Plan communal de mobilité d'Anderlues

Wallonie mobilité SPW

COMMUNE D'ANDERLUES

PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS

RAPPORT FINAL SOUMIS À ENQUÊTE PUBLIQUE

8 AVRIL 2025

agora

Version	Date	Description	Réf. interne	Directeur de projet	Chef de projet
01	04/03/2025	Type de rapport : Intermédiaire	5153_PCMAnderlues_rapport intermédiaire_Phase_3.docx	Paul PLAK	Brigitte Loridan
02	01/04/2025	Rapport final soumis à enquête publique	5153_PCMAnderlues_rapport final_EP.docx	Paul PLAK	Brigitte Loridan

Ont participé à la rédaction de ce document :

- **Paul Plak** – Administrateur – Directeur de Projets
- **Brigitte Loridan** – Cheffe de Projets
- **Matteo Hinant** – Chargé d'études

Avenue Van Volxem, 79 - B-1190 Bruxelles
Tél. : + 32 2 779 13 55 - Fax : + 32 2 779 22 75
http://www.agora-urba.be

TABLE DES MATIÈRES

CHRONOLOGIE DU DOSSIER 8

GLOSSAIRE 9

INTRODUCTION 14

La phase 3 : le plan d'actions 15

Les indicateurs de résultat et d'impact 16

1.VOLET PIÉTON 18

FICHE 1.01 : définition du réseau piéton structurant 20

FICHE 1.02 : praticabilité des infrastructures existantes sur le réseau structurant piéton 25

