

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

Résumé non technique

19/11/2015



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

Partie 1 – Introduction	6
1 PREAMBULE	9
2 QU'EST-CE QU'UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ?	10
2.1 DEFINITION	10
2.2 PHASAGE	10
2.3 SUIVI DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITE	10
2.3.1 La Commune de Montigny-le-Tilleul	10
2.3.2 La commission de suivi	11
2.3.3 Participation citoyenne	11
Partie 2 – Diagnostic de la situation existante (phase 1)	12
1 CONTEXTE GENERAL	13
1.1 LOCALISATION	13
1.2 OCCUPATION DU SOL ET RÉSERVES FONCIÈRES	13
1.3 PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS	14
1.4 PROFIL DE LA POPULATION	14
2 LE RESEAU ROUTIER ET LE TRAFIC AUTOMOBILE	16
2.1 LA STRUCTURE DU RÉSEAU ROUTIER	16
2.2 CHARGE DE TRAFIC JOURNALIÈRE	18
2.3 DYSFONCTIONNEMENTS ET EMBARRAS DE CIRCULATION	18
3 LE STATIONNEMENT	21
3.1 LA GESTION ET L'OFFRE EN STATIONNEMENT PUBLIC	21
3.3 LE STATIONNEMENT DES CYCLISTES, MOTOCYCLISTES ET AUTRES USAGERS PARTICULIERS	23
4 LES TRANSPORTS EN COMMUN	24
4.1 L'OFFRE EN TRANSPORTS PUBLICS	24
4.2 LA DESSERTE SPATIALE EN TRANSPORTS PUBLICS	25
4.3 LE CONFORT ET L'ACCESSIBILITÉ DES DIFFÉRENTS ARRÊTS DE TRANSPORTS EN COMMUN	26
4.4 L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN	26
5 LES CYCLISTES	27

5.1	LES ITINÉRAIRES CYCLABLES	27
5.2	LES AMÉNAGEMENTS ET ÉQUIPEMENTS EN FAVEUR DES CYCLISTES	27
5.3	LE FLUX CYCLISTE.....	27
6	LES PIETONS	29
6.1	LES SENTIERS PIETONS	29
6.2	LA PLACE DES PIETONS SUR LA VOIRIE	29
7	LE TRANSPORT DE MARCHANDISE	30
7.1	LES ITINÉRAIRES ET FLUX DE TRAFIC LOURD	30
7.2	LES LIMITATIONS DE TONNAGE	30
8	LA SECURITE ROUTIERE	32
8.1	LES ACCIDENTS DE LA ROUTE ET LES CARREFOURS ACCIDENTOGÈNES	32
8.2	LES VITESSES PRATIQUÉES PAR LES AUTOMOBILISTES.....	34
9	LA MOBILITE SCOLAIRE	36
9.1	LES ÉTABLISSEMENTS ET LA POPULATION SCOLAIRES	36
9.2	L'ORIGINE DES ÉCOLIERS.....	36
9.3	LES MODES DE TRANSPORT UTILISÉS POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE.....	36
9.4	LA VISIBILITE, LA SECURITE ET L'ACCESSIBILITE DES ÉCOLES	37
10	LA SIGNALISATION DIRECTIONNELLE VERTICALE	38
	<i>Partie 3 – Définition des objectifs (phase 2)</i>	40
	<i>Partie 4 – Plan d'actions (phase 3)</i>	48
1	PREAMBULE	49
2	ENJEUX LIÉS AUX DÉVELOPPEMENTS ET PROJETS – HORIZON 2025-2030	50
2.1	INTRODUCTION	50
2.2	POTENTIALITÉ DE DÉVELOPPEMENT ET PRÉVISIONS DÉMOGRAPHIQUES.....	50
2.3	PROJETS URBANISTIQUES	50
2.4	PROJETS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ.....	51
3	SCHEMA DIRECTEUR DES DÉPLACEMENTS	52
3.1	PREAMBULE	52
3.2	SCHEMA DIRECTEUR – VÉHICULES PARTICULIERS ET POIDS LOURDS.....	52

3.3	SCHEMA DIRECTEUR - TRANSPORTS PUBLICS	52
3.4	SCHEMA DIRECTEUR - VELOS	52
4	PLAN DES DEPLACEMENTS, DE STATIONNEMENT ET DE JALONNEMENT	56
4.1	PLAN DE DEPLACEMENTS – PRINCIPES DE BASE	56
4.2	PLAN DE DEPLACEMENTS – DEPLACEMENTS INDIVIDUELS MOTORISES	60
4.3	PLAN DE STATIONNEMENT	61
4.4	PLAN DE SECURITE ROUTIERE	63
4.5	PLAN DE DEPLACEMENTS – MOBILITE SCOLAIRE	65
4.6	PLAN DE DEPLACEMENTS – PIETONS.....	66
4.7	PLAN DE DEPLACEMENTS – CYCLISTES.....	68
4.8	PLAN DE DEPLACEMENTS – TRANSPORTS EN COMMUN.....	70
4.9	PLAN DE DEPLACEMENTS – POIDS LOURDS	72
4.10	PLAN DE SIGNALISATION DIRECTIONNELLE VERTICALE	72
5	PROGRAMME D’ACTIONS	73

PARTIE I : INTRODUCTION

1 PREAMBULE

Après l'adoption de son Schéma de Structure Communal¹, la Commune a souhaité se doter d'un second outil de planification stratégique, complémentaire au premier, à savoir un Plan Communal de Mobilité.

Traduite dans la déclaration de politique générale communale, votée lors du Conseil Communal du 15 mars 2007, cette volonté d'élaborer un Plan Communal de Mobilité provient d'une série de constats, également faits dans le Schéma de Structure Communal : problèmes de gestion des flux et de sécurité routière, manque de hiérarchisation et de spécialisation du réseau viaire, nécessité de développer une politique de stationnement et de définir un réseau pour les usagers lents, etc.

Le Plan Communal de Mobilité a notamment eu pour objet de décrire et caractériser ces différentes problématiques, ainsi que de proposer des actions visant à améliorer ceux-ci.

Cette tâche a été confiée au bureau d'études Planeco, bureau d'études spécialisé dans les domaines de la mobilité, de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, de l'environnement et de l'énergie.

Le présent document constitue le résumé non technique du Plan Communal de Mobilité de Montigny-le-Tilleul.

¹ Le Schéma de Structure Communal est « un document d'orientation, de gestion et de programmation du développement de l'ensemble du territoire communal ».

2 QU'EST-CE QU'UN PLAN COMMUNAL DE MOBILITE ?

2.1 Définition

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 ».

2.2 Phasage

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.
- 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.

Le présent document constitue la synthèse des rapports techniques relatifs aux phases 1 et 2.

2.3 Suivi du Plan Communal de Mobilité

2.3.1 La Commune de Montigny-le-Tilleul

L'établissement d'un Plan Communal de Mobilité se fait en étroite collaboration avec les autorités communales. Dans le cas présent le suivi de l'étude est/ a été assuré par :

- Mme Cornet, ancienne bourgmestre
- Mme Knoops, bourgmestre ayant également dans ses attributions l'Aménagement du territoire, l'Urbanisme et la Mobilité
- Mme Gherardini, 1^{ère} échevine (Travaux, Information du Citoyen, Promotion de la Commune)
- M. Corso, 3^{ème} échevin (Enseignement, Sports, Qualité de vie, Environnement, Quartier) ;
- M. Gego, Agent Technique en Chef – CATU.

Chacune des phases du PCM est également soumise à l'avis de la Commission Consultative de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité (CCATM), ainsi qu'à l'avis du Collège des Bourgmestre et Echevins. Le Collège des Bourgmestre et Echevins a approuvé la première phase du PCM en date du 06/02/2014. Les seconde et troisième phases ont été approuvées en date du 28/03/2014 et 29/10/2015 respectivement.

Enfin, l'ensemble du Plan Communal de Mobilité est soumis à l'adoption du Conseil Communal.

2.3.2 La commission de suivi

Dans le cadre de l'élaboration d'un Plan Communal de Mobilité, est aussi créée une commission, dénommée commission de suivi, chargée d'accompagner la Commune dans l'élaboration de son plan de mobilité, ainsi que de rendre un avis sur les projets de plans.

Elle se compose de représentants du Service Public de Wallonie (Direction de la Sécurité et des Infrastructures routières, Direction des Routes de Charleroi, Direction Générale Opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques, Direction Opérationnelle de l'Aménagement du territoire, Logement, Patrimoine, Energie), de représentants des sociétés de transports publics (TEC-Charleroi, SNCB), d'un représentant de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), et d'un représentant de la zone de police GERMINALT.

Dans le cadre de l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité, six réunions avec la commission de suivi ont eu lieu (09/10/2013 ; 19/11/2013 ; 14/01/2014 ; 18/02/2014 ; 27/05/2014 ; 08/10/2015). Lors de la dernière réunion, la commission de suivi a approuvé l'avant-projet de PCM.

2.3.3 Participation citoyenne

Tout au long de l'établissement du Plan Communal de Mobilité, la population est informée et consultée :

- à l'issue de la phase 1 est présenté à la population le diagnostic de la situation existante – séance d'information qui s'est tenue le lundi 27 janvier 2014 au Foyer Culturel ;
- à l'issue de la phase 2 la population est consultée. Elle a pu prendre connaissance du document de synthèse des phases 1 et 2 mis à disposition du lundi 17 février au lundi 03 mars 2014 ;
- à l'issue de la phase 3 une enquête publique aura lieu. Celle-ci est prévue une fois le projet de PCM adopté par le Conseil communal. Dans ce cadre, l'ensemble des documents – dont le présent résumé non-technique – sont mis à disposition de la population durant une période de deux semaines. Durant cette période seront également présentées lors d'une séance d'information les propositions de mesures en vue d'améliorer la mobilité à Montigny-le-Tilleul.

PARTIE II :

DIAGNOSTIC DE LA SITUATION EXISTANTE (PHASE 1)

1 CONTEXTE GENERAL

1.1 Localisation

Montigny-le-Tilleul, commune densément peuplée située en périphérie sud-ouest de Charleroi

Montigny-le-Tilleul est une commune hennuyère peuplée d'un peu plus de 10.000 habitants. Avec une densité de population de 671 hab/km², elle constitue l'une des communes densément peuplée de l'est de la province du Hainaut.

Située en périphérie sud-ouest de Charleroi, Montigny-le-Tilleul appartient à l'aire d'influence du pôle urbain et d'emplois que constitue cette agglomération. Une partie des déplacements effectués par la population de Montigny-le-Tilleul se fait donc en relation avec Charleroi.

De par cette position périphérique, les différents réseaux de transports qui desservent la commune (bus, train, automobile) sont logiquement orientés vers ce centre urbain. La grande majorité des infrastructures de transport y converge d'ailleurs, un autre élément qui a des répercussions sur la mobilité à Montigny-le-Tilleul (bonne accessibilité de Charleroi, mais aussi transit via Montigny-le-Tilleul ; cf. ci-après).

Montigny-le-Tilleul, petit pôle d'emplois, scolaire et commercial

Bien qu'appartenant à l'aire d'influence du pôle urbain de Charleroi, Montigny-le-Tilleul constitue elle-même un petit pôle d'emplois (~ 3.500 salariés), scolaire (> 1.500 écoliers) et commercial (plusieurs pôles commerciaux).

Ainsi, outre les déplacements effectués en relation avec Charleroi, de nombreux déplacements se font au sein même de la commune, ainsi que depuis les communes voisines.

1.2 Occupation du sol et réserves foncières

Montigny-le-Tilleul, commune densément bâtie disposant encore de réserves foncières

Bien que le degré d'urbanisation n'égale pas celui des grandes villes wallonnes, Montigny-le-Tilleul est une commune densément bâtie – les terrains artificialisés occupent un peu plus 33 % de la surface totale du territoire communal.

La commune dispose en outre d'un potentiel foncier estimé à plus de 150 ha, majoritairement disponibles au sein de zones d'habitat au plan de secteur (zones rouges). Plusieurs projets de développement urbains existent d'ailleurs (extension des Calcaires de la Sambre, projets immobiliers, etc.). Ceux-ci seront présentés dans la troisième phase de l'étude.

En termes de répartition de la population, la majorité de celle-ci (78 %) se concentre au sein d'une vaste zone, sise sur l'ancienne commune de Montigny-le-Tilleul. Une petite partie de la population réside au sein du village de Landelies (6,5 %). Le solde est disséminé sur le reste du territoire, au sein de zones peu dense (8 %).

1.3 Pôles générateurs de déplacements

L'hôpital André Vésale, principal pôle de déplacements sur le territoire communal

Les pôles générateurs de déplacements ont été regroupés en trois catégories :

- les pôles d'influence régionale, c'est-à-dire qui rayonnent à une large échelle et vont générer un nombre important de déplacements.

L'hôpital André Vésale est le seul pôle appartenant à cette catégorie. Cet hôpital occupe environ 1.550 équivalents temps-plein et comporte près de 500 lits. ;

- les pôles d'influence supra-locale, c'est-à-dire qui rayonnent au-delà du territoire de Montigny-le-Tilleul, sur les entités voisines.

Sont reprises dans cette catégorie, les deux zones commerciales sises le long de la rue de la Station (N53) et de la rue de Bomérée (N577). A ces pôles, peut également être ajoutée la Carrière des Calcaires de la Sambre, qui draine un flux de poids lourds continu tout au long de la journée ;

- les pôles d'influence locale, dont le rayon d'influence concerne essentiellement la population de Montigny-le-Tilleul.

Parmi les pôles d'influence locale : les 5 écoles que comporte la commune, l'administration communale, la halte ferroviaire de Landelies ou encore le complexe sportif.

1.4 Profil de la population

Une population plus âgée et aux revenus plus élevés que la moyenne

Montigny-le-Tilleul se caractérise par une population plus âgée que la moyenne. L'âge moyen de sa population (42,9 ans) est en effet nettement plus élevée que l'âge moyen des hennuyers (39,7 ans), un élément à prendre en considération dans le cadre de la présente étude, d'autant que la population vieillit. Les personnes âgées de 60 ans et plus – qui représente 28,3 % de la population – sont en effet davantage dépendants aux modes de transports alternatifs à la voiture que la population active.

Montigny-le-Tilleul se caractérise également par sa population aux revenus plus élevés que la moyenne. Le revenu moyen des habitants de cette commune (18.326 €) est en effet nettement plus élevé que celui des hennuyers (13.705 €). Cela se traduit par un taux de motorisation plus élevé comme en attestent les statistiques. Ainsi, selon les données du SPF Mobilité et Transport, la commune de Montigny-le-Tilleul possède le taux de motorisation² le plus élevé de la province du Hainaut, à savoir de 51 véhicules pour 100 habitants (0,51).

Une utilisation majoritaire de la voiture pour effectuer les déplacements domicile-travail, malgré une part importante de la population travaillant dans la commune

Les statistiques relatives aux déplacements domicile-travail donnent un aperçu des modes de déplacements utilisés par la population, même si ces déplacements ne représentent que 12 % des déplacements effectués par un ménage et ne concernent qu'une partie de la population.

² Le taux de motorisation est le rapport entre le nombre de véhicules et le nombre d'habitants d'une zone étudiée.

Sans surprise, et comme pour l'ensemble des autres communes hennuyères et wallonnes, la voiture constitue le principal mode de déplacement des montagnards pour se rendre sur leur lieu de travail ; lieu de travail qui pour beaucoup se situe sur la commune...

Après la voiture, les modes de transport les plus utilisés sont le train (essentiellement pour se déplacer vers Charleroi et Bruxelles) et la marche à pied (déplacement au sein de la commune). La part des déplacements en transports en commun urbains (bus, tram, métro) est réduite. Peu de personnes font du covoiturage, ou se déplacent en vélo ou en moto.

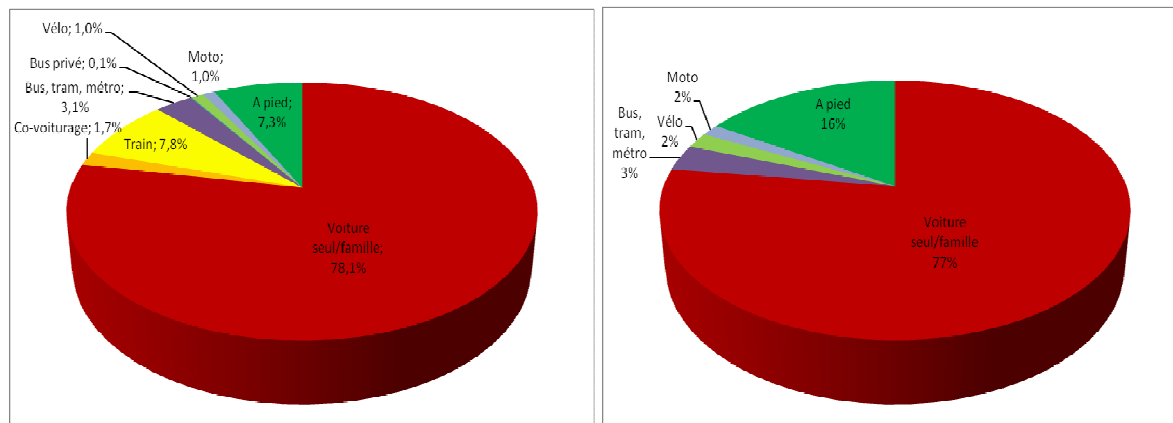


Figure 1 : Part modale des résidents actifs (total et uniquement ceux travaillant dans la Commune)

Source : SPF Mobilité et Transport (Enquête fédéral des déplacements domicile-travail)

Une utilisation également quasi-exclusive de la voiture pour effectuer les déplacements domicile-école

La voiture constitue également le mode de transport le plus utilisé pour les déplacements domicile travail, comme en témoignent les enquêtes de mobilité scolaires réalisées dans le cadre de la présente étude (cf. chapitre relatif à la mobilité scolaire).

2 LE RESEAU ROUTIER ET LE TRAFIC AUTOMOBILE

2.1 La structure du réseau routier

Des voiries régionales structurant le réseau routier

Montigny-le-Tilleul est traversée et longée par 5 voiries régionales, qui constituent l'ossature du réseau routier :

- le R3, qui traverse le nord du territoire et présente un point d'accès sur celui-ci. Il s'agit de la ceinture périphérique de Charleroi, et a donc pour principal fonction le contournement de cette Ville. Elle draine un flux quotidien conséquent, de l'ordre de 50.000 véhicules au droit de la zone d'étude ;
- la N90, qui borde le territoire à son extrémité nord-ouest, et qui présente un point d'accès sur celle-ci. Avec le R3, elle constitue la seule voirie composée de 2 x 2 bandes de circulation (séparées par une berme centrale) ;
- les N53 et N579 qui traversent la commune selon un axe nord-sud. Ces voiries constituent les axes structurant à l'échelle du territoire de Montigny-le-Tilleul ;
- la N580, voirie de moindre importance qui relie ces deux axes structurants.

La N577, dont une toute petite portion s'étend sur la commune, peut également s'ajouter à cette liste.

Une hiérarchie pas toujours lisible

Les voiries composant le réseau routier de Montigny-le-Tilleul peuvent être classées en quatre catégories sur base de leurs fonctions, ainsi que de leur intensité et du type de circulation³.

