

Plan Communal de Mobilité de la commune de Montigny-le-Tilleul :

Phase 3 – Plan d'actions
Rapport provisoire du 18/09/2015



Commune de Montigny-le-Tilleul
Rue de Marchienne, 5
6110 Montigny-le-Tilleul



Environnement

Mobilité

Géomarketing

Urbanisme



Planeco
Chemin des Deux Fermes 1
1331 Rixensart
Tél : 02 318 31 70
Fax : 02 318 31 63
info@planeco.be
www.planeco.be

Table des matières

1	INTRODUCTION	6
1.1	PREAMBULE	6
1.2	RAPPEL DE LA MISSION	6
1.2.1	Introduction	6
1.2.2	Phasage de la mission	7
1.2.3	Structure de la phase 3	7
2	ENJEUX LIES AUX DEVELOPPEMENTS ET PROJETS – HORIZON 2025-2030	8
2.1	INTRODUCTION	8
2.2	POTENTIALITE DE DEVELOPPEMENT ET PREVISION DEMOGRAPHIQUE.....	8
2.3	PROJETS URBANISTIQUES	10
2.3.1	Introduction	10
2.3.2	Descriptions des projets	10
2.4	PROJETS EN MATIERE DE MOBILITE.....	12
2.4.1	Préambule	12
2.4.2	Réseau routier	12
2.4.3	Réseau ferroviaire	15
2.4.4	Réseau bus	16
2.4.5	Réseau cyclable	17
2.4.6	Projets – Synthèse	17
3	SCHEMA DIRECTEUR DES DEPLACEMENTS	20
3.1	SCHEMA DIRECTEUR DES DEPLACEMENTS – PREAMBULE	20
3.2	SCHEMA DIRECTEURS DES DEPLACEMENTS – VEHICULES PARTICULIERS ET POIDS LOURDS	20
3.3	SCHEMA DIRECTEUR DES DEPLACEMENTS – TRANSPORTS EN COMMUN	22
3.4	SCHEMA DIRECTEUR DES DEPLACEMENTS - VELOS	24
4	PLAN DES DEPLACEMENTS, DE STATIONNEMENT ET DE JALONNEMENT	26
4.1	PLAN DE DEPLACEMENTS – PRINCIPES DE BASE	26
4.1.1	Hiérarchisation du réseau routier	26
4.1.2	Spécialisation des voiries	28
4.1.3	Principes d'aménagement et stratégie d'exploitation des carrefours des voiries de transit régional	31
4.2	PLAN DE DEPLACEMENTS – DEPLACEMENTS INDIVIDUELS MOTORISES	38
4.2.1	Introduction	38
4.2.2	Actions et mesures	38
4.2.3	Plan directeur – déplacements individuels motorisés.....	42
4.3	PLAN DE STATIONNEMENT	43

4.3.1	Introduction.....	43
4.3.2	Actions et mesures.....	44
4.3.3	Plan directeur - Stationnement	47
4.4	PLAN DE SECURITE ROUTIERE	49
4.4.1	Introduction.....	49
4.4.2	Actions et mesures.....	49
4.4.3	Plan de sécurité routière.....	52
4.5	PLAN DE DEPLACEMENTS – MOBILITE SCOLAIRE	54
4.5.1	Introduction.....	54
4.5.2	Actions et mesures.....	55
4.5.3	Plan directeur – Déplacements scolaires.....	58
4.6	PLAN DE DEPLACEMENTS – PIETONS.....	59
4.6.1	Introduction.....	59
4.6.2	Actions et mesures.....	59
4.6.3	Plan directeur – Piétons.....	61
4.7	PLAN DE DEPLACEMENTS – CYCLISTES.....	63
4.7.1	Introduction.....	63
4.7.2	Actions et mesures.....	63
4.7.3	Plan directeur – Cyclistes.....	67
4.8	PLAN DE DEPLACEMENTS – TRANSPORTS EN COMMUN.....	69
4.8.1	Introduction.....	69
4.8.2	Actions et mesures.....	69
4.8.3	Plan directeur – Transports en commun	74
4.9	PLAN DE DEPLACEMENTS – POIDS LOURDS.....	76
4.9.1	Introduction.....	76
4.9.2	Actions et mesures.....	76
4.9.3	Plan directeur – Poids lourds	76
4.10	PLAN DE SIGNALISATION DIRECTIONNELLE VERTICALE	77
4.10.1	Introduction.....	77
4.10.2	Actions et mesures.....	77
5	PROGRAMME D'ACTIONS	78

1 INTRODUCTION

1.1 Préambule

Le présent document constitue le rapport technique relatif à la troisième et dernière phase du Plan Communal de Mobilité.

Après l'établissement de l'état des lieux et du diagnostic de la situation existante (phase I), et la définition des objectifs (phase II), le Plan Communal de Mobilité s'attache à présent à définir le plan des actions qui permettront d'atteindre les objectifs fixés lors de la seconde phase de l'étude.

1.2 Rappel de la mission

1.2.1 Introduction

Pour rappel, le Plan Communal de Mobilité (PCM) est « un document de planification de la mobilité à l'échelle d'une commune.

Il poursuit des objectifs d'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité, de la sécurité routière et du cadre de vie sur le territoire concerné.

En matière d'accessibilité et de mobilité, il s'agit :

- d'organiser un système de déplacements cohérent pour les personnes et les marchandises dans la commune ; il doit être multimodal, hiérarchisé et correctement signalé ;
- d'offrir une réponse en terme d'accessibilité aux pôles d'activité principaux, pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite ;
- de favoriser la marche à pied, le vélo et les transports collectifs, d'encourager l'intermodalité et un usage plus rationnel de l'automobile ;
- de contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activités, en favorisant la mixité des fonctions.

En matière de sécurité routière, le PCM a pour objectif de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.

En matière de qualité du cadre de vie, les objectifs sont :

- d'améliorer la convivialité des espaces publics et d'y favoriser le développement d'activités dites " de séjour " (vie locale) ;
- de diminuer les nuisances environnementales (bruit, pollution atmosphérique, ...) »¹.

¹ Source : <http://mobilite.wallonie.be>

1.2.2 Phasage de la mission

Le Plan Communal de Mobilité se divise en 3 phases :

- la première phase consiste en l'établissement d'un diagnostic de la situation existante, et met notamment en évidence les dysfonctionnements et enjeux majeurs. C'est l'objet du présent rapport.
- la seconde phase définit les objectifs à atteindre en matière de déplacements des personnes et des marchandises, et en matière d'accessibilité pour chacun des modes de déplacement, ainsi que les priorités à assurer ;
- enfin, la troisième phase fait des propositions de mesures concrètes pour l'amélioration de la mobilité à l'échelle du territoire communal.

1.2.3 Structure de la phase 3

Afin d'aboutir à des mesures concrètes qui se veulent cohérentes et réfléchies, et afin d'aboutir à un planning cohérent de mise en œuvre de ces mesures, la troisième phase du présent Plan Communal de Mobilité comprend encore les quatre parties suivantes :

- les enjeux liés au développement : il s'agit d'évaluer les potentialités de développement de la commune et de présenter les projets existants, ainsi que de voir quels sont les projets phares de la région en matière de mobilité ;
- le concept multimodal des déplacements : Il s'agit de définir des grands principes de base devant structurer et organiser les déplacements au sein de la commune. C'est une étape intermédiaire indispensable afin de pouvoir proposer des mesures concrètes qui ont été réfléchies à une échelle spatiale plus large que celle de la mesure proposée, mais également réfléchies dans le temps. Et de la sorte, d'organiser un système de déplacements cohérent à l'échelle de la commune, qui se veut à la fois multimodal, hiérarchisé et correctement signalé, et ce aussi bien pour les personnes que pour les marchandises. Cette étape permet d'avoir une vision à long terme de la gestion et de l'organisation des déplacements sur la commune, et permet une planification des actions à mettre en œuvre ;
- le plan des déplacements, de stationnement et de jalonnement : ce plan traduit en quelque sorte le concept multimodal défini lors de la première étape. Il aboutit à des propositions d'actions à entreprendre sur les différentes parties du territoire communal et pour les différents modes de déplacement eu égard au concept multimodal ;
- le programme d'actions : celui-ci consiste à établir un planning des actions à entreprendre, chacune des actions faisant l'objet d'une fiche détaillée, comprenant une esquisse d'aménagement, les cas échéants.

2 ENJEUX LIES AUX DEVELOPPEMENTS ET PROJETS – HORIZON 2025-2030

2.1 Introduction

Le Plan Communal de Mobilité est un document de planification, et se doit, à ce titre, de prendre en compte les enjeux liés aux potentialités et projets de développement de la commune dans les années à venir.

Le Plan Communal de Mobilité se doit également de prendre en compte les grands projets envisagés dans la région en matière de mobilité, que ce soit en termes d'infrastructures routières, des réseaux de transports en commun ou encore de mobilité douce.

2.2 Potentialité de développement et prévisions démographiques

2.2.1 Perspectives démographiques

Une réserve foncière encore conséquente sur la commune...

La première phase du présent Plan Communal de Mobilité a montré qu'il existait encore un potentiel foncier sur le territoire communal ; potentiel qui a été estimé dans le cadre de l'élaboration du Schéma de Structure Communal à 135,7 ha (environ 120 ha sur l'entité de Montigny-le-Tilleul et 15 ha sur l'entité de Landelies), non comprises les zones d'aménagement communal concerté qui occupent près de 21 ha.

Plus de 90 % de ce potentiel sont des réserves disponibles au sein de zones d'habitat (123 ha)².

Sur base des densités nettes maximales à atteindre par zone et recommandées dans le schéma des options territoriales défini dans le Schéma de Structure, le nombre théorique de nouveaux logements pouvant potentiellement être construits a été estimé à 505 ; ce qui correspondrait globalement à un apport potentiel de population d'environ 1.100 personnes, soit un accroissement de l'effectif de population d'un peu plus de 10 %.

Toujours d'après le Schéma de Structure Communal, la majorité de ces disponibilités foncières sont localisées dans la « zone d'habitat au sud de Montigny-le-Tilleul », zone « Q1 » sur la carte ci-contre.

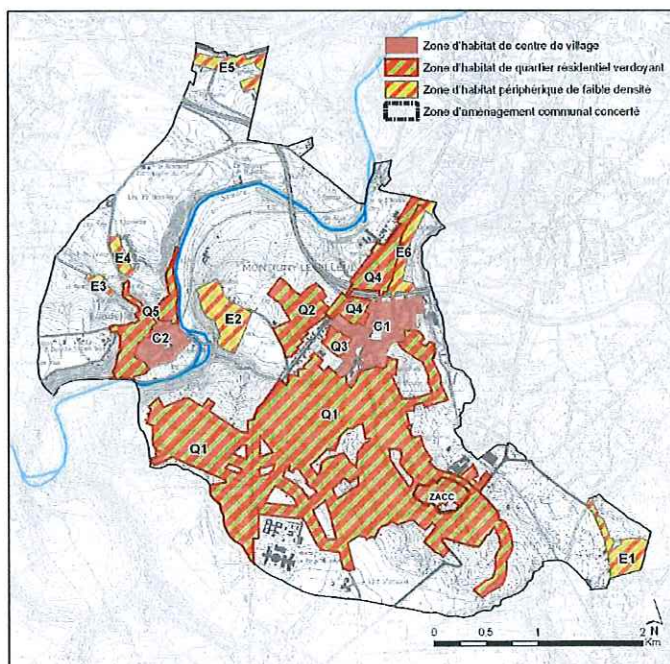


Figure 1 : Localisation des zones destinées aux logements sur la commune de Montigny-le-Tilleul

Source : Schéma de Structure Communal de Montigny-le-Tilleul

Concernant les zones d'aménagement communal concerté (ZACC), le Schéma de Structure mentionne que les zones non mises en œuvre présentent des contraintes à l'implantation. Ainsi, les ZACC sises rue du Moulin et à proximité du terrain de tennis connaissent des

² Les autres zones urbanisables (zone d'activité économique industrielle, zone d'activité économique mixte, zone de loisir, zone de services publics et d'équipements communautaires) ont donc un potentiel foncier relativement limité.

problèmes d'inondation. Quant à la ZACC à côté du lotissement de l'Espinette, elle présente des contraintes liées au sol et au sous-sol (karstique et versants escarpés).

...une partie seulement de ces réserves toutefois exploitables

Les chiffres présentés ci-dessus doivent toutefois être pris avec précaution, comme le souligne le Schéma de Structure, dans la mesure où « *toute la surface théoriquement urbanisable n'est pas nécessairement exploitable, que ce soit pour des motifs techniques, environnementaux ou autres* ».

Aucune évaluation n'a toutefois été faite quant à la part de ces réserves foncières qui serait aisément exploitable.

...une taille de population qui ne devrait toutefois pas s'accroître dans les années à venir

Bien que la réserve foncière soit encore importante à Montigny-le-Tilleul, les tendances démographiques à la baisse observées cette dernière décennie, ainsi que la volonté communale de ne pas vouloir accroître son effectif de population, laisse à penser que celui-ci ne croîtra pas – ou alors que très légèrement – dans les années à venir.

Cette perspective d'évolution laisse également à penser que le volume des déplacements émanant des habitants de la commune n'augmentera pas non plus. Un sentiment renforcé par le fait que, selon la dernière enquête sur les ménages réalisée à l'échelle nationale en 2010³, le nombre de déplacements effectués par ménage semble lui aussi indiquer une légère baisse de la mobilité des ménages ces dernières années.

Concernant les communes voisines, et plus particulièrement celles situées au sud de Montigny-le-Tilleul, les tendances sont nuancées. Ainsi, selon des perspectives tendanciennes basées sur l'évolution démographique observée cette dernière décennie, la commune de Thuin devrait voir son effectif de population se réduire ces prochaines années, alors que l'ensemble des autres communes (Ham-sur-Heure-Nalinnes, Walcourt, Beaumont ou encore Fontaine-l'Évêque) devrait avoir une tendance inverse, et voir leur effectif de population s'accroître.

La crainte pour Montigny-le-Tilleul si l'effectif de population de ces communes s'accroît ces prochaines années est de voir le trafic automobile lui aussi s'accroître sur la rue de Gozée (N579) et la rue de la Station (N53), avec les répercussions connues en termes de trafic de transit via les artères communales ; d'où l'importance pour la commune que des possibilités soient offertes aux résidents de ces communes de se déplacer autrement, en particulier pour rejoindre Charleroi.

Les derniers recensements de circulation effectués sur les N579 et N53⁴, quelque peu en aval du carrefour giratoire formé entre ces deux voiries, sont toutefois encourageants à cet égard, puisqu'ils montrent une réduction du trafic sur ces deux voiries.

...mais une population qui vieillit et dont les besoins en mobilité varient

La première phase de la présente étude a mis en évidence l'âge moyen plus élevé des montagnards en comparaison avec la majorité des communes hennuyères. Les perspectives laissent à penser que cette tendance va se poursuivre dans les prochaines années ; un élément dont il faudra tenir compte dans le cadre de l'élaboration de ce Plan Communal de Mobilité, puisque les besoins en mobilité seront également différents.

³ Service Public Fédéral Mobilité et Transport (2010), « La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELDAM », 355p.

⁴ Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments du SPW (DGO1), « recensement circulation 2010 »

2.2.2 Extension de la carrière des Calcaires de la Sambre

La société des Calcaires de la Sambre envisage d'étendre le périmètre de son exploitation dans le nord-ouest de la commune. \$ à compléter

Ce projet s'accompagne de la suppression d'un tronçon du chemin des Cerisiers, et de l'ouverture d'une nouvelle voirie à l'ouest de la carrière ; qui s'étendrait essentiellement sur le territoire communal voisin de Fontaine-l'Evêque. Ce projet d'ouverture de voirie, qui aura des répercussions en matière de mobilité, est décrit plus précisément ci-après.

2.3 Projets urbanistiques

2.3.1 Introduction

Le présent chapitre décrit succinctement les principaux projets urbanistiques existants ou à venir sur la commune et dans ses environs, et qui pourraient avoir des impacts en matière de mobilité.

2.3.2 Descriptions des projets

Deux projets sur le territoire communal

Transformation de halls désaffectés, rue de Bomerée (N580)

Est prévu le long de la rue de Bomerée (N580), sur les terrains voisins de l'étang, la transformation de halls désaffectés en une salle de fitness, magasin de bricolage comprenant un drive-in et 5 surfaces commerciales non définies.

Bien que le type et la nature des enseignes commerciales ne soient pas encore connus, la principale incidence attendue dans le domaine de la mobilité suite à la mise en exploitation de ce complexe est l'augmentation du trafic au niveau local, en particulier le samedi (période peu problématique) et dans une moindre mesure durant les heures de pointe du soir en semaine.

Ce projet est, au moment de l'élaboration de cette dernière phase du Plan Communal de Mobilité, en cours de mise en œuvre.

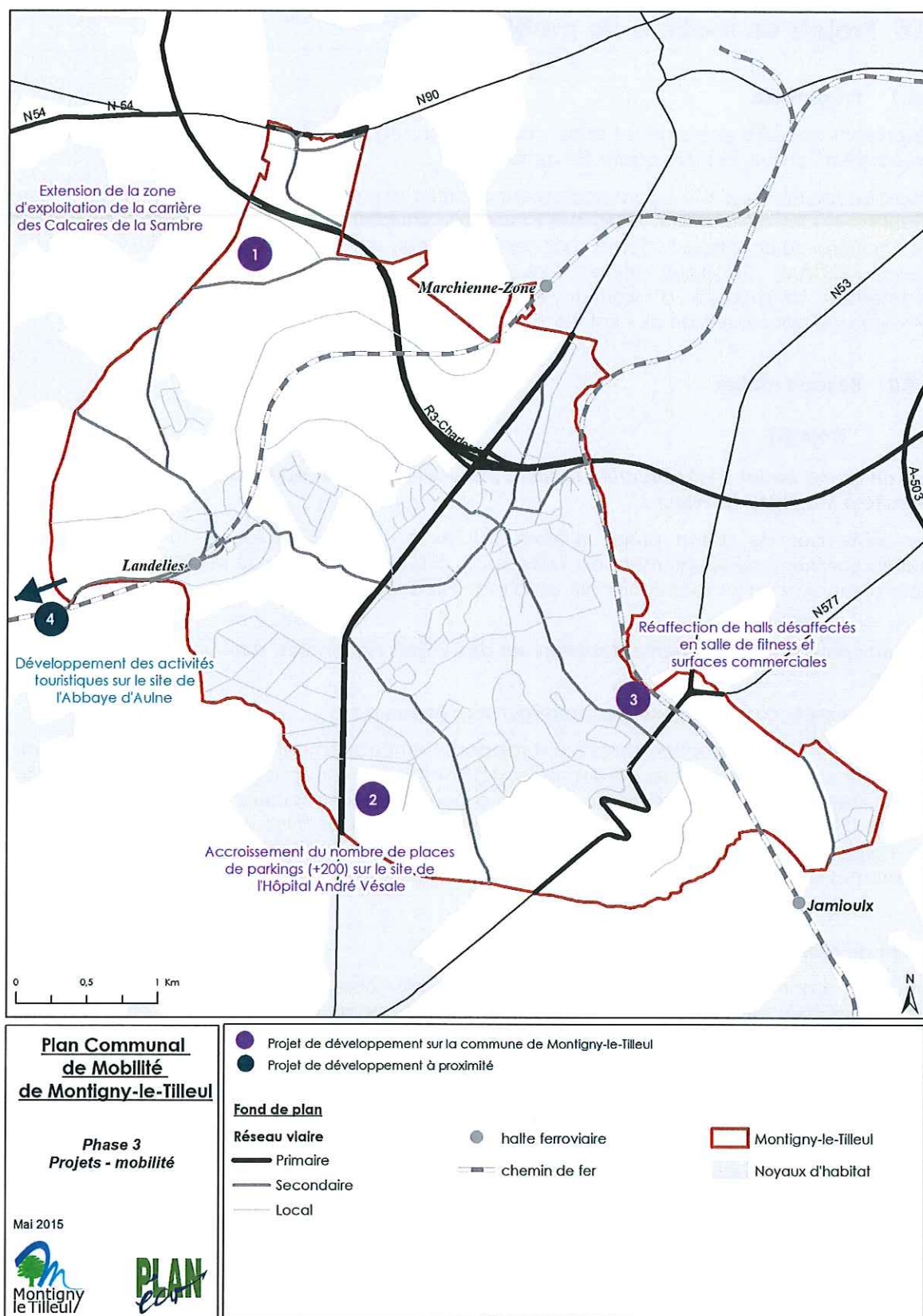
Accroissement du nombre d'emplacements de parking sur le site de l'hôpital André Vésale

Le site de l'hôpital André Vésale a vu son nombre d'emplacements de parking augmenté de 200 unités courant de l'année 2014. Cet accroissement a pour but de répondre aux besoins en stationnement de l'hôpital et de faire face à la problématique du stationnement sauvage au sein du site. La mobilité des piétons et des lignes de bus qui desservent celui-ci devrait s'en trouver améliorée.

Un projet d'envergure sur le territoire communal voisin de Thuin

Développement des activités touristiques à l'Abbaye d'Aulne

Sur le territoire communal voisin de Thuin, l'Abbaye d'Aulne envisage d'étendre ses activités touristiques. Il faudra donc s'attendre à un accroissement de flux de trafic depuis et vers ce pôle, ce qui ne sera pas sans conséquence pour le village de Landelies – déjà victime de la proximité de ce pôle (trafic de transit) – en l'absence de mesure.



Carte 1 : Localisation des principaux projets de développement sur la commune de Montigny-le-Tilleul et à proximité

2.4 Projets en matière de mobilité

2.4.1 Préambule

Le présent chapitre présente les projets existants en matière de mobilité et qu'il est utile de prendre en compte dans le cadre de cette étude.

Outre les projets concrets, seront également décrites les pistes et potentialités identifiées dans d'autres études de mobilité, telles que la version actualisée du Plan Communal de Mobilité de Charleroi ou encore le Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse (SESSAM). Certaines, devront être soutenues par la Commune, car elles permettent d'améliorer la mobilité à Montigny-le-Tilleul (ex : projet de création de parking de covoiturage dans la région de l'Entre-Sambre-et-Meuse).

2.4.2 Réseau routier

a Projet(s)

Pas de grand projet d'infrastructure routière pouvant avoir des répercussions significatives sur le trafic à Montigny-le-Tilleul...

Il n'existe pas de grand projet d'infrastructures en ce qui concerne le réseau routier (contournement, dédoublement de voies, etc.), dans la zone d'étude ou à proximité, et qui pourraient avoir un impact significatif sur la mobilité à Montigny-le-Tilleul.

... deux projets d'aménagement routiers sur des voiries régionales, dont un cours de mise en œuvre

Aménagement d'un rond-point au carrefour du « Panama »

Au moment de la rédaction du présent rapport, l'aménagement d'un giratoire au droit du carrefour formé entre la rue de Bomérée (N53) et la rue du Panama, sur la commune de Thuin, était en cours de réalisation. Celui-ci a pour objet de sécuriser ce carrefour géré par priorité (STOP). Ce nouveau mode de gestion ne devrait pas avoir de répercussion sensible sur l'organisation du trafic routier au sein du territoire montagnard, et sur les itinéraires empruntés par les automobilistes. La fin des travaux est prévue pour ce dernier trimestre 2015.

Projet de réaménagement de la rue de Gozée (N579)

En début d'année 2015, la rue de Gozée (N579) a fait l'objet d'une réfection du revêtement de sa chaussée sur sa portion comprise entre la limite communale avec Thuin, et le carrefour formé avec la rue de Marbaix.

Le District Routier de Charleroi – gestionnaire de la voirie – projette également de revoir le profil de cette voirie et de réaménager les espaces dédiés aux modes doux, sur son tronçon compris entre le rond-point de Gozée, sur la commune de Thuin, et la rue du Grand Bry. Une piste cyclable séparée, contigüe au trottoir à réaménager, serait ainsi créée de chaque côté de la voirie. Les pavés de béton de teinte rouge constitueraient le revêtement des pistes cyclables, les pavés de bétons de teinte grise celui des trottoirs.

En outre, conformément aux propositions faites par ailleurs dans le présent Plan Communal de Mobilité et aux objectifs poursuivis par celui-ci, il est prévu d'implanter les deux zones d'arrêt de bus concernées (« Grand Bry ») en voirie et non plus en dehors de celle-ci. Cela permettra de garantir davantage de confort et de sécurité pour les utilisateurs des transports en commun, et d'améliorer la vitesse commerciale des lignes de bus concernées.

A ce stade, le planning de mise en œuvre n'est pas encore connu.

Ci-après est donné, à titre indicatif, un extrait du plan terrier de l'aménagement envisagé sur la rue de Gozée (N579).

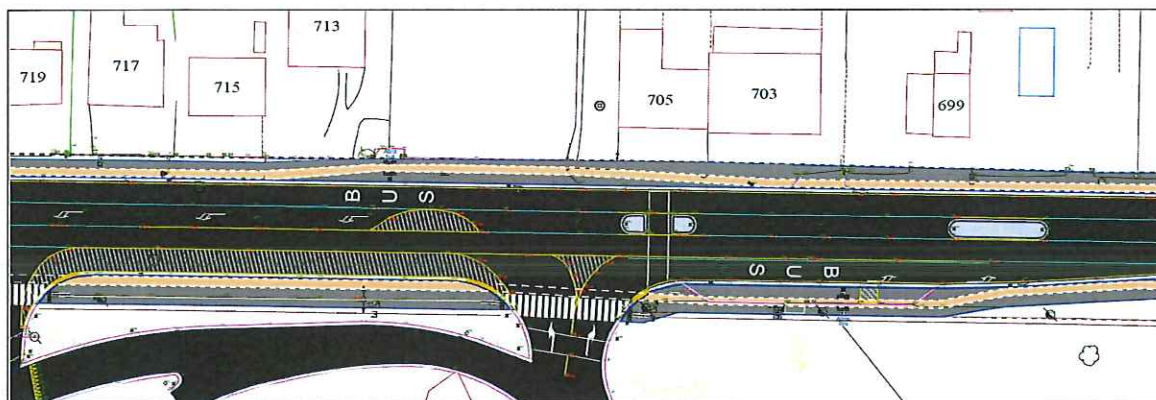


Figure 2 : Extrait du plan terrier – projet de réaménagement de la rue de Gozée (N579)

Source : SPW – DGO1.42. Direction des Routes de Charleroi

A noter qu'il n'est pas prévu, à l'heure actuelle, de poursuivre les aménagements cyclables sur les autres tronçons de la rue de Gozée (N579), en raison :

- d'une part, du nombre plus conséquent de places de stationnement présent le long des autres tronçons rendant plus problématique et moins sécurisant (pour les cyclistes) un tel aménagement ;
- d'autre part, de la volonté de renvoyer les cyclistes sur les voiries communales, plus sûres et plus confortables pour les piétons (cf. schéma directeur des déplacements cyclables – page 24).

De ce fait des aménagements spécifiques pour les cyclistes sont à prévoir, à la fois au droit du carrefour formé avec la rue du Grand Bry – qui doit par ailleurs faire l'objet d'un réaménagement en vue d'y améliorer la sécurité routière – ainsi que sur les voiries communales destinées à accueillir les cyclistes (cf. schéma directeur des déplacements cyclables – page 24).

...des projets de réaménagement sur des voiries communales

Réaménagement de la rue de la Montagne et de la rue Major Housiau

De son côté, la Commune prévoit le réaménagement de la rue de la Montagne et de la rue Major Housiau. Au moment de l'élaboration du présent plan, les avant-projets étaient en cours de réalisation par un bureau d'étude indépendant. §

...un projet de suppression et ouverture de voirie

Suppression d'un tronçon du chemin des Cerisier et ouverture d'une nouvelle voirie

Dans le cadre du projet d'extension de la carrière des Calcaires de la Sambre, dont il a été question ci-avant, sont envisagées :

- la suppression d'un tronçon du chemin des Cerisier qui serait intégré à la carrière ;
- et en contrepartie, l'ouverture d'une nouvelle voirie à l'ouest de la carrière. Cette nouvelle voirie connecterait le tronçon maintenu du chemin des Cerisiers à la rue de la Falgeotte.

Ces changements auront pour avantage de supprimer le trafic de transit des camions-citernes par le village de Landelies ; camions-citernes qui actuellement ne peuvent emprunter la piste interne à la carrière en raison de sa forte pente et sont dès lors contraints d'utiliser le chemin de halage et la rue Blanc Caillou pour accéder et quitter le site. Selon l'étude d'incidences relative au projet d'extension de la carrière, ce flux représente de l'ordre de 3 % de l'ensemble du trafic généré par la carrière – qui pour rappel rejoint le site carrier quasi-exclusivement depuis le nord de la commune via le chemin de la Falgeotte et la rue de Mons (liaison avec la N90 et le R3).

A noter que si l'auteur d'étude d'incidences recommande de refaire la rue de Mons, aucune piste n'est proposée en ce qui concerne une connexion alternative au réseau structurant (N90, R3) en vue de limiter le trafic lourd sur les voiries communales.

b Proposition(s)

...quelques pistes lancées dans diverses études de mobilité

Aménagement d'un rond-point au carrefour de « Bomerée »

Dans le cadre du projet de développement des infrastructures favorisant les transports en commun sur la N53 (et la N5) porté par la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT), l'auteur d'étude propose la création d'un rond-point au droit du carrefour formé entre la rue de la Station (N53) et la rue Trieu Maillard (N577). Cette proposition s'inscrit plus largement dans celle visant la création d'un pôle multimodal à cet endroit. Sont notamment prévues les créations d'un parking relais et d'un parking de covoiturage (cf. ci-après).

Au moment de l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité ces différentes propositions ont été présentées aux autorités de tutelles. Est attendu le retour de la décision politique.

La Commune se devra d'être particulièrement attentive aux résultats de l'étude et des solutions apportées en ce qui concerne les impacts sur la circulation locale, étant donné les problèmes déjà existants actuellement à cet endroit et compte tenu des probables augmentations de trafic que génèrera la création de ce pôle multimodal dans cette zone.

Suppression du passage à niveaux au niveau de Bomerée

Le Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse (SESSAM) propose la suppression du passage à niveaux au niveau de Bomerée ; et ce, en vue d'améliorer les conditions de circulation sur la N53.

Cette proposition, également soutenue par le présent Plan Communal de Mobilité, améliorerait grandement les conditions de circulation sur la rue de la Station (N53) et sur la rue Trieu Maillard (N577), et en particulier celles des lignes de bus transitant par ce lieu.

Développement de parking de covoiturage dans la zone de l'entre Sambre et Meuse

Ce même Schéma propose de développer les parkings de covoiturage dans la zone de l'entre Sambre et Meuse, ce qui permettrait de soulager le trafic sur les axes de transit supra-communal que sont la N579 et la N53, et de rencontrer l'un des objectifs prioritaires de ce Plan Communal de Mobilité (« Renforcer et développer les alternatives à la voiture individuelle pour les zones situées au sud de Montigny-le-Tilleul en vue de réduire, ou à tout le moins de stabiliser, le volume de trafic transitant par le territoire communal »).

Ce type de proposition doit donc être soutenu par la Commune de Montigny-le-Tilleul.

Une couronne de P+R en périphérie de Charleroi

La version actualisée du Plan Communal de Mobilité de Charleroi ambitionne pour sa part le développement d'une couronne de P+R en périphérie de Charleroi – dont un au niveau de Bomerée – à l'intersection entre les grands axes routiers et les axes structurants de transports en commun. Cette version actualisée du PCM propose en effet l'organisation des déplacements au sein de la Ville de Charleroi sur la valorisation et le développement d'axes de transports en commun structurant – dont la N53 fait partie.

En complémentarité avec la création et/ou valorisation des axes de transports en commun structurants, ces parkings P+R ont pour but d'inciter les automobilistes à laisser leur voiture à la porte de la Ville de Charleroi pour ensuite emprunter les transports en commun. §

A noter que la création d'un P+R au niveau de Bomerée, en complémentarité avec celle d'une ligne de bus à haut niveau de service sur la N53, est un projet porté par la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT ; cf. ci-après).

2.4.3 Réseau ferroviaire

a Projet(s)

Plan de transport 2014 : une modification de l'exploitation de l'offre ferroviaire pour la ligne 132

Le nouveau Plan de transport de la SNCB (2014) est mise en œuvre depuis la fin de l'année 2014⁵.

Concernant la ligne 130a (Charleroi-Sud – Erquelinnes) – qui pour rappel s'arrête à la halte ferroviaire de Landelies – l'offre existante a été maintenue. 37 relations locales (L)⁶ et de Pointe (P)⁷ desservent ce point d'arrêt chaque jour. Seules petites modifications, une relation a été ajoutée en direction de Charleroi entre 08h00 et 09h00 ; une autre a été supprimée en direction d'Erquelinnes entre 21h00 et 22h00.

Concernant la ligne 132 (Charleroi-Sud – Couvin) – qui pour rappel ne dessert pas la commune de Montigny-le-Tilleul mais dispose d'un point d'arrêt à proximité (Jamioulx) – l'offre a été quelque peu revue à la baisse pour les points d'arrêt mineurs, dont Jamioulx. 17 relations par jour desservent dorénavant ceux-ci au lieu de 19 précédemment.

b Proposition(s)

...quelques pistes lancées dans diverses études de mobilité

Une exploitation des lignes de chemin de fer via des « Light Train »

L'Etude du potentiel et de faisabilité d'une offre ferroviaire urbaine dans l'agglomération de Charleroi (2013) définit un schéma directeur des besoins d'exploitation pour cette agglomération. Concernant les deux lignes ferroviaires traversant Montigny-le-Tilleul (L130A et L132), cette étude prévoit outre la réouverture de la halte ferroviaire de Bomerée et la création d'un parking P+R au droit de celle-ci (cf. ci-après), l'exploitation des deux lignes de chemin de fer via des « Light Train ».

Les « Light Train » sont des trains à deux voitures exploités comme de petits omnibus, s'arrêtant par conséquent à toutes les haltes et gares ferroviaires. Selon cette étude, ce mode d'exploitation réduirait les coûts d'exploitation et assurerait la viabilité des lignes secondaires, telles que les lignes L130A et L132.

Réouverture de la halte ferroviaire de Bomerée avec création d'un parking P+R

Cette étude sur le potentiel et la faisabilité d'une offre ferroviaire urbaine dans l'agglomération de Charleroi évoque également la possibilité d'une réouverture de la halte ferroviaire de Bomerée. Cette éventualité était déjà reprise dans le projet de plan de développement de la desserte ferroviaire 2013-2025 – datant de 2012 – et également réalisée pour le compte de la Région wallonne.

D'après les informations de la Cellule ferroviaire de la Région wallonne, ce projet n'a toutefois pas été retenu comme étant prioritaire par le Gouvernement wallon.

A noter que ces deux études identifient également cette halte ferroviaire comme nœud intermodal potentiel, et envisage la création d'un parking P+R à cet endroit.

⁵ Celui-ci succède au dernier plan

⁶ Les relations Locales (L) sont des relations cadencées – cela signifie que les trains démarrent toujours à la même minute avec le même intervalle – qui relient les gares et points d'arrêts généralement sur de petites distances.

⁷ Les relations de Pointes (P) sont des relations mises en service en semaine pendant les heures de pointe, en renfort de l'offre existante.

2.4.4 Réseau bus

a Projet(s)

Faire de la N53 un axe de transport en commun structurant, entre Charleroi-Sud et le complexe commercial de Bomerée

La Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) ambitionne de développer les infrastructures favorisant les transports en commun sur la N53 (et la N5), dans sa portion comprise entre Charleroi-Sud et le complexe commercial de Bomerée. L'idée étant de faire de cette portion de voirie un axe de transport en commun structurant. Cela devrait avoir pour répercussion l'amélioration des lignes de bus empruntant cet axe routier, dont les lignes 70, 71 et 170.

L'étude visant à rencontrer ces objectifs a abouti à plusieurs propositions dont certaines concernent directement Montigny-le-Tilleul. Bien que ces propositions n'aient pas encore eu d'aval politique, il est utile d'en prendre connaissance. Il s'agit en particulier de la réorganisation de la ligne de bus 71, pour laquelle est prévue la suppression du tronçon entre Bomerée et le centre Charleroi, tronçon qui serait repris en partie par la future ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Si cette proposition est globalement favorable en vue d'encourager à l'utilisation des transports en commun pour rejoindre Charleroi, celle-ci impliquera pour les utilisateurs montagnards de la ligne 71 du TEC-Charleroi un transbordement au niveau du « GB Bomerée », élément généralement ressenti comme inconfortable par les utilisateurs des transports en commun.

Les lignes de bus 70 et 170 seraient maintenues en l'état.

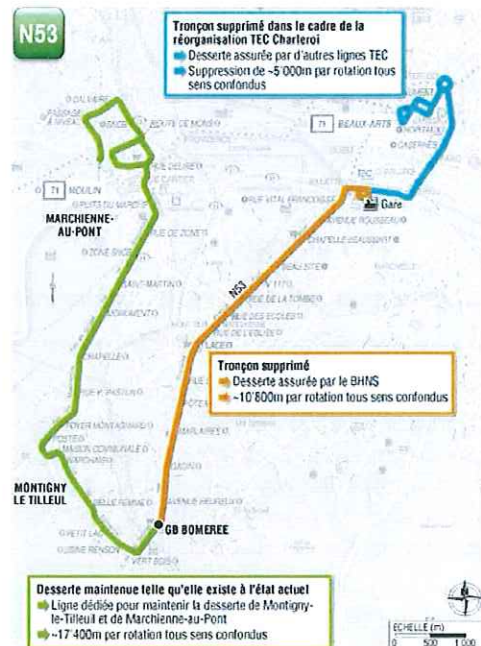


Figure 3 : Proposition de réorganisation de la ligne de bus 71

Source : Transitec (2015)

Par ailleurs, est prévu la création d'un rond-point au droit du carrefour formé entre la rue de la Station (N53) et la rue Trieu Maillard (N577), la création d'un parking relais et d'un parking de covoiturage à ce même endroit, ainsi que le réaménagement du terminus bus.

b Proposition(s)

Création d'une ligne de bus express régional entre Charleroi et Chimay

La version actualisée du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) propose la mise en place d'une ligne de bus express régional entre Charleroi et Chimay, ligne qui transiterait par Montigny-le-Tilleul selon la carte des réseaux de transports en commun de ce Schéma (carte III).

Si le projet du nouveau SDER a été adopté par le Gouvernement wallon (07/11/2013), ce n'est pas le cas du SDER en lui-même qui ne semble plus une priorité depuis le nouveau gouvernement en place.

