

SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :**CARREFOUR GOZÉE / GRAND BRY / ROND-POINT**

FICHE N° D.1c

OBJECTIF(S)

- Sécuriser le carrefour au regard de l'ensemble des usagers de la route

ACTION(S)

- Réaménager le carrefour de manière à le rendre plus lisible et plus structuré

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 1
- Action à mener à court terme (< 5 ans)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, Région Wallonne (District Routier de Charleroi)

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police Germinalt

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

CARREFOUR GOZÉE / GRAND BRY / ROND-POINT

FICHE N° D.1c

MESURE CONCRETE

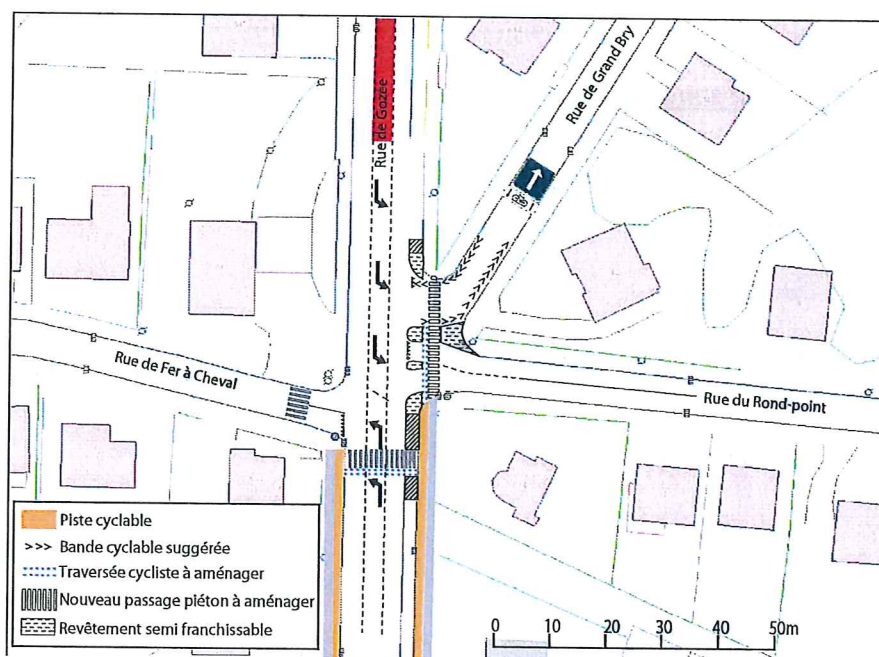
Proposition d'aménagement

L'action consiste à restructurer le carrefour de manière à le rendre plus lisible et plus sécurisant pour l'ensemble des usagers de la route. A cet effet, est préconisé le placement d'îlots/zones directionnels totalement ou semi-franchissables (nécessaires pour la giration des poids lourds).

Afin de réduire le nombre de points de conflits est également recommandée la mise à sens unique de l'une des voiries secondaires, en l'occurrence la rue du Grand Bry ce qui permettra – en cas de passage de l'itinéraire cyclable structurant envisagé par ailleurs – un aménagement plus sûr et confortable pour le cycliste.

NB : L'aménagement proposé ci-après tient compte du projet de réaménagement de la N579 envisagé par le District Routier de Charleroi, qui y envisage la création d'une piste cyclable entre le rond-point de Gozée et le carrefour dont il est question.

Esquisse d'aménagement



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :**CARREFOUR GOZÉE / MARBAIX / GRAND CHEMIN**

FICHE N° D.1D

OBJECTIF(S)

- Sécuriser le carrefour au regard de l'ensemble des usagers de la route

ACTION(S)

- Réaménager le carrefour de manière à le rendre plus lisible et plus structuré

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 1
- Action à mener à court terme (< 5 ans)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, Région Wallonne (District Routier de Charleroi)

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police Germinalt

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

CARREFOUR GOZÉE / MARBAIX / GRAND CHEMIN

FICHE N° D.1D

MESURE CONCRETE

Proposition

L'aménagement proposé est le suivant :

- au niveau du croisement Gozée / Marbaix :
 - placement d'îlots/zones directionnels totalement ou semi-franchissables (nécessaires pour la giration des bus et autres poids lourds) en vue de séparer les flux issus et se dirigeant vers la rue de Marbaix ;
 - marquage au sol d'un passage pour piéton;

La sécurisation de ce carrefour passe également par le respect des limites de vitesse sur la rue de Gozée (N579 ; 50 km/h). Dans ce but, est proposée la suppression de l'une des deux bandes de circulation en direction de Beaumont.

- au niveau du croisement Marbaix / Grand Chemin, et compte tenu de la mise en sens unique de cette voirie :
 - amorcement d'un contre-sens cyclable rue du Grand Chemin.
Cette voirie a été identifiée comme faisant partie d'un itinéraire cyclable structurant au sein de Montigny-le-Tilleul dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité ;
 - une extension de trottoir est également possible (cf. esquisse d'aménagement ci-après)

Le placement du signal B17 (carrefour où la priorité de droite est applicable) et/ou la reproduction au sol de ce même signal attirerait l'attention des automobilistes provenant de la rue de Marbaix sur la présence d'une priorité de droite (rue du Grand Chemin), et inciterait les automobilistes à ralentir à l'approche du carrefour.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015

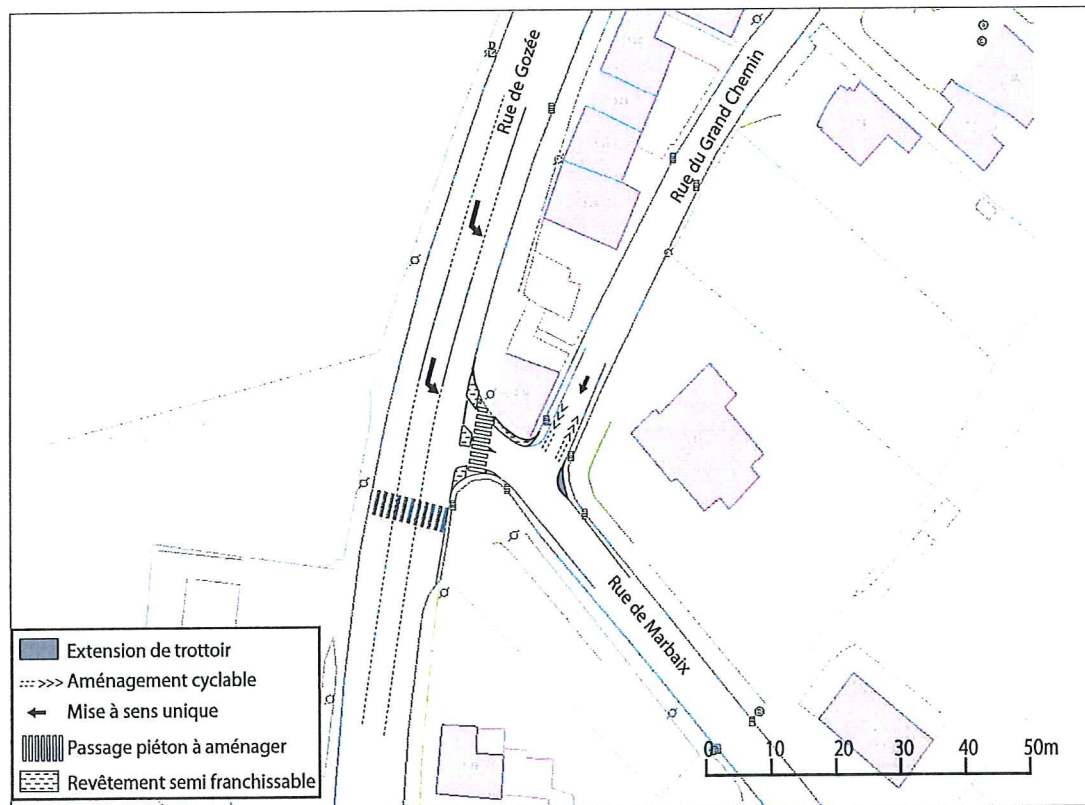


SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

CARREFOUR GOZÉE / MARBAIX / GRAND CHEMIN

FICHE N° D.1D

Esquisse d'aménagement



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :**CARREFOUR GOZÉE / BOIS FRION / GRAND CHEMIN**

FICHE N° D.1E

OBJECTIF(S)

- Sécuriser le carrefour au regard de l'ensemble des usagers de la route

ACTION(S)

- Réaménager le carrefour de manière à le rendre plus lisible et sécurisé

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveaux 1
- Action à mener à court terme (< 5 ans)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, Région Wallonne (District Routier de Charleroi)

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police Germinalt

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

CARREFOUR GOZÉE / BOIS FRION / GRAND CHEMIN

FICHE N° D.1E

MESURE CONCRETE

Proposition d'aménagement

L'aménagement proposé est le suivant :

- au niveau de la rue de Gozée (N579) :
 - inversion des tourne-à-gauche de telle sorte que les véhicules se situent face à la voirie qu'ils doivent emprunter ;
 - protection du passage piéton sis au sud du carrefour, via des îlots ;
- au niveau de la rue du Bois Frion :
 - placement d'îlots/zones directionnels en vue de séparer les flux issus et en direction de cette voirie ;
 - marquage au sol d'un passage pour piéton ;
- au niveau de la rue du Grand Chemin :
 - placement d'un îlot directionnel en vue de séparer les flux issus et en direction de cette voirie ;
 - déplacement du passage pour piéton.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015

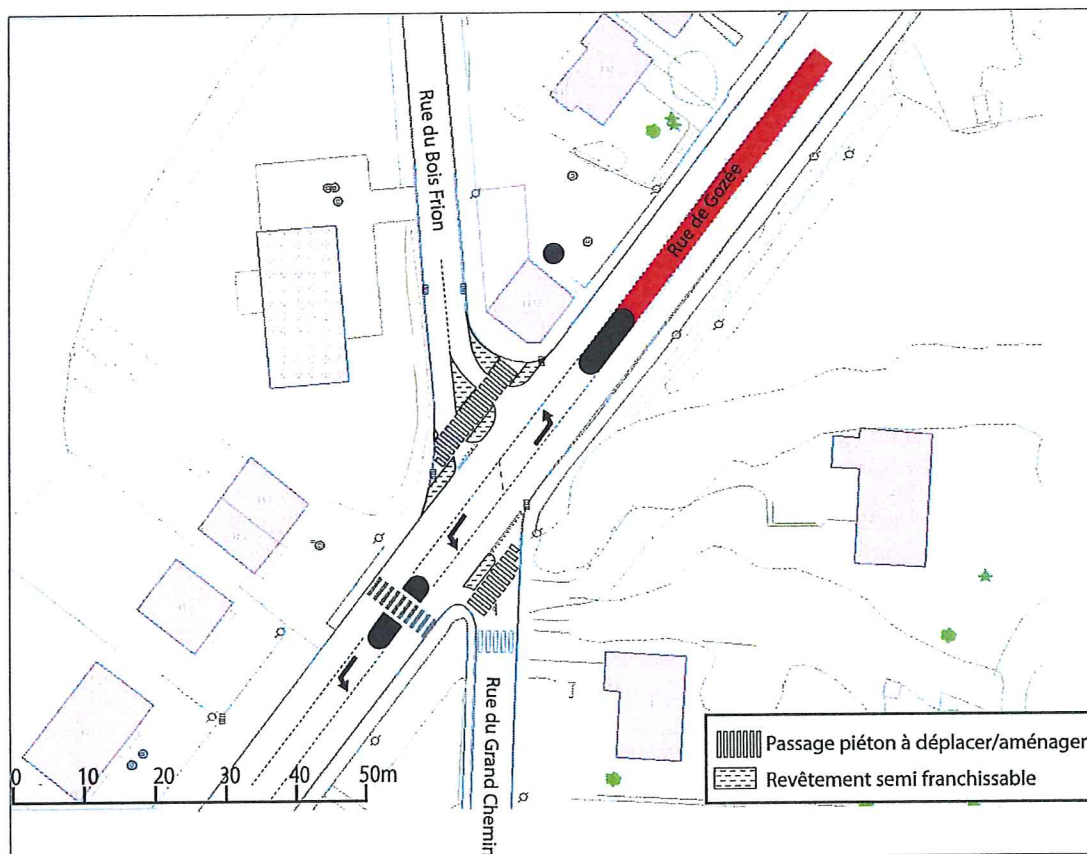


SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

CARREFOUR GOZÉE / BOIS FRION / GRAND CHEMIN

FICHE N° D.1E

Esquisse d'aménagement



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :**CARREFOUR CHÊNE BONNET / FAUVETTES / GRAND BRY**

FICHE N° D.1f

OBJECTIF(S)

- Sécuriser le carrefour au regard de l'ensemble des usagers de la route

ACTION(S)

- Réaménager le carrefour de manière à le rendre plus lisible et sécurisé

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 2
- Action à mener à moyen terme (< 10 ans)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police Germinalt

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

CARREFOUR CHÊNE BONNET / FAUVETTES / GRAND BRY

FICHE N° D.1f

MESURE CONCRETE

Proposition

L'aménagement proposé est le suivant :

- aménagement d'un mini-giratoire avec îlot central semi-franchissable.
Sur l'exemple d'aménagement ci-dessous, le mini-giratoire présente un rayon externe de 13,0 mètres (et un diamètre interne de 6,8 mètres).
- les espaces résiduels seront couverts d'un revêtement semi-franchissable (nécessaire à la giration des poids-lourds)

\$ exemple de giratoire (Nivelles)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015

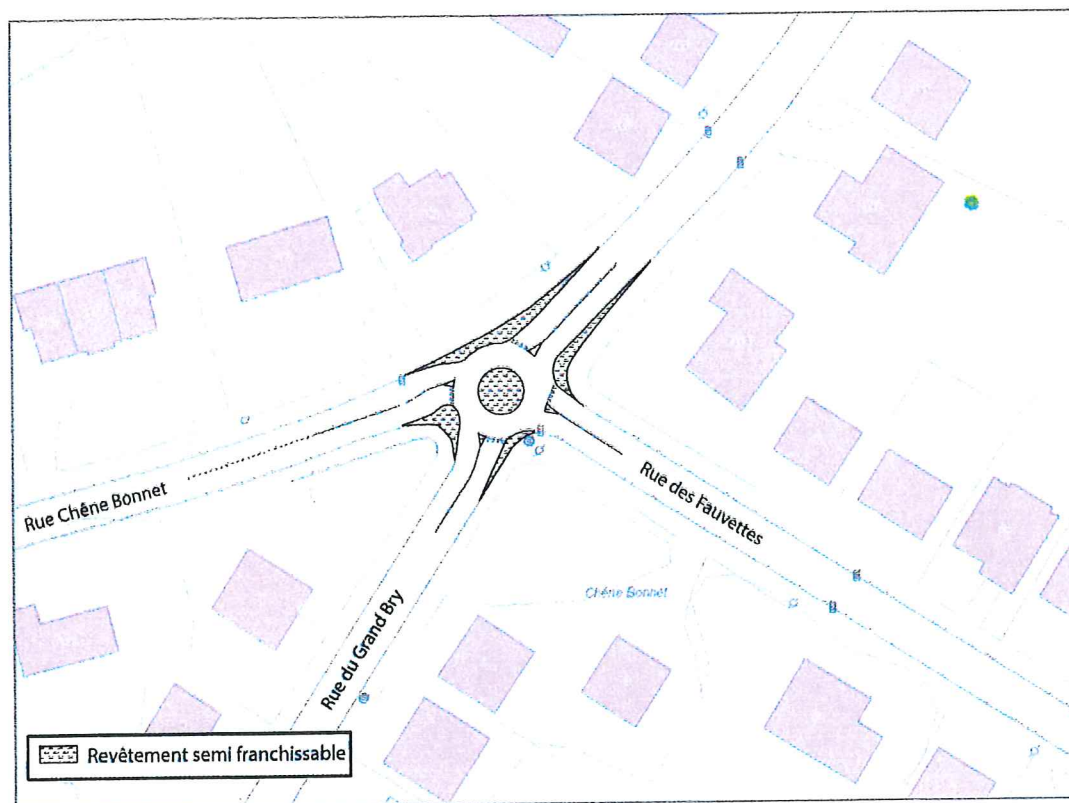


SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

CARREFOUR CHÊNE BONNET / FAUVETTES / GRAND BRY

FICHE N° D.1f

Esquisse d'aménagement



COMMUNE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL

**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MARS 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

DOUBLE CARREFOUR LANDELIES / LANDELIES (CONTRE-ALLÉE)

FICHE N° D.1G

OBJECTIF(S)

- Sécuriser les carrefours au regard de l'ensemble des usagers de la route

ACTION(S)

- Mise à sens unique de la contre-allée rue de Landelies en vue d'une meilleure gestion des carrefours, et réaménagement des carrefours

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 1 (mise à sens unique) et 3 (réaménagement des carrefours)
- Action à mener : à court terme (< 5 ans) : mise à sens unique
: à moyen-long terme (10-15 ans) : réaménagement des carrefours

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police Germinalt

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

DOUBLE CARREFOUR LANDELIES / LANDELIES (CONTRE-ALLÉE)

FICHE N° D.1G

MESURE CONCRETE

Proposition

Mise à sens unique

L'action consiste premièrement à mettre en sens unique la contre-allée de la rue de Landelies (en direction du centre) via le placement des signaux routiers *ad hoc* (F19 et C1). De la sorte le nombre de carrefours à gérer passe de deux à un.



F19



C1

Le cas échéant, il sera nécessaire de retirer le signal B17 (carrefour où la priorité de droite est applicable), placé en amont du premier carrefour.

Au droit du second carrefour, une reproduction au sol de ce même signal pourrait être envisagée, en vue d'attirer davantage l'attention des automobilistes sur la présence d'un carrefour où la priorité de droite est d'application.

Réaménagement des carrefours

Dans un second temps, il s'agit de réduire les espaces de circulation pour les automobilistes, notamment au profit d'un élargissement des espaces de circulation pour les piétons.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015

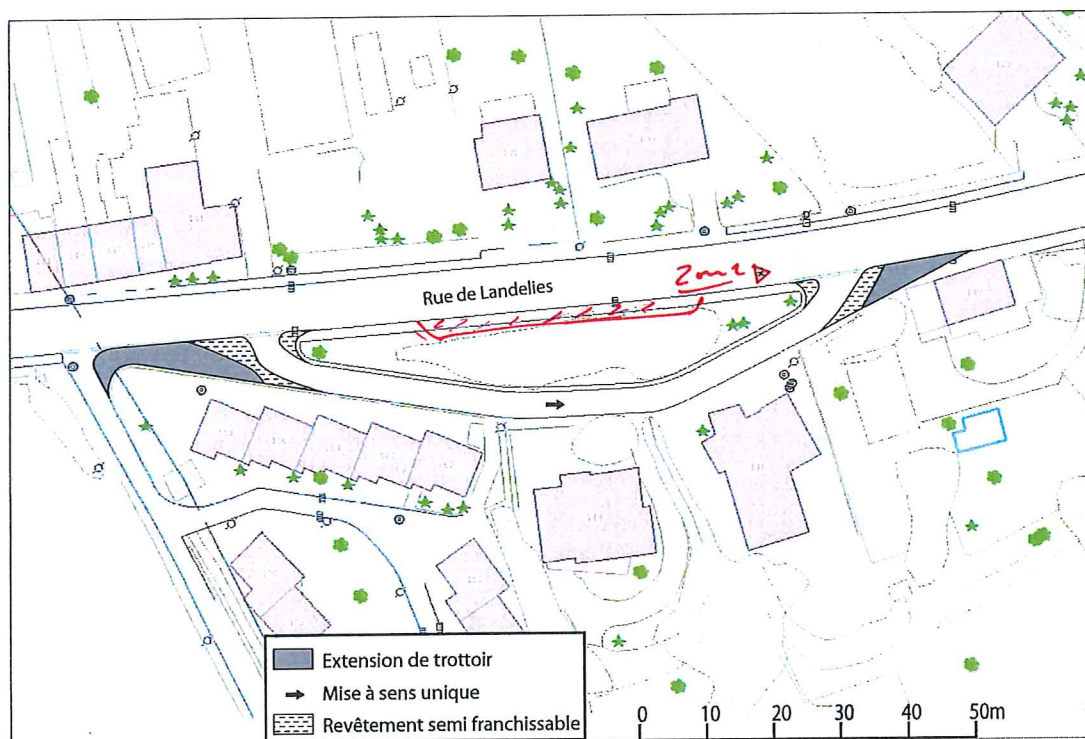


SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

DOUBLE CARREFOUR LANDELIES / LANDELIES (CONTRE-ALLÉE)

FICHE N° D.1G

Esquisse d'aménagement



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :**WILMET / MAJOR HOUSIAU / TRY****FICHE N° D.1H****OBJECTIF(S)**

- Sécuriser les carrefours au regard de l'ensemble des usagers de la route

ACTION(S)

- Réorganiser le carrefour de manière à réduire les espaces de circulation des automobilistes et augmenter celui dédié aux piétons

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 1 (proximité d'une école)
- Action à mener : à court terme (< 5 ans)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police Germinalt, SRWT – TEC Charleroi

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

WILMET / MAJOR HOUSIAU / TRY

FICHE N° D.1H

MESURE CONCRETE

Proposition d'aménagement

L'action consiste principalement à réduire les espaces de circulation des automobilistes au profit de celui des piétons. Le tourne-à-gauche vers la rue du Try sera supprimé à cet effet.

Etant donné le passage de lignes de bus régulières rue Wilmet, un espace de circulation de 6,00 à 6,50 m sera idéalement conservé au droit de cette voirie.

Le passage pour piéton de la rue Major Housiau sera quelque peu déplacé afin de se situer davantage sur le chemin « naturel » du piéton.

La zone d'attente du bus scolaire sera quelque peu décalée afin de libérer de l'espace pour les piétons. Cette zone pourrait servir de zone de « dépose-minute » les jours où aucun bus scolaire n'est attendu.

En cas d'aménagement d'un plateau au droit de ce carrefour – tel que proposé dans le cadre de l'étude portant sur les réaménagements des rues de la Montagne et Major Housiau – celui-ci sera idéalement étendu à l'ensemble de la « zone 30 », définie aux abords de l'école du Centre.

NB : L'esquisse d'aménagement proposée se base sur celle établie par le bureau Grontmij, dans le cadre de la mission portant sur les réaménagements des rue de la Montagne et Major Housiau.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015

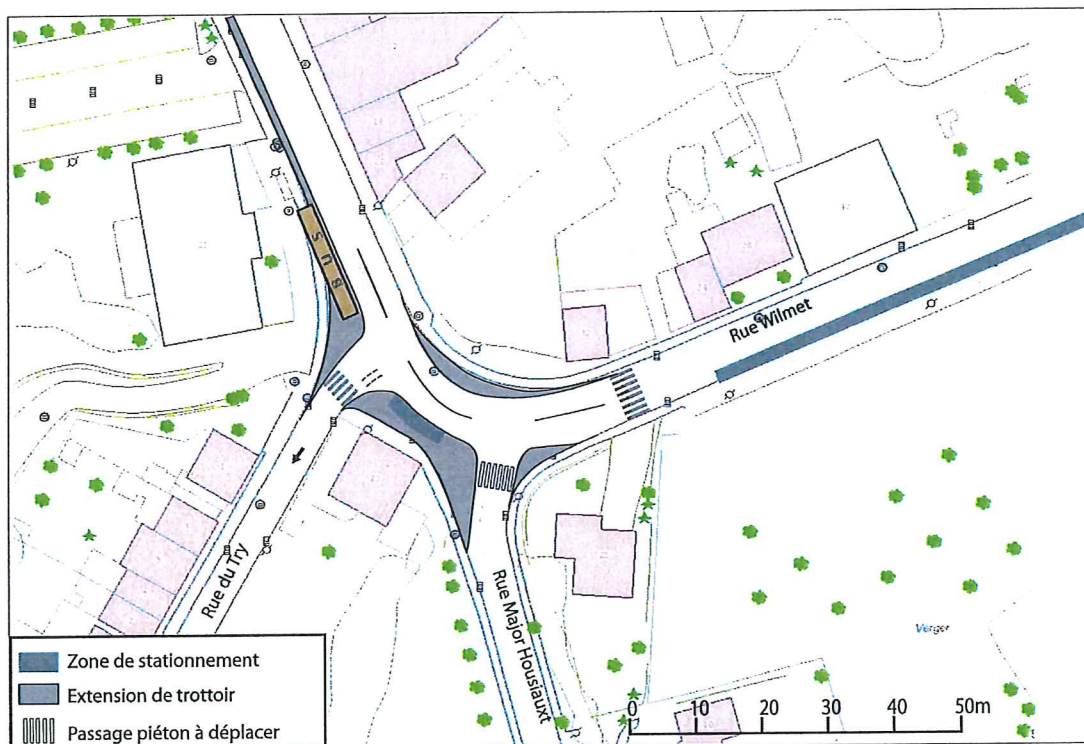


SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

WILMET / MAJOR HOUSIAU / TRY

FICHE N° D.1H

Esquisse d'aménagement



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

D. QUENNE/DÉPORTÉS/DARQUENNE & MONT-SUR-MARCHIENNE/ E.
VANDERVELDE

FICHE N° D.11

OBJECTIF(S)

- Sécuriser les carrefours au regard de l'ensemble des usagers de la route

ACTION(S)

- Mettre à sens unique la rue Albert Darquenne et la rue des Déportés
- Réduire les espaces de circulation pour les automobilistes et rendre les carrefours plus lisibles

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 2
- Action à mener à moyen terme (< 10 ans)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police Germinalt

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

D. QUENNE/DÉPORTÉS/DARQUENNE & MONT-SUR-MARCHIENNE/ E.
VANDERVELDE

FICHE N° D.11

MESURE CONCRETE

Proposition

Mise à sens unique

Une première mesure consiste à mettre en sens unique la rue des Déportés et la rue Albert Darquenne (en direction de la rue de la Plagne) via le placement des signaux routiers *ad hoc* (F19 et C1). De la sorte le nombre de conflits possibles au sein du carrefour D. Quenne/Déportés/Darquenne soit réduit.



F19



C1

Le cas échéant, le signal B17 (carrefour où la priorité de droite est applicable), sis en amont de ce carrefour, sera retiré.

Il s'avérerait également opportun d'y permettre une circulation des cyclistes à contre sens, si les conditions de sécurité sont réunies (cf. *fiche G.2*).

Réaménagement des carrefours

Les carrefours seront rendus plus lisibles via le placement d'îlots/zones directionnels totalement ou semi-franchissables (nécessaires à la giration des bus et autres poids lourds).