FICHE 1.03 : signalisation et marquage du réseau structurant piéton 34

FICHE 1.04 : propositions d'aménagement sur le réseau structurant piéton 37

2. VOLET CYCLABLE 40

FICHE 2.01 : définition du réseau cyclable structurant 42

FICHE 2.02 : propositions d'aménagement sur le réseau cyclable structurant 47

FICHE 2.04 : Stationnement pour les vélos 56

3. VOLET TRANSPORT EN COMMUN PAR BUS 60

FICHE 3.01 : Réseau de transport en commun par bus et aménagement des arrêts 64

4. VOLET INTERMODALITÉ 70

FICHE 4.01 : intermodalité et Mobipôles/Mobipoints 73

5. VOLET TRANSPORT EN COMMUN PAR TRAIN 81

FICHE 5.01 : Gares ferroviaires et intermodalité 83

6. VOLET ROUTIER 86

FICHE 6.01 : hiérarchie viaire 90

FICHE 6.02 : hiérarchie viaire : aménagement de la rue à Dettes 95

FICHE 6.03 : Nouveau régime des vitesses 98

7.VOLET TRANSPORT DE MARCHANDISES 102

8.VOLET STATIONNEMENT 107

FICHE 8.01 : Politique de Stationnement pour les véhicules motorisés 109

FICHE 8.02 : Mise en œuvre du stationnement pour les véhicules motorisés 116

9.VOLET MOBILITÉ SCOLAIRE 119

FICHE 9.01 : cheminements scolaires 120

FICHE 9.02 : mobilité scolaire : formation - sensibilisation 127

10.VOLET GESTION DE LA DEMANDE 134

FICHE 10.1 : gestion de la demande et accessibilité territoriale 136

11.VOLET GESTION DE L'OFFRE : 140

FICHE 11.01 : NOUVELLES TECHNOLOGIES ET MaaS 141

FICHE 11.02 : GESTION DE L'OFFRE : COMMUNICATION et INFORMATION AU CITOYEN 145

12.VOLET CADRE DE VIE : 149

FICHE 12.01 : Réaménagement du centre d'Anderlues en centre de village 151

FICHE 12.02 : Aménagement d'un mobipôle à l'arrêt Jonction 157

FICHE 12.03 : Aménagement d'un Mobipôle à l'arrêt Monument 162

FICHE 12.04 : Sécurisation des modes actifs sur la rue Jules Destrée 168

FICHE 12.05 : Réaménagement du carrefour de l'Arbiette 172

FICHE 12.06 : Réaménagement de la rue de Nivelles 177

FICHE 12.07 : Entrée sur le « RAVeL communal » - Tranchée d'Ansuelle 181

FICHE 12.08 : Réaménagement du parking de la piscine 186

FICHE 12.09 : Espace partagé à la Rue du Marais 191

FICHE 12.10 : Réaménagement de la rue du Château 196

13.VOLET COMMUNICATION 201

ANNEXE 1 : LOCALISATION DES PRINCIPALES INTERVENTIONS 203

ANNEXE 2 : TABLEAU DE BORD 204

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Exemple d'Excel permettant de traiter des données en guise d'indicateurs de performance (Agora, 2023) 16
Figure 2 : Exemple de « shapefile » du système QGIS permettant de traiter des données en guise d'indicateurs de performance (Agora, 2023) 17
Figure 3 : Schéma théorique d'un réseau structurant piéton 18
- *Figure 4 : Transversalité de la mobilité entre les différents modes de déplacement (source : agora)* 19
Figure 5 : carte du réseau structurant piéton - source : Agora 2024 23
Figure 6 : carte de la qualité du réseau piéton en 2024 – source : Agora 2024 27
Figure 7 : qualité du réseau piéton et des traversées dans le centre d'Anderlues - source : Agora 2024 30
Figure 8 : qualité du réseau piéton dans le sud de la commune - source : Agora 2024 31
Figure 9 : qualité du réseau piéton de la rue de Nivelles - source : Agora 2024 32
Figure 10: Signalisation du réseau piéton 35
Figure 11: identification du cœur d'Anderlues. Source: Agora 2025 38
Figure 12: rue de Nivelles. 39
Figure 13: application du principe d'accès direct et de desserte. Source: Agora 2025 39
Figure 14 : Schéma théorique d'un réseau structurant cyclable 40
Figure 15 : carte du réseau cyclable structurant - source : Agora 2024 45
Figure 16 : Diagramme de la cyclabilité des infrastructures cyclables 48
Figure 17: Graphe d'aide à la décision des aménagements en fonction de la vitesse et de la densité du trafic (Sécurothèque, s. d.) 49
Figure 18 : carte des aménagements proposés –- source : Agora 2025 54
Figure 19 : Tableau reprenant les options envisageables lors de la conception de places de stationnement vélo (CeMathèque n°46, 2018) 57
Figure 20: Critères de confort et d'attractivité des infrastructures de stationnement vélo 58
Figure 21 : Schéma théorique réseau Transport en Commun Public 61
Figure 22: ligne existante 66
Figure 23: ligne proposée 67
Figure 24 : Schéma théorique d'un réseau intermodal 70
Figure 25: schéma synthétique - source : Agora 72
Figure 26 : illustrations Sécurothèque 80
Figure 27 : Signalétique intermodale dans les gares (Cerema, 2019) 84
Figure 28 : tableau extrait du diagnostic - source : Agora 2024 85
Figure 29 : Schéma synthétique - source : Agora 88
Figure 30 : Extrait capture d'écran des données Telraam - source : telraam.net 92
Figure 31 : capture d'écran des données Telraam - source : Telraam.net 93
Figure 32 : carte du réseau viaire projeté - source : Agora 2025 94
Figure 33 : Schéma hiérarchie viaire supracommunale - source: Agora 96
Figure 34 : extrait plan terrier Igretec - source : Commune 97
Figure 35 : Schéma issus de la Sécurothèque - source : Mobilité.Wallonie.be 97
Figure 36 : carte des régimes de vitesse projetés - source : Agora 2025 100
Figure 37: schéma d'accessibilité d'une zone industrielle éventuelle 105
Figure 38 : plans Igretec aménagements rue Picot - fév.2024 - source : Commune 106
Figure 39 : carte des terrains non urbanisés en zone d'habitat janv. 2022- source: WalOnMap 112
Figure 40 : extrait Sécurothèque 117
Figure 41 : Extrait CeMathèque n°42 118
Figure 42: rue scolaire à Nivelles – Journal le Soir 18/03/2019 125
Figure 44 : Enfants se rendant à l'école avec le système du Pédibus 129
Figure 45 : Exemple d'itinéraires de Pédibus (Source : école Saint-Joseph Malonne – Namur) 129
Figure 43 : Exemple de certificat délivré en cas de réussite du brevet du cycliste (Source : ProVélo) 131
Figure 46 : Extrait Sécurothèque 133
Figure 47: exemples multiples de cheminements multimodaux - source : Agora 142
Figure 48 : un seul espace partagé sans trottoirs -zone de rencontre - source : Agora 153