A l'exception de la rue de Bomerée (N580), l'ensemble des voiries régionales desservant la commune ont été classées dans les deux premières catégories :

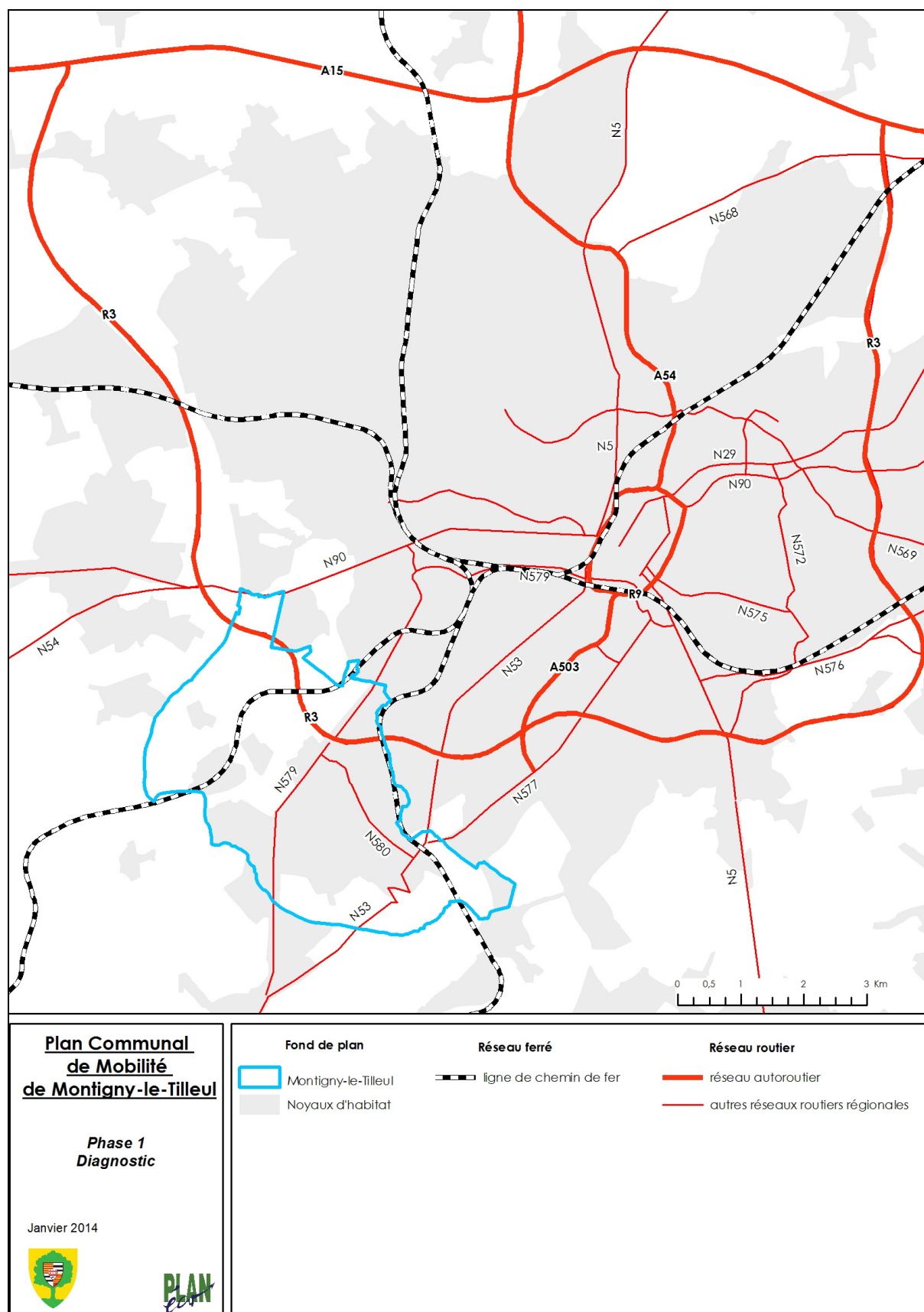
- le réseau autoroutier : le R3 est la seule voirie appartenant à ce réseau ;
- le réseau de voiries de transit régional : il regroupe les N90, N53, N577 et N579 ;

Les voiries communales ont quant à elle été classées dans les deux catégories suivantes :

- le réseau de voiries de liaison : il regroupe les voies qui assurent la connexion entre les différentes zones de la commune, ainsi qu'avec les entités communes voisines. Certaines d'entre elles remplissent également une fonction de drainage vers le réseau routier principal ;
- le réseau des voiries de desserte locale : il regroupe les voiries dont la fonction est la desserte locale des quartiers et unités d'habitation.

Actuellement, la hiérarchie du réseau routier, et particulièrement le réseau routier communal n'est pas toujours lisible (très peu de spécialisation des voiries).

³ La hiérarchie du réseau routier a été définie sur base de celle faite dans le cadre du Schéma de Structure Communal.



Carte 1 : Localisation de Montigny-le-Tilleul au regard du réseau routier

2.2 Charge de trafic journalière

Des charges de trafic conséquentes sur les voiries régionales, ainsi que sur certaines voiries communales

La carte ci-après illustre la charge de trafic quotidienne circulant un jour ouvrable moyen sur les principaux axes de circulation desservant la commune (voies de transit et voies de liaison)⁴, et met en évidence :

- les charges de trafic importantes que supportent quotidiennement les N579 (20.000 à 30.000 véh/jour) et N53 (12.500 à 20.000 véh/jour) ;
- le fait que certaines voiries de liaison absorbent un flux de trafic conséquent, supérieur à 5.000 véh/jour. Il s'agit de la rue de la Place et de la rue de Marchienne (sur sa portion comprise entre la rue de Bomérée et la rue Désiré Quenne).

La rue de Landelies (sur sa portion comprise entre la rue de Gozée et la rue de Bomérée) absorbe également un flux conséquent, proche de 5.000 véh/jour ;

- le flux de trafic, bien que moindre, mais tout de même assez important sur une grande partie des autres voies de liaison (> 2.500 véh/jour).

Bien que ne disposant que de très peu de mesures sur les voiries locales, compte tenu que nombre de celles-ci sont en impasse, il est pertinent de penser que ces voiries sont peu, voire pas soumises à un trafic de transit.

2.3 Dysfonctionnements et embarras de circulation

Des embarras de circulation rue de Gozée (N579) et rue de la Station (N53)

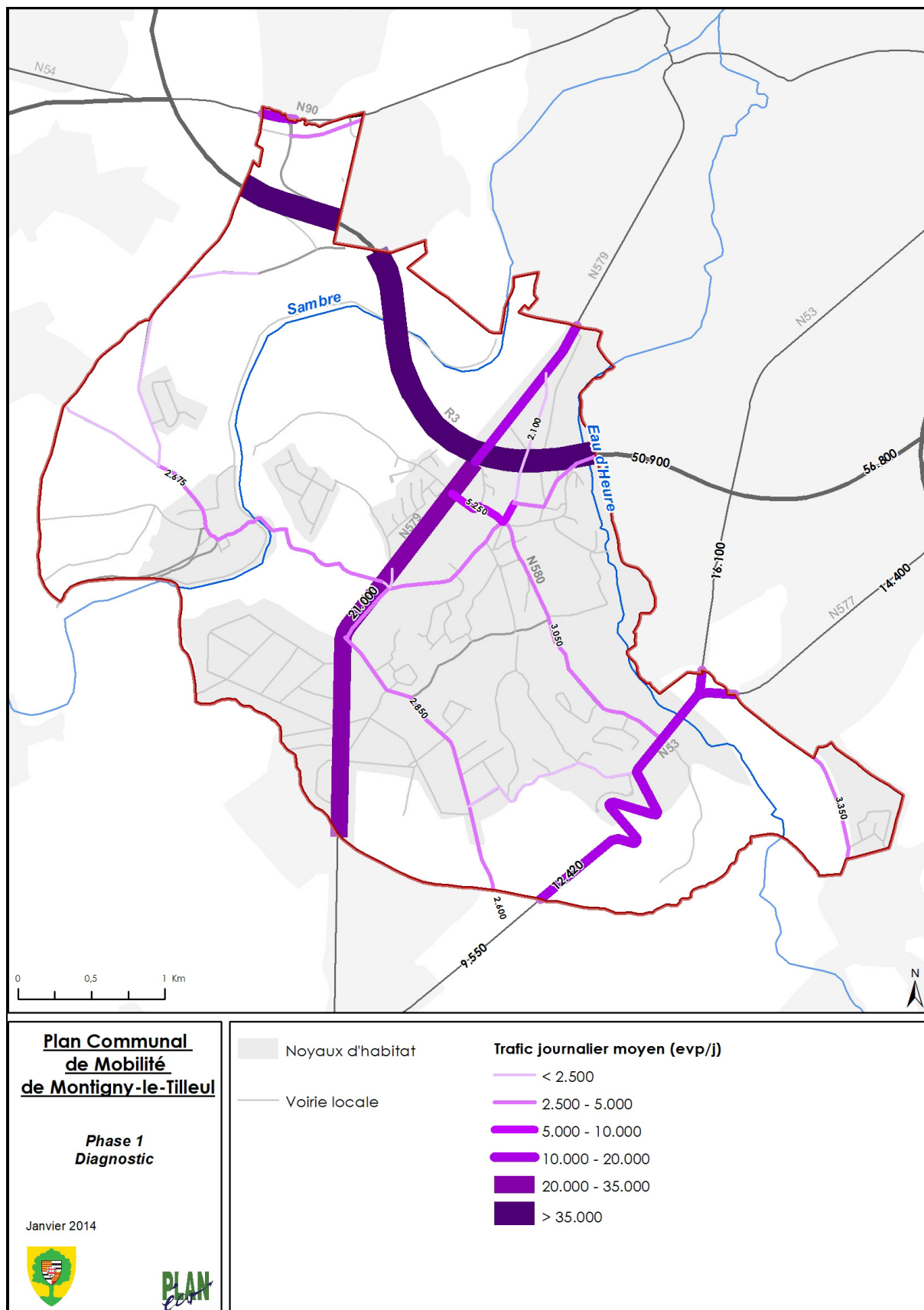
Dans le cadre de l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité, des comptages de trafic routier ont été réalisés au droit des principaux carrefours présents sur le territoire communal, en particulier rue de Gozée (N579), rue de la Station (N53) et dans le centre de Montigny-le-Tilleul. Ces comptages ont été effectués courant du mois de novembre 2013 durant les heures de pointe du matin et du soir, périodes critiques en termes de dysfonctionnement et de congestion automobile. Ils avaient pour objectif, d'une part, de quantifier les flux durant ces périodes, et, d'autre part, de caractériser les éventuels embarras de circulation.

Il ressort de ceux-ci qu'aussi bien durant les heures de pointe du matin, que durant les heures de pointe du soir, les deux voiries régionales que sont la rue de Gozée (N579) et la rue de la Station (N53) sont victimes d'embarras de circulation. En cause, les charges de trafic conséquentes circulant sur ces deux voiries, et l'incapacité de certains carrefours à les absorber. Sur la N53, outre l'importance des flux, la présence d'un passage à niveau explique en grande partie les embarras de circulation à cet endroit.

A titre informatif, durant les heures de pointe, ce sont de l'ordre de 1.500 à 2.250 evp/h qui circulent sur la rue de Gozée (N579), et de l'ordre de 1.150 à 2.000 evp/h sur la rue de la Station (N53).

Ces embarras de circulation sont responsables d'un trafic de transit via plusieurs voiries communales, et notamment via le centre de Montigny-le-Tilleul, et ont un impact sur la vitesse commerciale de plusieurs lignes de bus du TEC-Charleroi.

⁴ Pour les voiries régionales, les chiffres proviennent des données transmises par la Direction de la Sécurité et des Infrastructures routières du Service Public de Wallonie. Pour les voiries communales, les chiffres sont : soit issues des mesures de trafic effectuées par la zone de police entre 2009 et 2013, soit, dans quelques cas, ont été estimées sur base des comptages de trafic routier effectués durant les heures de pointe du matin et du soir (cf. ci-après).



Carte 2 : Localisation de Montigny-le-Tilleul au regard du réseau routier

Un trafic conséquent dans le centre, nuisant à sa convivialité

Si dans le centre de Montigny-le-Tilleul, la charge de trafic est moindre que sur les deux voiries précédemment étudiées, elle n'en demeure pas moins conséquente pour un centre de village. Durant les heures de pointe ce sont ainsi plus de 600 evp/h qui ont été mesurés rue de Marchienne et rue de Landelies, et plus de 400 evp/h rue Wilmet (au droit du foyer culturel). A noter, tout de même, qu'en dehors de ces périodes le flux de trafic est nettement moins important.

Ces flux conséquents nuisent à la convivialité de ce centre et traduisent :

- l'importance du pôle de déplacements que constitue ce cœur de commune – qui regroupe nombre d'équipements et de services publics, plusieurs commerces de proximité et établissements HoReCa ;
- la part importante et quasi exclusive de la voiture pour s'y rendre et qui a également des impacts en matière de stationnement (cf. ci-après) ;
- aussi, un trafic de transit – nombre d'automobilistes préférant éviter les axes principaux de circulation, et particulièrement la rue de Gozée (N579) congestionnée durant les heures de pointe.

En termes de congestion, seul le principal carrefour du centre (Place/Bomerée/Marchienne/Landelies/Eglise) connaît quelques problèmes de capacité le soir : l'ensemble du trafic en provenance de la rue de Marchienne ne peut être entièrement absorbé par les phases vertes du feu, engendrant la formation de files pouvant remonter jusqu'à hauteur du carrefour situé plus en amont (Marchienne/Désiré Quenne).

3 LE STATIONNEMENT

3.1 La gestion et l'offre en stationnement public

Une offre en stationnement public essentiellement en voirie

La commune comporte peu de places de stationnement en dehors de l'espace public ; parkings hors voirie qui se concentrent par ailleurs dans le centre de Montigny-le-Tilleul. Le stationnement se fait donc essentiellement en voirie, le long des chaussées, ce qui réduit les possibilités de destiner ces espaces aux autres modes de déplacements (piétons, cyclistes, transports en commun).

Pas de gestion tarifaire ni temporelle du stationnement

La commune ne comprend aucune zone ou aucun emplacement de parking qui soit soumis à une gestion tarifaire ou temporelle (zone bleue par exemple). Il n'existe ni contrainte de temps, ni contrainte financière pour les automobilistes souhaitant stationner à Montigny-le-Tilleul ; ce qui explique notamment le nombre important de voitures ventouses dans le centre urbain de Montigny-le-Tilleul et le faible taux de rotation des véhicules (cf. ci-après).

Un stationnement alterné semi-mensuel et/ou organisé en partie sur les trottoirs sur certains tronçons de voirie...une gestion à revoir

La commune a fait le choix d'une gestion alternée semi-mensuelle du stationnement sur certains tronçons de voirie ; un mode de gestion problématique lors des changements de côté et qui est amené à disparaître (projet de loi en ce sens).

Sur certains tronçons de voiries le stationnement est en partie organisé sur les trottoirs, et se fait donc au détriment des piétons. Ce cas est particulièrement problématique lorsque l'espace de circulation piéton devient anecdotique, ainsi qu'aux abords des écoles. C'est le cas notamment à proximité de l'école du Grand Chemin, ou de celle située le long de la rue de Bomerée.

3.2 L'adéquation entre l'offre et la demande en stationnement

Dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité, a été réalisée une analyse de l'adéquation entre l'offre et la demande en stationnement au sein de trois zones spécifiques : les centres urbains de Montigny-le-Tilleul et de Landelies, ainsi qu'aux abords de l'hôpital André Vésale.

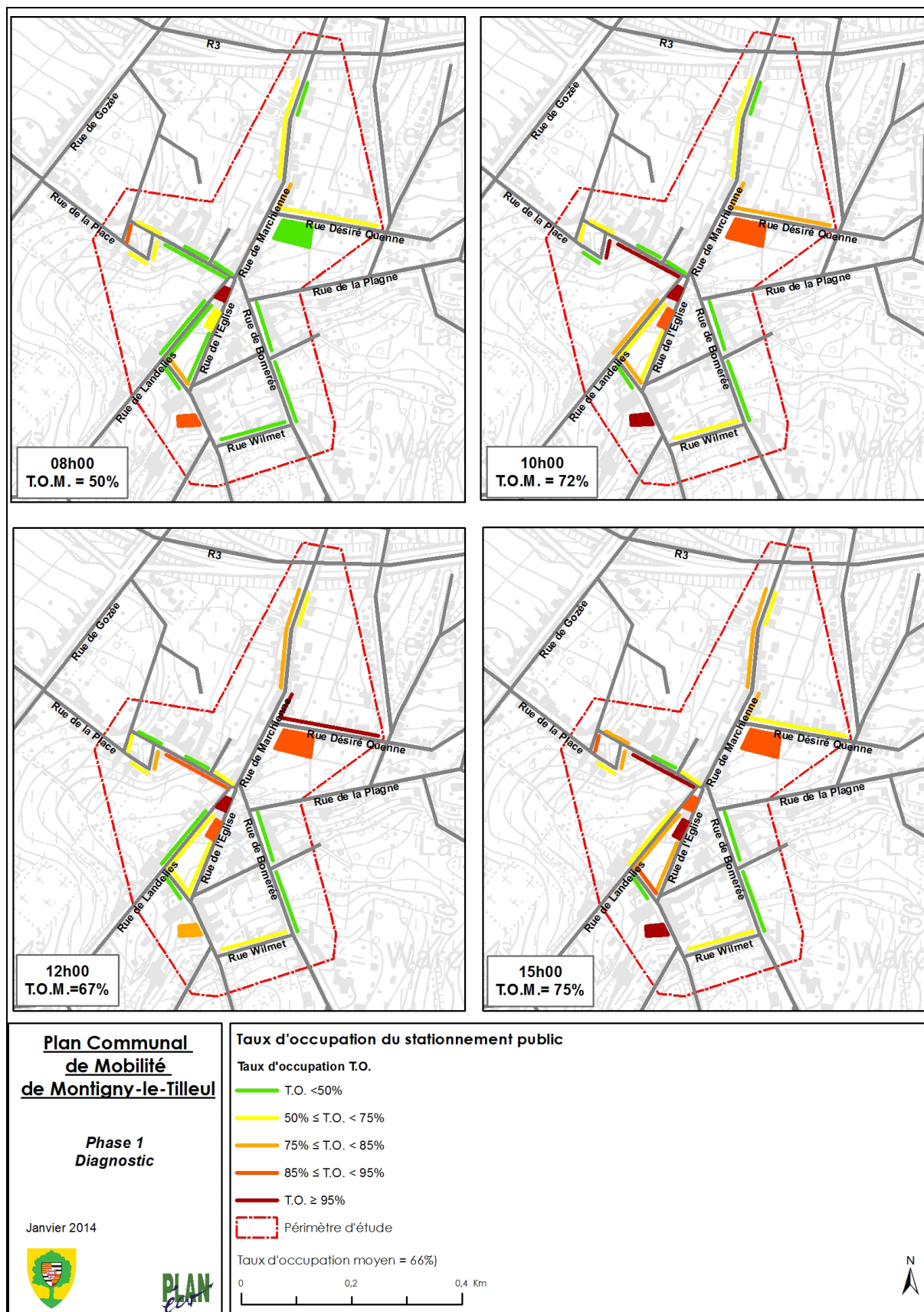
3.2.1 Le stationnement dans le centre urbain de Montigny-le-Tilleul

Peu de problèmes la nuit...une occupation plus conséquente en journée

L'enquête de stationnement réalisée en soirée (>20h00) révèle qu'il y a peu de problèmes de stationnement la nuit, hormis sur la place et ses abords.

La journée, l'occupation est plus importante et reflète la pression générée par les commerçants, les employés des différents services et équipements publics, ainsi que par leurs visiteurs. Si globalement l'offre est suffisante pour répondre à la demande⁵, il faut noter que la pression est différente d'un endroit à l'autre, comme l'illustre la carte ci-après. Trois zones sont soumises à une forte pression pendant la majeure partie de la journée : le parking de la maison communale, celui sis devant l'église et enfin celui jouxtant le foyer culturel.

⁵ Le taux d'occupation moyen des différentes zones de stationnement est compris entre 70 et 80 %.