Dans certains cas, les trottoirs peuvent être étendus.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015

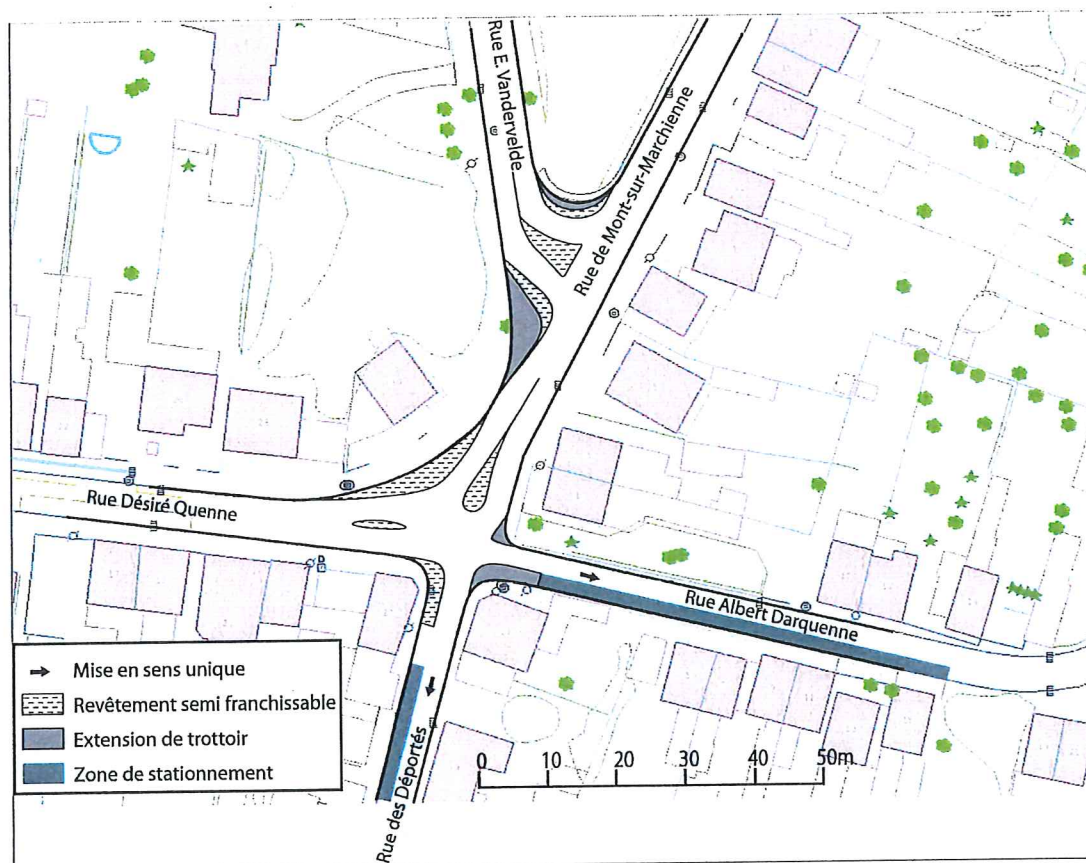


SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

D. QUENNE/DÉPORTÉS/DARQUENNE & MONT-SUR-MARCHIENNE/ E.
VANDERVELDE

FICHE N° D.11

Esquisse d'aménagement



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

FICHE N° D.1J

PLAGNE / DÉPORTÉS**OBJECTIF(S)**

- Sécuriser le carrefour au regard de l'ensemble des usagers de la route

ACTION(S)

- Réduire les espaces de circulation pour les automobilistes et rendre le carrefour plus visible

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 2
- Action à mener à court-moyen terme (5-10 ans)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police Germinalt

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

PLAGNE / DÉPORTÉS

FICHE N° D.1J

MESURE CONCRETE

Proposition d'aménagement

Les espaces de circulation seront réduits via le placement d'îlots/zones directionnels totalement ou semi-franchissables (utiles à la giration des poids lourds).

Les trottoirs peuvent également être étendus (cf. esquisse ci-après), en particulier du côté *est* du carrefour – trottoir étroit au droit d'une entrée d'habitation.

NB : La proposition d'aménagement faite ci-après, tient compte de la mise à sens unique de la rue des Déportés, tel que recommandée par ailleurs (cf. *fiche D.1i*). Le cas échéant, il s'avèrerait opportun de rendre ce contre-sens accessible aux cyclistes, de même que la rue de la Plagne dans sa portion en sens unique.

L'esquisse ci-après intègre ces propositions (marquage au sol de chevrons ou logos vélos), et propose un by-pass cyclable pour les cyclistes venant du haut de la rue de la Plagne et qui souhaiteraient emprunter la rue des Déportés.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015

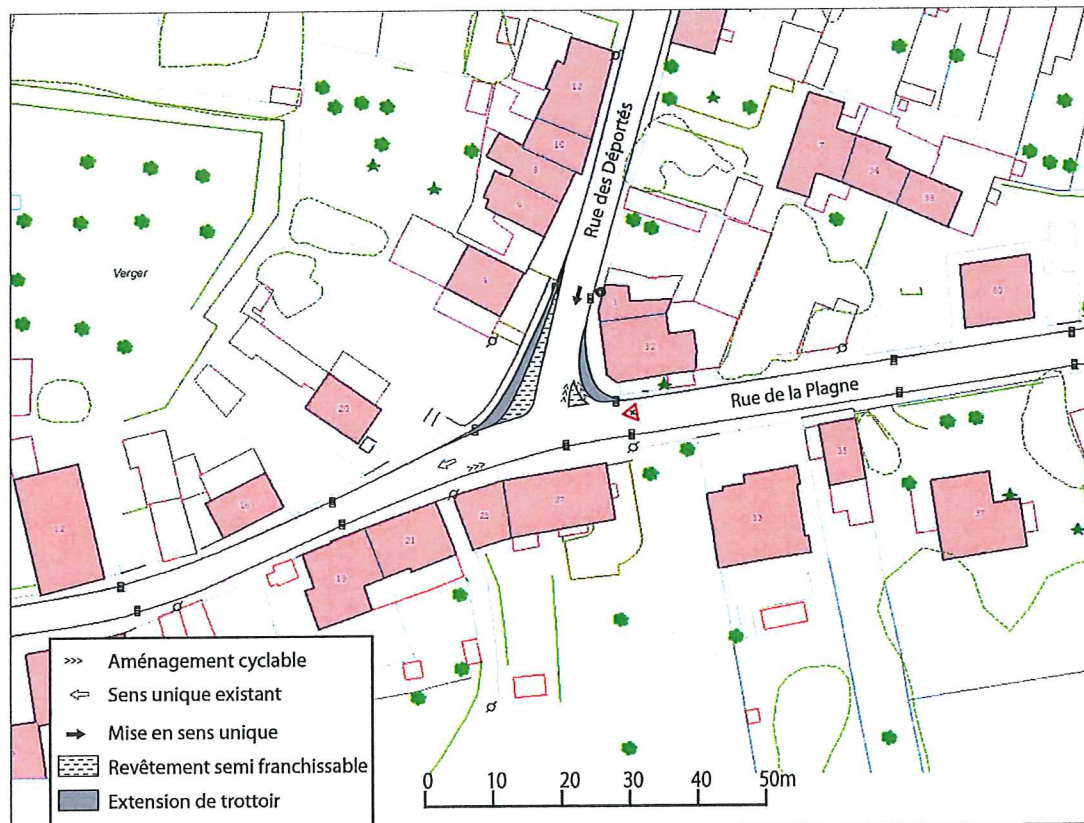


SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

FICHE N° D.1J

PLAGNE / DÉPORTÉS

Esquisse d'aménagement



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :**PLAGNE / DARQUENNE****FICHE N° D.1K****OBJECTIF(S)**

- Sécuriser le carrefour au regard de l'ensemble des usagers de la route

ACTION(S)

- Rendre le carrefour plus visible, et réduire quelque peu les espaces de circulation pour les automobilistes

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveaux 1 (visibilité du carrefour) et 3 (réduction espaces de circulation)
- Action à mener : à court terme (< 5 ans) : visibilité du carrefour
: à moyen terme (5-10 ans) : réduction des espaces de circulation

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police Germinalt

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

PLAGNE / DARQUENNE

FICHE N° D.1K

MESURE CONCRETE

Visibilité du carrefour

La commune améliorera en priorité la visibilité de ce carrefour via la reproduction au sol du signal B17 (carrefour où la priorité de droite est applicable).



B17

Dans ce même but, le signal existant sera surélevé afin d'être plus visible par les automobilistes. La Commune s'assurera également de la taille de la haie de la parcelle voisine (masquant aujourd'hui la visibilité de ce signal).

Aménagement du carrefour

Les espaces de circulation seront réduits via le placement d'îlots/zones directionnels totalement ou semi-franchissables (utiles à la giration des poids lourds).

Les trottoirs peuvent également être étendus côté nord (cf. esquisse ci-après).

NB : La proposition d'aménagement faite ci-après, tient compte de la mise à sens unique de la rue des Déportés, tel que recommandée par ailleurs (cf. *fiche D.1i*).

En cas de mise en sens unique limité de cette voirie, il s'avérerait opportun d'attirer l'attention des automobilistes sur ce contre-sens cyclable, via un marquage au sol de chevrons ou logos vélos par exemple. L'esquisse ci-dessous intègre également un by-pass cyclable pour les cyclistes venant de la Plagne et qui souhaiteraient emprunter la rue Albert Darquenne.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015

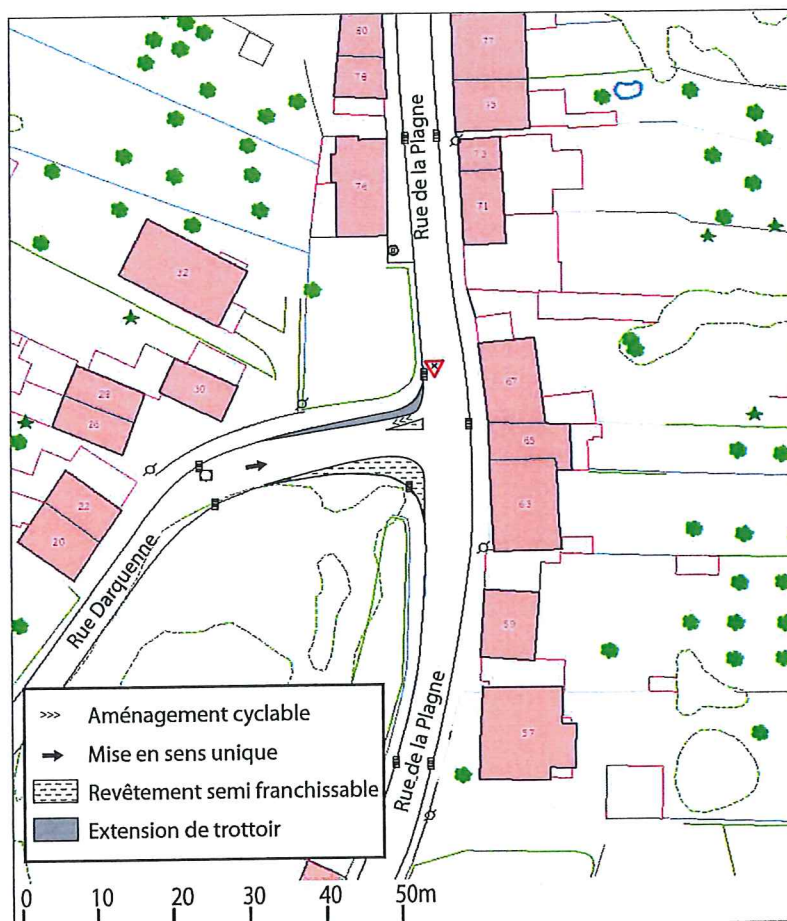


SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

PLAGNE / DARQUENNE

FICHE N° D.1K

Esquisse d'aménagement



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

FICHE N° D.1L

PLAGNE / MONT-SUR-MARCHIENNE**OBJECTIF(S)**

- Sécuriser le carrefour au regard de l'ensemble des usagers de la route

ACTION(S)

- Rendre le carrefour plus visible, et réduire quelque peu les espaces de circulation pour les automobilistes

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveaux 1 (visibilité du carrefour) et 2 (réduction espaces de circulation)
- Action à mener : à court terme (< 5 ans) : visibilité du carrefour
: à moyen terme (5-10 ans) : réduction des espaces de circulation

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police Germinalt

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

PLAGNE / MONT-SUR-MARCHIENNE

FICHE N° D.1L

MESURE CONCRETE

Visibilité du carrefour

La commune améliorera en priorité la visibilité de ce carrefour via la reproduction au sol du signal B17 (carrefour où la priorité de droite est applicable).



B17

Aménagement du carrefour

Les espaces de circulation seront réduits via le placement d'îlots/zones directionnels totalement ou semi-franchissables (utiles à la giration des poids lourds).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015

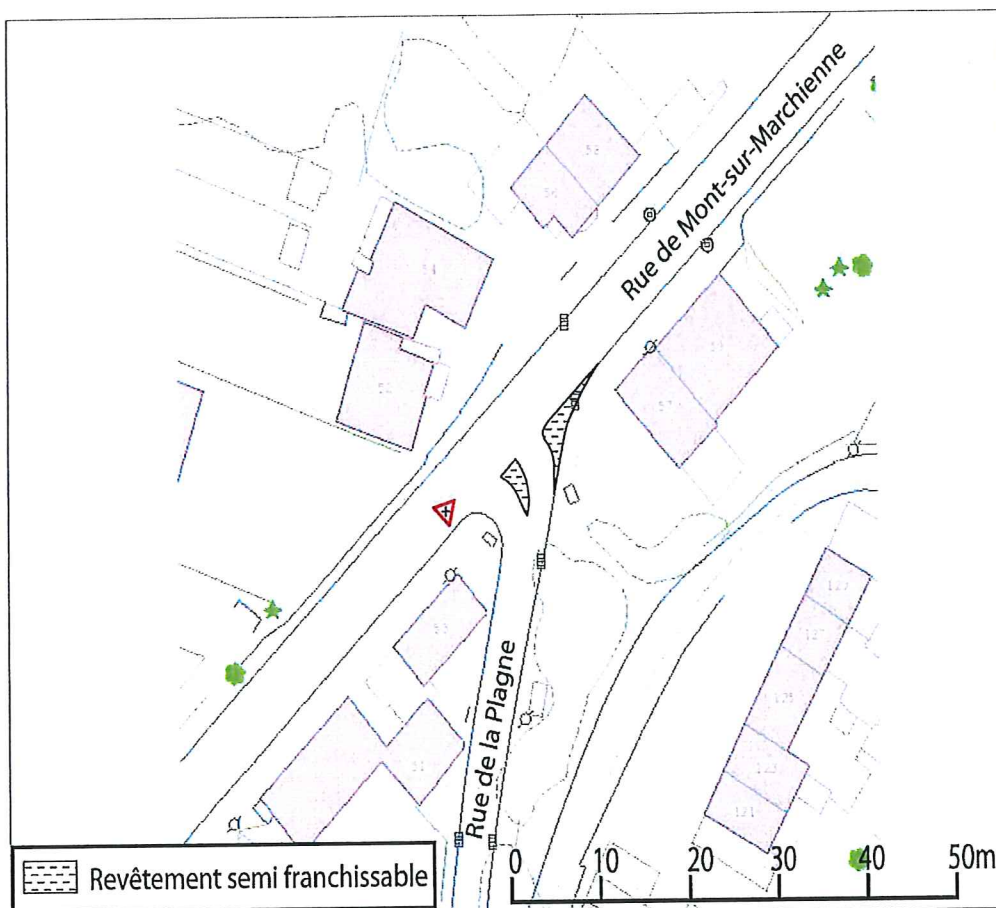


SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

PLAGNE / MONT-SUR-MARCHIENNE

FICHE N° D.1L

Esquisse d'aménagement



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :**STATION (N53) / FAUBOURG****FICHE N° D.1M****OBJECTIF(S)**

- Sécuriser le carrefour au regard de l'ensemble des usagers de la route

ACTION(S)

- Aménager un giratoire au droit de ce carrefour

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 2
- Action à mener à moyen terme (5-10 ans)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Région Wallonne (District Routier de Charleroi), Commune de Montigny-le-Tilleul

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police Germinalt

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



pas nécessaire

SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

STATION (N53) / FAUBOURG

FICHE N° D.1M

MESURE CONCRETE

Proposition d'aménagement

L'action consiste à aménager un giratoire au droit de ce carrefour.

Outre l'amélioration de la sécurité au droit de ce carrefour, le giratoire marquerait l'entrée de la zone d'agglomération et impliquerait une réduction de la vitesse à son approche ; et rencontrerait dès lors un autre objectif du PCM : « Mettre en valeur les entrées d'agglomération afin d'inciter les automobilistes à lever le pied à leur approche ».

Il garantit le demi-tour des bus scolaires, effectuant cette manœuvre quotidiennement.

Compte tenu du passage de la « course de Côte » par ce carrefour, les éléments matérialisant le rond-point devront être de même niveau et/ou amovible.

Esquisse d'aménagement



Plutôt
s'aménager
espace pour
bus.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

LEERNES / ESPINETTE

FICHE N° D.1o

OBJECTIF(S)

- Sécuriser le carrefour au regard de l'ensemble des usagers de la route
- Réduire les vitesses de circulation à l'approche du carrefour

ACTION(S)

- Réaménager le carrefour en vue de le rendre plus lisible et plus sécurisé
- Prendre des mesures en vue de réduire la vitesse de circulation des automobilistes provenant de Leernes

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 2
- Action à mener à moyen terme (5-10 ans)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, SRWT-TEC Charleroi

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police Germinalt

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

LEERNES / ESPINETTE

FICHE N° D.10

MESURE CONCRETE

Aménagement du carrefour

Il est recommandé de réduire les espaces de circulation pour les automobilistes via le placement d'îlots/zones directionnels totalement ou semi-franchissables.

Le signal B17 existant, annonçant un carrefour où la priorité de droite est applicable, sera surélevé afin d'être plus visible par les automobilistes. Dans ce même but, la reproduction au sol de ce signal est également opportune.

Réduction de la vitesse

Le gestionnaire de voirie prendra également des mesures en vue de réduire la vitesse de circulation des automobilistes en provenant de Leernes, à l'approche de ce carrefour. Est ici proposé l'aménagement d'écluses, ce qui permettrait dans un même temps de réduire la vitesse de circulation des automobilistes circulant dans l'autre sens.

Par ailleurs, il est recommandé de :

- déplacer l'arrêt de bus « Virginia » - direction Landelies et de marquer au sol les zones d'arrêts de bus (cf. *fiche H.1*) ;
- d'aménager un passage pour piétons au droit de ces arrêts de bus (cf. *fiche H.1*) ;
- de remplacer les revêtements de trottoirs le long des rues de Leernes et de l'Espinette, notamment à hauteur de ce carrefour (cf. *fiche F.1*).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

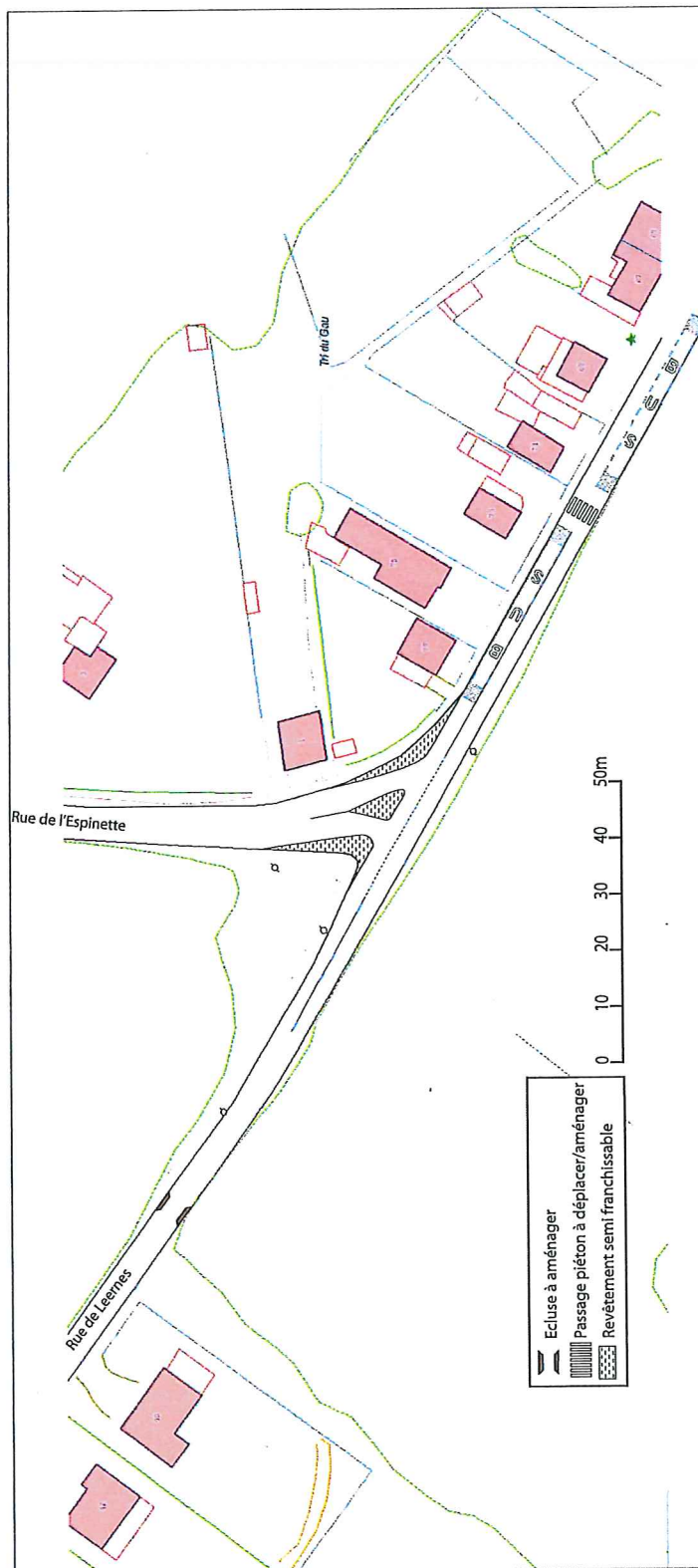
MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES : LEERNES / ESPINETTE

FICHE N° D.10

Esquisse d'aménagement



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

LEERNES / MULETS / ALBERT 1^{ER}

FICHE N° D.1P

OBJECTIF(S)

- Sécuriser le carrefour au regard de l'ensemble des usagers de la route

ACTION(S)

- Réaménager partiellement le carrefour en vue de le rendre plus lisible et plus sécurisé

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 3
- Action à mener à moyen terme (5-10 ans)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police Germinalt

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

LEERNES / MULETS / ALBERT 1^{ER}

FICHE N° D.1P

MESURE CONCRETE

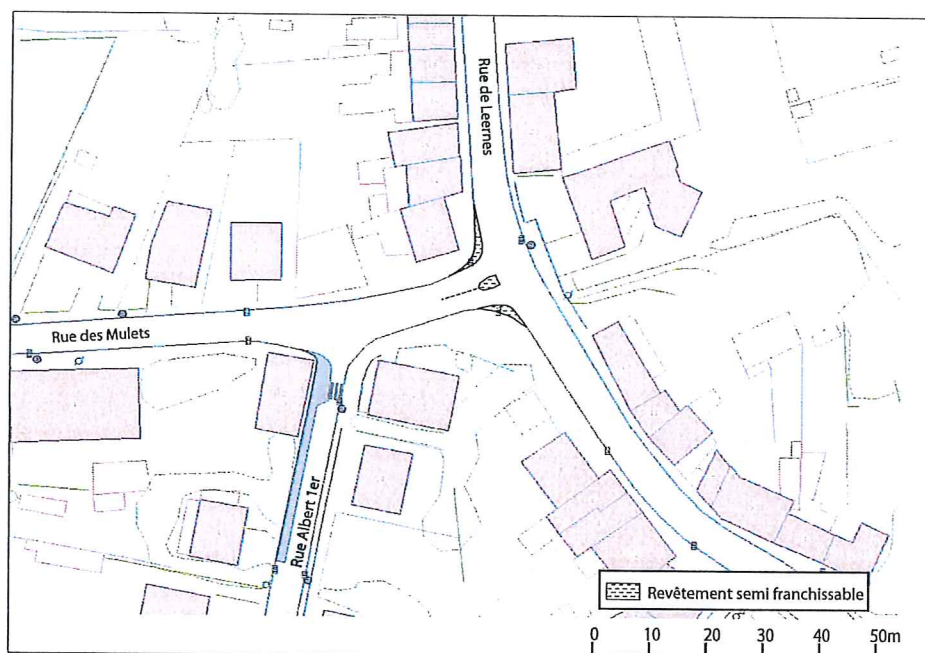
Proposition d'aménagement

La réduction de l'espace de circulation pour les automobilistes sera renforcée au droit du carrefour formé entre la rue de Leernes et la rue Albert 1^{er}, via l'aménagement d'îlots/zones directionnels totalement ou semi-franchissables. Côté nord, cette réduction de l'espace pourrait se faire au profit d'un élargissement de trottoir, particulièrement étroit à cet endroit.

La présence de ce carrefour à priorité de droite sera annoncée en amont via le signal B17 et/ou via une reproduction au sol de ce même signal.

Pour ce qui concerne le croisement Albert 1^{er} / Mulets, les réaménagements récents suffisent à améliorer la lisibilité et la sécurité au droit de celui-ci.

Esquisse



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES : DÉVERSOIR / ECLUSE		FICHE N° D.1Q
<u>OBJECTIF(S)</u> - Sécuriser le carrefour au regard de l'ensemble des usagers de la route		
<u>ACTION(S)</u> - Réaménager partiellement le carrefour en vue de le rendre plus lisible et plus sécurisé		
<u>DEGRE DE PRIORITE</u> - Priorité de niveau 3 - Action à mener à moyen terme (5-10 ans)		
<u>ACTEUR(S) CONCERNE(S)</u> Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police Germinalt		
<u>BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT</u> Estimation budget : \$ Source(s) de financement : - Fonds propres Commune - Région wallonne - Subsidés Région wallonne - Autres		
	PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL MAI 2015	

SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

DÉVERSOIR / ECLUSE

FICHE N° D.1Q

MESURE CONCRETE

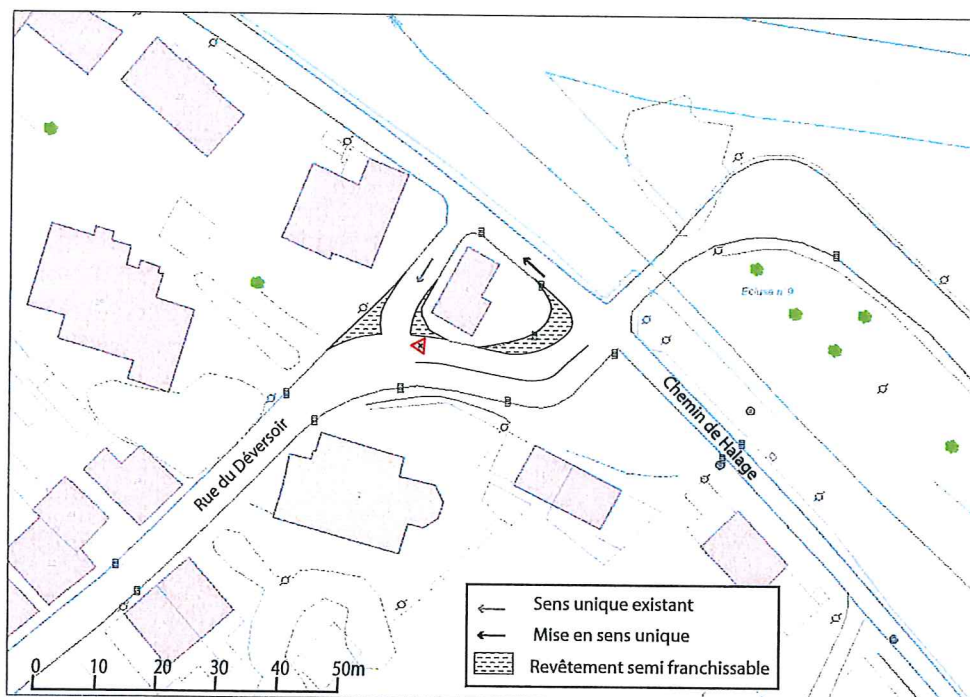
Proposition d'aménagement

L'action consiste à réduire les espaces de circulation pour les automobilistes - les espaces résiduels pourraient être dédiés aux piétons via des extensions de trottoirs – et à mettre à sens unique un tronçon du chemin de Halage. Le cas échéant, le contre-sens sera permis pour les cyclistes ; le chemin de Halage constituant un itinéraire de liaison RAVeL.

