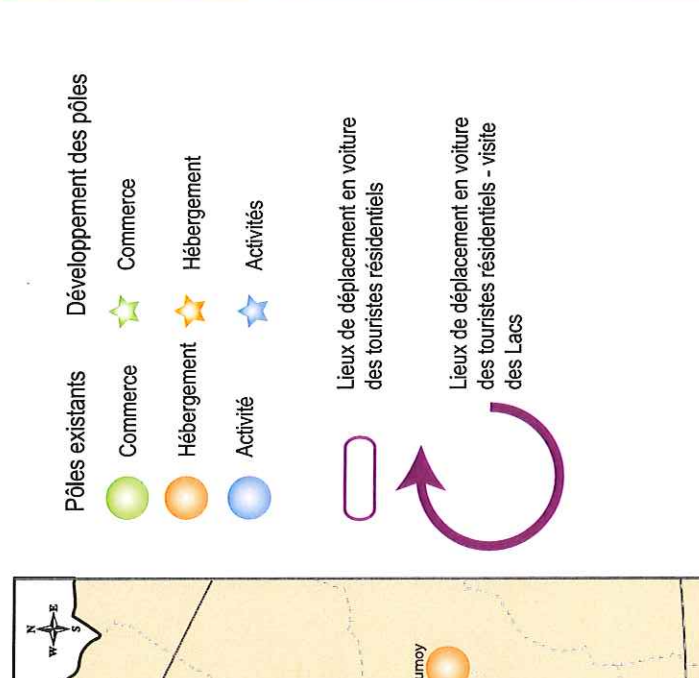
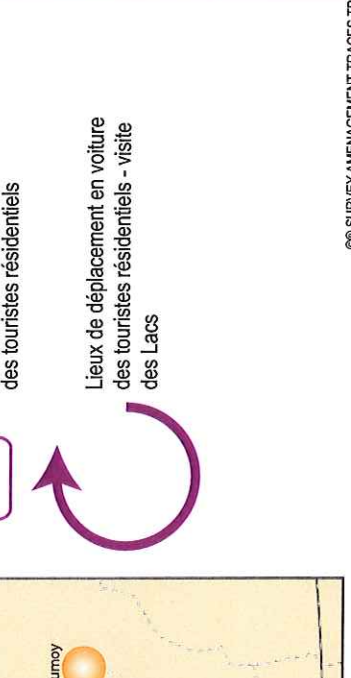
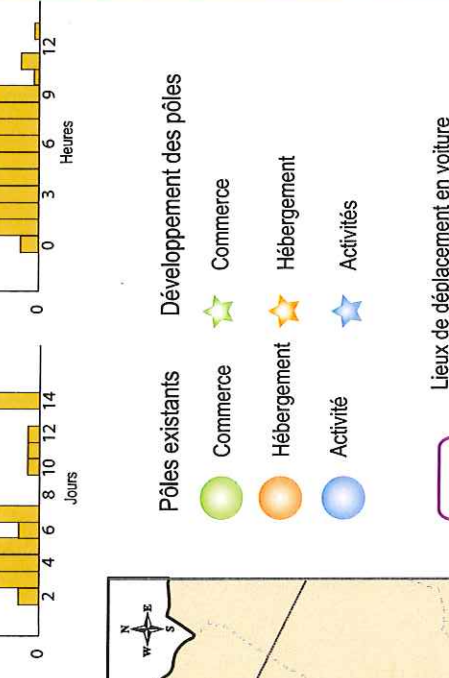
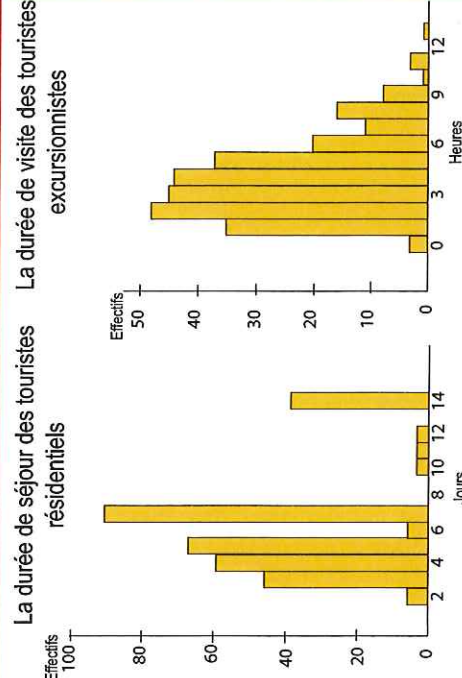
Pratique des vitesses