2.4.5 Réseau cyclable

a Projet(s)

Création de pistes cyclables le long de la rue de Gozée (N579)

Dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable du District de Charleroi (cf. ci-après), le District Routier de Charleroi envisage la création de pistes cyclables sur la rue de Gozée (N579) sur son tronçon compris entre le rond-point de Gozée sur la commune de Thuin et le carrefour formé avec la rue du Grand Bry (cf. description ci-avant, page 12).

b Proposition(s)

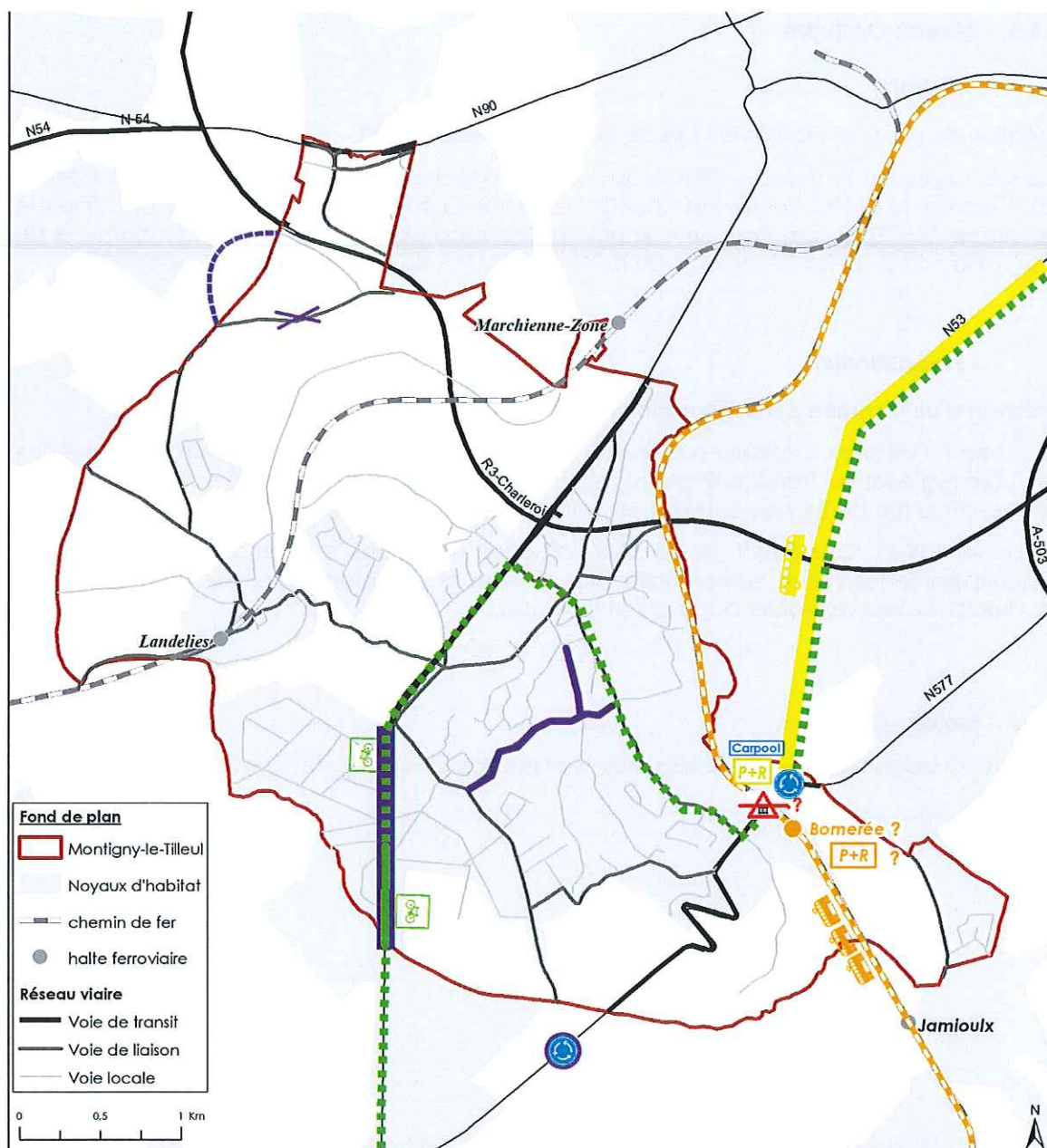
Création d'un itinéraire cyclable régional traversant le territoire de Montigny-le-Tilleul

Le Schéma Directeur Cyclable du District de Charleroi ambitionne la création d'un itinéraire cyclable régional qui transiterait par Montigny-le-Tilleul, via la rue de Gozée (N579), la rue de la Place et la rue de Bomerée (N580), et enfin via la rue de la Station (N53).

Le présent Plan Communal de Mobilité propose un itinéraire alternatif, empruntant en majeure partie les voiries communales plus sûres et plus confortables pour les cyclistes (cf. Schéma Directeur Cyclable, pages 24 et suivante).

2.4.6 Projets – Synthèse

La carte ci-après fait la synthèse des projets et propositions présentés ci-avant.



Plan Communal de Mobilité de Montigny-le-Tilleul

Phase 3 Projets - mobilité

Mai 2015



Projets et propositions

Réseau routier

- Aménagement d'un rond-point au carrefour "Panama" (en cours)
- Proposition d'aménagement d'un rond-point
- Carpool Proposition de création d'un parking de covoiturage
- Projet de réaménagement de voiries
- Proposition d'ouverture de voirie
- Proposition de suppression de voirie
- Proposition de suppression du passage à niveau

Réseau bus

- Projet de création d'un axe structurant bus
- Proposition de création d'un parking P+R (bus)

Réseau ferroviaire

- Modification de l'exploitation de la ligne 132 (mis en oeuvre)
- Proposition de réouverture de la halte ferroviaire de Bomerée
- Proposition de création d'un parking P+R (train)

Réseau cyclable

- Projet d'aménagement de pistes cyclables
- Proposition d'itinéraire cyclable

Carte 2 : Projets et propositions en matière de mobilité

3 SCHÉMA DIRECTEUR DES DÉPLACEMENTS

3.1 Schéma directeur des déplacements – Préambule

Avant de définir l'ensemble des mesures concrètes qui permettront d'atteindre les objectifs définis lors de la seconde phase du Plan Communal de Mobilité, il est nécessaire d'établir préalablement le « Schéma directeur des déplacements ».

Le schéma directeur des déplacements, appelé aussi « concept multimodal des déplacements », vise à définir la vision souhaitée à 10-15 ans en matière d'organisation spatiale des déplacements sur le territoire communal. Il s'agit de définir les grands principes permettant d'organiser sur la commune un système de déplacements cohérent, qui se veut à la fois multimodal et hiérarchisé, et ce aussi bien pour les personnes que pour les marchandises.

Ce schéma directeur des déplacements repose sur un ensemble de schémas/concepts développés pour chacun des modes de transports (véhicules particuliers, poids lourds, transports en commun et modes actifs), et qui se veulent bien entendus cohérents les uns avec les autres.

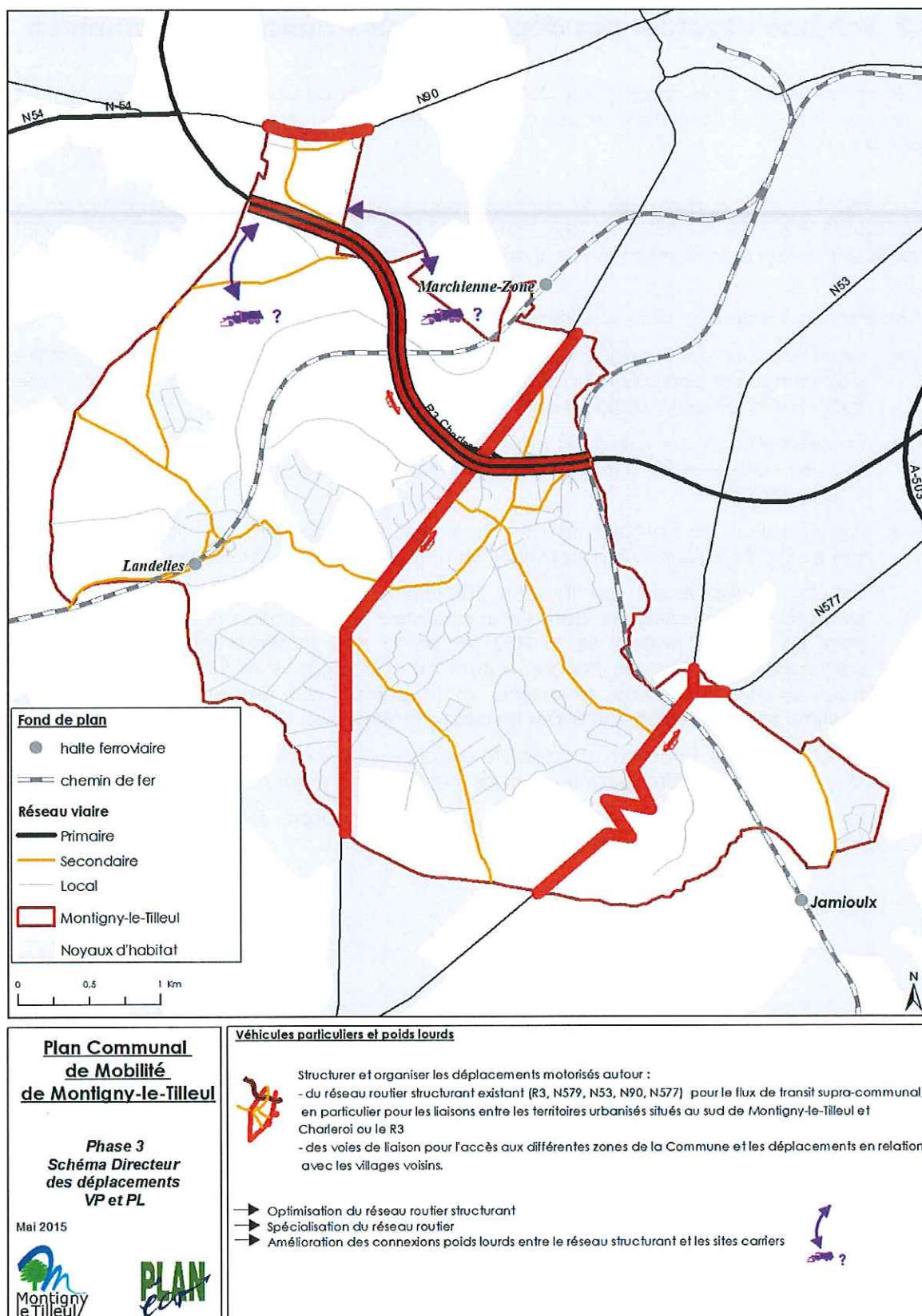
3.2 Schéma directeurs des déplacements – véhicules particuliers et poids lourds

Concernant les véhicules particuliers, le schéma directeur des déplacements repose sur une structuration et organisation des déplacements autour ;

- du réseau routier structurant existant (R3, N579, N53) pour le flux de transit supra-communal, en particulier pour les liaisons entre les territoires urbanisés situés au sud de Montigny-le-Tilleul et Charleroi ou le R3 ;
- des voies de liaison pour l'accès aux différentes zones de la Commune et les déplacements en relation avec les villages voisins ;

Etant donné la saturation actuelle du réseau structurant durant les heures de pointe (N579, N53), la mise en place de ce schéma de déplacements passera par l'optimisation de ce réseau. Cette optimisation du réseau routier est préférée à toute alternative qui viserait à développer de nouvelles infrastructures routières. D'une part, en raison des coûts que cela impliquerait pour la collectivité. D'autre part, car l'expérience a montré que toute nouvelle infrastructure routière appelle à plus de déplacements en véhicules particuliers, et irait donc à l'encontre des objectifs poursuivis qui visent à une plus grande rationalisation de ce type de déplacements.

Le schéma mis en place vise avant tout à protéger les villages et quartiers résidentiels des flux de transit, ce que permet le réseau routier structurant existant. Afin d'atteindre cet objectif, outre l'optimisation du réseau, il sera également nécessaire de spécialiser celui-ci et d'améliorer les connexions poids lourds entre le réseau structurant et les carrières. §



Carte 3 : Schéma Directeur des déplacements – véhicules particuliers et poids lourds

3.3 Schéma directeur des déplacements – transports en commun

Le schéma directeur des déplacements pour les transports en commun repose également sur la valorisation et l'optimisation des réseaux existants, et non sur le développement de ceux-ci.

Concernant le réseau ferroviaire, le concept repose sur la valorisation, la réhabilitation et l'amélioration de l'accessibilité multimodale de la halte ferroviaire de Landelies, seul point d'arrêt existant sur le territoire communal de Montigny-le-Tilleul.

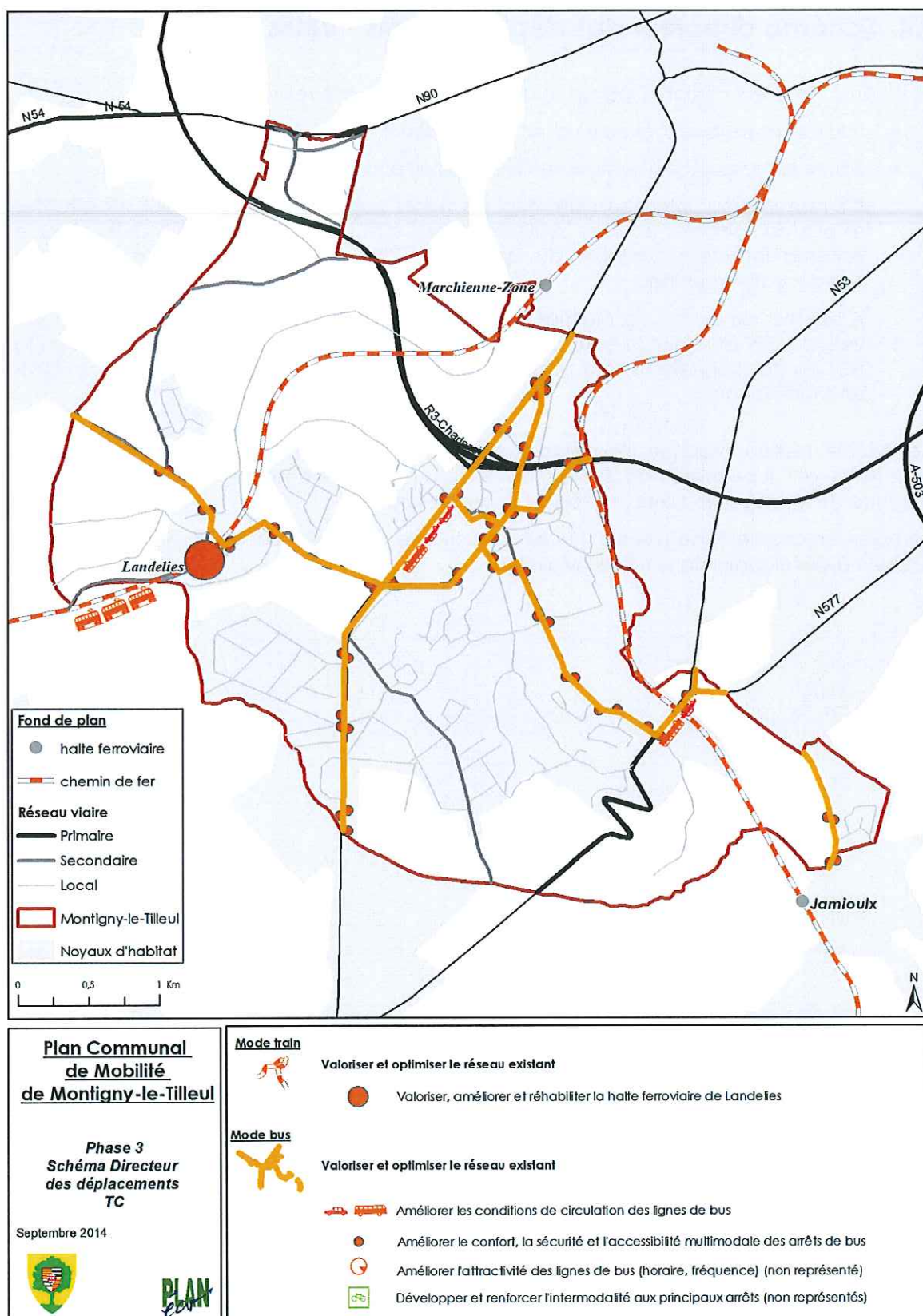
Concernant le mode bus, cette valorisation et optimisation passe par :

- l'amélioration des conditions de circulation des lignes de bus sur le territoire communal, en particulier sur les deux voiries régionales que sont la rue de Gozée (N579) et la rue de la Station (N579) ;
- l'amélioration du confort, de la sécurité et de l'accessibilité multimodale des arrêts de bus, en particulier les arrêts les plus fréquentés et ceux situés le long de la rue de Gozée (N579) ;
- l'amélioration de l'attractivité des lignes de bus desservant Montigny-le-Tilleul, en particulier de la ligne 173 et des lignes empruntant la rue de Gozée (N579).

En cas de suppression du tronçon Bomerée – Charleroi Sud de la ligne 71, tel qu'actuellement envisagé dans l'étude relative à la création d'un axe structurant pour les bus au niveau de la N53 (et de la N5), il faudra veiller à garantir la correspondance entre le tronçon restant de cette ligne et la future ligne de bus à haut niveau de service envisagée, et le confort des usagers aux futurs pôles multimodale ; et ce, afin de limiter les désagréments pour les utilisateurs montagnards.

Le cas échéant, la bonne accessibilité piétonne et cyclable de ce nœud multimodal devra également être garantie pour les montagnards résidant à proximité.

- le renforcement et le développement de l'intermodalité aux principaux arrêts de transports en commun utilisés par les montagnards.



Carte 4 : Schéma Directeur des déplacements – Transports en commun

3.4 Schéma directeur des déplacements - vélos

Le schéma directeur cyclable repose quant à lui sur un double réseau structurant :

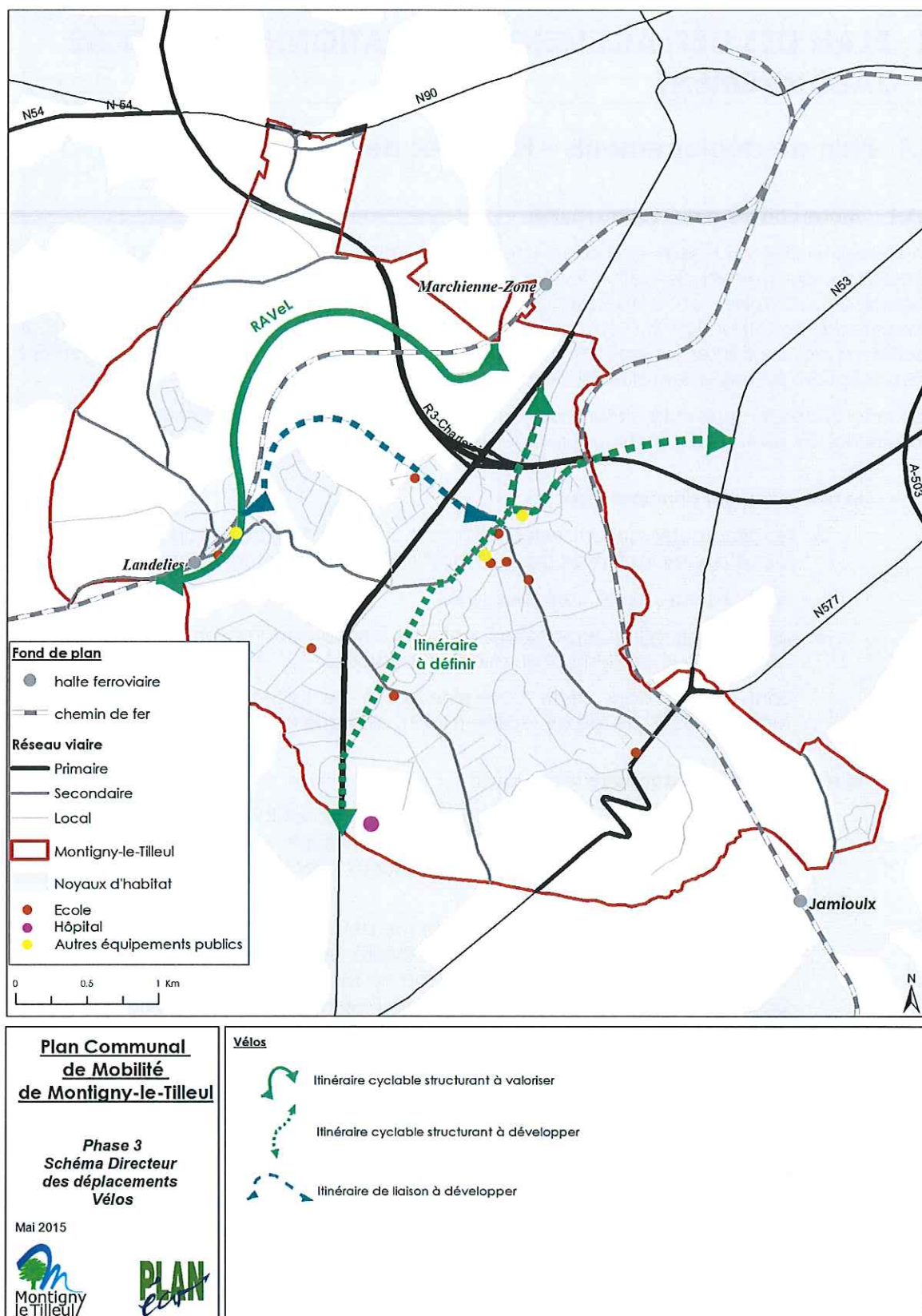
- l'un sur Landelies et correspondant à l'itinéraire RAVeL n°3 ;
- l'autre au niveau de Montigny-le-Tilleul, et doit encore être développé.

Ce réseau emprunte essentiellement les voiries communales jugées plus sécurisantes et plus confortables pour les cyclistes, et doit être préféré à l'itinéraire défini dans le Schéma Directeur Cyclable du District de Charleroi empruntant logiquement le réseau routier régional.

A hauteur du centre de Montigny-le-Tilleul, celui-ci se divise en deux et se dirige soit vers la N579 et rejoint la piste cyclable marquée présente sur cette voirie, soit vers la N53 où des connexions sont possibles avec les itinéraires cyclables existants à Mont-sur-Marchienne.

Ce double réseau organise les déplacements à vélo à une échelle supra-communale essentiellement. Il permettra également des liaisons au niveau communal, notamment entre le centre de Montigny-le-Tilleul et l'hôpital André Vésale.

Complémentairement, ce réseau structurant doit être complété par un chaînon de liaison ; chaînon à développer via la rue de Malfalise.



Carte 5 : Schéma Directeur des déplacements – Vélos

4 PLAN DES DÉPLACEMENTS, DE STATIONNEMENT ET DE JALONNEMENT

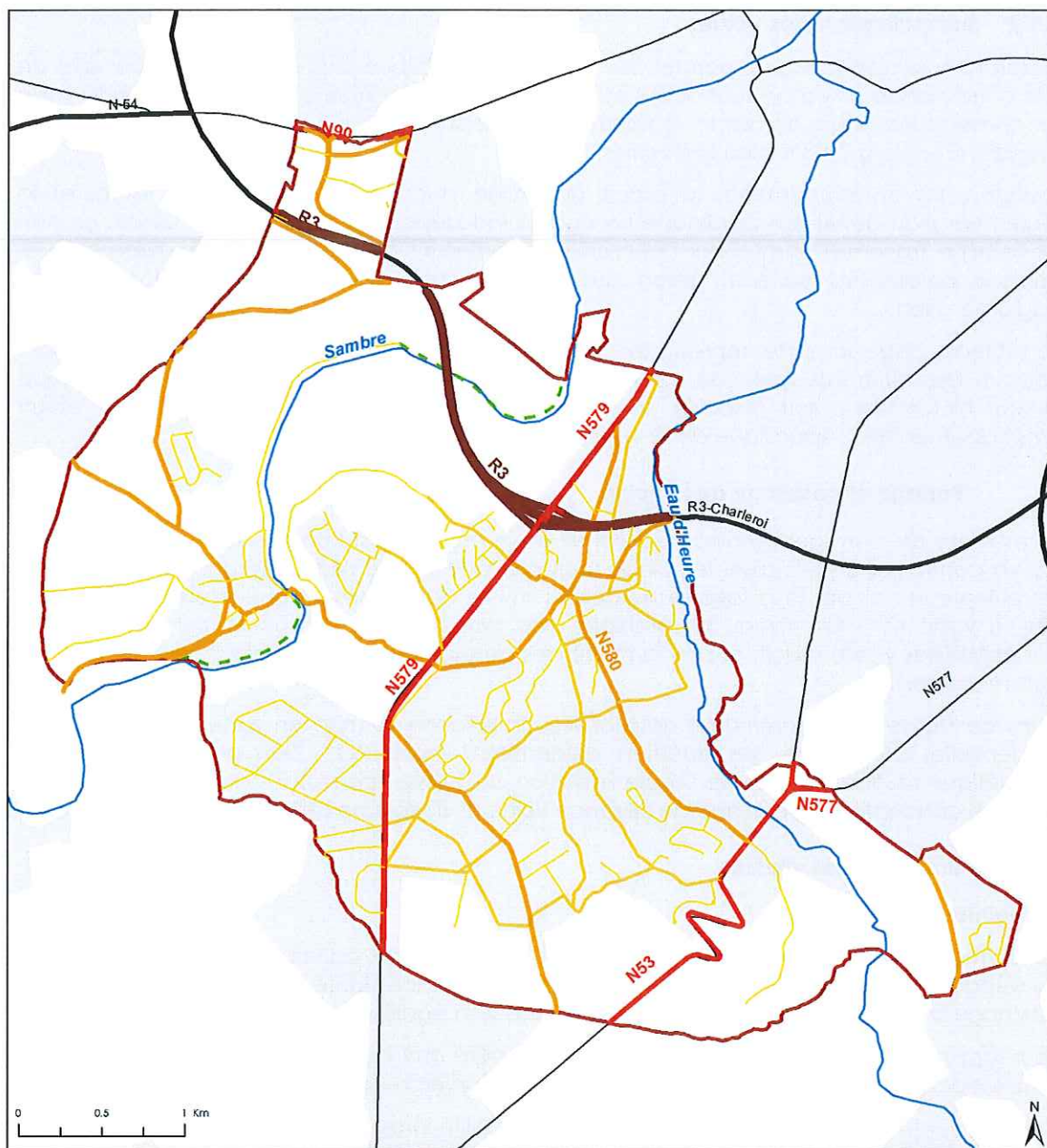
4.1 Plan de déplacements – Principes de base

4.1.1 Hiérarchisation du réseau routier

La hiérarchisation du réseau routier est une étape capitale dans l'élaboration d'un plan de circulation. Elle permet de définir le rôle donné à chacune des voiries, et de la sorte, de spécialiser ces voiries en conséquence afin que la fonction attribuée à chaque voirie corresponde à l'utilisation qui en sera faite, et inversement. La hiérarchisation du réseau routier va donc orienter les actions à entreprendre, à la fois en termes d'aménagement, d'exploitation, de réglementation et de jalonnement.

La carte ci-après reprend la hiérarchisation proposée pour les voiries desservant le territoire communal. Six niveaux hiérarchiques regroupés en trois réseaux sont ainsi proposés :

- **le réseau routier principal** regroupant :
 - les autoroutes qui ont essentiellement une fonction de transport. Elle a pour but d'assurer les flux de grands transit régionaux et (inter)nationaux.
Est repris dans cette catégorie le R3.
 - les voies de transit régional qui ont une fonction de transport prépondérante, mais qui joue également un rôle d'accessibilité.
Sont reprises dans cette catégorie la rue de la Station (N53), la rue Trieu Maillard (N577), la rue de Gozée (N579), ainsi que la N90
- **le réseau routier secondaire** regroupant :
 - les voies de liaison ayant à la fois un rôle d'accessibilité et de transport. Elles assurent l'irrigation des différentes zones urbanisées de la commune depuis le réseau routier principal, ainsi que les liaisons avec les villages voisins (Leernes, Jamioulx, ...).
Sont reprises dans cette catégorie la rue de Landelies, la rue de Marchienne, la rue de Mont-sur-Marchienne, la rue Désiré Quenne, la rue de la Place, la rue de Bomérée, la rue de Jamioulx, la rue de Marbaix, la rue Albert Ier, la rue de Cousolre, la rue de Leernes, la rue de l'Espinette, le chemin du Cerisier, le chemin de la Falgeotte, la rue de Mons.
- **le réseau local** regroupant :
 - les voies de quartier dont la fonction d'accessibilité est prépondérante. Elles assurent la desserte des quartiers depuis le réseau routier secondaire ou principal.
 - les voies de desserte locale qui ont un rôle d'accessibilité exclusivement et assurent la desserte des unités d'habitation (et terrains agricoles).



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

Phase 3

**Hiérarchisation projetée
du réseau routier**

Mai 2015



- Réseau hydrographique
- Noyaux d'habitat
- - - RAVeL

Réseau routier principal

- Autoroute
- Voie de transit régional

Réseau routier secondaire

- Voie de liaison

+ N580 (régionale scdaine)

Réseau local

- Voirie de quartier
- Voie de desserte locale

Carte 6 : Hiérarchie proposée pour le réseau routier

4.1.2 Spécialisation des voiries

Hiérarchiser le réseau routier permet de définir le rôle attribué à chaque voirie. Pour que ce rôle corresponde à l'usage souhaité, il est nécessaire d'aménager et de réglementer la voirie en conséquence, afin de rendre également le réseau routier (plus) lisible pour chacun des usagers. C'est la spécialisation des voiries.

Toutefois, les aménagements, la place accordée à chaque usager de la route, et la réglementation de vitesse appliquée va également dépendre du caractère urbain ou non de la zone traversée. Ainsi, pour une voirie appartenant à un même niveau hiérarchique, certains paramètres varieront selon que la voirie se situe en agglomération ou hors agglomération.

Le tableau, page suivante, reprend les différents critères et principes d'aménagement pour chacun des différents types de réseaux routiers définis préalablement, afin qu'à chaque niveau hiérarchique soit associés un calibrage, un partage, une réglementation, et un aménagement bien spécifique de la voirie.

a Partage et calibrage de la voirie

La manière de partager l'espace public, et de le calibrer, est l'un des principaux éléments qui va contribuer à spécialiser le réseau routier et à le rendre plus lisible pour l'ensemble de ses utilisateurs ; et par là à faire respecter les limites de vitesses imposées par ailleurs. Ainsi, plus la voirie est d'un niveau hiérarchique bas, plus l'espace libre de circulation pour les automobilistes y sera réduit, et plus la mixité des circulations sera favorisée (cyclistes, piétons, automobilistes).

Dans ce but le Plan Communal de Mobilité ambitionne la mise en zone 30 (ou en zone résidentielle) progressive des quartiers résidentiels¹³ (*fiche A.2*). Bien plus qu'une simple signalétique routière, et qu'une simple limitation de vitesse, ce statut s'accompagne d'une certaine conception du partage de l'espace voirie et du rôle de celle-ci.

b Limitation des vitesses

Le régime de vitesses

Le régime de vitesse en tant que tel est un autre facteur qui contribue à une spécialisation du réseau viaire. Ainsi, logiquement, plus la fonction d'accessibilité (et de séjour) d'une voirie est importante, plus la limite de vitesse imposée le sera également, et inversement.

Pour rappel, à ce titre, le Plan Communal de Mobilité ambitionne la mise en zone 30 (ou en zone résidentielle) progressive de l'ensemble des quartiers résidentiels.

Complémentairement, le Plan Communal de Mobilité projette une réduction de la vitesse maximale à 70 km/h, sur l'ensemble des voies de liaison – sur leur portion située en dehors des zones d'agglomération (*fiche A.3*).

Pour des raisons de sécurité, le Plan Communal de Mobilité recommande également :

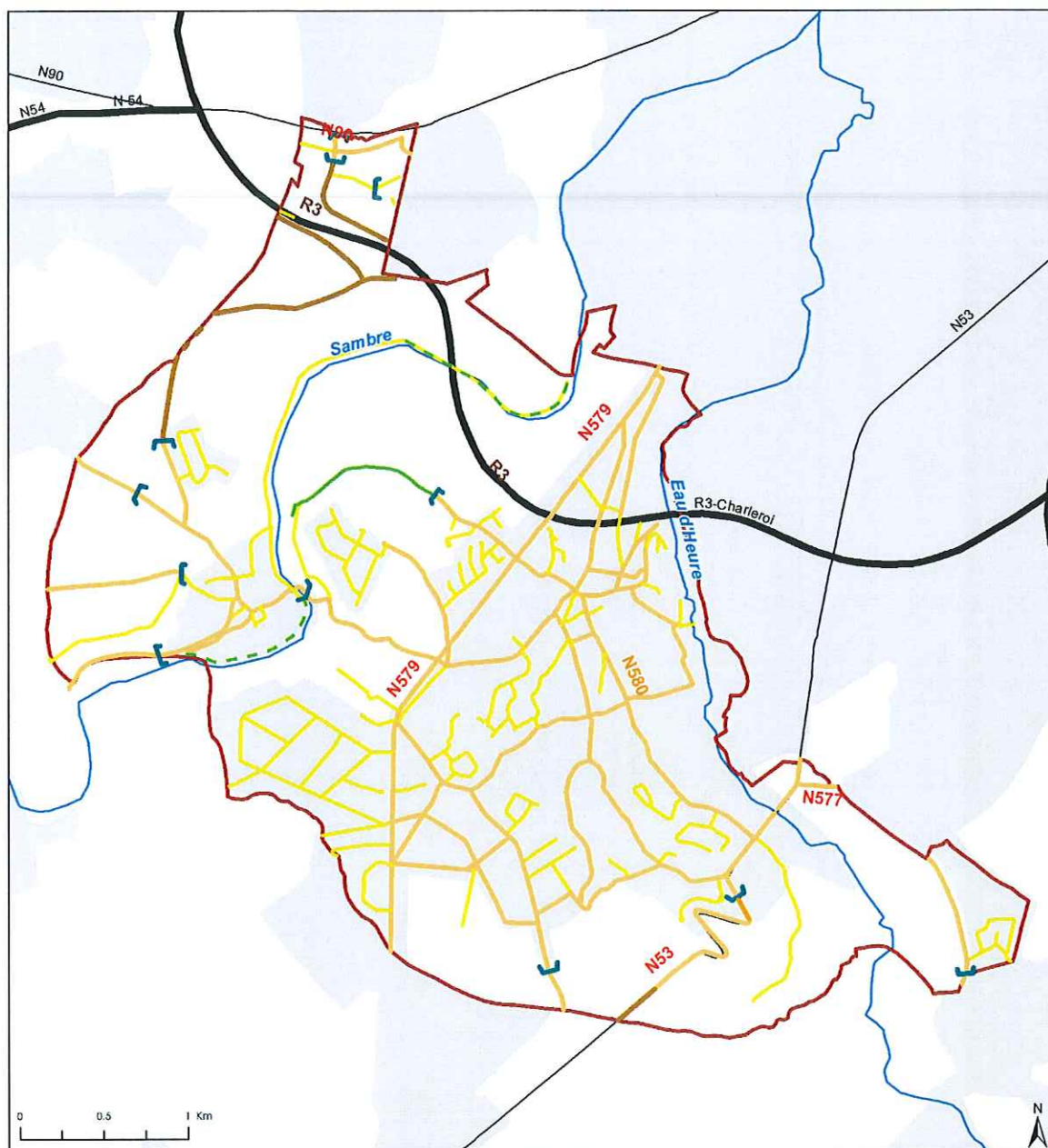
- de réduire la vitesse de circulation rue de la Station (N53) à 70 km/h à l'approche du M de Bomerée, et à 50 km/h au sein de celui-ci – étant donné la configuration particulière de cette voirie, la pente de celle-ci, et la présence d'habitations sur ce tronçon de voirie (cf. également la section relative aux « entrées d'agglomération ») ;
- de réduire la vitesse de circulation dans le col de Landelies à 50 km/h.

Par ailleurs, la Commune souhaite également réduire la vitesse de circulation à 50 km/h rue de Leernes et rue de Marbais, sur leur portion située hors agglomération.

Le régime de vitesse proposé pour chacune des voiries desservant le territoire communal est repris à la Carte 7, en page suivante.

¹³ La Commune a fait le choix de ne pas prévoir l'instauration de zone 30 dans les autres voies de desserte locale, la vitesse de circulation sur celles-ci y étant déjà réduite dans les faits. La majorité de ces voiries étant en impasse et/ou sont de faibles gabarits et/ou de faibles longueurs.

Rôle de transport	Réseau autoroutier	Voie de transit régional			Voie de liaison			Voirie de quartier	Voie de desserte locale
		Hors agglomération	En agglomération		Hors agglomération	En agglomération			
Rôle d'accessibilité	Très élevé		Elevé		Moyen			Très faible	Nul
Vitesse	Très faible		Faible		Moyen			Elevé	Très élevé
Types de circulation	Poids lourds véhicules particuliers	90-(70) km/h	50 - 30 km/h (abords école)		70-(50) km/h	50 - 30 km/h (abords école)		50-(30) km/h	(50)-30-20 km/h
		Poids lourds véhicules particuliers T.E.C. (cyclistes et piétons)			Véhicules particuliers T.E.C. (cyclistes et piétons)	Véhicules particuliers T.E.C. Cyclistes et piétons		véhicules particuliers Cyclistes et piétons	(véhicules particuliers) Cyclistes et piétons
Gabarit (voies de circulation)	2 x 2 bandes	2 x 1 bande (2 x 2 bandes)			Non divisée en bandes (2 x 1 bande)	Non divisée en bandes		Non divisée en bande	Non divisée en bandes
Type de cheminement cycliste	-	Séparation physique	Séparation physique		Séparation visuelle ou physique	Séparation ou mixité		Mixité	Mixité
Type de cheminement piéton	-	Séparation physique	Séparation physique		Séparation physique	Trottoir		Trottoir	Trottoir (Mixité)
Stationnement	Non autorisé	Non autorisé	Autorisé (hors chaussée)		Non autorisé	Autorisé (en ou hors chaussée)		Autorisé (en ou hors chaussée)	Autorisé (en chaussée)



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

**Phase 3
Limitation de vitesse**

Mai 2015



- Réseau hydrographique
- Noyaux d'habitat
- Entrée d'agglomération
- RAVeL
- Montigny-le-Tilleul

Vitesse proposée

- Voie réservée
- Zone 30
- 50 km/h (zone 30 à envisager à plus long terme); 50 km/h
- 70 km/h
- 90 km/h
- 120 km/h

Remarque: ne sont pas reprises sur cette carte les zones 30 d'abords d'école

Carte 7 : Régime de vitesse proposé pour le réseau routier

4.1.3 Principes d'aménagement et stratégie d'exploitation des carrefours des voiries de transit régional

a Cas de la rue de la Station (N53)

Constat

La rue de la Station (N53), qui traverse le territoire communal de Montigny-le-Tilleul selon une direction nord-sud, assure une liaison entre Charleroi et de nombreuses zones urbanisées situées au sud de cette agglomération. Elle permet aussi un accès au R3, situé quelques centaines de mètres au-delà de la limite communale sur le territoire de la Ville de Charleroi, ainsi qu'au complexe commercial de Bomerée, sis sur le territoire de Montigny-le-Tilleul, à l'angle des N53 et N577. De ce fait, cette voirie assure une fonction de circulation importante, et absorbe quotidiennement de l'ordre de 12.500 à 20.000 véhicules (selon les tronçons considérés).

Dans sa portion nord, cette voirie est empruntée par deux lignes de bus du TEC-Charleroi (n°70 et 71) à raison de trois bus/h/sens en général. Le terminus de la ligne de bus n°1 se situe au croisement de la rue de la Station (N53) et de la rue Trieu Maillard (N577), à hauteur du complexe commercial de Bomerée. Pour rappel, ce lieu est amené à devenir le terminus d'une ligne de bus à haut niveau de service, et dont la fonction principale sera d'acheminer rapidement les navetteurs vers le centre de Charleroi.

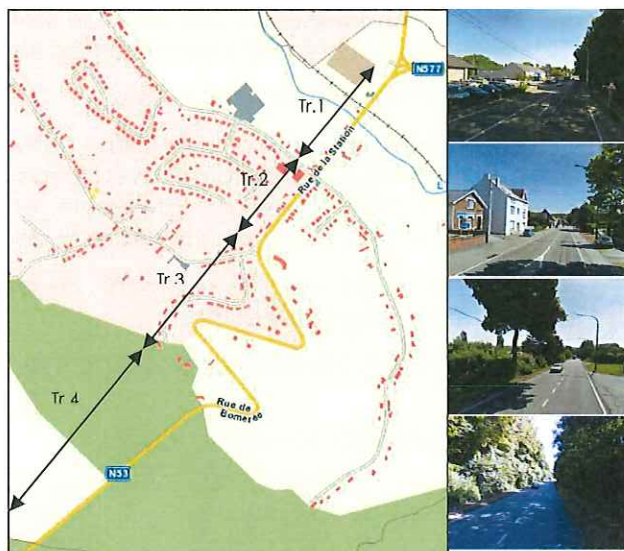
Cette voirie ne joue en revanche pas de rôle majeur en termes cyclable.

De par la présence d'une école le long de cette voirie, et suite à l'urbanisation qui s'est développée le long de celle-ci par endroits (cf. figure ci-dessous), la rue de la Station (N53) est aussi un axe ponctuellement emprunté par les piétons.

La rue de la Station, qui s'étend sur une longueur de plus 2,5 km sur le territoire communal de Montigny-le-Tilleul, présente plusieurs profils comme l'illustrent les photos ci-contre.

Constituée d'une bande de circulation par sens cette voirie est bordée, parfois de trottoirs surélevés (tronçon 1), parfois de trottoirs de plein pied (tronçon 2), ou alors comprend des accotements aménagés ou pas.

Le long de cette voirie, les zones de trottoirs et d'accotements font office de zones de stationnement.



Principe d'aménagement proposé

Les principes proposés pour la rue de la Station (N53) reposent sur :

- la nécessité d'écouler le flux de trafic automobile et de garantir la fluidité de circulation pour les bus ;
- la nécessité d'offrir quelques places de stationnement et un cheminement piéton de qualité le long du tronçon le plus urbanisé et qui comprend notamment une école maternelle (tronçon 2) ;

Les propositions concernent essentiellement le second tronçon de voirie – celui compris entre le carrefour formé avec la rue de Bomerée et la rue Vert Bois, et celui formé avec la rue du Faubourg – au droit duquel les enjeux sont les plus conséquents (présence d'une école, urbanisation plus dense) et les possibilités de réaménagement plus nombreuses étant donné le gabarit plus important de la voirie.