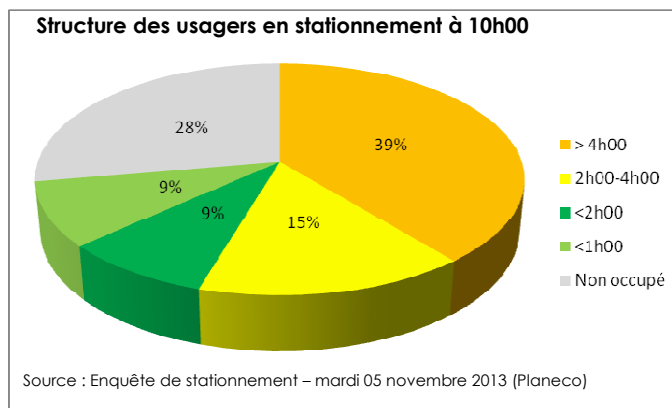
Carte 3 : Taux d'occupation du stationnement – centre de Montigny-le-Tilleul

Source : Enquête de stationnement – mardi 05 novembre 2013 (Planeco)

Un faible taux de rotation qui traduit l'importance du stationnement de longue durée

L'enquête de stationnement, réalisée un mardi du mois de novembre 2013 entre 08h00 et 18h00, a également mis en évidence le faible taux de rotation au droit de bon nombres d'emplacements de parking.

A titre d'exemple, à 10h00, près de 40 % des places de parking sont occupées par des véhicules stationnant pour une durée d'au moins quatre heures.



3.2.2 Le stationnement dans le centre urbain de Landelies

Peu de problème de stationnement...hormis rue Marc Delhaye

Les repérages de stationnement effectués dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité n'ont pas révélé de problèmes majeurs dans le centre de Landelies. Deux cas peuvent toutefois être évoqués :

- celui de la rue Marc Delhaye, voirie qui connaît une pression assez conséquente aussi bien en journée qu'en soirée. Le long de cette voirie, le stationnement n'est autorisé que d'un seul côté ;
- les riverains ont également pointé le cas de la rue de Leernes, à proximité des voies de chemin de fer. Il s'agit toutefois d'une problématique liée davantage à la sécurité routière – mauvaise visibilité lorsque des véhicules sont stationnés – qu'à l'offre en stationnement.

3.2.3 Le stationnement aux abords de l'hôpital André Vésale

Une demande conséquente, mais très peu de report sur les voiries résidentielles proches

La demande en stationnement générée par les travailleurs et visiteurs de l'hôpital est conséquente, mais n'implique que très peu de report sur les voiries résidentielles proches. Ceux-ci stationnent en effet préférentiellement leurs véhicules sur le site de l'hôpital, à proximité de celui-ci, quitte à stationner sauvagement.

3.3 Le stationnement des cyclistes, motocyclistes et autres usagers particuliers

Très peu de dispositifs de stationnement pour les cyclistes, aucun pour les motocyclistes et véhicules de livraison

Bien que la demande en stationnement pour les cyclistes et motocyclistes soit (pratiquement) inexistante, les relevés de terrain n'ont pas révélé de demande particulière pour de tels emplacements.

Concernant le stationnement des véhicules de livraison, seul un cas est problématique : celui de la livraison de la superette du centre de Montigny-le-Tilleul (rue Wilmet).

Une offre pour les personnes à mobilité réduite qui semble satisfaisante

La commune comprend 11 places de stationnement pour personnes à mobilité réduite, une offre considérée comme satisfaisante au regard de la demande observée.

4 LES TRANSPORTS EN COMMUN

4.1 L'offre en transports publics

Montigny-le-Tilleul, traversée par deux lignes de chemin de fer, dont une desservant le territoire

Montigny-le-Tilleul est traversée par deux lignes de chemin de fer d'importance secondaire (L 130a et L132) et qui ont principalement un rôle de rabattement vers Charleroi.

L'une de celle-ci, la ligne 130a, s'arrête sur le territoire communal à hauteur de la halte ferroviaire de Landelies. Le principal intérêt de cette halte réside dans la connexion rapide qu'elle offre avec la gare de Charleroi-Sud, principal pôle multimodal de la région. Toutefois, sa localisation au sein d'une zone peu densément peuplée, en périphérie immédiate de Charleroi (forte concurrence des autres modes de transport) explique son rôle purement local. La fréquence de passage des trains y est de 37 relations/jour en semaine, soit en moyenne 1 relation/h/sens, et de 16 relations/jour le week-end.

A noter la présence de deux autres points d'arrêts en bordure du territoire : la halte de Marchienne-Zone (L130a) et la halte de Jamioulx (L132). Celles-ci ne présentent que peu d'intérêt que ce soit pour les déplacements depuis ou à destination de Montigny-le-Tilleul. En effet, elles n'offrent une alternative intéressante pour se rendre à la gare de Charleroi-Sud que pour les quelques résidents montagnards habitant à proximité de ces haltes (cf. ci-après).

Une station de métro-léger en bordure nord-ouest du territoire, d'intérêt limité

La station de métro « Morgnies » est située en bordure nord-ouest de Montigny-le-Tilleul sur le territoire de la Ville de Charleroi. Desservie par deux lignes de métro, cette station offre une alternative intéressante aux quelques résidents montagnards habitants à proximité de celle-ci et qui souhaitent se déplacer dans Charleroi ou rejoindre la gare de Charleroi-Sud.

Montigny-le-Tilleul, desservie par 9 lignes de bus du TEC-Charleroi

La commune de Montigny-le-Tilleul comporte 67 arrêts de bus sur son territoire et est desservie par 9 lignes de bus du TEC-Charleroi, dont la plupart ont un rôle de rabattement vers le centre de Charleroi, la gare de Charleroi-Sud et/ou l'hôpital André Vésale – principal pôle générateur de déplacements sur la commune. Plusieurs de ces lignes assurent également la desserte du complexe commercial de Bomerée, les quelques complexes commerciaux sis le long de la rue de Gozée (N579), ainsi que le centre de Montigny-le-Tilleul, soit les autres principaux pôles de déplacements de la commune. A noter également, que seule une ligne de bus dessert le village et la halte ferroviaire de Landelies, à savoir la ligne 173. Celle-ci assure aussi la connexion entre ce village et l'entité de Montigny-le-Tilleul.

Si prises individuellement ces lignes ont des faibles fréquences de passages (d'un à deux bus/h/sens), globalement elles présentent toutefois des fréquences satisfaisantes – plusieurs de celles-ci effectuant un trajet commun.

En termes de vitesse commerciale, la plupart des lignes de bus desservant le territoire communal sont fortement impactées par les embarras de circulation apparaissant durant les heures de pointe sur les deux principales voiries desservant le territoire communal, à savoir la rue de Gozée (N579) et la rue de la Station (N53) – qui ne disposent d'aucun site propre bus. A noter que parmi les 9 lignes de bus, le TEC-Charleroi en a identifié 5 dont le temps de parcours doit être amélioré : les lignes 1, 70, 109a, 170 et 173.

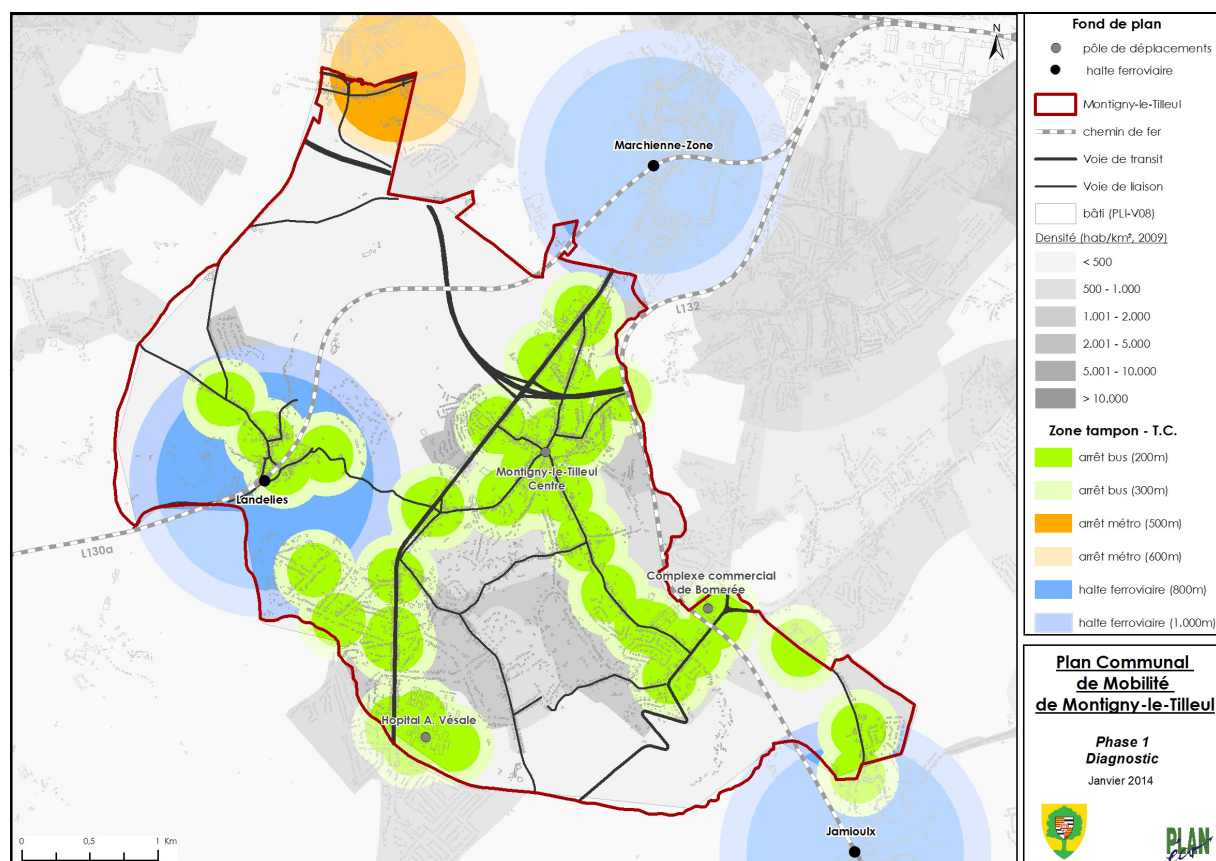
Enfin, concernant la réorganisation récente des lignes de bus suite au bouclage du réseau métro, certains riverains ont mentionnés des impacts négatifs pour les montagnards, avec des temps de parcours allongés, ou des horaires qui ne correspondent plus aux attentes.

4.2 La desserte spatiale en transports publics

La majorité de la population habite à proximité d'un arrêt de bus, peu à proximité d'une halte ferroviaire ou d'une station de métro

La carte illustrant la desserte spatiale en transports publics permet de se faire une idée des personnes à qui profite l'offre en transports publics. Il en ressort que la majorité de la population montagnarde habite à proximité d'un arrêt de bus (~65%), peu en revanche à proximité d'une halte ferroviaire (~20 %) ou d'une station de métro (~2%).

Il ressort également de cette cartographie que la majeure partie de la population ne résidant pas à proximité d'un arrêt de transport en commun est concentrée dans les quartiers résidentiel du sud de la commune.



Carte 4 : Desserte spatiale en transports en commun

En synthèse, une majeure partie de la population réside à proximité d'un arrêt de bus et dispose donc d'une alternative à la voiture, en particulier pour se rendre dans le centre de la commune ou à Charleroi. La vitesse commerciale, particulièrement faible durant les heures de pointe en raison des embarras de circulation, combinée à la fréquence de passages limitée de certaines lignes de bus, constitue toutefois un frein à son utilisation.

L'inconfort des arrêts de bus n'incite pas non plus à l'utilisation des transports publics (cf. ci-après).

4.3 Le confort et l'accessibilité des différents arrêts de transports en commun

L'inconfort des arrêts de bus et l'état général délabré de la halte ferroviaire de Landelies sont les principaux points noirs de ces arrêts de transports publics

Une analyse du confort et de l'accessibilité de l'ensemble des arrêts de transports en commun a été réalisée dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité. Il en ressort que :

- en ce qui concerne les arrêts de bus : globalement, ceux-ci fournissent les informations de base aux voyageurs (nom de l'arrêt, lignes desservies, horaires de passage) et disposent pour la moitié d'une aubette et/ou de places assises. Le gros point noir concerne la zone d'attente qui est souvent peu confortable et insécurisante. Peu d'arrêts sont en outre accessibles aux PMR, et aucun ne dispose de dispositifs de stationnement pour vélo ;
- en ce qui concerne la halte ferroviaire de Landelies : celle-ci est logiquement peu équipée au vu de son rôle local (pas de bâtiment de gare, ni de guichet, ni même distributeur de titre de transport, pas d'information dynamique sur l'heure d'arrivée des trains, etc.). Une zone de parking non aménagée est mise à disposition des voyageurs, ainsi qu'une zone de stationnement pour vélos non couverte (10 dispositifs d'accrochage). Les principaux points noirs sont : son état général délabré, qui impacte son attrait et la rend insécurisante, ainsi que la mauvaise accessibilité de celle-ci pour les personnes à mobilité réduite.

4.4 L'utilisation des transports en commun

10 % de la population abonnée au TEC-Charleroi, principalement des jeunes âgées de 12 à 24 ans

Les statistiques transmises par le TEC-Charleroi rapportent que près de 1.000 montagnards sont abonnés au TEC-Charleroi, dont près de la moitié d'entre eux sont âgées de 12 à 24 ans (alors qu'ils ne représentent que 15 % de la population). A l'inverse, la part de la population dite active est nettement sous-représentée : 15 % d'abonnés pour une part de population de plus de 50 %.

Plus de 90 montées journalières à la halte ferroviaire de Landelies

Pour cause de confidentialité, les données relatives au nombre d'abonnés ne sont plus transmises par la SNCB. Les statistiques dès lors utilisées sont celles relatives au nombre de voyageurs, issues de l'étude relative à la situation aux perspectives du réseau ferroviaire en Wallonie (2012), commanditée par la Région wallonne.

Cette étude rapporte que ce sont en moyenne 91 voyageurs qui sont montés en gare de Landelies lors des campagnes de comptages effectués en 2009, un chiffre qui traduit bien le rôle local de cette halte.

5 LES CYCLISTES

5.1 Les itinéraires cyclables

Plusieurs itinéraires cyclables régionaux, certains théoriques, d'autres existants

Bien que défini pour relier des pôles d'intérêt supra-communal, le réseau cyclable régional présente des intérêts pour une commune et ses résidents, particulièrement dans le cas présent étant donné la localisation de Montigny-le-Tilleul en périphérie de Charleroi, principal pôle d'emplois, scolaire et commercial de la région.

Au niveau régional, deux itinéraires traversant le territoire communal ont ainsi été définis :

- l'un reliant Thuin à Charleroi. Il s'agit d'un itinéraire existant puisque relié par l'itinéraire RAVeL n°3 ;
- l'autre reliant le village voisin de Gozée à Charleroi. Il s'agit d'un itinéraire théorique qui n'a pas encore été mis en œuvre. Celui-ci transite via la rue de Gozée (N579), la rue de la Place (N580), la rue de Bomerée (N580) et la rue de la Station.

Aucun itinéraire cyclable communal

Au niveau communal, aucun itinéraire cyclable n'a été défini.

5.2 Les aménagements et équipements en faveur des cyclistes

Très peu d'aménagement et de dispositifs de stationnement pour cyclistes

La piste cyclable présente de part et d'autre de la rue de Gozée (N579), sur sa portion comprise entre l'échangeur et la limite communale avec Charleroi, constitue le seul aménagement en faveur des cyclistes sur le territoire.

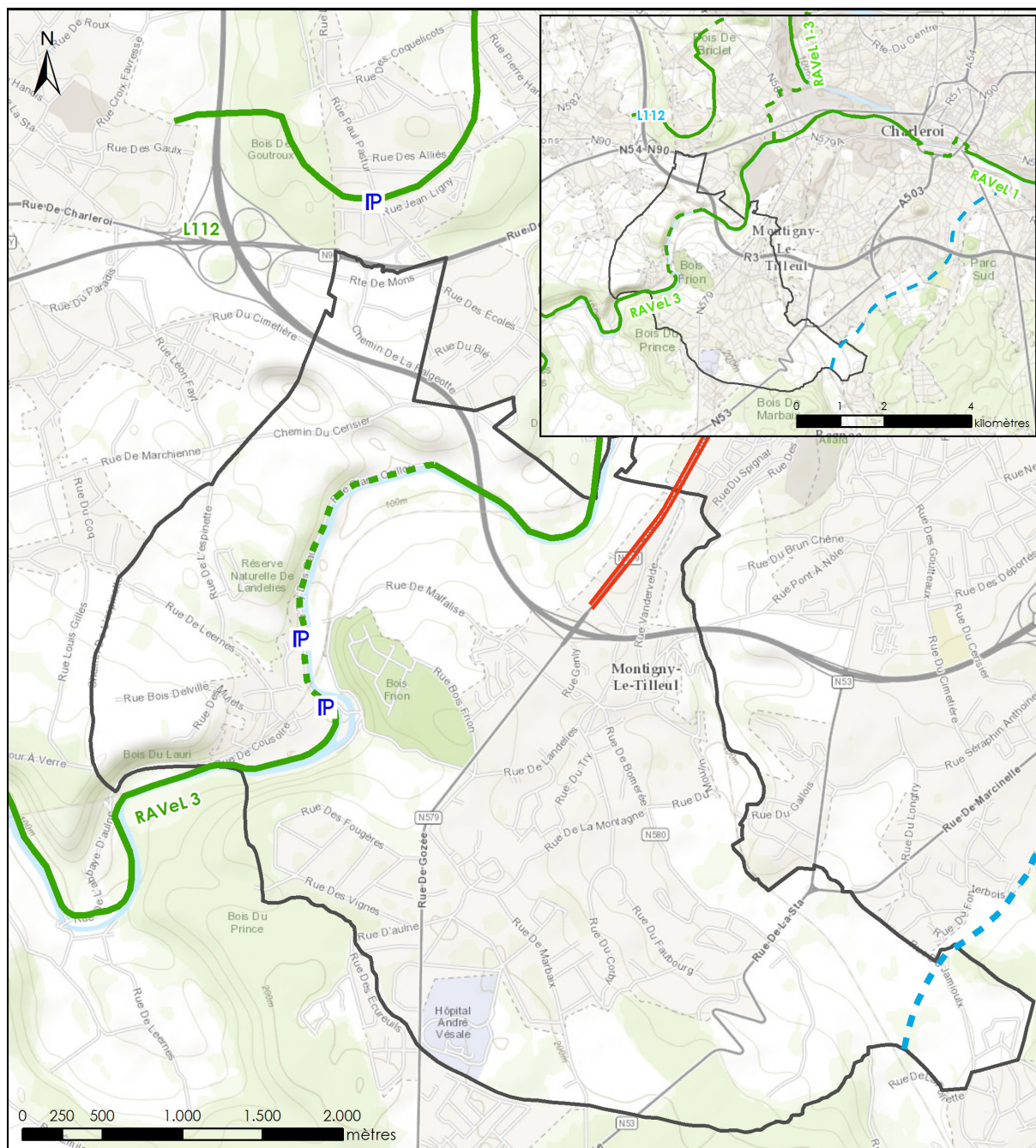
En ce qui concerne le stationnement, seuls trois équipements disposent de dispositifs d'accrochage pour vélo : la halte ferroviaire de Landelies (SNCB), l'école communale « Groupe Scolaire de Fougères-Landelies » en son implantation de Landelies, et depuis peu la maison communale.

Il existe donc très peu d'aménagement et d'équipement en faveur des cyclistes sur le territoire communal, ce qui explique en partie le faible nombre de cyclistes recensés lors des campagnes de comptages.

5.3 Le flux cycliste

Très peu de déplacements à vélo

Aussi bien les enquêtes de mobilité scolaire que les comptages de trafic routier effectués dans le cadre de la présente étude, ou encore les enquêtes de déplacements domicile-travail effectués dans le cadre du diagnostic fédéral des déplacements, montrent que la part des déplacements effectués à vélo par les montagnards est négligeable : respectivement moins de 1 et 2 % pour les déplacements domicile-école et domicile-travail.