N589a (Route des Barrages) (dir. Plate-taille)



DIAGNOSTIC DE MOBILITE : Mobilité intra-site

Modes	Actuel	Développement
	Structure de voirie régionale de transit et pas une structure d'accès vers et au sein d'un site touristique Dispersion et non équipement des parkings	(AMP?)
	—	Liaison entre les pôles du site via le bus
	Problème d'identification et d'accès au réseau Réseau de promenade non structuré et non adapté à la mobilité	—



Traces TPI

©© SURVEY-AMENAGEMENT-TRACES TPI

Survey & Aménagement

2.2. Atouts / faiblesses

2.2.1. Le profil d'accessibilité

Accessibilité au site		
	Atouts / Opportunités	Faiblesses / Menaces
Le réseau routier - Charge de trafic	Projet E420	Saturation de la N5 vers Charleroi Difficulté de connexion entre la E42 et N5 en venant de Liège
Le réseau routier - Signalisation	Schéma de signalisation touristique des lacs	Signalisation à distance non adaptée Rupture de flux Non intégration dans des schémas territoriaux
Le réseau de transport collectif	Volonté des partenaires (en saison)	Réseau peu développé Accessibilité limitée
Les modes doux - Réseau	Existence de schémas cyclables et projets d'aménagement régionaux Projets RAVeL	Que des projets Absence de coordination entre les projets
Les modes doux - Sécurité		Absence d'aménagements Manque d'entretien de l'existant
Les modes doux - Signalisation		Aucune signalisation spécifique

Mobilité intra-site (accessibilité aux pôles et mobilité entre les pôles)

	Atouts / Opportunités	Faiblesses / Menaces
Le réseau routier - Sécurité		Entretien hivernal non assuré Insécurité subjective Structure non adaptée au site
Le réseau routier - Signalisation	Schéma de signalisation touristique des lacs	Entretien Mise à jour Politique de communication non adaptée Manque d'implication des opérateurs présents
Le réseau de transport collectif	Volonté des partenaires (en saison)	Aucune possibilité
Les modes doux - Réseau	Circuits balisés RAVeL	Manque de liaisons Absence de coordination entre les initiatives
Les modes doux - Sécurité		Longueur des circuits Sens de progression non adapté Manque d'entretien principalement au niveau des pistes cyclables
Les modes doux - Signalisation	Circuits balisés (randonnée)	Absence de signalisation spécifique mobilité Manque d'équipements
Les pôles d'échange modaux - Parking	Nombreux stationnements	Organisation déficiente
Les pôles d'échanges modaux - stationnement vélos, barre d'attache cavalier, point d'accostage		Peu d'équipement spécifique Absence d'interface

2.2.2. Le profil de mobilité

<i>Accessibilité au site</i>		
	Atouts / Opportunités	Faiblesses / Menaces
Les résidents permanents		Signalisation à distance non adaptée (constat de touristes perdus) Réseau TC peu développé entre leurs villages et le site (y compris lors d'évènements)
Les travailleurs		Signalisation à distance non adaptée (informations fournisseurs et clients) Réseau TC peu développé entre leur domicile et le site (rayon de 15Km)
Les touristes excursionnistes		Signalisation à distance non adaptée Rupture de flux
Les touristes résidents		Signalisation à distance non adaptée Rupture de flux
<i>Mobilité intra-site (accessibilité aux pôles et mobilité entre les pôles)</i>		
	Atouts / Opportunités	Faiblesses / Menaces
Les résidents permanents		Insécurité routière subjective importante Problème de compréhension de la signalisation Absence de possibilité en TC Manque d'entretien et manque d'aménagement modes doux (cyclables)
Les travailleurs		Insécurité routière subjective Absence de possibilité en TC Peu de parkings vélo

Mobilité intra-site (accessibilité aux pôles et mobilité entre les pôles)

	Atouts / Opportunités	Faiblesses / Menaces
Les touristes excursionnistes	Bonne appréciation du réseau pédestre Appréciation moyenne du réseau cyclable	Information sur les parkings déficiente Freins à l'utilisation des TC : fréquence insuffisante et durée des trajets Pas d'entretien hivernal de certaines routes Dégradation des routes Appellation des sites problématique (signalisation) Politique de communication non adaptée Problème d'identification des réseaux de modes doux Manque d'entretien et mauvaise praticabilité des réseaux modes doux Beaucoup de voitures (danger plus important le week-end) Manque d'aires de convivialité (bancs, poubelles, etc.)
Les touristes résidents	Bonne appréciation du réseau pédestre Appréciation moyenne du réseau cyclable	Pas d'entretien hivernal de certaines routes Dégradation des routes Mauvaise signalisation de certains pôles (Landal) Problème d'identification des réseaux de modes doux Manque d'entretien et mauvaise praticabilité des réseaux modes doux Manque d'aires de convivialité (bancs, poubelles, etc.)