NB : Dans le cas particulier de la suppression du tronçon Bomerée – Charleroi-Sud de la ligne 71, telle qu'envisagée par l'étude relative à la création d'un axe structurant pour les bus sur la N53 (et la N5), il faudra toutefois veiller à garantir la bonne accessibilité piétonne et cyclable du futur nœud multimodal pour les montagnards résidant à proximité, ce qui pourrait nécessiter un réaménagement du premier tronçon de voirie.

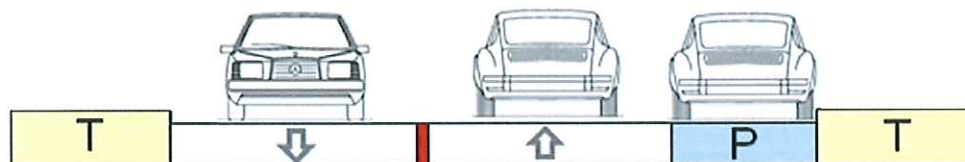
Ces propositions sont les suivantes (cf. **fiche A.4**) :

- en ce qui concerne la circulation automobile :
 - le maintien d'une bande de circulation par sens.
Entre le carrefour formé avec la rue de Bomerée et l'entrée de l'agglomération (tronçon 2), il est préconisé de réduire les largeurs des bandes de circulation à 3,0 m, via l'aménagement d'une mini bande centrale (par marquage au sol ou par la mise en place d'un autre revêtement)
- en ce qui concerne le stationnement :
 - l'aménagement d'une zone de stationnement, côté « est » de la voirie, entre le carrefour formé avec la rue de Bomerée et l'école (tronçon 2) ;
- en ce qui concerne les modes doux :
 - l'aménagement d'un trottoir surélevé entre le carrefour formé avec la rue de Bomerée et celui formé avec la rue du Faubourg. Ce trottoir est continu entre ces deux carrefours côté école, et s'arrête à hauteur de l'école de l'autre côté (pas de continuité vers le M de Bomerée).

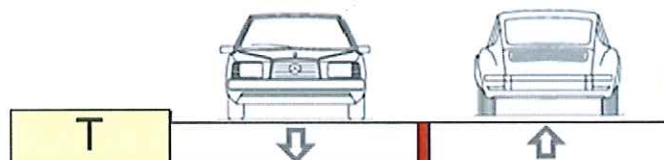
De ce fait, les emplacements de parking sis devant le restaurant « L'Eveil des Sens » seront supprimés ;

Sont présentés ci-après, les profils proposés pour le second tronçon de voirie.

Tronçon 2-nord (carrefour Bomerée - école)



Tronçon 2-sud (école – carrefour Faubourg)



Stratégie d'exploitation des carrefours

La stratégie d'exploitation des carrefours repose quant à elle sur :

- la nécessité de fluidifier le trafic automobile sur cet axe de transit régional ;
- la nécessité d'améliorer les conditions de circulation des lignes de bus engluées dans le trafic ;
- la sécurité de l'ensemble des usagers de la route au droit de ces carrefours.

Au regard des constats faits en situation existante, il est proposé de revoir la configuration du carrefour suivant :

- le carrefour formé entre la rue de la Station (N53) et la rue Trieu Maillard (N577) (**fiche A.5A**).

Et de revoir le phasage de feux du carrefour suivant :

- le carrefour formé entre la rue de la Station (N53), la rue de Bomerée (N580) et la rue Vert Bois (**fiche A.5B**).

Carrefour Station-Trieu Maillard

En ce qui concerne ce carrefour, une reconfiguration partielle de celui-ci est recommandée. L'aménagement d'une bande de présélection pour les mouvements de tourne-à-droite (en direction de Charleroi-N577) permettrait aux automobilistes de profiter pleinement du by-pass existant et de ne pas être bloqués par les véhicules patientant au feu rouge. Durant les heures de pointe du matin, cette problématique est en partie la cause des remontées de files observées sur la rue de la Station (N53).

NB : La pertinence de sa mise en œuvre doit être évaluée en fonction des résultats de l'étude portant sur la mise en place d'une ligne à haut niveau de service sur la N53 (Ville de Charleroi) ; étude qui à l'heure actuelle prévoit la création d'un giratoire au droit de ce carrefour.

Carrefour Station-Bomerée-Vert Bois

Une révision du phasage de feux durant les heures de pointe du soir doit être envisagée afin de garantir un meilleur écoulement des flux en provenance de Montigny-le-Tilleul, en particulier des lignes de bus 70 et 71 empruntant ce carrefour.

A noter que la révision du phasage de ce feu n'aura que d'intérêt que si la fluidité du trafic est garantie en aval.

Remarque :

La fluidité du trafic sur cet axe de circulation est fortement impactée par la présence du passage à niveaux. A ce titre, une suppression du passage à niveau doit être envisagée et étudiée.

b Cas de la rue de Gozée (N579)

Constat

Tout comme la rue de la Station (N53), la rue de Gozée (N579) assure une fonction de circulation importante (accès à Charleroi depuis de nombreuses zones urbanisées sises au sud de cette agglomération, au R3, ainsi qu'à l'hôpital André Vésale). Elle absorbe d'ailleurs quotidiennement plus de 20.000 véhicules en semaine (environ 30.000 à hauteur de l'échangeur).

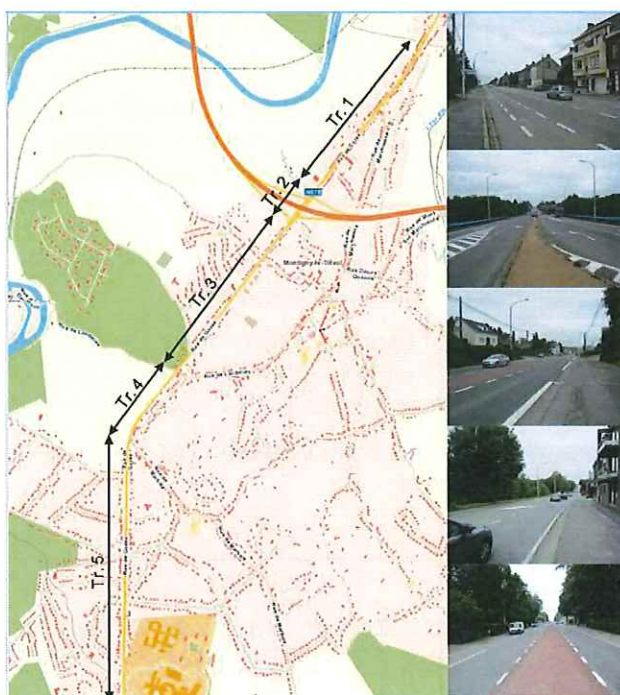
La rue de Gozée (N579) constitue également un axe de passage important de lignes de bus du TEC-Charleroi. Ce ne sont pas moins de 5 lignes de bus qui empruntent cet axe de circulation et la desservent. Les arrêts de bus y sont toutefois peu confortables et sécurisants. Les espaces d'attente pour les usagers de ce mode de transport sont souvent étroits, se confondant même parfois avec la zone d'arrêt de bus.

Dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité, et faisant suite au Schéma Directeur Cyclable Régional, la rue de Gozée a également été identifiée comme axe structurant pour les cyclistes dans sa portion sud (tronçon 5 sur le schéma ci-dessous).

Enfin, suite à l'urbanisation qui s'est développée le long de cette artère au gré des années, celle-ci se doit également d'offrir un certain degré de confort pour les déplacements piétons, en particulier dans sa portion nord (tronçon 1), là où l'urbanisation est la plus conséquente.

S'étendant sur une longueur de 4 km sur le territoire de Montigny-le-Tilleul, cette voirie présente un profil varié comme l'illustrent les photos ci-contre. Elle présente tantôt deux bandes de circulation (une par sens), tantôt plus (échangeur), et comprend sur certains tronçons une bande centrale facilitant le tourne-à-gauche. Elle ne présente pas d'aménagement particulier pour la circulation des bus. Quant aux cyclistes, ils ne disposent que d'une piste cyclable marquée dans la portion nord de cette voirie (tronçon 1).

En amont de l'échangeur, le stationnement est généralement autorisé et organisé côté « est » de la voirie. Au-delà de l'échangeur le stationnement est organisé de part et d'autre de celle-ci.



En ce qui concerne les piétons, ceux-ci disposent généralement d'un espace de circulation. En amont de l'échangeur, cet espace se situe à même niveau que la chaussée, et se confond parfois avec la zone de stationnement pour les automobilistes. En aval de l'échangeur, la rue de Gozée (N579) comporte des trottoirs en saillie de part et d'autre de la chaussée. Ceux-ci sont toutefois généralement en mauvais état, et certains sont également étroits (< 1,50 m).

Principes d'aménagement proposés

Les principes proposés pour la rue de Gozée (N579) reposent sur :

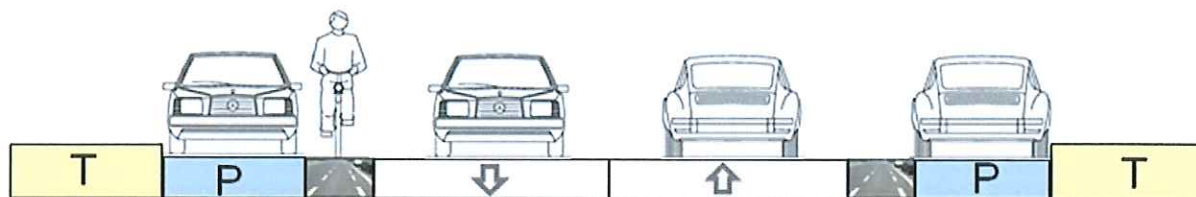
- la nécessité d'écouler le flux de trafic automobile ;
- la nécessité de garantir la fluidité de circulation pour les bus, et de rendre plus confortables et plus sécurisantes les zones d'arrêt de bus ;
- la nécessité d'offrir des places de stationnement (particulièrement pour les résidents sis sur le tronçon nord, ainsi que sur la portion comprise entre le carrefour de la Place et l'échangeur ; et, dans une moindre mesure pour les visiteurs sur les autres tronçons de voirie)
- l'amélioration des conditions de déplacements des cyclistes sur la portion sud de la voirie (tronçon 5), identifiée comme itinéraire structurant pour les cyclistes ;
- l'amélioration des conditions de déplacements pour les piétons, en particulier dans les zones sujettes à un nombre de déplacements à pied plus conséquents ;

De ce fait, il est proposé (cf. **fiche A.6**) :

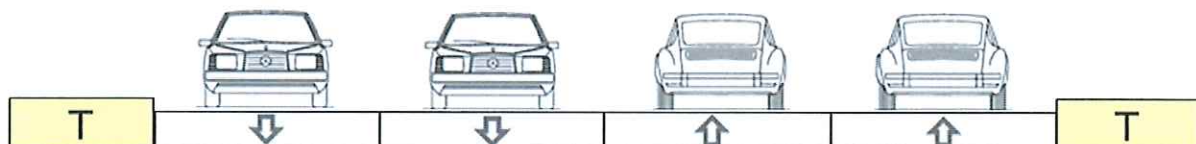
- en ce qui concerne la circulation automobile :
 - le maintien d'une bande de circulation par sens entre Charleroi et l'échangeur ;
 - le maintien d'une bande de circulation par sens et d'une bande facilitant les mouvements de tourne-à-gauche entre l'échangeur et l'hôpital André Vésale ;
 - la suppression de la seconde bande de circulation (en direction de Gozée) sur le tronçon Landelies – Marbaix (tronçon 4 ci-avant) ;
- en ce qui concerne les bus :
 - l'aménagement en chaussée des zones d'arrêts de bus dans les zones ne connaissant pas de problème de congestion (tronçons 1 et 5 actuellement) ;
- en ce qui concerne le stationnement:
 - d'offrir des possibilités de stationnement des deux côtés de la voirie entre Charleroi et l'échangeur ;
 - d'offrir des possibilités de stationnement des deux côtés de la voirie, si possible, entre l'échangeur et le carrefour de la Place ;
 - d'offrir des possibilités de stationnement d'un côté de la voirie, entre le carrefour de la Place et l'hôpital André Vésale ;
- en ce qui concerne les modes doux :
 - l'aménagement d'un itinéraire cyclable sécurisé entre l'hôpital André Vésale et le carrefour du Grand Bry, voire de Marbaix ;
 - l'aménagement d'un trottoir surélevé entre Charleroi et l'échangeur, ainsi qu'entre l'échangeur et le carrefour de Landelies (au minimum jusqu'au Delhaize).

Sont présentés ci-après, les profils proposés pour chacun des tronçons de voiries identifiés ci-avant.

Tronçon 1 (Charleroi – échangeur)



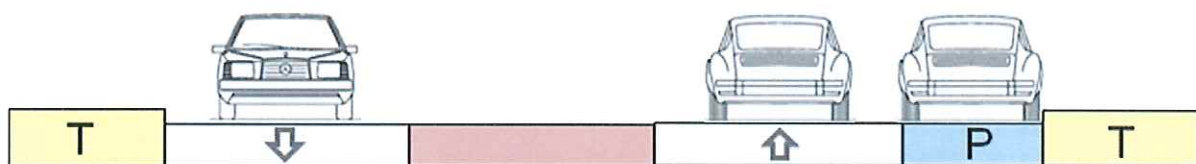
Tronçon 2 (échangeur)



Tronçon 3a (échangeur – carrefour de la Place)



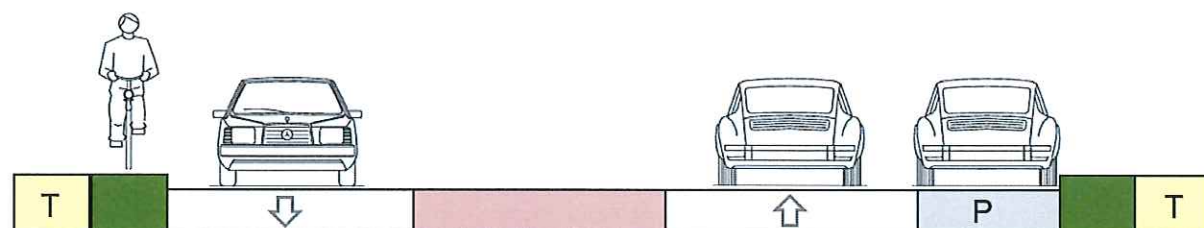
Tronçon 3b (carrefour de la Place – carrefour de Landelies)



Tronçon 4 (carrefour de Landelies – carrefour de Marbaix)



Tronçon 5 (carrefour de Marbaix – Hôpital André Vésale)



NB : En fonction de l'option retenue, l'aménagement cyclable se fera jusqu'au carrefour formé avec la rue de Marbaix, à celui formé avec la rue Chêne Bonnet, ou celui formé avec la rue du Grand Bry ou la rue du Fer à Cheval.

Stratégie d'exploitation des carrefours

La stratégie d'exploitation des carrefours repose quant à elle sur :

- la nécessité de fluidifier le trafic automobile sur cet axe de transit régional ;
- la nécessité d'améliorer les conditions de circulation des lignes de bus engluées dans le trafic ;
- la sécurité de l'ensemble des usagers de la route au droit de ces carrefours.

Au regard des constats faits en situation existante, il est proposé de revoir le phasage de feux des deux carrefours suivants :

- le carrefour formé entre la rue de Gozée (N579), la rue de la Place (N580) et la rue Malfalise, aussi appelé carrefour de la Place (**fiche A.7A**);
- le carrefour formé entre la rue de Gozée (N579), les entrées et sorties nord du R3, appelé ci-après « échangeur-nord » (**fiche A.7B**).

Et de revoir le mode de gestion du carrefour suivant :

- le carrefour formé entre la rue de Gozée (N579), les entrées et sorties sud du R3, appelé ci-après « échangeur-sud » (**fiche A.7C**);

Carrefour de la Place

Pour ce carrefour, il est proposé de revoir quelque peu le phasage de feux actuel, à savoir d'accroître le temps de vert sur les branches principales. Cela permettrait d'écouler l'ensemble des mouvements de tourne-à-gauche vers le centre de Montigny-le-Tilleul (mouvement problématique), ainsi que d'écouler un flux de trafic plus conséquent sur la rue de Gozée (N579).

Echangeur-nord

Pour ce carrefour, il est également proposé de revoir le phasage actuel des feux, et en particulier d'allonger le temps de vert pour les mouvements de tourne-à-gauche vers le R3, au détriment du temps de vert pour les véhicules en provenance de Charleroi et du R3.

Le temps de vert trop court pour les mouvements de tourne-à-gauche en direction du R3 (vers Mons) est en effet l'une des principales causes des embarras de circulation et des remontées importantes de files observées actuellement rue de Gozée (N579).

Echangeur-sud

Ce carrefour, actuellement géré par priorité, pose des problèmes d'insertion pour plusieurs mouvements non prioritaires : tourne-à-gauche vers le R3, tourne-à-gauche vers Charleroi, tourne-à-droite en sortie de R3 vers "Beaumont". En cause, un flux de trafic conséquent au droit de ce carrefour, en particulier durant les heures de pointe du matin (~ 2.700 evp/h) et du soir (~ 2.350 evp/h).

Une gestion par feux de signalisation est ici proposée. Le cas échéant, il sera nécessaire de dédoubler les voies en provenance de "Beaumont" et d'isoler les mouvements de tourne-à-droite des mouvements de tourne-à-gauche et va-tout-droit. Un phasage similaire à celui appliqué au carrefour nord de l'échangeur conviendrait. Une prolongation de la phase verte pour les mouvements en sortie de R3 vers "Beaumont" au détriment de la phase verte pour les mouvements va-tout-droit vers "Beaumont" serait également nécessaire. \$esquisse

La mise en place de feux de signalisation au droit de ce carrefour impliquera nécessairement une coordination avec les feux régulant le carrefour nord de l'échangeur, ainsi que ceux régulant le carrefour de la Place.

4.2 Plan de déplacements – déplacements individuels motorisés

4.2.1 Introduction

\$ à compléter

4.2.2 Actions et mesures

a Protéger les villages et quartiers résidentiels du trafic de transit supra-communal

Le cas de Montigny-le-Tilleul

Constat

Plusieurs voiries communales sont victimes d'un trafic de transit dont pâtissent les riverains et nuisant à la convivialité du centre de Montigny-le-Tilleul. En cause, la charge de trafic conséquente et les embarras de circulation qui en découlent rue de Gozée (N579), durant les heures de pointe du matin et du soir. De nombreux automobilistes plutôt que d'être englués dans ce trafic et de perdre un temps parfois considérable, préfèrent en effet emprunter un itinéraire moins adapté à ce type de trafic, mais nettement plus rapide.

Protéger le centre de Montigny-le-Tilleul et les quartiers résidentiels de ce trafic de transit supra-communal constitue l'un des objectifs prioritaires de la Commune.

Mesures

Agir en priorité sur le volume et la fluidité du trafic

Le volume conséquent de circulation et la difficulté qu'éprouve la rue de Gozée (N579) – et plus particulièrement certains de ses carrefours – à absorber ce volume étant les causes principales du trafic de transit, c'est sur ces deux éléments qu'il faut tenter d'agir en priorité.

Concernant le volume de circulation, la Commune dispose toutefois de peu de moyen d'actions dans la mesure où une bonne partie des flux sont générés par des personnes externes à la Commune. Elle se doit néanmoins de soutenir les projets qui visent à favoriser le développement des modes de transport alternatifs à la voiture dans les zones urbanisées situées au sud de la commune, en particulier pour les liaisons avec Charleroi. La Commune aura notamment un œil attentif sur les projets concernant les liaisons ferroviaires entre Charleroi et ces zones (lignes 130a et 132). Elle soutiendra, par exemple, le projet de développement de parkings de covoiturage dans la zone de l'entre Sambre et Meuse, tel que proposé par l'étude SESSAM (Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse) ou encore la proposition de création d'une ligne de bus express régional entre Charleroi et Chimay, reprise dans la version actualisée du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER).

La réalisation d'un Plan Urbain de Mobilité pour l'ensemble de l'agglomération carolo est également une nécessité, en vue d'améliorer les connexions entre Charleroi et ces zones urbanisées.

Une partie du volume de trafic circulant sur la route de Gozée (N579) étant également générée par les citoyens de Montigny-le-Tilleul, l'ensemble des mesures visant à inciter ceux-ci à utiliser d'autres modes de déplacements – en particulier les transports en commun ou le covoiturage – contribuent également à réduire une partie de ce volume de trafic.

Enfin, la Commune devra également veiller à la bonne accessibilité multimodale de l'hôpital André Vésale, principal pôle générateurs de déplacements sur la commune, sis le long de la rue de Gozée (N579).

Concernant la fluidification du trafic, des propositions ont été faites en ce sens ci-avant (cf. section 4.1.3b, pages 34 et suivantes). Pour rappel, il s'agit de : (i) revoir le phasage des feux du carrefour de la Place et du carrefour nord de l'échangeur ; (ii) installer des feux de signalisation et revoir la configuration du carrefour sis au sud de l'échangeur.

Les effets attendus de ces modifications devraient être grandement bénéfiques dans l'optique d'une fluidification du trafic sur la rue de Gozée (N579), et par là d'une réduction du trafic de transit via les voiries communales. De ce fait, la Commune entreprendra au plus tôt les démarches auprès des services concernés de la Région wallonne afin de faire appliquer ces modifications.

Complémentairement, d'autres mesures sont ici proposées et visent à inciter les automobilistes à ne plus emprunter les itinéraires de transit, voire à les en empêcher :

- mettre à sens unique la rue du Grand Chemin ;
- réduire les gains de temps des itinéraires de transit ;
- renforcer la signalétique directionnelle verticale.

A noter que ces deux dernières mesures n'auront que (très) peu d'effet si le trafic sur la rue de Gozée (N579) n'est pas fluidifié.

Mettre à sens unique la rue du Grand Chemin

La rue du Grand Chemin est fréquemment utilisée comme voie de transit durant les heures de pointe. La mise à sens unique de cette voie – interdiction de descendre la rue – empêchera tout transit via celle-ci afin de rejoindre le centre de Montigny-le-Tilleul. Cette mesure va de pair avec sa fonction de desserte locale et aura pour effet, d'une part, de contribuer à la tranquillité de cette voirie (moins de trafic, et donc moins de bruit, de pollution, etc.) et, d'autre part, de contribuer à une circulation plus apaisée sur celle-ci (moins de transit, et donc potentiellement plus grand respect des limitations de vitesse).

Le cas échéant, il sera nécessaire de revoir l'aménagement de cette voirie (nécessité de réduire l'espace de circulation pour les automobilistes et possibilités d'élargir celui des modes doux).

La mise à sens unique d'autres voiries est également possible, mais généralement peu recommandée. Pour exemple, les rues de Landelies et de Marchienne, autres principales voiries utilisées comme itinéraires de transit. Y interdire la circulation dans un sens de circulation serait contradictoire avec leur statut de voirie de liaison. Autre facteur qui n'est pas favorable à leur mise à sens unique, même partielle, le passage de lignes de bus du TEC-Charleroi sur celles-ci.

Bien que radicale, la mise à sens unique d'une voirie doit être rigoureusement étudiée, afin que les avantages engendrés ne soient pas ternis par les inconvénients qui n'auraient pas été pris en compte.

Réduire les gains de temps des itinéraires de transit

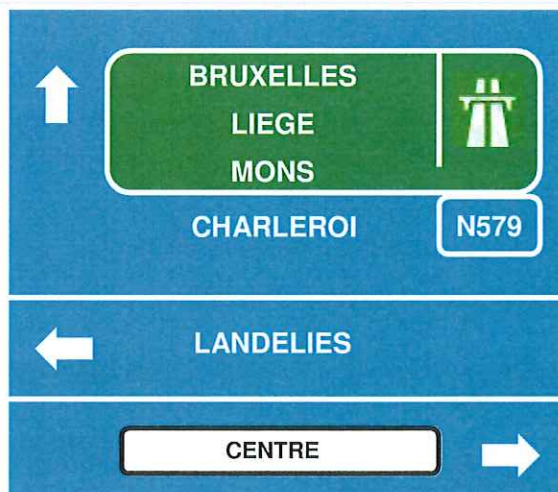
La révision du phasage de feux tel que recommandé au droit du carrefour de la Place aura pour effet d'allonger quelque peu le temps d'attente des véhicules parasites – transitant soit par le centre, soit par le quartier de Malfalise – et par là de réduire l'attrait des itinéraires de transit. Les pertes de temps occasionnées seront toutefois minimales (~ 30 secondes max.) en comparaison avec celles de la rue de Gozée (N579).

D'autres initiatives pourraient être prises par la Commune pour réduire les gains de temps des itinéraires de transit. Le cas échéant, il faudra également garder à l'esprit que les éventuels obstacles constitueront également des contraintes pour la circulation locale.

Renforcer la signalétique directionnelle verticale

Autre mesure proposée, celle de renforcer la signalétique directionnelle verticale, afin de guider et d'inciter les automobilistes à emprunter la rue de Gozée (N579), et non les voiries communales.

A ce titre, un nouveau panneau pourrait être placé en amont du carrefour de Landelies, sur la rue de Gozée (N579).



La **fiche B.1** reprend l'ensemble des actions proposées afin de protéger le centre et les quartiers résidentiels de Montigny-le-Tilleul du trafic de transit supra-communal.

Parallèlement à l'ensemble de ces mesures, il est recommandé d'améliorer la convivialité du centre de Montigny-le-Tilleul, notamment via l'embellissement des espaces publics et l'amélioration des espaces de circulation pour les piétons. La mesure envisagée à long terme et visant à reporter le stationnement en dehors de ce centre va dans ce sens.

Le cas de Landelies

Constat

De par sa proximité avec l'Abbaye d'Aulne le village de Landelies est victime d'un trafic de transit pouvant être plus ou moins conséquent selon les périodes de l'année¹⁴ et de la semaine¹⁵. Celui-ci impacte la qualité de vie de ses résidents, et ne profite pas – ou très peu – à ce village.

En outre, divers projets existent en vue d'accroître l'attractivité de ce pôle touristique, qui devrait accueillir, à l'avenir, un plus grand nombre de visiteurs annuellement. Parmi les projets cités, la création d'un espace d'accueil touristique, l'aménagement d'espaces paysagers et d'aires de pique-nique aux abords de la Sambre, ou encore le développement de la capacité de parking. La création d'un « parc aventure » est également avancée.

Protéger le village de Landelies de ce trafic de transit supra-communal constitue un objectif prioritaire pour la Commune.

¹⁴ Le site de l'Abbaye d'Aulne accueille 100.000 visiteurs par an (source : www.lavenir.net ; 18/08/2014).

¹⁵ Lors des comptages de trafic routier effectués du 24/02/2014 au 05/03/2014 rue Albert 1er, le flux de trafic a varié de 450 à plus de 2.000 véhicules/j (comptages réalisés par le SPW dans le cadre de l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité). La journée du dimanche fût de loin la plus génératrice de trafic et a généré en moyenne 2 à 4 fois plus de circulation que les autres jours de la semaine.

Mesure

Dialoguer avec la Commune de Thuin et l'exploitant du site touristique

Premièrement, il est recommandé que la Commune amorce un dialogue avec la Commune de Thuin et les exploitants du site de l'Abbaye d'Aulne afin de leur faire part des désagréments occasionnés par le trafic automobile généré par leur site touristique - particulièrement le dimanche et en période estivale - et en vue de trouver des solutions.

Il est notamment nécessaire que l'exploitant de ce site touristique veille à encourager et inciter ses visiteurs à ne pas transiter par Landelies (et à limiter les déplacements en voiture). A ce titre, le service spécial bus « Abbaye d'Aulnes » mis en place durant les mois de juillet et août - connectant le site à la gare de Charleroi-Sud - est un plus.

Revoir la signalétique de jalonnement

Il est également nécessaire de revoir la signalétique de jalonnement de cet itinéraire touristique. En venant de Charleroi et du R3, celui-ci jalonne actuellement l'Abbaye d'Aulnes via Landelies, et non via Gozée.

Via l'unique révision de la signalétique, le potentiel de report de trafic est toutefois limité dans la mesure où le « détour » imposé est conséquent (+ 5 km), et que le transit via Landelies est renseigné par les systèmes de navigation.

Mettre à sens unique la rue Albert 1^{er}

D'autres mesures pourraient être prises afin de restreindre la circulation dans le village de Landelies induit par l'Abbaye d'Aulne, telle que la mise à sens unique de l'ensemble de la rue Albert 1^{er} par exemple. Seul les accès ou les départs, vers ou depuis ce site touristique, ne seraient par conséquent possibles.

Le cas échéant, des mesures de réduction de vitesse devront être prises afin que le tronçon de voirie concerné, long de 650 mètres, ne devienne pas un circuit de vitesse. Il sera également nécessaire d'en avertir les automobilistes en amont.

Enfin, selon le sens choisi, le sens unique de la rue Franz Durieux pourrait être inversé. Cette voirie est en effet actuellement victime de ce trafic de transit, ce qui ne sera plus le cas si le sens de circulation de cette voirie est inversé. Le cas échéant, il faudra veiller à garantir la visibilité du nouveau carrefour formé entre cette voirie et la rue de Leernes.

b Inciter et encourager à une utilisation plus rationnelle de la voiture

Constat

A Montigny-le-Tilleul, comme dans de nombreuses autres communes wallonnes, la voiture constitue un mode de déplacements prépondérant. Montigny-le-Tilleul est d'ailleurs l'une des communes hennuyères où le taux de motorisation est le plus important (51 voitures/100 hab.), environ 80 % des ménages disposant au moins d'une voiture. Autre statistique révélatrice, celle issue du dernier diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail qui révèle que près de 80 % des montagnards ayant répondu à l'enquête utilise leur voiture pour se rendre à leur travail.

Ayant pour volonté de contribuer à améliorer le cadre de vie de ses habitants, la Commune s'est donnée pour objectif d'inciter et encourager à une utilisation plus rationnelle de la voiture. Le souhait n'est pas de priver ses résidents à disposer ou utiliser leur voiture, mais de davantage les encourager à l'utiliser de manière plus raisonnée.

Mesure

De nombreuses mesures proposées dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité permettront d'atteindre cet objectif, que ce soit au travers de l'amélioration des conditions de déplacements des piétons dans les centres de villages ou le long des principaux axes routiers, de l'amélioration des conditions de déplacements des cyclistes sur le territoire communal, de l'amélioration des conditions d'attente au droit des arrêts de bus, de l'amélioration de la sécurité des abords d'écoles, etc.

De telles améliorations inciteront en effet les citoyens à modifier leur comportement et à utiliser un autre moyen de transport que la voiture.

Complémentairement à l'ensemble de ces mesures, la Commune pourrait organiser des journées de sensibilisation à l'utilisation de ces modes de transport alternatifs à la voiture. La commune pourrait par exemple envisager la réalisation d'une journée sans voiture dans le centre de Montigny-le-Tilleul ; centre qui ferait alors l'objet d'animations diverses dans le domaine de la mobilité.

Mettre en avant les efforts consentis en la matière (réfection des revêtements de trottoirs, aménagement d'une bande cyclable suggérée, mise à disposition de nouveaux dispositifs de stationnement pour vélo, ...) est également important. Ceci pourrait se faire par le biais du journal communal, qui consacrerait alors une rubrique à « la mobilité à Montigny-le-Tilleul ».

4.2.3 Plan directeur – déplacements individuels motorisés

Le plan directeur relatif aux déplacements individuels motorisés reprend l'ensemble des mesures proposées en la matière, à savoir :

- en vue de protéger le centre et les quartiers résidentiels de Montigny-le-Tilleul du trafic de transit :
 - de revoir les phasages des feux du carrefour de la Place et du carrefour nord de l'échangeur, et revoir la gestion du carrefour sud de l'échangeur ;
 - de soutenir les projets favorisant le développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle dans les zones urbanisées sises au sud de la commune ;
 - de mettre à sens unique la rue du Grand Chemin ;
 - de renforcer la signalétique directionnelle verticale sur la rue de Gozée (N579)
- en vue de protéger le village de Landelies du trafic de transit, en particulier celui en lien avec l'Abbaye d'Aulne :
 - de dialoguer avec la Commune de Thuin et l'exploitant du site touristique de l'Abbaye d'Aulne ;
 - de revoir la signalétique de jalonnement, en particulier au droit du carrefour formé entre la rue de Gozée (N579) et la rue de Landelies (col de Landelies),
 - de mettre à sens unique la rue Albert Ier ;

Une grande partie des mesures proposées dans les autres domaines de la mobilité (transports en commun, modes doux) vise à une utilisation plus rationnelle de la voiture.

Carte 8 : Plan directeur – déplacements individuels motorisés \$

4.3 Plan de stationnement

4.3.1 Introduction

Le stationnement est à la fois un outil de gestion de la mobilité et d'aménagement du territoire. Il est porteur d'enjeux en termes de développement économique local, d'accessibilité de l'habitat et des équipements publics, de modification de la répartition modale des déplacements, ainsi que de préservation du cadre de vie.

Définir la politique à mener en matière de stationnement, et afin que celle-ci constitue un outil efficace, nécessite une bonne connaissance de ses enjeux, de son offre, de son usage, et des éventuels problèmes qui en découlent.

Pour ce qui concerne Montigny-le-Tilleul, la première phase du présent Plan Communal de Mobilité a mis en évidence que :

- de nombreux riverains stationnent leur véhicule sur le trottoir au détriment des piétons, et ce, même lorsque l'espace est disponible en chaussée ;
- sur certains tronçons de voiries le stationnement est en partie organisé sur les trottoirs, et se fait donc également au détriment des piétons ;
- la Commune a fait le choix d'un stationnement alternatif semi-mensuel sur certains tronçons de voirie, un mode de gestion problématique lors des changements de côté et amené à disparaître (projet de loi en ce sens) ;
- l'absence de gestion du stationnement dans le centre de Montigny-le-Tilleul implique une utilisation non-optimale de l'offre (véhicules ventouses à proximité des équipements publics et commerces), une perte d'attractivité du centre et de ses commerces, ainsi qu'un stationnement sauvage.

Au regard de ces constats, la Commune s'est donné pour objectifs de lutter contre le stationnement sauvage sur les trottoirs, de supprimer progressivement le stationnement organisé sur les trottoirs, de supprimer le stationnement alternatif semi-mensuel sur son territoire, et enfin de gérer le stationnement dans le centre de Montigny-le-Tilleul via une maîtrise du stationnement de longue durée et en cherchant à encourager le stationnement de courte durée à proximité des divers équipements et services publics.

La présente section présent succinctement les mesures à prendre afin d'atteindre ces objectifs ; mesures qui sont détaillées dans les fiches actions relatives à ces mesures.

4.3.2 Actions et mesures

a Lutter contre le stationnement sauvage sur les trottoirs

Constat

Le stationnement de véhicules sur les trottoirs est une mauvaise habitude à Montigny-le-Tilleul. Nombreux sont en effet les automobilistes qui stationnent leur véhicule sur les trottoirs, malgré la possibilité de le faire en chaussée laquelle est parfois relativement large et surtout malgré le code de la route qui interdit de le faire, et ce pour des raisons de sécurité et de confort pour le piéton.

Mesures

La Commune devra mener une politique de lutte contre le stationnement sauvage sur les trottoirs, en particulier aux endroits où le stationnement est possible en voirie – soit principalement sur les voies de liaison et de quartier – ainsi qu'à proximité des lieux fortement fréquentés par les piétons (abords d'écoles, commerces, équipements publics, ...).

Plusieurs actions sont envisageables à cette fin, telle que la sensibilisation de la population, la mise en place de dispositifs anti-stationnement, ou encore la réprimande des contrevenants. Celles-ci sont détaillées à la **fiche C.1**.

b Supprimer progressivement, et autant que possible, le stationnement organisé sur les trottoirs

Constat

Sur plusieurs tronçons de voirie le stationnement est organisé en partie sur le trottoir, au détriment de l'espace piéton. Ce cas est particulièrement problématique lorsque l'espace de circulation pour les piétons devient anecdotique, ainsi qu'aux abords des écoles – ce qui est le cas à proximité de l'école du Grand Chemin, ainsi que de celle située le long de la rue de Bomerée.

Mesure

Pour chacun des cinq tronçons de voirie concernés, étudier la possibilité d'une suppression de stationnement sur le trottoir, et le cas échéant le supprimer. Cette suppression, outre le fait de libérer de l'espace pour les piétons, permettra également une meilleure lecture de l'espace-rue.

En raison de la présence d'une école à proximité, et de l'espace de circulation réduit laissé disponible pour les piétons, les cas de la rue de Marbaix et de la rue de Bomerée sont à étudier en priorité. Les cas de la rue Désiré Quenne et de la rue de la Place, en raison de leur localisation en plein centre de Montigny-le-Tilleul, et dans un souci d'une plus grande convivialité et d'une amélioration des cheminements piétons dans ce centre, doivent également être étudiés avec la plus grande attention.

Le cas de la rue Marc Delhay est davantage secondaire, puisque celle-ci constitue une voie de desserte locale, et qu'elle est moins fortement fréquentée, que ce soit par les véhicules automobiles ou par les piétons.

Dans le cadre de l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité, une première analyse a été réalisée pour chacun des tronçons de voirie concernés (Marc Delhay, Désiré Quenne, Marbaix, Bomerée, Place). Celle-ci a abouti à de premières pistes de réflexion sur lesquelles pourraient se baser les gestionnaires de voirie. Celles-ci sont reprises en annexe et synthétisées dans la fiche action relative à la présente mesure (**fiche C.2**).

c Anticiper la probable suppression du stationnement alternatif semi-mensuel du code de la route

Constat

La Commune a fait le choix d'un stationnement alternatif semi-mensuel sur certains tronçons de voirie, un mode de gestion problématique lors des changements de côté et amené à disparaître du code de la route. Aujourd'hui, la Commune souhaite anticiper la probable suppression de ce mode de gestion du code de la route et supprimer les problèmes découlant de celui-ci.

Mesures

L'action consiste à supprimer le stationnement alternatif semi-mensuel sur l'ensemble des voiries concernées présentes sur le territoire communal. Cette mesure implique le retrait de l'ensemble des signaux E5 et E7. Elle nécessite également de reconsidérer la question du stationnement au droit des voiries concernées, et à définir les endroits où le stationnement sera effectivement autorisé, ainsi que ceux où il sera interdit.

Les voiries concernées par cette mesure sont reprises à la **fiche C.3**.

d Maîtriser le stationnement de longue durée et favoriser celui de courte durée dans le centre de Montigny-le-Tilleul

Constat

Certaines zones du centre de Montigny-le-Tilleul sont victimes d'une pression en stationnement conséquente (et de longue durée), nuisant à la bonne accessibilité de divers commerces, services et équipements publics, dont la maison communale.

Mesures

Instaurer des zones bleues dans le centre de Montigny-le-Tilleul

La mesure consiste à réserver des places à haut taux de rotation à proximité des divers commerces de proximité, services et équipements publics, via l'instauration de zones bleues.

Plusieurs lieux sont susceptibles d'accueillir de telles zones bleues, tels les parkings de la maison communale, de l'église ou de la poste, par exemple. Certains tronçons de voirie pourraient également être mis en zone bleue, notamment des portions de la rue de Marchienne ou de la rue de la Place.

Le présent Plan Communal de Mobilité fait des propositions d'instauration de zones bleues. Celles-ci sont reprises à la **fiche C.4** - fiche qui reprend également la manière de mettre en œuvre ces zones, et fait des recommandations en ce qui concerne le contrôle du respect de celles-ci.