La présence de l'unique carrefour à priorité de droite sera annoncée en amont via le signal B17 et/ou via une reproduction au sol de ce même signal.

Enfin, une traversée cyclo-piétonne pourrait être aménagée au droit de l'itinéraire de liaison RAVeL.

Esquisse



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :**MONS / HAMEAU****FICHE N° D.1R****OBJECTIF(S)**

- Sécuriser le carrefour au regard de l'ensemble des usagers de la route

ACTION(S)

- Refaire le marquage au sol et remplacer les signaux relatifs à la priorité

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 1
- Action à mener à court terme (< 5 ans)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul

Acteur(s) indirectement concerné(s) : /

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

MONS / HAMEAU

FICHE N° D.1R

MESURE CONCRETE

Proposition

Signaux relatifs à la priorité

Côté nord du carrefour, le signal B1 sera remplacé, car devenu illisible.



B1

Marquages au sol

Le marquage au sol au droit de ce carrefour doit être refait :

- côté sud, tracer une ligne blanche d'arrêt sur la largeur de la chaussée normalement utilisée par les conducteurs qui doivent marquer l'arrêt (« STOP ») ;
- côté nord, tracer une ligne d'arrêt constituée par des triangles aux bases juxtaposées dont le sommet est dirigé vers les conducteurs qui doivent céder le passage, à l'endroit où les conducteurs doivent s'il y a lieu, s'arrêter pour céder le passage (« cédez-le-passage »).

A ce titre, la Commune se référera au code du gestionnaire.

Par ailleurs les signaux directionnels verticaux devront également être remplacés au droit de ce carrefour car devenus illisibles. Le cas échéant, il y aura lieu d'apporter une attention particulière sur la manière de les organiser (cf. *fiche 11*).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



**MARQUER LES ENTREES DE VILLAGES ET D'AGGLOMERATIONS ET
REDUIRE LES VITESSES DE CIRCULATION A LEUR APPROCHE**

FICHE N° D.2

OBJECTIF(S)

- Définir et mettre en valeur les entrées de villages et d'agglomérations et inciter les automobilistes à lever le pied à leur approche

ACTION(S)

- Marquer les entrées de villages et d'agglomérations, et inciter à réduire les vitesses de circulation à leur approche, par une meilleure lisibilité de ces entrées et/ou par le biais d'aménagement (décrochements horizontaux ou verticaux, aménagements paysagers, ...)

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveaux 1, 2 ou 3 en fonction des entrées (cf. carte ci-après)
- Action à mener à court terme (< 5 ans ; entrées de priorité 1) ou moyen terme (< 10 ans ; entrées de priorité 2 ou 3)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, Région wallonne

Acteur(s) indirectement concerné(s) : SRWT-TEC, Zone de Police Germinalt

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

Mai 2015



**MARQUER LES ENTREES DE VILLAGES ET D'AGGLOMERATIONS ET
REDUIRE LES VITESSES DE CIRCULATION A LEUR APPROCHE**

FICHE N° D.2

MESURE CONCRETE

L'action consiste à marquer davantage les entrées de villages et d'agglomérations, et d'inciter à réduire les vitesses de circulation à leur approche, par une meilleure lisibilité de ces entrées et/ou par le biais d'aménagement.

La présente fiche décrit plus précisément les principales mesures qui peuvent être prises afin d'atteindre l'objectif fixé, ainsi que celles préconisées pour les 14 entrées d'agglomération présentes sur le territoire communal.

Signalisation d'entrées et sortie d'agglomération

Le code de la route prévoit que les entrées et sorties d'agglomération soient signalées par les signaux F1 et F3, respectivement. C'est le cas de l'ensemble des entrées de villages et d'agglomération de Montigny-le-Tilleul.



Ces signaux ne permettent toutefois pas à eux seuls de marquer clairement les entrées de villages et d'agglomération, et n'incitent pas à lever le pied à leur approche. Il est donc nécessaire d'aménager clairement ces lieux afin que les automobilistes les identifient aisément et réduisent leur vitesse de circulation à leur approche.



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



**MARQUER LES ENTREES DE VILLAGES ET D'AGGLOMERATIONS ET
REDUIRE LES VITESSES DE CIRCULATION A LEUR APPROCHE**

FICHE N° D.2

Aménagement réducteur de vitesses

Il existe deux grands types d'aménagement en vue de réduire les vitesses de circulation – dont certains sont davantage utilisés que d'autres en entrée d'agglomération – à savoir :

- les décrochements verticaux (ralentisseurs de trafic, plateaux, coussins berlinois)
- les décrochements horizontaux (rétrécissements de voiries, dévoiements,...)

Ces différents types d'aménagements peuvent être combinés. Ceux-ci dépendront notamment de l'espace disponible, de la configuration des lieux, des effets escomptés, ou encore des budgets disponibles.

Outre ces dispositifs, d'autres permettent également de réduire les vitesses des véhicules en entrée d'agglomération (giratoire, ...).

L'ensemble de ces dispositifs sont présentés succinctement ci-après.

Décrochements verticaux

Il existe trois grands types de décrochements verticaux :

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

Les décrochements verticaux présentent le grand avantage d'induire une réduction efficace et effective de la vitesse de circulation. En revanche, ils impliquent souvent des nuisances sonores localement, raison pour laquelle il est préférable de les implanter quelque peu en amont des premières habitations.



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



**MARQUER LES ENTREES DE VILLAGES ET D'AGGLOMERATIONS ET
REDUIRE LES VITESSES DE CIRCULATION A LEUR APPROCHE**

FICHE N° D.2

Coussins berlinois

Les coussins berlinois sont sans conteste les décrochements verticaux les plus utilisés (voire les seules) afin d'inciter les automobilistes à ralentir à l'approche des agglomérations. Parmi leurs nombreux avantages, celui de diminuer la vitesse des transports en commun et des poids lourds sans enfreindre leur confort, de ne pas présenter de gêne pour les cyclistes, de ne pas poser des problèmes pour l'écoulement des eaux usées, d'être moins coûteux que les plateaux et ralentisseurs, ou encore de pouvoir rapidement être mis en œuvre.

Le principal inconvénient de ce dispositif est qu'il n'induit pas une réduction de la vitesse pour les deux-roues motorisés.

Les caractéristiques géométriques des coussins berlinois sont définies dans la circulaire ministérielle du 3 mai 2002 relative aux dispositifs surélevés, destinées à limiter la vitesse à 30 km/h et aux coussins. Le cas échéant, le gestionnaire de voirie s'y référera.

Les coussins berlinois peuvent être placés seuls. Ils sont alors combinés à un rétrécissement de la voirie de telle manière que les automobilistes soient contraints de l'emprunter. Le cas échéant, le gestionnaire de voirie indiquera les automobilistes qui disposeront de la priorité de passage via les signaux routiers B19 et B21. Préférentiellement, ce sont les véhicules en sortie d'agglomération qui disposeront de cette priorité.



Les coussins berlinois peuvent également être placés côte à côte (et être combinés à un rétrécissement de la voirie selon l'espace disponible). Ils ne le seront pas lorsque la largeur de la chaussée est inférieure à 6 mètres.



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

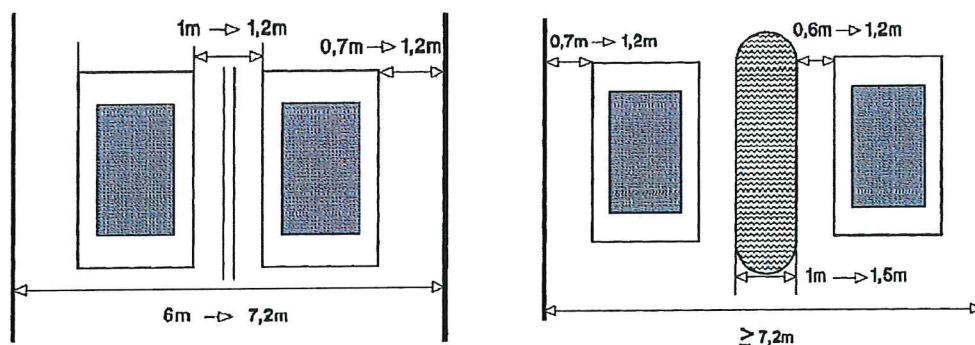
MAI 2015



MARQUER LES ENTREES DE VILLAGES ET D'AGGLOMERATIONS ET REDUIRE LES VITESSES DE CIRCULATION A LEUR APPROCHE

FICHE N° D.2

Ci-dessous, deux exemples d'implantation d'îlot côte à côté (avec et sans îlot séparateur).



Source : Circulaire ministérielle du 3 mai 2002 relative aux dispositifs surélevés, destinés à limiter la vitesse à 30 km/h et aux coussins

Les coussins berlinois sont principalement aménagés sur les voiries communales. Sur les voiries régionales, les décrochements horizontaux et autres aménagements particuliers seront préférés.

Ralentisseurs de trafic et plateau

Les ralentisseurs de trafic et plateaux sont rarement utilisés comme dispositifs ralentisseurs aux entrées d'agglomération. Parmi les inconvénients de ces dispositifs, leurs coûts plus importants et leur inconfort pour les véhicules lourds (bus, camions, ...).

Décrochements horizontaux

Les décrochements horizontaux consistent en toute modification du profil en travers de la voirie. Il existe deux grands types de décrochements horizontaux :

- le rétrécissement de voirie (avec ou sans dévoiement de voirie) ;
- le dévoiement de voirie.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



**MARQUER LES ENTREES DE VILLAGES ET D'AGGLOMERATIONS ET
REDUIRE LES VITESSES DE CIRCULATION A LEUR APPROCHE**

FICHE N° D.2

Comparativement aux décrochements verticaux (coussins berlinois, ...), ils sont moins efficaces, surtout lorsque le trafic est peu dense. En revanche, les risques de nuisances sonores sont moindres pour les riverains via ce type d'aménagement.

Rétrécissement de voirie

Le rétrécissement de voirie consiste à réduire l'espace de circulation des automobilistes de telle sorte à les inciter à réduire leur vitesse de circulation.

Ce rétrécissement peut se faire par le biais de nombreux aménagements, et peut se faire soit de part et d'autre des bandes de circulation, soit d'un seul côté ; et peut entraîner la suppression d'une bande de circulation. Pour rappel, le cas échéant, le gestionnaire de voirie indiquera les automobilistes qui disposeront de la priorité de passage via les signaux routiers B19 et B21 – préférentiellement les véhicules en sortie d'agglomération.

Ces rétrécissements peuvent être combinés avec un dévoiement de voirie et/ou avec l'implantation de coussins berlinois, et présentent alors une meilleure efficacité et contribuent à une plus grande lisibilité de l'entrée d'agglomération.

Dévoisement de voirie

Le dévoiement de voirie consiste à réduire les vitesses des véhicules par une modification de la trajectoire de ceux-ci. Celui-ci peut être simple (un décalage à gauche ou à droite) ou multiples (successions de dévoiements).

Le dévoiement de voirie peut se présenter sous forme d'un simple marquage au sol ou via un aménagement plus complet (îlot directionnel par exemple). Dans ce premier cas, il existe toutefois un risque que les véhicules ne dévient pas de trajectoire.

Le dévoiement peut également être combiné à d'autres aménagements afin d'être plus efficaces. Il peut notamment être conçu de manière à ne laisser passer qu'un seul sens de circulation à la fois.



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



**MARQUER LES ENTREES DE VILLAGES ET D'AGGLOMERATIONS ET
REDUIRE LES VITESSES DE CIRCULATION A LEUR APPROCHE**

FICHE N° D.2

Autres dispositifs

D'autres dispositifs permettent également de réduire les vitesses de roulage en entrée d'agglomération, ou à tout le moins d'inciter à le faire. Les giratoires en sont un exemple. Le cas échéant, ceux-ci sont davantage placés à l'entrée de grandes agglomérations et sur des voiries fortement empruntées.

Autre exemple, les bandes rugueuses placées en amont des entrées d'agglomération. Ces bandes d'enduit en relief disposées transversalement à la chaussée sont toutefois davantage des dispositifs d'alerte que des dispositifs ralentisseurs, *stricto sensu*. Leur rôle est avant tout d'attirer l'automobiliste afin que celui-ci adapte sa vitesse.

Dans le même ordre d'idée, le placement d'une large bande colorée transversalement à la voirie en amont de l'entrée de village attirerait également l'automobiliste sur la présence d'un « danger », et l'inviterait à lever le pied.

Identification des entrées de villages et d'agglomération

Combiné au placement de la signalisation routière indiquant les entrées (et sorties) d'agglomération, l'ensemble des dispositifs présentés ci-avant contribuent à marquer celles-ci.

Afin d'améliorer la lisibilité de ces entrées d'agglomération, il pourrait s'avérer opportun que celles-ci présentent une signature commune (mobiliers urbains identiques par exemple).

Enfin, un traitement paysager, bien que plus coûteux, contribueraient à la fois à marquer davantage et à embellir celles-ci.

Placement de la signalisation routière et des aménagements

L'entrée d'agglomération ne doit pas être définie trop en amont des premières habitations, sous peine d'être peu lisible et non respectée par les automobilistes. A ce titre, la localisation des entrées 1 et 2 reprises à la carte ci-après doit être revue.



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



**MARQUER LES ENTREES DE VILLAGES ET D'AGGLOMERATIONS ET
REDUIRE LES VITESSES DE CIRCULATION A LEUR APPROCHE**

FICHE N° D.2

Mesures complémentaires

Complémentairement aux dispositifs définis ci-avant visant une réduction de la vitesse des automobilistes en entrée d'agglomération, il est recommandé de réduire la limite de vitesse autorisée à maximum 70 km/h à l'approche de cette entrée (et non à 90 km/h comme c'est souvent le cas), de façon à réduire progressivement la vitesse de circulation des véhicules.

Cette réduction se fera de l'ordre 100 à 200 m avant l'entrée d'agglomération.

A noter que le présent Plan Communal de Mobilité ambitionne une mise à 70 km/h de l'ensemble des voies de liaison, dans leur portion située hors agglomération ; une recommandation qui rejoint donc celle-ci.

Ne sont bien sûr pas concernées par cette mesure, les voies dont la vitesse en entrée de circulation présente une limitation inférieure à 70 km/h.

Exemples

Ci-après quelques exemples d'aménagements en entrée de village et d'agglomération.

§ exemples



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



MARQUER LES ENTREES DE VILLAGES ET D'AGGLOMERATIONS ET REDUIRE LES VITESSES DE CIRCULATION A LEUR APPROCHE

FICHE N° D.2

Propositions

Ci-après des propositions sont formulées pour chacune des entrées d'agglomération présentes sur le territoire communal. Les localisations de celles-ci sont reprises sur la carte jointe.

Identification de l'entrée	Situation en amont	Proposition(s)
 Point A sur la carte de localisation (rue de l'Espinette)	- voirie communale de liaison faiblement empruntée (voirie de campagne) - vitesse de circulation limitée à 90 km/h - panneau d'agglomération (F1) situé à +/- 100 m des premières habitations	- Localiser l'entrée d'agglomération (placement signaux F1 et F3) environ 10 à 15 m avant la première habitation - Limiter la vitesse de circulation à 70 km/h rue de l'Espinette en amont de l'entrée d'agglomération (cf. fiche A.3) - Planter des dispositifs ralentisseurs de trafic au droit de l'entrée d'agglomération (ex : rétrécissement de voirie avec passage d'un seul sens de circulation, et coussin berlinois)

Identification de l'entrée	Situation en amont	Proposition(s)
 Point B sur la carte de localisation (rue de Leernes)	- voirie communale de liaison faiblement empruntée (présence d'un hameau voisin à environ 350 m) - vitesse de circulation limitée à 90 km/h en amont de l'entrée d'agglomération - panneau d'agglomération (F1) situé à +/- 100 m des premières habitations	- Localiser l'entrée d'agglomération (placement signaux F1 et F3) environ 10 à 15 m avant la première habitation - Réduire la vitesse de circulation à maximum 50 km/h également en amont de l'entrée d'agglomération (placement du signal C 43 ; cf. fiche A.3) - Planter des dispositifs ralentisseurs de trafic au droit de l'entrée d'agglomération (ex : rétrécissement de voirie avec passage d'un seul sens de circulation, et coussin berlinois)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



MARQUER LES ENTREES DE VILLAGES ET D'AGGLOMERATIONS ET REDUIRE LES VITESSES DE CIRCULATION A LEUR APPROCHE

FICHE N° D.2

Identification de l'entrée	Situation en amont	Proposition(s)
 Point C sur la carte de localisation (rue de Gozée – N579)	- voie régionale très fortement fréquentée composée de 2x1 bande de circulation - vitesse limitée à 70 km/h en amont de l'entrée d'agglomération - entrée d'agglomération marquée par un dévoiement de voirie via marquage au sol (îlot central permettant un t-à-g vers complexe commercial)	- Marquer davantage l'entrée d'agglomération (bandes rugueuses, revêtement coloré, aménagement en dur, ...) - Rappeler la limitation de 50 km/h en entrée d'agglomération par une inscription « 50 » au sol (signal C43), au-delà de l'entrée

Identification de l'entrée	Situation en amont	Proposition(s)
 Point D sur la carte de localisation (rue Albert ler)	- voie communale de liaison faiblement empruntée (hormis lors des périodes de fortes affluences de l'Abbaye d'Aulnes) - panneau d'agglomération (F1) situé à plus de 650 m des premières habitations - route en chicane en entrée d'agglomération - vitesse de circulation limitée à 90 km/h en amont de l'entrée d'agglomération	- Localiser l'entrée d'agglomération (placement signaux F1 et F3) environ 10 à 15 m avant la première habitation - Réduire la vitesse de circulation à maximum 50 km/h également en amont de l'entrée d'agglomération (placement du signal C 43 ; cf. fiche A.3)

Identification de l'entrée	Situation en amont	Proposition(s)
 Point E sur la carte de localisation (rue Malfalise)	- voirie de quartier très faiblement empruntée, non asphaltée quelques dizaines de mètres en amont de l'entrée - voie sinueuse en amont de l'entrée - signaux F1 et F3 marquant l'entrée/sortie de « Charleroi – Montigny-le-Tilleul »	- Supprimer la mention « Charleroi » des signaux F1 et F3 - Mettre en voie réservée le tronçon de la rue Malfalise situé en amont de l'agglomération (cf. fiche A.1) - Marquer davantage l'entrée d'agglomération (bandes rugueuses, plantations, ...)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



MARQUER LES ENTREES DE VILLAGES ET D'AGGLOMERATIONS ET REDUIRE LES VITESSES DE CIRCULATION A LEUR APPROCHE

FICHE N° D.2

Identification de l'entrée	Situation en amont	Proposition(s)
 Point F sur la carte de localisation (chemin de la Falgeotte)	- voirie communale de liaison empruntée comme itinéraire vers les carrières d'extraction - aucun panneau ne renseigne l'entrée dans une agglomération (vitesse de circulation autorisée est donc théoriquement de 90 km/h dans les zones urbanisées situées en aval, dont la rue de Mons)	- Signaler les entrée et sortie d'agglomération via les signaux F1 et F3 (placement quelques dizaines de mètres avant le carrefour) - Limiter la vitesse de circulation à 70 km/h chemin de la Falgeotte en amont de l'entrée d'agglomération (cf. fiche A.3) - Marquer l'entrée d'agglomération (bandes rugueuses, plantations, ...)

Identification de l'entrée	Situation en amont	Proposition(s)
 Point G sur la carte de localisation (sortie N90)	- entrée et sortie de la N90 (voirie à grande vitesse) - aucun panneau ne renseigne les entrée et sortie en agglomération - l'entrée dans l'agglomération se fait via un carrefour géré par priorité (véhicule provenant de la N90 doivent cédez-le-passage ; Stop)	- Signaler les entrée et sortie d'agglomération via les signaux F1 et F3

Identification de l'entrée	Situation en amont	Proposition(s)
 Point H sur la carte de localisation (rue de Marbaix)	- voirie communale de liaison permettant de rejoindre la N53, sise à environ 750 m - voie traversant successivement une zone boisée, puis une zone bordée de champ et d'une pépinière - signaux F1 et F3 marquant l'entrée/sortie de « Charleroi – Montigny-le-Tilleul » - vitesse de circulation limitée à 90 km/h	- Supprimer la mention « Charleroi » des signaux F1 et F3 - Réduire la vitesse de circulation à maximum 50 km/h également en amont de l'entrée d'agglomération (placement du signal C 43 ; cf. fiche A.3) - Implanter des dispositifs ralentisseurs de trafic au droit de l'entrée d'agglomération (ex : rétrécissement de voirie avec passage d'un seul sens de circulation, et coussin berlinois)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



MARQUER LES ENTREES DE VILLAGES ET D'AGGLOMERATIONS ET REDUIRE LES VITESSES DE CIRCULATION A LEUR APPROCHE

FICHE N° D.2

Identification de l'entrée	Situation en amont	Proposition(s)
 Point I sur la carte de localisation (rue de la Station - N53)	- voirie régionale fortement fréquentée composée de 2 x 1 bande de circulation - entrée d'agglomération au pied du « M de Bomerée » (voie en lacet) - panneau d'entrée d'agglomération (F1) combiné à un panneau « zone 30 – école » (F4a+A23), en amont du carrefour formé avec la rue du Faubourg	- Eventuellement, installer un indicateur de vitesse quelques dizaines de mètres en aval de l'entrée d'agglomération - Améliorer la visibilité de l'entrée d'agglomération et inciter à la réduction de vitesse (bandes rugueuses, revêtement coloré, reproduction au sol du signal C43 limitant la vitesse de circulation à 50 km/h) - Limiter la vitesse de circulation à 50 km/h sur l'ensemble du M de Bomerée (

Identification de l'entrée	Situation en amont	Proposition(s)
 Point J sur la carte de localisation (rue de Landelies)	- voirie communale de liaison reliant Landelies à la N579 - panneau d'agglomération (F1) situé à une cinquantaine de mètre du carrefour formé avec la N579 (géré par feux de signalisation)	- Améliorer la visibilité de l'entrée de l'agglomération (déplacement du signal F1 en dehors de la zone boisée, reproduction au sol du signal C43 limitant la vitesse de circulation à 50 km/h) - Réduire la vitesse de circulation à maximum 50 km/h également en amont de l'entrée d'agglomération (placement du signal C 43 ; cf. fiche A.3)

Identification de l'entrée	Situation en amont	Proposition(s)
 Point K sur la carte de localisation (rue de Landelies)	- voirie communale de liaison reliant Landelies à la N579 - entrée d'agglomération située à environ 150 m des premières habitations, dans la partie basse du col de Landelies, en amont d'un virage - panneau entrée d'agglomération (F1) combiné à un signal indiquant la proximité de signaux lumineux de circulation (A33)	- Améliorer la visibilité de l'entrée d'agglomération et inciter à la réduction de vitesse (bandes rugueuses, revêtement coloré, reproduction au sol du signal C43 limitant la vitesse de circulation à 50 km/h) - Réduire la vitesse de circulation à maximum 50 km/h également en amont de l'entrée d'agglomération (placement du signal C 43 ; cf. fiche A.3)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015

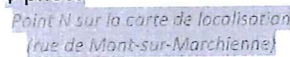


**MARQUER LES ENTREES DE VILLAGES ET D'AGGLOMERATIONS ET
REDUIRE LES VITESSES DE CIRCULATION A LEUR APPROCHE**

FICHE N° D.2

Identification de l'entrée	Situation en amont	Proposition(s)
 Point L sur la carte de localisation (rue de Jamioulx)	- voirie communale de liaison reliant Jamioulx à la N577 - entrée d'agglomération successive à une autre zone d'agglomération (Jamioulx) - carrefours à priorité de droite situés à une centaine de mètres en amont et aval de l'entrée	- Marquer davantage l'entrée d'agglomération (plantations, reproduction au sol du signal C43 limitant la vitesse de circulation à 50 km/h,...). - Un dispositif ralentisseur de type rétrécissement de voirie pourrait être implanté (cf. fiche D.3)

Identification de l'entrée	Situation en amont	Proposition(s)
 Point M sur la carte de localisation (rue des 12 Apôtres)	- voie de remembrement large d'environ 3 mètres très faiblement empruntée § - aucun panneau ne renseigne l'entrée dans une agglomération (vitesse de circulation autorisée est donc théoriquement de 90 km/h dans les zones urbanisées situées en aval, dont la rue des douze Apôtres)	- Signaler les entrée et sortie d'agglomération via les signaux F1 et F3 (placement une dizaine de mètres avant les premières habitations) - Mettre en voie réservée le tronçon de la rue des 12 Apôtres situé hors agglomération (cf. fiche A.2)

Identification de l'entrée	Situation en amont	Proposition(s)
§ photo  Point N sur la carte de localisation (rue de Mont-sur-Marchienne)	- voirie communale de liaison connectant le centre de Montigny-le-Tilleul à l'agglomération de Mont-sur-Marchienne	- Signaler les entrée et sortie d'agglomération via les signaux F1 et F3 au droit de la limite communale



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

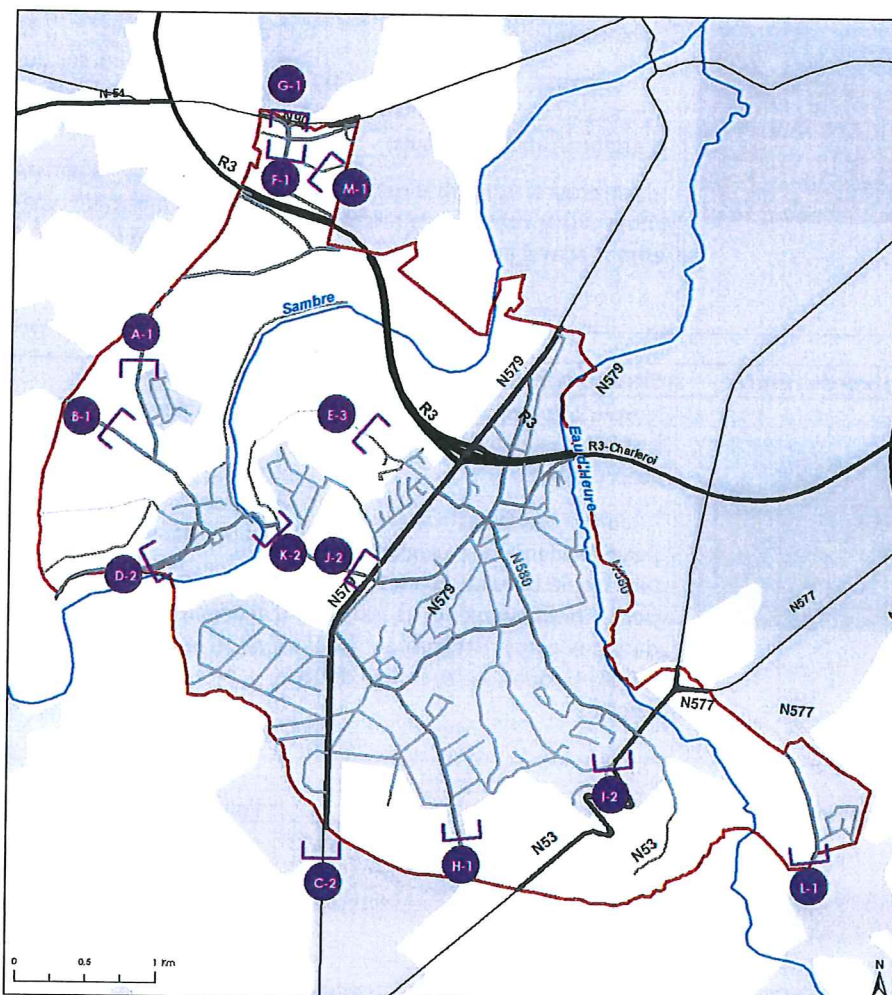
MAI 2015



**MARQUER LES ENTREES DE VILLAGES ET D'AGGLOMERATIONS ET
REDUIRE LES VITESSES DE CIRCULATION A LEUR APPROCHE**

FICHE N° D.2

Cartographie



**Plan Communal
de Mobilité
de Montigny-le-Tilleul**

Phase 3

D.2 Entrées d'agglomération

Mai 2015



Entrée d'agglomération

A-1 n°entrée / degré de priorité

Fond de Plan

Réseau routier principal

Autoroute

Voie de transit régional

Réseau routier secondaire

Voie de liaison

Réseau local

Voie de quartier

Voie de desserte locale

Chemin de remembrement

Réseau hydrographique

Noyaux d'habitat



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



RESPECT DES LIMITATIONS DE VITESSE

FICHE N° D.3

OBJECTIF(S)

- Améliorer la sécurité routière sur le territoire communal

ACTION(S)

- Prendre les mesures nécessaires en vue d'inciter et de faire respecter les limites de vitesse imposées par ailleurs

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 1
- Action à mener continuellement

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, Région wallonne, Zone de Police GERMINALT

Acteur(s) indirectement concerné(s) : /

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : sera fonction des mesures prises

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



RESPECT DES LIMITATIONS DE VITESSE

FICHE N° D.3

MESURE CONCRETE

Respect des limites de vitesse imposées

Outre, la mise en place d'un régime de vitesse cohérent avec la fonction souhaitée de la voirie (cf. par ailleurs), l'approche prônée repose sur une bonne information et sensibilisation des automobilistes sur les limites de vitesses imposées. Le gestionnaire de voirie veillera à la bonne visibilité de ces limites, et notamment des entrées et sorties d'agglomération (cf. *fiche D.2*).