2.3. Contraintes

Lors de la définition des objectifs, il faut garder à l'esprit que certains éléments sont fixes et ne pourront pas être modifiés.

<i>Accessibilité au site</i>	
Relief et climat	
Cohabitation entre les usagers de la voirie (véhicules individuels, vélos, piétons, camions, etc.)	
Etendue du site	
Eloignement par rapport aux moyens de communication	
Position du site au sein du paysage administratif	

<i>Mobilité intra-site (accessibilité aux pôles et mobilité entre les pôles)</i>	
Relief et climat	
Etendue du site	
Morcellement des étendues d'eau (présence physique des barrages)	
Eclatement des activités	
Eloignement des zones de services	
Cohabitation entre les différents publics (agricoles, touristes, sportifs, professionnels, etc.)	
Cohabitation entre les usagers de la voirie (véhicules individuels, vélos, piétons, camions, etc.)	
Un site touristique en plein essor. Une situation non figée (besoins en évolution)	
Diversité et multiplicité des intervenants (public – différents niveaux de pouvoirs, privé et associatif)	
Un village avec une concentration d'intervenants et d'activités différentes	
Position du site au sein du paysage administratif	
Intégration de la politique paysagère dans la mise en œuvre des objectifs (équipements) tout en garantissant en priorité l'accessibilité et la sécurité	

2.4. Les enjeux

Quatre enjeux ont été définis :

- **Positionner de manière forte et durable le site comme réel « Point d'appui touristique ».**
- **Développer une structure permanente de partenariats – renforcer l'implication de l'ensemble des opérateurs et acteurs.**
- **Asseoir l'idée que le site est un lieu multipôles en développement.**
- **Structurer et adapter en conséquence les outils de gestion et de communication et le positionnement du site.**

3. DEFINITION DES OBJECTIFS : METHODOLOGIE

3.1. Pourquoi ?

L'énoncé des objectifs permet d'identifier le résultat final souhaité par les acteurs. Il s'agit de la vision des acteurs quant aux changements attendus relativement à l'écart qui existe entre la situation actuelle et celle qui est visée.

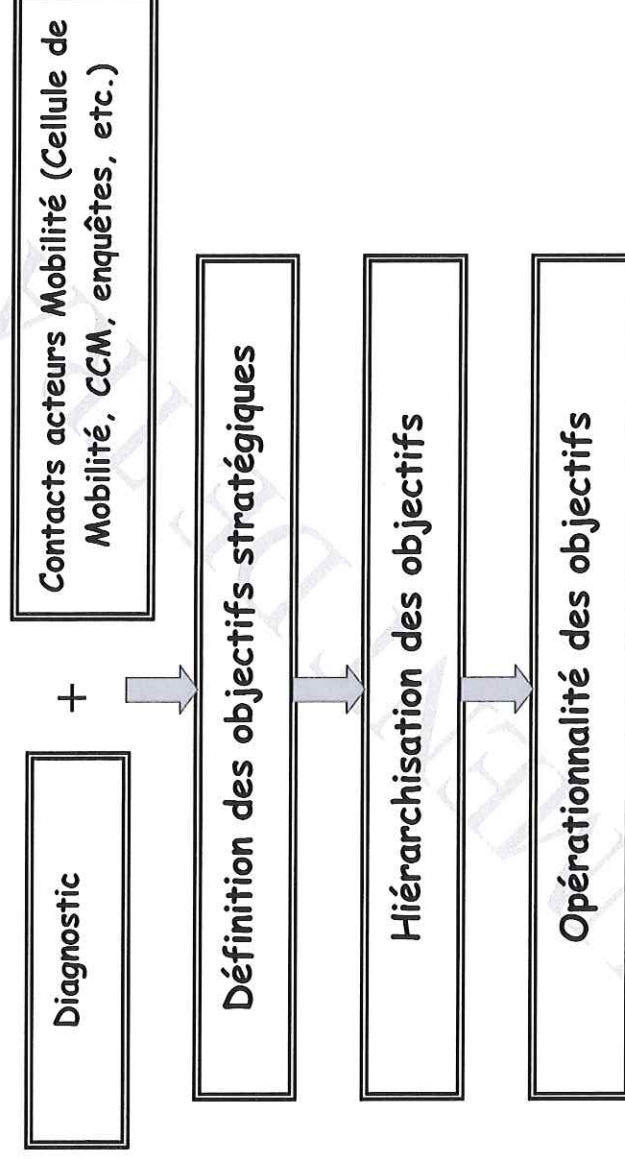
Le choix des objectifs par les acteurs doit se faire en tenant compte de la situation prévisible et des contraintes existantes.