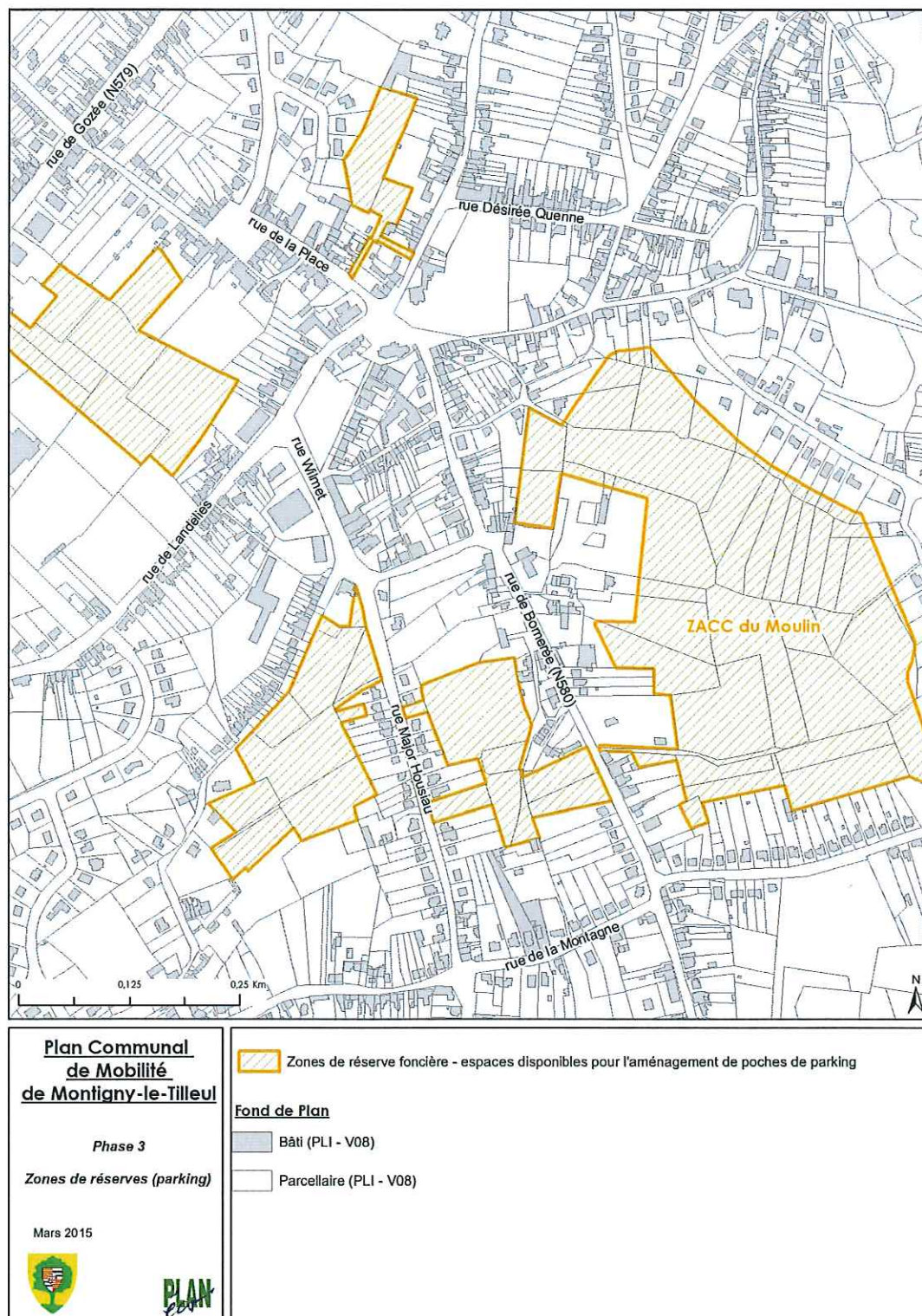
Créer des poches de stationnement à proximité du centre de Montigny-le-Tilleul

Il s'avérerait également opportun de créer l'une ou l'autre poche de stationnement à proximité du centre de Montigny-le-Tilleul, et qui serait destinée à accueillir le stationnement de longue durée des travailleurs du centre (employés de la maison communale et autres équipements publics, enseignants, commerçants, etc.).

Cela permettrait de désengorger le centre et de libérer des places de stationnement pour les résidents et chalands. Cela permettrait également de potentiellement supprimer des places de stationnement et de les convertir en espaces récréatifs et de rencontre, trottoirs, zones de stationnement pour vélos, etc.

La reconversion des zones de stationnement rencontrerait par ailleurs un autre objectif poursuivi par le présent Plan Communal de Mobilité : l'amélioration de la convivialité du centre de Montigny-le-Tilleul.

Plusieurs zones non bâties offrent de telles possibilités de création de poches de stationnement à proximité immédiate du centre de Montigny-le-Tilleul (cf. carte ci-après). C'est d'ailleurs l'affectation donnée à une partie de l'une de ces zones par le Schéma de Structure Communal, qui prévoit l'aménagement d'un parking paysager à la ZACC du Moulin (mesure n°AO-06 du SSC).

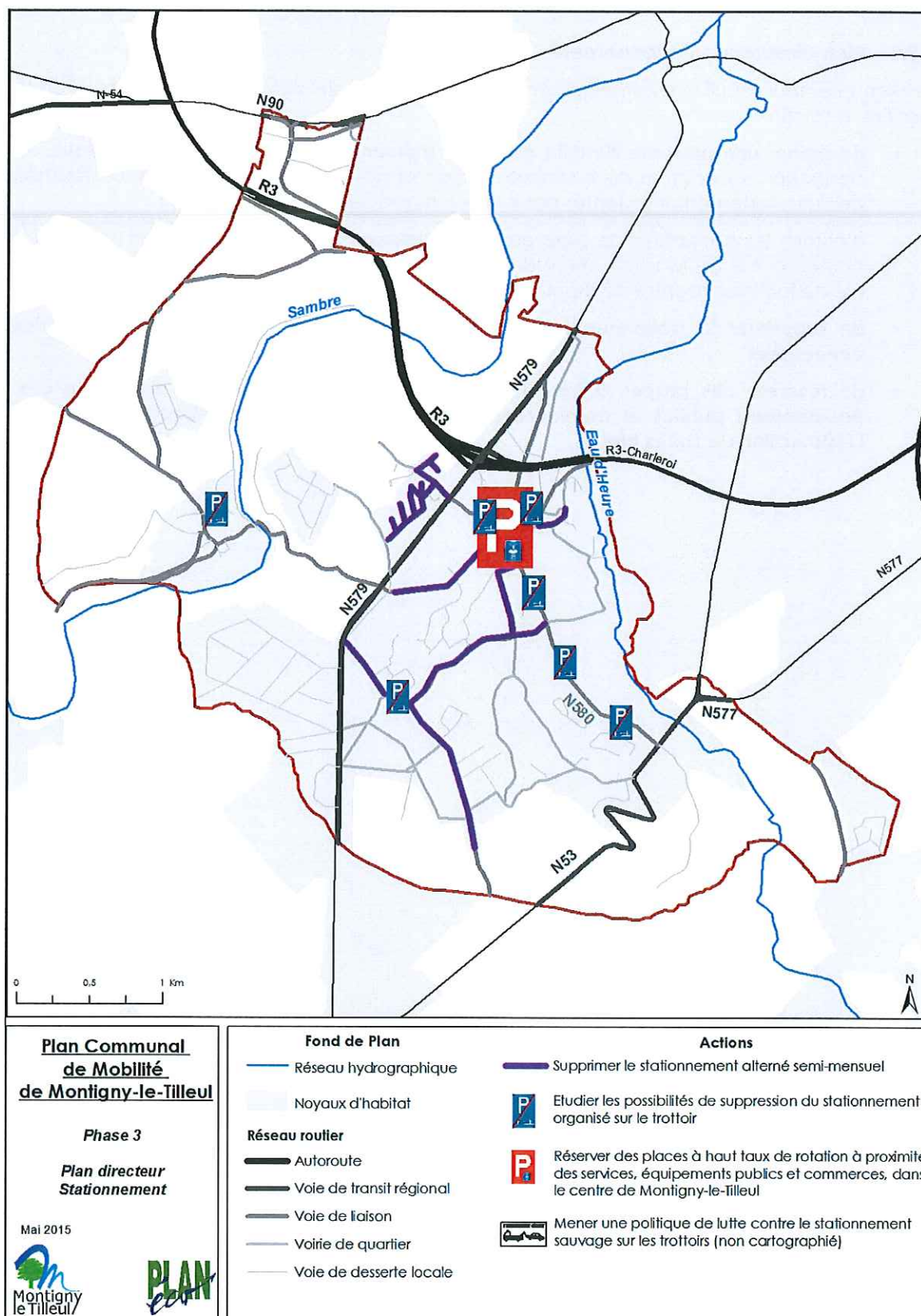


Carte 9 : Zones de réserve foncière à proximité du centre de Montigny-le-Tilleul

4.3.3 Plan directeur - Stationnement

Le plan directeur relatif au stationnement reprend l'ensemble des mesures proposées en la matière, à savoir :

- **de mener une politique de lutte contre le stationnement sauvage sur les trottoirs**, en particulier aux endroits où le stationnement est possible en voirie, ainsi qu'à proximité des lieux fortement fréquentés par les piétons (écoles, commerces, ...) ;
- **d'étudier les possibilités de suppression de stationnement organisé sur les trottoirs**, en particulier rue de Marbaix et rue de Bomerée (proximité école), rue Désiré Quenne et rue de la Place (centre de Montigny-le-Tilleul) ;
- **de supprimer le stationnement alternatif semi-mensuel sur l'ensemble des voiries concernées ;**
- **de réserver des places à haut taux de rotation à proximité des divers services, équipements publics et commerces, sis dans le centre de Montigny-le-Tilleul, via l'instauration de zones bleues.**



Carte 10 : Plan directeur Stationnement §

4.4 Plan de sécurité routière

4.4.1 Introduction

Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route, et améliorer la sécurité de l'ensemble de ses usagers constituent l'un des objectifs prioritaires pour la Commune. Cela passe notamment par :

- la sécurisation des nombreux carrefours identifiés comme accidentogènes ;
- la mise en valeur des entrées de villages et d'agglomération ;
- l'amélioration de la sécurité et de la visibilité des abords d'écoles ;
- la définition de limitations de vitesse cohérentes avec la fonction de la voirie et son type d'utilisation, ainsi que par le respect de ces limitations de vitesses.

4.4.2 Actions et mesures

a Sécuriser les carrefours accidentogènes

Constat

Près d'une vingtaine de carrefours ont été identifiés comme accidentogènes sur la commune de Montigny-le-Tilleul. La plupart en raison de l'importance de leur zone conflictuelle, de leur configuration peu lisible, ou encore de leur manque de visibilité.

Mesure

La mesure consiste à réaménager l'ensemble de ces carrefours de manière à les sécuriser davantage.

Les fiches actions relatives à ces carrefours (**fiches D.1a à D.1r**) reprennent les mesures à prendre pour chacun de ceux-ci. Ces fiches, reprennent également pour la plupart d'entre elles une esquisse d'aménagement, illustrant un exemple d'aménagement qui pourrait être réalisé.

b Définir et mettre en valeur les entrées de villages et d'agglomérations

Constat

Les entrées de villages et d'agglomérations sont actuellement peu identifiables. Seuls les signaux routiers F1 et F3 marquent celles-ci, n'incitant dès lors pas les automobilistes à lever le pied à leur approche.

Mesure

La mesure consiste à marquer davantage l'ensemble des entrées de villages et d'agglomération, ainsi qu'à aménager celles-ci de manière à réduire la vitesse de circulation des automobilistes à leur approche.

Plusieurs types d'aménagements sont envisageables en vue à la fois de marquer les entrées d'agglomération et d'y réduire les vitesses de roulage (décrochements verticaux, décrochement horizontal, aménagements visuels, ...).

La **fiche D.2** présente les principaux types d'aménagements envisageables, leurs avantages et inconvénients, ainsi que ceux préconisés pour les 13 entrées d'agglomération identifiées sur la commune.

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

Ce point est traité au chapitre suivant relatif à la mobilité scolaire (cf. section 4.5.2b, pages 56 et suivantes).

d Assurer une vitesse de circulation cohérente avec la fonction de la voirie et son type d'utilisation, et faire respecter cette limitation de vitesse

Constat

Comme indiqué précédemment, le régime de vitesse imposé constitue un élément de spécialisation du réseau routier. Garantir une vitesse de circulation cohérente avec la fonction de la voirie et son type d'utilisation contribue donc à sa spécialisation, mais aussi à une meilleure lecture et utilisation du réseau routier, et à plus de sécurité routière. Or, actuellement, le réseau routier qui dessert le territoire communal manque de spécialisation, notamment en termes de limitation de vitesse.

Plusieurs voiries connaissent en outre des problèmes réguliers de dépassements de vitesse (rue de Mons, rue de Jamioulx) qu'il convient de réduire.

Mesure

Définir un régime de vitesse de circulation cohérent avec la fonction de la voirie et son type d'utilisation

Le régime de vitesse proposée par le présent Plan Communal de Mobilité est le suivant (cf. section 0, page 30) :

- une limitation de la vitesse à maximum 30 km/h au sein des quartiers résidentiels¹⁶ ;
- le maintien de la limitation de vitesse à maximum 50 km/h sur les voies de quartier et les voies de liaison dans leur portion située en agglomération ;
- une réduction de la vitesse maximale à 70 km/h, sur l'ensemble des voies de liaison sur leur portion située en dehors des zones d'agglomération ;

Pour rappel, pour des raisons de sécurité, le Plan Communal de Mobilité recommande également de réduire à 70 km/h la limite de vitesse à l'approche du M de Bomerée, et à 50 km/h la vitesse au sein de celui-ci ; ainsi que limiter à maximum 50 km/h la vitesse dans le col de Landelies.

Une telle réduction (max. 50 km/h) est également souhaitée par la Commune rue de Leernes et de la rue de Mabais sur leur portion située hors agglomération.

Le régime de vitesse proposé pour chacune des voiries desservant le territoire communal est repris à la Carte 7, en page 30.

Inciter et faire respecter les limites de vitesses imposées

Quel que soit le régime de vitesse appliqué, une bonne information de ce régime contribue déjà, en partie, à faire respecter celui-ci. C'est pourquoi il est important d'identifier clairement les entrées/sorties d'agglomération, ainsi que de zones 30. Des propositions de mesures sont faites en ce sens dans le présent Plan Communal Mobilité (cf. fiches A.2 et D.2).

L'approche ici prônée repose donc prioritairement sur une bonne information et sensibilisation de l'automobiliste. Un rappel des limitations de vitesse via le placement ponctuel et/ou le marquage au sol des signaux C43 ou F4a, ou encore via le placement d'un radar préventif, peuvent également constituer des outils précieux à cet effet.

¹⁶ Pour rappel, la Commune a fait le choix de ne pas prévoir l'instauration de zone 30 dans les autres voies de desserte locale, la vitesse de circulation sur celles-ci y étant déjà réduite dans les faits. La majorité de ces voiries étant en impasse et/ou sont de faibles gabarits et/ou de faibles longueurs.

Comme vu ci-avant dans la section relative au partage de la voirie (page 28), la manière de partager et d'aménager l'espace voirie est un autre élément qui va influencer l'automobiliste dans son comportement. Les gestionnaires de voiries porteront une attention particulière à ces aspects lors des aménagements ou réaménagements de voirie, en vue de contribuer à la fois à la spécialisation du réseau viaire, ainsi que d'inciter au respect des limitations de vitesse.

Enfin, et 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) et des automobilistes (usure des amortisseurs, ...).

Etant donné les problèmes de vitesse rencontrés sur la rue de Mons, la rue de Jamioulx, et la rue de Bomerée (cf. première phase du Plan Communal de Mobilité), des propositions concrètes visant au respect des limitations de vitesse sont faites pour ces trois voiries.

La **fiche D.3** reprend cette action.

Rue de Mons

La première mesure consiste à implanter les panneaux d'entrée (et de sortie) d'agglomération au droit du carrefour formé entre cette voirie, le chemin de la Falgeotte et la N90 ; et à aménager l'entrée d'agglomération tel que recommandé dans le présent Plan Communal de Mobilité (cf. fiche D2). La première phase du présent plan de mobilité avait en effet mis en évidence l'absence de tels signaux, autorisant dès lors les automobilistes à circuler jusqu'à une vitesse maximale de 90 km/h sur cette voirie.

Complémentairement, un marquage au sol du signal C43 (« jusqu'au prochain carrefour, interdiction de circuler à une vitesse supérieure à celle indiquée ») s'avérerait judicieux en vue de rappeler à l'automobiliste la vitesse maximale autorisée.

L'espace de circulation de cette voirie étant relativement large (~ 7,00 m), il est recommandé de réduire celui-ci, ainsi que de rompre la linéarité de cette voirie via, par exemple, l'aménagement de zones de stationnement.

Par ailleurs des alternatives d'accès à la carrière de la Sambre ont été proposées, afin de réduire le flux de poids lourds empruntant cette voirie (cf. §).

Rue de Jamioulx

Les mesures proposées pour la rue de Jamioulx sont les suivantes :

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

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 ; les pistes cyclables de séparer la circulation des cyclistes des automobilistes (cette seconde solution est toutefois plus coûteuse et nécessite davantage d'espace).

Pour rappel, 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).

Rue de Bomerée (N89)

Le cas de la rue de Bomerée a davantage été jugé d'alarmant en raison de la proportion d'automobilistes circulant au-delà du seuil de tolérance ($> 5\%$), que de la proportion d'automobilistes ne respectant pas les limites de vitesses imposées ($< 25\%$).

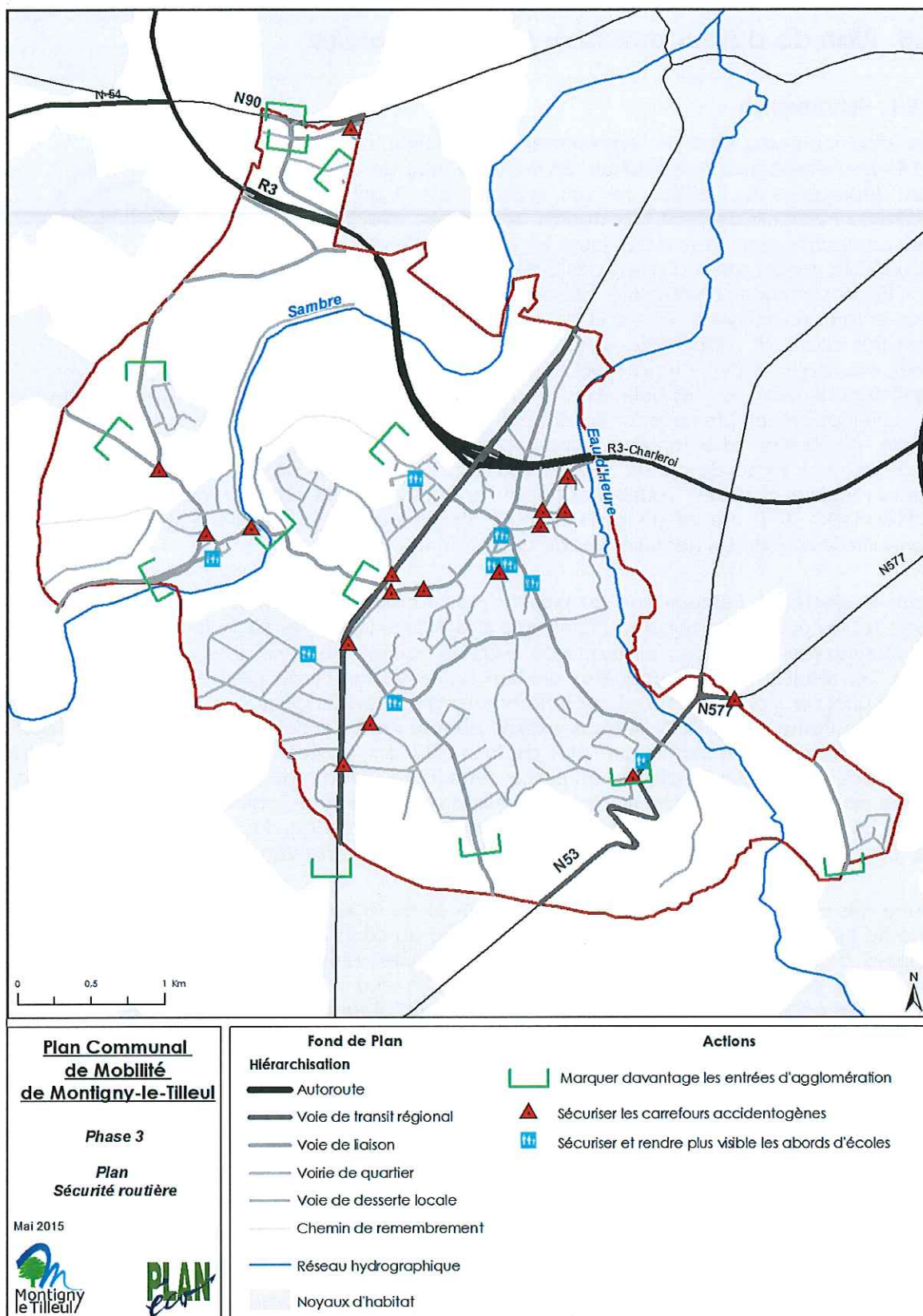
Raison pour laquelle il est préconisé le placement de radar(s) répressif(s) – plutôt que le réaménagement de la voirie. Ponctuellement, un aménagement réducteur de vitesse (chicane, écluse) pourrait toutefois trouver sa place, en particulier sur les tronçons linéaires.

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

4.4.3 Plan de sécurité routière

Le plan de sécurité routière reprend l'ensemble des mesures visant à améliorer la sécurité routière sur le territoire communal, à savoir :

- **de sécuriser les carrefours accidentogènes ;**
- **de marquer davantage l'ensemble des entrées de villages et agglomération, et d'aménager celles-ci en vue de réduire les vitesses de circulation ;**
- **de davantage sécuriser et rendre plus visible les abords d'écoles ;**
- **de définir un régime de vitesse de circulation cohérent avec la fonction de la voirie et son type d'utilisation, et d'inciter et faire respecter celui-ci.**



Carte 11 : Plan de Sécurité routière

4.5 Plan de déplacements – Mobilité scolaire

4.5.1 Introduction

Les déplacements scolaires représentent un volume d'environ 30 % des déplacements quotidiens. En Wallonie, plus de 60 % de ces déplacements scolaires se font en voiture¹⁷. Il en résulte souvent un encombrement aux abords des écoles, avec parfois des comportements très anarchiques et inciviques (parcage en double file, sur les zones d'arrêts des bus, sur les trottoirs, etc.), et par là un sentiment d'insécurité incitant les parents à conduire leurs enfants en voiture à l'école. Et ce, même si les déplacements sont très courts (< 1 kilomètre) et/ou que les parents retournent chez eux après avoir conduit leurs enfants à l'école. Outre ce sentiment d'insécurité, ces habitudes de déplacement ont également des répercussions sur le développement physique et psychomoteur des enfants, et participe à la constitution d'une génération d'enfants qui n'auront connu que la voiture comme moyen de déplacement, et qui de ce fait, souhaiteront passer leur permis de conduire au plus tôt, une fois la majorité atteinte¹⁸. Toutes ces raisons ont poussé l'Administration régionale wallonne (S.P.W.- DGO 2) à mettre sur pied un outil d'enquêtes sur la mobilité scolaire – afin de connaître les habitudes quotidiennes de déplacement vers l'école.



Dans le cadre de l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité, en collaboration avec les autorités communales, l'ensemble des écoles présentes sur le territoire communal de Montigny-le-Tilleul a participé à cette enquête courant des mois d'octobre et novembre 2013. Les résultats de ces enquêtes ont été présentés lors de la première phase du Plan Communal de Mobilité. Ceux-ci ont notamment mis en évidence que la voiture constitue le mode de transport principal et quasi exclusif pour se rendre à l'école (près de 90 % de part modale). Ils ont aussi révélé que plus de la moitié des écoliers résident en dehors de la commune, ce qui peut expliquer en partie cette large prédominance de la voiture comme mode de locomotion. Autres résultats intéressants à mentionner, parmi les facteurs souvent cités, comme obstacles à l'utilisation de la marche à pied ou du vélo pour se rendre à l'école : le manque d'aménagement et le fait que ce soit « trop dangereux ».

Outre ces enquêtes, une analyse de la visibilité et de la sécurité des abords d'école, ainsi que de leur accessibilité a également été réalisée au cours de la première phase d'étude. Celle-ci a montrée qu'existaient de grandes disparités entre les différentes écoles de la commune, particulièrement en termes de visibilité. En revanche, constat presque commun à toutes les écoles, les problèmes de stationnement durant les heures d'entrée et sortie d'école, liés à l'importance du nombre de parents venant conduire et rechercher leur enfant en voiture, ainsi qu'au fait que les déposes et recherches d'enfants sont concentrées sur des périodes très courtes.

Au regard de ces constats, la Commune s'est donnée pour objectif :

- d'informer, de sensibiliser et d'inciter les écoliers (et leurs parents) à se rendre autrement qu'en voiture à l'école, même si le potentiel est réduit, puisque plus de la moitié des enfants résident en dehors de la Commune ;
- d'améliorer la visibilité et la sécurité des abords d'écoles ;
- de maîtriser au mieux les problèmes de stationnement durant les heures d'entrée et de sortie d'école.

¹⁷ Source : SPW-DGO2 (2010), « Bilan général des enquêtes de mobilité scolaire en Wallonie ».

¹⁸ Source : SPW-Centre de documentation et de diffusion en mobilité (2005), « La Mobilité scolaire », Réseau CeM

4.5.2 Actions et mesures

a **Sensibiliser, informer et inciter au recours de modes de transport alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école**

Constat

En vue de modifier les habitudes de déplacements des écoliers (et de leurs parents) – et indirectement d'améliorer la sécurité aux abords des écoles – il est nécessaire d'informer, de sensibiliser et d'éduquer les enfants aux bienfaits de l'utilisation de mode de transport alternatif à la voiture. Or, tout comme de nombreuses autres écoles et communes de la Région, ces éléments sont très peu, voire pas du tout, développés à Montigny-le-Tilleul.

Mesures

Deux mesures sont ici proposées à cet effet :

- sensibiliser, informer, éduquer les enfants aux bienfaits de l'utilisation de modes de transport alternatifs à la voiture via la mise à disposition d'outils pédagogiques dans les écoles (livres, jeux de société, ...) et/ou via l'organisation de journée(s) de sensibilisation ;
- complémentarément, inciter et accompagner la mise en place d'alternatives à la voiture (pédibus ou vélo-bus).

Sensibiliser, informer, éduquer

La Région wallonne et l'IBSR mettent à disposition, gratuitement ou à l'achat, toute une série d'outils pédagogiques (livres, jeux de société posters) destinés aux enfants du maternel et du primaire. La Commune pourrait se procurer plusieurs de ces outils et les mettre à son tour à disposition des écoles de la commune. La fiche relative à cette mesure (**fiche E.1**) présente certains de ces outils, parmi lesquels le jeu de société « Optimove Junior », ou encore le guide « A vélo comme un pro – l'apprentissage du vélo à l'école ».

Autre action envisageable, l'organisation de journée(s) 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. Autre exemple, en Flandre ou dans d'autres régions européennes, certaines écoles sensibilisent les écoliers à une autre mobilité en les conviant à un jeu dans lequel chaque élève doit, durant une semaine, renseigner son mode de transport en apposant un autocollant sur un « serpent ». Cette campagne de sensibilisation est connue sous le nom de : « The Traffic Snake Game ».

Proposer des alternatives à la voiture

Complémentarément, il s'avèrerait opportun de proposer aux enfants (et à leurs parents) des alternatives à la voiture, même si le potentiel de transfert modal s'avère quelque peu réduit comparativement à d'autres communes, étant donné l'origine des écoliers (plus de la moitié de ceux-ci ne résident pas à Montigny-le-Tilleul).

Deux alternatives sont ici proposées :

- le ramassage scolaire à pied, appelé aussi « pédibus », qui consiste à prendre en charge un groupe d'enfants âgés de 4 à 12 ans en différents endroits d'un itinéraire défini, et selon un horaire fixé ;

A Montigny-le-Tilleul, moins de 10 % des écoliers se rendent actuellement à pied à l'école. Une part qui pourrait s'accroître si l'on s'en réfère aux enquêtes de mobilité scolaire. D'une part, près de 20 % des enfants habitent à moins de 1 kilomètre de leur école. D'autre part, l'absence d'accompagnement et la dangerosité pour les enfants de faire de tels déplacements sont souvent mentionnés par les parents comme obstacle ; obstacles qui seraient levés ou réduits si des ramassages scolaires sont mis en place.

La mise en place de rangs scolaires a donc un certain potentiel, et pourrait être envisagée dans certaines écoles de la commune, notamment celles comportant le plus d'élèves habitants à proximité de l'école, et pour lesquels les chances de voir un grand nombre d'enfants participer aux ramassages s'avèrent les plus élevées. Il s'agit notamment de l'école du Centre, de l'école du Grand Chemin (rue de Marbaix), voire également l'école de Landelies et l'école Saint-Berchmans en son implantation rue de Bomerée et rue de l'Eglise.

- le ramassage scolaire à vélo, appelé aussi vélo-bus, qui présente globalement les mêmes principes que le pédibus, si ce n'est que le ramassage se fait à vélo, et par des adultes formés à cet effet. Le public cible est également quelque peu différent puisque ce sont les enfants âgés de 9 ans et plus qui sont concernés.

Actuellement, très peu d'enfants se rendent à l'école à vélo à Montigny-le-Tilleul (< 0,5 %). Pourtant, il existe également un potentiel, en particulier pour les écoles communales du Centre et du Grand Chemin, ainsi que pour l'école Saint-Berchmans en son implantation rue de l'Eglise.

Ces alternatives, qui sont décrites plus en détail à la **fiche E.1**, doivent au moins être proposées dans les écoles où le potentiel est le plus important, à savoir l'école du Centre, l'école du Grand Chemin, l'école Saint-Berchmans en son implantation rue de l'Eglise et rue de Bomerée. Elles pourraient néanmoins intéresser les autres écoles présentes sur le territoire communal, qui sont de moindre envergure.

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. Elle pourrait également fournir les agents communaux qui accompagneront les enfants lors de leur déplacement.

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

Constat

La première phase du présent Plan Communal de mobilité a mis en évidence l'existence d'une grande disparité aussi bien en termes de visibilité, que de sécurité, ou encore que de l'accessibilité des abords d'écoles. Certaines écoles, et en particulier celles situées le long des voiries régionales sont ainsi aisément perceptibles, alors que d'autres, ne le sont pratiquement pas. En outre, le type d'équipements utilisé n'est pas identique partout, ce qui ne contribue pas non plus à une bonne lisibilité, et donc sécurité, des abords d'écoles.

Dans le but d'une plus grande sécurité de ces abords, mais également afin d'encourager indirectement les enfants (et leurs parents) à venir autrement à l'école, il est nécessaire d'améliorer à la fois la visibilité, la sécurité et l'accessibilité piétonne (et cyclable) de ceux-ci, certains plus conséquemment que d'autres. Ce sont les objectifs que s'est donné la Commune de Montigny-le-Tilleul.

Mesures

Marquer davantage les abords d'école et améliorer la sécurité et l'accessibilité de ceux-ci

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.

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, comme le prévoit la législation ;
- 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.

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.

Les actions à entreprendre aux abords de chacune des écoles ont été déterminées sur base de ces recommandations générales, ainsi que de l'analyse faite dans le cadre de la première phase du présent Plan Communal de Mobilité. Pour rappel, une analyse de la visibilité, de la sécurité et de l'accessibilité de chacun des abords d'écoles avaient été réalisées, et les résultats consignés individuellement dans des fiches, reprises en annexe de l'étude.

Ces actions sont reprises à la **fiche E.2**, qui détaille également les recommandations générales formulées ci-avant.

La priorité sera donnée aux écoles qui présentent un bilan actuel mitigé, et est 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. A cet égard, les premiers efforts seront à consentir aux abords de l'établissement scolaire sis rue de Marbaix (Groupe Scolaire du Grand Chemin), et ensuite de l'école sise rue de Wilmet (Groupe Scolaire du Docteur Cornet), de l'école sise rue des Fougères (Groupe Scolaire Fougères-Landelies), et de l'école sise rue de l'Eglise (Ecole Saint-Jean Berchmans).

A noter encore que, si la visibilité des écoles sises le long des voiries régionales est relativement bonne, la sécurité aux abords de celle-ci doit être améliorée. Sont concernées les écoles sises le long de la rue de la Station et de la rue de Bomérée (Ecole Saint-Jean Berchmans).

c Maîtriser au mieux les problèmes liés au stationnement durant les heures d'entrée et de sortie d'école

Constat

Le stationnement est source d'insécurité au droit de nombreux abords d'école. En cause, un stationnement anarchique sur les trottoirs, en double file, etc., du fait du nombre important de parents conduisant leur leurs enfants à l'école, combiné à l'insuffisance du nombre d'emplacements de parking au regard de la demande.

Mesures

Diverses mesures sont ici proposées en vue de réduire l'insécurité aux abords des écoles au regard de la problématique « stationnement » :

- Améliorer l'accessibilité des écoles au regard des autres modes de transport et inciter au report modal (cf. ci-avant) ;
- Etudier la possibilité d'un étalement des heures d'arrivée et de départ des écoliers (par exemple, via l'allongement de la période de gratuité de la garderie) ;

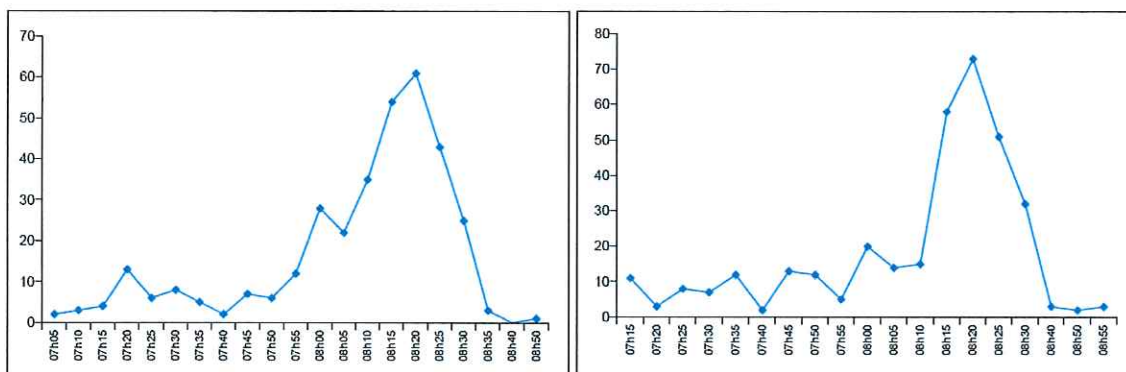


Figure 4 : Heures d'arrivée des écoliers – écoles du Centre (g.) et du Grand Chemin (dr.)

Ces deux premières mesures ont pour objectif de réduire globalement le volume de trafic, ainsi que d'étaler celui-ci.

- Interdire le stationnement et l'arrêt aux abords immédiats de l'école ;
- Mener des opérations de sensibilisation/contrôle sur le respect des règles relatives au stationnement ;
- (Ré)-organiser au mieux le stationnement aux abords des écoles.

Des recommandations sont faites en ce sens pour chacune des écoles et sont reprises à la **fiche E.3**.

Cette fiche détaille également l'ensemble des actions proposées en vue de maîtriser au mieux les problèmes liés au stationnement aux abords d'écoles.

4.5.3 Plan directeur – Déplacements scolaires

\$ à compléter

4.6 Plan de déplacements – Piétons

4.6.1 Introduction

Le piéton, tout comme le cycliste, nécessite un cheminement de qualité en vue de l'inciter à se déplacer et de rendre ses déplacements agréables et confortables. Or, si la commune de Montigny-le-Tilleul dispose d'un réseau de cheminements et sentiers piétons relativement bien développé, il a toutefois été mis en évidence dans la première phase de l'étude que :

- il est particulièrement inconfortable pour un piéton de se déplacer le long des principaux axes de circulation (rue de Gozée, rue de la Station, rue de Marbaix, etc.) ;
- de nombreux espaces publics sont peu conviviaux et peu aménagés pour les piétons ;
- les nombreux sentiers piétons sillonnant la commune sont peu valorisés, malgré les précieux raccourcis qu'ils offrent.

Au regard de ces constatations, la Commune s'est donné comme objectif d'améliorer les conditions de déplacements et la qualité des espaces publics en faveur des piétons, notamment dans les centres de Montigny-le-Tilleul et de Landelies qui comportent des trottoirs souvent étroits et/ou dégradés.

Ces améliorations visent également à répondre à un autre constat, le vieillissement de la population.

4.6.2 Actions et mesures

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

Constat

Il est particulièrement inconfortable, et parfois insécurisant, pour un piéton de se déplacer le long des axes de circulation majeurs – en particulier le long de la rue de Gozée (N579) et de la rue de la Station (N53), mais aussi le long des voies de liaison (rue de Bomérée, rue de Landelies, rue de Marbaix, rue de l'Espinette, etc.) qui sont pour certaines, fréquentées par plus de 3.000 véhicules par jour.

Il est dès lors nécessaire, compte tenu du rôle structurant de ces voiries pour les déplacements piétons, d'y améliorer les conditions de déplacements de ces usagers dits « faibles ».

Mesure

Les actions à entreprendre le long des deux voies de transit régional ont été développées à la section 4.1.3 (pages 31 et suivantes).

Concernant les voies de liaison, les gestionnaires de voiries aménageront ou réaménageront progressivement les trottoirs le long de ces voiries dans leur portion sise en zone d'agglomération. Ces trottoirs devront avoir une largeur minimale de 1,50 m, être revêtus d'un matériau en dur (dalles ou pavés béton par exemple), et être plats. Il sera également tenu compte des personnes à mobilité réduite, en particulier lors du placement du mobilier urbain, ainsi qu'au droit des passages pour piétons.

Ces trottoirs seront aménagés, ou réaménagés, en priorité aux endroits les plus fréquentés (ex : abords d'école) et/ou aux endroits où les trottoirs sont les plus dégradés (ex : rue de la Montagne).

Une fois les trottoirs équipant les voies de liaison aménagés ou réaménagés, la Commune s'attachera aux cheminements piétons sis le long des voies de quartier, et enfin des voies de desserte locale.

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

Entre Landelies et Montigny-le-Tilleul une liaison pour la mobilité douce sera assurée via la rue de Malfalise. A ce titre, cette voie sur sa portion non urbanisée sera mise en « voie réservée ».

b Améliorer les conditions de déplacements des piétons et la qualité des espaces publics dans le centre de Montigny-le-Tilleul et de Landelies

Le cas de Montigny-le-Tilleul

Constat

La première phase du présent Plan Communal de Mobilité a pointé divers éléments ne contribuant pas à une circulation piétonne de qualité dans le centre de Montigny-le-Tilleul, parmi lesquels : de nombreux trottoirs de qualité insatisfaisante et/ou dont l'espace libre de circulation est réduit, l'absence d'abaissement de trottoirs au droit de nombreux passages pour piétons, l'absence de continuité de trottoirs à certains endroits, etc.

Plusieurs actions doivent être donc entreprises par la Commune (et la Région pour ce qui concerne les voiries régionales) afin d'améliorer les conditions de déplacements des piétons dans le centre de Montigny-le-Tilleul, et d'inciter davantage de montagnard à s'y déplacer à pied.

Mesure

Parmi ces mesures :

- la réfection des trottoirs dont le revêtement n'est pas de bonne qualité ;
- la réorganisation du stationnement lorsque celui-ci est organisé sur le trottoir ;
- l'abaissement du trottoir au droit des passages pour piétons qui n'en sont pas pourvu ;
- la réalisation de la jonction du trottoir entre la rue des Ecoles et la rue Wilmet ;
- le déplacement des passages pour piétons dont la localisation est jugée insécurisante.

Afin d'améliorer les conditions de déplacements des piétons dans le centre de Montigny-le-Tilleul, mais d'aussi en améliorer la convivialité, il est également recommandé d'élargir progressivement l'espace de circulation pour les piétons, en particulier lorsque l'espace est disponible (ex : rue Wilmet).

La réalisation de poches de parking à proximité du centre de Montigny-le-Tilleul, tel que recommandé par ailleurs (cf. §) permettrait également d'élargir l'espace piéton en cas de réappropriation des espaces de parking.

L'ensemble de ces mesures est détaillé à la **fiche F.2.**

Le cas de Landelies

Constat

§ à compléter

Mesure

§ à compléter

c Améliorer la convivialité des espaces publics et y accorder davantage d'espace aux piétons

Constat

Certains espaces publics sont peu conviviaux et largement voués à l'automobile. Pour exemple, la place Biarent située au croisement de la rue de la Montagne, de la rue Major Housiau et de la rue du Faubourg.

Mesure

La Commune réaménagera progressivement ses 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) (cf. **fiche F.3**).

Sont principalement concernées par cette mesure : la place Biarent, la place du Try, la place Sottiaux, la place des Déportés et la place du quartier Warchais.

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

Constat

Montigny-le-Tilleul est pourvue de nombreux sentiers piétons offrant de précieux raccourcis. Ces sentiers constituent un atout de taille en vue d'inciter à se déplacer à pied sur le territoire communal. Or, ceux-ci sont peu valorisés, et ne disposent pas d'une signalétique directionnelle qui leurs est propre.