Plan Communal de Mobilité de Montigny-le-Tilleul

Phase 1 Diagnostic

Janvier 2014



PLAN
COMMUNAL DE MOBILITE

RAVeL

- Itinéraires principaux et secondaires
- - - Itinéraire de liaison
- - - Itinéraire potentiel
- IP Parking RAVeL

— Pistes cyclables marquées

Itinéraires RAVeL

RAVeL n°1 - Centre : Mons - Namur (108,8km)
 RAVeL n°3 : Erquelines - Tubize (91,4km)
 Ligne 112 : Fontaine-l'Évêque - Monceau-sur-Sambre

Carte 5 : Itinéraires RAVeL et aménagements cyclables au sein de la Commune

Source : www.ravel.wallonie.be (itinéraires RAVeL)

6 LES PIÉTONS

6.1 Les sentiers piétons

De nombreux sentiers piétons peu valorisés

La commune de Montigny-le-Tilleul est pourvue de nombreux sentiers piétons offrant des raccourcis précieux. Ils constituent un atout de taille en vue d'encourager à la pratique de la marche à pied sur le territoire communal.

Ceux-ci sont toutefois peu valorisés et il n'existe aucune signalétique indiquant les itinéraires que permettent d'atteindre ces sentiers piétons.

6.2 La place des piétons sur la voirie

Dans le centre de Montigny-le-Tilleul, des trottoirs dont la qualité et l'état ne sont pas toujours satisfaisants

Si la grande majorité des voiries du centre de Montigny-le Tilleul comprennent des trottoirs de largeurs convenables ($\geq 1,50$ m), la qualité et l'état de ceux-ci ne sont pas toujours satisfaisants. Dans certains cas, la largeur des trottoirs est en outre réduite, notamment par la présence de véhicules en stationnement. Aussi, nombre de passages piétons ne sont pas adaptés aux personnes à mobilité réduite (pas d'abaissement de trottoirs, ni de dalles podotactiles).

Enfin, il faut également mentionner : l'absence de continuité de trottoirs entre la rue Wilmet et la rue des Ecoles, en raison de la présence de l'établissement scolaire « Paradis Môme » le long de cette dernière ; ainsi que la localisation problématique de quelques passages pour piétons, notamment celui situé devant la superette de la rue Wilmet.

Dans le centre de Landelies, des trottoirs souvent étroits et/ou dégradés

Les trottoirs qui équipent la plupart des voiries du centre sont en effet généralement peu confortables ($< 1,50$ m) et/ou ne sont pas de bonne qualité.

Il existe en revanche peu de problème en termes de continuité piétonne et peu de remarques sont à faire concernant les passages pour piétons, si ce n'est que certains ne sont pas adaptés aux personnes à mobilité réduite.

Des axes principaux de circulation peu sécurisants et confortables pour les piétons

De manière générale, il est particulièrement inconfortable et insécurisant pour les piétons de circuler le long des principaux axes de circulation, et en particulier le long des voies de transit régional (N579, N53). Et pour cause, soit ces voiries ne sont pas pourvues de trottoirs en saillie, ou lorsqu'elles le sont, ceux-ci sont généralement étroits et/ou de mauvaise qualité.

Une très grande variabilité au sein des quartiers résidentiels

La qualité des cheminements piétons est très variable dans les quartiers résidentiels. Ceux-ci sont toutefois rarement à la fois confortables et de bonne qualité ; un constat moins inquiétant au sein de ces quartiers caractérisés par un trafic local (peu de problème de vitesse, faible flux).

Peu d'espaces dévolus aux piétons au sein de plusieurs espaces publics

Le Schéma de Structure Communal mettait en évidence le peu de place accordée aux piétons sur plusieurs de ces espaces, et à l'inverse un aménagement pour la voiture en emplacements de parking dans de nombreux cas. Pour exemple : la place du Try.

7 LE TRANSPORT DE MARCHANDISE

7.1 Les itinéraires et flux de trafic lourd

Un transit de trafic lourd sur les voiries communales essentiellement dans le nord-ouest de la commune

Les voiries communales sont globalement peu soumises à un trafic de transit poids lourds. Principales exceptions, la rue de Mons, le chemin du Cerisier et le chemin de la Falgeotte qui sont quotidiennement empruntés par des dizaines de camions ; un charroi essentiellement lié à l'exploitation des carrières des Calcaires de la Sambre, ainsi qu'à la carrière Dulière, situé sur le territoire voisin de Charleroi et engendrant des nuisances en particulier pour les résidents de la rue de Mons.

Les embarras de circulation actuels sur la rue de Gozée (N579) et la rue de la Station (N53) sont également source d'un trafic de transit via certaines voiries communales (rue de Marbaix, rue de Landelies). Celui-ci est toutefois relativement limité.

Enfin, le transit de poids lourds sur d'autres voiries communales a également amené les autorités communales à y interdire leur circulation, notamment aux abords de l'hôpital André Vésale (cf. ci-après).

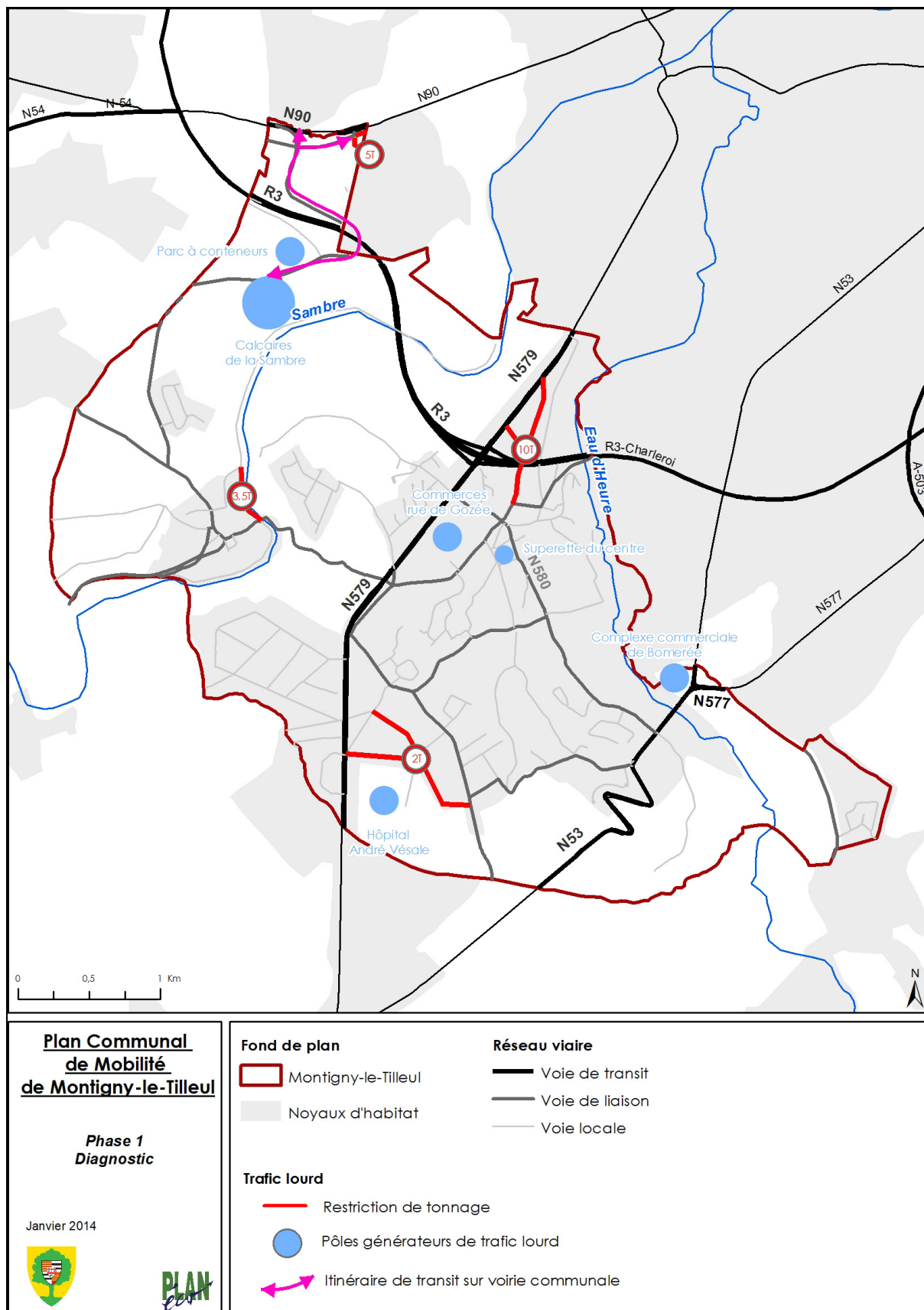
7.2 Les limitations de tonnage

Plusieurs voiries interdites à la circulation des poids lourds

Comme l'illustre la carte ci-après, plusieurs voiries sont interdites à la circulation des poids lourds :

- la rue du Rond-Point, la rue du Rossignol et la rue des Fauvettes sont interdites aux poids lourds de plus de 2 tonnes (excepté circulation locale);
- le chemin de Halage est interdit aux poids lourds de plus de 3,5 tonnes ;
- la rue du Hameau et une portion de la rue de Mons sont interdites aux poids lourds de plus de 5 tonnes ;
- la rue de Marchienne – sur son tronçon compris entre la rue de Gozée (N577) et la rue Désiré Quenne – et la rue Estelle Chaudron sont interdites aux poids lourds de plus de 10 tonnes (excepté circulation locale et bus).

Le manque d'homogénéité dans les restrictions laisse à penser que celles-ci se sont faites au cas par cas.



Carte 6 : Pôles générateurs de trafic lourd et restriction de tonnage

8 LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

8.1 Les accidents de la route et les carrefours accidentogènes

Une stagnation du nombre d'accidents avec blessés

Entre le 1^{er} janvier 2009 et le 06 octobre 2013, ce ne sont pas moins de 479 accidents de la route qui ont été recensés sur le territoire communal, soit près de 100 accidents par an. La grande majorité de ceux-ci sont toutefois des accidents avec dégât matériel (~ 75%). Si leur nombre a augmenté ces dernières années, il traduit surtout un recensement différent de ceux-ci ; à savoir que, depuis 2012, la zone de police a l'obligation d'établir un constat pour l'ensemble des accidents, en ce compris ceux uniquement avec dégâts matériels⁶.

La part des accidents avec blessés s'élève à environ 25%. A noter que leur nombre est resté relativement stable depuis 5 ans, et traduit dans une certaine stabilité du nombre d'accidents de la route.

Deux accidents mortels sont également à déplorer.

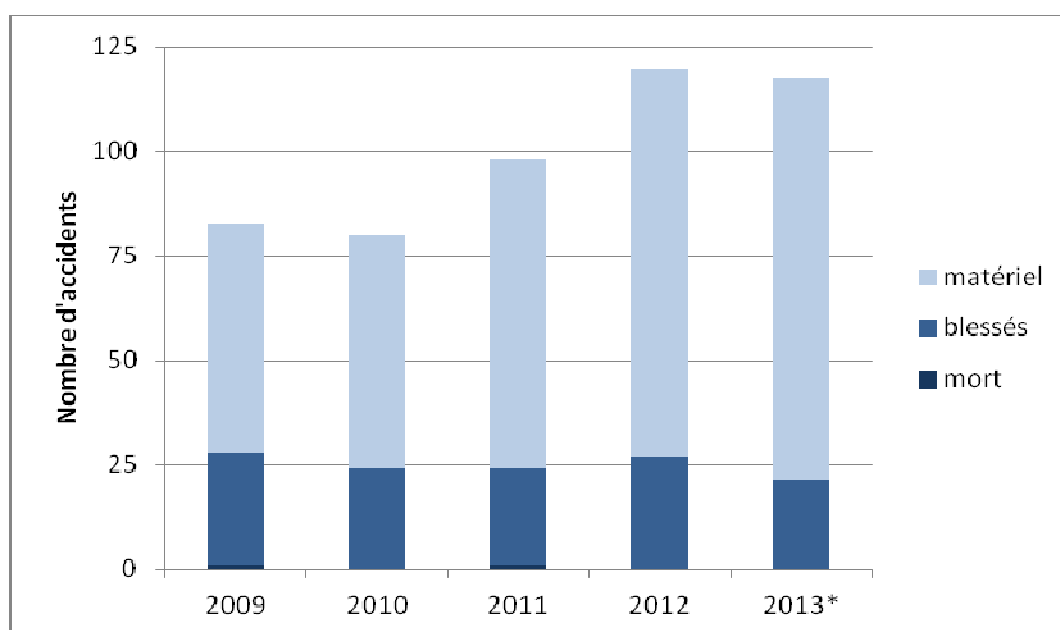


Figure 2 : Evolution annuelle du nombre d'accidents de la route à Montigny-le-Tilleul

Source : Zone de Police GERMINALT

Pas de réel point noir en termes d'accidentologie

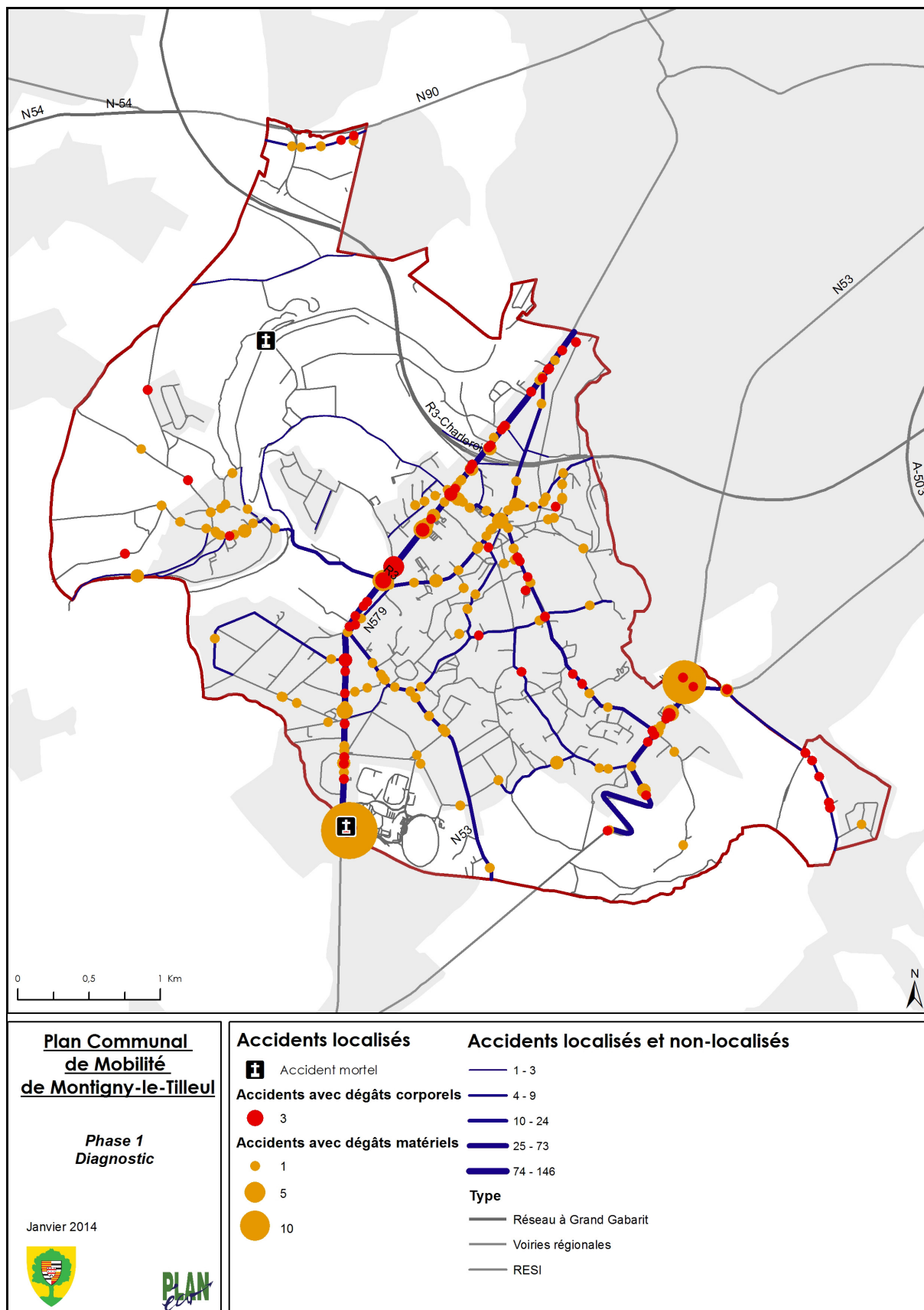
Il n'existe pas de réel point noir en termes d'accidentologie sur le territoire communal (cf. carte ci-après). Les deux principaux lieux accidentogènes sont les parkings de l'hôpital André Vésale (41 accidents) et du complexe commercial de Bomerée (23 accidents).

A noter que c'est logiquement sur la rue de Gozée (N579) et la rue de la Station (N53) que les accidents sont les plus récurrents ; ces deux voiries étant les plus empruntées⁷. Elles totalisent près de 50 % des accidents.

Très peu d'accidents se produisent sur les voiries de desserte locale.

⁶ Pour rappel, avant cette date, les constats n'étaient obligatoires que pour les accidents avec blessés.

⁷ Le R3 et la N90 n'étant pas repris dans les statistiques de circulation.



Carte 7 : Localisation des accidents de la route 2009 et 2013

Source : Zone de police de Germinalt

Des carrefours à sécuriser

Le Schéma de Structure Communal a identifié 16 carrefours à sécuriser (cf. carte ci-après), parmi lesquels des carrefours accidentogènes objectifs, dont celui formé entre la rue de Gozée (N579), la rue Bois Frion et la rue du Grand Chemin.

Outre ces carrefours, le Plan Communal de Mobilité en a identifié deux autres :

- le carrefour rue de Landelies, rue du Grand Chemin ;
- le carrefour rue de Bomerée, rue Wilmet.

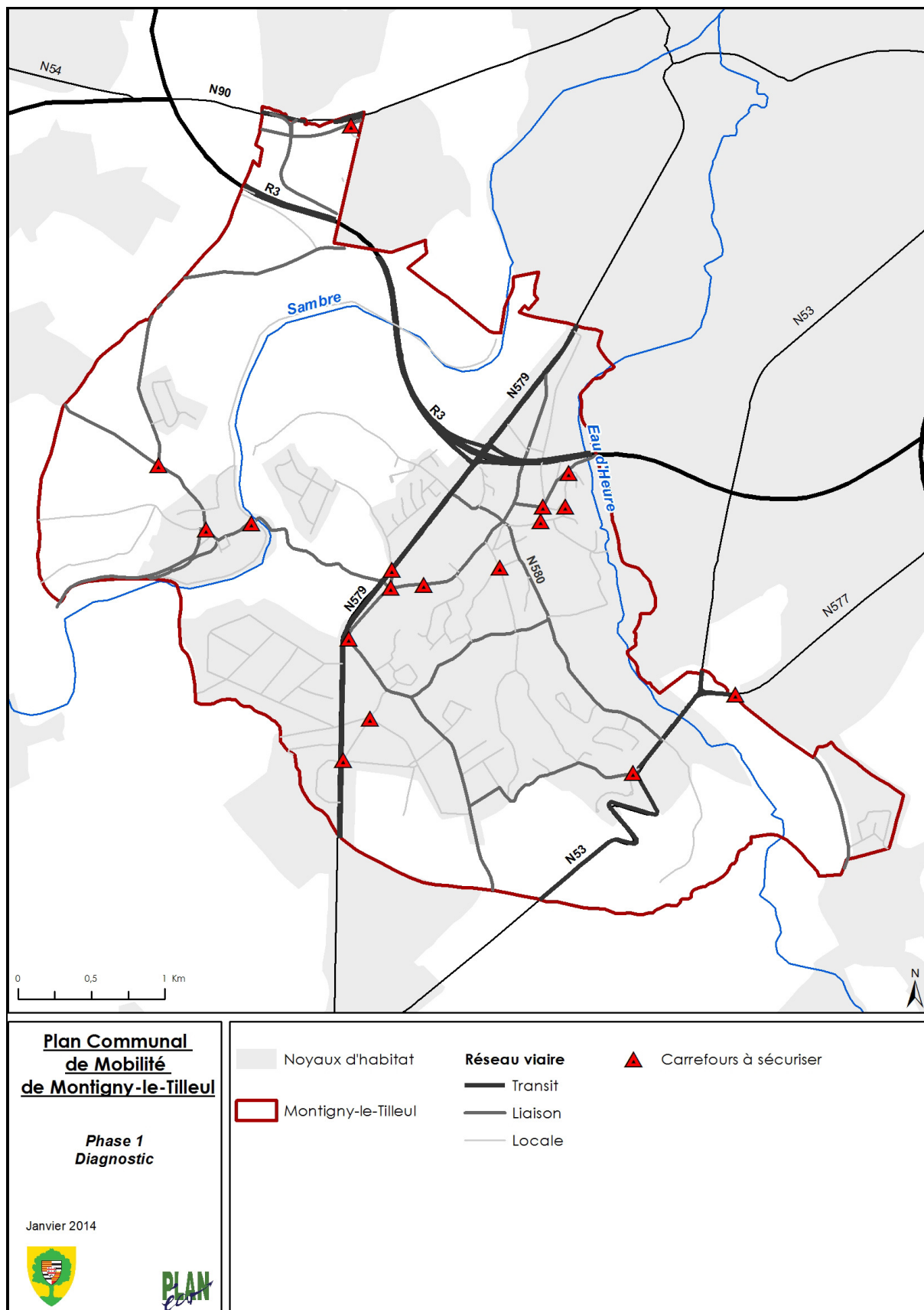
Dans la majorité des cas, ces carrefours présentent d'importantes zones de conflits, en raison principalement de la dimension importante des rayons de raccordement. Il s'agit d'un problème récurrent également observé dans les autres communes de la province et de la région.