- Mettre en place une **politique globale de mobilité** qui vise la durabilité et l'efficacité des déplacements ;
- Choisir des **objectifs réalistes** et pas uniquement séduisants au niveau progressiste, mais peu applicables ;
- Promouvoir une **collaboration** des différents acteurs (y compris les destinataires) ;
- Prévoir les **outils d'évaluation** nécessaires au contrôle des mesures (et les moyens budgétaires et humains pour les mettre en œuvre) ;
- Dégager des **moyens budgétaires et humains durables** et sur un long terme ;
- Equilibrer les **actions spatialement et temporellement** (à court, moyen et long termes) ;
- Prévoir des **actions concertées avec les communes voisines**.

Des objectifs clairs permettent aux acteurs de comparer les différentes options offertes et d'évaluer l'efficacité de la solution privilégiée.

3.2. Comment ?

Schématisation de la méthodologie appliquée pour définir les objectifs du plan de Gestion de la Mobilité du site des Lacs de l'Eau d'Heure



Les objectifs tels que définis doivent être **SMART**, à savoir :

- **Spécifiques** : un objectif ne peut être formulé de manière vague et générale, mais doit être défini de manière rigoureuse et précise.
- **Mesurables** : afin de pouvoir examiner si les objectifs sont atteints, ceux-ci doivent être, autant que possible, mesurables. Cette mesure peut se traduire sous la forme de notions de quantités, de qualité (approche maïeutique), de temps ou encore d'argent.
- **Acceptables** : les objectifs doivent être acceptés de tous, même s'ils ont nécessité des choix et des renoncements...
- **Réalistes** : il est utile de s'accorder un temps de réflexion au sujet de la faisabilité et du réalisme des objectifs. Si les objectifs sont trop ambitieux, il sera difficile de les atteindre... C'est pourquoi, il faut prendre en considération les facteurs critiques du succès.
- **Temporalisés** : il est convenu d'une échéance à laquelle l'objectif doit être atteint.

4. LES OBJECTIFS

4.1. Les objectifs du Plan de Gestion de la Mobilité du site des Lacs de l'Eau d'Heure

- Valorisation du potentiel de transport et d'accessibilité des pôles de développement.
- Établir un ensemble de mesures favorisant l'usage de modes de transport répondant à une mobilité durable sur, vers et à partir du site des Lacs de l'eau d'heure :
 - o déplacement collectif sur et vers le site ;
 - o relation du site aux infrastructures de déplacements lents ;
 - o usage des différents modes de transports sur le site ;
 - o cadre de vie.

4.2. Les objectifs généraux

Intégrer le réflexe mobilité à la politique de développement du site, de sa gestion et de sa politique événementielle de façon durable

- *réflexe de mobilité* : accessibilité et sécurité
- *développement du site* : touristique, économique, intégration territoriale
- *gestion* : politique d'investissement, d'entretien et politique de communication et de positionnement
- *politique événementielle* : mise en place d'une politique d'événements et accueil d'événements d'envergure
- *de façon durable* : prise en compte des trois piliers du développement durable (env, écon et social) → report modal, vision prospective