La Commune s'est donc donné pour objectif de valoriser et améliorer les sentiers piétons, en particulier ceux offrant d'intéressantes connexions à pied.

Mesure

La première étape consistera à recenser l'ensemble des sentiers piétons présents sur le territoire communal et à identifier ceux qu'il faudrait valoriser. Ensuite, pour ces derniers, il s'agira d'assurer le bon entretien, le bon état du revêtement et le bon éclairage de ceux-ci. Eventuellement une signalétique directionnelle indiquant les lieux que permettent de rejoindre ces sentiers pourraient être développée.

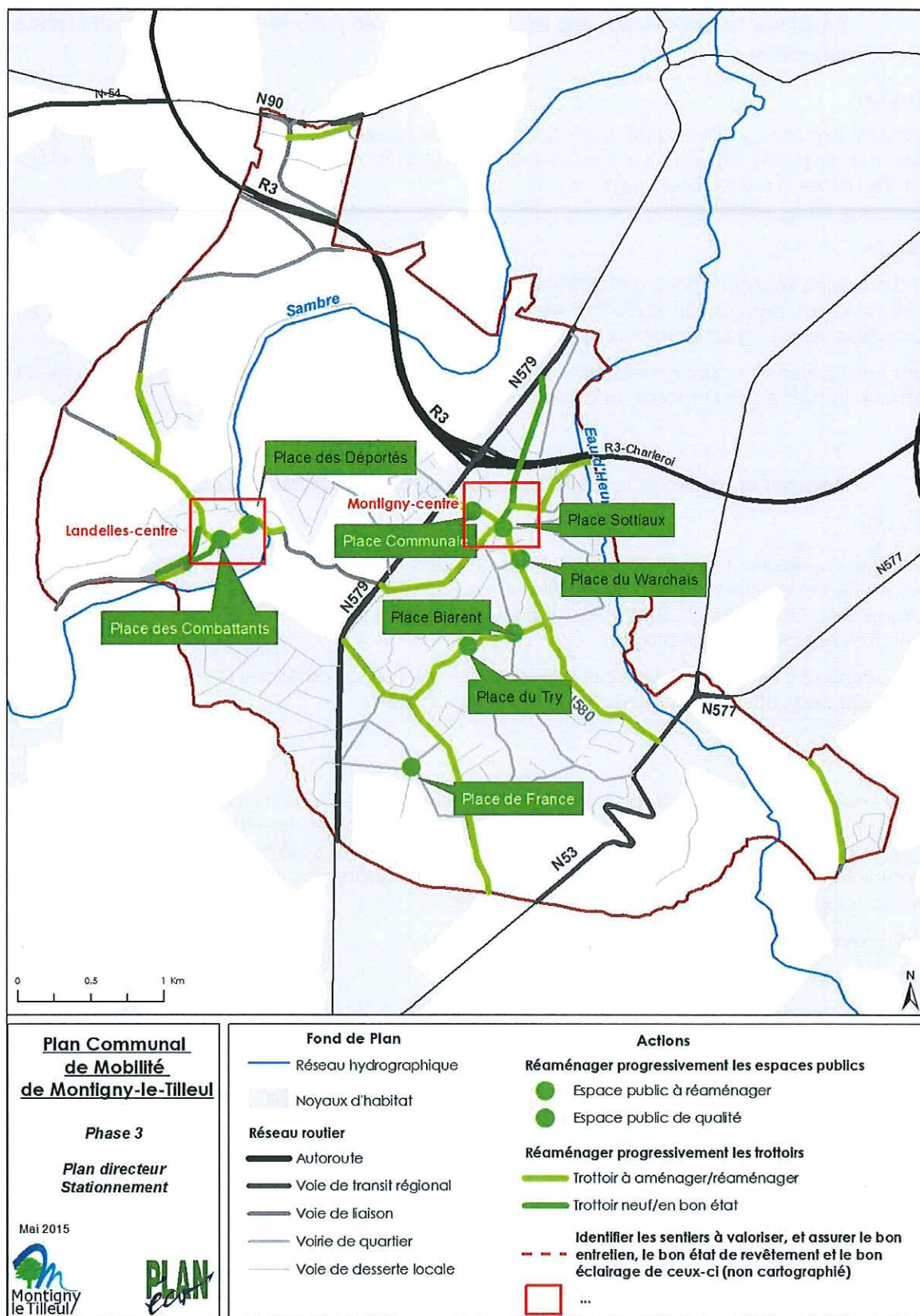
Cette mesure est reprise à la **fiche F.4**

4.6.3 Plan directeur – Piétons

Le plan directeur piéton reprend l'ensemble des mesures visant à améliorer les conditions de déplacements et les espaces publics en faveur des piétons, à savoir :

- réaménager progressivement les espaces publics en faveur des piétons;
- réaménager progressivement les trottoirs le long des voies de liaison ;
- identifier les sentiers à valoriser, et assurer le bon entretien, le bon état des revêtements, et le bon éclairage de ces sentiers
- ...

\$ à compléter



Carte 12 : Plan directeur Piéton

4.7 Plan de déplacements – Cyclistes

4.7.1 Introduction

En vue d'une mobilité plus durable, le vélo constitue un moyen de transport alternatif « crédible » à la voiture pour les déplacements sur de courtes et moyennes distances (< 7 kilomètres). Toutefois, tout comme dans le reste de la Région Wallonne, le vélo est actuellement un moyen de transport (trop) peu utilisé sur le territoire communal de Montigny-le-Tilleul.

Bien que le relief particulièrement accidenté de la commune puisse expliquer en partie la très faible utilisation de ce moyen de transport, le manque d'infrastructures et d'aménagements dédiés à celui-ci est une autre raison. Aucune voirie communale n'est pourvue de piste ou de bande cyclable, il existe très peu de dispositifs de stationnement pour vélos, aucune voirie en sens unique n'est ouverte aux cyclistes, etc.

L'un des objectifs de ce Plan Communal de Mobilité vise globalement à améliorer les conditions de déplacements et de stationnement des cyclistes sur le territoire communal en vue de favoriser et encourager à la pratique du vélo. Le PCM vise également à valoriser l'itinéraire RAVeL, longeant la Sambre, et offrant des connexions intéressantes et en site propre vers Charleroi et Thuin.

4.7.2 Actions et mesures

a Développer les dispositifs de stationnement pour vélo sur le territoire communal

Constat

La première phase de ce Plan Communal de Mobilité a mis en évidence un manque criant de dispositifs de stationnement pour vélos. Ainsi, pour l'ensemble du territoire communal il n'existe que trois lieux d'implantation de stationnement pour vélos (halte ferroviaire de Landelies, école communale « Groupe Scolaire Fougères-Landelies » en son implantation de Landelies, maison communale), permettant le stationnement d'une trentaine de vélos seulement. Or, pour le cycliste, pouvoir disposer de tels équipements est une nécessité et influe sur le choix de son mode de transport. Il est donc essentiel de développer les dispositifs de stationnement pour vélos sur le territoire communal.

L'analyse de la situation existante a également montré que les quelques dispositifs existants ne sont pas toujours idéaux et adaptés au type de stationnement (courte, ou plus longue durée). Certains ne sont pas non plus aisément identifiables. Outre le développement de ces équipements, il faudra donc également veiller à ce que ceux-ci répondent au mieux aux besoins des cyclistes.

Mesure

L'auteur d'étude recommande donc de multiplier 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.).

La **fiche G.1**, relative à cette mesure, émet des recommandations en ce qui concerne 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 accessibles et bien visibles.

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 (population plus à même de disposer de vélo à assistance électrique).

b Améliorer les conditions de déplacements des cyclistes sur le territoire communal

Constat

Les cyclistes ne disposent actuellement pas de bonnes conditions de déplacements sur le territoire communal. En cause, un flux de trafic conséquent et des vitesses de circulation excessives sur certaines voiries, combinés à l'absence d'aménagement qui leur est spécifiquement destiné (piste ou bande cyclable, etc.).

Il est donc nécessaire d'améliorer les conditions de déplacements des cyclistes, en vue d'encourager les montagnards à se déplacer autrement.

Mesure

Afin d'améliorer les conditions de déplacements des cyclistes sur le territoire communal, et de favoriser la pratique de ce mode de transport, il est recommandé de :

- ouvrir les sens uniques à la circulation des cyclistes, lorsque les conditions de sécurité sont rencontrées ;
- développer les zones apaisées (zones 30, zones résidentielles et de rencontre, zones piétonnes).
- aménager progressivement le réseau viaire en faveur des cyclistes, via notamment la création de pistes et bandes cyclables, zones d'avancées pour cyclistes ;
- mettre en voie réservée le tronçon non urbanisé de la rue Malfalise, et rendre ce tronçon praticable pour les cyclistes (et piétons). L'objectif est ici d'assurer une connexion cyclable (et piétonne) sécurisée entre les centre de Landelies et Montigny-le-Tilleul.

La **fiche G.2** détaille plus précisément cette mesure, et notamment la manière d'aménager le réseau viaire en faveur des cyclistes.

c Valoriser l'itinéraire RAVeL existant

Constat

La commune de Montigny-le-Tilleul est traversée par l'itinéraire RAVeL n°3 qui relie Erquelines à Tubize, et plus localement Thuin à Charleroi. Bien qu'utilisé majoritairement comme itinéraire de loisir, cet itinéraire offre néanmoins des relations à vélo intéressantes vers des pôles supra-locaux et régionaux. Or, celui-ci est actuellement peu valorisé (signalétique faiblement développée, itinéraire emprunté partiellement par des poids lourds, ...) et mériterait davantage d'attention.

Pour rappel, une partie de cet itinéraire RAVeL constitue un « itinéraire de liaison RAVeL », c'est-à-dire qu'il n'est pas en site propre.

Mesure

La signalétique directionnelle est un outil de promotion du RAVeL, raison pour laquelle il est préconisé de la développer ; en particulier la signalisation 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).

L'intérêt de la liaison cyclable entre les centres de Landelies et de Montigny-le-Tilleul trouve ici aussi son intérêt, puisqu'elle permettrait également de connecter le centre de Montigny-le-Tilleul au RAVeL.

Autre mesure, celle d'indiquer les deux parkings accessibles aux « RAVeListes », c'est-à-dire celui situé place des Déportés et l'autre situé à l'angle du chemin de Halage et de la rue de la Madeleine. Ces parkings offrent une quinzaine de place de stationnement.

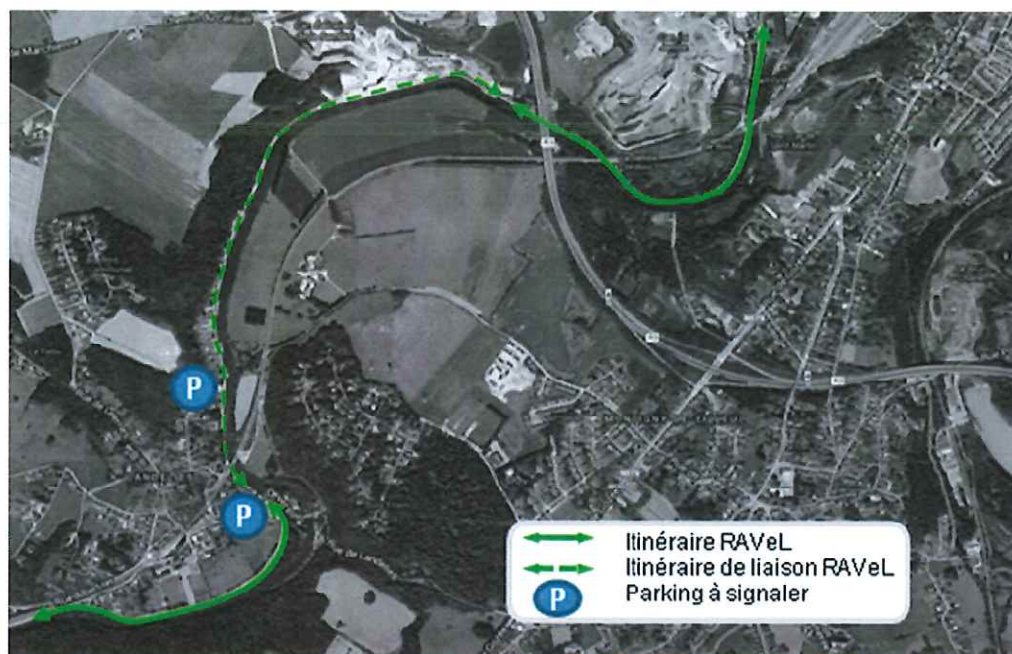


Figure 5 : Localisation des parkings à signaler

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.



Figure 6 : RAVeL - Mesures complémentaires à envisager

Cette mesure est décrite à la **fiche G.3.**

d Encourager et sensibiliser à la pratique du vélo

Constat

Promouvoir et sensibiliser aux bienfaits du vélo est une étape importante en vue d'encourager à la pratique de celui-ci. Or, actuellement, la Commune ne mène aucune politique en ce sens.

Mesure

Les différentes actions qui seront entreprises par la Commune dans le domaine cyclable – que ce soit de multiplier les dispositifs de stationnement pour vélos, d'aménager progressivement le réseau viaire pour les cyclistes, d'ouvrir les sens uniques limités aux cyclistes, etc. – favoriseront et encourageront à la pratique du vélo sur le territoire communal.

Complémentairement, la Commune pourrait organiser des campagnes de promotion du vélo et de sensibilisation aux bienfaits de ce mode de transport. Celui-ci présente en effet de nombreux avantages, à la fois dans les domaines de l'environnement (réduction de la pollution atmosphérique, du bruit, etc.), de l'économie (réduction des coûts de déplacements pour les usagers, et des coûts d'aménagement et d'entretien pour les gestionnaires de voiries), du social (autonomie, démocratisation de la mobilité, etc.), et de la santé. Cette campagne pourrait, par exemple, se faire dans le cadre de la journée sans voiture proposée par ailleurs dans le centre de Montigny-le-Tilleul (cf. section 4.2.2b, page 41), ou dans le cadre de la fête annuelle de Montigny-le-Tilleul, qui se déroule généralement aux alentours de la semaine de la mobilité. A cette occasion la Commune pourrait, par exemple, mettre à disposition des citoyens des vélos à assistance électrique.

Des initiatives telles que l'octroi d'une prime aux citoyens lors de l'acquisition d'un vélo à assistance électrique est également favorable en vue d'encourager à l'utilisation de ce mode de transport. Une telle initiative a déjà été prise par la Ville de Nivelles¹⁹, ou plus récemment par la Commune de Villers-la-Ville²⁰ par exemple.

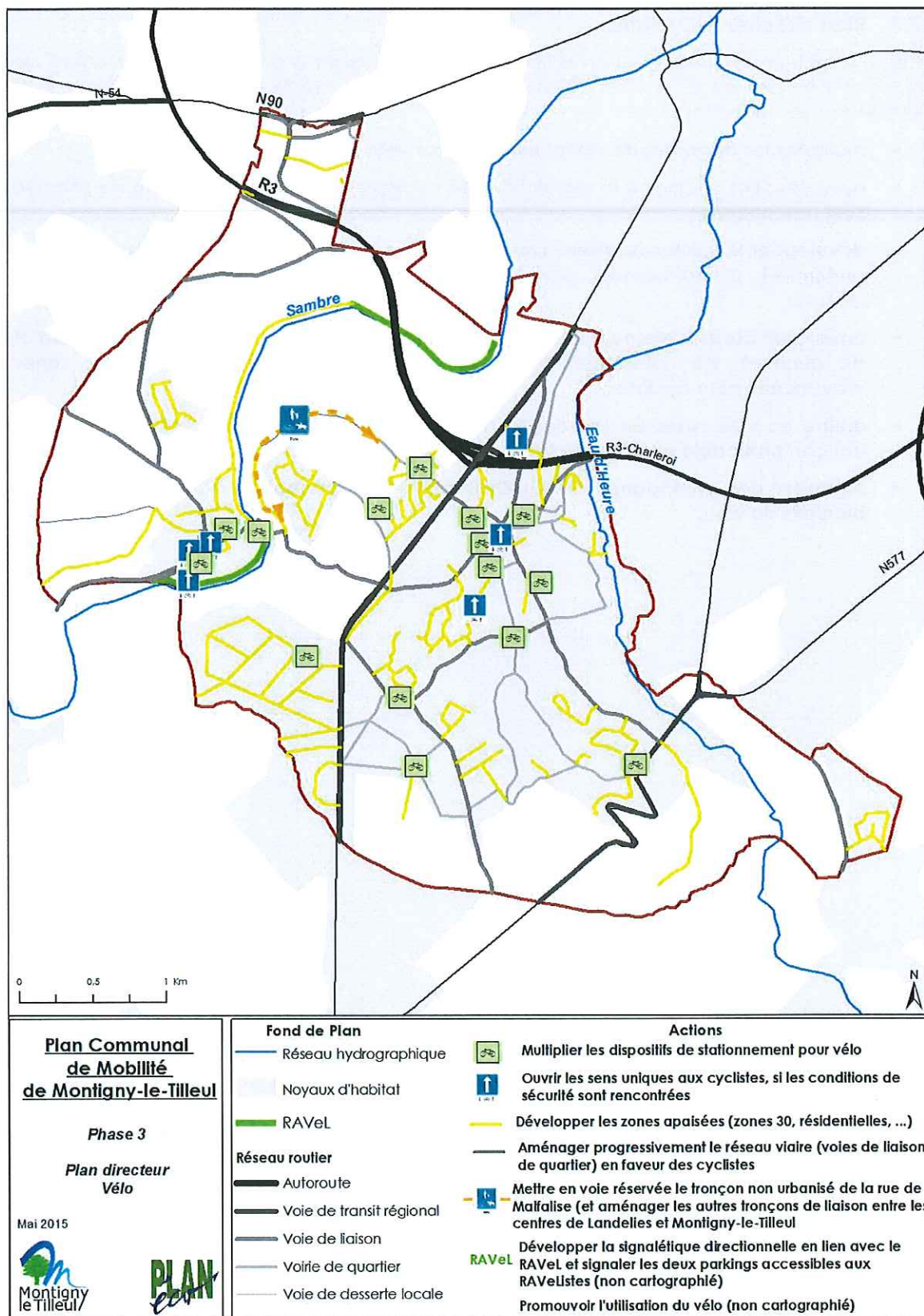
¹⁹ Pour plus d'information : <http://www.nivelles.be/content/prime-lachat-dun-velo-assistance-electrique-neuf-ou-lachat-et-linstallation-dun-kit-adaptabl>

²⁰ Pour plus d'information : http://www.villers-la-ville.be/publications/Agenda_juillet-aout2014.pdf

4.7.3 Plan directeur – Cyclistes

Le plan directeur vélo reprend l'ensemble des mesures visant à améliorer les conditions de déplacements des cyclistes et à favoriser l'usage du vélo sur le territoire communal. Ces mesures sont les suivantes :

- **multiplier les dispositifs de stationnement pour vélo ;**
- **ouvrir les sens uniques à la circulation des cyclistes, lorsque les conditions de sécurité sont rencontrées ;**
- **développer les zones apaisées (zones 30, zones résidentielles et de rencontre, zones piétonnes), conformément à la spécialisation du réseau routier préconisée par ailleurs ;**
- **aménager progressivement le réseau viaire en faveur des cyclistes (voie de liaison et de quartier), via notamment la création de pistes et bandes cyclables, zones d'avancées pour cyclistes ;**
- **mettre en voie réservée le tronçon non urbanisé de la rue Malfalise, et rendre ce tronçon praticable pour les cyclistes (et piétons) ;**
- **organiser des campagnes de sensibilisation et de promotion à la pratique et aux bienfaits du vélo.**



Carte 13 : Plan directeur Vélo

4.8 Plan de déplacements – Transports en commun

4.8.1 Introduction

Les transports publics constituent la plaque tournante d'un système multimodal de déplacements. Pour que ce système soit performant, il faut que le réseau de transport en commun soit lui-même performant.

Actuellement, la desserte en transport en commun peut être qualifiée de satisfaisante à Montigny-le-Tilleul :

- 9 lignes de bus desservent ainsi le territoire communal et permettent à la fois des déplacements au sein même de la commune – vers ses principaux pôles de déplacements (centre de Montigny-le-Tilleul, complexes commerciaux, hôpital André-Vésale, halte ferroviaire de Landelies) – ainsi qu'en relation avec Charleroi.
- la commune est également traversée par deux lignes de chemin de fer et possède un point d'arrêt au niveau de la halte ferroviaire de Landelies qui permet des relations rapides vers Charleroi et Thuin.

Si la desserte des différents réseaux de transports en commun peut donc être qualifiée de satisfaisante, des améliorations peuvent encore être apportées, que ce soit en matière de confort, de sécurité et d'accessibilité – aussi bien des arrêts de bus que de la halte ferroviaire de Landelies – de vitesse de commerciale et de régularité, ou encore d'intermodalité.

Pour la Commune, l'objectif est surtout d'améliorer la qualité de l'offre, plutôt que sa quantité.

4.8.2 Actions et mesures

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

Constat

Pour rappel, dans le cadre de la première phase de l'étude (diagnostic de la situation existante), une analyse de l'ensemble des arrêts de bus présents sur le territoire communal avait été réalisée et avait mis en évidence l'insécurité et le peu de confort de nombre de ceux-ci, en particulier le long de la N579.

Outre la nécessité de garantir la sécurité de chaque utilisateur des transports en commun, le degré d'aménagement, d'équipements et d'accessibilité des arrêts de bus influe également sur le choix de son utilisation. L'arrêt de bus est en effet, pour le client, le premier chaînon de son déplacement par ce mode de transport. Un arrêt peu accessible, mal aménagé et/ou peu confortable ne sera guère attrayant, au contraire d'un arrêt facilement accessible disposant de facilités et qui est bien aménagé.

Mesure

Confort et sécurité

Afin de garantir un minimum de sécurité, et de fournir aux utilisateurs un minimum de confort, d'information et de service, l'ensemble des arrêts de bus doit au minimum :

- être muni d'un poteau ou d'une plaque d'arrêt mentionnant le nom d'arrêt, ainsi que les lignes desservant celui-ci ;
- fournir l'information relative aux horaires théoriques de la ou des ligne(s) de bus desservant l'arrêt ;
- comprendre une zone d'attente en dur et confortable au droit de l'arrêt sur une longueur de 20 mètres minimum ;
- être muni d'une poubelle.

Si l'ensemble de ces éléments sont généralement rencontrés, la plupart des arrêts ne sont en revanche pas équipés d'une zone d'attente en dur, avec un revêtement en bon état et plat au droit des arrêts de bus, en outre sur une longueur de 20 mètres. Le gestionnaire de voirie, en collaboration avec le TEC-Charleroi, veillera donc à assurer le confort de cette zone d'attente.

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 Bomerée - il est également recommandé que ceux-ci soient pourvus d'une aubette en bon état, de places assises, ainsi que d'un plan du réseau. A ce titre, il est notamment conseillé de remplacer l'aubette de l'arrêt « rue de Landelies », sise au sommet du col de Landelies.

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

Accessibilité

En ce qui concerne l'accessibilité des arrêts de bus, chacun des arrêts situés le long d'une voie de transit régional ou de liaison devra être accessible via un passage pour piétons aménagé à proximité (< 30 mètres). Ce passage sera accessible aux personnes à mobilité réduite.

La liste des arrêts pour lesquels une amélioration doit être apportée, que ce soit en termes de confort et de sécurité, ou d'accessibilité est reprise à la **fiche H.1**, qui détaille plus précisément cette mesure.

b Améliorer les conditions de circulation des lignes de bus desservant le territoire communal

Constat

Plusieurs lignes de bus traversant et desservant le territoire communal sont engluées dans le trafic, et sont victimes des embarras de circulation se produisant rue de Gozée (N579) et rue de la Station (N543) durant les heures de pointe du matin et du soir. Il en découle une perte de vitesse commerciale et de régularité pour ces lignes de bus, et par là de l'attrait de celles-ci.

Mesure

L'amélioration de la vitesse commerciale (et de la régularité) de ces lignes de bus passe notamment par la fluidification du trafic sur ces axes de circulation. En effet, au vu du volume de trafic conséquent circulant actuellement sur ceux-ci, de leur largeur – et pour la N579 de la présence de nombreux espaces commerciaux dans les zones congestionnées (nécessité d'avoir une bande centrale facilitant et isolant le tourne-à-gauche) – il s'avère peu raisonnable, voire impossible d'y aménager des bandes bus sous peine d'y accroître encore fortement les embarras de circulation.

Dans la section relative à la stratégie d'exploitation des carrefours de ces deux voiries (cf. section 4.1.3, pages 31 et suivantes) des recommandations ont été faites en ce sens :

- dans le cas de la rue de Gozée (N579), les propositions sont les suivantes : (i) revoir le phasage des feux du carrefour de la Place et du carrefour nord de l'échangeur ; (ii) installer des feux de signalisation et revoir la configuration du carrefour sis au sud de l'échangeur ;
- dans le cas de la rue de la Station (N53), il s'agit de : (i) reconfigurer partiellement le carrefour au droit du complexe commercial de Bomerée ; (ii) revoir le phasage des feux du carrefour Vert Bois durant les heures de pointe du soir ; (iii) supprimer le passage à niveau.

Par ailleurs, il s'avèrerait également opportun, dans les zones non congestionnées, d'aménager les zones d'arrêt de bus en chaussée, et non plus le long de celle-ci. Sont concernés les arrêts « Eden Park », « Rue de Marbaix », « Chaudron » et « Chapelle ». Un report en chaussée permettrait en outre de libérer de l'espace et d'améliorer le confort de la zone d'attente (cf. mesure ci-avant).

c Améliorer l'attractivité des lignes de bus (horaire, fréquence)

Constat

Suite à la finalisation du réseau métro-léger de Charleroi (courant 2013), le TEC a revu les horaires de certaines lignes de bus. Les nouveaux horaires de la ligne de bus 173, qui dessert Landelies, ne seraient dès lors plus adaptés à l'heure d'entrée de l'école de Landelies.

Autre constat fait par les riverains de Montigny-le-Tilleul, la succession rapprochée des lignes de bus desservant la rue de Gozée (N579), réduisant l'intérêt d'une fréquence de passage élevé sur cet axe.

Mesure

En vue d'améliorer l'attractivité de ce mode de transport, il est donc nécessaire de 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 ;
- de la ligne de bus 173, afin de faire correspondre davantage l'heure d'arrivée du bus avec l'heure d'entrée de l'école de Landelies.

Par le biais du présent Plan Communal de Mobilité, ces problématiques sont désormais connues du TEC-Charleroi, qui se penche sur la question.

A noter que suite à la mise en œuvre du dernier plan de transport de la SNCB (fin 2014), les horaires de la ligne de bus 173 ont été revus. Avec une desserte de l'arrêt « Landelies-Place » à 08h16 (en provenance de Montigny-le-Tilleul) et 08h18 (en provenance de Leernes), les nouveaux horaires répondent donc à la problématique décrite ci-avant.

Cette action est reprise en **fiche H.2**.

d Valoriser et améliorer l'accessibilité multimodal de la halte ferroviaire de Landelies

Constat

La halte ferroviaire de Landelies constitue l'unique point d'arrêt ferroviaire sur le territoire communal. Situé sur la ligne 132, cette halte offre des relations rapides et intéressantes vers Charleroi – Gare de Charleroi-Sud (10 minutes) et vers Thuin (9 minutes), en particulier pour les habitants de ce village.

Cette halte, bien que d'intérêt local, manque actuellement d'attrait : elle est peu valorisée, manque de visibilité, est sujette à des actes de vandalisme (ce qui contribue au sentiment d'insécurité), ou encore n'est pas adaptée aux personnes à mobilité réduite. Tout ceci n'incite pas à son utilisation.

Mesure

L'auteur d'étude recommande de ce fait de renforcer l'attractivité et l'accessibilité de cette halte afin d'offrir aux clients, existants et potentiels, un point d'arrêt de qualité présentant un minimum de confort. Il ne s'agit nullement de donner à cette halte un rôle plus important que son rôle actuel, mais de pouvoir au moins en assurer sa pérennité.

Dans ce but, le gestionnaire des points d'arrêts (SNCB) veillera à :

- réaménager les quais (nouveau revêtement en dur avec les lignes sécurité et guide pour les personnes à mobilité réduite) ;
- changer le mobilier urbain, en particulier les aubettes ;
- améliorer l'accessibilité de la halte ferroviaire pour les personnes à mobilité réduite ;
- améliorer la visibilité de la halte ferroviaire depuis l'espace public ;
- au minimum, couvrir les emplacements de parking pour vélos. Prévoir quelques box à vélos, plus adaptés pour un stationnement de longue durée, doit être envisagé.

La Commune veillera pour sa part à améliorer progressivement la qualité des cheminements piétons et cyclables dans le centre de Landelies, tel que déjà entrepris (cf. section 4.6.2b, pages 60 et suivantes ; et section 4.7.2b, pages 64 et suivantes). L'aménagement de la liaison cyclo-piétonne entre le centre de Landelies et de Montigny-le-Tilleul via la rue Malfalise contribuera également à améliorer l'accessibilité de cette halte ferroviaire (cf. section 4.7.2b, pages 64 et suivantes).

Enfin, concernant la zone dédiée au parcage des véhicules, une partie de cette zone pourrait être aménagée. Un accord pourrait être trouvé entre la Commune et la SNCB afin d'officialiser l'utilisation de celle-ci comme zone de stationnement pour les parents venant chercher leur enfant à l'école.

Une réunion avec la SNCB – qui a repris la gestion des points d'arrêts non gardés (PANG) depuis le 1^{er} janvier 2014 – a eu lieu en ce sens le 28 août 2014.

La figure ci-dessous illustre ce vers quoi devrait tendre la halte ferroviaire de Landelies.



La **fiche H.3** détaille cette action.

e Développer et renforcer l'intermodalité aux principaux arrêts de transport en commun (halte ferroviaire, principaux arrêts de bus)

Constat

L'intermodalité peut, et doit, être renforcée aux principaux arrêts de transport en commun. Actuellement, aucun arrêt de bus ne dispose de facilité de stationnement pour les vélos, et l'accessibilité à pied et à vélo de nombre de ceux-ci peut être améliorée, tout comme celle de la halte ferroviaire de Landelies.

Mesure

Les mesures visant à améliorer l'accessibilité et à faciliter l'intermodalité à la halte ferroviaire de Landelies ont été présentées à la section précédente. Pour rappel, il s'agit de :

- au minimum, couvrir les emplacements de parking pour vélos. Prévoir quelques box à vélos, plus adaptés pour un stationnement de longue durée, doit être envisagé;
- aménager en tout, ou en partie, la zone dédiée au stationnement des véhicules ;
- améliorer la qualité des cheminements piétons et cyclistes dans le centre de Landelies.

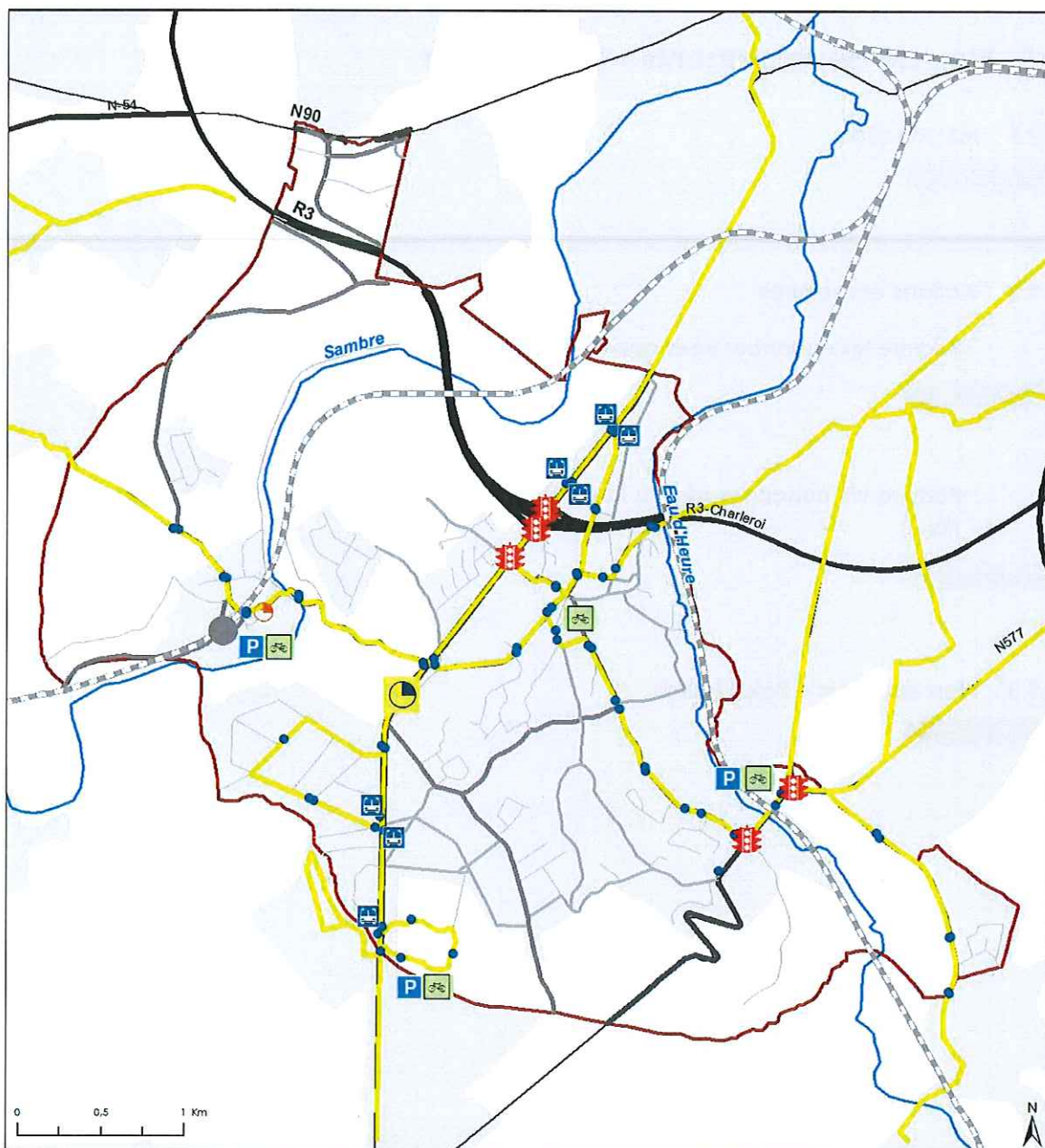
Pour ce qui est des arrêts de bus, les arrêts les plus fréquentés se verront progressivement équipés de dispositifs de stationnement pour vélo. Comme le stipule le contrat de service public 2013-2017 établi entre la Région et le Groupe TEC, ce dernier s'engage à prendre en charge les aménagements pour vélos au profit des communes, ainsi qu'à définir – en partenariat avec les acteurs impliqués dans la thématique – une méthodologie multicritère visant à déterminer qualitativement (type de stationnement, racks, box, ...) et quantitativement le stationnement vélo aux arrêts des TEC.

Pour rappel, la version actualisée du Plan Communal de Mobilité de Charleroi ambitionne pour sa part le développement d'une couronne de P+R en périphérie de Charleroi, dont un au niveau du complexe commercial de Bomerée ; développement qui se ferait en lien avec la création d'axes de transports en commun structurants dont la N53 fait partie. Bien que ces parkings de délestage (ou de dissuasion) seraient grandement bénéfiques en vue d'une autre mobilité à Charleroi, ceux-ci n'auront toutefois que très peu, voire pas, d'effet positif sur la mobilité à Montigny-le-Tilleul.

4.8.3 Plan directeur – Transports en commun

Le plan directeur transport en commun reprend l'ensemble des mesures visant à améliorer et valoriser l'offre existante sur la commune :

- munir l'ensemble des arrêts de bus d'une zone d'attente confortable (revêtement en dur, plat et de bon qualité) ;
- aménager un passage pour piéton à proximité des arrêts de bus n'en disposant pas ;
- fluidifier le trafic sur la rue de Gozée (N579) en vue d'améliorer la vitesse commerciale des lignes de bus ;
- revoir, si possible, l'heure d'arrivée du bus 173 afin que celui-ci concorde avec l'heure d'entrée de l'école de Landelies ;
- revoir, si possible, les horaires de passage des bus empruntant la rue de Gozée afin d'avoir un meilleur étalement de ceux-ci ;
- renforcer l'attractivité et la visibilité de la halte ferroviaire de Landelies, notamment via le réaménagement des quais et le remplacement du mobilier urbain ;
- renforcer l'intermodalité à la halte ferroviaire de Landelies, en couvrant au minimum les emplacements vélo existants, en aménagement en tout ou en partie la zone dédiée au stationnement des véhicules automobiles et en améliorant la qualité des cheminements piétons et cyclistes dans le centre de Landelies ;
- renforcer l'intermodalité aux principaux arrêts de bus, en équipant progressivement ceux qui sont les plus utilisés de dispositifs d'accrochage pour vélo ;



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

Phase 3

**Plan directeur
Transports en commun**

Mai 2015



Fond de Plan

- Voies ferrées
- Réseau hydrographique
- Noyaux d'habitat
- Réseau routier**
 - Autoroute
 - Voie de transit régional
 - Voie de liaison
 - Voie de quartier
 - Voie de desserte locale

Actions

- Munir les arrêts de bus d'une zone d'attente confortable et aménager un passage pour piétons à proximité de ceux-ci
- Mettre les zones d'arrêts de bus en chaussée
- Installer des feux, revoir le phasage des feux et/ou la configuration du carrefour
- Revoir, si possible, l'horaire d'arrivée du bus 173, afin qu'il corresponde à l'heure d'entrée de l'école de Landelles
- Revoir, si possible, l'horaire d'arrivée des lignes desservant la rue de Gozée, afin d'avoir un meilleur étalement de leurs heures de passage
- Renforcer l'attractivité et la visibilité de la halte de Landelles (réaménagement des quais, remplacement du mobilier, ...)
- Développer l'intermodalité (parking vélo, voiture)

Carte 14 : Plan directeur – Transports en commun

4.9 Plan de déplacements – Poids lourds

4.9.1 Introduction

\$ à compléter

4.9.2 Actions et mesures

a Réduire les nuisances liées aux déplacements des poids lourds

\$ à compléter

b Réduire les nuisances liées à la livraison de la superette du centre de Montigny-le-Tilleul

\$ à compléter

4.9.3 Plan directeur – Poids lourds

\$ à compléter

4.10 Plan de signalisation directionnelle verticale

4.10.1 Introduction

La signalisation directionnelle est une composante essentielle de la gestion du trafic. Elle oriente et guide les différents usagers dans leur déplacement. Elle constitue à ce titre un support indispensable pour une bonne organisation des déplacements sur le territoire communal, et contribue à la bonne utilisation du réseau viaire selon la hiérarchisation définie préalablement.

La signalisation directionnelle est également un élément de sécurité routière, en ce sens qu'une mauvaise signalisation, ou une mauvaise lisibilité de celle-ci, peut induire des hésitations et des comportements dangereux de la part des usagers de la route, et en particulier des automobilistes.

De ce fait, et au regard des constats faits dans la première phase d'étude, la Commune ambitionne d'améliorer la signalétique pour les automobilistes en vue d'une meilleure utilisation de son réseau routier et de plus de sécurité routière.

4.10.2 Actions et mesures

■ Améliorer la lisibilité de la signalétique directionnelle verticale

Constat

Dans le cadre de la première phase du présent Plan Communal de Mobilité, une analyse approfondie de la signalétique directionnelle verticale a été réalisée et avait mis en évidence quelques lacunes en la matière : utilisation de signaux inappropriés ; mauvaise hiérarchisation des signaux ; ruptures de jalonnement ; placement de signaux illégaux ; soit autant d'éléments sur lesquels la Commune (et la Région) se doit d'agir si elle souhaite tendre vers une utilisation optimale de son réseau routier.

Il est toutefois évident qu'une bonne signalétique ne permet pas à elle seule d'atteindre cet objectif, loin de là, mais elle y contribue toutefois.