Il portera une attention particulière sur la manière d'aménager/réaménager les voiries et de partager celles-ci, éléments influençant fortement le comportement des automobilistes. Le partage des circulations sera notamment favorisé au sein des voiries locales.

Dans le(s) cas où des problèmes de vitesses persisteraient, des aménagements réducteurs de vitesses et/ou des mesures répressives devront être envisagés. Le choix des aménagements devra être étudié au cas par cas. A noter que, de manière générale, si les dispositifs surélevés (coussins berlinois, dispositifs ralentisseurs) sont particulièrement efficaces, ils sont généralement peu appréciés des riverains (nuisances sonores, vibration) et des automobilistes (usure des amortisseurs, ...).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



RESPECT DES LIMITATIONS DE VITESSE

FICHE N° D.3

Le cas de la rue de Mons

Pour la rue de Mons sont proposées les mesures suivantes :

- signaler l'entrée (et sortie) d'agglomération au droit du carrefour formé entre cette voirie, la rue de la Falgeotte et la N90 ; et aménager l'entrée, tel que recommandé par ailleurs (cf. **fiche D.2**) ;
- marquer au sol le signal C43 (« jusqu'au prochain carrefour, interdiction de circuler à une vitesse supérieure à celle indiquée ») ;
- réduire les espaces de circulation automobile (~ 5,00 m) et rompre la linéarité de la voirie, via l'aménagement de zone de stationnement alternée par exemple.

Par ailleurs, le présent Plan Communal de Mobilité recommande le réaménagement du trottoir le long de cette voirie (cf. **fiche F.1**)

Le cas de la rue de Jamioulx

Pour la rue de Jamioulx sont proposées les mesures suivantes :

- aménagement d'une traversée cyclo-piétonne protégée en limite nord de la commune.
- placement ponctuel d'éléments réducteurs de vitesse (chicanes, écluses, zones de stationnement).

Cette voirie étant empruntée par un itinéraire cyclable touristique, un aménagement cyclable pourrait y être prévu (bandes ou pistes cyclables). L'aménagement de bandes cyclables auraient pour avantage :

- d'y réduire visuellement les espaces de circulation pour les automobilistes ;
- de séparer la circulation des cyclistes des automobilistes (cette seconde solution est toutefois plus coûteuse et nécessite davantage d'espace).

Par ailleurs, le présent Plan Communal de Mobilité recommande le réaménagement du trottoir le long de cette voirie (cf. **fiche F.1**), ainsi que l'amélioration du confort des arrêts de bus présents (cf. **fiche H.1**).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



RESPECT DES LIMITATIONS DE VITESSE

FICHE N° D.3

Le cas de la rue de Bomerée

Pour la rue de Bomerée, le placement de radar(s) répressif(s) est préconisé en raison de l'importance de la vitesse pratiquée par les automobilistes (> 5 %) circulant au-delà du seuil de tolérance fixé par la zone de police Germinalt (56 km/h).

En revanche, des aménagements spécifiques sont peu opportuns, au regard de la faible proportion de ces automobilistes en infraction (< 25 %).

Ponctuellement, un aménagement réducteur de vitesse (chicane, écluse) pourrait toutefois trouver sa place, en particulier sur les tronçons linéaires.

Par ailleurs, et de manière générale, il serait opportun de sanctionner le non-respect des priorités de droite, nombreux sur cette voirie, et qui contribue à une réduction de la vitesse.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



**DEPLACEMENTS DOMICILE-ECOLE : SENSIBILISER, INFORMER,
ET INCITER A SE DEPLACER AUTREMENT**

FICHE N° E.1

OBJECTIF(S)

- Sensibiliser, informer et inciter au recours aux modes de transport alternatifs pour se rendre à l'école

ACTION(S)

- Se procurer et mettre à disposition des écoles des outils pédagogiques (livres, jeux, ...)
- Organiser des journées de sensibilisation pour les enfants
- inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives à la voiture

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 1 : mise à disposition d'outils pédagogiques
- Priorité de niveau 2 : organisation de journées de sensibilisation et mise en place d'alternatives
- Actions à mener à court terme (< 5 ans) et à poursuivre par la suite

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Ecoles, Commune de Montigny-le-Tilleul, Région wallonne

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police Germinalt

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : /

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



**SENSIBILISER, INFORMER, ÉDUIQUER LES ENFANTS AUX BIENFAITS
DE L'UTILISATION DE MODE DE TRANSPORT ALTERNATIF A LA
VOITURE**

FICHE N° E.1

MESURE CONCRETE

Se procurer et mettre à disposition des écoles des outils pédagogiques (livres, jeux de société, etc.)

La première action consiste à mettre à disposition des écoles des outils pédagogiques (jeux de sociétés, livres, ...) que la Commune peut se procurer auprès de la Région wallonne et de l'IBSR.

En voici, quelques exemples :

- le jeu de société « **Optimove Junior** » : jeu de stratégie coopératif bilingue (fr/nl) visant à sensibiliser les enfants, à l'utilisation de moyens de déplacements alternatifs. Pour les enfants de 8 à 12 ans;
- le guide « **A vélo comme un pro – l'apprentissage du vélo à l'école** », qui s'adresse principalement aux enseignants de 5^{ème} et 6^{ème} primaire souhaitant améliorer les compétences de leurs élèves à vélo ;
- la brochure « **Avec Thomas au conseil des chats** » destinée aux enfants de 5 à 10 ans, et qui fait découvrir la circulation aux jeunes piétons par le biais d'une histoire illustrée, avec en alternance, des informations faciles à comprendre et des activités pratiques
- le livre d'activité sur la circulation « **en route avec Mamy prudence** », dans lequel les enfants peuvent sélectionner et coller des illustrations rassemblées en pages intérieures, dessiner, enquêter auprès de leur entourage, créer des slogans de sécurité routière, etc. ;
- la bande dessinée « **P'tits Bob et Bobette : la sécurité à pied** » qui apprend aux enfants la manière de se déplacer à pied ;
- les posters didactiques cycliste et piéton ;
- etc.



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



**SENSIBILISER, INFORMER, ÉDUCER LES ENFANTS AUX BIENFAITS
DE L'UTILISATION DE MODE DE TRANSPORT ALTERNATIF A LA
VOITURE**

FICHE N° E.1

MESURE CONCRETE

Organiser des journées de sensibilisation

Les écoles, en collaboration avec la Commune, pourraient également organiser annuellement l'une ou l'autre journée de sensibilisation. Cela pourrait par exemple se faire dans le cadre de la « semaine de la mobilité ». Durant celles-ci, les professeurs ou professionnels du secteur pourraient par exemple dispenser des cours sur les différents moyens de locomotion existant pour se rendre à l'école, ou encore sur la sécurité aux abords des écoles.



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



**SENSIBILISER, INFORMER, ÉDUCER LES ENFANTS AUX BIENFAITS
DE L'UTILISATION DE MODE DE TRANSPORT ALTERNATIF A LA
VOITURE**

FICHE N° E.1

Inciter et accompagner la mise en place d'alternatives à la voiture

Autre mesure préconisée : inciter et accompagner les écoles à mettre en place des alternatives à la voiture pour se rendre à l'école.

Deux alternatives sont ici proposées et présentées :

- le ramassage scolaire à pied
- le ramassage scolaire à vélo.

Le ramassage scolaire à pied (pédibus)

Le ramassage scolaire à pied, ou Pédibus, consiste à prendre en charge un groupe d'enfants âgés de 4 à 12 ans en différents endroits d'un itinéraire pédestre défini et selon un horaire fixé. Pour une même école, plusieurs itinéraires peuvent être définis afin de couvrir une plus large couverture géographique, et engendrer de la sorte un plus grand engouement pour ce mode de déplacements. Les enfants, habitant généralement à moins d'un kilomètre de l'école, sont donc pris en charge par des adultes, qui sont ordinairement des parents ou des enseignants de l'école. Le pédibus ne doit pas nécessairement être proposée chaque jour de la semaine, et ne peut concerner qu'un jour précis.

Le ramassage scolaire à vélo (vélo-bus)

Le ramassage scolaire à vélo, ou Vélobus, présente le même principe que le pédibus, si ce n'est que le ramassage se fait à vélo et par des adultes formés à cet effet. Les accompagnateurs nécessitent en effet une formation de moniteurs vélos-écoles, afin qu'ils puissent à leur tour apprendre aux enfants à rouler correctement dans le trafic. Le public cible est également quelque peu différent, puisque ce sont les enfants âgés de 9 ans et plus, et qui habitent dans un rayon d'environ 4 kilomètres aux alentours de l'école qui sont concernés.

Si cette solution nécessite une bonne organisation et des personnes motivées et aguerries afin d'être réalisée, elle est particulièrement appréciée des enfants.



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



**SENSIBILISER, INFORMER, ÉDUIQUER LES ENFANTS AUX BIENFAITS
DE L'UTILISATION DE MODE DE TRANSPORT ALTERNATIF A LA
VOITURE**

FICHE N° E.1

Rôles de la Commune

La Commune aura pour rôle d'inciter les écoles, et en particulier les écoles qui présentent le potentiel le plus conséquent (école du Grand Chemin, école du Centre, école Saint-Jean Berchmans en son implantation rue de l'Eglise et rue de Bomérée) à réaliser de tels ramassages scolaires.

Le cas échéant, la Commune veillera au bon aménagement des itinéraires définis pour les différents trajets pédi- ou vélo-bus ; et prendra éventuellement en charge la signalétique spécifique à ce type de ramassage scolaire (poteaux indiquant les points de ramassage). Elle pourrait également fournir les agents communaux qui accompagneront les enfants lors de leur déplacement.

Exemples : Les pédibus de Malonne

A Malonne, cinq itinéraires pédibus ont été définis pour les trois écoles primaires présentes sur le territoire (Communauté Française, Saint-Berthuin, Saint-Joseph). Chacun de ces itinéraires est parcouru une fois par semaine, comme l'illustre la carte page suivante reprenant chaque itinéraire, ainsi que les heures et lieux de départ.

Petit plus original, à la fin de l'année scolaire, chaque enfant recevra son pédibus d'or, d'argent ou de bronze, en fonction de son nombre de voyages.



Pour plus d'informations : www.pedibusdemalonne.net



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



**SENSIBILISER, INFORMER, ÉDUIQUER LES ENFANTS AUX BIENFAITS
DE L'UTILISATION DE MODE DE TRANSPORT ALTERNATIF A LA
VOITURE**

FICHE N° E.1

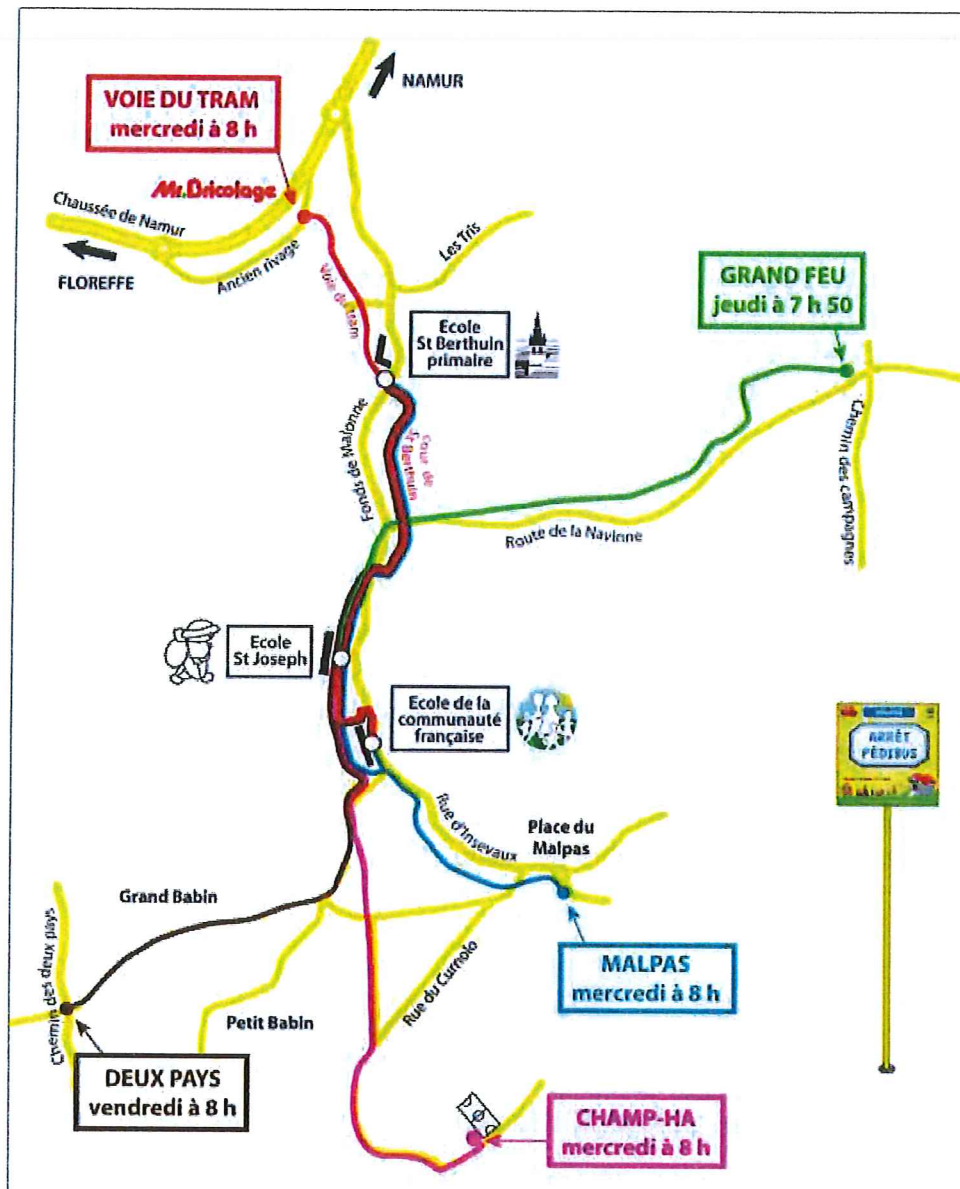


Figure : Les 5 itinéraires du Pédibus de Malonne

Source : www.pedibusedemalonne.net

VISIBILITE, SECURITE ET ACCESSIBILITE DES ABORDS D'ECOLE

FICHE N° E.2

OBJECTIF(S)

- Améliorer la visibilité et la sécurité des abords d'écoles

ACTION(S)

Les actions à entreprendre seront différentes d'une école à l'autre, celles-ci ne présentant pas toutes le même degré de visibilité et de sécurité de leurs abords. Globalement, il s'agit de marquer davantage les zones d'abords d'écoles et d'améliorer leur sécurité.

DEGRE DE PRIORITE

- La délimitation des abords d'écoles (via les signaux F4a et A23 en début de zone et par le signal F4b en fin de zone) constitue une priorité pour l'ensemble des écoles, et doit être réalisée rapidement (< 1 ans)

- De manière générale, la priorité sera donnée aux écoles qui présentent un bilan actuel mitigé, et sera ensuite déterminée sur base du niveau hiérarchique de la voirie le long de laquelle est implanté l'établissement scolaire et de la taille de sa population scolaire. Les premiers efforts seront à consentir aux abords de l'établissement scolaire sis rue de Marbaix, et ensuite de l'école sise rue de Wilmet, de l'école sise rue des Fougères, et de l'école sise rue de l'Eglise.

Les mesures similaires pourraient toutefois être prises conjointement aux abords de chacune des écoles (ex : reproduction au sol du signal A23, remplacement du mobilier urbain, ...).

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, Région wallonne

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police Germinalt, T.E.C. Charleroi, I.B.S.R, Ecoles

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : /

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Subsidés Région wallonne
- Région wallonne
- Autres (crédit d'impulsion, etc.)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



MESURE CONCRETE**Introduction**

Si les actions à entreprendre seront différentes d'une école à l'autre – puisque celles-ci ne présentent pas toutes le même degré de visibilité et de sécurité de leurs abords – des recommandations générales sont formulées et concernent l'ensemble des écoles présentes sur le territoire communal. Ces recommandations sont notamment inspirées de la brochure « Visibilité et sécurité des abords d'écoles », éditée par la Direction de la Sécurité des Infrastructures Routières de la Région wallonne, et sur laquelle se baseront les gestionnaires de voirie.

Recommandations générales - visibilité

En termes de visibilité, les gestionnaires de voirie veilleront à :

- délimiter chaque zone d'abords d'école par les signaux F4a et A23 en début de zone et par le signal F4b en fin de zone ;
- associer à cette signalétique verticale une signalétique horizontale (marquage au sol du signal F4a/C43 et/ou A23) ;
- harmoniser le mobilier urbain utilisé aux abords des écoles, et utiliser de préférence, un mobilier coloré qui attire davantage l'attention ;
- harmoniser les mats et autres signaux utilisés aux abords des écoles.

Signalisation verticale

Comme le prévoit la législation, les zones d'abords de chaque établissement scolaire seront délimitées par les signaux F4a et A23 en début de zone et par le signal F4b en fin de zone.

Le signal A23 sera toujours placé au dessus du signal F4a, et ces deux signaux seront « collés » l'un à l'autre, à l'image de la figure ci-contre.



Lorsque les abords d'écoles sont inclus dans une zone plus vaste à statut favorable (zone de rencontre, zone piétonne, zone 30), - telle l'école sise rue des Fougères – la signalisation de la zone d'abords d'école par l'association des signaux F4a et A23 n'est plus nécessaire. Le signal A23 peut toutefois être reproduit.



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



MESURE CONCRETE

Aux abords des établissements scolaires situés le long de voiries fortement fréquentées, telle que l'école sise le long de la rue de la Station, voire celle situées le long de la rue de Bomerée et de la rue de Marbaix, une signalisation à message variable peut être envisagée.



Aux abords des autres écoles, une signalisation à message fixe sera préférée.

A noter que, le cas échéant, seules les entrées et sorties aux heures d'écoles dites classiques sont couvertes. Le système est alors préférentiellement programmé sur base du calendrier scolaire. Les systèmes enclenchés par clé ou par télécommande sont à proscrire. Enfin, les modalités d'utilisation de la signalisation variable doivent obligatoirement être inscrites dans le règlement complémentaire de police.

Signalisation horizontale

Complémentairement, il est recommandé d'associer à cette signalétique verticale une signalétique horizontale par le biais d'un marquage au sol.

Afin d'assurer une cohérence entre l'ensemble des abords d'école, il est préconisé de reproduire au sol le signal A23, qui s'applique aussi bien pour les abords d'école à limitation de vitesse fixe ou variable, ainsi qu'à celle située dans une zone plus vaste à statut favorable (zone de rencontre, zone piétonne, zone 30).

Ci-dessous des exemples de marquage au sol qui pourraient être reproduits.



Source : SPW (2011), « Visibilité et sécurité des abords d'école ».

Actuellement, seules les écoles sises le long de la rue de Marbaix, de la rue de la Station et de la rue de Bomerée disposent d'une signalisation horizontale.

MESURE CONCRETE***Harmonisation du mobilier urbain***

Harmoniser le mobilier urbain facilitera la lecture des abords d'écoles par les usagers de la route. Actuellement, le mobilier utilisé est disparate et ne contribue pas à cette bonne lisibilité.

Un mobilier urbain différent peut toutefois être utilisé selon qu'il s'agisse d'écoles situées le long de voiries régionales ou communales.

Utilisation d'un mobilier urbain coloré

Par l'utilisation d'un mobilier urbain coloré, le gestionnaire de voirie contribuera également à renforcer la visibilité des abords d'école.

Le mobilier utilisé aux abords de l'école de Landelies constitue un bon exemple de mobilier qui pourrait être placé aux abords de l'ensemble des écoles (sises le long des voiries communales).



Pour les écoles sises le long de voiries communales, il est donc recommandé de remplacer progressivement le mobilier urbain existant par un mobilier similaire à celui présent aux abords de l'école de Landelies, par exemple.

MESURE CONCRETE***Harmonisation des mats et autres signaux utilisés***

De la même manière, il est judicieux d'harmoniser les mats et autres signaux utilisés aux abords des écoles. A cet égard, le mat type « crayon » présent aux abords de nombreux établissements scolaires pourraient également être placés à l'entrée des zones d'abords d'école des établissements situées le long des voiries régionales.



Les panneaux « ralentis, tu arrives près de mon école », placés à proximité de certaines écoles, pourraient être retirés afin de ne pas trop alourdir les informations pour les automobilistes.

MESURE CONCRETE***Recommandations générales – sécurité et accessibilité des abords d'écoles***

En ce qui concerne la sécurité et l'accessibilité des abords d'écoles, en particulier piétonne (et cyclable), les gestionnaires de voirie veilleront à :

- offrir un trottoir confortable par son revêtement et sa largeur, en particulier du côté de l'entrée de l'école ;
- mettre en évidence les traversées piétonnes et garantir leur bonne visibilité (éclairage) ;
- prendre les mesures nécessaires afin de garantir une vitesse de circulation réduite (max. 30 km/h) aux abords de l'école ;
- de prévoir quelques dispositifs de stationnement pour vélo à proximité immédiate de l'entrée de l'école.

Trottoir confortable aux abords des écoles

Le gestionnaire de voirie doit apporter une attention particulière à la qualité des trottoirs à proximité des établissements scolaires, en particulier du côté de l'entrée de l'école. Idéalement, celui-ci aura une largeur supérieure à 1,50 m (le minimum prescrit par le CWATUPE), afin de pouvoir accueillir : les parents qui attendent à la sortie de l'école, les mamans avec poussettes, les éventuels rangs scolaires, etc.

Dans la zone d'abords d'école, les trottoirs doivent disposer d'un revêtement de très bonne qualité et être plats. Les trottoirs qui ne sont pas revêtus d'un revêtement en dur – tels que les trottoirs le long de la rue des Fougères – doivent être réaménagés.

Une attention particulière doit également être portée à l'implantation du mobilier urbain, des poteaux de signalisation, etc., afin de gêner au minimum la circulation des piétons. Dans le même but, le stationnement éventuellement organisé sur le trottoir à proximité de l'école sera supprimé (cas de l'école rue de Marbaix et rue de Bomereé).

Enfin, dans les zones d'abords d'école, des bancs pourraient être placés à la sortie des écoles, afin que les parents (ou grands parents) puissent attendre confortablement leurs enfants (ou petits enfants).



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



MESURE CONCRETE***Mise en évidence et éclairage des traversées piétonnes***

Au droit de chaque entrée/sortie d'école un passage piéton doit permettre aux enfants de traverser la voirie en toute sécurité. Ce passage pour piétons sera décalé par rapport à l'accès de l'école afin que les enfants ne courent pas sur la chaussée en sortant de l'école.

Le gestionnaire de voirie veillera à la bonne visibilité de ces traversées piétonnes. A ce titre, les trottoirs pourraient être avancés au droit de ces traversées. Le cas échéant, il est recommandé d'étendre l'avancée de trottoir jusqu'à environ 5 m avant le passage pour piéton.

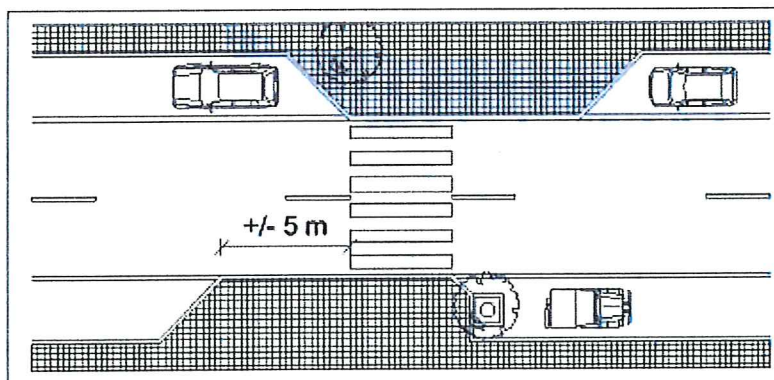


Fig. Extension de la zone d'avancée de trottoir

Source : SPW (2009), « Guide des traversées piétonnes »

Le gestionnaire de voirie fera également attention à l'implantation du mobilier urbain afin que celui-ci ne gêne pas, ou le moins possible, la visibilité du passage pour piétons.

Toujours dans ce même but, les passages piétons peuvent également être aménagés à même niveau que la chaussée (principe du trottoir traversant), à l'image de la traversée aménagée devant l'école du Docteur Cornet, sise rue Wilmet. Cet aménagement présente également l'avantage de réduire la vitesse de circulation des automobilistes à hauteur de la traversée.