4.3. Les objectifs spécifiques

	<i>Accessibilité au site</i>	<i>Mobilité intra-site (accessibilité aux pôles et mobilité entre les pôles)</i>
Réseau routier	- Améliorer à court terme la signalisation touristique à distance - Intégrer à court terme le site dans la politique de signalisation directionnelle régionale - Intégrer à la politique de communication spécifique au site le volet accessibilité routière - Organiser à long terme l'entretien et la mise à jour de la signalisation touristique et directionnelle	- Adapter la structure du réseau routier aux spécificités du site - Organiser l'entretien courant et saisonnier du réseau routier - Etablir un programme de rénovation du réseau routier - Maintenir une signalisation intra-site performante - Intégrer à la politique de communication spécifique au site le volet mobilité routière
Réseau de transport collectif	- Développer et pérenniser l'accessibilité TC au site en haute saison touristique - Etudier et organiser une politique de transport collectif à long terme et pas uniquement saisonnière - Intégrer à la politique de communication spécifique au site le volet accessibilité TC	- Intégrer à la politique de communication spécifique au site le volet mobilité TC - Définir les modes de déplacement « touristiques » TC en adéquation avec les caractéristiques du site et son positionnement, les développer et les pérenniser

	Accessibilité au site	Mobilité intra-site (accessibilité aux pôles et mobilité entre les pôles)
Réseau « modes doux »	- Hiérarchiser et coordonner les itinéraires - Créer et adapter des équipements spécifiques (sécurité, signalisation et convivialité) et les entretenir - Intégrer à la politique de communication spécifique au site le volet accessibilité MD	- Développer un véritable réseau de mobilité douce sur le site - Organiser la politique d'entretien (courant et saisonnier) du réseau modes doux - Intégrer à la politique de communication spécifique au site le volet mobilité douce
Pôles d'échanges modaux	<i>Cf. transport collectif</i>	- Adapter l'offre de parkings à la logique multipôles développée et en faire de véritables zones d'interface - Doter le site de zones d'interface entre les différents modes de déplacements

Afin de préparer la hiérarchisation des objectifs, des précisions ont été apportées pour chaque objectif :

- une brève description des actions découlant des objectifs a tout d'abord été réalisée ;
- ensuite les modes de transports concernés par l'objectif ont été mis en évidence, ainsi que le fait d'avoir affaire à une problématique d'accessibilité, de sécurité ou de mobilité ;
- les pouvoirs décisionnels ont été envisagés dans la colonne suivante ;
- la répartition géographique de l'objectif est mentionnée après ;
- un calendrier des actions est envisagé par la suite ;
- les moyens budgétaires sont explicités dans l'avant-dernière colonne ;
- enfin, le système d'évaluation est proposé pour les acteurs concernés.

Objectifs	Breve description	Caractéristiques	Pouvoirs décisionnels	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires	Système d'évaluation
		Accessibilité/Sécurité/Signalisation/Réseau Routier/Transport en Commun/Modes Doux/Pôles d'échange			CT = Court Terme MT = Moyen Terme LT = Long Terme	Importance des moyens budgétaires et sources de financement	Moyens et intervenants
Améliorer à court terme la signalisation touristique à distance	Actualisation de la signalisation touristique à distance en prenant en considération l'évolution des flux touristiques et des zones de chalandise Développer une coordination entre les différents schémas de signalisation touristique	Signalisation RR	Région Wallonne - MET Province de Namur et Province de Hainaut	Province du Hainaut et Province de Namur	Court terme	Faibles CGT, MET, FEDER, Provinces	Enquête de satisfaction auprès des résidents ASBL L'EH
Intégrer à court terme le site dans la politique de signalisation directionnelle régionale	Créer une liaison entre les différents outils de signalisation touristique et directionnelle existants et les différents intervenants territoriaux : mise à jour de la signalisation vers les pôles d'entrées au site	Accessibilité et signalisation RR	Région Wallonne - MET	Province du Hainaut et Province de Namur	Réflexion : CT Concrétisation : MT	Moyens MET	Enquête de satisfaction auprès des clientèles ASBL L'EH

Objectifs	Breve description	Caractéristiques	Pouvoirs décisionnels	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires	Système d'évaluation
		Accessibilité/Sécurité/Signalisation/Réseau Routier/Transport en Commun/Modes Doux/Pôles d'échange			CT = Court Terme MT = Moyen Terme LT = Long Terme	Importance des moyens budgétaires et sources de financement	Moyens et intervenants
Intégrer à la politique de communication spécifique au site le volet accessibilité routière	Développement d'une politique de communication (Internet, journal, folder, etc.) en prenant en considération l'évolution des flux touristiques et des zones de chalandise et les outils de signalisation	Signalisation RR	ASBL L'EH	Non spatialisable	CT	Faibles Fonds propres	Enquête de satisfaction auprès des clientèles ASBL L'EH
Organiser à long terme l'entretien et la mise à jour de la signalisation touristique et directionnelle	Mettre en œuvre de manière planifiée l'entretien, le remplacement des outils et l'actualisation de l'information	Signalisation RR	Région Wallonne - MET	Province du Hainaut et Province de Namur	LT	Moyens MET, CGT	Enquête de satisfaction auprès des clientèles ASBL L'EH