Mesures

Plusieurs actions doivent donc être entreprises par la Commune (et la Région) en vue d'améliorer la signalétique directionnelle sur son territoire, et d'une utilisation plus optimale et sécurisée de son réseau routier :

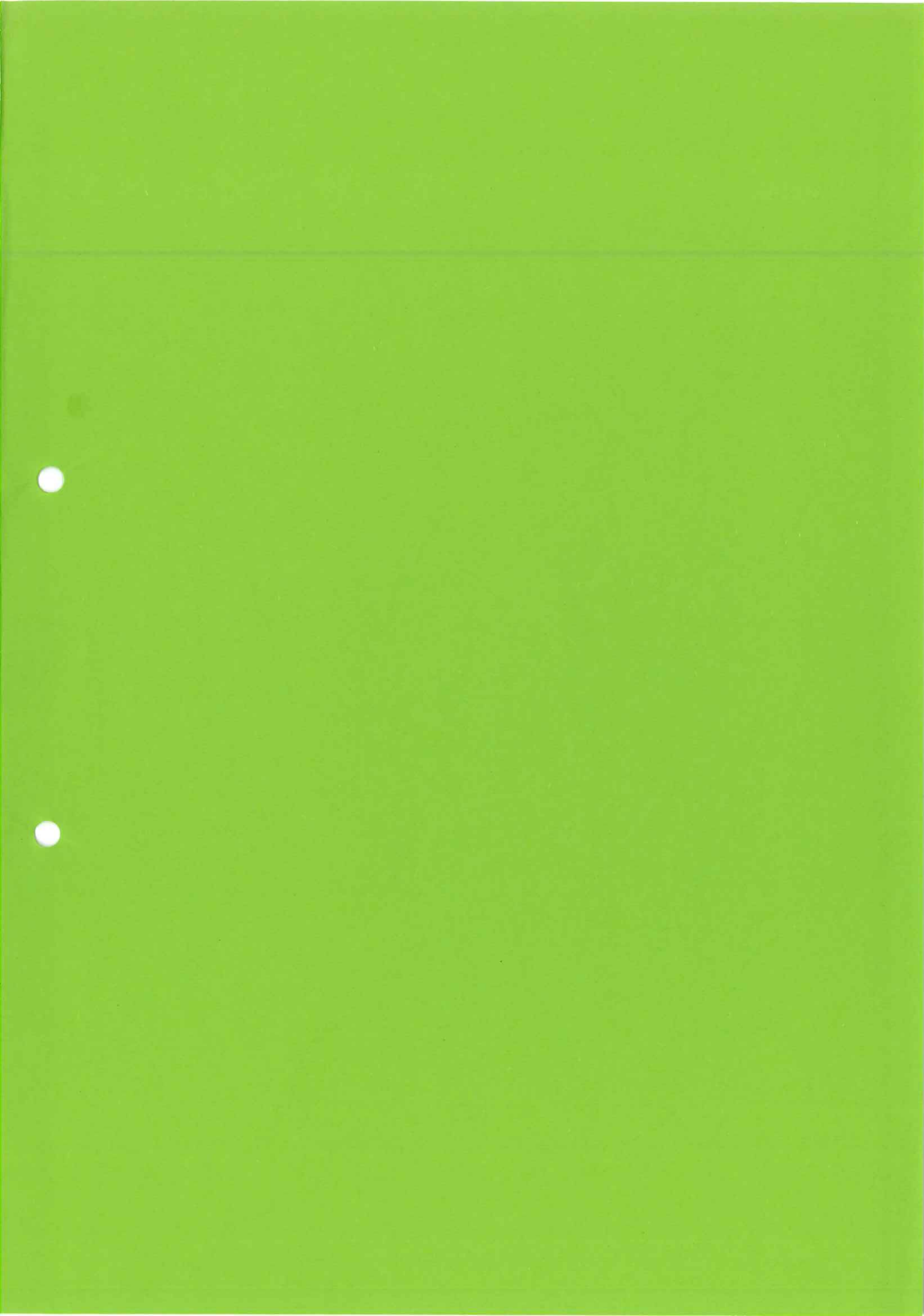
- hiérarchiser et structurer le placement des signaux de direction, afin de rendre plus rapide et plus efficace la lecture de ces signaux.
- remplacer les quelques signaux inappropriés par les signaux adéquats. Nombre de lieux sont concernés par cette mesure (Abbaye d'Aulne, Centre, Périphérique-R3, Landelies, Montigny-le-Tilleul, Hôtel de Charme, Hôtel de Ville, Foyer culturel, Hall omnisport, Résidence « Plein Sud », Atelier-traiteur, Hôtel de Charme « Le Déversoir » ;
- uniformiser le type de signal utilisé pour un même lieu. Sont concernés par cette mesure : l'Abbaye d'Aulne, le centre de Montigny-le-Tilleul, et l'école Saint-Exupéry ;
- lutter contre la pose de signaux illégaux, émanant généralement de sociétés privées.

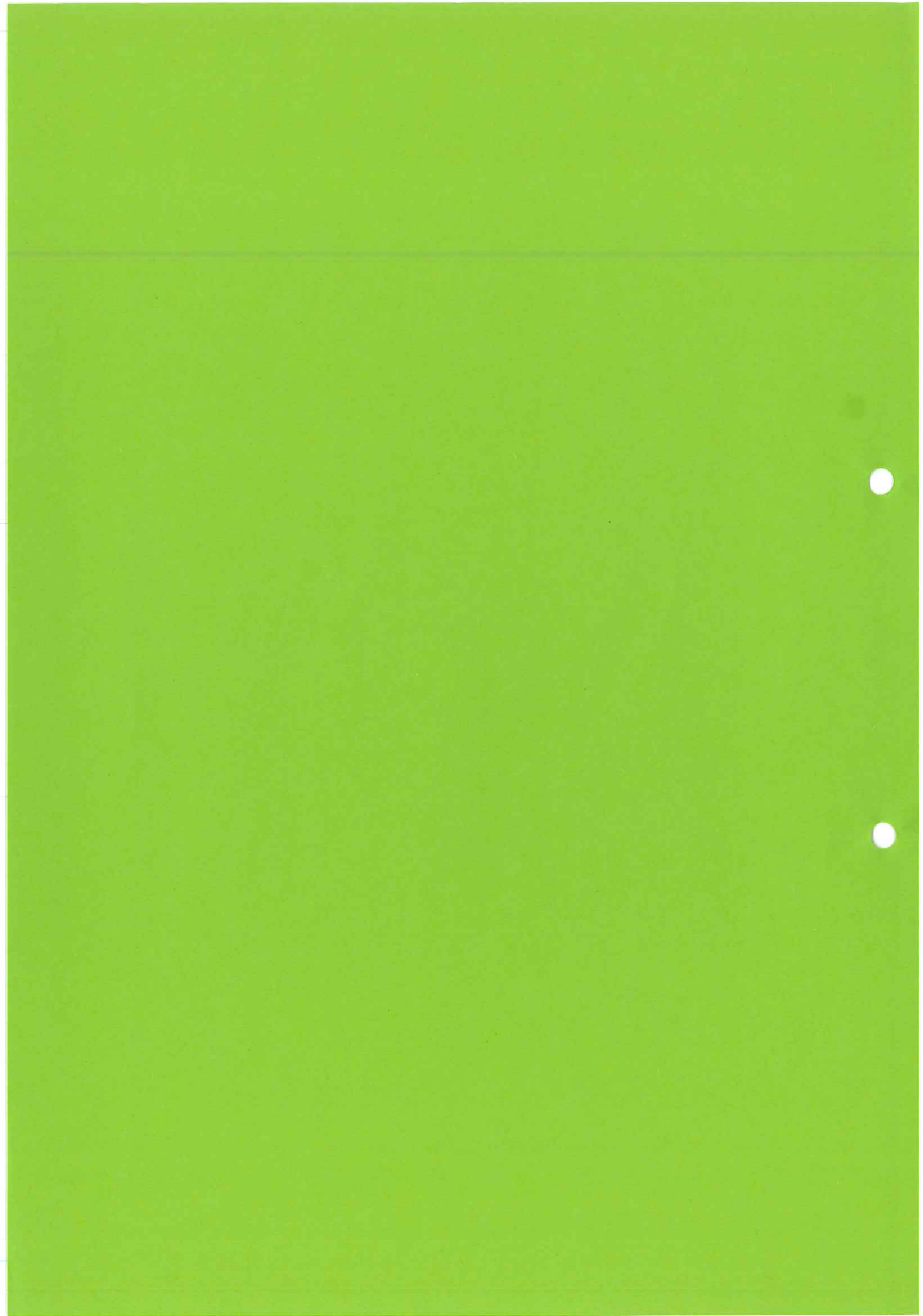
Le jalonnement de plusieurs itinéraires doit également être complété, car actuellement interrompu à certains carrefours (village de Landelies, hôpital Van Gogh, maison communale, foyer culturel, etc.).

L'ensemble des mesures à prendre est reprise à la **fiche i.1.**

5 PROGRAMME D'ACTIONS

\$ à compléter





**VOIES RESERVEES AUX VEHICULES AGRICOLES, PIETONS,
CYCLISTES ET CAVALIERS**

FICHE N° A.1

OBJECTIF(S)

- Spécialiser le réseau routier afin de faire correspondre l'usage de la voirie à sa fonction.

ACTION(S)

- Mettre en voie réservée l'ensemble des chemins de remembrement : rue de Malfalise (partiellement), rue Bois Delville

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) : Zone de Police de Germinalt

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune

- Région wallonne

- Subvention Région wallonne

- Monteparc



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

MAI 2015



MESURE CONCRETE

Introduction

L'action consiste à mettre en voie réservée :

- la rue de Malfalise, sur sa portion comprise en zone agricole ;
- la rue Bois Delville.

Pour la rue de Malfalise, il y a également lieu de se référer à la **fiche G.2**.

Législation – restriction de circulation

La circulation sur les voies réservées est régie par l'article 22octies du code de la route.

Celui-ci stipule que :

« 22Octies 1. Outre les catégories d'usagers dont le symbole est reproduit sur les signaux placés à leurs accès, les catégories suivantes peuvent circuler sur ces chemins :

- a) les véhicules se rendant ou venant des parcelles y afférant ;
- b) les tricycles et quadricycles non motorisés ;
- c) [...] les véhicules d'entretien, affectés aux ramassages d'immondices, de surveillance et les véhicules prioritaires.

22Octies 2. Les piétons, cyclistes et cavaliers peuvent utiliser toute la largeur desdits chemins. Ils ne peuvent entraver la circulation sans nécessité.

Les usagers de ces chemins ne peuvent se mettre mutuellement en danger ni se gêner. Les usagers motorisés, et particulièrement les véhicules agricoles, doivent redoubler de prudence en présence des piétons, des cyclistes et des cavaliers ».



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

MAI 2015



VOIES RESERVEES AUX VEHICULES AGRICOLES, PIETONS, CYCLISTES ET CAVALIERS

FICHE N° A.1

Signalisation

Les débuts et de fins des voies réservées aux véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers sont signalés par les panneaux F99c et F101c, reproduits ci-dessous.



F99c



F101c

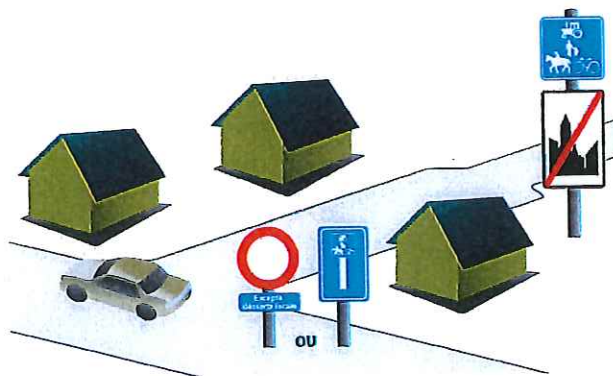
Cas particulier :

Lorsque le chemin est bordé d'habitations, deux solutions peuvent être envisagées, étant donné que le panneau F 99.c ne peut être complété par un signal additionnel indiquant les distances approximatives à laquelle commence le chemin :

- « soit, il convient de poser un panneau C3 en début de rue avec une mention « excepté desserte locale », à noter qu'il autorise le passage des cyclistes et cavaliers.

Le signal F99.c est alors posé après les habitations (et sera donc placé approximativement au niveau du panneau fin d'agglomération) ;

- soit, il est possible d'annoncer le signal F 99C par l'usage d'un signal F45 modifié qui reprend, sur fond bleu, la barre verticale blanche surmontée d'un signal F99.c »



Source : IBSR (2006)

VOIES RESERVEES AUX VEHICULES AGRICOLES, PIETONS, CYCLISTES ET CAVALIERS

FICHE N° A.1

Aménagements complémentaires

L'aménagement de ces chemins en voiries dites « bi-bandes » - c'est-à-dire des voiries constituées de deux bandes de roulement en béton séparées par une bande de terre engazonnée – renforcent le statut de ces voiries.



Source : IBSR (2007) ; photo : F. Robinet

Les entrées et sorties de ces chemins peuvent également être marquées par le placement de coussins berlinois au droit de celles-ci.

Référence

- IBSR (2006), « Les chemins ruraux – un nouveau statut pour une meilleure cohabitation dans nos campagnes ».



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

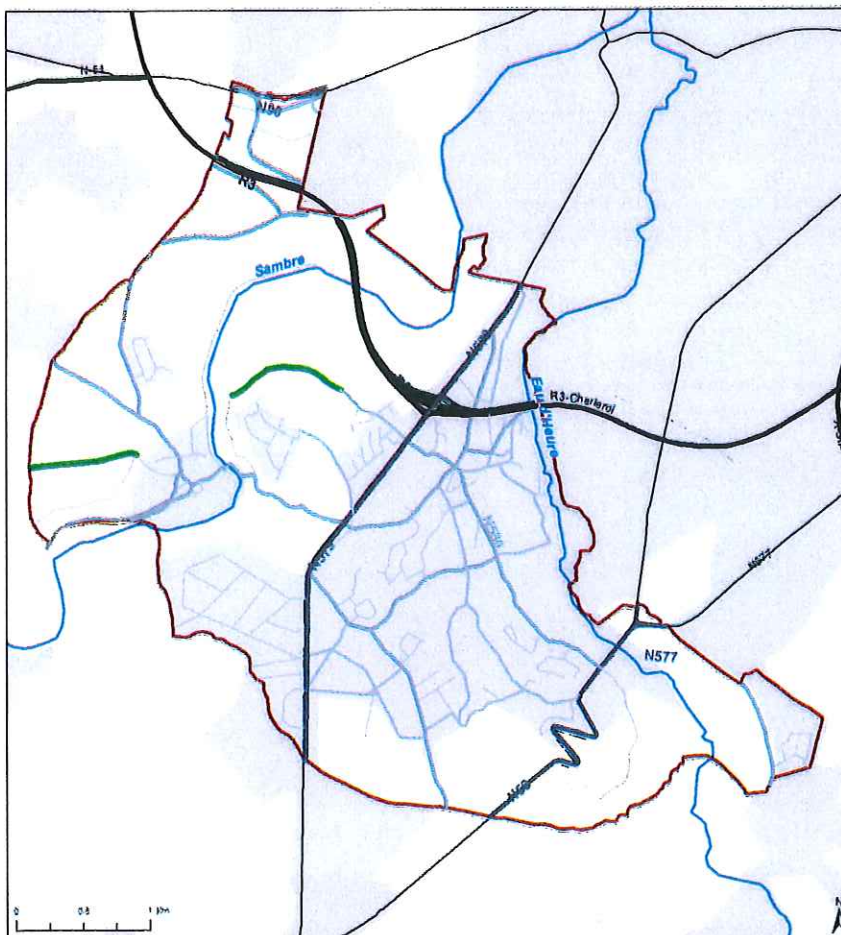
MAI 2015



VOIES RESERVEES AUX VEHICULES AGRICOLES, PIETONS, CYCLISTES ET CAVALIERS

FICHE N° A.1

Cartographie



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

Phase 3
A.1. Voies réservées

Mai 2015



Chemin de remembrement à mettre en voie réservée
Sont concernées : la rue Bois DeMille, et partiellement la rue de Maltraise

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

Réseau hydrographique

Noyaux d'habitat



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

MAI 2015



ZONES 30

FICHE N° A.2

OBJECTIF(S)

- Spécialiser le réseau routier afin de faire correspondre l'usage de la voirie à sa fonction

ACTION(S)

- Mettre progressivement, l'ensemble des quartiers résidentiels en « zone 30 » (voire en zone résidentielle pour ceux qui s'y prêtent le mieux).

DEGRE DE PRIORITE

- Action progressive à mener à court, moyen et long terme

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

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

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

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : Le budget dépendra de la nécessité ou non d'effectuer des aménagements lors de la mise en zone 30.

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subsidés Région wallonne
- Autres (plan Escargot)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



ZONES 30

FICHE N° A.2

MESURE CONCRETE

Zone 30

Législation

L'arrêté royal du 9 octobre 1998 qui fixait autrefois les conditions d'instauration des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h a été abrogé par arrêté royal du 26 avril 2004, dans un but de simplification et de stimulation de sa mise en œuvre.

Deux conditions doivent désormais être remplies pour délimiter une zone 30 :

- la zone 30 ne peut être utilisée que pour des zones de séjour ;
- l'accès d'une zone 30 doit toujours être reconnaissable pour l'utilisateur de la route.

L'arrêté royal du 26 avril 2004 stipule également que les rues d'une zone 30, aussi bien que les rues appartenant aux autres catégories, doivent être aménagées de façon intrinsèquement sûre. Le gestionnaire de voirie doit réaliser un équilibre entre la fonction de la route, son aménagement et l'usage qui en est réellement fait.

Ci-après, sont présentés quelques exemples d'aménagement.

Signalisation

Les débuts et de fins de zones 30 sont signalés par les panneaux F4a et F4b, reproduits ci-dessous.



F4a



F4b



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



Aménagement d'une zone 30

Entrées de zone 30

Avant tout autre chose, les entrées (et sorties) de zone 30 doivent être clairement identifiables par tous les usagers.

Elles doivent, au minimum, être signalées par les panneaux F4a et F4b, mais peuvent également faire l'objet d'aménagement particulier afin de davantage marquer celles-ci.

De nombreuses possibilités existent à cette fin. L'effet de porte peut être réalisé par un trottoir traversant, par l'aménagement d'un dispositif surélevé (ralentisseur, coussins berlinois, plateau), par la réalisation d'avancées ou d'oreilles de trottoir, par un changement de revêtement de la voirie, ou encore par un rétrécissement de celle-ci.

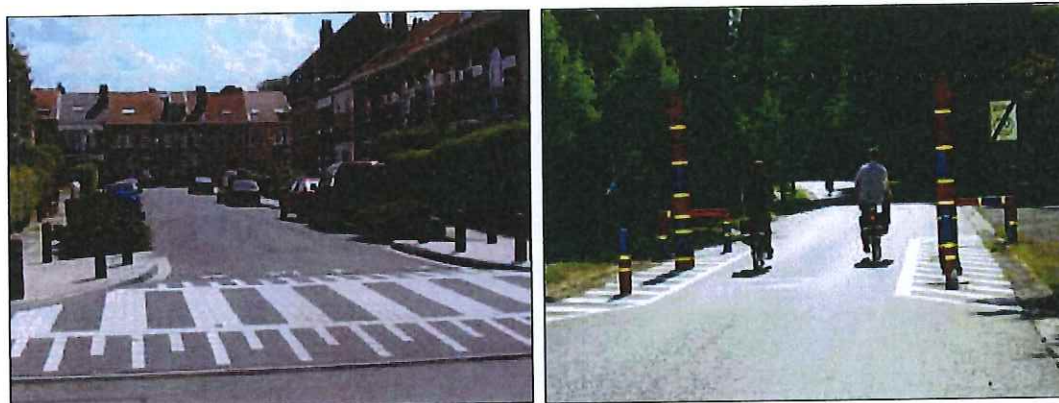


Fig. Exemples de traitement d'entrée de zone 30 (Source : IBSR)

Traitement des carrefours

Afin d'inciter à rouler au pas, des aménagements peuvent également être réalisés dans les carrefours, qui sont généralement gérés par priorité de droite en zone 30.

Parmi les possibilités, celles de réduire la taille du carrefour, ou encore d'aménager le carrefour en plateau.

Aménagements en section

Agir sur le profil de la voirie est souvent nécessaire afin de rendre cohérent l'établissement de la zone 30.

Le gestionnaire de voirie peut agir sur le profil en long, et installer des dispositifs surélevés (ralentisseurs et plateaux) et coussins berlinois ; ou agir sur le profil en travers via un rétrécissement de voirie, via l'implantation de mobilier urbain, éclairage et plantations, ou encore par le biais d'avancée ou d'élargissements de trottoirs par exemple.



Fig. Exemples de traitement en section (Source : IBSR)

Comment déterminer si des aménagements sont nécessaires ?

Un traitement de l'espace voirie contribue grandement à rendre la zone 30 perceptible par l'ensemble des usagers. Toutefois, pour des raisons financières ou pratiques, il n'est pas toujours possible de réaliser certains aménagements.

ZONES 30

FICHE N° A.2

Une bonne manière de déterminer si des aménagements sont nécessaires est de réaliser une campagne de comptages et de mesurer la vitesse pratiquée par les automobilistes. Si la vitesse en-deçà de laquelle roule 85 % des automobilistes (V85) est supérieure à 30 km/h, cela signifie que la configuration des lieux n'invite pas les automobilistes à lever le pied, et que dans ce cas des mesures sont à prendre.

Préalablement à la réalisation définitive de certains aménagements, des tests peuvent être réalisés via marquage au sol ou par le biais de placement d'éléments amovibles par exemple. A noter que les marquages sont nettement moins contraignant que d'autres aménagements « en dur », et que le cas échéant, il faudra en tenir compte lors des évaluations.

La place des piétons et cyclistes

Dans les zones 30, un cheminement piéton confortable et séparé est toujours nécessaire, alors qu'en ce qui concerne les cyclistes une mixité des circulations est à privilégier. Dans le cas d'aménagement de chicanes – sur une voirie à double sens – il est toutefois opportun de laisser un passage libre pour les cyclistes sur la droite de l'aménagement, si la largeur le permet.

Dans les zones 30, les passages pour piétons ne sont généralement pas nécessaires. A proximité des lieux forts fréquentés, en particulier par les enfants et personnes âgées (école, maisons de repos), les passages pour piétons peuvent néanmoins être maintenus.

Référence

- IBSR (2007), « La zone 30 – pour plus de sécurité et de convivialité en agglomération ».



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



Cas d'étude – le quartier de l' « Eden Park »***Constat***

Le quartier de l' « Eden Park » constitue un bon cas d'étude puisque celui-ci est actuellement le seul sur la commune à être en zone 30 – exception faite des abords d'école.

Au sein de ce quartier, plusieurs aménagements incitent à une réduction de vitesse : 11 zones de double dévoiement (chicanes) ont ainsi été aménagées sur les voiries de ce quartier, qui comporte également un plateau à l'intersection de la rue des Jacinthes et de la rue des Bouleaux. Ces aménagements ne sont toutefois pas suffisants, en témoignent les mesures de vitesses effectuées rue des Fougères :

- plus de 2/3 des automobilistes circulent au-delà de la vitesse maximale autorisée ;
- la vitesse en-deçà de laquelle roule 85 % des automobilistes (V85) est de 43 km/h.

Des mesures complémentaires sont dès lors à prévoir afin de faire respecter la zone 30.

Plusieurs raisons peuvent en partie expliquer le nombre important de dépassements de vitesse, aspects sur lequel le gestionnaire de voirie se devra d'agir : des entrées de zone 30 peu identifiables, de larges chaussées rectilignes présentant peu de rupture visuelle et enfin des automobilistes peu scrupuleux du respect des limitations de vitesse.

Propositions

La première mesure consiste à marquer d'avantage les entrées et sorties de zone 30, par exemple via un rétrécissement de la voirie et/ou par l'installation de coussins berlinois.

Ensuite, une mesure simple consisterait à sensibiliser les usagers de la route et à leur rappeler qu'ils circulent dans une zone 30. A cet effet, le signal F4a pourrait être reproduit par marquage au sol, à plusieurs endroits dans le quartier.

Un radar préventif pourrait également être placé et déplacé dans la zone 30.



ZONES 30

FICHE N° A.2

Un traitement de l'aspect visuel s'avérerait toutefois nécessaire. Cela peut par exemple se faire par la plantation de haies le long de la chaussée, ou encore par l'aménagement de zones de stationnement le long de celle-ci - zones qui pourraient être séparées les unes des autres par des plantations à hautes tiges. Dans ce dernier cas, l'aménagement combine un traitement visuel de l'espace rue à un rétrécissement de l'espace de circulation pour les automobilistes. Il permet également d'organiser le stationnement au sein de ce quartier.

Le placement de bacs à fleurs au droit des zones de dévoiement existantes contribuerait déjà à une meilleure lisibilité de la zone 30.

Enfin, des plateaux pourraient également être placés au droit de chacun des carrefours.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



Zone résidentielle**Préambule**

Dans les zones résidentielles l'espace voirie est partagée entre l'ensemble des usagers de la route et contribue à une plus grande convivialité de ces zones. C'est notamment dans ce but que ces zones ont été créées fin des années septante.

Dans ce même but et afin de davantage marquer la fonction de séjour des voiries de desserte locale, le gestionnaire de voirie peut faire le choix de transformer l'ensemble, ou une partie de ces voiries en zone résidentielle.

Davantage que la zone 30, la mise en œuvre des zones résidentielles nécessitent toutefois de répondre à certains critères et conditions d'aménagement ; sa mise en œuvre est donc plus contraignante et doit être prévue dès la conception du projet.

Législation

En région wallonne, c'est la circulaire ministérielle du 23 mai 2011 relative aux zones résidentielles et de rencontre qui est d'application.

Celle-ci stipule que l'aménagement d'une voie publique en zone résidentielle ne peut, du point de vue de la circulation routière, être envisagée que si : i) la fonction d'habitat est prépondérante ; ii) le trafic de transit y est limité ; iii) le passage des transports en commun n'y est autorisée qu'à certaines conditions (faible fréquence, desserte de la zone uniquement).

Cette circulaire mentionne également que ces zones nécessitent un aménagement particulier afin d'assurer leur efficacité et de renforcer le caractère spécifique dans l'usage qui peut être fait de la voirie par les différents usagers : i) les entrées et sorties doivent pouvoir être reconnues comme telles de par leur aménagement propre ; ii) l'espace public ne sera pas divisé en chaussée et trottoir ; iii) des éléments de repère pour les personnes malvoyantes seront prévues ; iv) le stationnement est en principe interdit sauf exception.



ZONES 30

FICHE N° A.2

Enfin, la législation prévoit que la création d'une zone résidentielle doit faire l'objet d'une concertation préalable avec les riverains de l'aménagement et qu'il serait également souhaitable d'informer les différents usagers sur les nouvelles conditions de circulation applicables dans la zone – remarques qui pourraient également s'appliquer pour les zones 30.

Signalisation

Les débuts et de fins de zones résidentielles sont signalées par les panneaux F12a et F12b, reproduits ci-dessous.



F12a



F12b

Quelques exemples



Source : IBSR



Source : IBSR

Référence

- IBSR (2013), « Les zones résidentielles et de rencontre – ou le partage de l'espace public, dans la sécurité et le respect mutuel ».

Cas d'étude – le quartier de « Plein Sud »***Constat***

Le quartier « Plein Sud » constitue un bon cas d'étude puisque celui-ci est actuellement le seul sur la commune à être défini comme zone résidentielle.

Celui-ci ne satisfait toutefois pas aux conditions d'aménagement de telles zones, telles que définies dans la circulaire ministérielle wallonne. Pour rappel, la voirie ne peut être divisée en chaussée et en trottoir ; le stationnement, s'il est autorisé, doit être clairement identifiable (marquage au sol ou revêtement différencié avec une reproduction au sol de la lettre « P ») ; et un guidage pour malvoyant doit être prévu.

Propositions

Sans aménagement lourd, il est difficile de faire de ce quartier une zone résidentielle. Le cas échéant, les trottoirs devront être en effet supprimés de telle sorte à avoir un espace piéton de même niveau que l'espace de circulation pour les véhicules motorisés.

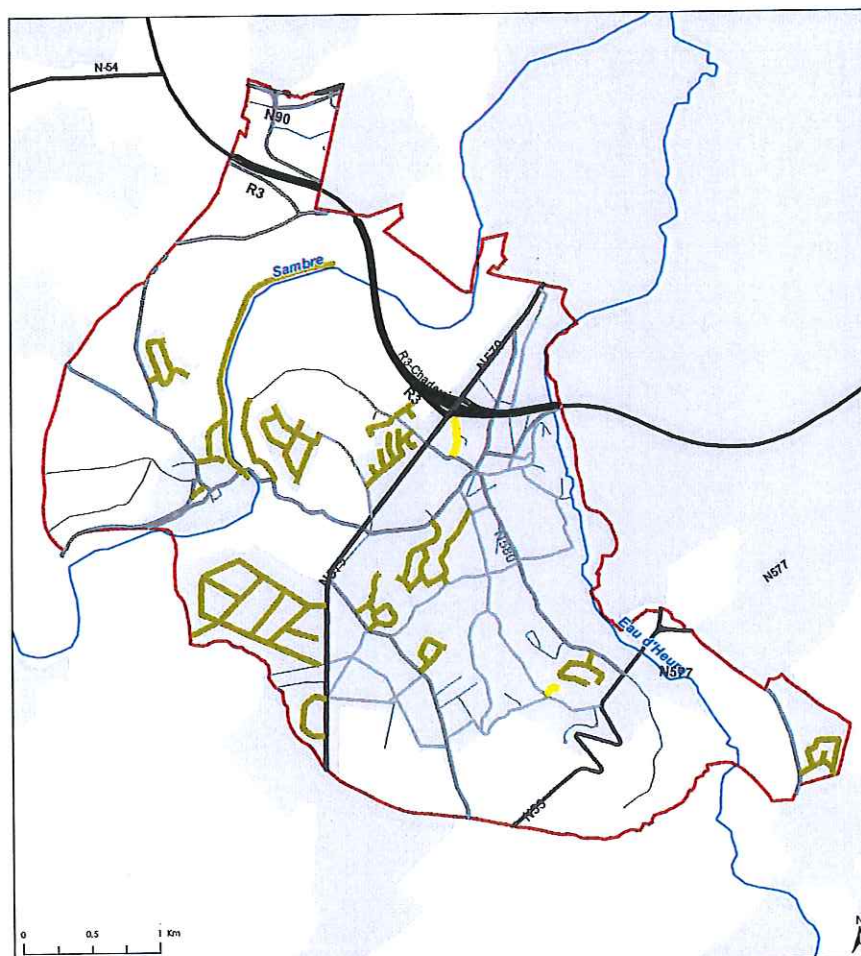
Les emplacements de parking devront être marqués au sol, et un guidage et repérage pour personnes malvoyantes être prévus.

De manière générale, la transformation d'un quartier ou d'une voirie en zone résidentielle s'avère particulièrement coûteux et contraignant. De telles zones doivent être imaginées et conçues dès leur développement.

ZONES 30

FICHE N° A.2

Cartographie



Plan Communal
de Mobilité
de Montigny-le-Tilleul

Phase 3

A.2. Zones 30 et résidentielles

Maí 2015



Voie de desserte locale à mettre progressivement en zone 30 - Priorité 1

Fond de Plan

Réseau routier principal

— Autoroute

— Voie de transit régional

Réseau routier secondaire

Voie de liaison

Réseau local

— Voirie de quartier

—— Desserte locale

— Réseau hydrographique

Noyaux d'habitat



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015

**LIMITATION DE LA VITESSE A 70 KM/H, VOIRE 50 KM/H, SUR
LES VOIES DE LIAISON (HORS AGGLOMERATION)**

FICHE N° A.3

OBJECTIF(S)

- Spécialiser le réseau routier afin de faire correspondre l'usage de la voirie à sa fonction
- Assurer une vitesse de circulation cohérente avec la fonction de la voirie et son type d'utilisation, et faire respecter cette vitesse

ACTION(S)

- Limiter à 70 km/h, voire à 50 km/h, la vitesse de circulation sur les voies de liaison sur leurs tronçons situés hors agglomération

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

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police de Germinalt, SRWT-TEC Charleroi, Communes de Thuin et de Fontaine-l'Évêque

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune (voiries communales)
- Région wallonne (voiries régionales)

- *Quotient de répartition*

- *Autres*



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

MAI 2015



**LIMITATION DE LA VITESSE A 70 KM/H, VOIRE 50 KM/H, SUR
LES VOIES DE LIAISON (HORS AGGLOMERATION)**

FICHE N° A.3

MESURE CONCRETE

Limitation à 70 km/h, voire à 50 km/h, de la vitesse de circulation sur les voies de liaison, sur leurs tronçons situés hors agglomération

La vitesse de circulation sur l'ensemble des voies de liaison, sur leur tronçon situé hors agglomération, sera limitée à 70 km/h, voire à 50 km/h (cf. carte ci-après). Les signaux C43 et C45 seront utilisés à cette fin.



C43



C45

Pour des raisons de sécurité, le Plan Communal de Mobilité recommande également de réduire à 70 km/h la limite de vitesse à l'approche du M de Bomerée, et à 50 km/h au sein de celui-ci).

Consultation des Communes voisines de Thuin et Fontaine-l'Evêque

Etant donné que certains tronçons de voirie se poursuivent sur les communes de Thuin et de Fontaine-l'Evêque, il s'avèrerait opportun de consulter ces deux Communes afin d'assurer une certaine cohérence de ces limitations de vitesse.



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

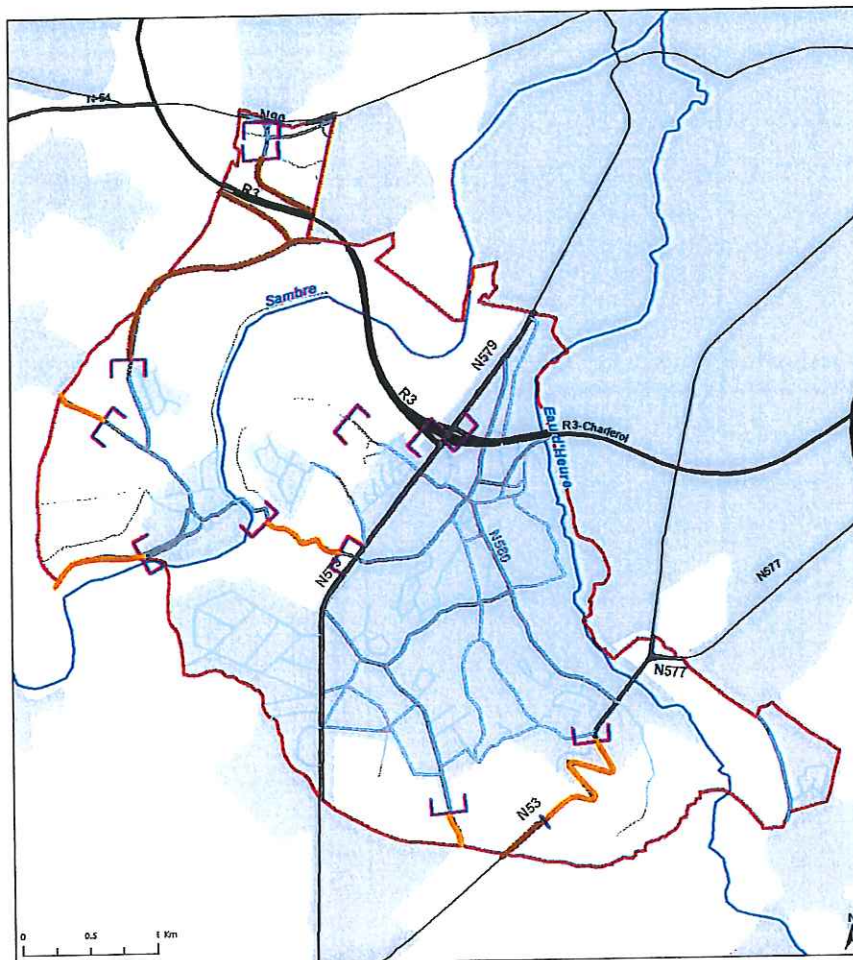
MAI 2015



**LIMITATION DE LA VITESSE A 70 KM/H, VOIRE 50 KM/H, SUR
LES VOIES DE LIAISON (HORS AGGLOMERATION)**

FICHE N° A.3

Cartographie



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

Phase 3
A.3. Limitation 70km/h

Mai 2015



- Tronçon de voie sur lequel la vitesse doit être limitée à 50km/h
- Tronçon de voie sur lequel la vitesse doit être limitée à 70km/h

Fond de Plan

Réseau routier principal

- Autoroute
- Voie de transit régional

Réseau routier secondaire

- Voie de liaison

Réseau local

- Voie de quartier
- Locale
- Chemin remem

Réseau hydrographique

- Noyaux d'habitat
- Entrées villages



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

MAI 2015



AMENAGEMENT VOIRIE : RUE DE LA STATION (N53)

FICHE N° A.4

OBJECTIF(S)

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

ACTION(S)

- Reconfigurer la rue de la Station (N53), dans sa portion comprise entre la rue de Bomérée et la rue du Faubourg

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 2
- Action à mener à progressivement en fonction des budgets disponibles

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Région wallonne (District Routier de Charleroi, Direction de la Sécurité des infrastructures routières), SRWT-TEC Charleroi

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

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune (voiries communales)
- Région wallonne (voiries régionales)
- Subsidés Région wallonne
- Autres : SRWT – TEC Charleroi



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



AMENAGEMENT VOIRIE : RUE DE LA STATION (N53)

FICHE N° A.4

MESURE CONCRETE

L'action consiste à reconfigurer la rue de la Station (N53) sur sa portion comprise entre la rue de Bomerée et la rue du Faubourg

Principes d'aménagement

Le (ré)aménagement de la rue de la station (N579) sur cette portion de voirie reposera sur les principes suivants :

- nécessité d'écouler le flux de trafic automobile ;
- nécessité d'offrir quelques places de stationnement et un cheminement piéton de qualité, en particulier du côté de l'école ;

Proposition d'aménagement

- en ce qui concerne la circulation automobile :
 - le maintien d'une bande de circulation par sens.
Il est préconisé de réduire les largeurs des bandes de circulation à 3,0 m, via l'aménagement d'une mini bande centrale (par marquage au sol ou par la mise en place d'un autre revêtement)
- en ce qui concerne le stationnement:
 - l'aménagement d'une zone de stationnement, côté *est* de la voirie ;
 - côté ouest, la zone d'arrêt de bus – sise à proximité du carrefour formé avec la rue du Faubourg – pourrait être dédiée au stationnement en dehors des heures d'utilisation par les bus (1 fois par jour la semaine).
- en ce qui concerne les modes doux :
 - l'aménagement d'un trottoir surélevé. Depuis le carrefour formé avec la rue de Bomerée et la rue du Vert Bois, ce trottoir sera continu des deux côtés de la voirie jusqu'à hauteur de l'école. Ensuite, il ne se prolongera jusqu'à la rue de Faubourg que du côté de l'école (pas de continuité vers le M de Bomerée).