Autre mesure envisageable, mais dont l'effet est moindre que l'aménagement décrit ci-dessus (principe du trottoir traversant), l'utilisation d'un fond coloré pour marquer le passage pour piéton.

MESURE CONCRETE

Afin d'obliger les enfants et leurs parents à utiliser les passages piétons, mais aussi afin de protéger les espaces piétons aux abords des écoles, des barrières seront placés de part et d'autre de la traversée.

Enfin, les traversées piétonnes doivent être bien éclairées afin de garantir une bonne visibilité des piétons également lorsqu'il fait plus sombre. Actuellement, certains passages piétons aux abords d'école ne disposent pas d'éclairage (écoles sises rue Wilmet, rue de l'Eglise, rue de Cousolre).

Vitesse de circulation réduite aux abords des écoles

Assurer une bonne visibilité des abords d'écoles contribue déjà, dans une certaine mesure, à inciter les automobilistes à lever le pied. En étant informés qu'ils circulent aux abords d'une école, au sein d'une zone 30, les automobilistes sont en effet avertis qu'ils doivent réduire leur vitesse de circulation.

La manière d'aménager les abords d'école, tout comme celle d'aménager une zone résidentielle par exemple, est également un facteur qui influe sur le comportement des automobilistes. Aux abords des écoles, le gestionnaire de voirie veillera à réduire l'espace de circulation pour les automobilistes à son strict minimum, et à élargir à l'inverse celui des piétons.

Si le cas échéant les limites de vitesses ne sont toujours pas respectées, des mesures complémentaires devront être prises (radar préventif ou répressif, dispositifs ralentisseurs).

Mise à disposition de dispositif de stationnement à proximité immédiate des entrées d'écoles

Enfin, et dans le but de favoriser le recours au vélo pour se rendre à l'école, il est recommandé de placer quelques dispositifs de stationnement pour vélo, à proximité de chacun des établissements scolaires. Actuellement, seule l'école de Landelies dispose d'une telle facilité.



VISIBILITE, SECURITE ET ACCESSIBILITE DES ABORDS D'ECOLE

FICHE N° E.2

MESURE CONCRETE

Recommandations pour chacune des écoles

Au regard des recommandations générales présentées ci-avant et des analyses faites dans le cadre de la première phase du présent Plan Communal de Mobilité (analyse de la visibilité, de la sécurité et de l'accessibilité de chacun des abords d'écoles, résultats consignés individuellement dans des fiches, reprises en annexe de l'étude), ont été déterminées les actions à entreprendre aux abords de chacun des établissements scolaires présents sur le territoire communal.

	VISIBILITE				SECURITE ET ACCESSIBILITE			
	Délimitation des abords d'écoles	Signalétique horizontale	Harmonisation du mobilier urbain	Harmonisation des mats	Trottoirs confortables	Traversées piétonnes	Espace de circulation réduite	Disponibilité de stationnement vélo
Groupe Scolaire du Docteur Cornet - Wilmet	- signalisation à revoir	- reproduction au sol du signal A23	-	- retrait du panneau « ralentis tu arrives près de mon école » ?	- Trottoir à élargir côté école, et à agencer de bancs pour l'attente des parents, si espace disponible	- Déplacement de la traversée piétonne à envisager - Elargissement de trottoir également à envisager au droit de la traversée - Eclairage de la traversée piétonne à prévoir	- espace de circulation pour les automobilistes à réduire	- Prévoir quelques emplacements pour vélo à proximité de l'école
Groupe Scolaire du Docteur Cornet - Malfaise	- signalisation à compléter	- reproduction au sol du signal A23	-	- Mat « crayon » à implanter aux entrées de la zone d'abords d'école	- Revêtement de trottoir à refaire car dégradé (rue Malfaise)	- Traversée piétonne à aménager au droit de l'entrée rue Malfaise	-	- Prévoir quelques emplacements pour vélo à proximité de l'école
Groupe Scolaire du Grand Chemin	- signalisation à revoir	-	- Mobilier urbain à remplacer	-	- Revêtement de trottoir à refaire car dégradé en certains endroits - Trottoir à élargir côté école, si espace disponible - Stationnement organisé sur le trottoir à supprimer	- Visibilité des passages piétons à renforcer (ex : utilisation d'un fond coloré) - abaissement de trottoir à prévoir à hauteur des passages piétons	-	- Prévoir quelques emplacements pour vélo à proximité de l'école
Groupe Scolaire Fougères-Landelins - Josphens	- signalisation à revoir	- reproduction au sol du signal A23	- Mobilier urbain à remplacer	- retrait du panneau « ralentis tu arrives près de mon école » ?	- Revêtement de trottoir à changer	- Traversée piétonne à décaler afin qu'elle ne se situe pas face à l'entrée de l'école - Elargissement de trottoir à envisager au droit de la traversée	- espace de circulation pour les automobilistes à réduire	- Prévoir quelques emplacements pour vélo à proximité de l'école
Groupe Scolaire Fougères-Landelins - Landelins	-	- reproduction au sol du signal A23	-	-	-	- Passages piétons à éclairer	-	-
Ecole Saint-Jean Berchmans - Station	-	-	-	- Mat « crayon » à implanter aux entrées de la zone d'abords d'école	- Rehausser les trottoirs à proximité de l'école - Supprimer le stationnement organisé en partie sur le trottoir	- Feux clignotant à envisager au vu du flux de trafic - Traversée piétonne à déplacer et davantage sécurisée (barrières) si possible	-	-
Ecole Saint-Jean Berchmans - Bonerhe	-	-	-	- Mat « crayon » à implanter aux entrées de la zone d'abords d'école	- Supprimer le stationnement organisé en partie sur le trottoir	- barrières de sécurité à déplacer car dans l'axe de l'une des deux traversées piétonnes	-	- Prévoir quelques emplacements pour vélo à proximité de l'école
Ecole Saint-Jean Berchmans - Eglise	- signalisation à revoir	- reproduction au sol du signal A23	-	- Mat « crayon » à implanter aux entrées de la zone d'abords d'école	- Supprimer le stationnement organisé sur le trottoir - Envisager de remplacer le revêtement de trottoir (pas adapté aux PMR)	- Traversées piétonnes à sécuriser à l'aide de barrière	-	- Prévoir quelques emplacements pour vélo à proximité de l'école



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



STATIONNEMENT AUX ABORDS D'ECOLE		FICHE N° E.3
<u>OBJECTIF(S)</u> -Maîtriser au mieux le stationnement aux abords des écoles en vue d'en améliorer la sécurité.		
<u>ACTION(S)</u> - Etudier la possibilité d'un étalement des heures d'arrivée et de départ des écoliers - Interdire le stationnement aux abords immédiats de chacune des écoles - Mener des opérations de sensibilisation/contrôle sur le respect des règles relatives au stationnement - (Ré)-organiser au mieux le stationnement aux abords des écoles D'autres actions proposées par ailleurs visent à rencontrer cet objectif : - Améliorer l'accessibilité des écoles au regard des autres modes de transport (fiche E.2) et inciter au report modal (fiche E.1)		
<u>DEGRE DE PRIORITE</u> La priorité sera donnée aux écoles suivantes, qui connaissent quelques problèmes de stationnement actuellement : Groupe Scolaire du Docteur Cornet (Centre), Groupe Scolaire du Grand Chemin, et école Saint-Jean Berchmans en son implantation rue de Bomérée		
<u>ACTEUR(S) CONCERNE(S)</u> Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, Région wallonne, Ecoles, Zone de Police Germinalt Acteur(s) indirectement concerné(s) :T.E.C.-Charleroi, I.B.S.R		
<u>BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT</u> <u>Estimation budget</u> : / <u>Source(s) de financement</u> : - Fonds propres Commune - Région wallonne - Subsidés Région wallonne - Autres (crédit d'impulsion, etc.)		
	PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL MAI 2015	

MESURE CONCRETE***Etudier la possibilité d'un étalement des heures d'arrivée et de départ des écoliers***

Cette première mesure vise à réduire le pic d'arrivée et de départ des écoliers, par un étalement des heures d'arrivée et de départ des enfants. Cette mesure concerne surtout les principales écoles présentes sur le territoire communal (Centre, Grand Chemin, Bomerée) ; et à l'inverse, concerne moins les écoles moins fréquentées (Malfalise, Station, Fougères).

Parmi les pistes à envisager, celle d'un allongement de la période de gratuité de la garderie par exemple (facteur déterminant dans les heures d'arrivée et départ des écoliers).

Interdire le stationnement et l'arrêt aux abords immédiats de chacune des écoles

Le stationnement et l'arrêt (sauf si « dépose-minute » organisé) sera interdit aux abords immédiats de l'école, sur une longueur de minimum 15 à 20 mètres de part et d'autre des entrées. Cela permettra une bonne visibilité des enfants aux abords immédiats de l'école.

Mener des opérations de sensibilisation/contrôle sur le respect des règles relatives au stationnement

Avec le concours de la zone de police Germinalt, la Commune mènera des opérations de sensibilisation/contrôle sur le respect des règles relatives au stationnement (interdiction de stationner et de mettre son véhicule à l'arrêt sur les trottoirs, etc.), durant les heures d'entrée et de sortie d'écoles ; de sorte à réduire l'insécurité liée au stationnement anarchique de nombreux véhicules.

Ces opérations pourraient également s'étendre sur le respect des limites de vitesse dans les zones d'abords d'écoles, sur le port de la ceinture, ou encore sur le respect de la priorité des piétons au droit des passages piétons par exemple.



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



(Ré)-organiser au mieux le stationnement aux abords des écoles

Les actions à entreprendre seront différentes d'une école à l'autre, en fonction de l'importance de la problématique « stationnement », des disponibilités de stationnement existantes et potentielles, du nombre et du profil des écoliers, etc. Dans certains cas, aux abords des écoles primaires fortement fréquentées, l'aménagement d'une zone de « dépose-minute » devra être envisagé. Dans d'autre cas, un simple marquage au sol des places disponibles s'avère suffisant.

Ci-après, des recommandations sont faites pour chacun des 8 établissements scolaires présents sur le territoire communal. Etant donné que la plupart des écoliers viennent en bus à l'Ecole Artisanale Populaire, aucune suggestion n'a été faite pour cette école.

Groupe Scolaire du Docteur Cornet - Centre

- Aménager une zone de « dépose-minute » à proximité de l'école.

Groupe Scolaire du Docteur Cornet - Malfalise

Pas de recommandation particulière pour cette école.

Groupe Scolaire du Grand Chemin – rue de Marbaix

- Accroître l'offre en stationnement à proximité de l'école (hors voirie) afin de dégager de l'espace en voirie (rue de Marbaix) et de réduire la pression dans les rues résidentielles proches (rue du Chêne Bonnet, rue de la Montagne, rue Léon Dubray).
- Supprimer le stationnement organisé sur le trottoir rue de Marbaix (cf. **fiches C2, E2**).
- Aménager une zone de « dépose-minute » à proximité de l'école.

STATIONNEMENT AUX ABORDS D'ÉCOLE

FICHE N° E.3

Groupe Scolaire Fougères-Landelies - Fougères

- Organiser par marquage au sol, ou par un revêtement différencié, le stationnement en chaussée. Les zones de stationnement pourraient être alternées afin de réduire les perspectives visuelles, et par là la vitesse des automobilistes.

Groupe Scolaire Fougères-Landelies - Landelies

- Trouver un accord avec la SNCB afin de dédier officiellement une partie du parking SNCB pour le stationnement des parents ; et aménager cette partie.

Ecole Saint-Jean Berchmans - Bomérée

- Accroître l'offre en stationnement à proximité de l'école (hors voirie) afin de dégager de l'espace en voirie (rue de Bomérée)
- Supprimer le stationnement organisé sur le trottoir rue de Bomérée (cf. **fiches C2, E2**).
- Aménager une zone de « dépose- minute » à proximité de l'école

Ecole Saint-Jean Berchmans - Eglise

- Pas de recommandation particulière pour cette école

Une proposition de mise en zone bleue du parking de l'Eglise est faite dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité (cf. **fiche C.4**).

Ecole Saint-Jean Berchmans - Station

- Pas de recommandation particulière pour cette école

Une proposition de réaménagement de la rue de la Station, avec création de places de parking côté opposé à l'école est faite dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité (cf. **fiche**

LAFI).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

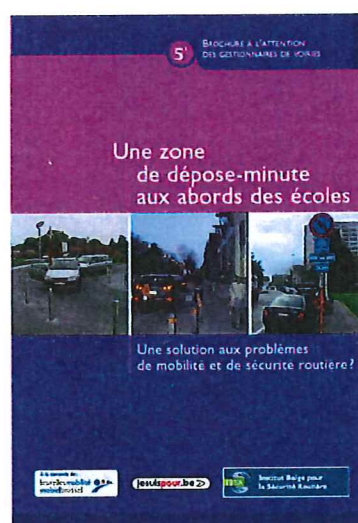
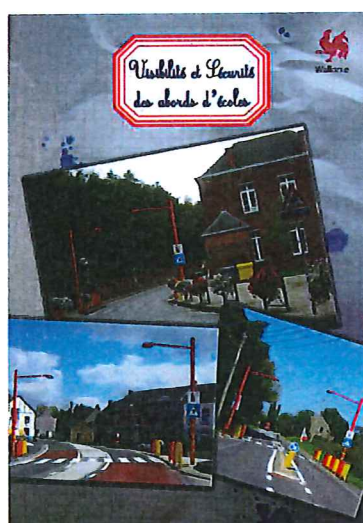
MAI 2015



Références – Création de zone de « dépose-minute »

Les cas échéants, le gestionnaire de voirie se réfèrera aux deux brochures suivantes lors de la création de zones de « dépose-minute » :

- « Visibilité et Sécurité aux abords des écoles », éditée par le Service Public de Wallonie ;
- « Une zone de dépose-minute aux abords des écoles », éditée par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière.



CHEMINEMENTS PIETONS LE LONG VOIES DE LIAISON

FICHE N° F.1

OBJECTIF(S)

- Améliorer les conditions des déplacements des piétons le long des principaux axes de circulation

ACTION(S)

- Aménager ou réaménager (réfection) progressivement les trottoirs le long des voies de liaison, dans leurs portions sises en zone d'agglomération

DEGRE DE PRIORITE

- La priorité sera donnée aux endroits les plus fréquentés (ex : abords d'école, centres de village) et/ou aux endroits où les trottoirs sont les plus dégradés
- Action à mener progressivement en fonction des budgets disponibles

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, Région wallonne, CCPH

Acteur(s) indirectement concerné(s) : /

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres (crédit d'impulsion, etc.)



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



MESURE CONCRETE***Introduction***

La présente mesure s'adresse aussi bien à la Commune qu'à la Région wallonne (District Routier de Charleroi), gestionnaires de voiries concernées par cette action.

Recommandations générales***Revêtement des trottoirs***

Les gestionnaires de voirie veilleront à revêtir les trottoirs d'un revêtement en dur (dalles ou pavés béton, par exemple), et à garantir une homogénéité dans le type de matériau utilisé. A, ce titre, les pavés bétons qui recouvrent les nouveaux trottoirs de la rue de Marchienne ou de la place Sottiaux pourraient servir de matériau de référence.

Les dalles de béton 30 x 30 sont à éviter, étant donné leur dégradation plus rapide.

***Confort des trottoirs***

Les nouveaux trottoirs seront aménagés avec une largeur de minimum 1,50 m, et davantage aux endroits particulièrement fréquentés par les piétons, lorsque cela s'avère techniquement réalisable. Lors du réaménagement des trottoirs existants, la largeur de ceux-ci pourrait également être revue afin d'atteindre ce minimum requis.

Une attention particulière sera également apportée lors du placement du mobilier urbain, afin que celui-ci entrave le moins possible la circulation des piétons (cf. ci-après).

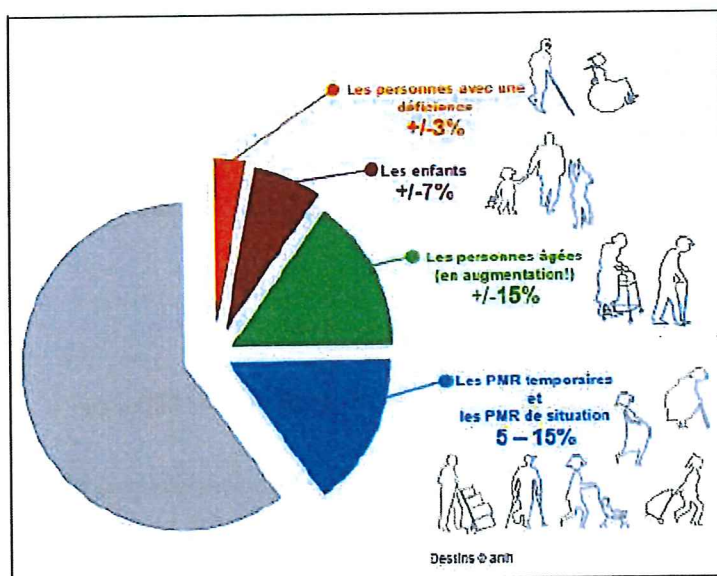
Les gestionnaires de voiries veilleront également à assurer, autant que possible, la planéité des trottoirs.

Recommandations relatives aux PMR

Préambule

Ci-après sont présentées quelques recommandations en matière d'accessibilité des cheminements piétons en faveur des personnes à mobilité réduite, tirées exclusivement du « Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous » édité en 2006 par la Région wallonne en collaboration avec l'asbl Gamah.

Avant de s'attaquer à celles-ci, notons que les personnes à mobilité réduite représentent environ 30 % de la population comme l'illustre la figure ci-dessous ; et qu'il s'agit donc d'un élément qui n'est pas à négliger, d'autant que la population montagnarde est globalement plus âgée que la moyenne (provinciale et régionale).



Source : Ministère de la région de Bruxelles-Capitale – Bruxelles Mobilité – Espaces Mobilité – CBPAM (2008), « Vademecum personne à mobilité réduite dans l'espace public »

Les traversées piétonnes

Au droit des traversées piétonnes, afin d'assurer le guidage et la sécurité des personnes aveugles ou malvoyantes, les trottoirs doivent être munis d'un dispositif avec dalles de repérage.

Il existe trois grands types de dalles :

- la dalle de guidage (dalle striée), qui a pour but d'orienter la personne aveugle ou malvoyante. L'axe des stries mène à l'endroit où on souhaite guider la personne. Cette dalle doit être détectable au pied, à la canne et visuellement ;
- la dalle d'éveil à la vigilance (dalle à protubérance), qui a pour but d'éveiller la vigilance de la personne déficiente visuelle à l'approche d'un danger. Cette dalle doit être détectable au pied, à la canne et visuellement ;
- la dalle d'information (dalle en revêtement souple), qui signale à la personne aveugle ou malvoyante la présence d'une information ou un changement de direction dans sa ligne de conduite. Cette dalle doit être détectable au pied, à la canne et visuellement.



(a) la dalle de guidage



(b) la dalle d'éveil à la vigilance



(c) la dalle d'information

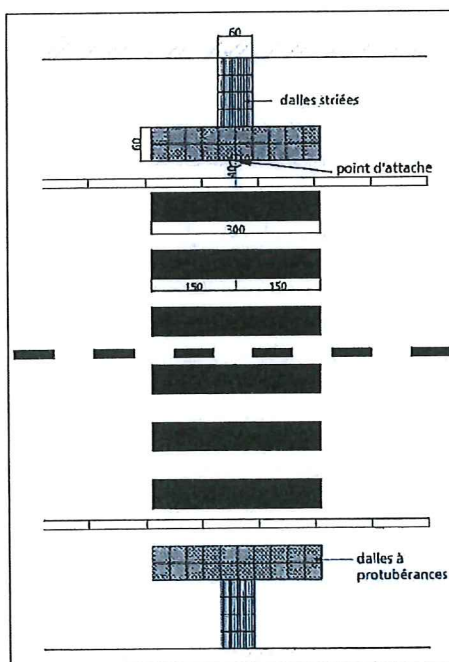
Concernant le placement de ces dalles, il se fait en quatre étapes :

- la première étape consiste à placer l'axe de la traversée, qui doit être au milieu de la traversée ;
- la seconde étape consiste à déterminer le point d'attache, qui se trouve sur l'axe de la traversée, et idéalement à 40 cm du bord extérieur de la bordure (variante autorisée entre 15 et 45 cm suivant les cas) ;

- la troisième étape consiste à placer les dalles à protubérances, en une bande de 60 cm, de part et d'autre du point d'attache, et ce, sur toute la largeur de la traversée, perpendiculairement à l'axe de la traversée ;
- la quatrième étape consiste à placer les dalles striées, placement qui varie selon le type de traversée (longitudinale, transversale, etc.)

Pour les traversées dites simples les principes d'aménagement sont les suivants :

- Point d'attache : - toujours entre 15 et 45 cm du bord extérieur de la bordure
- Dalles à protubérance : - 60 cm de large
- toujours perpendiculaires aux dalles striées
- disposées sur toute la largeur de la traversée
- Dalles striées : - 60 cm de large
- toujours perpendiculaires aux dalles à protubérances
- toujours placées dans l'axe de la traversée
- prolongées jusqu'à la ligne guide naturelle existante (façade, bordure, haies, ...) ou à maximum 30 cm de celle-ci



En ce qui concerne l'abaissement de trottoir, il faut proposer des aménagements de plain-pied afin de permettre l'accès au trottoir pour toutes les personnes à mobilité réduite.

Deux possibilités existent :

- une surélévation de la chaussée (traversée sur plateau) ;
- une inflexion de trottoir (traversée sur voirie).

Dans le cas d'une inflexion, celle-ci devra présenter des pentes respectant les normes fixées par le CWATUPE, à savoir par ordre décroissant :

- 5 % sur une longueur de 10 m maximum ;
- 7 % sur une longueur de 5 m maximum ;
- 8 % sur une longueur de 2 m maximum ;
- 12 % sur une longueur de 0,5 m maximum.

Plusieurs types d'aménagement peuvent être réalisés selon les cas :

- soit une inflexion perpendiculaire à l'axe de la traversée, si l'emprise est réduite ;
- soit une inflexion parallèle à l'axe de la traversée, si l'emprise est importante ;
- soit une inflexion généralisée, particulièrement à hauteur des carrefours.

Le placement du mobilier urbain

A propos du placement du mobilier urbain, le guide de bonne pratique stipule que « l'implantation du mobilier urbain sur les voies piétonnes réduit l'espace piéton. Il devra donc être installé dans les zones de dégagement par rapport aux déplacements habituels du piéton. Les supports relatifs à l'éclairage ou à la signalisation routière seront, de préférence, ancrés aux façades des immeubles.

Au niveau des traversées piétonnes, le mobilier urbain ne devra pas entraver le champ visuel du piéton sur les voitures et inversement.



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



Dans le cas où une réduction du libre passage est occasionnée par du mobilier urbain, la largeur restante ne devra jamais être inférieure à 1,20 m, et ce, sur 50 cm maximum. De plus, des zones de rotations de 1,50 m devront être prévues de part et d'autre. Les obstacles dont l'encombrement est supérieur à 50 cm devront être implantés à des endroits où le cheminement libre de 1,50 m de large est garanti. Par exemple, dans le cas d'une cabine téléphonique, on devra disposer, au minimum, de 1,50 mètre en plus de la largeur de la cabine (généralement 1,20 m), soit 2,70 m au total ».

L'ensemble du mobilier urbain doit lui aussi répondre à certaines normes. A ce propos, nous renvoyons au « guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous ».

Les cheminements piétons au droit des arrêts de bus

En ce qui concerne la largeur minimale du trottoir au droit d'un arrêt de bus « PMR », celle-ci doit être de 2,40 mètres. L'emprise nécessaire est de 4,10 mètres dans le cas d'un arrêt de type quai (1,50 m de trottoir et 2,60 m de quai) et de 2,60 mètres dans le cas d'un arrêt en îlot.

Quant à la hauteur d'un arrêt de bus, elle est fixée à 16 centimètres par rapport à la voirie, sur toute la longueur de l'arrêt.

Des dalles striées d'une largeur de 60 cm – coupant le cheminement logique du piéton et allant de l'extrémité du trottoir (façades) jusqu'à la zone d'attente – doivent être placées au droit de l'accès à l'avant du bus, signalant le lieu d'arrêt du bus pour les personnes mal voyantes. La zone d'attente sera matérialisée par un carré de 60 cm/ 60 cm en dalles d'informations et situé idéalement à 40 cm de la bordure.

Finalement, les abribus devront être placés de telle sorte à ce qu'un libre passage de 1,20 mètre soit dégagé à hauteur des deux vitres et à condition que des aires de rotation de 1,50 mètre soient disponible de part et d'autre.

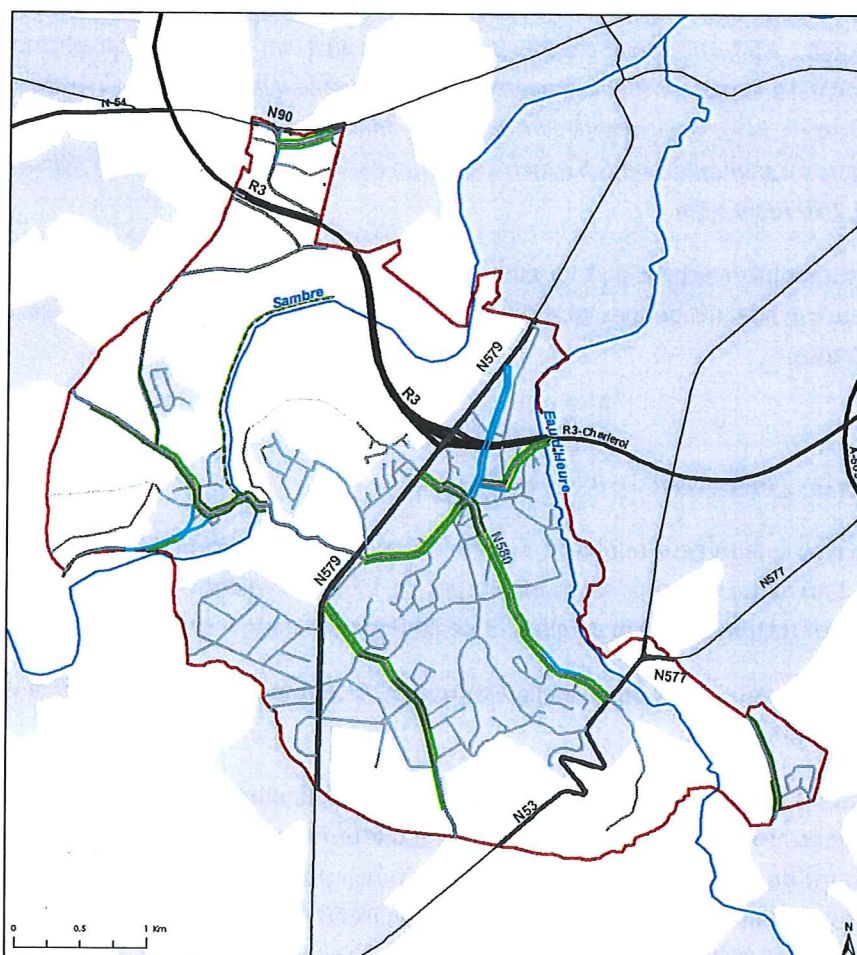
Pour plus d'informations sur les aménagements adaptés aux PMR, nous renvoyons au « guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous », édité par la Région wallonne.