8.2 Les vitesses pratiquées par les automobilistes

Des constats alarmant rue de Mons, rue de Jamioulx et rue de Bomerée

La zone de police GERMINALT a effectué, dans le courant des années 2009 à 2013, des mesures de vitesses au droit de 20 voiries situées sur le territoire communal de Montigny-le-Tilleul. Il ressort de ces mesures que :

- les cas de la rue de Mons, de la rue de Jamioulx et de la rue de Bomerée sont les plus inquiétants. En cause, la part importante des véhicules circulant à une vitesse supérieure à limite autorisée (> 75 %) et/ou la vitesse à laquelle certains véhicules circulent (> 100 km/h) ;
- les cas de la rue du Grand Chemin, de la rue de Gozée, de la rue du Faubourg Saint-Lazare, de la rue de Leernes, de la rue de Marbaix et de la rue de Mont-sur-Marchienne sont également à surveiller. Sur ces voiries, plus de 20 % des automobilistes étaient en infraction ;
- le cas de la rue des Fougères est particulier puisque la vitesse y est limitée à 30 km/h. Ils étaient moins de 40 % à respecter cette limitation de vitesse, et étaient à l'inverse plus de 15 % à circuler à une vitesse supérieure à 50 km/h ;
- dans les 10 autres cas, la limitation de vitesse imposée est respectée par la quasi-totalité des automobilistes (> 95%). A noter que la plupart des voiries concernées sont des voies de desserte locale, ce qui peut expliquer ce plus grand respect des limites de vitesses.



Carte 8 : Localisation des carrefours à sécuriser

9 LA MOBILITÉ SCOLAIRE

9.1 Les établissements et la population scolaires

5 écoles, 1531 enfants

La commune de Montigny-le-Tilleul comporte cinq écoles sur son territoire, réparties en neuf implantations, dont trois sont regroupées dans le centre de Montigny-le-Tilleul (et concentrent près de la moitié de la population scolaire).

Ces cinq écoles regroupent au total 1.531 enfants, essentiellement primaires et maternels.

9.2 L'origine des écoliers

Plus de la moitié des écoliers externes à la commune

Dans le cadre de la réalisation du présent Plan Communal de Mobilité ont été réalisées des enquêtes de mobilité scolaire auprès de l'ensemble des écoliers de la commune⁸. Celles-ci ont permis de connaître l'origine des écoliers, ainsi que la distance entre le domicile et l'école.

Il ressort de ces enquêtes que :

- plus de la moitié des écoliers sont externes à la commune. Ils proviennent de près de 70 localités, dont certaines situées à plus de 20 km de Montigny-le-Tilleul ;
- ce sont moins de 20 % des écoliers qui habitent à une distance inférieure au kilomètre de leur établissement scolaire, distance qui peut être aisément parcourue à pied

Ils sont à l'inverse plus de 35 % à habiter à plus de 4 kilomètres de leur école, une distance difficilement réalisable à pied, ou en vélo, pour des enfants âgés de 3 à 12 ans.

9.3 Les modes de transport utilisés pour se rendre à l'école

La voiture, mode principal de transport pour se rendre à l'école...même lorsque la distance entre l'école et le domicile est inférieure au kilomètre

Les enquêtes de mobilité scolaire ont également permis de connaître les modes de déplacements pour se rendre à l'école, et sans surprise c'est la voiture qui est le moyen de locomotion le plus utilisé, avec une part modale de près de 90 %.

Si la part de la voiture diminue avec la distance domicile-école, elle n'en reste pas moins majoritaire, même lorsque celle-ci est inférieure au kilomètre.

⁸ Les résultats de ces enquêtes concernent les 4 écoles primaires et maternelles. Aucune réponse n'a été fournie concernant l'école spécialisée.

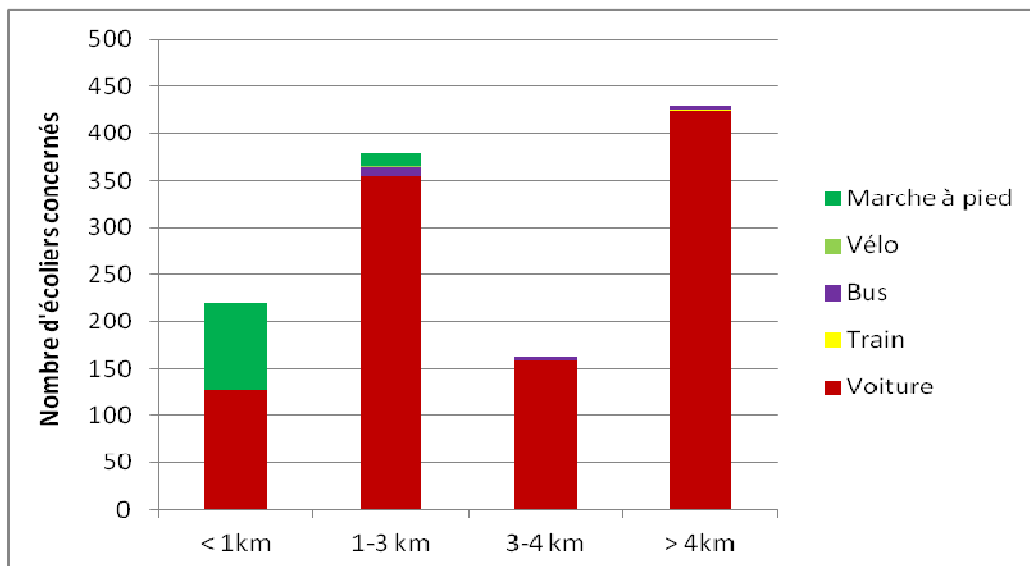


Figure 3 : Répartition des modes de déplacement en fonction de la distance domicile-école

Source : Statistiques issues des enquêtes de mobilité scolaire

9.4 La visibilité, la sécurité et l'accessibilité des écoles

Dans le cadre de l'élaboration du présent Plan Communal de Mobilité, une analyse de la visibilité, de la sécurité et de l'accessibilité a été réalisée pour l'ensemble des écoles maternelles et primaires présentes sur le territoire communal.

Il ressort de ces analyses que :

- il existe une grande disparité en termes de visibilité des abords d'écoles ;
- il existe également une grande disparité en ce qui concerne l'accessibilité et la sécurité piétonne des écoles ;
- l'accessibilité à vélo est mauvaise pour l'ensemble des écoles ;
- à l'exception de l'école du Grand Chemin, la plupart des écoles sont aisément accessibles en bus ;
- le stationnement est souvent problématique aux abords des écoles. En cause, le nombre important de parents conduisant leurs enfants, combiné à l'insuffisance du nombre de places de stationnement au regard de la demande. Il en résulte une insécurité accrue aux abords des écoles, suite au stationnement sauvage de nombreux véhicules, notamment sur le trottoir.



Figure 4 : Stationnement sauvage aux abords des écoles du centre (g.) et Fougères (dr.)

10 LA SIGNALISATION DIRECTIONNELLE VERTICALE

Dans le cadre de la présente étude, une analyse de la qualité de la signalétique directionnelle verticale s'est faite sur base d'un relevé complet de l'ensemble des signaux présents sur le territoire communal – parfois également à proximité de celui-ci – durant le second trimestre 2013. Les résultats de cette analyse sont synthétisés ci-après.

Une signalétique à améliorer pour les automobilistes

Il ressort de l'analyse de la signalétique directionnelle verticale que :

- bien que le nombre de lieux jalonnés soit important (~50), rares sont les endroits où sont présents plus de 5 signaux sur un même support, limite à partir de laquelle les informations deviennent difficilement lisibles ;
- plusieurs lieux sont renseignés via des signaux inappropriés, et d'autres ont été placés illégalement, autant d'éléments qui impactent la bonne lisibilité des informations ;
- si les signaux sont très généralement en bon état, ils ne sont pas toujours aisément lisibles en raison notamment de la mauvaise hiérarchisation de ceux-ci ;
- dans quelques cas, des indications ou signaux différents sont utilisés pour un même lieu (exemple : le village de Landelies) ;
- enfin, il existe quelques ruptures de jalonnement.



Figure 5 : Exemples de mauvaise hiérarchisation des signaux de direction

Aucune signalétique directionnelle à destination des cyclistes

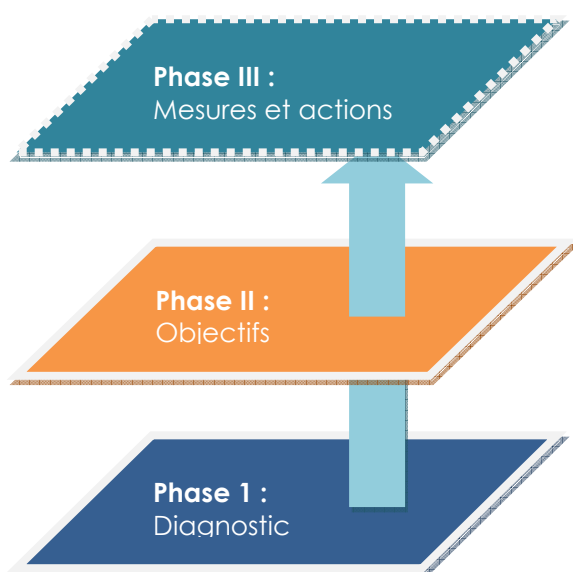
Hormis deux signaux de rabattement vers le RAVeL, la commune de Montigny-le-Tilleul ne compte aucun signal directionnel vertical qui soit spécifiquement destiné aux cyclistes.

Un seul signal directionnel vertical destiné spécifiquement aux poids lourds

Dans la partie nord-ouest de la commune, un signal directionnel vertical invite les chauffeurs de poids lourds de plus de 5T se dirigeant vers Charleroi à regagner la N90 directement depuis le chemin de la Falgeotte afin de ne pas transiter via la rue de Mons.

PARTIE III : DEFINITION DES OBJECTIFS (PHASE 2)

Ce chapitre présente la synthèse des objectifs du plan communal de mobilité (Phase II) définis au regard des principaux constats ressortant de l'état des lieux et du diagnostic de la situation existante (Phase I).



Les mesures et actions concrètes à mettre en œuvre viseront à répondre à ces objectifs. Elles seront définies en phase III. Ces mesures et actions viseront chacune des acteurs bien définis (ex : la Commune, la Région, la SRWT, etc.), tandis que les objectifs sont théoriques et généraux. Ils ne visent aucun acteur précis en particulier.

Les objectifs sont classés en fonction de l'échelle territoriale à laquelle ils s'appliquent. Sont ainsi distingués :

- l'échelle territoriale supra-communale ;
- l'échelle territoriale communale ;
- l'échelle des centres de Montigny-le-Tilleul et de Landelies.

Les objectifs sont définis dans le respect des documents régionaux de mobilité et d'aménagement du territoire, et notamment du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), adopté récemment par le Gouvernement Wallon.

Ils constituent des engagements politiques du Collège Communal de Montigny-le-Tilleul.

Enfin, un degré de priorité a été fixé pour chaque objectif. Ils vont de 1 (le plus prioritaire) à 3 (le moins prioritaire).

N°	Constats (phase 1)	Objectifs	Degré de priorité
A. ECHELLE TERRITORIALE SUPRA-COMMUNALE			
A.1.1	Absence d'alternative concurrentielle à la voiture individuelle pour de nombreuses zones urbanisées situées au sud de Charleroi. Trafic de transit supra-communal conséquent via plusieurs voiries communales (embarras de circulation sur le réseau régional) impactant la qualité de vie des habitants de Montigny-le-Tilleul et la convivialité de son centre.	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 stabiliser, le volume de trafic automobile transitant par le territoire communal	P1
B. ECHELLE TERRITORIALE COMMUNALE			
<u>Organisation de la circulation</u> : Améliorer la lecture et l'utilisation du réseau routier			
B.1.1	Manque de hiérarchisation et de spécialisation du réseau routier : peu de lisibilité pour les différents usagers de la route et mauvaise utilisation de celui-ci.	Hiérarchiser et spécialiser le réseau routier	P1
<u>Déplacements individuels motorisés</u> : Inciter à une utilisation plus rationnelle de la voiture, et protéger les villages et quartiers résidentiels du trafic de transit supra-communal			
B.2.1	Trafic de transit supra-communal via les centres de villages et via certains quartiers résidentiels, nuisant à leur qualité de vie et à leur convivialité. En cause des embarras de circulation sur la N579 et la N53. Le village de Landelies est également victime de sa proximité avec l'Abbaye d'Aulne.	Protéger les villages et quartiers résidentiels du trafic de transit supra-communal	P1
B.2.2	Majorité des déplacements effectués par les montagnards en voiture (80 % de part modale pour les déplacements domicile-travail par exemple).	Inciter et encourager à une utilisation plus rationnelle de la voiture	P2

N°	Constats (phase 1)	Objectifs	Degré de priorité
Stationnement : Gérer le stationnement sur le territoire communal			
B.3.1	Stationnement sauvage sur de nombreuses voiries, réduisant l'espace de circulation pour les piétons et source d'insécurité pour ceux-ci.	Lutter contre le stationnement sauvage sur les trottoirs	P1
B.3.2	Stationnement organisé sur le trottoir sur certaines voiries communales et régionales, réduisant l'espace de circulation pour les piétons et source d'insécurité pour ceux-ci.	Supprimer progressivement, et autant que possible, le stationnement organisé sur les trottoirs	P1
B.3.3	Plusieurs voiries soumises au régime de stationnement alternatif semi-mensuel : un mode de gestion amené à disparaître et problématique lors des changements de côté.	Anticiper la probable suppression du stationnement alternatif semi-mensuel du code de la route	P2
Sécurité routière : Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route, et améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route			
B.4.1	Présence de nombreux carrefours accidentogènes (objectifs ou subjectifs) sur le territoire communal.	Sécuriser les carrefours accidentogènes	P1
B.4.2	Entrées de villages et/ou d'agglomération peu identifiables, n'incitant pas les automobilistes à lever le pied.	Définir et mettre en valeur les entrées de villages et d'agglomérations afin d'inciter les automobilistes à lever le pied à leur approche	P1
B.4.3	Manque de visibilité et de sécurité des abords de plusieurs écoles présentes sur le territoire communal.	Améliorer la sécurité et la visibilité des abords d'école	P1
B.4.4	Manque de cohérence entre la fonction de certaines voiries et la limite de vitesse imposée (manque de spécialisation du réseau routier). Vitesses excessives pratiquées par de nombreux automobilistes au droit de plusieurs voiries (rue de Jamioulx, rue de Mons, rue de Bomerée, etc.)	Assurer une vitesse de circulation cohérente avec la fonction de la voirie et son type d'utilisation, et faire respecter cette vitesse	P1

N°	Constats (phase 1)	Objectifs	Degré de priorité
Mobilité scolaire : Sécuriser les abords d'école et réduire la part de la voiture dans les déplacements domicile-école			
B.5.1	Manque de visibilité et de sécurité des abords de plusieurs écoles présentes sur le territoire communal.	Améliorer la sécurité et la visibilité des abords d'école	P1
B.5.2	90% des déplacements domicile-école effectués en voiture, générant des problèmes de stationnement et de sécurité routière aux abords des écoles	Informier, sensibiliser et inciter au recours de modes de transport alternatifs à la voiture pour se rendre à l'école	P1
B.5.3	Problèmes de stationnement aux abords de nombreuses écoles en raison du nombre important de parents venant conduire leur(s) enfant(s) à l'école en voiture	Maîtriser au mieux les problèmes liés au stationnement durant les heures d'entrée et de sortie d'école	P1
Piétons : Améliorer les conditions de déplacements des piétons en vue de favoriser et encourager les déplacements à pied de courte distance			
B.6.1	Principaux axes de circulation globalement peu sécurisants et inconfortables pour les piétons.	Améliorer les conditions de déplacements des piétons le long des principaux axes de circulation	P1
B.6.2	Nombreuses places publiques largement vouées à l'automobile (place du Try, place Biarrent,...)	Améliorer la convivialité des espaces publics et y accorder davantage d'espace aux piétons	P2
B.6.3	Nombreux sentiers piétons, offrant des raccourcis précieux peu valorisés	Valoriser et améliorer les sentiers piétons existants offrant d'intéressantes connexions à pied	P3
Cyclistes : Améliorer les conditions de déplacements des cyclistes en vue de favoriser et encourager à la pratique du vélo pour les déplacements de courte et moyenne distances			
B.7.1	Peu de dispositif de stationnement pour les cyclistes sur le territoire communal.	Développer les dispositifs de stationnement pour vélo sur le territoire communal, en priorité à proximité des principaux équipements publics	P1

N°	Constats (phase 1)	Objectifs	Degré de priorité
B.7.2	Absence totale d'aménagement et d'équipement pour les cyclistes sur le réseau routier communal, ce qui ne favorise pas l'utilisation de ce moyen de transport.	Améliorer les conditions de déplacements des cyclistes sur le territoire communal, notamment entre les différentes zones de la commune, ainsi qu'avec les pôles voisins proches	P2
B.7.3	Manque de valorisation de l'itinéraire RAVeL n°3, qui offre des liaisons cyclables intéressantes et sécurisées vers Thuin et Charleroi.	Valoriser l'itinéraire RAVeL existant	P2
B.7.4	Aucune incitation à la pratique du vélo sur le territoire communal.	Encourager et sensibiliser à la pratique du vélo	P3
Transports en commun : Améliorer l'offre en transports en commun en vue d'une plus grande utilisation de ceux-ci			
B.8.1	Manque de confort et problème « sécurité » aux arrêts de bus : principal point noir en ce qui les concerne (absence d'une zone d'attente confortable et sécurisée, absence d'équipements), en particulier le long des principaux axes de circulation (N53 et N579).	Améliorer le confort, la sécurité, et l'accessibilité multimodale des arrêts de bus	P1
B.8.2	Majorité des lignes de bus desservant le territoire communal victimes des embarras de circulation sur les principaux axes routiers (N53 et N579) : impact sur la vitesse commerciale des bus, leur régularité/ponctualité, et inévitablement leur attractivité.	Améliorer les conditions de circulation des lignes de bus desservant le territoire communal	P1
B.8.3	Horaires qui ne correspondent pas ou plus aux attentes des clients montagnards du TEC-Charleroi (modification des horaires suite à la finalisation du réseau métro de Charleroi).	Améliorer l'attractivité des lignes de bus (horaire, fréquence)	P2
B.8.4	Manque d'attractivité (état général délabré) et de visibilité de la halte ferroviaire de Landelies, qui offre une possibilité intéressante de rejoindre Charleroi et la gare de Charleroi-Sud, principal pôle multimodal de la région.	Valoriser, réhabiliter et améliorer l'accessibilité multimodale de la halte ferroviaire de Landelies	P2