		Accessibilité/Sécurité/Signalisation/Réseau Routier/Transport en Commun/Modes Doux/Pôles d'échange			CT = Court Terme MT = Moyen Terme LT = Long Terme	Importance des moyens budgétaires et sources de financement	Moyens et intervenants
Développer et pérenniser l'accessibilité TC au site en haute saison touristique	Création et organisation d'une ligne de bus (y compris promotion) entre la gare de Walcourt et le site en haute saison touristique	Accessibilité TC	ASBL L'EH, TEC Charleroi et TEC Namur-Luxembourg, SNCB	Province du Hainaut et Province de Namur (Gare de Walcourt-site)	CT MT	Elevés ASBL L'EH, TEC Charleroi et TEC Namur-Luxembourg, SNCB, FEDER (CT)	Chiffre de fréquentation de la ligne TEC et ASBL L'EH
Etudier et organiser une politique de transports collectifs à long terme et pas uniquement saisonnière	Approfondir la connaissance des besoins et définir les moyens permettant de susciter une demande à long terme au niveau des déplacements en TC Créer et organiser des moyens de transports motorisés non individuels vers le site Intégrer la mobilité dans l'offre touristique	Accessibilité TC	ASBL L'EH, TEC Charleroi et TEC Namur-Luxembourg, SNCB	Province du Hainaut et Province de Namur (Gare de Walcourt-site)	MT	Elevés ASBL L'EH, TEC Charleroi et TEC Namur-Luxembourg, SNCB	Chiffre de fréquentation de la ligne TEC et ASBL L'EH

Objectifs	Breve description	Caractéristiques	Pouvoirs décisionnels	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires	Système d'évaluation
		Accessibilité/Sécurité/Signalisation/Réseau Routier/Transport en Commun/Modes Doux/Pôles d'échange			CT = Court Terme MT = Moyen Terme LT = Long Terme	Importance des moyens budgétaires et sources de financement	Moyens et intervenants
Intégrer à la politique de communication spécifique au site le volet accessibilité TC	Développement d'une politique de communication (Internet, journal, folder, etc.) en prenant en considération l'évolution de la politique de mobilité du site	Accessibilité et signalisation TC	ASBL L'EH, TEC Charleroi et TEC Namur-Luxembourg, SNCB	Non spatialisable	CT	Faibles Fonds propres	Enquête de satisfaction auprès des clientèles ASBL L'EH
Hiérarchiser et coordonner les itinéraires modes doux	Rationalisation des réseaux existants projetés en prenant en considération les aspects mobilités (type d'utilisateur et les besoins identifiés) et les produits touristiques d'itinérance.	Accessibilité MD	Région wallonne MET et Communes périphériques	10-15 KM autour du site (mobilité) Eurovéloroute et GR (itinérance)	MT	Faibles Région Wallonne	Quantification des itinéraires mis en œuvre RW

Objectifs	Brève description	Caractéristiques	Pouvoirs décisionnels	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires	Système d'évaluation
		Accessibilité/Sécurité/Signalisation/Réseau Routier/Transport en Commun/Modes Doux/Pôles d'échange			CT = Court Terme MT = Moyen Terme LT = Long Terme	Importance des moyens budgétaires et sources de financement	Moyens et intervenants
Créer et adapter des équipements MD spécifiques (sécurité, signalisation et convivialité) et les entretenir	Aménager les réseaux cyclables et pédestres (routiers et sites propres) de manière cohérente et efficace adaptées aux besoins réels des utilisateurs Développer une politique d'entretien des équipements	Accessibilité, sécurité et signalisation MD	Région wallonne MET et Communes périphériques	10-15 KM autour du site (mobilité) Eurovéloroute et GR (itinérance)	MT et LT	Elevés Région Wallonne, Communes	Quantification des itinéraires mis en œuvre Enquête de satisfaction auprès des clientèles RW et ASBL L'EH
Intégrer à la politique de communication spécifique au site le volet accessibilité MD	Développement d'une politique de communication (Internet, journal, folder, etc.) en prenant en considération l'évolution des flux touristiques et des zones de chalandise et les outils de signalisation	Accessibilité et signalisation MD	ASBL L'EH	Non spatialisable	CT	Faibles Fonds propres	Enquête de satisfaction auprès des clientèles ASBL L'EH