CHEMINEMENTS PIETONS LE LONG VOIES DE LIAISON

FICHE N° F.1

Cartographie



Plan Communal de Mobilité de Montigny-le-Tilleul

Phase 3
F.1 Cheminements piétons

Mai 2015



— Trottoir à (ré)aménager - Priorité 1	— Trottoir neuf/en bon état
— Trottoir à (ré)aménager - Priorité 2	— Voie de liaison
Fond de Plan	
Réseau routier principal	Réseau routier secondaire
— Autoroute	— Voie de liaison
— Voie de transit régional	Réseau local
	— Voie de quartier
	— Voie de desserte locale
	— Chemin de remembrement
	— Réseau hydrographique
	— Noyaux d'habitat



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



CHEMINEMENTS PIETONS DANS LE CENTRE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL		FICHE N° F.2
<u>OBJECTIF(S)</u> - Améliorer les conditions des déplacements des piétons dans le centre de Montigny-le-Tilleul		
<u>ACTION(S)</u> - Refaire le revêtement des trottoirs dont l'état n'est pas satisfaisant - Réorganiser le stationnement lorsque celui-ci est organisé sur le trottoir - Abaisser le trottoir au droit des passages pour piétons - Compléter la jonction du trottoir entre la rue des Ecoles et la rue Wilmet - Déplacer les passages pour piétons sis rue Wilmet (en face de l'école et au croisement avec la rue de Bomérée) et rue de Landelies (au droit de l'arrêt de bus « Poste ») - Elargir l'espace de circulation pour les piétons		
<u>DEGRE DE PRIORITE</u> - Priorité 1 : réfection de trottoirs, réorganisation du stationnement, déplacement des passages pour piétons, jonction Ecoles-Wilmet Priorité 2 : Elargissement et abaissement de trottoirs - Actions à mener à court terme (< 5 ans) : déplacement des passages pour piétons, jonction Ecoles-Wilmet, réorganisation du stationnement. Actions à mener progressivement en fonction des budgets disponibles : réfection des revêtements de trottoirs, élargissement et abaissement de trottoirs		
<u>ACTEUR(S) CONCERNE(S)</u> Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, Région wallonne Acteur(s) indirectement concerné(s) : /		
<u>BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT</u> Estimation budget : \$ Source(s) de financement : - Fonds propres Commune - Subsidés Région wallonne - Région wallonne - Autres		
	PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL MAI 2015	

MESURE CONCRETE

Réfection des revêtements de trottoir

Les trottoirs du centre qui ne présentent pas une qualité satisfaisante seront progressivement refaits (cf. carte ci-après).

Le cas échéant, le gestionnaire de voirie pourrait en profiter, si besoin est, pour :

- ré-agencer le mobilier urbain, luminaires, poteaux signalétiques, etc., de telle sorte à gêner le moins possible la circulation des piétons ;
- placer les dalles de repérage, nécessaires au guidage et à la sécurité des personnes aveugles et malvoyantes, au droit des passages pour piétons et des arrêts de bus qui n'en disposent pas.

Des recommandations relatives au type de revêtement de trottoirs à prévoir, au placement du mobilier urbain et des dalles de repérages ont été faites à la **fiche F.1**.

Réorganisation du stationnement

Les gestionnaires de voiries (Commune et Région wallonne) étudieront la possibilité d'une réorganisation du stationnement lorsque celui-ci est organisé sur le trottoir, afin de libérer l'espace pour les piétons.

Sont concernées la rue Désiré Quenne et la rue de la Place.

La **fiche C.2** traite spécifiquement de ce point.

Abaissement de trottoirs

Les trottoirs seront abaissés au droit des passages pour piétons afin de faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite (en ce compris les parents accompagnés d'enfants, les personnes se déplaçant avec une canne, etc.). Ces abaissements de trottoirs pourraient se faire au gré des réfections de trottoirs ou autres aménagements de voirie.

A ce titre, le gestionnaire de voirie se réfèrera au « Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous », édité en 2006 par la Région wallonne en collaboration avec l'asbl Gamah.



Jonction rue des Ecoles - rue Wilmet

La Commune complètera la jonction manquante entre la rue des Ecoles et la rue Wilmet, afin de garantir la continuité du cheminement piéton à cet endroit. La Commune se réfèrera à la **fiche F.1** pour connaître et mettre en application les principes de bon aménagement du trottoir.

La Commune pourrait profiter de l'occasion pour élargir les trottoirs rue Wilmet, notamment au droit du bâtiment sis à l'angle de la rue, et le TEC-Charleroi pour y placer un abribus.

Déplacement des passages pour piétons

Les deux passages pour piétons ci-dessous, et localisés à la carte ci-après, devront être déplacés pour des raisons de sécurité.

Passages piétons de la rue de Landelies

Ce passage pour piétons aboutit actuellement sur une zone d'arrêt de bus. Celui-ci sera idéalement déplacé en amont de la zone d'arrêt de bus.

Passages piétons de la rue Wilmet (école du centre)

Ce passage pour piétons aboutit actuellement sur une entrée/sortie de parking. Il sera quelque peu décalé vers le centre de Montigny-le-Tilleul. Il en sera évidemment de même du mobilier urbain qui le protège.

Le déplacement de ce passage piétons pourrait se faire dans le cadre d'un réaménagement global des abords de l'école du Centre, tel que recommandé par ailleurs (cf. **fiche E.2**).

Il est également recommandé de déplacer l'un des passages de la rue de Bomérée. Ce déplacement pourrait se faire dans le cadre du réaménagement de ce carrefour (cf. **fiche D.1b**).



Elargissement de l'espace de circulation pour les piétons

Afin d'améliorer les conditions de déplacements des piétons dans le centre de Montigny-le-Tilleul, mais d'also d'améliorer la convivialité, les espaces de circulation pour les piétons seront progressivement étendus :

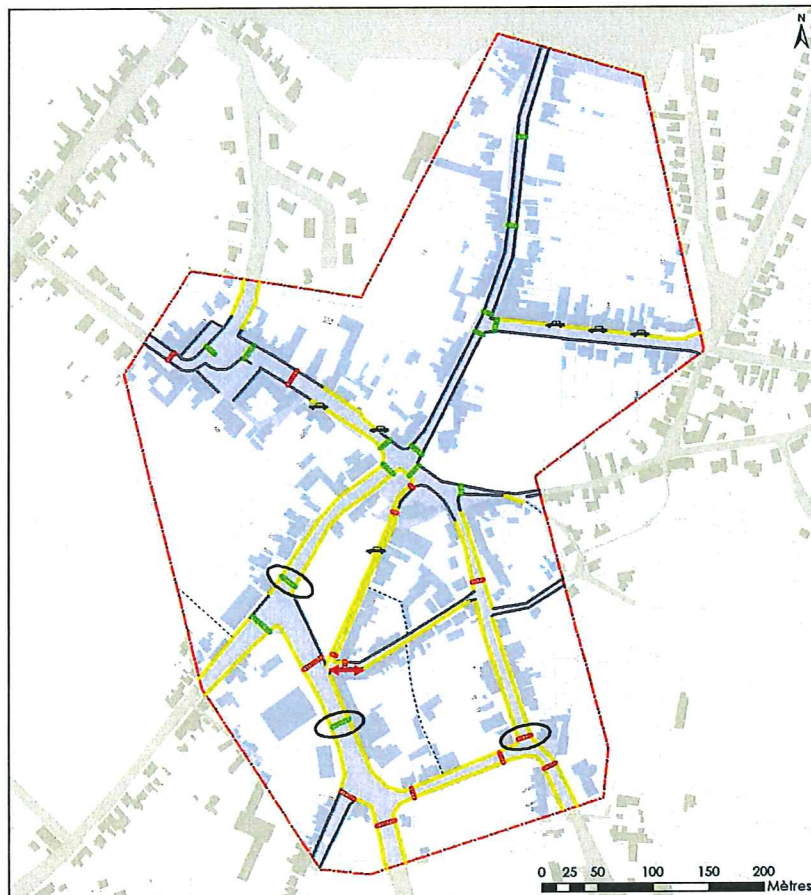
- soit au détriment de l'espace de circulation automobile, en particulier lorsque l'espace le permet (absence d'impacts sur le trafic routier). C'est le cas de la rue Wilmet par exemple, sur son tronçon compris entre la rue de Landelies et la rue du Try.
- soit au détriment de l'espace de stationnement, notamment si celui-ci est réduit suite à la création de poches de stationnement à proximité du centre (cf. *fiche C.4.*)



CHEMINEMENTS PIETONS DANS LE CENTRE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL

FICHE N° F.2

Cartographie



**Plan Communal
de Mobilité
de Montigny-le-Tilleul**

Phase 3
Plan d'actions

Mars 2015



PLAN

Actions à entreprendre

- Revêtement de trottoirs à remplacer
- Stationnement à réorganiser (car actuellement sur trottoir)
- Abaissement de trottoirs à réaliser au droit des passages pour piétons
- Passages pour piétons à déplacer
- Jonction de trottoirs à réaliser

Fond de plan

- Périmètre
- Bâti (PLI-V08)
- Passages piétons avec abaissement de trottoir
- Trottoirs existants en bon état



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



ESPACES PUBLICS		FICHE N° F.3
<u>OBJECTIF(S)</u> - Améliorer la convivialité des espaces publics et y accorder davantage d'espace aux piétons		
<u>ACTION(S)</u> - Réaménager les espaces publics en accordant davantage d'espace aux piétons, en réduisant les espaces voués à la circulation automobile, en les verdurant, et en agrémentant ceux-ci de mobilier urbain (bancs, poubelles)		
<u>DEGRE DE PRIORITE</u> - Priorité de niveau 2 - Action à mener progressivement en fonction des budgets disponibles		
<u>ACTEUR(S) CONCERNE(S)</u> Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul Acteur(s) indirectement concerné(s) : Région wallonne, TEC-Charleroi, zone de police GERMINALT		
<u>BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT</u> <u>Estimation budget</u> : Le budget dépendra des espaces, et du degré de réaménagement de ceux-ci <u>Source(s) de financement</u> : - Fonds propres Commune - Région wallonne - Subsidés Région wallonne - Autres (crédit d'impulsion, etc.)		
	PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL MAI 2015	

MESURE CONCRETE

Les espaces de circulation pour les véhicules automobiles seront réduits à leur strict minimum, compte tenu des besoins en stationnement, et du passage de véhicules plus lourds sur les voies de liaison (rue de Bomerée, rue de la Place, ...). A l'inverse, les espaces piétonniers seront élargis et agrémentés de mobilier urbain (bancs, poubelles).

Ces espaces seront également verdurisés, ce qui les rendra plus conviviaux et agréables.

Sont particulièrement concernées par cette mesure, la place des Déportés (Landelies), la place Sottiaux, la place du quartier Warchais, la place Biarent, la place du Try (Montigny-le-Tilleul) (cf. carte ci-après).

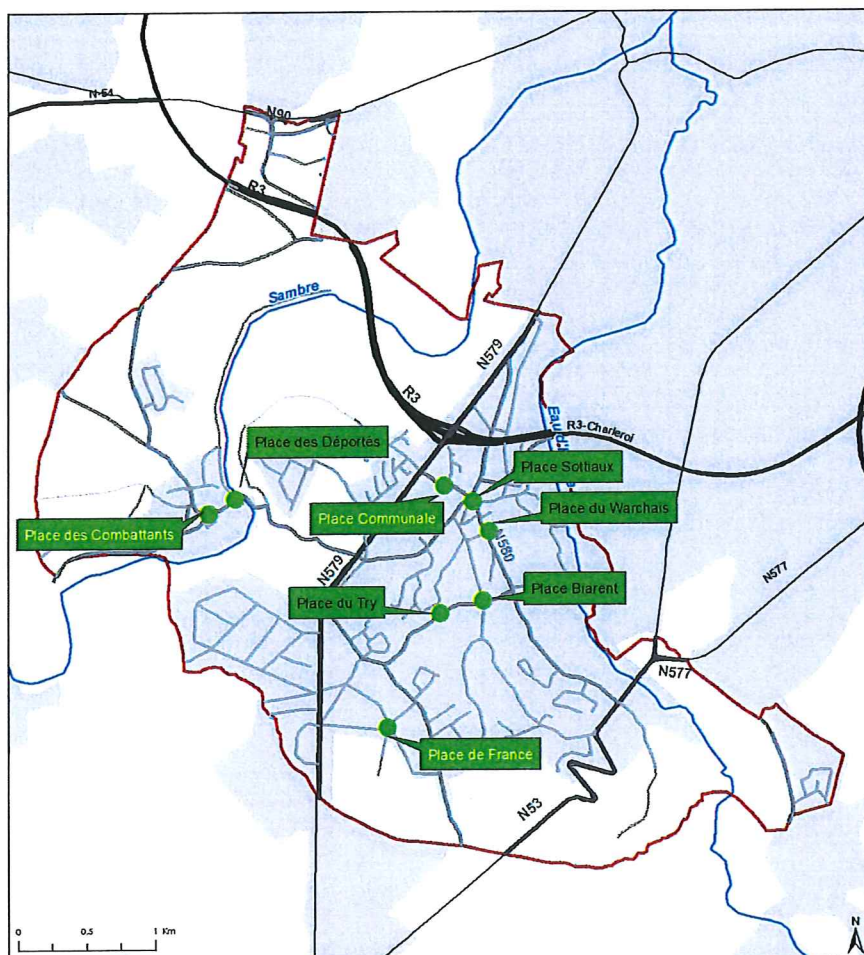


**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



Cartographie



**Plan Communal
de Mobilité
de Montigny-le-Tilleul**

Phase 3
F3 Espace public

Mai 2015



- Espace public à réaménager
- Espace public de qualité

Fond de Plan

Réseau routier principal

— Autoroute

— Voie de transit régional

Réseau routier secondaire

— Voie de liaison

— Voie de quartier

— Voie de desserte locale

— Chemin de remembrement

— Réseau hydrographique

— Noyaux d'habitat



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



SENTIERS PIETONS

FICHE N° F.4

OBJECTIF(S)

- Valoriser et améliorer les sentiers piétons existants offrant d'intéressantes connexions à pied

ACTION(S)

- Identifier les sentiers piétons à valoriser
- Assurer le bon entretien, le bon état du revêtement et le bon éclairage de ceux-ci

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 3
- Action à mener progressivement et de manière continue

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, ICML

Acteur(s) indirectement concerné(s) : zone de police GERMINALT

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres (crédit d'impulsion, etc.)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



MESURE CONCRETE

La première étape consistera à identifier les sentiers piétons à valoriser, et notamment ceux qui sont, ou qui pourraient être utilisés, pour rejoindre un pôle de déplacements majeurs (écoles, maison communal, hôpital, etc.).

Une fois ces sentiers identifiés, il s'agira de garantir leur bon entretien, le bon état de leur revêtement, et leur bon éclairage.

Eventuellement, une signalétique directionnelle verticale indiquant les lieux que permettent de rejoindre ces sentiers pourrait être développée.



DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT POUR VELO		FICHE N° G.1
<u>OBJECTIF(S)</u> - Développer les dispositifs de stationnement pour vélo sur le territoire communal en vue de favoriser la pratique du vélo sur celui-ci.		
<u>ACTION(S)</u> - Multiplier les dispositifs de stationnement pour vélo, en particulier à proximité des principaux services et équipements publics présents sur le territoire communal (maison communale, bibliothèque, écoles, complexe sportif, hôpital, etc.).		
<u>DEGRE DE PRIORITE</u> - Priorité de niveau 1 - Action à mener à court terme (< 5 ans)		
<u>ACTEUR(S) CONCERNE(S)</u> Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul Acteur(s) indirectement concerné(s) : SNCB, Région wallonne		
<u>BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT</u> Estimation budget : \$ Source(s) de financement : - Fonds propres Commune - Région wallonne - Subsidés Région wallonne - Autres (crédit escargot)		
	PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL MAI 2015	

DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT POUR VELO

FICHE N° G.1

MESURE CONCRETE

Introduction

La Commune multipliera les dispositifs de stationnement sur le territoire communal. Ces dispositifs devront être adaptés aux besoins des cyclistes en fonction des utilisations qui en seront faites, et seront localisés en priorité à proximité des principaux services et équipements publics de la commune (maison communale, foyer culturel, bibliothèque, hôpital, écoles, complexe sportif, etc.).

Des indications sur le type d'équipement à prévoir, la capacité des zones de stationnement, leur localisation, ainsi que les critères auxquels doivent répondre ces emplacements de stationnement afin d'être aisément accessible et bien visible sont données ci-après.

Type d'équipements

Le type d'équipement à prévoir va essentiellement dépendre de la durée de stationnement. Plus la durée de stationnement sera longue, plus le degré d'équipements devra être conséquent. Ainsi, pour un stationnement de courte durée, de simples supports suffisent. Ceux-ci doivent permettre au minimum une fixation du cadre et de la roue avant. A ce titre, les supports de type « arceaux » ou « U renversés » sont à privilégier. Ceux de type « pince-roue » sont, à l'inverse, à proscrire. Outre le fait qu'ils ne permettent généralement pas une fixation idéale du vélo – entraînant un risque de chute du vélo et des dégâts à celui-ci – il arrive que ceux-ci soient trop étroits pour certains modèles de vélo et ne soient dès lors pas utiles.

Idéalement, ou lorsque le stationnement s'étend sur une plus longue durée, les emplacements de parking seront couverts afin de protéger les vélos et leurs équipements (siège enfant, sacoche, ...).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

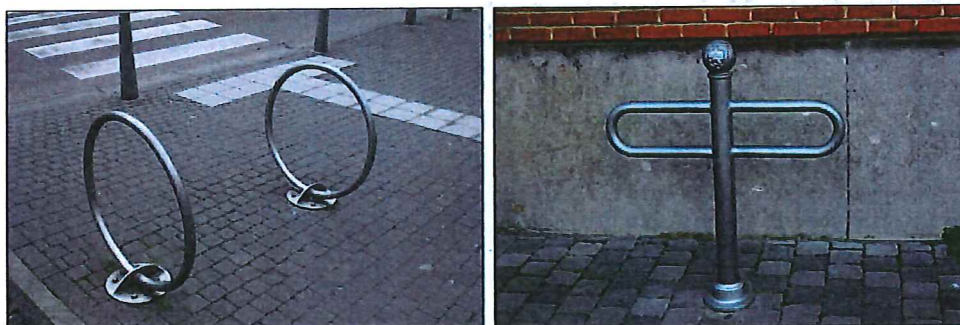
MAI 2015

DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT POUR VELO

FICHE N° G.1

Pour un stationnement de longue durée, et lorsque le contrôle social est faible, il est nécessaire de prévoir des abris fermés, ceux-ci pouvant être collectifs ou individualisés. Ce cas de figure s'applique particulièrement bien à la halte ferroviaire de Landelies où quelques box à vélos pourraient être implantés ; en sus des dispositifs existants qui devraient par ailleurs être couverts.

Le parc à vélos, ou tout simplement le dispositif d'accrochage, peut faire l'objet d'une recherche en matière de design et d'intégration au site, en vue de développer une image positive et avenante. Ci-dessous deux exemples de dispositifs d'accrochages pour vélos qui ont fait l'objet d'une telle recherche



Etant donné le relief accidenté de la commune, et la population en moyenne plus âgée et aux revenus plus aisés qui réside à Montigny-le-Tilleul – en comparaison avec les autres communes hennuyères et wallonnes – il pourrait s'avérer opportun de prévoir quelques emplacements de parking avec borne de recharge électrique. La population étant en effet plus à même de disposer de vélo à assistance électrique.



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

Mai 2015



DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT POUR VELO

FICHE N° G.1

Sécurité et convivialité

Quel que soit le type d'équipement, le parking pour vélos doit répondre à plusieurs critères :

- proximité : le parking pour vélo doit se trouver idéalement à proximité du lieu de destination ;
- visibilité : le lieu de stationnement doit être aisément visible, à la fois pour le cycliste afin qu'il ne cherche pas où stationner son vélo, mais aussi afin de mettre en valeur cet équipement ;
- sécurité : le parking pour vélo sera préférentiellement localisé dans les lieux de fort contrôle social. Les zones sombres et recoins sont donc à éviter ;
- accessibilité : le parking pour vélos doit être aisément accessible depuis la chaussée.

Capacité

L'offre à prévoir doit pouvoir au minimum répondre aux besoins actuels, mais doit pouvoir aussi anticiper la demande future. Dans le cas de Montigny-le-Tilleul, il s'avère que cette demande est pratiquement nulle, et est notamment le résultat d'une politique cyclable jusque là inexistante.

Le développement des dispositifs de stationnement pour vélo, l'amélioration des conditions de déplacements des cyclistes sur le territoire communal, et la sensibilisation que veut poursuivre la Commune, devraient toutefois inverser cette tendance.

De ce fait, il est proposé :

- de multiplier les zones d'emplacements de parking pour vélos sur le territoire communal, afin d'offrir un maximum de possibilité de stationnement aux cyclistes ;
- de prévoir des zones de petites capacités, comprenant de l'ordre de 3 à 5 arceaux. Outre le fait que des zones de stationnement vides ne font pas bonne impression, elles occasionnent également des coûts inutiles, notamment pour la collectivité.

En outre, il est toujours possible d'accroître ces capacités par la suite, selon les besoins.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



RECOMMANDATIONS***Localisation***

Les dispositifs de stationnement pour vélos doivent être développés à proximité des lieux générateurs de déplacements, et notamment à proximité des bâtiments publics (maison communale, foyer culturel, bibliothèque, hôpital, écoles, complexe sportif, etc.), des commerces et établissements HoReCa.

A cet égard, le centre de Montigny-le-Tilleul qui concentre nombre de ceux-ci est un endroit à privilégier pour le développement de tels équipements. Le centre de Landelies, bien que concentrant moins de bâtiments publics et commerces, est également un endroit où les dispositifs de stationnement doivent être développés.

Outre les centres de village, de tels équipements pourraient également être placés :

- à proximité des principaux arrêts de transports en commun ;
- à proximité ou au sein des principaux établissements scolaires (Groupe Scolaire du Centre, Groupe Scolaire du Grand Chemin, école Saint-Jean Berchmans en ses implantations de Bomerée et Eglise) ;



CONDITIONS DE DEPLACEMENT DES CYCLISTES		FICHE N° G.2				
<u>OBJECTIF(S)</u> Améliorer les conditions de déplacement des cyclistes sur le territoire communal en vue de favoriser la pratique du vélo sur celui-ci.						
<u>ACTION(S)</u> La mesure consiste à : • ouvrir les sens uniques à la circulation des cyclistes, si les critères de sécurité sont rencontrés (SUL) ; • développer les zones apaisées, conformément à la hiérarchisation et à la spécialisation du réseau routier définies par ailleurs ; • aménager progressivement le réseau viaire en faveur des cyclistes • mettre en voie réservée le tronçon non urbanisée de la rue Malfalise, et rendre ce tronçon praticable pour les cyclistes (et piétons)						
<u>DEGRE DE PRIORITE</u> - Priorité de niveau 1 (ouvrir les sens unique ; mettre en voie réservée la rue Malfalise ; développer les zones apaisées), et de niveau 2 (aménager progressivement le réseau en faveur des cyclistes) - Action à réaliser sur le court terme (ouvrir les sens unique, mettre en voie réservée la rue Malfalise), et à mener progressivement sur le court, moyen, long terme (développer les zones apaisées, aménager progressivement le réseau en faveur des cyclistes)						
<u>ACTEUR(S) CONCERNE(S)</u> Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, Région wallonne Acteur(s) indirectement concerné(s) : TEC-Charleroi, zone de police GERMINALT						
<u>BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT</u> Estimation budget : \$ Source(s) de financement : <table border="0"> <tr> <td>- Fonds propres Commune</td> <td>- Subsidés Région wallonne</td> </tr> <tr> <td>- Région wallonne</td> <td>- Autres (plan escargot)</td> </tr> </table>			- Fonds propres Commune	- Subsidés Région wallonne	- Région wallonne	- Autres (plan escargot)
- Fonds propres Commune	- Subsidés Région wallonne					
- Région wallonne	- Autres (plan escargot)					
	PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL SEPTEMBRE 2014					

MESURES CONCRETES**Sens Unique Limité (SUL)**

Les sens uniques limités consistent à autoriser les cyclistes à circuler à contresens dans les rues à sens unique. Ils sont régis par les arrêtés royal et ministériel du 18 décembre 2002 modifiant respectivement l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, et l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

Le tableau ci-dessous, issu de la brochure « Sens uniques limités – pour une introduction généralisée, en toute sécurité, des sens uniques limités » édité par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière, synthétise le contenu de ces arrêtés. Il donne une indication des cas dans lesquels la mise en SUL est obligatoire, autorisée ou interdite.

SAUF SI DES RAISONS DE SECURITE S'Y OPPOSENT!		LARGEUR DE CHAUSSEE DISPONIBLE			
		< 2,6 m	2,6 m – 3,0 m	3,0 m – 3,5 m	> 3,5 m
VITESSE MAXIMALE AUTORISEE	≤ 50 km/u	SUL interdit	SUL autorisé (voir également CM du 30/10/98)	SUL obligatoire (voir également CM du 30/10/98)	SUL obligatoire
	> 50 km/u	SUL interdit	SUL autorisé (voir également CM du 30/10/98)	SUL autorisé (voir également CM du 30/10/98)	SUL également autorisé

**L'instauration du SUL dans les rues où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h ne sera possible que dans des cas exceptionnels (comme, par exemple, dans des zones d'habitation situées hors agglomération).
CES CAS NE SONT PAS PRIS EN CONSIDERATION ICI!**

Source : IBSR (2004), « Sens uniques limités – pour une introduction généralisée, en toute sécurité, des sens uniques limités »



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

SEPTEMBRE 2014

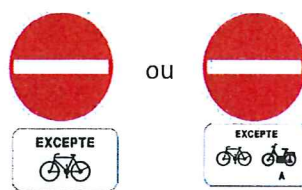
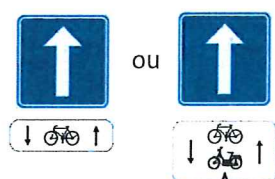


CONDITIONS DE DEPLACEMENT DES CYCLISTES

FICHE N° G.2

Au regard de ces arrêtés, la Commune ouvrira les sens unique à la circulation des cyclistes lorsque les conditions de sécurité sont rencontrées.

Le cas échéant, sur les tronçons de voie où le SUL est instauré, le signal F19 sera complété par un panneau additionnel M4 (cyclistes) ou M5 (cyclistes et conducteurs cyclomoteurs classe A), et le signal C1 par un panneau additionnel M2 (cyclistes) ou M3 (cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs classe A).



La signalisation doit également être adaptée au droit des carrefours (cf. arrêté ministériel du 18 décembre 2002 modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière).

Dans certains cas des aménagements peuvent s'avérer nécessaire en vue de sécuriser les contresens cyclables, via par exemple la mise en place de bandes cyclables suggérées, qui présentent les avantages suivants : avertir les automobilistes de la présence potentielle de cyclistes en contre sens, réduire l'espace visuel et donc la vitesse des automobilistes.



Photo : bande cyclable suggérée au sein d'un SUL à La Louvière.

Référence : IBSR (2004), « SUL – Pour une introduction généralisée, en toute sécurité, des sens uniques limités ».



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

SEPTEMBRE 2014



CONDITIONS DE DEPLACEMENT DES CYCLISTES

FICHE N° G.2

Zones « apaisées »

La Commune veillera également à développer les zones dites « apaisées » sur son territoire.