N°	Constats (phase 1)	Objectifs	Degré de priorité
	Accessibilité plurimodale pourrait également être renforcée.		
B.8.5	Intermodalité à renforcer aux principaux arrêts de transport en commun. Actuellement, aucun arrêt de bus ne dispose de dispositif d'accrochage pour vélo, 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.	Développer et renforcer l'intermodalité aux principaux arrêts de transport en commun (halte ferroviaire, principaux arrêts de bus)	P2
Trafic lourd : Réduire les nuisances liées au trafic lourd tout en garantissant la viabilité des activités commerciales et d'extraction			
B.9.1	Nuisances générées par le trafic lourd dans la partie nord-ouest de la commune, transitant notamment par la rue de Mons (présence de carrières). Trafic de transit de poids lourds via certaines voiries communales (rue de Marbaix, rue de Landelies) en raison des embarras de circulation sur les N579 et N53.	Réduire les nuisances liées aux déplacements des poids lourds, en particulier dans le nord-ouest de la commune (carrières d'extraction)	P1
Signalétique directionnelle verticale			
B.10.1	Signalétique à améliorer pour les automobilistes (signaux inappropriés, mauvaise hiérarchisation des signaux, etc.)	Améliorer la lisibilité de la signalétique directionnelle pour les automobilistes	P2
C. CENTRES DE VILLAGE			
Centres de Montigny-le-Tilleul : Améliorer la convivialité du centre			
C.1.1	Trafic de transit supra-communal via le centre de Montigny-le-Tilleul en raison des embarras de circulation sur les N579 et N53	Réduire, voire supprimer, le trafic supra-communal transitant par le centre de Montigny-le-Tilleul	P1
C.1.2	Cheminements piétons parfois dégradés et/ou étroits, présence de véhicules en stationnement sur les trottoirs.	Améliorer les conditions de déplacements des cyclistes et piétons dans le centre de Montigny-le-Tilleul	P1

N°	Constats (phase 1)	Objectifs	Degré de priorité
	Aucun aménagement en faveur des cyclistes.		
C.1.3	Quelques zones soumises à forte pression en stationnement et présentant un faible taux de rotation dans le centre de Montigny-le-Tilleul, impactant son attractivité et responsable d'un stationnement sauvage.	Maîtriser le stationnement de longue durée et favoriser celui de courte durée à proximité des divers équipements et services publics	P1
C.1.4	Stationnement problématique des véhicules de livraison de la superette du centre de Montigny-le-Tilleul (se fait généralement au niveau du passage pour piétons situés devant les écoles, et durant la rentrée des classes).	Réduire les nuisances liées à la livraison de la superette du centre	P1
C.1.5	Espaces publics parfois largement voués à l'automobile (circulation, stationnement) et manquant de convivialité.	Améliorer la convivialité des espaces publics et y accorder davantage d'espace aux piétons	P2
Centre de Landelies : Améliorer la convivialité du centre			
C.2.1	De par sa proximité avec l'Abbaye d'Aulne, Landelies est victime d'un trafic de transit supra-communal pouvant être conséquent selon les périodes de l'année	Réduire le trafic supra-communal transitant par le centre de Landelies	P1
C.2.2	Cheminements piétons souvent étroits et/ou dégradés, présence de véhicules en stationnement sur les trottoirs. Aucun aménagement en faveur des cyclistes.	Améliorer le confort et les conditions de déplacements des piétons et cyclistes dans le centre de Landelies	P2
C.2.3	Problème de visibilité et de sécurité rue de Leernes et rue Marc Delhay (véhicules en stationnement)	Améliorer les conditions de déplacements des automobilistes dans le centre de Landelies	P2

PARTIE IV : PLAN D' ACTIONS (PHASE 3)

1 PRÉAMBULE

La troisième phase du Plan Communal de Mobilité a pour but de concrétiser les objectifs définis en phase 2 par des mesures spécialisées pour chacun des modes de transport.

Afin d'aboutir à des mesures concrètes qui se veulent cohérentes et réfléchies, et afin d'établir un planning cohérent de mise en œuvre de ces mesures, la phase 3 du Plan Communal de Mobilité comprend 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 en cours, 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, et également 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.

Ces projets, présentés ci-après, sont indépendants de l'établissement du présent Plan Communal de Mobilité. Lorsque cela s'est avéré possible, ces projets ont toutefois tenu compte de celui-ci.

2.2 Potentialité de développement et prévisions démographiques

2.2.1 Perspectives démographiques

Bien que la réserve foncière soit encore importante à Montigny-le-Tilleul, son effectif de population ne devrait pas croître dans les années à venir. Cette perspective d'évolution laisse à penser que le volume des déplacements émanant des habitants de la commune n'augmentera pas non plus.

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 est important de tenir compte étant donné les besoins différents en matière de mobilité.

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. 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. Ces changements auront pour avantage de supprimer le trafic de transit des camions citernes par le village de Landelies.

2.3 Projets urbanistiques

Depuis l'élaboration du diagnostic de la situation existante, deux projets ont été (partiellement) mis en œuvre sur la commune :

- la transformation de halls désaffectés, rue de Bomerée en surfaces commerciales. 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 ;
- l'accroissement du nombre d'emplacements de parking sur le site de l'hôpital André Vésale, qui devrait avoir pour effet d'améliorer la mobilité des piétons et des lignes de bus desservant ce site.

Aucun autre projet sur la commune, pouvant avoir des impacts en matière de mobilité, n'est connu.

En revanche, un projet d'envergure est prévu 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 l'abbaye (trafic de transit) – en l'absence de mesure.

2.4 Projets en matière de mobilité

2.4.1 Réseau routier

Il n'est pas prévu de grand projet d'infrastructures qui pourrait avoir un impact significatif sur la mobilité à Montigny-le-Tilleul. Seuls quelques projets d'aménagement routiers sur des voiries régionales ou communales sont prévus mais ne devraient pas avoir de répercussion sensible sur l'organisation du trafic routier au sein du territoire montagnard. Il s'agit notamment :

- du projet d'aménagement d'un rond-point au carrefour du « Panama » émanant du Service Public de Wallonie ;
- du projet de réaménagement rue de Gozée (N579) émanant du Service Public de Wallonie ;
- du projet de réaménagement de la rue de la Montagne et de la rue Major Housiau émanant de la Commune de Montigny-le-Tilleul ;
- de la suppression d'un tronçon du chemin des Cerisiers et de l'ouverture d'une nouvelle voirie envisagée dans le cadre du projet d'extension des carrières des Calcaires de la Sambre.

2.4.2 Réseau ferroviaire

Le plan de transport 2014 de la SNCB a eu pour effet de modifier l'offre ferroviaire pour la ligne 132. Celle-ci a été quelque peu revue à la baisse pour les points d'arrêt mineurs, dont Jamioux, point d'arrêt à proximité de Montigny-le-Tilleul.

2.4.3 Réseau bus

La Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) ambitionne de développer les infrastructures favorisant les transports en commun sur la N53 (et la N5), et d'en faire un axe de transport en commun structurant, entre Charleroi-Sud et le complexe commercial de Bomerée Cela devrait avoir pour répercussion l'amélioration de la connexion entre Montigny-le-Tilleul (Bomerée) et le centre de Charleroi.

2.4.4 Réseau cyclable

Dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable du District de Charleroi, le District Routier de Charleroi envisage la création de pistes cyclables sur la rue de Gozée.

Une proposition est également faite visant 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).

3 SCHÉMA DIRECTEUR DES DÉPLACEMENTS

3.1 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 ». Celui-ci vise à définir la vision souhaitée à 10-15 ans en matière d'organisation spatiale des déplacements sur le territoire communal. 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).

Les cartes, pages suivantes, illustrent les concepts multimodaux pour chacun des modes de transport.

3.2 Schéma directeur – véhicules particuliers et poids lourds

En ce qui concerne les véhicules particuliers et poids lourds, 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 ;

La mise en place de ce schéma de déplacements passera par l'optimisation du réseau structurant et sa spécialisation.

3.3 Schéma directeur - transports publics

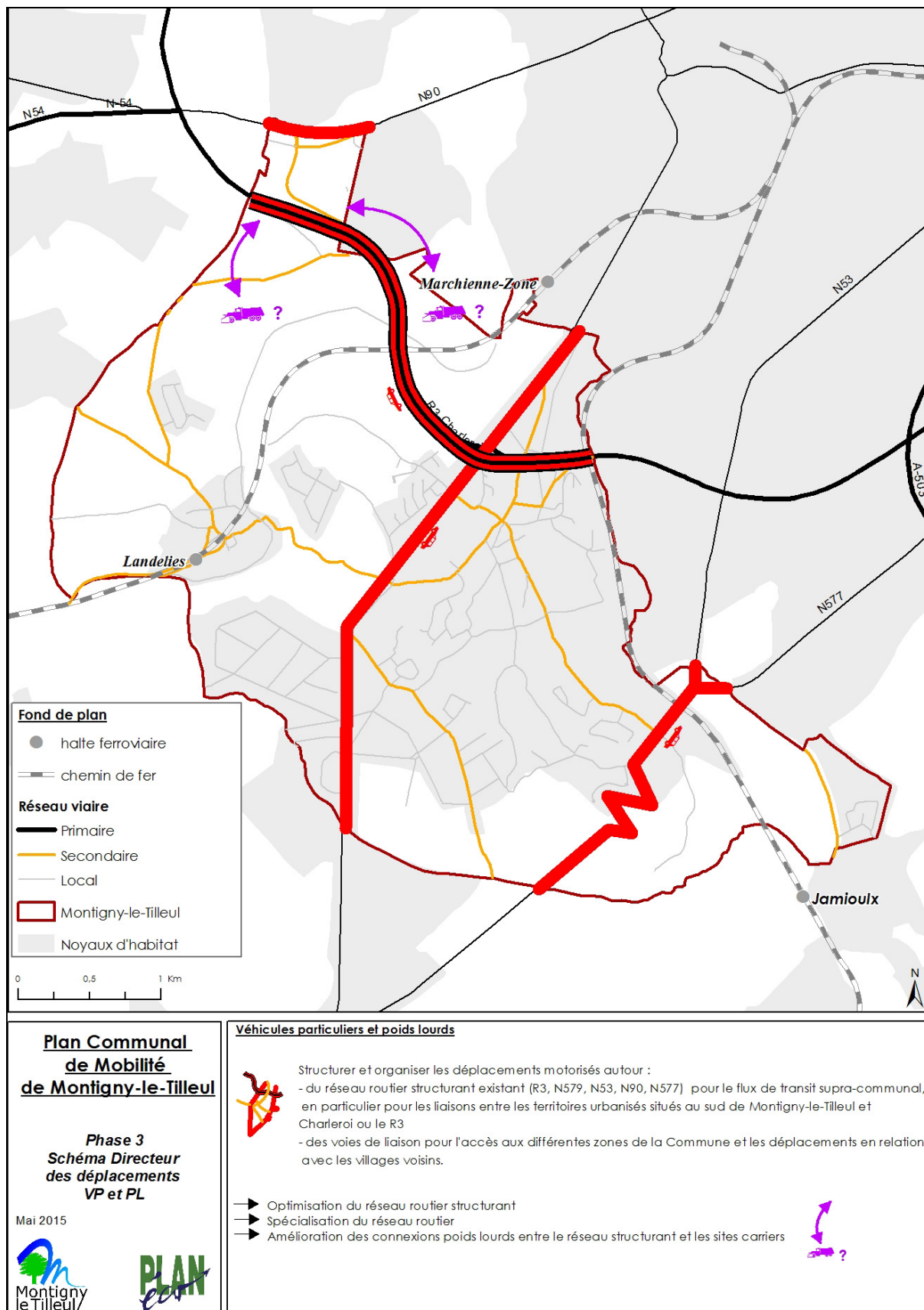
Le schéma directeur des déplacements pour les transports publics repose également sur la valorisation et l'optimisation des réseaux existants, et non sur le développement de ceux-ci. Et notamment, sur la valorisation, la réhabilitation et l'amélioration de l'accessibilité multimodale de la halte ferroviaire de Landelies, ou encore sur l'amélioration du confort et de la sécurité des arrêts de bus, en particulier des arrêts les plus fréquentés.

3.4 Schéma directeur - vélos

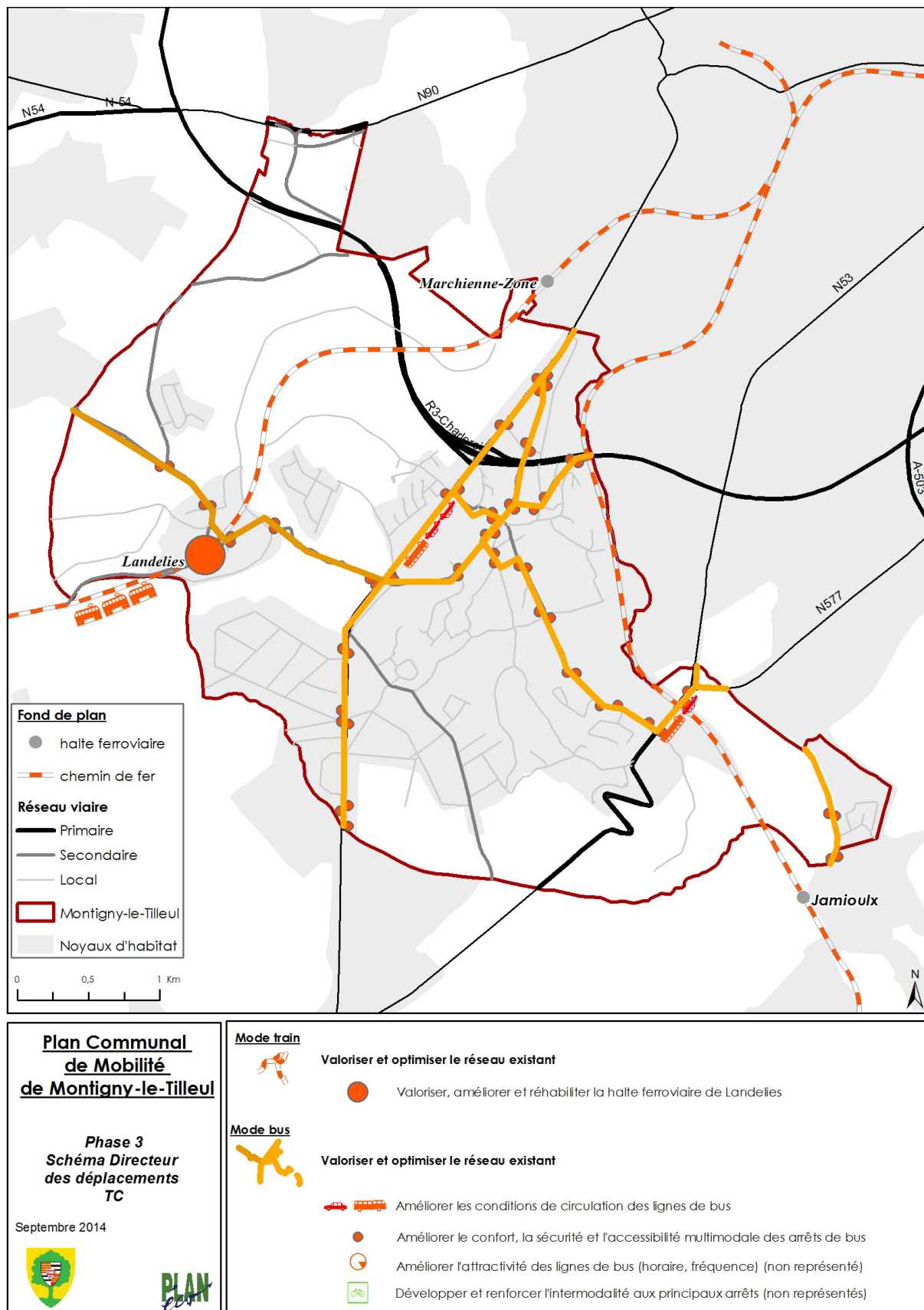
Le schéma directeur cyclable repose quant à lui sur un double réseau structurant :

- 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.

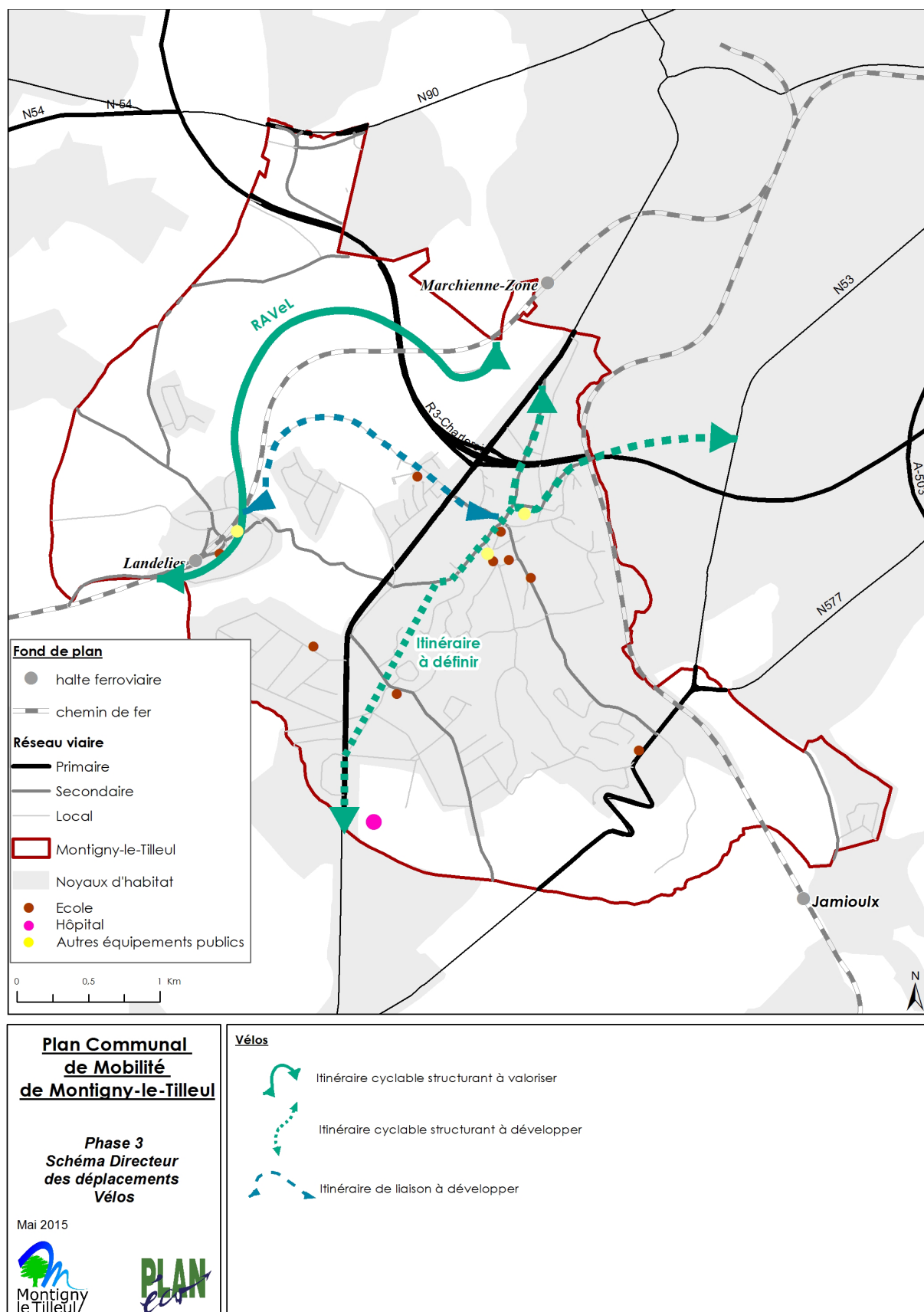
Complémentairement, ce réseau structurant doit être complété par un chaînon de liaison à développer via la rue de Malfalise.