Objectifs	Brève description	Caractéristiques	Pouvoirs décisionnels	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires	Système d'évaluation
		Accessibilité/Sécurité/Signalisation/Réseau Routier /Transport en Commun/Modes Doux/Pôles d'échange			CT = Court Terme MT = Moyen Terme LT = Long Terme	Importance des moyens budgétaires et sources de financement	Moyens et intervenants
Adapter la structure du réseau routier aux spécificités du site	Définir une hiérarchisation du réseau et préciser les fonctions de chaque voirie et les principes d'aménagement y afférents Définir et organiser la politique de mise en oeuvre	Accessibilité et sécurité RR	Région Wallonne-MET	Site	Réflexion : CT Concrétisation : MT	Réflexion : Faibles Concrétisation : Moyens à élevés RW - MET	Enquête de satisfaction auprès des clientèles ASBL L'EH Comptages routiers (trafic et vitesse) MET-D112
Organiser l'entretien courant et saisonnier du réseau routier	Définir un programme pluriannuel d'entretien courant des voiries et organiser l'entretien saisonnier	Accessibilité et sécurité RR	Région Wallonne-MET	Site	CT	Moyens à élevés RW - MET	Enquête de satisfaction auprès des clientèles ASBL L'EH Accidentologie MET-D112 et polices locales

Objectifs	Brève description	Caractéristiques	Pouvoirs décisionnels	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires	Système d'évaluation
		Accessibilité/Sécurité/Signalisation/Réseau Routier/Transport en Commun/Modes Doux/Pôles d'échange			CT = Court Terme MT = Moyen Terme LT = Long Terme	Importance des moyens budgétaires et sources de financement	Moyens et intervenants
Etablir un programme de rénovation du réseau routier	Rénovation du réseau routier en prenant en considération la hiérarchisation définie Aménager (Fluidité et sécurité) les zones de croisement de flux et le linéaire là où cela se justifie	Accessibilité et sécurité RR	Région Wallonne-MET	Site	Réflexions CT Concrétisation : M et LT	Réflexions : faibles Concrétisation : M et élevés RW - MET	Enquête de satisfaction auprès des clientèles ASBL L'EH Accidentologie MET-D112 et polices locales
Maintenir une signalisation intra-site performante	Développer un outil de gestion de la signalisation, organiser l'entretien (nettoyage et remplacement) Se définir une périodicité et organiser une mise à jour de l'information	Accessibilité et signalisation RR	RW-CGT et ASBL L'EH	Site	CT	Moyens RW-CGT et ASBL L'EH	Enquête de satisfaction auprès des clientèles ASBL L'EH

Plan de gestion de la Mobilité des lacs de l'Eau d'Heure - Phase 2 : Diagnostic et objectifs
Septembre 2006

- 34

Objectifs	Brève description	Caractéristiques	Pouvoirs décisionnels	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires	Système d'évaluation
		Accessibilité/Sécurité/Signalisation/Réseau Routier /Transport en Commun/Modes Doux/Pôles d'échange			CT = Court Terme MT = Moyen Terme LT = Long Terme	Importance des moyens budgétaires et sources de financement	Moyens et intervenants
Intégrer à la politique de communication spécifique au site le volet mobilité routière	Développement d'une politique de communication (Internet, journal, folder, etc.) en prenant en considération la politique de mobilité, de signalisation et de développement du site	Signalisation RR	ASBL L'EH	Non spatialisable	CT	Faibles Fonds propres	Enquête de satisfaction auprès des clientèles ASBL L'EH
Définir les modes de déplacement « touristiques » (TC) en adéquation avec les caractéristiques du site et son positionnement, les développer et les pérenniser	Sur base des besoins identifiés et du positionnement du site, définition des moyens de transports motorisés non individuels touristiques au sein du site en fonction des saisons Création et organisation des différents modes de déplacements touristiques entre les différents pôles du site en fonction des saisons	Accessibilité TC	ASBL L'EH	Site	Réflexion : CT Concrétisation MT	Réflexion : Faibles Concrétisation : Elevées ASBL L'EH et RW	Chiffre de fréquentation de la ligne Enquête de satisfaction auprès des clientèles ASBL L'EH