Les zones suivantes peuvent être distinguées :

- les « zones 30 » dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km.

Ces zones sont délimitées par les signaux routiers F4a et F4b.



F4a



F4b

- les « zones résidentielles » et « zones de rencontre » dans lesquelles la vitesse est limitée à 20 km/h.

Ces zones sont délimitées par les signaux routiers F12a et F12b.



F12a



F12b

- les « zones piétonnes », dans lesquelles les cyclistes peuvent accéder lorsque la signalisation routière le prévoit. Le cas échéant, il faudra donc y permettre la circulation des cyclistes.

Ces zones sont délimitées par les signaux routiers F103 et F105.



F103



F105

Pour rappel, le PCM ambitionne la mise en zone 30, voire résidentielle, de l'ensemble des voies de desserte locale (cf. fiche A.2)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

SEPTEMBRE 2014



CONDITIONS DE DEPLACEMENT DES CYCLISTES

FICHE N° G.2

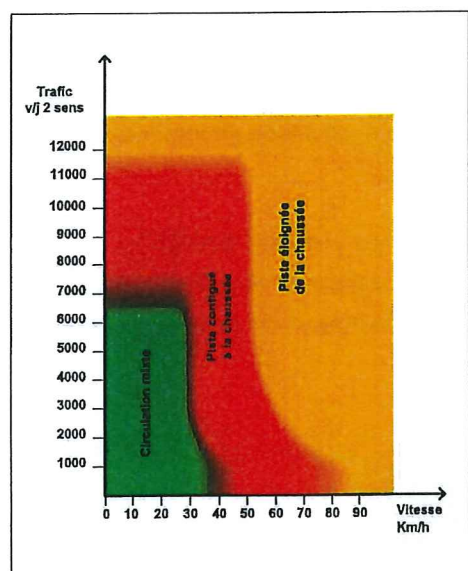
Aménagement en faveur des cyclistes

Les voiries non concernées par les deux mesures définies ci-avant seront progressivement aménagées en faveur des cyclistes. Il s'agit des voies de transit régional (N53, N579), des voies de liaison, ainsi que des voies de quartier.

Aménagement en section

Le type d'aménagement à prévoir en section va essentiellement dépendre des caractéristiques de circulation de la voirie concernée. Plus la vitesse et la densité de trafic sont élevées, plus il convient de séparer la circulation cycliste de celle des automobilistes. A l'inverse, si les vitesses pratiquées sont peu élevées (< 30 km/h) et que les densités sont faibles, il est recommandé de mélanger les différents types de circulation.

De même, plus la part des poids lourds est élevée dans la composition du trafic, plus la séparation est recommandée.



Autre facteur influençant le choix de l'aménagement : le gabarit de la voirie. Une voirie trop étroite ne permettra pas dans certains cas un aménagement cyclable séparé. Une autre solution ou un compromis entre l'ensemble des modes de déplacements devra alors être trouvé.

Enfin, il est également important de prendre en considération le type de cycliste auquel l'aménagement s'adresse. Les attentes d'un cycliste confirmé ne sont en effet pas les mêmes que celles d'un écolier.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

SEPTEMBRE 2014



RECOMMANDATIONS

Séparation physique

Lorsque la vitesse est importante, ou que le trafic est important, il est préférable de séparer physiquement la circulation des cyclistes de celle des véhicules motorisés.

Une séparation physique est donc recommandée pour les deux axes de transit régionaux que sont la rue de la Station (N53) et la rue de Gozée (N579), ainsi que pour les voies de liaison dans leurs portions situées hors agglomération.

Plusieurs solutions sont envisageables, et vont essentiellement dépendre de l'espace disponible, ainsi que de la nécessité ou non de séparer la circulation des cyclistes de celles des piétons :

- la piste cyclable (D7) ;
- la piste cyclo-pédestre séparée (D9) ;
- la piste cyclo-piétonne mixte (D10).



La piste cyclable (D7) est la partie de la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues de classes A. Elle est signalée par le panneau routier D7.

Les dimensions recommandées pour une telle piste sont de 1,30 m s'il s'agit d'une piste unidirectionnelle et de 2,60 m pour une bidirectionnelle (2,20 m minimum). Dans ce dernier cas, il est nécessaire de prévoir un marquage à des endroits déterminés pour rappeler que la piste est à double sens.

Une zone tampon ou de sécurité peut également être aménagée si nécessaire (par exemple en raison de stationnement en bord de voirie).

RECOMMANDATIONS



La piste cyclo-pédestre séparée (D9) est la partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et cyclomoteurs à deux routes de classe A. Elle est signalée par le panneau routier D9.

Dans un tel cas, la circulation des piétons et des cyclistes est séparée soit par une ligne blanche continue, soit par une différence de revêtement, soit par une séparation physique. En ce qui concerne les dimensions, la piste D9 unidirectionnelle a une largeur de 2,80 m (1,30 m de piste cyclable + 1,50 m de trottoir) et la piste bidirectionnelle de 3,70 m minimum (2,20 m minimum de piste cyclable + 1,50 m de trottoir).

Ici aussi une zone tampon ou de sécurité peut être aménagée si nécessaire.



La piste cyclo-piétonne mixte (D10) est la partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes. Elle est signalée par le panneau routier D10. Dans ce cas, la circulation des piétons et des cyclistes n'est pas séparée.

Les dimensions d'une telle piste sont de 2 m pour une piste unidirectionnelle et de 3 m (2,5 m minimum) pour une piste bidirectionnelle.

A nouveau, une zone tampon ou de sécurité peut être aménagée si nécessaire

Séparation visuelle

Lorsque la vitesse pratiquée et/ou le flux de circulation est moindre, une séparation visuelle s'avère suffisante (piste cyclable marquée, bande cyclable suggérée).

Une telle séparation visuelle suffit donc pour les portions de voies de liaison situées en agglomération, ainsi que pour les voiries de quartier.

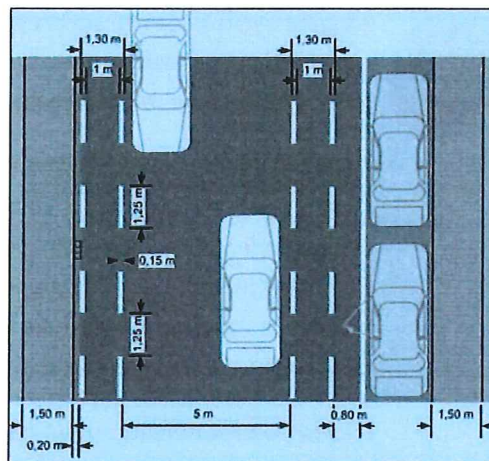
CONDITIONS DE DEPLACEMENT DES CYCLISTES

FICHE N° G.2

Piste cyclable marquée

La piste cyclable marquée est définie par le code de la route (art.74) comme « la partie de la voie publique délimitée par deux lignes discontinues parallèles de couleur blanche et n'ayant pas une largeur suffisante pour permettre la circulation des véhicules automobiles ».

Le code du gestionnaire (art.16.2°) rajoute que « la ligne discontinue est constituée de traits d'une largeur d'environ 0,15 m, d'une longueur d'environ 1,25 m, et espacés d'environ 1,25 m ».



Source : SPW (2009)

La dimension standard d'une piste cyclable marquée est de 1,30 m (marquage compris). Celle-ci présente une distance de 0,20 m minimum par rapport à la bordure, et peut comprendre une zone tampon de 0,80 m (stationnement voiture) ou de 1,30 m (stationnement poids lourds).

Si les largeurs disponibles sont inférieures à ces dimensions standards, les largeurs de la piste cyclable et de la zone tampon peuvent être rétrécies selon le tableau suivant :

	Piste cyclable	Zone tampon
Largeur standard	1,3	0,8
	1,2	0,8
	1,2	0,7
	1,1	0,7
Strict minimum	1,1	0,6

Source : SPW (2009)

Dans certains cas les largeurs disponibles peuvent être plus importantes, et la piste cyclable pourra alors être élargie à 1,50 m. Des dimensions supérieures ne sont pas recommandées, afin que les automobilistes ne confondent pas la piste cyclable avec un espace de circulation automobile.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

SEPTEMBRE 2014



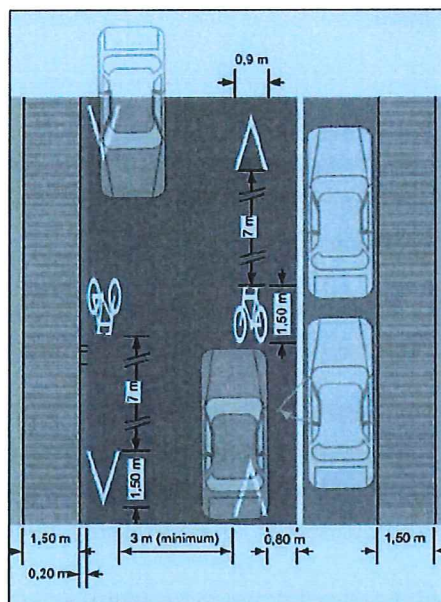
CONDITIONS DE DEPLACEMENT DES CYCLISTES

FICHE N° G.2

Bande cyclable suggérée

Les bandes cyclables suggérées sont en général aménagées lorsque l'espace manque pour une piste cyclable marquée. La largeur de la chaussée est alors en général comprise entre 5,50 et 7,50 m entre les bordures (sans stationnement) ou de 7,50 à 9 m entre les zones de stationnement. Au-delà de 9 m, des pistes cyclables marquées sont généralement possibles.

Contrairement à la piste cyclable marquée, la bande cyclable suggérée n'est reprise ni dans le code de la route, ni dans le code du gestionnaire. Leur réalisation n'est donc soumise à aucune condition ou restriction.



Source : SPW (2009)

Au contraire des pistes cyclables marquées, la bande cyclable suggérée fait partie intégrante de la chaussée. Le charroi automobile peut donc l'empiéter si les circonstances l'exigent. Le trafic cycliste n'est donc pas séparé à proprement parler du trafic motorisé. La bande cyclable suggérée permet toutefois d'attirer l'attention des automobilistes sur la présence d'un itinéraire cyclable.

L'aménagement d'une bande cyclable suggérée peut se faire :

- soit, via l'alternance de logos vélos et de chevrons. Ceux-ci seront alors espacés de 7 mètres (exceptionnellement de 4 mètres, par exemple, à l'approche de carrefours, dans les virages ou encore lorsqu'il y a des problèmes de visibilité) ;
- soit, par un revêtement de nature ou de couleur différente. Par exemple un revêtement hydrocarboné coloré ou peint (vert), pavés de béton de couleur ou un revêtement hydrocarboné pour les vélos quand la chaussée est pavée. Il est également préférable de souligner l'aménagement cyclable par le marquage de logos « vélo ».

RECOMMANDATIONS***Mixité***

Lorsque le flux de circulation est peu important et que les vitesses pratiquées par les automobilistes sont peu élevées (≤ 30 km/h), il est préférable de maintenir une mixité du trafic plutôt que de séparer les différents modes de transport, pour des raisons de convivialité mais aussi de sécurité. Le cas échéant, l'aménagement de pistes ou bandes cyclables n'est donc pas nécessaire.

Cette mixité est ainsi préconisée sur les voiries locales de circulation, voies sur lesquelles il est recommandé de limiter la vitesse de circulation à 30 km/h maximum.

Dans certains cas particuliers, pour des raisons de sécurité, il pourrait toutefois s'avérer nécessaire de définir un espace de circulation pour les cyclistes. C'est le cas notamment des voiries présentant un dénivelé important, et au droit desquelles l'écart de vitesse entre les automobilistes et les cyclistes pourraient s'avérer conséquent (ex : rue du Vert Bois).

Enfin, si des itinéraires cyclables sont développés sur la commune, des logos vélos peuvent être utilisés ponctuellement, afin de marquer la présence d'un itinéraire spécifiquement utilisé par les cyclistes. Le cas échéant, il faudra également veiller à baliser les itinéraires qui auront été développés.

Aménagement aux carrefours

Les carrefours sont des lieux particulièrement critiques pour les cyclistes, à la fois d'un point de vue de la sécurité, mais aussi en termes de temps de parcours. Les carrefours sont en effet des lieux où les cyclistes peuvent perdre beaucoup de temps, ce qui influence fortement leur temps de parcours et réduit l'attrait du vélo. C'est aussi à ces endroits que se produit environ la moitié des accidents impliquant un cycliste. Il y a donc lieu de porter une attention particulière à ces endroits où les cyclistes sont souvent oubliés lors de la conception des aménagements.

La manière d'aménager les carrefours va dépendre d'une part du type de gestion du carrefour (carrefour à priorité de droite, carrefour avec voie prioritaire, carrefour à feux, giratoire) et, d'autre part, du type d'aménagement cyclable prévu sur les branches formant le carrefour (piste ou bande cyclable, mixité).



CONDITIONS DE DEPLACEMENT DES CYCLISTES

FICHE N° G.2

Quelques recommandations sont faites ci-après pour les carrefours gérés par priorité de droite, ainsi que pour les carrefours à feux.

Le gestionnaire de voirie se rapportera aux code et guide de bonnes pratiques des aménagements cyclables édités par le Service Public de Wallonie pour déterminer la manière d'aménager les carrefours au regard des cyclistes.

Carrefours gérés par priorité de droite

Bon nombre de carrefours étant gérés par priorité de droite, voici déjà quelques conseils (tirés du code de bonnes pratiques des aménagements cyclables) :

En cas de mixité du trafic, il faut surtout veiller :

- à interrompre, dans le carrefour, les marquages servant à baliser l'itinéraire au sol, afin de ne pas donner de fausse impression de priorité aux cyclistes ;
- à assurer une bonne visibilité, par un dégagement du carrefour (oreilles, etc.) ;
- à prévoir éventuellement des aménagements modérateurs de vitesse en complément du régime de priorité de droite, si la situation (par exemple carrefour en T) ou le public cible (par exemple à proximité d'une école) le justifient ;
- à assurer que le carrefour soit compact pour que la durée de la traversée soit courte et que les points de conflits soient réduits ;
- à protéger les cyclistes dans leur mouvement de tourne-à-droite (réalisation d'un îlot), et dans une moindre mesure de tourne-à-gauche (îlot central si nécessaire)

En cas d'aménagement de pistes cyclables ou de bandes cyclables, il faut également veiller à interrompre dans le carrefour les aménagements réalisés.



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

SEPTEMBRE 2014



CONDITIONS DE DEPLACEMENT DES CYCLISTES

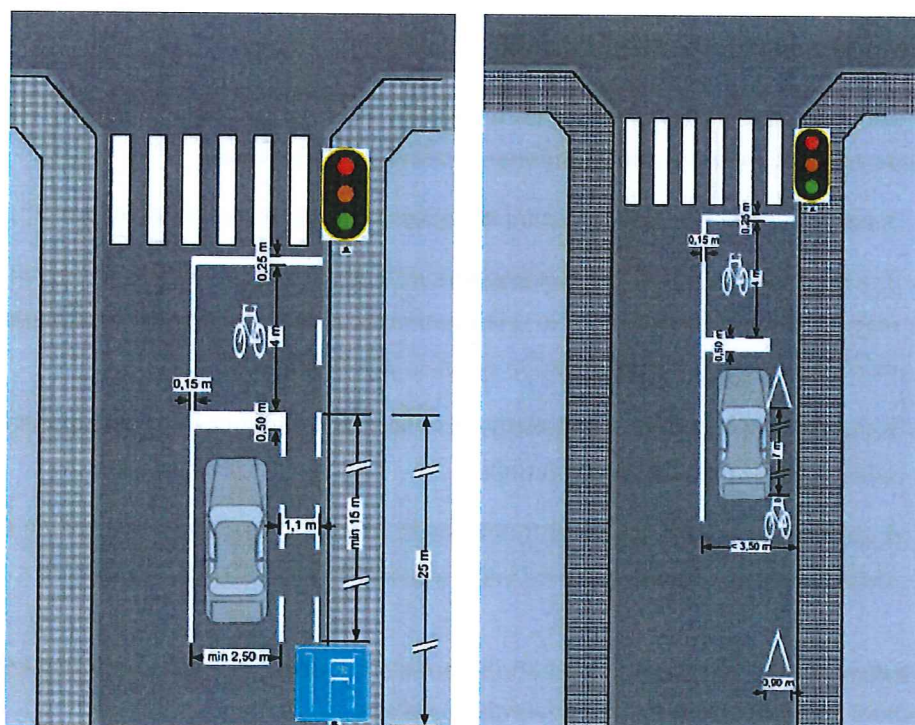
FICHE N° G.2

Carrefours gérés par feux de signalisation

Pour ce qui est des carrefours gérés par des feux de signalisation, et dans le cas des pistes cyclables marquées ou des bandes cyclables suggérées, il faut prévoir une zone avancée pour cyclistes (sas vélo) de 4 m de long.

La piste cyclable marquée sera prolongée par une bande de guidage de 1,10 m minimum (marquage compris) de large pour une longueur de 15 m minimum, sauf si la largeur de la bande de circulation est inférieure à 2,50 m. La bande cyclable suggérée est elle aussi prolongée jusqu'au sas vélo.

Enfin, un ou plusieurs pictogrammes vélo sont placés dans la zone avancée pour cyclistes.



Source : SPW (2009)

CONDITIONS DE DEPLACEMENT DES CYCLISTES

FICHE N° G.2

Mise en voie réservée du tronçon non urbanisée de la rue Malfalise

Le tronçon non urbanisé de la rue de Malfalise sera mis en voie réservée, afin d'assurer une liaison cyclable sécurisée entre les centres de Landelies et de Montigny-le-Tilleul. Cette recommandation corrobore la spécialisation du réseau routier envisagée par ailleurs.

Les débuts et fins de la voie réservée seront signalés par les panneaux F99c et F101c, reproduits ci-dessous.



F99c



F101c

Le tronçon de voirie sera rendu praticable et adaptée à la circulation des cyclistes (et piétons). A ce titre, un aménagement de type bi-bande pourrait être envisagé (cf. fiche A1).

Complémentairement, il faut envisager :

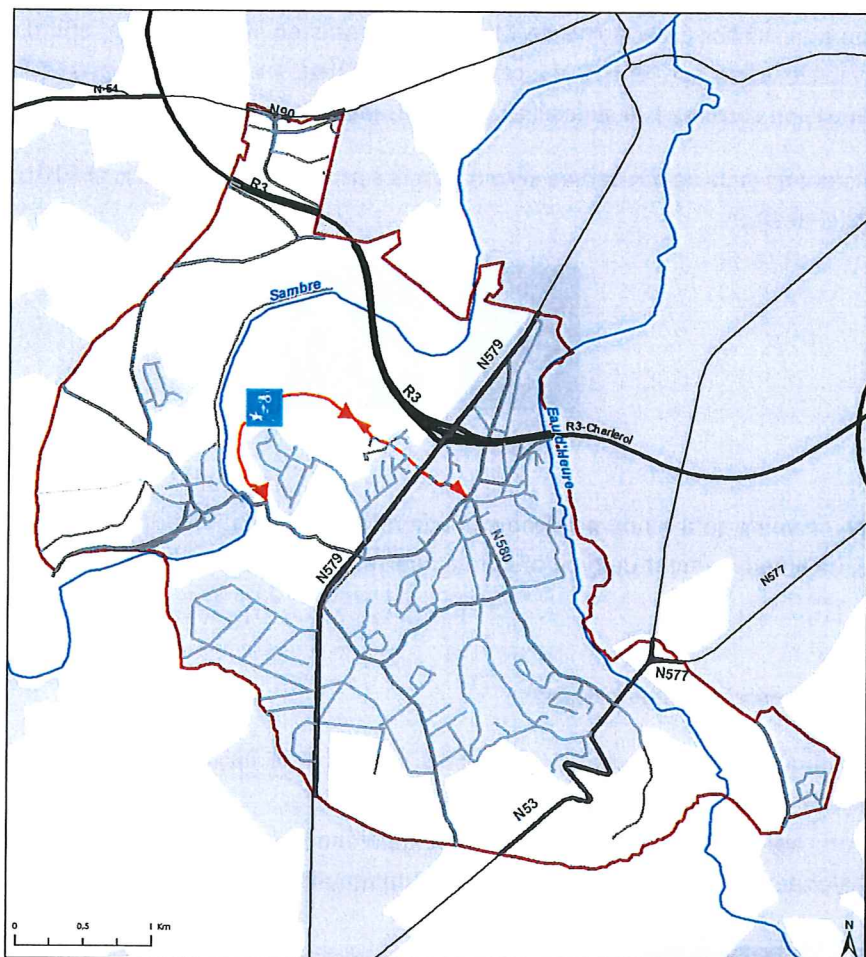
- un aménagement cyclable des autres tronçons de liaison (autre tronçon de la rue Malfalise, rue de la Place) ;
- une signalétique directionnelle verticale en lien avec ce tronçon de liaison (jalonnement de la liaison Landelies – Montigny-le-Tilleul via Malfalise).



CONDITIONS DE DEPLACEMENT DES CYCLISTES

FICHE N° G.2

Cartographie



Plan Communal de Mobilité de Montigny-le-Tilleul

Phase 3

G.2 Mise en voie réservée de la rue Malfaisée

Mai 2015



- → Tronçon à mettre en voie réservée
- - - Tronçon sur lequel un aménagement cyclable est à envisager

Fond de Plan

Réseau routier principal

— Autoroute

— Voie de transit régional

Réseau routier secondaire

— Voie de liaison

Réseau local

— Voie de quartier

— Voie de desserte locale

— Chemin de remembrement

— Réseau hydrographique

■ Noyaux d'habitat



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

SEPTEMBRE 2014



RAVeL

FICHE N° G.3

OBJECTIF(S)

- Valoriser l'itinéraire RAVeL traversant le territoire communal

ACTION(S)

- Développer la signalétique directionnelle en lien avec le RAVeL
- Signaler les deux parkings accessibles aux « RAVeListes »

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveaux 2 (signalétique RAVeL) et 3 (signalétique parking)
- Action à réaliser à court-moyen terme (5-10 ans)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, Région wallonne

Acteur(s) indirectement concerné(s) : zone de police GERMINALT

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



MESURES CONCRETES**Signalétique directionnelle verticale**

La première mesure consiste à développer la signalétique en lien avec le RAVeL, en particulier celle de rabattement – c'est-à-dire celle qui indique à un usager potentiel du RAVeL se trouvant ou circulant dans une localité ou sur une voirie proche du RAVeL comment le rejoindre (par la voirie la plus adaptée) – mais aussi celle de continuité, d'entrée, etc.

Pour ce faire, il sera fait référence au document « signalisation directionnelle des itinéraires cyclables et voies vertes » édité par la Région wallonne dans le cadre du projet Wallonie Cyclable.



L'itinéraire RAVeL sera indiqué depuis les villages environnants, en particulier depuis Landelies et Montigny-le-Tilleul (via la rue de Malfalise ; cf. **fiche G.2**).

La signalétique de jalonnement existante (Place des Déportés) sera retirée.

Parkings accessibles aux « RAVeListes »

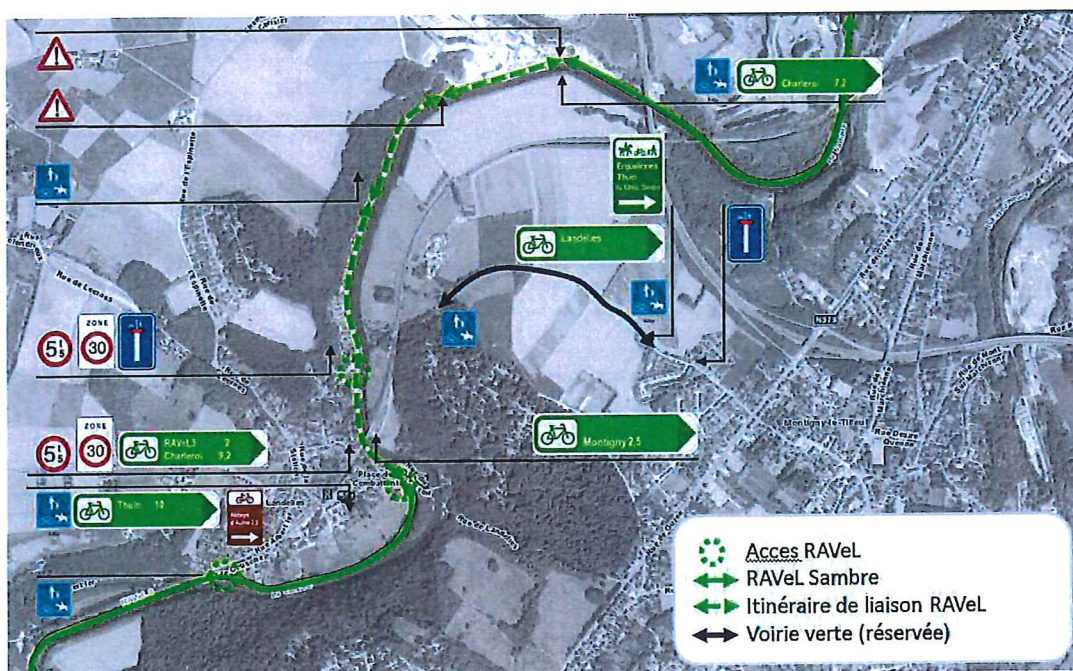
La seconde mesure consiste à signaler la présence des deux parkings accessibles aux « RAVeListes » (place des Déportés, rue de la Madeleine).

Mesures complémentaires

Des mesures complémentaires sont à envisager :

- la suppression de l'accès à la carrière via l'itinéraire de liaison RAVeL (interdiction au plus de 3,5 T) ;
- l'extension de la voie réservée dans la zone non urbanisée
- la mise en zone 30 du tronçon accessibles aux véhicules motorisés.

Cartographie des propositions



CONFORT, SECURITE ET ACCESSIBILITE DES ARRETS DE BUS

FICHE N° H.1

OBJECTIF(S)

- Améliorer le confort, la sécurité, et l'accessibilité des arrêts de bus

ACTION(S)

- Rendre plus confortables et sécurisant les arrêts de bus en les munissant d'une zone d'attente revêtue d'un matériau dur, en bon état et plat ; et ce sur une longueur de 20 mètres minimum
- Améliorer l'accessibilité des arrêts de bus via l'aménagement de passages pour piétons à proximité de ceux-ci (< 30 mètres)

DEGRE DE PRIORITE

- La priorité sera donnée aux arrêts de bus les plus fréquentés (rue de Gozée, centre de Montigny-le-Tilleul, hôpital André Vésale, Centre commercial de Bomerée)
- Action à mener progressivement, à court terme (< 5 ans) pour les arrêts les plus fréquentés

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, Région wallonne, SRWT – TEC-Charleroi

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Hôpital André Vésale, Centre commercial de Bomerée

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : ~ 25 €/m² pour le marquage au sol des passages piétons
~ 40 €/m² pour les zones d'attente (dépend du revêtement)

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Subsidés Région wallonne
- Région wallonne
- Autres (SRWT)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



MESURES CONCRETES

Aménagement des arrêts de bus

Zone d'attente – généralité

La zone d'attente de chaque arrêt de bus sera pourvue d'un revêtement en dur, en bon état et plat (dévers de maximum 2 %) ; et ce sur une longueur de 20 mètres minimum. Etant donné qu'actuellement peu d'arrêts répondent à ce critère, pratiquement l'ensemble de ceux-ci devront être réaménagés.