Figure 49: variante; espace partagé de la rue Ferrer s'insérant dans le contexte d'un aménagement zone 30 ..... *155*
Figure 50 : Esquisse démontrant que l'espace actuel est suffisant - source: Agora *159*
Figure 51 : Schéma de mobilité - source : Agora *160*
Figure 52 : schéma de mobilité avec accès limité à la zone partagée et accès favorisé au futur parking de dissuasion Viaduc et Intermarché mutualisé *163*
Figure 53 : Esquisse de principe avec trottoir cyclopiéton et dispositifs ralentisseurs - source : Agora *170*
Figure 54: esquisse d'ambiance sur le passage du RAVeL à hauteur du pont. Source: Agora *184*
Figure 55 : extrait Sécurothèque *199*

CHRONOLOGIE DU DOSSIER

Phase	Présentation / réunion / diffusion des documents / …	Date
Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic	**Réunion de démarrage** **Comité technique (intermédiaire)** **Diffusion du document final**	**19/03/2024** **24/06/2024** **02/09/2024**
Phase 2 : Définition des enjeux et objectifs	**Présentation au Comité technique** **Présentation aux Collège et Conseil Communal (phases 1 et 2)** Diffusion de la synthèse non technique à la population	**03/09/2024** **05/11/2024** **06/11/2024**
Phase 3 : Plan d'actions	Réunion bilatérale avec la Commune Comité technique intermédiaire **Enquête publique**	**05/02/2025** **18/03/2025** **14/04/2025 – 28/05/2025**

GLOSSAIRE

ANPR	**Automatic Number Plate Recognition.** Caméra destinée à identifier les plaques d'immatriculation de véhicules, utilisée pour des radars tronçons, la traversée de zones limitées…
AOT	**Autorité Organisatrice de Transport.** Organe régional qui encadre l'OTW.
AWSR	**Agence Wallonne de Sécurité Routière.**
Autopartage	Initiative communautaire permettant une utilisation partagée d'une flotte de véhicules (mise en libre-service) par différents usagers à tour de rôle.
BCS	**Bande Cyclable Suggérée**. Revêtement différencié permettant de mettre en évidence et d'attirer l'attention sur un espace où le cycliste est invité à circuler sur la chaussée, sans pour autant lui être exclusivement réservé, à l'inverse d'une piste cyclable.
BHNS	**Bus à Haut Niveau de Service.** Réseau de bus disposant d'aménagements spécifiques et de fréquences élevées permettant un transport compétitif d'un nombre élevé de passagers.
Car-sharing	Organisation de partage d'un parc de voitures par une association de souscripteurs.
CCATM	**Commission consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité.**
CeM	**Conseiller en Mobilité.** Il est un relais, un lien entre les acteurs concernés par la problématique de la mobilité (responsables politiques, services techniques, associations, usagers...) au sein d'une commune, d'une administration ou d'un autre organisme.
Chronobus	Lignes de bus structurantes qui, par rapport aux lignes « classiques », présentent de forts enjeux d'amélioration de régularité, de temps de parcours et de confort des usagers.
CLM	**Centrale de Mobilité locale et régionale** – décret en cours.
CoDT	**Code du Développement Territorial.**
Congestion	État qui permet d'évaluer l'encombrement d'une voirie. Une voirie est dite « congestionnée » lorsque son niveau d'utilisation avoisine les 80% de sa capacité.
Covoiturage	Utilisation par plusieurs automobilistes d'une seule voiture pour effectuer ensemble le même trajet.
CRR	**Centre de Recherche Routière.**

Espace partagé	Zone de rencontre ou zone résidentielle, telle que définie dans une circulaire du 13 mai 2011 en Wallonie.
EVP (trafic)	**Équivalent Véhicule Privé/Particulier**. Équivalence de véhicules prenant en compte la gêne engendrée par l'encombrement des différentes catégories de véhicules par l'application de coefficients. Il traduit le volume occupé par un véhicule qui n'est pas un véhicule personnel en véhicule personnel et permet d'évaluer la capacité de circulation des voiries : • 1 camion ou 1 bus = 2 voire 3 evp ; • 1 voiture + caravane = 2 evp ; • 1 vélo/scooter/trottinette = 0.5 evp.
EVP/h	**Équivalent véhicule privé** par heure (unité usuelle d'intensité de la circulation).
EVP/j	**Équivalent véhicule privé** par jour (unité usuelle d'intensité de la circulation).
EMSR	**Éducation Mobilité Sécurité Routière.**
FAST 2030	**Fluidité, Accessibilité, Sécurité/Santé et Transfert modal.** Vision stratégique d'aménagement pour 2030 promue par le Gouvernement wallon, veillant à favoriser Fluidité**, Accessibilité, la Sécurité/Santé et le Transfert modal,** et par la même occasion à réduire l'encombrement des routes.
FCD	**Floating Car Data**. Données issues des systèmes embarqués des véhicules permettant de recueillir des informations utiles pour la connaissance et la gestion du trafic, comme la localisation, la vitesse et le sens de déplacement.
FEDER	**Fonds Européen de Développement Régional.**
FMD	**Floating Mobile Data**. Données issues des réseaux des opérateurs de téléphonie mobile permettant de recueillir des informations utiles pour la connaissance et la gestion du trafic, comme la localisation, la vitesse et le sens de déplacement.
GCU	**Guide Communal d'Urbanisme.**
GRU	**Guide Régional d'Urbanisme.**
HPM	**Heure de Pointe du Matin.**
HPS	**Heure de Pointe du Soir.**
HR Rail	Employeur de l'ensemble du personnel de la SNCB et d'Infrabel.
Infrabel	Exploitant de l'ensemble du réseau ferré belge (>< SNCB & HR-Rail).
ITS	**Système de Transport Intelligent (Intelligent Transport System).**