De ce fait, les emplacements de parking sis devant le restaurant « L'Eveil des Sens » seront supprimés. De nouveaux emplacements en épi pourraient être aménagés un peu plus haut sur la voirie.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015

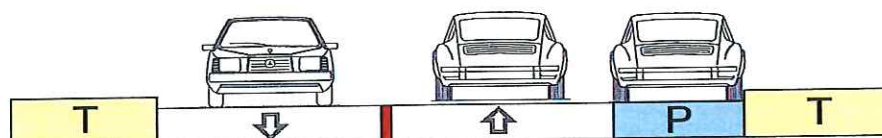


AMENAGEMENT VOIRIE : RUE DE LA STATION (N53)

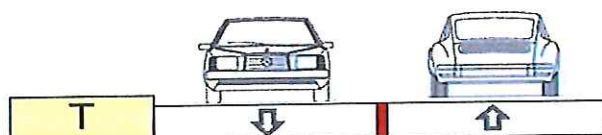
FICHE N° A.4

Profils

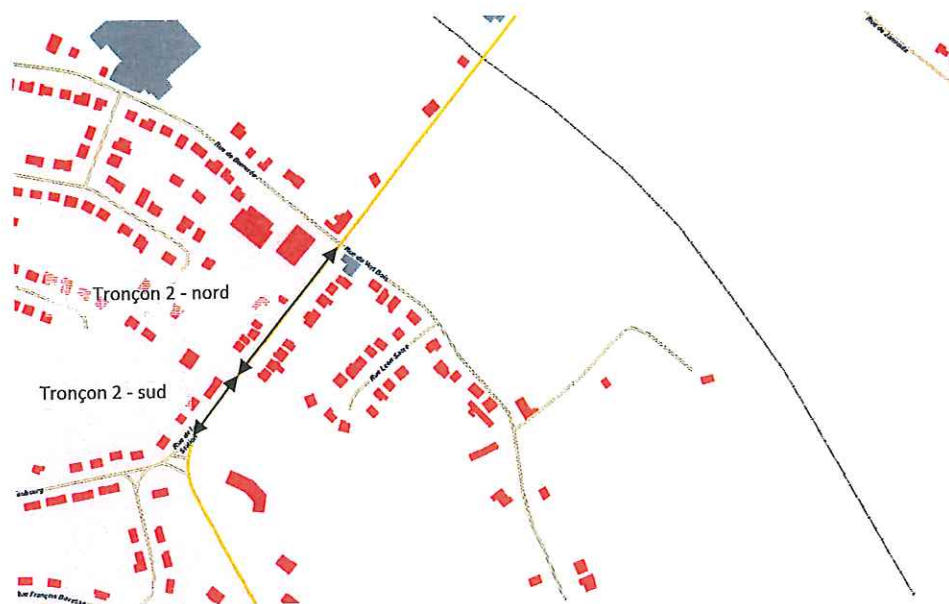
Tronçon 2-nord (carrefour Bomerée - école)



Tronçon 2-sud (école – carrefour Faubourg)



Localisation



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



EXPLOITATION CARREFOUR : STATION (N53) / TRIEU MAILLARD (N577)		FICHE N° A.5A
<u>OBJECTIF(S)</u> - Améliorer les conditions de circulation des automobilistes sur le réseau principal (rue de la Station – N53) en vue : • d'une meilleure utilisation du réseau routier ; • d'une réduction du trafic de transit dans le centre et les quartiers résidentiels de Montigny-le-Tilleul		
<u>ACTION(S)</u> - Reconfigurer partiellement le carrefour formé entre la rue de la Station (N53) et la rue Trieu Maillard (N577) : aménager une bande de présélection pour les mouvements de tourne-à-droite (en direction de Charleroi – N577).		
<u>DEGRE DE PRIORITE</u> - Priorité de niveau 1 - Action à mener à court terme (< 5 ans), en fonction de résultats de l'étude portant sur la mise en place d'une ligne à haut niveau de service sur la N53 (Ville de Charleroi)		
<u>ACTEUR(S) CONCERNE(S)</u> Acteur(s) directement concerné(s) : Région wallonne (District Routier de Charleroi, Direction de la Sécurité des infrastructures routières) Acteur(s) indirectement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, SRWT-TEC Charleroi		
<u>BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT</u> <u>Estimation budget :</u> \$ <u>Source(s) de financement :</u> - Fonds commun de l'Etat de la Région wallonne - Région wallonne (voiries régionales) - Autres :		
	PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL MAI 2015	

EXPLOITATION CARREFOUR :**STATION (N53) / TRIEU MAILLARD (N577)****FICHE N° A.5A****MESURE CONCRETE*****Proposition d'aménagement***

L'action consiste à aménager une bande de présélection pour les mouvements de tourne-à-droite (en direction de Charleroi-N577) permettant aux automobilistes de profiter pleinement du by-pass existant et de ne pas être bloqués par les véhicules patientant au feu rouge.

Cet aménagement pourrait être réalisé depuis la zone d'arrêt de bus en amont, et profiter pleinement aux lignes de bus quittant leur arrêt.

Il nécessite un remblaiement, ainsi que le déplacement de luminaires.

NB : La pertinence de sa mise en œuvre doit être évaluée en fonction des résultats de l'étude portant sur la mise en place d'une ligne à haut niveau de service sur la N53 (Ville de Charleroi). Cette étude pourrait conclure à une reconfiguration complète de ce carrefour.



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

MAI 2015



EXPLOITATION CARREFOUR :

STATION (N53) / TRIEU MAILLARD (N577)

FICHE N° A.5A

Esquisse d'aménagement



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

Mai 2015



EXPLOITATION CARREFOUR :**STATION (N53) / BOMERÉE (N580) / VERT BOIS****FICHE N° A.5B****OBJECTIF(S)**

- Améliorer les conditions de circulation des lignes de bus desservant le territoire communal (tout en garantissant la fluidité du trafic sur les axes principaux de circulation)

ACTION(S)

- Revoir le phasage de feu du carrefour afin de permettre un plus grand écoulement de flux du trafic en provenance de Montigny-le-Tilleul durant les heures de pointe du soir, tout en garantissant l'écoulement des flux sur les branches principales (rue de la Station – N53).

DEGRE DE PRIORITE

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

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Région wallonne (District Routier de Charleroi, Direction de la Sécurité des infrastructures routières)

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

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : < 5.000 € (étude et application)

Source(s) de financement :

- Région wallonne (voiries régionales)

- Région wallonne (voiries régionales)



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

MAI 2015



EXPLOITATION CARREFOUR :

STATION (N53) / BOMERÉE (N580) / VERT BOIS

FICHE N° A.5b

MESURE CONCRETE

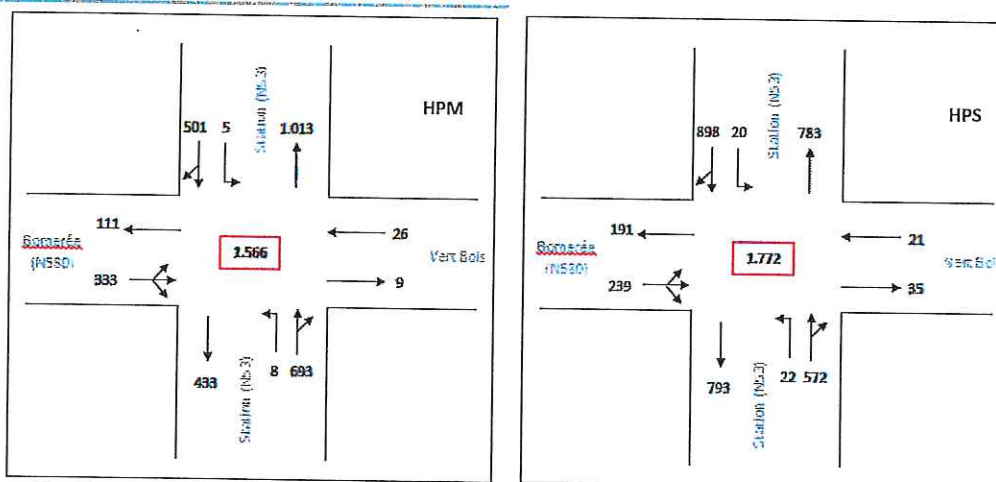
Proposition (révision phasage de feux)

Il s'agit de revoir le phasage actuel des feux durant les heures de pointe du soir afin de permettre un plus grand écoulement des flux en provenance de Montigny-le-Tilleul (branche problématique), et par-là une meilleure vitesse commerciale des lignes de bus 70 et 71 empruntant ce carrefour.

Lors de la révision du phasage, il y aura lieu de maintenir un temps de vert suffisant sur les branches principales (rue de la Station – N53), une priorité par rapport aux branches secondaires.

Capacités utilisées, exploitation et utilisation actuelles du carrefour (rappel)

Utilisation durant les heures de pointe du matin et du soir (evp/h)



Le carrefour est emprunté par les lignes 70 et 71 de bus du TEC-Charleroi (Bomerée – Station)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



EXPLOITATION CARREFOUR :

STATION (N53) / BOMERÉE (N580) / VERT BOIS

FICHE N° A.5B

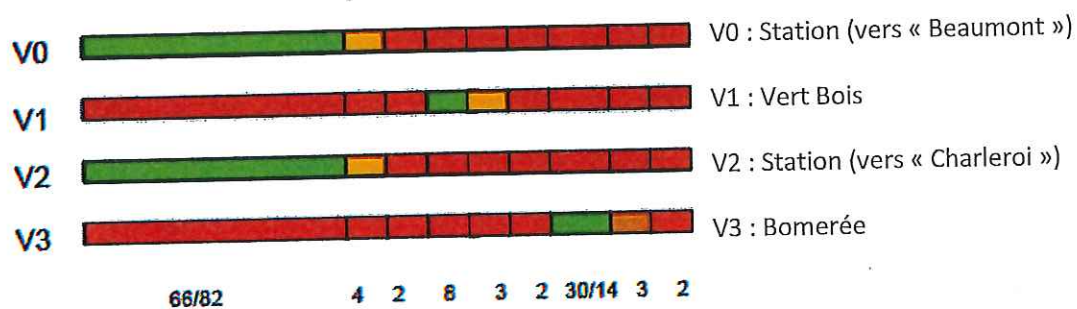
Capacité utilisée du carrefour (CUC) durant les heures de pointe

CUC = 68 % (HPM) et 77 % (HPS)

La rue de Bomérée (N580) constitue la branche problématique durant HPS : Cum $\geq$ 100 %

Phasage actuel durant les heures de pointe

Le phasage est différent durant les heures de pointe du matin et du soir, et accorde logiquement plus de temps de vert le soir.



Cycle : 120 secondes

Tps vert disponible : 104 secondes



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



AMENAGEMENT VOIRIE : RUE DE GOZEE (N579)

FICHE N° A.6

OBJECTIF(S)

- Spécialiser le réseau routier
- Améliorer le confort, la sécurité, et l'accessibilité multimodale des arrêts de bus
- Améliorer les conditions de déplacements des piétons le long des principaux axes de circulation

ACTION(S)

- Reconfigurer la rue de Gozée (N579)

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 2 (sauf réduction à une bande de circulation par sens sur tronçon 4 : priorité de niveau 1)
- Action à mener à progressivement en fonction des budgets disponibles

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Région wallonne (District Routier de Charleroi, Direction de la Sécurité des infrastructures routières), SRWT-TEC Charleroi

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

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune (voiries communales)
- Région wallonne (voiries régionales)
- Subsidés Région wallonne
- Autres : SRWT – TEC Charleroi



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



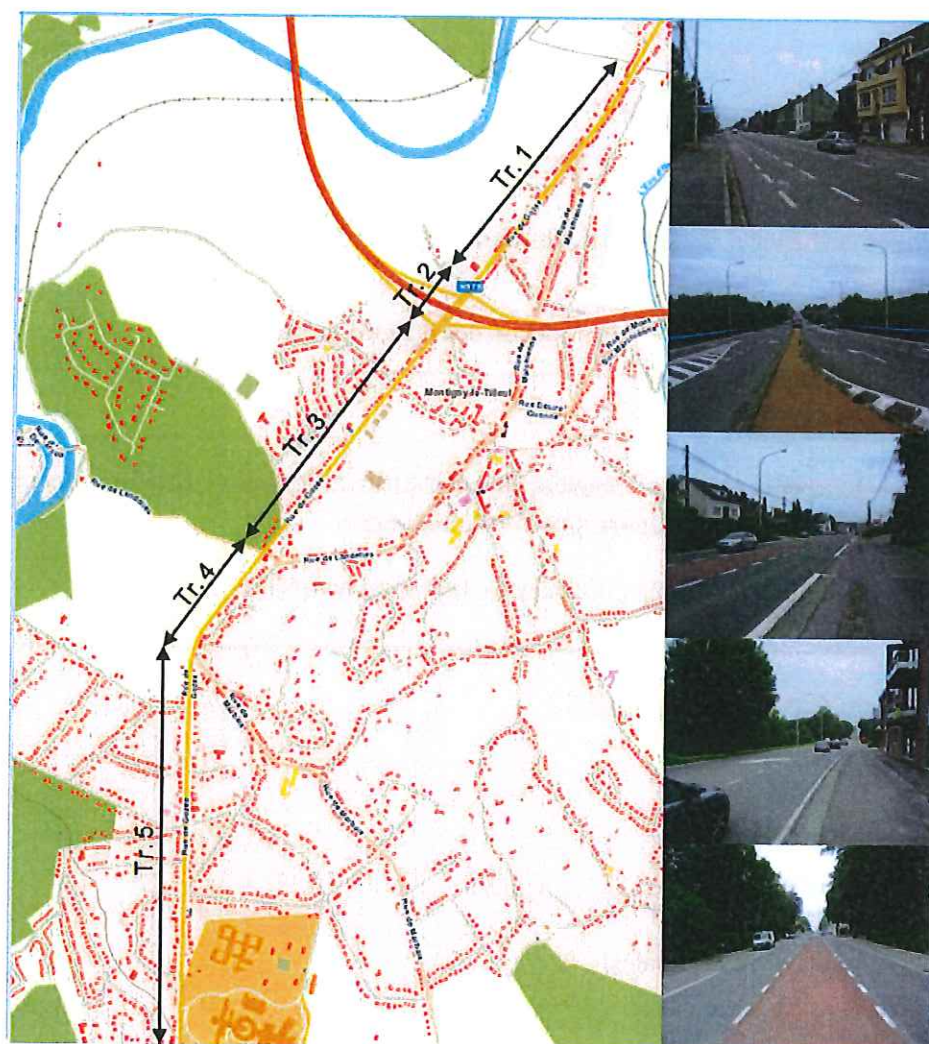
AMENAGEMENT VOIRIE : RUE DE GOZEE (N579)

FICHE N° A.6

MESURE CONCRETE

L'action consiste à reconfigurer partiellement la rue de Gozée (N579) sur sa portion traversant le territoire communal de Montigny-le-Tilleul, soit sur environ 4 kilomètres.

La figure ci-dessous reprend les différents tronçons concernés.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



AMENAGEMENT VOIRIE : RUE DE GOZEE (N579)

FICHE N° A.6

Principes d'aménagement

Le (ré)aménagement de la rue de Gozée (N579) reposera sur les principes suivants :

- nécessité d'écouler le flux de trafic automobile sur cet axe principal de circulation ;
- nécessité de garantir la fluidité de circulation pour les bus, et rendre plus confortable et plus sécurisantes les zones d'arrêts de bus ;
- nécessité d'offrir des places de stationnement (particulièrement pour les résidents sis sur le tronçon nord de cette voirie, ainsi que sur la portion comprise entre le carrefour de la Place et l'échangeur ; et dans une moindre mesure pour les visiteurs sur les autres tronçons) ;
- amélioration des conditions de déplacements des cyclistes sur la portion sud de la voirie, identifiée comme itinéraire structurant pour les cyclistes ;
- amélioration des conditions de déplacements des piétons, en particulier dans les zones sujettes à un nombre de déplacements à pied plus conséquent.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



AMENAGEMENT VOIRIE : RUE DE GOZEE (N579)

FICHE N° A.6

Proposition d'aménagement

- en ce qui concerne la circulation automobile :
 - le maintien d'une bande de circulation par sens entre Charleroi et l'échangeur ;
 - le maintien d'une bande de circulation par sens et d'une bande facilitant les mouvements de tourne-à-gauche entre l'échangeur et l'hôpital André Vésale ;
 - la suppression de la seconde bande de circulation (en direction de Gozée) sur le tronçon Landelies – Marbaix (tronçon 4 ci-après)
- en ce qui concerne les bus:
 - l'aménagement en chaussée des zones d'arrêts de bus dans les zones ne connaissant pas de problème de congestion (tronçons 1 et 5 actuellement) ;
- en ce qui concerne le stationnement:
 - d'offrir des possibilités de stationnement des deux côtés de la voirie entre Charleroi et l'échangeur ;
 - d'offrir des possibilités de stationnement des deux côtés de la voirie, si possible, entre l'échangeur et le carrefour de la Place ;
 - d'offrir des possibilités de stationnement d'un côté de la voirie, entre le carrefour de la Place et l'hôpital André Vésale ;
- en ce qui concerne les modes doux :
 - l'aménagement d'un itinéraire cyclable sécurisé entre l'hôpital André Vésale et le carrefour de Grand Bry, voire de Marbaix (en fonction de l'option retenue concernant l'itinéraire cyclable structurant ; cf. par ailleurs) ;
 - l'aménagement d'un trottoir surélevé entre Charleroi et l'échangeur, ainsi qu'entre l'échangeur et le carrefour de Landelies (au minimum jusqu'au Delhaize).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015

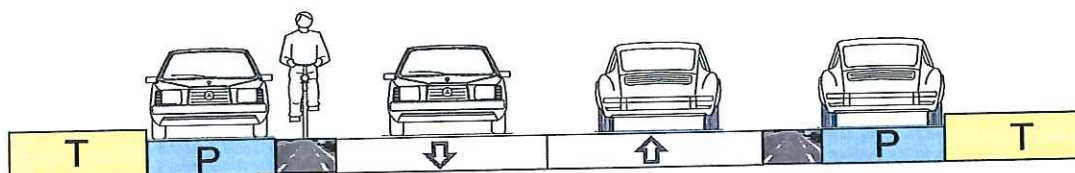


AMENAGEMENT VOIRIE : RUE DE GOZEE (N579)

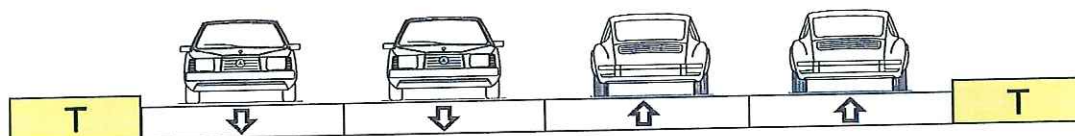
FICHE N° A.6

Profils

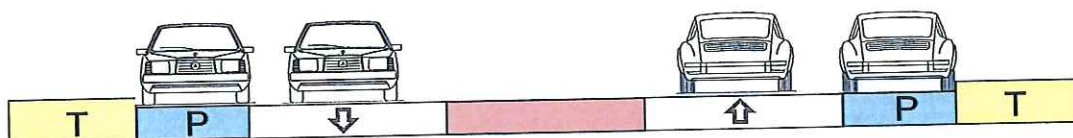
Tronçon 1 (Charleroi – échangeur)



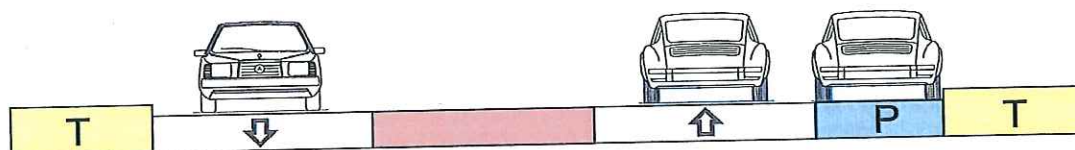
Tronçon 2 (échangeur)



Tronçon 3a (échangeur – carrefour de la Place)



Tronçon 3b (carrefour de la Place – carrefour de Landelies)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

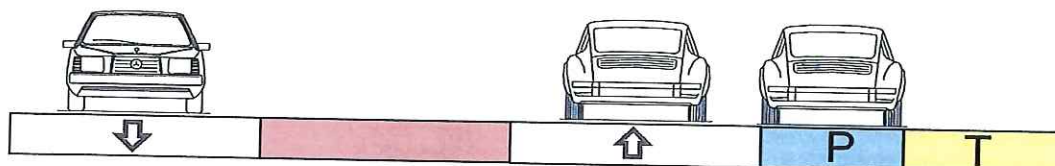
MAI 2015



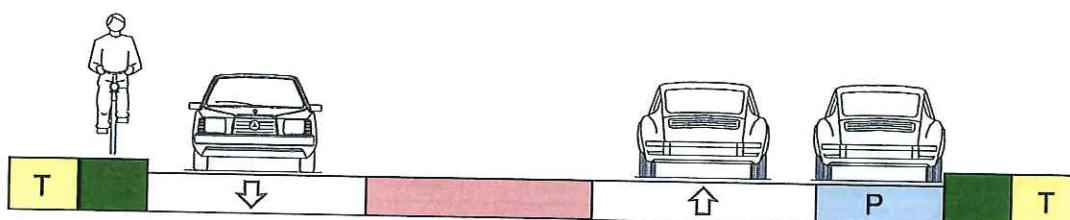
AMENAGEMENT VOIRIE : RUE DE GOZEE (N579)

FICHE N° A.6

Tronçon 4 (carrefour de Landelies – carrefour de Marbaix)



Tronçon 5 (carrefour de Marbaix – Hôpital André Vésale)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



EXPLOITATION CARREFOUR :**GOZEE (N579) / PLACE (N580) / Malfalise****FICHE N° A.7A****OBJECTIF(S)**

- Améliorer les conditions de circulation des automobilistes sur le réseau principal (rue de Gozée – N579) en vue :
 - d'une meilleure utilisation du réseau routier ;
 - d'une réduction du trafic de transit dans le centre et les quartiers résidentiels de Montigny-le-Tilleul
- Améliorer les conditions de circulation des lignes de bus desservant le territoire communal

ACTION(S)

- Revoir le phasage de feu du carrefour dit de la « Place » en vue d'écouler davantage de trafic sur les branches principales (rue de Gozée – N579)

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 1
- Action à mener à court terme (< 5 ans), de concert avec la révision du phasage de feux du carrefour Nord de l'échangeur de Montigny-le-Tilleul (fiche A7b) et avec la mise en place de feux de signalisation au droit du carrefour sud de cet échangeur (fiche A7c)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Région wallonne (District Routier de Charleroi, Direction de la Sécurité des infrastructures routières)

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

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : < 5.000 € (étude et application)

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune (voiries communales)
- Région wallonne (voiries régionales)
- Subsidés Région wallonne
- Autres



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

Mai 2015



EXPLOITATION CARREFOUR :

GOZEE (N579) / PLACE (N580) / MALFALISE

FICHE N° A.7A

MESURE CONCRETE

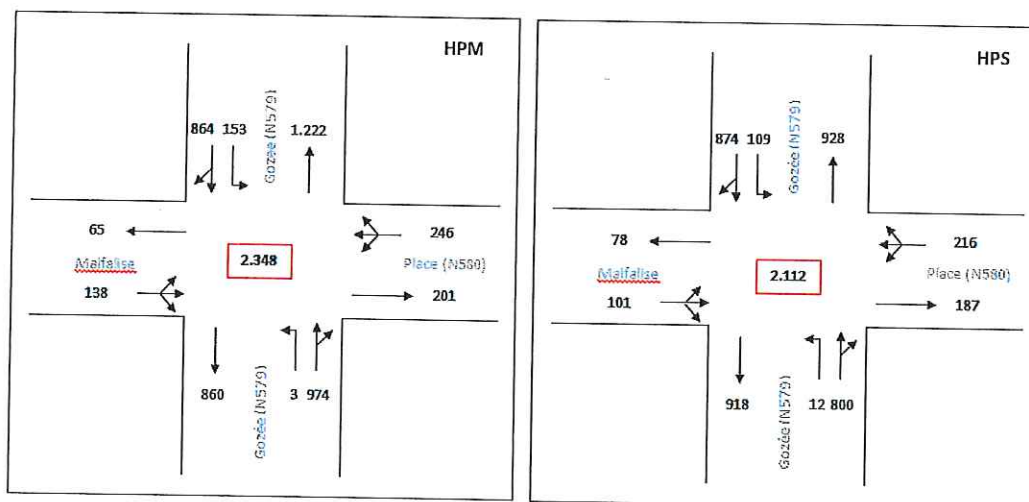
Proposition

Il s'agit de revoir le phasage actuel des feux en vue d'écouler un plus grand flux de trafic sur les branches principales (rue de Gozée – N579). Pour ce faire, il est proposé d'augmenter la durée globale du cycle et les temps de vert pour les mouvements principaux (rue de Gozée – N579).

Ces feux doivent être coordonnés avec ceux de l'échangeur de Montigny-le-Tilleul (cf. fiches A7b et A7c).

Capacités utilisées, exploitation et utilisation actuelles du carrefour (rappel)

Utilisation durant les heures de pointe du matin et du soir (evp/h)



Le carrefour est emprunté par 4 lignes de bus du TEC-Charleroi :

- les lignes 75, 77 et 109 a (Gozée – Gozée)
- la ligne 70 (Gozée – Place, et inversement)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



EXPLOITATION CARREFOUR :

GOZEE (N579) / PLACE (N580) / Malfalise

FICHE N° A.7A

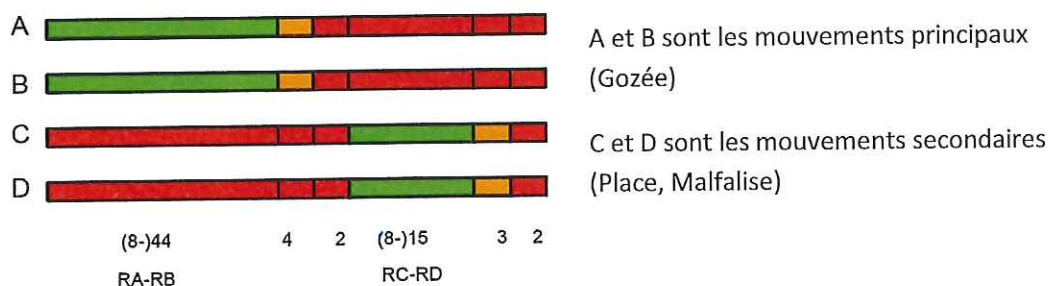
Capacité utilisée du carrefour (CUC) durant les heures de pointe

CUC = 80 % (HPM) et 72 % (HPS)

Les mouvements problématiques sont :

- le tourne-à-gauche vers Place en HPM : CUM = 97 %
- le va-tout-droit vers Charleroi en HPM : CUM = 86 %

Phasage actuel durant les heures de pointe



Cycle : 70 secondes

Tps vert disponible : 59 secondes



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



EXPLOITATION CARREFOUR :**ECHANGEUR NORD (MONTIGNY-LE-TILLEUL)**

FICHE N° A.7B

OBJECTIF(S)

- Améliorer les conditions de circulation des automobilistes sur le réseau principal (rue de Gozée – N579) en vue :

- d'une meilleure utilisation du réseau routier ;
- d'une réduction du trafic de transit dans le centre et les quartiers résidentiels de Montigny-le-Tilleul

- Améliorer les conditions de circulation des lignes de bus desservant le territoire communal

ACTION(S)

- Revoir le phasage de feu du carrefour Nord de l'échangeur de Montigny-le-Tilleul

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 1

- Action à mener à court terme (< 5 ans), de concert avec la révision du phasage de feux du carrefour dit de la « Place » (fiche A7A) et avec la mise en place de feux de signalisation au droit du carrefour sud de l'échangeur (fiche A7c)

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Région wallonne (District Routier de Charleroi, Direction de la Sécurité des infrastructures routières)

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

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : < 5.000 € (étude et application)

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune (voiries communales)

- Région wallonne (voiries régionales)

- Subv. des Région wallonne

- Autres



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

MAI 2015



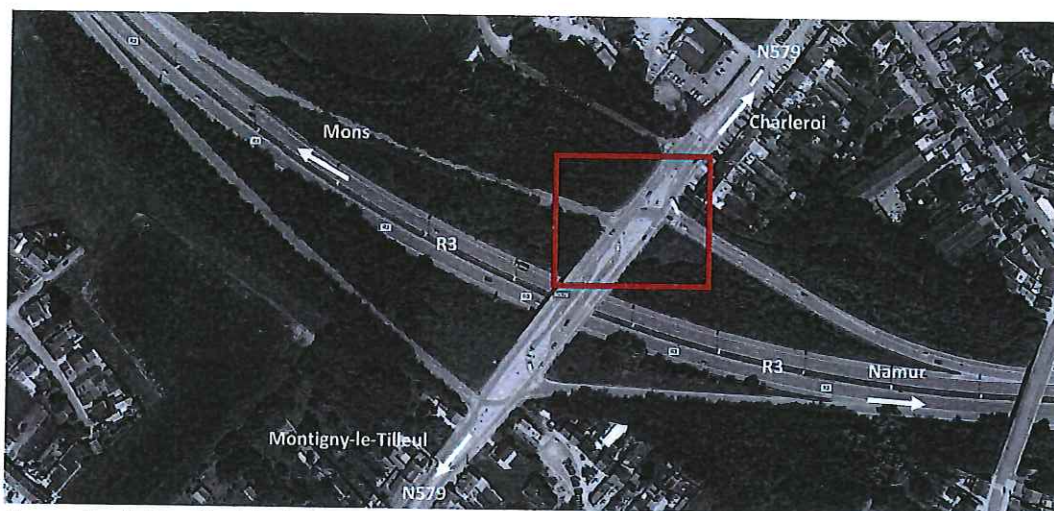
EXPLOITATION CARREFOUR :

ECHANGEUR NORD (MONTIGNY-LE-TILLEUL)

FICHE N° A.7B

MESURE CONCRETE

Localisation du carrefour



Source : Google Maps (fond de plan)

Proposition

Il s'agit de revoir le phasage actuel des feux afin de permettre à l'ensemble du trafic de s'écouler au droit de ce carrefour. Il est proposé d'allonger le temps de vert pour les mouvements de tourne-à-gauche vers le R3 (mouvement problématique ; vers Mons/Fontaine-l'Evêque), au détriment du temps de vert pour les véhicules en provenance de Charleroi et du R3.

Le temps de vert trop court pour les mouvements de tourne-à-gauche en direction du R3 (vers Mons/Fontaine l'Evêque) est l'une des principales causes des embarras de circulation et des remontées importantes de files observées actuellement rue de Gozée (N579).

Ces feux doivent être coordonnés avec ceux proposés pour le carrefour Sud de l'échangeur (fiche A7B), et avec ceux du carrefour dit de la « Place » (fiche A7A).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



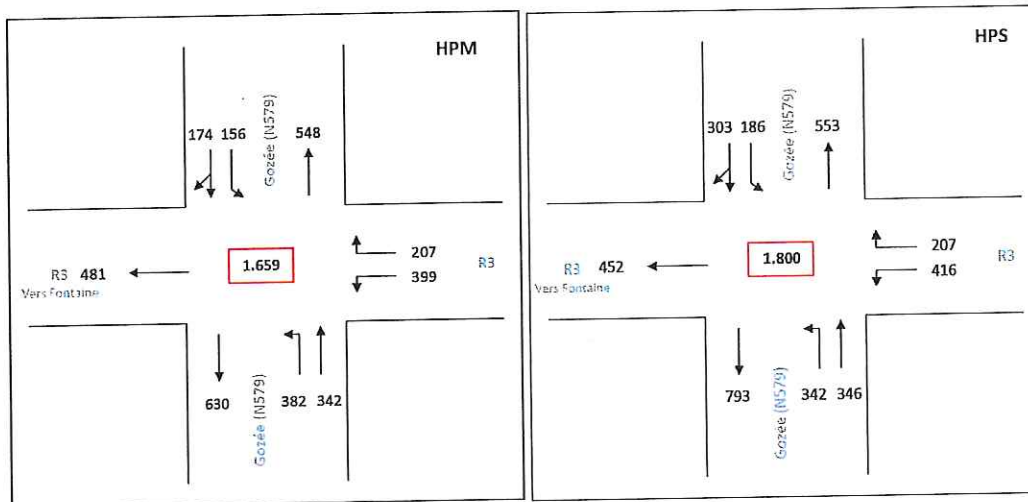
EXPLOITATION CARREFOUR :

ECHANGEUR NORD (MONTIGNY-LE-TILLEUL)

FICHE N° A.7B

Capacités utilisées, exploitation et utilisation actuelles du carrefour (rappel)

Utilisation durant les heures de pointe du matin et du soir (evp/h)



Le carrefour est emprunté par 3 lignes de bus du TEC-Charleroi (75, 77 et 109 a)

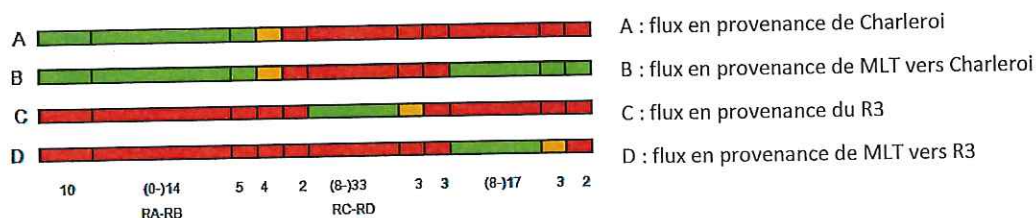
Capacité utilisée du carrefour (CUc) durant les heures de pointe

CUc < 85 % (HPM et HPS)

Les mouvements problématiques sont :

- le tourne-à-gauche vers R3 en HPM : CUm ≥ 95 %
- le tourne-à-gauche vers R3 en HPS : CUm ≥ 95 %

Phasage actuel durant les heures de pointe



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



EXPLOITATION CARREFOUR : ECHANGEUR SUD (MONTIGNY-LE-TILLEUL)		FICHE N° A.7c
<u>OBJECTIF(S)</u> - Améliorer la sécurité, et les conditions de circulation des automobilistes sur le réseau principal (rue de Gozée – N579) en vue : • d'une meilleure utilisation du réseau routier ; • d'une réduction du trafic de transit dans le centre et les quartiers résidentiels de Montigny-le-Tilleul - Améliorer les conditions de circulation des lignes de bus desservant le territoire communal		
<u>ACTION(S)</u> - Revoir la gestion du carrefour et y placer des feux de signalisation		
<u>DEGRE DE PRIORITE</u> - Priorité de niveau 1 - Action à mener à court terme (< 5 ans), de concert avec la révision du phasage de feux du carrefour dit de la « Place » (fiche A7A) et du carrefour Nord de l'échangeur (fiche A7B)		
<u>ACTEUR(S) CONCERNE(S)</u> Acteur(s) directement concerné(s) : Région wallonne (District Routier de Charleroi, Direction de la Sécurité des infrastructures routières) Acteur(s) indirectement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, SRWT-TEC Charleroi		
<u>BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT</u> Estimation budget : \$ Source(s) de financement : - Fonds propres Commune (voiries communales) - Région wallonne (voiries régionales) - Société de la Région wallonne - Autres		
	PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL MAI 2015	

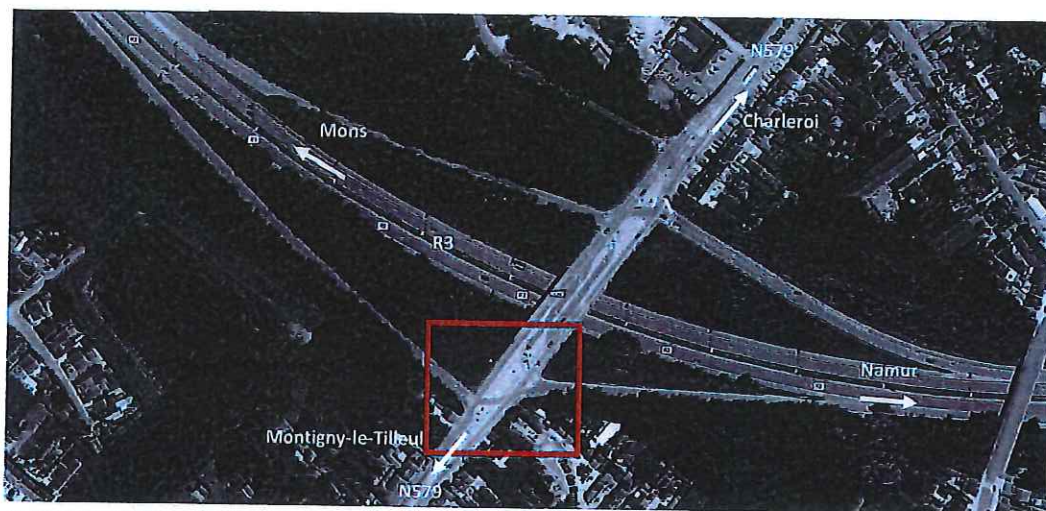
EXPLOITATION CARREFOUR :

ECHANGEUR SUD (MONTIGNY-LE-TILLEUL)

FICHE N° A.7c

MESURE CONCRETE

Localisation du carrefour



Source : Google Maps (fond de plan)

Proposition

Il s'agit de revoir la gestion du carrefour afin garantir la sécurité de l'ensemble des usagers de la route, et de fluidifier le trafic au droit de celui-ci.

Une gestion par feux de signalisation est proposée. Le cas échéant, il sera nécessaire de dédoubler les voies en provenance de "Beaumont" et d'isoler les mouvements de tourne-à-droite des mouvements de tourne-à-gauche et va-tout-droit. Un phasage similaire à celui appliqué au carrefour nord de l'échangeur conviendrait.

La mise en place de feux de signalisation au droit de ce carrefour impliquera nécessairement une coordination avec les feux régulant le carrefour nord de l'échangeur (fiche A7b), ainsi que ceux régulant le carrefour dit de la « Place » (fiche A7a).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



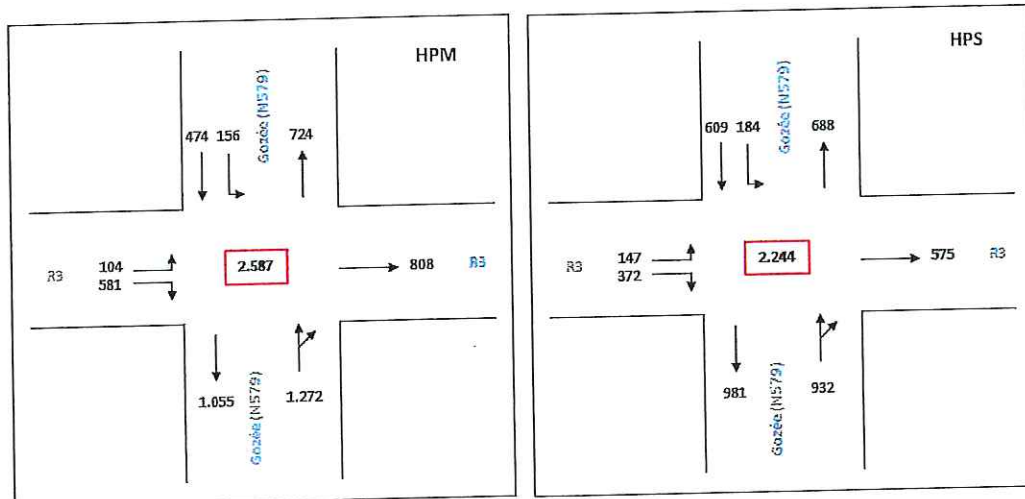
EXPLOITATION CARREFOUR :

ECHANGEUR SUD (MONTIGNY-LE-TILLEUL)

FICHE N° A.7C

Capacités utilisées, exploitation et utilisation actuelles du carrefour (rappel)

Utilisation durant les heures de pointe du matin et du soir (evp/h)



Le carrefour est emprunté par 3 lignes de bus du TEC-Charleroi (75, 77 et 109 a)

Capacité utilisée du carrefour (CUc) durant les heures de pointe

CUc > 95 % (HPM) et ≥ 85 % (HPS)

Les mouvements problématiques sont :

- le tourne-à-gauche vers R3 en HPM : CUc > 95 %
- le tourne-à-gauche vers Charleroi en HPM : CUc ≥ 85 %
- le tourne-à-droite vers « Beaumont » en HPM : CUc ≥ 85 %
- le tourne-à-gauche vers R3 en HPS : CUc ≥ 85 %



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015

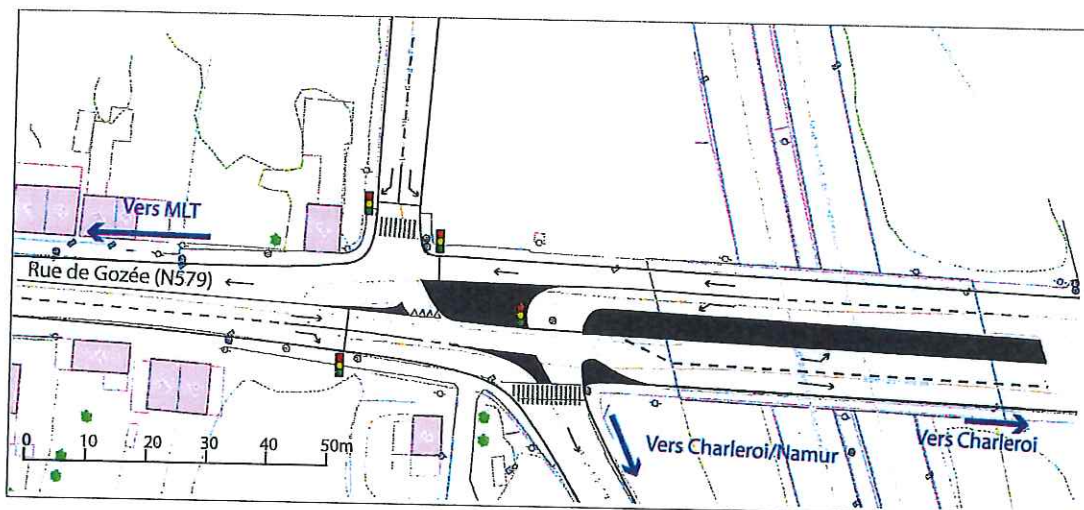


EXPLOITATION CARREFOUR :

ECHANGEUR SUD (MONTIGNY-LE-TILLEUL)

FICHE N° A.7c

Esquisse d'aménagement



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



**PROTECTION DU CENTRE ET DES QUARTIERS RESIDENTIELS DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL DU TRAFIC DE TRANSIT**

FICHE N° B.1

OBJECTIF(S)

- Protéger le centre et les quartiers résidentiels de Montigny-le-Tilleul du trafic de transit

ACTION(S)

- Soutenir les projets favorisant le développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle dans les zones urbanisées sises au sud de la commune
 - Mettre à sens unique la rue du Grand Chemin
 - Renforcer la signalétique directionnelle verticale sur la rue de Gozée (N579)
- D'autres actions proposées par ailleurs visent à rencontrer cet objectif :
- Revoir les phasages de feux du carrefour de la Place (**fiche A.7a**) et du carrefour nord de l'échangeur (**fiche A.7b**), et revoir la gestion du carrefour sud de l'échangeur (**fiche A.7c**)

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveaux 1 (soutenir les projets externes, gestion des carrefours) et 2 (mise à sens unique, signalétique)
- Action à mener : continuellement : soutenir les projets externes
 - : à court terme (< 5 ans) : gestion des carrefours, signalétique
 - : à moyen terme (< 10 ans) : mise à sens unique

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

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

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police de Germinalt (mise à sens unique, signalétique)

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune

- Région wallonne (gestion des carrefours, signalétique)



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

MAI 2015



PROTECTION DU CENTRE ET DES QUARTIERS RESIDENTIELS DE MONTIGNY-LE-TILLEUL DU TRAFIC DE TRANSIT

FICHE N° B.1

MESURE CONCRETE

Soutenir les projets favorisant le développement des modes de transport alternatif à la voiture dans les zones urbanisées sises au sud de la commune

La Commune de Montigny-le-Tilleul soutiendra les divers projets ambitionnant le développement des modes de transport alternatifs à la voiture dans les zones urbanisées sises au sud de la commune, tel le développement de parkings de covoiturage dans la zone de l'Entre Sambre et Meuse (Schéma d'accessibilité et de mobilité du Sud de l'Entre Sambre-et-Meuse) ou encore la proposition de création d'une ligne de bus express régionale entre Charleroi et Chimay (SDER actualisé).