A Montigny-le-Tilleul, le trottoir faisant généralement office de zone d'attente pour les clients du TEC-Charleroi, il est recommandé d'utiliser un revêtement similaire à celui posé sur les nouveaux trottoirs (dalles ou pavés de béton ; cf. *fiche E1*).

Zone d'attente - spécificité relative aux PMR

Lors de l'aménagement de ces zones d'attente le gestionnaire de voirie veillera à rendre, si possible, ces arrêts accessibles aux personnes à mobilité réduite. A ce titre, le trottoir aura une largeur minimale de 2,40 m. Pour les arrêts en « îlot » et les arrêts de type quai – peu nombreux sur le territoire de Montigny-le-Tilleul – l'emprise minimum nécessaire passera à respectivement 2,60 m et 4,10 m.

Afin de rendre l'arrêt de bus accessible aux PMR, la hauteur de l'arrêt de bus PMR devra être de 16 cm. Une signalétique spécifique pour les personnes malvoyantes (dalles striées, dalles d'information) devra également être prévue. Pour les arrêts sur trottoir, des dalles striées d'une largeur de 60 cm – coupant le cheminement logique du piéton et allant de l'extrémité du trottoir (façades) jusqu'à la zone d'attente – doivent être placées au droit de l'accès à l'avant du bus, signalant le lieu d'arrêt du bus pour les personnes malvoyantes. La zone d'attente sera matérialisée par un carrée de 60 cm/ 60 cm en dalles d'informations et situé idéalement à 40 cm de la bordure.

Enfin, les abribus devront être placés de telle sorte à ce qu'un libre passage de 1,20 mètre soit dégagé à hauteur des deux vitres et à condition que des aires de rotation de 1,50 mètre soient disponibles de part et d'autre.

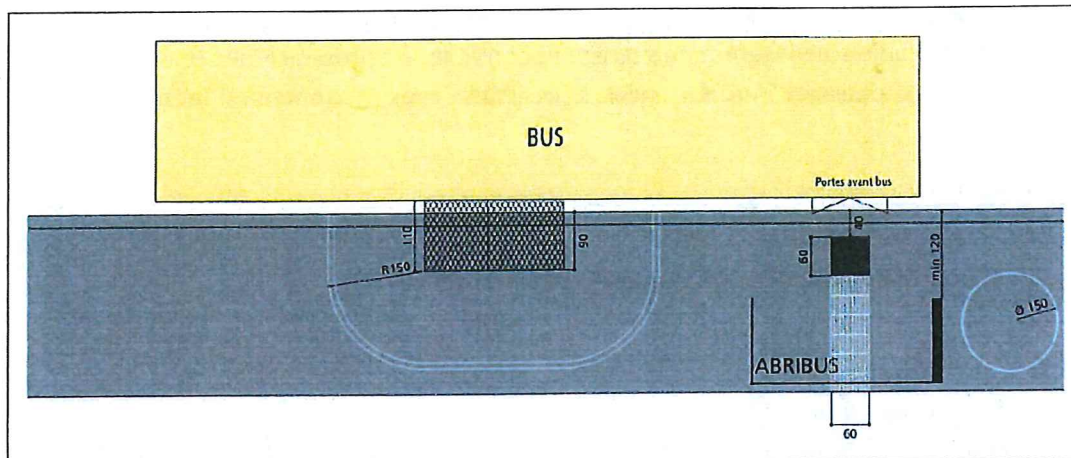


PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



La figure ci-dessous illustre la manière d'aménager un arrêt de bus sur trottoir accessible aux personnes à mobilité réduite.



Source : SPW (2006), « Guide des bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous »

Référence : Le guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous, édité par le Service Public de Wallonie – ex MET (2006)

Recommandations complémentaires

Il est également recommandé que chacun des arrêts de bus soit pourvu d'une poubelle.

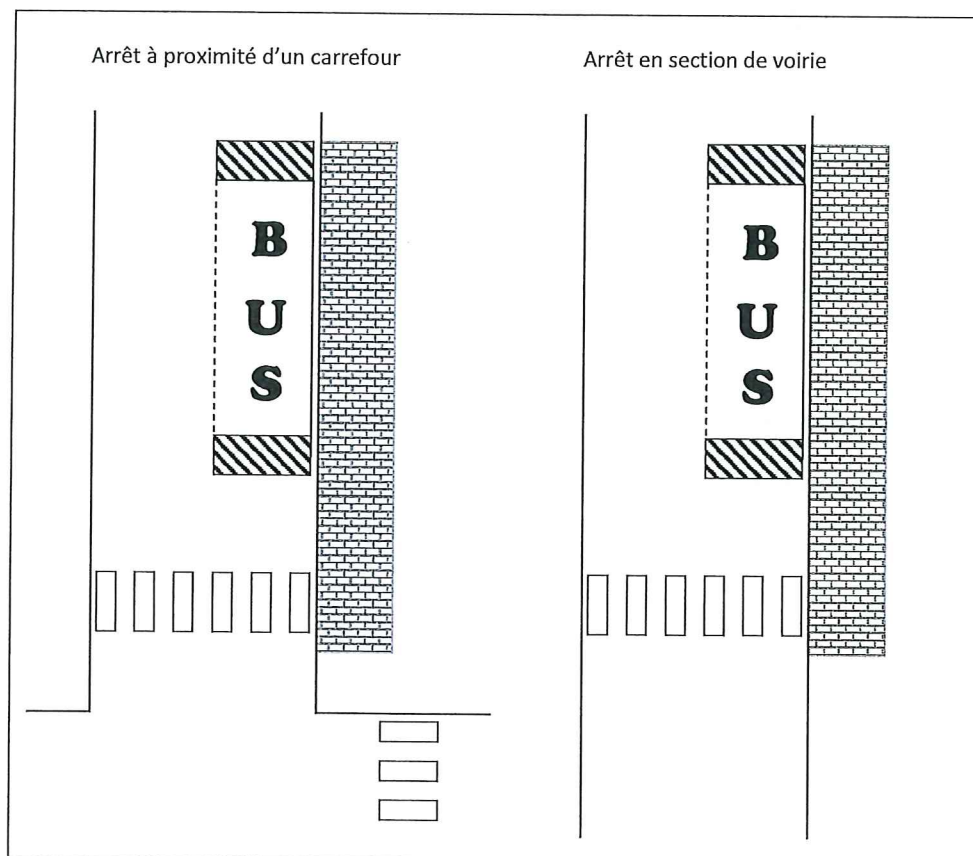
Pour les arrêts les plus fréquentés – arrêts le long de la rue de Gozée (N579), situés dans le centre de Montigny-le-Tilleul, sur le site de l'hôpital ou au droit du complexe commercial de Bomérée – ceux-ci seront idéalement pourvus, pour ceux qui ne le seraient pas encore, d'une aubette en bon état, et de places assises, ainsi que d'un plan du réseau.

Certains arrêts pourraient également se voir munis d'un panneau affichant le temps d'attente en temps réel (« GB Bomérée », « Vésale »).

Accès des arrêts de bus

En ce qui concerne l'accès aux arrêts de bus, et pour ceux qui n'en disposeraient pas encore, les gestionnaires de voirie aménageront un passage pour piétons à proximité immédiate de ceux-ci (< 30 mètres). Ces passages seront rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite (cf. *fiche E1*).

Pour des raisons de sécurité, les passages pour piétons seront aménagés préférentiellement en amont de l'arrêt de bus comme l'illustre les figure ci-après. En section de voirie, les arrêts de bus seront donc idéalement décalés l'un par rapport à l'autre.



CONFORT, SECURITE ET ACCESSIBILITE DES ARRETS DE BUS

FICHE N° H.1

N°	Nom de l'arrêt	Direction	Gestionnaire (voirie)	Zone d'attente	Passage piéton	Autres recommandations
1	Chapelle	Thuin	Région	à aménager	-	Prévoir une poubelle, et une aubette avec places assises
2	Chapelle	Charleroi	Région	à aménager	-	Prévoir une poubelle, et une aubette avec places assises
3	Chapelle	R. de Gozée	Commune	-	-	Prévoir une poubelle
4	Chapelle	Centre-MLT	Commune	-	-	-
5	Chaudron	Charleroi	Région	à aménager	-	Prévoir une poubelle, et une aubette avec places assises
6	Charleroi	Thuin	Région	-	-	Rendre l'arrêt accessible aux PMR
7	Chemin de la Place	Charleroi	Région	à aménager	-	-
8	Chemin de la Place	Thuin	Région	à aménager	-	Prévoir une aubette avec places assises
9	Chemin de la Place	Centre-MLT	Région	-	-	-
10	Rue de Landelies	Charleroi	Région	à aménager	-	Améliorer la connexion piétonne avec la zone d'attente (depuis passage piéton)
11	Rue de Landelies	Thuin	Région	à aménager	-	Aubette à remplacer ; Améliorer la connexion piétonne avec la zone d'attente (depuis passage piéton) ; Prévoir une poubelle
12	Rue de Landelies	Centre-MLT	Commune	à aménager	-	Prévoir une poubelle
13	Rue de Landelies	R. de Gozée	Commune	à aménager	-	Prévoir une poubelle
14	Rue de Marbaix	Thuin	Région	à aménager	-	Prévoir une poubelle, et une aubette avec places assises
15	Rue de Marbaix	Charleroi	Région	à aménager	-	-
16	Eden Park	Thuin	Région	à aménager	-	Prévoir une poubelle, et une aubette avec places assises
17	Eden Park	Charleroi	Région	-	-	Rendre l'arrêt accessible aux PMR
18	Eden Park	R. de Gozée	Commune	à aménager	-	Prévoir une poubelle
19	Grand Bry	Charleroi	Région	à aménager	-	-
20	Grand Bry	Thuin	Région	à aménager	-	-
21	Rayon de Soleil	/	Privé (Hôpital)	à aménager	-	Améliorer la connexion piétonne vers cet arrêt
22	Vésale	/	Privé (Hôpital)	-	-	Rendre l'arrêt accessible aux PMR
23	Oasis	/	Privé (Hôpital)	-	à aménager	Rendre l'arrêt accessible aux PMR
24	Rue Thomas	Charleroi	Commune (Hame-sur-Heure-N.)	à aménager	à aménager	Prévoir une poubelle
25	Rue Thomas	Jamioulx	Commune (Hame-sur-Heure-N.)	-	à aménager	-



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



CONFORT, SECURITE ET ACCESSIBILITE DES ARRETS DE BUS

FICHEN° H.1

N°	Nom de l'arrêt	Direction	Gestionnaire (voirie)	Zone d'attente	Passage piéton	Autres recommandations
26	Rue Trieu Mohair	Jamioux	Commune	à aménager	à aménager	Prévoir une poubelle
27	Rue Trieu Mohair	Charleroi	Commune	à aménager	à aménager	Prévoir une poubelle
28	Rue Dr Sweitzer	Jamioux	Commune	à aménager	à aménager	Prévoir une poubelle
29	Rue Dr Sweitzer	Charleroi	Commune	à aménager	à aménager	Prévoir une poubelle
30	GB Bomerée	/	Région	-	-	Prolonger le passage piéton jusqu'à la zone d'attente
31	GB Bomerée	Charleroi	Région	-	-	Rendre l'arrêt accessible aux PMR
32	Vert Bois	Charleroi	Région	à aménager	-	-
33	Vert Bois	Vésale	Région	-	-	Rendre l'arrêt accessible aux PMR
34	Usine Renson	Charleroi	Région	à aménager	à aménager	-
35	Usine Renson	Vésale	Région	-	à aménager	Rendre l'arrêt accessible aux PMR
36	Petit Lac	Charleroi	Région	-	à aménager	Prévoir une poubelle ; Rendre l'arrêt accessible aux PMR
37	Petit Lac	Vésale	Région	-	à aménager	Prévoir une poubelle ; Rendre l'arrêt accessible aux PMR
38	Belle Femme	Vésale	Région	-	-	Rendre l'arrêt accessible aux PMR
39	Belle Femme	Charleroi	Région	à aménager	-	-
40	Warchais	Vésale	Région	à aménager	à aménager	Prévoir une poubelle ; Inverser le décalage des arrêts
41	Warchais	Charleroi	Région	à aménager	à aménager	Prévoir une poubelle ; Inverser le décalage des arrêts
42	Place	Vésale	Région	à aménager	à aménager	Prévoir une poubelle ; Arrêt à éventuellement décaler plus en aval (pour aménagement passage piéton)
43	Place	Bomerée	Région	-	à aménager	-
44	Foyer Montagnard	Centre-MLT	Commune	-	-	Prévoir une poubelle ; Rendre l'arrêt accessible aux PMR
45	Foyer Montagnard	Charleroi	Commune	-	-	Rendre l'arrêt accessible aux PMR
46	Rue Quenne	Charleroi	Commune	-	à aménager	Prévoir une poubelle ; Rendre l'arrêt accessible aux PMR
47	Rue Quenne	Fontaine	Commune	à aménager	à aménager	Prévoir une poubelle
48	SNCB	Fontaine	Commune	-	à aménager	Prévoir une poubelle ; Rendre l'arrêt accessible aux PMR
49	SNCB	Charleroi	Commune	à aménager	à aménager	Prévoir une poubelle
50	Poste	Sud	Commune	-	-	Prévoir une poubelle ; décaler le passage piéton de la zone d'arrêt de bus



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



CONFORT, SECURITE ET ACCESSIBILITE DES ARRETS DE BUS

FICHE N° H.1

N°	Nom de l'arrêt	Direction	Gestionnaire (voirie)	Zone d'attente	Passage piéton	Autres recommandations
51	Poste	Charleroi	Commune	-	-	Rendre l'arrêt accessible aux PMR
52	Maison Communale	Vésale/Charl.	Commune	-	-	Prévoir une poubelle ; Rendre l'arrêt accessible aux PMR
53	Maison Communale	Charleroi	Commune	à aménager	-	-
54	Cimetière	Fontaine	Commune	-	à aménager	Prévoir une poubelle ; Rendre l'arrêt accessible aux PMR
55	Cimetière	Charleroi	Commune	-	à aménager	Prévoir une poubelle ; Rendre l'arrêt accessible aux PMR
56	Déversoir	Fontaine	Commune	à aménager	-	Rendre l'arrêt accessible aux PMR
57	Déversoir	Charleroi	Commune	à aménager	-	Prévoir une poubelle, rendre l'arrêt accessible aux PMR
58	Place	Fontaine	Commune	à aménager	-	Rapprocher le poteau d'arrêt de l'aubette existante ; Rendre l'arrêt accessible aux PMR
59	Place	Charleroi	Commune	à aménager	-	Prévoir une poubelle ; Rendre l'arrêt accessible aux PMR ;
60	Rue Delhaye	Fontaine	Commune	à aménager	à aménager	Rendre l'arrêt accessible aux PMR
61	Rue Delhaye	Charleroi	Commune	à aménager	à aménager	Prévoir une poubelle ; Rendre l'arrêt accessible aux PMR
62	Virginia	Charleroi	Commune	à aménager	à aménager	cf. fiche D10
63	Virginia	Fontaine	Commune	à aménager	à aménager	cf. fiche D10
64	Rue Paul Pastur	Charleroi	Commune	-	-	Prévoir une poubelle
65	Rue Paul Pastur	Montigny-le-Tilleul	Commune	-	-	Prévoir une poubelle
66	Bomerée Cité	Thuin	Commune	à aménager	-	Prévoir une poubelle, rendre l'arrêt accessible aux PMR
67	Rue des Ronces	-	Commune	à aménager	-	Prévoir une poubelle, rendre l'arrêt accessible aux PMR
68	Rue des Ronces	-	Commune	à aménager	-	Prévoir une poubelle, rendre l'arrêt accessible aux PMR
69	Rue des Jacinthes	-	Commune	à aménager	-	Prévoir une poubelle, et une aubette avec places assises ;
70	Grand Bry	Charleroi	Région	à aménager	-	rendre l'arrêt accessible aux PMR



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



REVISION DES HORAIRES DES LIGNES DE BUS

FICHE N° H.2

OBJECTIF(S)

- Améliorer l'attractivité du mode bus

ACTION(S)

- Revoir les horaires des lignes de bus desservant la rue de Gozée (N579) afin d'avoir un meilleur étalement de leurs heures de passage.

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 2
- Action à réaliser à court terme (< 5 ans)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : SRWT – TEC-Charleroi

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Région wallonne, Commune de Montigny-le-Tilleul

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : /

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Subsidés Région wallonne
- Région wallonne
- Autres (SRWT)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



REVISION DES HORAIRES DES LIGNES DE BUS

FICHE N° H.2

MESURES CONCRETES

La mesure consiste à revoir les horaires des lignes de bus desservant la rue de Gozée (N579), afin d'avoir un meilleur étalement de l'heure de passage de celles-ci.

Les lignes concernées sont les lignes 70, 71, 75, 77 et 109 a.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



HALTE FERROVIAIRE DE LANDELIES

FICHE N° H.3

OBJECTIF(S)

- Valoriser, réhabiliter, et améliorer l'accessibilité multimodale de la halte ferroviaire de Landelies en vue d'assurer sa viabilité et une plus grande utilisation de celle-ci.

ACTION(S)

- Réaménager les quais (nouveau revêtement en dur avec lignes de sécurité et guide pour personnes à mobilité réduite)
- Changer le mobilier urbain au sein de la halte (aubettes)
- Améliorer la visibilité de la halte ferroviaire depuis l'espace public
- Améliorer l'accessibilité piétonne et cyclable de la halte ferroviaire
- Améliorer l'accessibilité de la halte ferroviaire pour les personnes à mobilité réduite

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 1 (mobilier urbain, accessibilité) et 2 (quais, visibilité)
- Action à réaliser à court terme (mobilier urbain, visibilité) et moyen terme (quais, accessibilité)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : SNCB, Infrabel, Commune de Montigny-le-Tilleul, Région wallonne (District Routier de Charleroi)

Acteur(s) indirectement concerné(s) : /

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Subsidés Région wallonne
- Région wallonne
- Autres : SNCB, Infrabel



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



MESURES CONCRETES***Réaménager les quais***

Une première mesure consiste à revêtir les quais d'un nouveau revêtement de sol en dur, avec lignes de sécurité et guide pour les personnes à mobilité réduite.

Le réaménagement opéré récemment à la halte ferroviaire de Jamioulx constitue un bon exemple à ce titre.



Figure 1 : Halte ferroviaire de Jamioulx

La pose d'un nouveau revêtement de sol pourrait se faire lors d'un éventuel rehaussement des quais.

Changer le mobilier urbain au sein de la halte

Une autre mesure consiste à remplacer le mobilier urbain existant, et en particulier les aubettes. Les nouvelles aubettes seront transparentes ou translucides, pour des raisons de sécurité.

Améliorer la visibilité de la halte ferroviaire depuis l'espace public***Placer des totems/logos aux entrées de la halte ferroviaire***

Afin de rendre plus visible la halte ferroviaire depuis l'espace public, la SNCB placera des totems/logos SNCB à chacune des deux entrées de la halte ferroviaire.

Renforcer la signalétique directionnelle verticale de la halte ferroviaire

La halte ferroviaire de Landelies sera renseignée depuis la rue de Gozée (N579), et en particulier son parking.

Un modèle de signal pourrait être transmis par la SNCB, afin de garder une cohérence dans le jalonnement des points d'arrêts de la SNCB.

Le signal F34a (signal de direction à proximité des équipements et établissements publics ou d'intérêt général et en particulier) sera utilisé à cet effet.

Améliorer l'accessibilité piétonne et cycliste de la halte ferroviaire***Au minimum couvrir les emplacements vélos existants***

Les emplacements de parking pour vélos doivent être au minimum couverts.

Idéalement, quelques box pour vélos seront installés afin de permettre un stationnement des vélos de longue durée et en toute sécurité. Le cas échéant, au minimum 3 à 5 box de vélos seront placés.

Aménager la liaison cyclo-piétonne entre Landelies et Montigny-le-Tilleul

Cette mesure spécifique est reprise à la **fiche G.2** (améliorer les conditions de déplacements des cyclistes sur le territoire communal).

Il s'agit notamment de mettre en voie réservée le tronçon non urbanisé de la rue de Malfalise, et de rendre celui-ci praticable à la circulation cyclable (et piétonne).



HALTE FERROVIAIRE DE LANDELIES

FICHE N° H.3

Réaménager progressivement les trottoirs dans le centre de Landelies

Les trottoirs, en particulier des voies de liaison, sis dans le centre de Landelies seront réaménagés progressivement en vue d'offrir des cheminements de qualité pour les piétons.

Cette mesure est reprise à la **fiche F.1**.

Améliorer l'accessibilité de la halte ferroviaire pour les personnes à mobilité réduite

Le réaménagement des quais, par la pose d'un nouveau revêtement en dur tel que recommandé ci-avant, va dans ce sens.

Globalement, lors des différents réaménagements de la halte ferroviaire, il sera tenu compte des PMR, de leurs contraintes et exigences. Un ou plusieurs emplacement(s) de parking pour personnes à mobilité réduite pourrai(en)t par exemple être prévu(s) lors du réaménagement de la zone de stationnement. Les lignes de sécurité sur les quais pourraient être formées de dalles podotactiles (ex : halte ferroviaire de Jamioulx).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



**AMELIORER LA SIGNALÉTIQUE DIRECTIONNELLE VERTICALE A
DESTINATION DES USAGERS DE LA ROUTE**

FICHE N° J.1

OBJECTIF(S)

- Améliorer la lisibilité de la signalétique directionnelle verticale en vue d'une meilleure utilisation du réseau routier (et de davantage de sécurité)

ACTION(S)

- Hiérarchiser et structurer le placement des signaux de direction
- Uniformiser le type de signal utilisé pour un même lieu
- Retirer les signaux illégaux et lutter contre la pose de ceux-ci
- Remplacer les signaux inappropriés par les signaux adéquats
- Compléter les jalonnements incomplets de certains itinéraires

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 2
- Action à réaliser à court - moyen terme (< 10 ans)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, Région wallonne, Ville de Charleroi*

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police de Germinalt

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Subsidés Région wallonne
- Région wallonne
- Autres



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



AMELIORER LA SIGNALETIQUE DIRECTIONNELLE VERTICALE A DESTINATION DES USAGERS DE LA ROUTE

FICHE N° J.1

MESURES CONCRETES

Cette mesure s'adresse à la fois à la Commune et à la Région wallonne (District Routier de Charleroi), tous deux gestionnaires de voirie.

Hierarchiser et structurer le placement des signaux

Afin de rendre plus efficace la lecture des signaux de direction, il y a lieu de hiérarchiser ceux-ci. Comme le mentionne le code du gestionnaire en son article 12.9.1.5° : « *En principe, les signaux sont placés de haut en bas dans l'ordre suivant : F31, F29, F33a, F33b, F33c ; et par type de signal, dans l'ordre décroissant des distances* ».



Quant aux signaux de direction de proximité (F34a, F35 et F37), ils sont séparés des signaux de direction F29, F31, F33a, F33b, F33c. Ils sont alors placés dans l'ordre suivant F34a, F35 et F37.

Ils peuvent toutefois être regroupés avec les signaux F29, F31, F33a, F33b, F33c. Comme le stipule le code du gestionnaire : « *Dans ce cas :*

- *Les signaux F29, F31, F33a, F33b, F33c sont placés prioritairement aux signaux F34a, F35 et F37 ;*
- *(...) »*

AMELIORER LA SIGNALÉTIQUE DIRECTIONNELLE VERTICALE A DESTINATION DES USAGERS DE LA ROUTE

FICHE N° J.1

Bien que déjà respecté globalement, lors du réagencement des signaux, le gestionnaire de voirie veillera également à limiter le nombre de signaux comme le recommande le code du gestionnaire :

- En ce qui concerne les signaux F29, F31, F33a, F33b et F33c : « *Leur nombre ne peut dépasser cinq pour chaque direction. En principe, ces signaux sont placés l'un près de l'autre par direction : il est en outre interdit de superposer plus de cinq signaux lorsqu'ils concernent des directions différentes* » ;
- En ce qui concerne les signaux F34a, F35 et F37 : « Il est interdit de superposer plus de huit signaux du type F34a, F35 et F37 ». Lorsqu'ils sont regroupés avec les signaux F29, F31, F33a, F33b et F33c, ces derniers sont placés prioritairement et il ne peut être indiqué pour un sens de circulation plus de huit directions au total même si les signaux F29 et F33c sont eux-mêmes regroupés.

Uniformiser le type de signal et d'indication (pour un même lieu)

Certains lieux sont renseignés via des mentions et/ou signaux différents. Il y a lieu d'uniformiser ceux-ci.

Les lieux suivants seront indiqués comme suit :

- l'école Saint-Exupéry : « Ecole Saint-Exupéry » via le signal F34a
- le centre de Montigny-le-Tilleul : « Montigny-le-Tilleul Centre » via le signal F34a
- le village de Landelies : « Landelies » via le signal F29
- l'Abbaye d'Aulne : « Abbaye d'Aulne » via le signal F35 (ou F33c)

Retirer les signaux illégaux et lutter contre la pose de ceux-ci

Les gestionnaires de voirie feront également retirer l'ensemble des panneaux illégaux – souvent placés par les entreprises – et qui viennent alourdir la lisibilité de la signalétique.

Des mesures seront prises afin de lutter contre la pose de ceux-ci.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



AMELIORER LA SIGNALETIQUE DIRECTIONNELLE VERTICALE A DESTINATION DES USAGERS DE LA ROUTE

FICHE N° J.1

Remplacer les signaux inappropriés

Le tableau suivant reprend la liste des signaux qui doivent être remplacés, et par quels types de signaux les remplacer :

Lieu	Signal inapproprié utilisé	Signal adéquat
Abbaye d'Aulne	F29 (distance)	F33c (distance)
Centre	F29 (distance)	F34a (proximité)
Périphérique-R3	F31 (distance)	F33a (distance)
Landelies	F33a (distance)	F29 (distance)
Montigny-le-Tilleul	F33a (distance)	F29 (distance)
Hôtel de Ville	F33a (distance)	F34a (proximité)
Foyer Culturel	F33a (distance)	F34a (proximité)
Hall omnisport	F33a (distance)	F34 a (proximité)
Résidence « Plein-Sud »	F33a (distance)	F34a (proximité)



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



**AMELIORER LA SIGNALETIQUE DIRECTIONNELLE VERTICALE A
DESTINATION DES USAGERS DE LA ROUTE**

FICHE N° J.1

Compléter le jalonnement incomplet de certains itinéraires

« Landelies »

Placer le signal F29 « Landelies » au droit des carrefours suivants :

- rue de Landelies / rue de la Falgeotte (Ville de Charleroi*)
- chemin du Cerisier / rue de Marchienne

« Van Gogh »

Placer le signal F33a « Van Gogh » à la sortie n°4 du R3 en provenance de Mons.

« Maison Communale », « Centre Culturel », « Centre Public d'Action Sociale »

Jalonner la « Maison Communale », le « Centre Culturel » et le « Centre Public d'Action Sociale » au cœur de Montigny-le-Tilleul.

« Charleroi », « Beaumont »

Placer les signaux F29 « Charleroi » et « Beaumont » au droit du carrefour formé entre la rue de Gozée (N579) et la rue de Landelies, en particulier pour les automobilistes provenant de Landelies.



**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