Carte 9 : Schéma Directeur des déplacements – véhicules particuliers et poids lourds



Carte 10 : Schéma Directeur des déplacements – Transports en commun



Carte 11 : 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 et spécialisation du réseau routier

Dans cette première section, a été proposée une hiérarchisation du réseau de voiries. Cinq niveaux hiérarchiques regroupés en trois réseaux sont ainsi proposés :

- **le réseau routier principal** regroupant :
 - les autoroutes (R3) ;
 - les voies de transit régional (N53, N577, N579, N90) ;
- **le réseau routier secondaire** regroupant :
 - les voies de liaison ;
- **le réseau local** regroupant :
 - les voies de quartier ;
 - les voies de desserte locale.

Pour chacune de ces catégories ont été proposés des critères et principes d'aménagement, qui dépendent, outre du niveau hiérarchique, du contexte urbain ou non urbain dans lequel elles s'insèrent.

4.1.2 Régime de vitesse

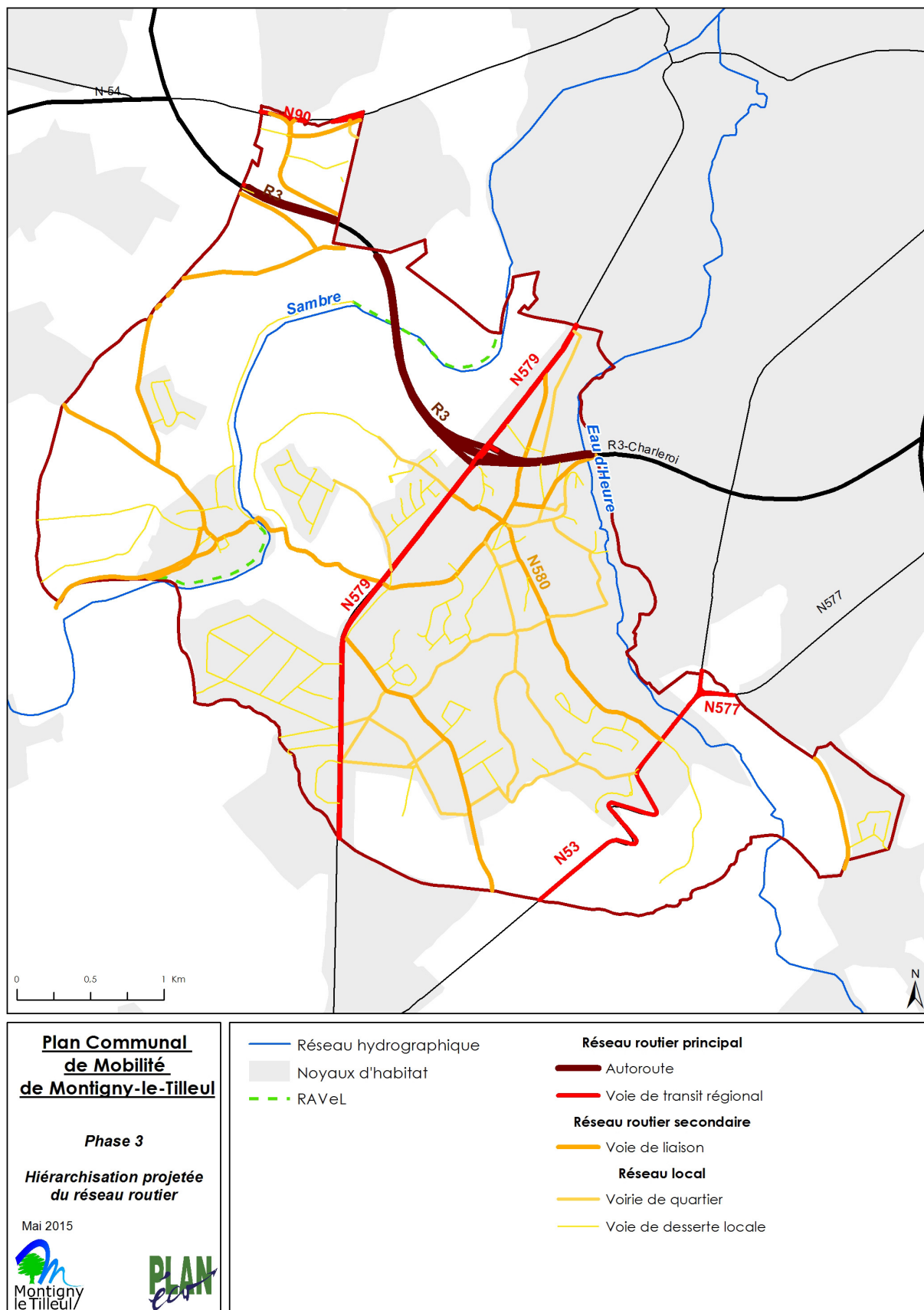
Dans le but de favoriser la mixité des circulations (cyclistes, piétons, automobilistes) le Plan Communal de Mobilité ambitionne la mise en zone 30 (ou en zone résidentielle) progressive des quartiers résidentiels.

D'une manière générale le Plan Communal de Mobilité prévoit de maintenir à 50 km/h l'ensemble des voies de quartier et de liaison en agglomération et de réduire la vitesse à 70 km/h sur les voies de liaison hors agglomération.

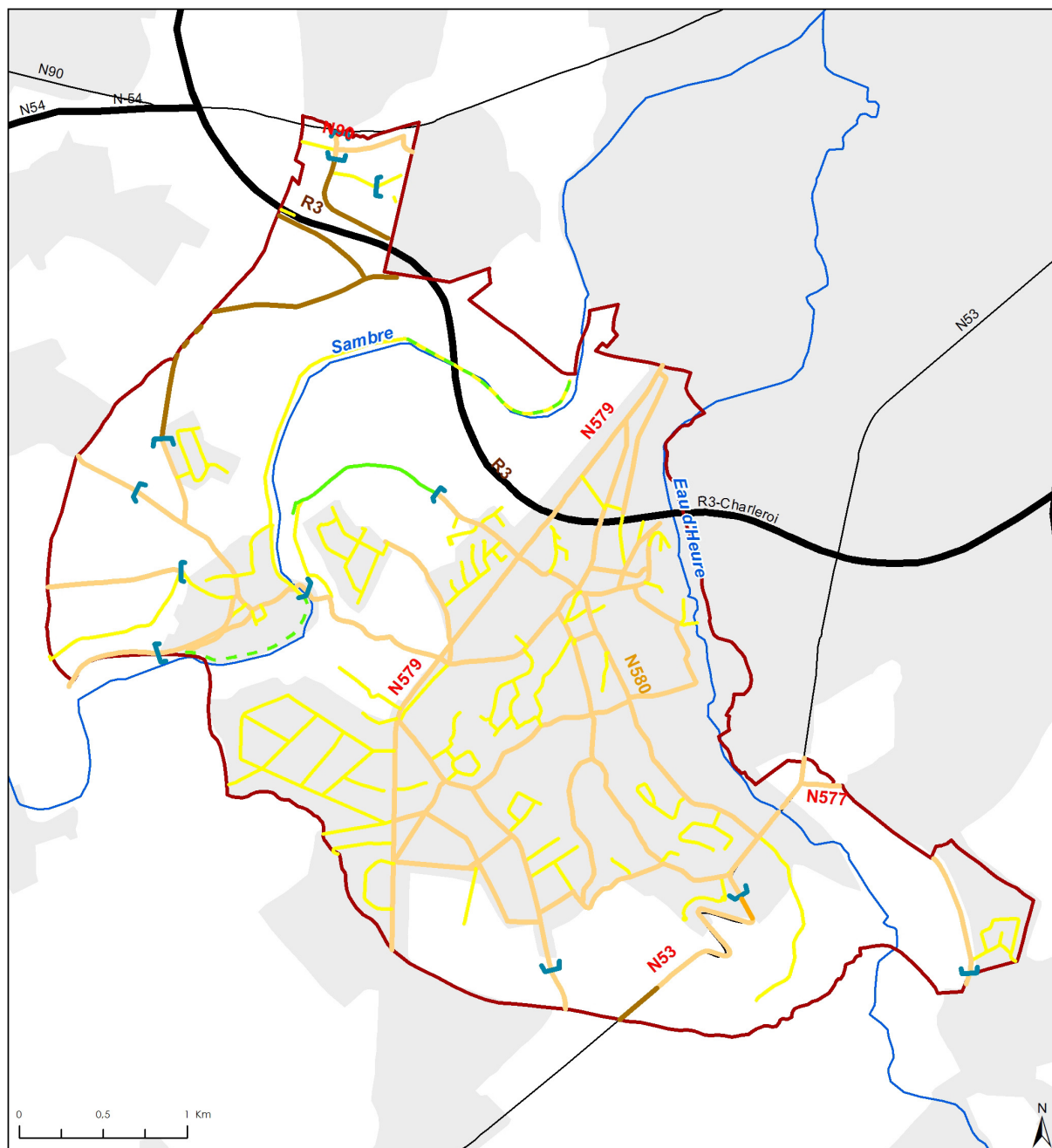
Pour des raisons de sécurité, le Plan Communal de Mobilité recommande également :

- 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 ;
- de réduire la vitesse de circulation à 50 km/h dans le col de Landelies, ainsi que rue de Leernes et rue de Marbais.

Les cartes, pages suivantes, illustrent la hiérarchisation et le régime de vitesse proposée pour le réseau routier.



Carte 12 : Hiérarchie proposée pour le réseau routier



**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 13 : 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 Préambule

En vue d'optimiser le réseau routier structurant, des propositions d'aménagement et des propositions relatives à l'exploitation des carrefours de la rue de la Station (N53) et de la rue de Gozée (N579) ont été faites dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité

b Cas de la rue de la Station (N53)

Les propositions d'aménagement faites pour la rue de la Station sont les suivantes :

- en ce qui concerne la circulation automobile, le maintien d'une bande de circulation par sens ;
- 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 Bomérée et la rue du Vert Bois et l'école Saint-Jean Berchmans ;
- en ce qui concerne les modes doux, l'aménagement d'un trottoir surélevé entre le carrefour formé avec la rue de Bomérée et la rue du Vert Bois et celui formé avec la rue du Faubourg.

Pour ce qui est de la stratégie d'exploitation des carrefours, il est proposé de revoir la configuration du carrefour Station (N53)/ Trieu Maillard (N577), et de revoir le phasage de feux du carrefour Station (N53)/ Bomérée/ Vert Bois.

c Cas de la rue de Gozée (N579)

Les propositions faites pour la rue de Gozée (N579) sont les suivantes :

- en ce qui concerne la circulation automobile, le maintien d'une bande de circulation par sens entre Charleroi et l'échangeur et 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 seconde bande de circulation (en direction de Gozée) sur le tronçon Landelies – Marbaix sera supprimée ;
- en ce qui concerne les bus, l'aménagement en chaussée d'arrêts de bus dans les zones ne connaissant pas de problème de congestion ;
- 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).

Pour ce qui est de la stratégie d'exploitation des carrefours, il est proposé de revoir le phasage des feux des carrefours Gozée (N579) / Place/ Malfalaise et Gozée (N579)/ R3 (côté nord), et de revoir le mode de gestion du carrefour Gozée (N579)/R3 (côté sud).

4.2 Plan de déplacements – déplacements individuels motorisés

L'optimisation du réseau routier structurant (N53, N579) et la protection des villages et quartiers résidentiels de Montigny-le-Tilleul et Landelies, victimes d'un trafic de transit supra-communal, passent par la révision des phasages de feux et le mode d'exploitation de certains carrefours (cf. ci-avant).

Outre ces mesures, d'autres sont également préconisées en vue protéger ces villages et quartiers :

- en ce qui concerne le centre et les quartiers résidentiels de Montigny-le-Tilleul :
 - **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** (afin de limiter le volume de trafic transitant par Montigny-le-Tilleul), tel que le développement de parkings de covoiturage dans la zone de l'Entre Sambre et Meuse par exemple ;
 - **de mettre à sens unique la rue du Grand Chemin ;**
 - **de renforcer la signalétique directionnelle verticale sur la rue de Gozée (N579) ;**
- en ce qui concerne le village de Landelies :
 - **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.**

Par ailleurs, une grande partie des mesures envisagées dans les autres domaines de la mobilité (transports en commun, modes doux) vise à une utilisation plus rationnelle de la voiture, autre objectif poursuivi par la Commune.

4.3 Plan de stationnement

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. L'analyse de la situation existante a mis en évidence les éléments suivants

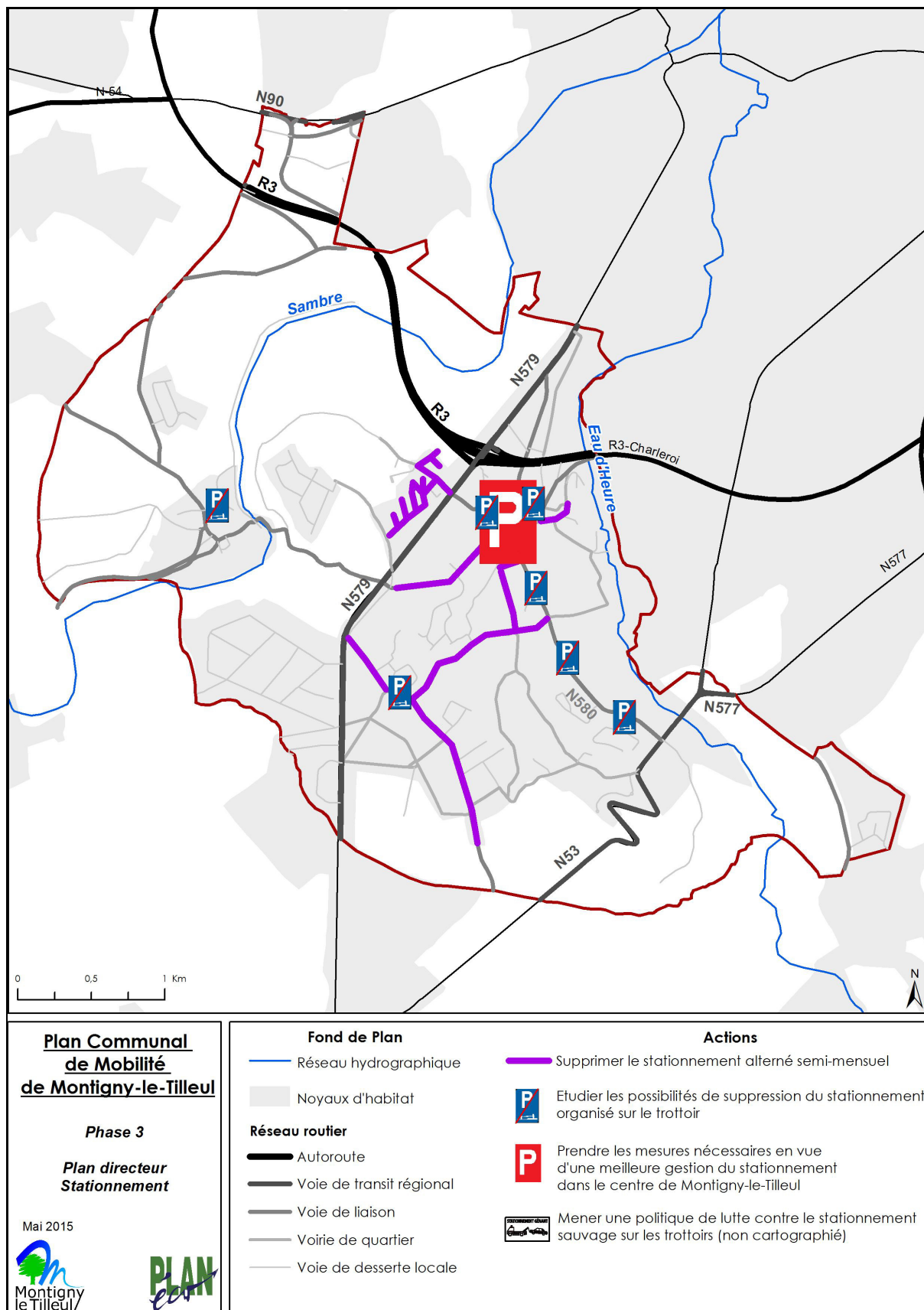
Pour ce qui concerne Montigny-le-Tilleul, la première phase du présent Plan Communal de Mobilité a mis en évidence que :

- 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.

De ce fait, et en vue de rencontrer les objectifs définis par ailleurs, il est recommandé :

- **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 prendre les mesures nécessaires en vue d'une meilleure gestion du stationnement dans le centre de Montigny-le-Tilleul**

La carte ci-après illustre les lieux faisant l'objet de propositions en matière de stationnement.



Carte 14 : Plan directeur Stationnement

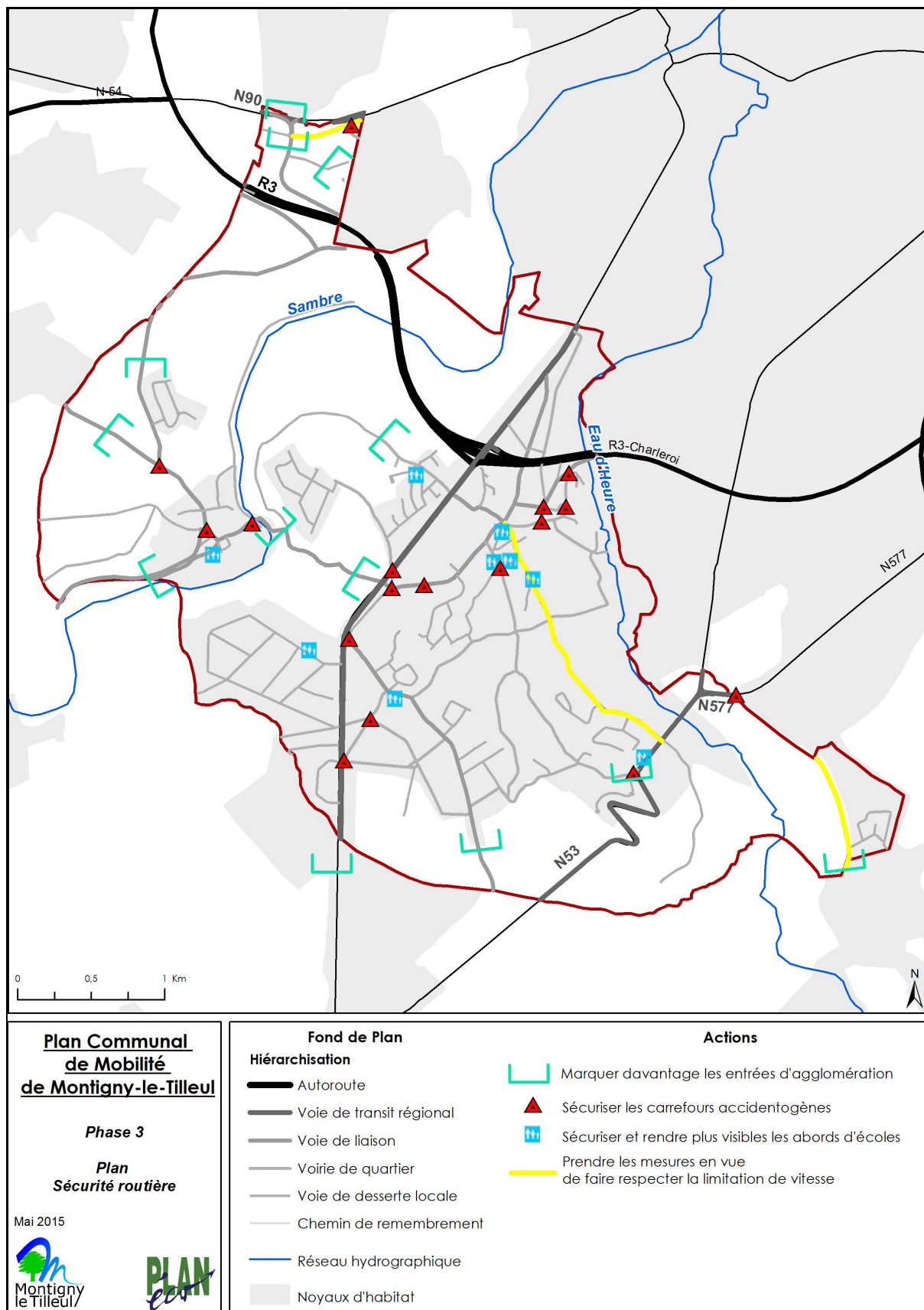
4.4 Plan de sécurité routière

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, et pour lesquels des propositions d'aménagement ont été faites dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité ;
- la mise en valeur des entrées de villages et d'agglomération, pour lesquelles des propositions d'aménagement ont également été faites ;
- l'amélioration de la sécurité et de la visibilité des abords d'écoles (cf. ci-après) ;
- le respect des limitations de vitesse imposées par ailleurs. L'approche préconisée par le PCM pour faire respecter ces limitations repose prioritairement sur une bonne information et sensibilisation de l'automobiliste.