Objectifs	Brève description	Caractéristiques	Pouvoirs décisionnels	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires	Système d'évaluation
		Accessibilité/Sécurité/Signalisation/Réseau Routier /Transport en Commun/Modes Doux/Pôles d'échange			CT = Court Terme MT = Moyen Terme LT = Long Terme	Importance des moyens budgétaires et sources de financement	Moyens et intervenants
Intégrer à la politique de communication spécifique au site le volet mobilité TC	Développement d'une politique de communication (Internet, journal, folder, etc.) en prenant en considération la politique de mobilité et de développement du site	Accessibilité TC	ASBL L'EH	Non spatialisable	CT	Faibles Fonds propres	Enquête de satisfaction auprès des clientèles ASBL L'EH
Développer un véritable réseau de mobilité douce sur le site	Faire des équipements existants (circuits balisés, RAVeL, pistes cyclables) un véritable réseau de mobilité (liaisons, raccourcis, signalisation et équipements de convivialité)	Accessibilité MD	RW, Cerfontaine et Froidchapelle ASBL L'EH	Site	Réflexions : CT Concrétisation : MT	Réflexions : Faibles à moyens Concrétisation Moyens à élevés RW, Cerfontaine et Froidchapelle ASBL L'EH	Enquête de satisfaction auprès des clientèles ASBL L'EH

Objectifs	Brève description	Caractéristiques	Pouvoirs décisionnels	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires	Système d'évaluation
		Accessibilité/Sécurité/Signalisation/Réseau Routier/Transport en Commun/Modes Doux/Pôles d'échange			CT = Court Terme MT = Moyen Terme LT = Long Terme	Importance des moyens budgétaires et sources de financement	Moyens et intervenants
Organiser la politique d'entretien (courant et saisonnier) du réseau MD	Définir un programme pluriannuel d'entretien courant du réseau MD et organiser les entretiens saisonniers	Accessibilité et sécurité MD	RW, Cerfontaine et Froidchapelle ASBL L'EH	Site	CT	Moyens à élevés RW, Cerfontaine et Froidchapelle ASBL L'EH	Enquête de satisfaction auprès des clientèles ASBL L'EH
Intégrer à la politique de communication spécifique au site le volet mobilité douce	Développement d'une politique de communication (Internet, journal, folder, etc.) en prenant en considération la politique de mobilité douce et de développement du site	Accessibilité MD	ASBL L'EH	Non spatialisable	CT	Faibles Fonds propres	Enquête de satisfaction auprès des clientèles ASBL L'EH

Plan de gestion de la Mobilité des lacs de l'Eau d'Heure - Phase 2 : Diagnostic et objectifs

Septembre 2006

- 37

Objectifs	Breve description	Caractéristiques	Pouvoirs décisionnels	Répartition géographique	Calendriers des actions	Moyens budgétaires	Système d'évaluation
		Accessibilité/Sécurité/Signalisation/Réseau Routier/Transport en Commun/Modes Doux/Pôles d'échange			CT = Court Terme MT = Moyen Terme LT = Long Terme	Importance des moyens budgétaires et sources de financement	Moyens et intervenants
Adapter l'offre de parkings à la logique multipôles développée et en faire de véritables zones d'interface	Etudier l'intégration des parkings (localisation, quantité, qualité, mode de gestion) dans la politique de mobilité (création, suppression et adaptation) et de convivialité	Accessibilité et sécurité RR, TC et MD	RW-MET ASBL L'EH	Site	Réflexions : CT Concrétisation : MT à LT	Réflexions : Faibles à moyens Concrétisation Moyens à élevés RW, ASBL L'EH	Enquête de satisfaction auprès des clientèles ASBL L'EH
Doter le site de zones d'interface entre les différents modes de déplacements	Etudier l'intégration des autres zones d'interfaces (localisation, quantité, qualité, mode de gestion) dans la politique de mobilité (création, suppression et adaptation) et de convivialité	Accessibilité et sécurité TC et MD	RW-MET ASBL L'EH TEC Froidchapelle et Cerfontaine	Site	Réflexions : CT Concrétisation : MT à LT	Réflexions : Faibles à moyens Concrétisation Moyens à élevés RW, ASBL L'EH SRWT Froidchapelle et Cerfontaine	Enquête de satisfaction auprès des clientèles ASBL L'EH

DOCUMENT DE TRAVAIL