Revoir le phasage de feux et la gestion de plusieurs carrefours sur la rue de Gozée (N579)

Ces actions sont reprises par ailleurs (**fiches A.7a, fiches A.7b, fiches A.7c**).

Mettre à sens unique la rue du Grand Chemin (tronçon sud)

Autre mesure proposée, la mise à sens unique de la rue du Grand Chemin, sur son tronçon sud (entre la rue de Landelies et la rue de Marbaix).

Le cas échéant, cette voirie :

- devra être réaménagée/réorganisée de telle sorte à réduire les espaces de circulation pour les véhicules automobiles, et à garantir une vitesse de circulation réduite (< 30 km/h) ;
- sera ouverte à la circulation des cyclistes dans les deux sens (sauf si des raisons de sécurité s'y opposent) (cf. **fiche G.2** pour plus de détail sur les contre-sens cyclables).

Cette voirie étant reprise en tant qu'itinéraire cyclable structurant au niveau de Montigny-le-Tilleul dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité, un aménagement en faveur des cyclistes y sera prévu (piste ou bande cyclable), dans les deux sens de circulation, le cas échéant.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015

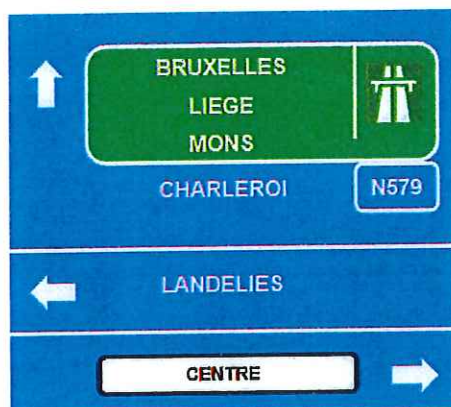


**PROTECTION DU CENTRE ET DES QUARTIERS RESIDENTIELS DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL DU TRAFIC DE TRANSIT**

FICHE N° B.1

Renforcer la signalétique directionnelle verticale sur la rue de Gozée (N579)

En amont du carrefour formé entre la rue de Gozée (N579) et la rue de Landelies, en direction de Charleroi, il est recommandé d'apposer un nouveau panneau reprenant les informations suivantes :



PROTECTION DU VILLAGE DE LANDELIES DU TRAFIC DE TRANSIT

FICHE N° B.2

OBJECTIF(S)

- Protéger le village de Landelies du trafic de transit lié à la proximité de l'Abbaye d'Aulne

ACTION(S)

- Dialoguer avec la Commune de Thuin et l'exploitant du site touristique
- Revoir la signalétique de jalonnement de ce site touristique
- Mettre à sens unique la rue Albert 1^{er} et/ou la rue Franz Durieux

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveaux 1 (dialogue, signalétique) et 2 (mise à sens unique)
- Action à mener : à court terme (< 5 ans) : dialogue, signalétique
à court-moyen terme (5 - 10 ans) : mise à sens unique

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

Acteur(s) directement concerné(s) : Commune de Montigny-le-Tilleul, commune de Thuin, Exploitant du site de l'Abbaye d'Aulne, Région wallonne (signalétique)

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Zone de Police de Germinalt (mise à sens unique)

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

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



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



MESURE CONCRETE

Dialoguer avec la Commune de Thuin et l'exploitant du site touristique

La première mesure consiste à dialoguer avec la Commune de Thuin et le futur exploitant du site de l'Abbaye d'Aulne afin de leur faire part des désagréments occasionnés par le trafic automobile généré par leur site touristique – particulièrement le dimanche et en période estivale – et en vue de trouver des solutions.

Revoir la signalétique de jalonnement

Au droit du carrefour formé entre la rue de Landelies (col de Landelies) et la rue de Gozée (N579), le site de l'Abbaye d'Aulne sera jalonné via Gozée, et non plus via Landelies comme c'est le cas actuellement. A ce titre, il sera fait usage du signal F33c, et non plus du signal F29 (cf. *fiche J.1*).

Au sein du village de Landelies, la signalétique relative à l'Abbaye d'Aulne, à l'exception de celle destinée aux modes doux, sera retirée.

Mettre à sens unique la rue Albert 1^{er} (et/ou la rue Franz Durieux)

La mise à sens unique de la rue Albert 1^{er}, sur son tronçon compris entre la rue de Cousolre et la limite communale, nécessitera de prendre des mesures de réduction de vitesse afin que ce tronçon de voirie, long de 650 mètres, ne devienne pas un circuit de vitesse.

Selon le sens choisi (Albert 1^{er}), le sens unique de la rue Franz Durieux pourrait être inversé. Le cas échéant, il faudra veiller à garantir la visibilité du nouveau carrefour formé entre cette voirie et la rue de Leernes.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



LUTTER CONTRE LE STATIONNEMENT SAUVAGE

FICHE N° C.1

OBJECTIF(S)

- Lutter contre le stationnement sauvage sur les trottoirs
- Améliorer les conditions de déplacements des piétons

ACTION(S)

- Prendre les dispositions nécessaires afin de lutter contre le stationnement sauvage sur les trottoirs, en particulier aux endroits où le stationnement est possible en voirie – soit principalement sur les voies de liaison et de quartier – ainsi qu'à proximité des lieux fortement fréquentés par les piétons (abords d'écoles, commerces, équipements publics, ...).

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 1
- Action à mener de manière continue

ACTEUR(S) CONCERNE(S)

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

Acteur(s) indirectement concerné(s) : Police, Région wallonne

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : ...

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subv. de la Région wallonne
- Autres



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

Mai 2015



LUTTER CONTRE LE STATIONNEMENT SAUVAGE

FICHE N° C.1

MESURE CONCRETE

La Commune doit donc prendre les mesures nécessaires afin de lutter contre le stationnement sauvage sur les trottoirs, en particulier aux endroits où le stationnement est possible en voirie – soit principalement sur les voies de liaison et de quartier – ainsi qu'à proximité des lieux fortement fréquentés par les piétons (abords d'écoles, commerces, équipements publics, ...).

Les principales actions que peut entreprendre la Commune sont présentées ci-après.

Sensibilisation de la population

Sensibiliser la population est une mesure facile à mettre en œuvre et qui peut-être rapidement appliquée. Cette sensibilisation peut être généralisée à l'ensemble de la population (toute-boîte, article dans le journal local) ou cibler plus spécifiquement les contrevenants (avertissement ou faux PV sur les pare-brises des contrevenants).

Sans mesure complémentaire, celle-ci ne s'avère toutefois pas toujours efficace.

Aménagement ou marquage des emplacements de parking

Aménager ou marquer les emplacements de parking en chaussée s'avère être une mesure complémentaire généralement bénéfique, et en outre appréciée des automobilistes. Ces derniers identifient en effet rapidement les zones réservées au stationnement de leur véhicule.

Le cas échéant, de par la place plus importante que le véhicule occupe sur la chaussée – que s'il était en partie stationné sur le trottoir – celui-ci réduit l'espace de circulation disponible pour la circulation automobile. En fonction du niveau hiérarchique de la voirie et du passage ou non de lignes de bus, l'espace laissé libre pour la circulation des véhicules automobiles sera plus ou moins important :

- sur les voiries de quartier cet espace peut être réduit à 4,50 m (voire à 3,00 m si la demande en stationnement est faible et/ou que le flux de circulation automobile est réduit ; dans ce cas le croisement de deux véhicules est impossible) ;
- sur les voiries de liaison non empruntées par une ligne de bus cet espace peut être réduit à 5,00 m ;
- sur les voiries de liaison empruntée par une ligne de bus cet espace de circulation sera idéalement de 6,00 m. Il peut être réduit à 5,50 m, si la pression en stationnement n'est pas trop forte et/ou que le flux de circulation est limité et/ou que des zones de croisement pour les véhicules lourds sont aménagés.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



LUTTER CONTRE LE STATIONNEMENT SAUVAGE

FICHE N° C.1

MESURE CONCRETE

La crainte des automobilistes lorsqu'ils stationnent leur véhicule en voirie est de voir leur véhicule (rétroviseur) accroché par un véhicule en passage. Afin d'apaiser ces craintes, il pourrait s'avérer opportun de protéger les zones de stationnement via des plantations, la pose de bacs à fleurs, etc. Dans ce cas, un choix devra être opéré entre coût de l'aménagement et intégration de celui-ci. Les poteaux verts réfléchissant, s'ils sont peu onéreux, sont également peu esthétiques par exemple.

A noter que ces aménagements sont généralement bénéfiques en vue de réduire la vitesse de circulation des automobilistes, et est donc à entrevoir sur les voiries connaissant des problèmes de vitesse (ex : rue de Mons, rue de Marbaix)

Exemple :

Sur la Grand'Rue à Perbais (Walhain), l'aménagement d'emplacements de parking sur la chaussée a permis à chaque usager de retrouver sa place sur la voirie. Pour information, cette voie de circulation importante (plus de 5.000 véhicules/jour) présente une largeur de chaussée de 6,0 m (espace de circulation réduit à 4,00 m) – et est donc plus étroite que des rues telles que la rue de Landelies ou de Marbaix.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



LUTTER CONTRE LE STATIONNEMENT SAUVAGE

FICHE N° C.1

MESURE CONCRETE

Placement de dispositifs anti-stationnement

Autre mesure envisageable, le placement de dispositif anti-stationnement sur les trottoirs.

Bien qu'efficace, ces dispositifs présentent toutefois l'inconvénient de réduire l'espace de circulation pour les piétons. Ces dispositifs sont généralement placés aux abords d'écoles, ou des lieux fortement fréquentés par les piétons.

Réprimande

Réprimander les contrevenants d'une contravention est une action généralement (très) efficace. Celle-ci est toutefois mal perçue et n'est à envisager que si les autres mesures anti-stationnement sauvage menée par ailleurs ne portent pas leurs fruits.

Le cas échéant, une collaboration avec la police locale est nécessaire.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



**SUPPRIMER PROGRESSIVEMENT LE STATIONNEMENT ORGANISE
SUR LE TROTTOIR**

FICHE N° C2

OBJECTIF(S)

- Supprimer le stationnement organisé sur le trottoir
- Améliorer les conditions de déplacements des piétons

ACTION(S)

- Etudier la possibilité d'une suppression du stationnement organisé sur le trottoir au droit des cinq voiries concernées (Marc Delhay, Désiré Quenne, Marbaix, Bomérée, Place), et le cas échéant le supprimer.

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité 1 : Marbaix, Bomérée, Place, Désiré Quenne
- Priorité 2 : Marc Delhay

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) : TEC-Charleroi

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : /

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne

- ...

- ...



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

Mai 2015



SUPPRIMER PROGRESSIVEMENT LE STATIONNEMENT ORGANISE SUR LE TROTTOIR

FICHE N° C2

MESURE CONCRETE

Introduction

Cette mesure s'adresse aussi bien à la Commune de Montigny-le-Tilleul qu'à la Région wallonne (District Routier de Charleroi), toutes deux gestionnaires des voiries sur lesquelles du stationnement est organisé sur le trottoir :

- la rue Marc Delhay, la rue Désiré Quenne et la rue de Marbaix, en ce qui concerne la Commune ;
- la rue de Bomerée et la rue de la Place en ce qui concerne la Région wallonne.

Tous deux doivent étudier la possibilité d'une suppression du stationnement organisé sur le trottoir sur leurs tronçons de voirie, et si possible le supprimer. Cette suppression, outre le fait de libérer de l'espace pour les piétons, permettra également une meilleure lecture de l'espace-rue. Elle constituera également un exemple dans la politique de lutte contre le stationnement sauvage sur les trottoirs (et accotements) menée par la Commune à la suite du présent Plan Communal de Mobilité.

En raison de la présence d'une école à proximité, et de l'espace réduit de circulation laissé disponible pour les piétons, les cas de la rue de Marbaix et de la rue de Bomerée sont à étudier en priorité.

Les cas de la rue Désiré Quenne et de la rue de la Place, en raison de leur localisation en plein centre de Montigny-le-Tilleul, et dans un souci d'une plus grande convivialité et d'une amélioration des cheminements piétons dans ce centre, doivent également être étudiés avec la plus grande attention.

Le cas de la rue Marc Delhay est davantage secondaire, puisque celle-ci constitue une voie de desserte locale, et qu'elle est moins fortement fréquentée.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SUPPRIMER PROGRESSIVEMENT LE STATIONNEMENT ORGANISÉ SUR LE TROTTOIR

FICHE N° C.2

Paramètres à prendre en considération

Les principaux paramètres dont il faut tenir compte, afin d'étudier la possibilité d'une suppression du stationnement organisé sur le trottoir, sont les suivants :

- l'offre et la demande en stationnement au droit du tronçon de voirie concernée ;
- l'offre en stationnement disponible à proximité ;
- les éventuels lieux susceptibles d'accueillir du stationnement supplémentaire ;
- la fonction et l'usage de la voirie concernée ;
- le profil de la voirie concernée (largeur de chaussée, espace piéton, ...) ;

Le premier paramètre apportera les informations relatives à l'offre et la demande en stationnement. Les paramètres suivants vont permettre d'analyser les différentes alternatives.

Principales alternatives envisageables

Les trois principales alternatives possibles sont :

- la suppression pure et simple du stationnement : ce cas peut s'envisager lorsque la demande en stationnement est faible, et/ou lorsqu'il existe des possibilités de stationnement à proximité de la zone étudiée ;

- le report du stationnement en voirie : dans ce cas il est nécessaire d'analyser avec soin la largeur de l'espace laissé libre pour la circulation automobile, et ce au regard du niveau hiérarchique de la voirie :

- sur les voiries de quartier cet espace peut être réduit à 4,50 m (voire à 3,00 m si la demande en stationnement est faible et/ou que le flux de circulation automobile est réduit ; dans ce cas le croisement de deux véhicules est impossible) ;
- sur les voiries de liaison non empruntées par une ligne de bus cet espace peut être réduit à 5,00 m ;
- sur les voiries de liaison empruntées par une ligne de bus cet espace de circulation sera idéalement de 6,00 m. Il peut être réduit à 5,50 m, si la pression en stationnement n'est pas trop forte et/ou que le flux de circulation est limité et/ou que des zones de croisement pour les véhicules lourds sont aménagées.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



**SUPPRIMER PROGRESSIVEMENT LE STATIONNEMENT ORGANISE
SUR LE TROTTOIR**

FICHE N° C.2

- la suppression du stationnement accompagnée de la création d'une nouvelle offre : dans de nombreux cas la suppression du stationnement ne pourra se faire sans la création d'une nouvelle offre à proximité. Il faudra dès lors évaluer les zones susceptibles d'accueillir cette nouvelle offre.



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

Mai 2015



SUPPRIMER PROGRESSIVEMENT LE STATIONNEMENT ORGANISE SUR LE TROTTOIR

FICHE N° C.2

Pistes de réflexion

Marbaix

- Suppression du stationnement organisé sur le trottoir à étudier dans le cadre d'une réflexion plus globale sur la problématique du stationnement aux abords de l'école (cf. par ailleurs).

- Pistes à creuser :

- Report d'une partie du stationnement en chaussée: envisageable étant donné la largeur de la voirie (7,0 m), et l'absence de passage de ligne de bus du TEC

- Suppression d'une partie du stationnement : les emplacements situés de l'autre côté de la chaussée devront, le cas échéant, être supprimés (espace disponible insuffisant pour organiser un stationnement de part et d'autre de la voirie).

- Complémentaire :

- aménager ou marquer au sol les emplacements de parking sur les autres tronçons de la rue de Marbaix, situés à proximité

- envisager la création d'une zone de « dépose-minute » à proximité de l'école

- envisager l'aménagement d'un nouveau parking à proximité afin de partiellement répondre à la demande en stationnement

Bomerée

- Aux abords de l'école, suppression du stationnement organisé sur le trottoir à étudier dans le cadre d'une réflexion plus globale sur la problématique du stationnement aux abords de l'école (voir par ailleurs)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SUPPRIMER PROGRESSIVEMENT LE STATIONNEMENT ORGANISÉ SUR LE TROTTOIR

FICHE N° C.2

Désiré Quenne

- **Report du stationnement en chaussée** : n'est envisageable que dans le cadre d'un réaménagement de voirie, dans lequel la chaussée serait élargie (~7,50 m)
- **Suppression pure et simple du stationnement** : n'est envisageable qu'à plus long terme dans le cadre d'une politique de stationnement menée par la Commune à l'échelle du centre de Montigny-le-Tilleul (report d'une partie du stationnement du centre vers des poches de parking à aménager en périphérie ; voir par ailleurs)
- **Complémentaire** :
 - envisager une extension de trottoir au droit des établissements HoReCa en lieu et place de quelques emplacements de parking

Place

/

Marc Delhaye

- **Report du stationnement en chaussée** : en l'état ne permettrait plus le croisement de deux véhicules sauf aux endroits où le stationnement ne serait pas autorisé (au droit des garages). Problème à relativiser dans la mesure où la voirie est faiblement fréquentée ; Passage des poids lourds deviendrait difficile. Le cas échéant, accès à la carrière à interdire via cet itinéraire.
- **Réaménagement de la voirie en zone résidentielle** : statut qui corroborait la hiérarchisation et la spécialisation des voiries, telles que proposées par ailleurs. Le cas échéant, et dans un souci de cohérence, réfléchir également au devenir de la rue Picard et de la rue de la Madeleine §



PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SUPPRIMER LE STATIONNEMENT ALTERNATIF SEMI-MENSUEL

FICHE N° C3

OBJECTIF(S)

- Anticiper la probable suppression du stationnement alternatif semi-mensuel du code de la route, et supprimer les problèmes générés par ce mode de gestion du stationnement

ACTION(S)

- Supprimer le stationnement alternatif semi-mensuel sur l'ensemble des voiries concernées, présentes sur le territoire communal

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 2
- 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 GERMINAL

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : ...

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune
- Région wallonne
- Subvention Région wallonne
- Autres



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SUPPRIMER LE STATIONNEMENT ALTERNATIF SEMI-MENSUEL

FICHE N° C3

MESURE CONCRETE

Introduction

La suppression du stationnement alternatif semi-mensuel concerne aussi bien la Commune de Montigny-le-Tilleul que la Région wallonne (District Routier de Charleroi), toutes deux gestionnaires des voiries sur lesquelles existent ce mode de gestion du stationnement :

- la rue Beaucory, la rue de la Liberté, la rue de la Paix, la rue Tombois, la rue du Tournebus, la rue de la Sablière et la rue de Malfalise (quartier Malfalise), la rue de Landelies, la rue de la Montagne, la rue Major Housiau, et la rue de la Plagne, en ce qui concerne la Commune ;
- la rue de Bomerée en ce qui concerne la Région wallonne.

Retrait des signaux E5 et E7

La suppression du stationnement alternatif semi-mensuel implique le retrait de l'ensemble des signaux E5 et E7, représentés ci-dessous. Elle nécessite également de reconsidérer la question du stationnement au droit des voiries concernées (cf. ci-après).



Signal E3



Signal E5

Principale(s) alternative(s) envisageable(s)

Une gestion semi-mensuelle du stationnement est très généralement appliquée aux endroits où le stationnement n'est possible que d'un seul côté de la voirie, et où il existe un certain besoin en stationnement. N'autoriser le stationnement que d'un seul côté de la voirie est par conséquent la principale alternative envisageable.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SUPPRIMER LE STATIONNEMENT ALTERNATIF SEMI-MENSUEL

FICHE N° C3

MESURE CONCRETE

Le cas échéant, le choix du côté où le stationnement est conservé devra être analysé au cas par cas, et dépendra notamment des disponibilités offertes de part et d'autre de la voirie, ainsi que de la demande en stationnement. Le choix devra également se faire au regard de critères de sécurité.

Toujours dans ce cas de figure, le signal E1 sera placé du côté où le stationnement n'est pas autorisé.



Signal E1

Dans un but de réduction de vitesse pratiquée par les automobilistes, prévoir des zones de stationnement alternées successives s'avère être une solution intéressante. Ceci pourrait notamment s'envisager sur la rue de Marbaix, au droit de laquelle plus de 20 % des automobilistes circulent à des vitesses supérieures à 50 km/h, selon les dernières mesures de vitesse effectuées par la zone de Police. Le cas échéant, et pour plus de lisibilité des zones de stationnement disponibles, le gestionnaire de voirie indiquera ces zones via marquage au sol ou via un aménagement particulier.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

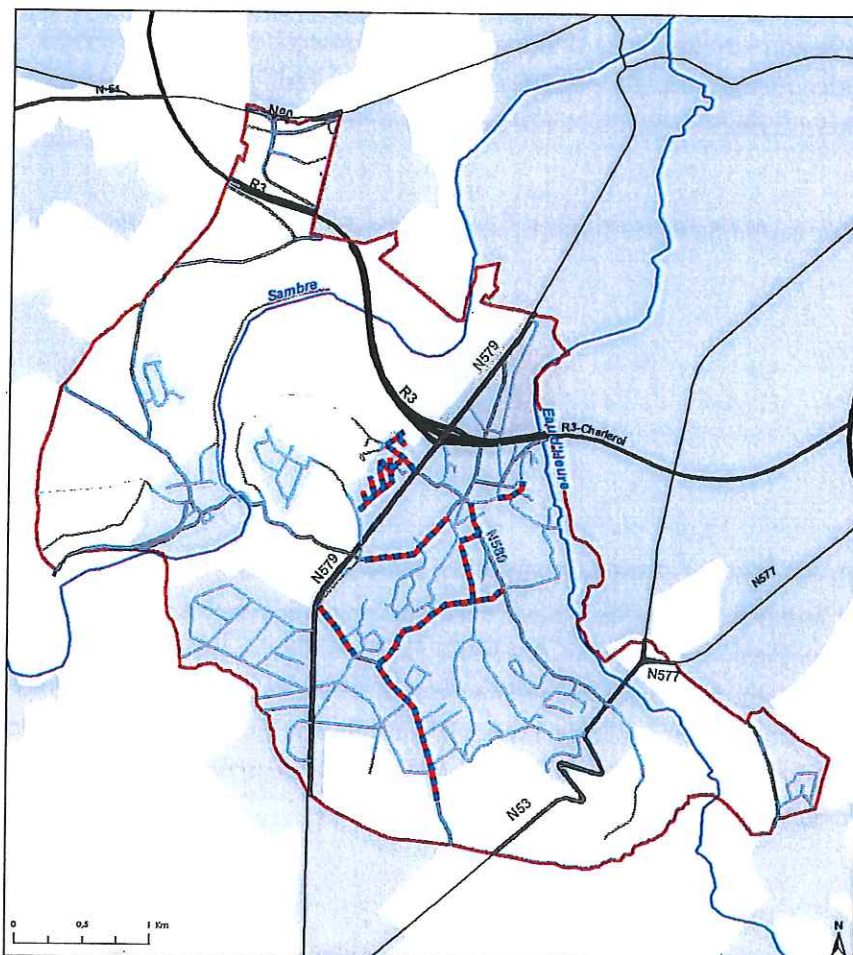
MAI 2015



SUPPRIMER LE STATIONNEMENT ALTERNATIF SEMI-MENSUEL

FICHE N° C3

Cartographie



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

Phase 3
C.3 Stationnement alternatif

Mai 2015



Stationnement alternatif à supprimer

Fond de Plan

Réseau routier principal

Autoroute

Voie de transit régional

Réseau routier secondaire

Voie de faison

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



STATIONNEMENT DANS LE CENTRE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL

FICHE N° C4

OBJECTIF(S)

- Maîtriser le stationnement de longue durée et favoriser celui de courte durée à proximité des divers équipements et services publics

ACTION(S)

- Instauration des zones bleues à proximité des divers équipements et services publics, sis dans le centre de Montigny-le-Tilleul
- Créer des poches de stationnement à proximité du centre de Montigny-le-Tilleul

DEGRE DE PRIORITE

- Priorité de niveau 1 (instauration de zones bleues) et 2 (création de poches de stationnement)
- Action à mener à court terme (< 5 ans) : instauration de zones bleues
à moyen terme (5 à 10 ans) : création de poches de stationnement

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 de Germinalt

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune

- Région wallonne

- Subvention Région wallonne

- Autres



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



MESURE CONCRETE

Instauration de zones bleues

Introduction

La Commune instaurera des zones bleues dans le centre de Montigny-le-Tilleul, en particulier à proximité des services et équipements publics (et commerces).

Les lieux suivants sont propices à l'instauration de telles zones bleues :

- le parking de la maison communale (en partie) ;
- le parking rue de l'Eglise (en partie) ;
- quelques emplacements dans le bas de la rue de Landelies, à proximité de la poste et de la librairie ;
- quelques emplacements au niveau de la Place de Montigny-le-Tilleul, rue de la Place.

Délimitation des zones bleues

Selon que la zone bleue concerne un ou plusieurs emplacements de parking, une rue ou tout un quartier, la signalisation à apposer sera différente.

Lorsque la zone bleue s'applique à une rue ou tronçon de rue, ou un quartier par exemple, les débuts et fins de zones bleues sont préférentiellement délimités par les signaux suivants (signal E9a et disque de stationnement sur fond blanc)



Signal de début
de zone bleue



Signal de fin de
zone bleue

STATIONNEMENT DANS LE CENTRE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL

FICHE N° C4

Lorsque la zone bleue concerne un ou quelques emplacements de parking seulement, le gestionnaire de voirie utilisera préférentiellement le signal E9a dans lequel est inclus le disque de stationnement.



Disque bleu inclus
dans le signal E9a

A titre informatif, un panneau additionnel sur lequel est reproduit le disque de stationnement peut également compléter l'ensemble des signaux autorisant ou réglementant le stationnement (signaux E9a à E9i).

Période et durée de validité de la zone bleue

Sauf si des modalités particulières sont indiquées sur la signalisation, l'obligation d'apposer le disque à court uniquement les jours ouvrables entre 9 et 18 heures pour une durée maximale de deux heures.

La législation permet toutefois :

- de limiter la durée du stationnement en zone bleue à moins de deux heures, en l'occurrence d'une demi-heure à deux heures selon le taux de rotation des véhicules souhaité ;
- de moduler les jours de la semaine où la zone bleue s'applique ;
- de moduler les tranches horaires où la réglementation s'applique.

Dans le cas présent, la durée de stationnement pourrait être limitée à 1h30, voire 1h00, afin de favoriser la rotation. Le cas échéant un panneau additionnel reprendra cette information.



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

MAI 2015



STATIONNEMENT DANS LE CENTRE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL

FICHE N° C4

Contrôle de la zone bleue

Afin que celles-ci soient efficaces, un contrôle du respect des zones bleues (apposition du disque de stationnement) devra régulièrement être effectué par les gestionnaires de voirie.

Exception pour les riverains

Les riverains peuvent être dispensés de l'obligation de respect des zones bleues, si la Commune en fait le choix. Le cas échéant, les riverains doivent apposer leur carte de stationnement « riverain ». Celle-ci est délivrée par l'administration communale, soit gratuitement, soit contre paiement d'une taxe communale, en un ou plusieurs exemplaires par ménage.

Dans le cas présent, la mise à disposition d'une telle carte irait à l'encontre du but recherché, et n'est pas nécessaire au vu des emplacements disponibles par ailleurs.

En revanche, en cas de mise à disposition de parking à proximité du centre de Montigny-le-Tilleul (cf. ci-après), les zones bleues pourraient être étendues et des cartes de stationnement délivrées aux résidents du centre.

Création de poches de stationnement

Introduction

L'une ou l'autre poches de stationnement sera aménagées à moyen terme à proximité du centre de Montigny-le-Tilleul, afin d'accueillir le stationnement de longue durée des travailleurs (employés de la maison communale et autres équipements publics, enseignants, commerçants, etc.), et de libérer de l'espace de stationnement pour les résidents et chaland.

Accessibilité

Il faudra veiller à assurer une connexion pédestre rapide et de qualité entre ces poches de stationnement et le centre de Montigny-le-Tilleul afin d'inciter à leur utilisation.

La carte ci-après reprend plusieurs zones non bâties susceptibles d'accueillir de telles poches de parking, parmi lesquels la ZACC du Moulin, dont le Schéma de Structure Communal affecte une partie à l'aménagement d'un parking paysager (mesure AO-06).

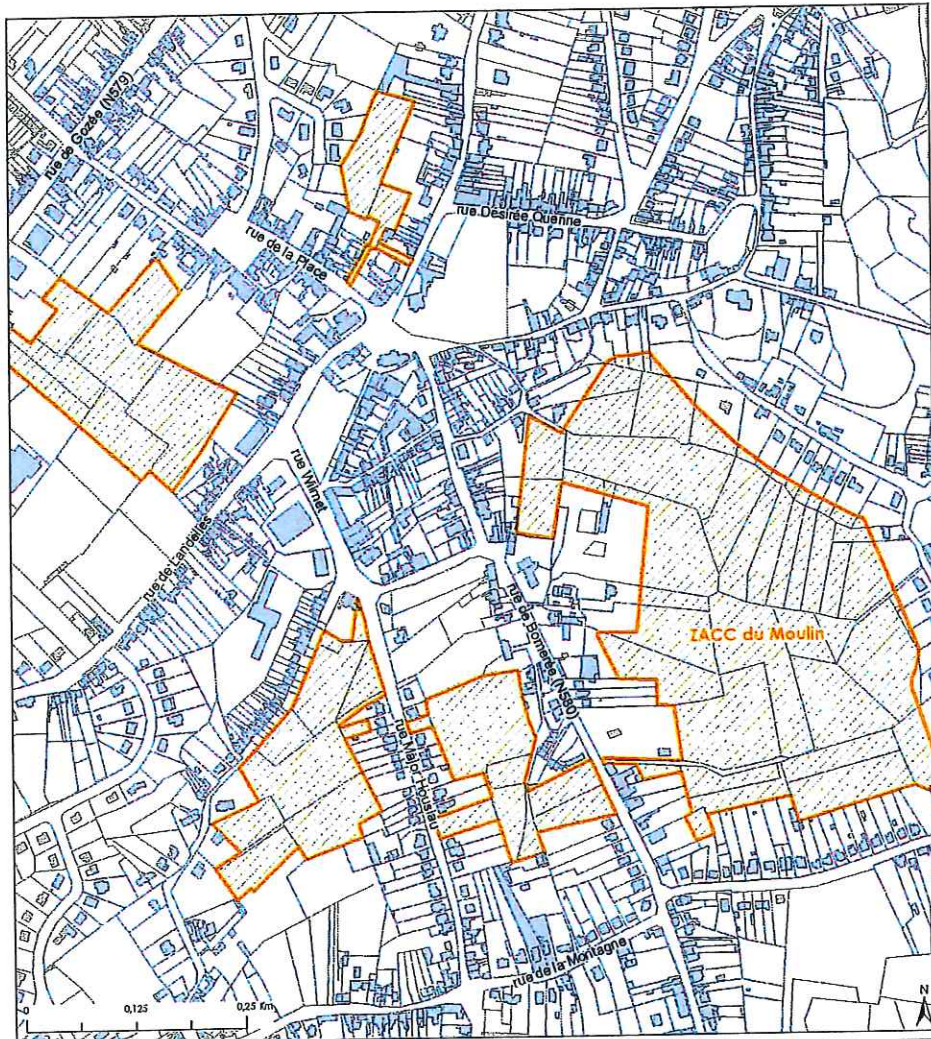


**PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL**

MAI 2015



STATIONNEMENT DANS LE CENTRE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL

FICHE N° C4

Plan Communal
de Mobilité
de Montigny-le-Tilleul

Phase 3

Zones de réserves (parking)

Mars 2015



PLAN

 Zones de réserve foncière - espaces disponibles pour l'aménagement de poches de parking

Fond de Plan

Bâti (PLI - V08)

☐ Parcellaire (PLI - V08)

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015

STATIONNEMENT DANS LE CENTRE DE MONTIGNY-LE-TILLEUL

FICHE N° C4

Mesures connexes

En fonction de la capacité de ces poches de parking, une partie du stationnement dans le centre pourrait être reconvertie en espaces récréatifs et de rencontre, extension de trottoirs, zones de stationnement pour vélos, etc. Cette reconversion des places de parking rencontrerait un autre objectif du Plan Communal de Mobilité, à savoir l'amélioration de la convivialité du centre de Montigny-le-Tilleul.

Le cas échéant, une extension des zones bleues devra être étudiée afin d'inciter à l'utilisation de ces poches de stationnement. Des cartes de stationnement « riverains » pourraient être délivrées aux résidents du centre de Montigny-le-Tilleul afin que ceux-ci puissent, le cas échéant, trouver aisément un place de parking à proximité de leur domicile.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

LANDELIES / GRAND CHEMIN

FICHE N° D.1A

OBJECTIF(S)

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

ACTION(S)

- Modifier le mode de gestion du carrefour (priorité de droite)
- Réaménager le carrefour de manière à le rendre plus lisible et plus structuré

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, SRWT – TEC Charleroi

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Fonds propres Commune

- Fonds communautaire

- Fonds communautaire de développement

- Fonds communautaire



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

LANDELIES / GRAND CHEMIN

FICHE N° D.1A

MESURE CONCRETE

Proposition d'aménagement

Le carrefour giratoire sera remplacé par un carrefour géré par priorité de droite.

Les espaces de circulation automobiles (branches secondaires) seront réduits via le placement d'îlots/zones directionnels totalement ou semi-franchissables (utiles à la giration des poids lourds). Le cas échéant, le gestionnaire de voirie veillera à aligner ces zones sur l'axe de la principale voirie - rue de la Station - afin d'améliorer la lisibilité de la structure du réseau à cet endroit (cf. esquisse ci-après).

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

NB : La proposition d'aménagement, tient compte de la mise à sens unique de la rue du Grand Chemin, telle que recommandée par ailleurs (cf. *fiche B.1*).

En cas de mise à sens unique limitée de cette voirie, un contre-sens cyclable protégé de la circulation automobile pourrait être aménagé à l'approche du carrefour.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015

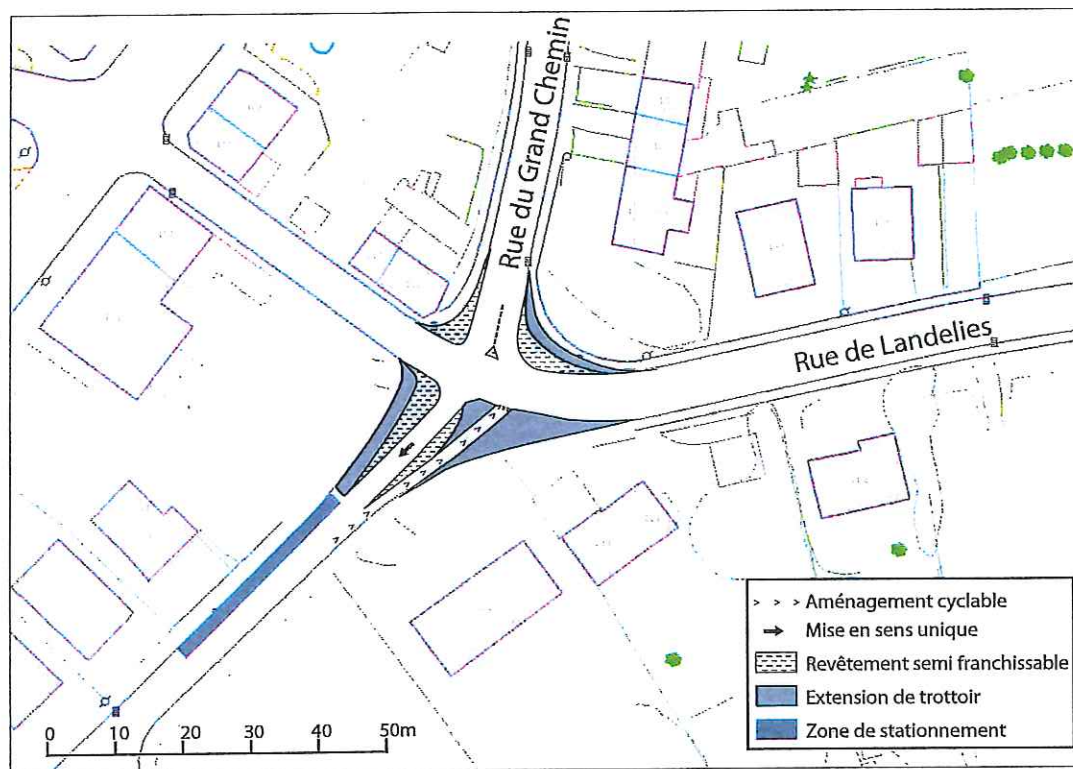


SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

LANDELIES / GRAND CHEMIN

FICHE N° D.1A

Esquisse d'aménagement



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :**CARREFOUR BOMERÉE / WILMET**

FICHE N° D.1B

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) : Région Wallonne (District Routier de Charleroi), Commune de Montigny-le-Tilleul

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

BUDGET ET SOURCE(S) DE FINANCEMENT

Estimation budget : \$

Source(s) de financement :

- Région wallonne
- Région wallonne
- Région wallonne
- Autres



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

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

CARREFOUR BOMERÉE / WILMET

FICHE N° D.1B

MESURE CONCRETE

Proposition d'aménagement

La principale mesure consiste à structurer ce carrefour via l'aménagement d'îlots/zones totalement ou semi-franchissables (nécessaires pour la giration des bus et autres poids lourds). Le cas échéant, le gestionnaire de voirie veillera à aligner ces zones sur l'axe de la principale voirie - rue de Bomérée - afin d'améliorer la lisibilité de la structure du réseau à cet endroit (cf. esquisse ci-après).

Le marquage au sol existant (ligne blanche continue) sera effacé.

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 du centre de Montigny-le-Tilleul sur la présence d'une priorité de droite, et inciterait les automobilistes à ralentir.

Le placement de barrières ou potelets, particulièrement côté sud, protégerait les piétons de la circulation automobile et en particulier des véhicules lourds (bus, camions). Un tel mobilier urbain obligerait également les piétons à emprunter les passages piétons, et à ne pas traverser en dehors de ceux-ci.

De ce côté, une extension de trottoir est possible rue Wilmet (cf. esquisse ci-après). Elle l'est également côté nord (non schématisé ci-après).

Lors du réaménagement de ce carrefour, le gestionnaire de voirie pourrait en profiter pour améliorer la qualité des revêtements de trottoirs à cet endroit, et à y adapter les passages pour piétons pour les personnes à mobilité réduite (abaissements de trottoirs, dalles podotactiles) (cf. *fiche F.2*).

Il est également recommandé de déplacer quelque peu le passage pour piétons côté nord du carrefour (rue de Bomérée).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE
MONTIGNY-LE-TILLEUL

MAI 2015



SÉCURISER LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES :

CARREFOUR BOMERÉE / WILMET

FICHE N° D.1B

Esquisse d'aménagement