La rue de Jamioux, la rue de Bomerée et la rue de Mons ont fait l'objet de recommandations spécifiques au vu des constats faits en situation existante (part importante des véhicules circulant à une vitesse supérieure à limite autorisée (> 75 %) et/ou la vitesse à laquelle certains véhicules circulent (> 100 km/h)).

La carte ci-après illustre les lieux faisant l'objet de propositions en matière de sécurité routière.



Carte 15 : Plan de sécurité routière

4.5 Plan de déplacements – Mobilité scolaire

L'enquête relative aux habitudes quotidiennes de déplacements domicile-école à laquelle a répondu la grande majorité des enfants scolarisés à Montigny-le-Tilleul a mis en évidence une utilisation quasi exclusive de la voiture pour se rendre à l'école (près de 90 % de part modale), engendrant des problèmes d'insécurité et de stationnement. Bien que plus de la moitié des enfants résident en dehors de la commune, le présent Plan Communal de Mobilité entend changer ces habitudes et recommande à ce titre les mesures suivantes :

- de 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 ;
- complémentairement, d'inciter et accompagner la mise en place d'alternatives à la voiture via l'organisation de pédibus et/ou vélobus.

Par ailleurs, la sécurité (routière) et l'accessibilité des abords d'écoles doivent être globalement renforcées via notamment la mise à disposition de trottoirs confortables, la mise en évidence des passages pour piétons, ou encore la prise de mesures nécessaires afin de garantir une vitesse de circulation réduite aux abords d'écoles. Ces derniers doivent également être rendus plus visibles. A cet effet, le Plan Communal de Mobilité recommande notamment d'harmoniser le mobilier urbain et d'utiliser de préférence un mobilier urbain coloré tel que celui présent aux abords de l'école de Landelies, ainsi que d'harmoniser les mâts et autres signaux utilisés.

Outre ces mesures, d'autres sont également formulées en vue de maîtriser au mieux les problèmes liés au stationnement durant les heures d'entrée et de sortie d'école :

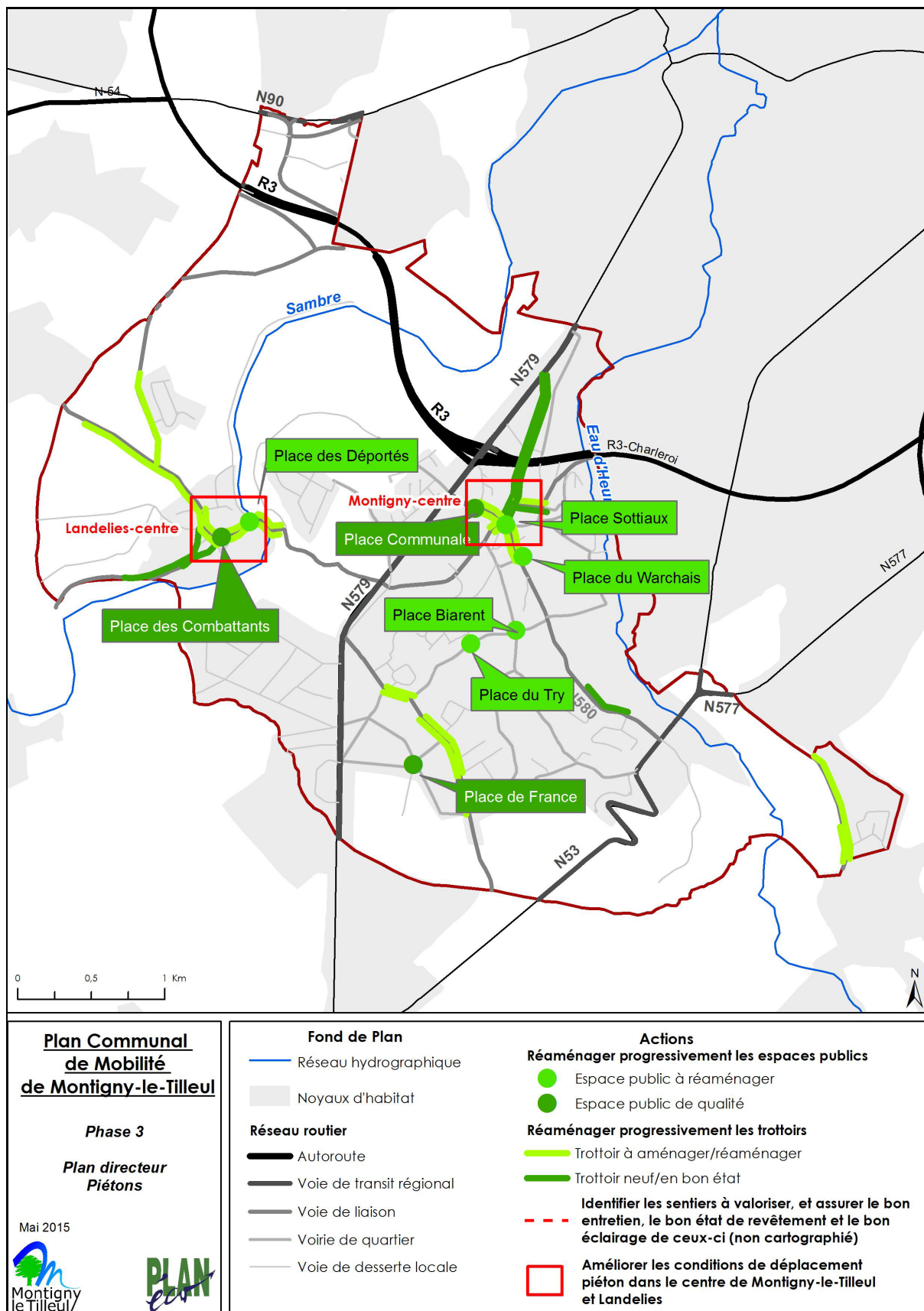
- interdire le stationnement et l'arrêt aux abords immédiats de l'école ;
- mener, en collaboration avec la police, des opérations de sensibilisation/contrôle sur le respect des règles relatives au stationnement ;
- (ré)-organiser au mieux le stationnement aux abords des écoles.

Les actions à entreprendre varieront d'une école à l'autre. Le Plan Communal de Mobilité, au travers des fiches actions, déterminent au cas par cas quelles sont les mesures à prendre pour chacune des écoles présentes sur le territoire communal.

4.6 Plan de déplacements – Piétons

Un des objectifs du présent Plan Communal de Mobilité consiste à améliorer les conditions de déplacements des piétons en vue de favoriser et encourager les déplacements à pied de courte distance. A ce titre, il est proposé :

- d'aménager ou réaménager (réfection) progressivement les trottoirs le long des voies de liaison dans leurs portions sises en zone d'agglomération ;
- dans les centres de Montigny-le-Tilleul et de Landelies :
 - de refaire le revêtement des trottoirs dont l'état n'est pas satisfaisant ;
 - de réagencer le stationnement lorsque celui-ci est organisé sur le trottoir ;
 - d'abaisser le trottoir au droit des passages pour piéton
 - de déplacer certains passages pour piétons ;
 - et de compléter le réseau de trottoirs par endroit ;
- de réaménager progressivement les espaces publics en accordant davantage d'espace aux piétons, en réduisant les espaces voués à la circulation automobile, en les verdurant, et en agrémentant ceux-ci de mobilier urbain (bancs, poubelles). Sont concernés par cette mesure, la place Biarent, la place du Try, la place du Warchais, la place Sottiaux et la place des Déportés ;
- d'identifier les sentiers piétons à valoriser, et d'assurer le bon entretien, le bon état du revêtement et le bon éclairage de ceux-ci ;



Carte 16 : Plan directeur Piétons

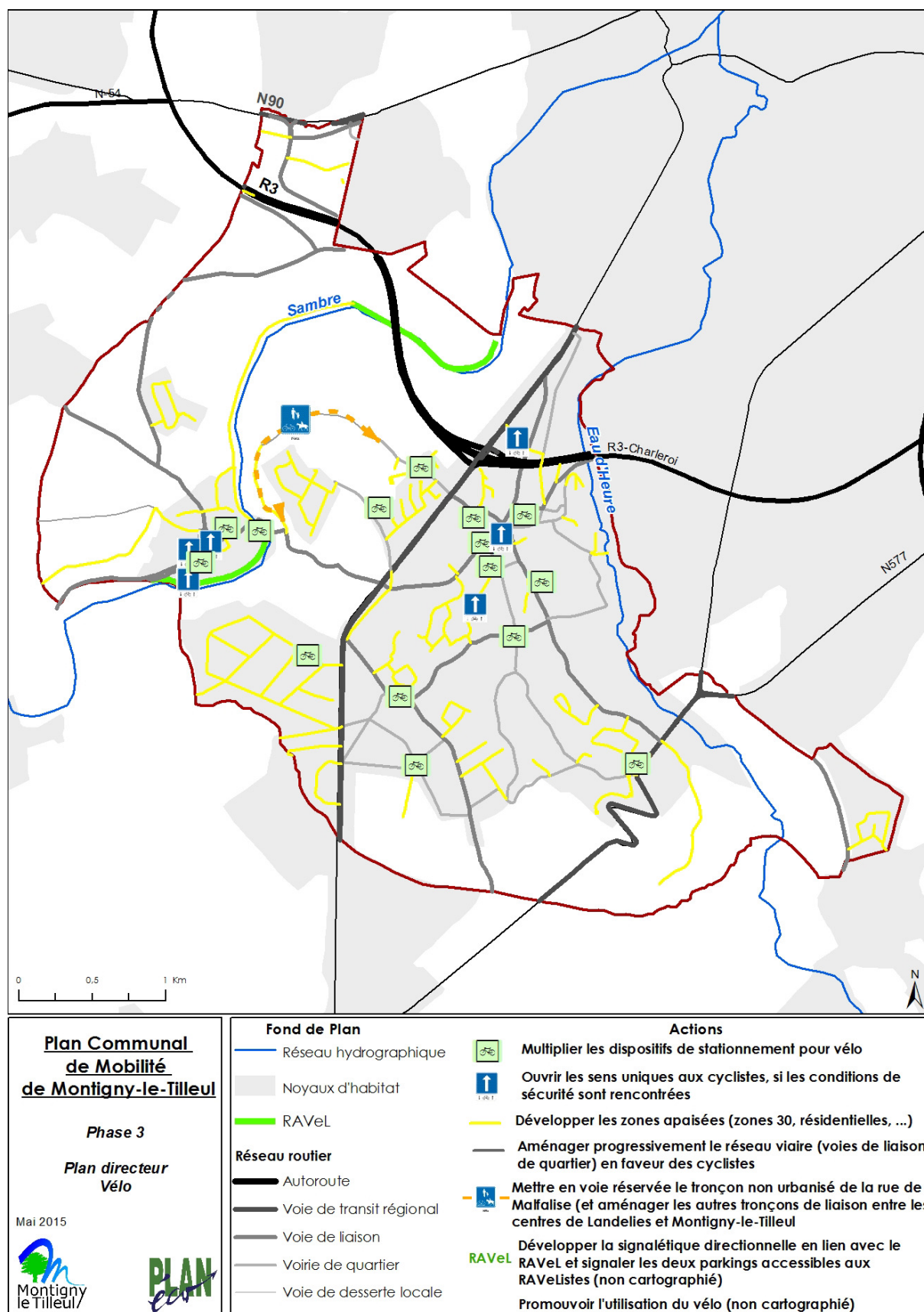
4.7 Plan de déplacements – Cyclistes

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. Cela s'explique en partie par le relief particulièrement accidenté de la commune mais également par le manque d'infrastructures et d'aménagements dédiés à ce mode de transport.

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.

A cet effet, il a été proposé :

- de multiplier les dispositifs de stationnement pour vélo sur l'ensemble du territoire communal;
- d'ouvrir les sens uniques à la circulation des cyclistes, lorsque les conditions de sécurité sont rencontrées ;
- de développer les zones apaisées (zones 30, zones résidentielles et de rencontre, zones piétonnes), conformément à la spécialisation du réseau routier préconisée par ailleurs ;
- d'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 ;
- de mettre en voie réservée le tronçon non urbanisé de la rue Malfalise, et rendre ce tronçon praticable pour les cyclistes (et piétons) ;
- de valoriser l'itinéraire RAVeL existant ;
- d'organiser des campagnes de sensibilisation et de promotion à la pratique et aux bienfaits du vélo.



Carte 17 : Plan directeur Vélo

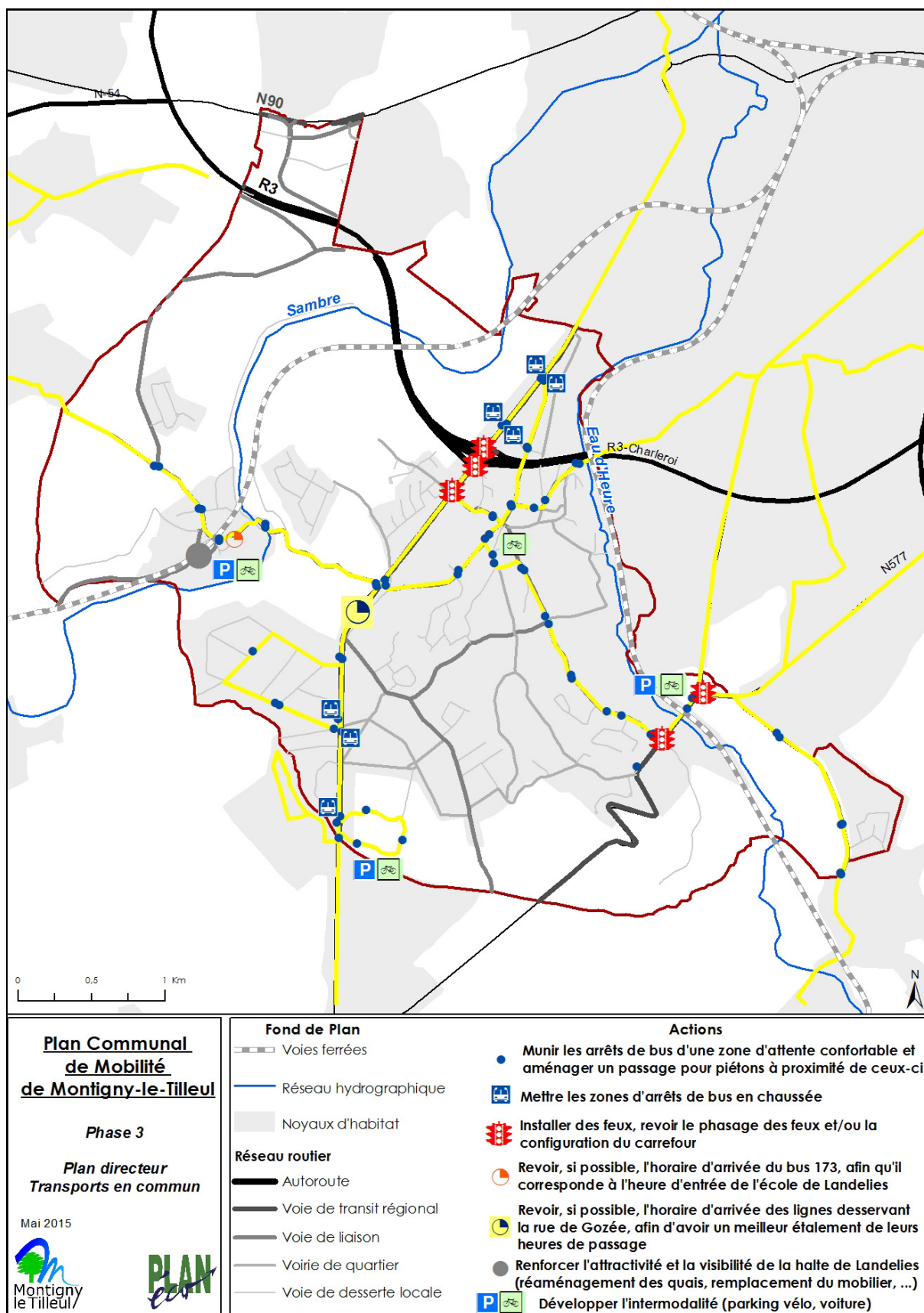
4.8 Plan de déplacements – Transports en commun

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.

Si la desserte des différents réseaux de transports en commun peut être qualifiée de satisfaisante à Montigny-le-Tilleul, 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 commerciale et de régularité, ou encore d'intermodalité.

En vue de promouvoir et d'encourager l'utilisation des transports en commun, il a donc été proposé de :

- munir l'ensemble des arrêts de bus d'une zone d'attente confortable (revêtement en dur, plat et de bonne 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.



Carte 18 : Plan directeur – Transports en commun

4.9 Plan de déplacements – Poids lourds

La première phase du Plan Communal de Mobilité a mis en évidence des nuisances liées au trafic de poids lourds, principalement dans le nord-ouest de la Commune (rue de Mons) et dans le village de Landelies, en raison de la présence de carrières dans cette partie de la commune et sur le territoire voisin.

Le projet d'extension de la carrière des Calcaires de la Sambre (cf. ci-avant) aura pour effet de limiter le trafic de transit de poids lourds dans le village de Landelies. Les camions-citernes transitant actuellement par ce village profiteront du nouveau réseau de voiries internes à la carrière pour rejoindre la N90 directement via le chemin de la Falgeotte.

Diverses solutions ont été envisagées dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité en vue de réduire le trafic de transit des poids lourds dans la rue de Mons. Plusieurs d'entre elles s'avèrent onéreuse au regard des gains relatifs apportés, et ne sont donc pas envisageables à court terme (aménagement d'un rond-point sur la N90 au niveau du croisement formé avec le chemin de la Falgeotte, création de bretelles d'entrée et/ou de sortie sur le R3 à hauteur des carrières). Les mesures à entreprendre dans un premier temps devront se baser sur le réseau routier existant. A noter que, par ailleurs, des aménagements de voirie sont proposés pour la rue de Mons dans le présent Plan Communal de Mobilité en vue de la rendre plus en adéquation avec sa fonction.

4.10 Plan de signalisation directionnelle verticale

La signalisation directionnelle est une composante essentielle de la gestion du trafic. Elle oriente et guide les différents usagers dans leurs déplacements. 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. Elle est également un élément de sécurité routière.

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. Pour ce faire, il y aura lieu de :

- 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.).

5 PROGRAMME D'ACTIONS

L'ensemble des actions qui ont été proposées dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité ont fait l'objet d'une fiche action qui reprend :

- le ou les objectifs poursuivis par l'action ;
- les descriptions - générale et détaillée - de l'action ;
- le degré de priorité ;
- les acteurs concernés (Commune, Région, SRWT, TEC-Charleroi, Zone de Police, etc.) ;
- les sources de financement.

L'ensemble de ces fiches ne peut être repris dans le présent résumé non-technique. Elles sont consultables dans le rapport relatif à la troisième et dernière phase du Plan Communal de Mobilité.