MaaS	**Mobility As A Service** : concept reposant sur le principe de faire de la mobilité un service complet et intégré, en proposant par exemple tous les modes de transport, publics comme privés, via une application client unique (logique d'abonnement « forfaitaire »).
Mobipôle	Lieux, des « hubs », où convergeront différentes offres et infrastructures de mobilité.
Mobipoint	Point urbain de multimodalité, sans transport public structurant (gare, ligne de bus structurante) sur le site, mais dont les solutions de mobilité locale permettent de rallier le Mobipôle à proximité.
OTW	**Organe de Transport de Wallonie.**
OCBM	**Organe de Consultation des Bassins de Mobilité.**
P+R	**Park & Ride :** parking relais, de transit, ou de délestage.
PAE	**Pôle d'Activité Economique** correspondant aux espaces aménagés et équipés pour accueillir des activités économiques.
PCDN	**Plan Communal de Développement de la Nature.**
PCDR	**Programme Communal de Développement Rural.**
PCM	**Plan Communal de Mobilité.**
PCS	**Piste Cyclable en Site Propre.**
PCS	**Plan de Cohésion Social.**
PICC	**Projet Informatique de Cartographie Continue**. Le PICC est la référence cartographique numérique en 3D de la Wallonie. On y retrouve tous les éléments identifiables du paysage wallon selon leurs coordonnées x, y, z, avec une précision inférieure à 25 cm.
PCM	**Plan Communal de Mobilité.**
PDE	**Plan de Déplacements d'Entreprise.**
PDS	**Plan de Déplacements Scolaires.**
PEM	**Pôle d'Échanges Multimodaux.**

PIMACI	**Plan d'Investissement Mobilité Active Communal et Intermodalité.**
PMCM	**Plan de Mobilité de Charleroi Métropole adopté en 2024**
PIWACY	**Plan d'Investissement Wallonie Cyclable.**
PL	**Poids Lourds.**
PLM	**Plan Local de Mobilité.**
Plan de secteur	Outil réglementaire d'aménagement du territoire et d'urbanisme régional wallon.
PMR	"**Personnes à Mobilité Réduite"** : Ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente. Il s'agit de toutes les personnes souffrant d'un handicap physique, sensoriel ou intellectuel, mais aussi des personnes de petite taille, comme les enfants, des personnes âgées, des femmes enceintes, des personnes transportant des bagages lourds ou colis et des personnes avec enfants (y compris enfants en poussette). Ce large panel de cas représente 30% de la population.
PMZA	**Plan de Mobilité pour les Zones d'Activités Économiques.**
RAVeL	**Réseau autonome des voies lentes**. Initiative de la Région wallonne, qui vise à réaliser un réseau d'itinéraires réservé aux piétons, aux cyclistes, aux personnes à mobilité réduite et aux cavaliers.
Report modal	Transfert d'usage d'un moyen de déplacement à un autre. Par exemple, un utilisateur de la voiture choisit de recourir à la marche et/ou aux transports en commun.
RER	**Réseau Express Régional** de la SNCB.
Rotation	Nombre de véhicules stationnés sur un même emplacement pendant une période déterminée (en général, le taux de rotation est calculé par journée).
Saturation	État qui désigne une utilisation qui avoisine ou dépasse la capacité d'écoulement de trafic d'une voirie.
SDC	**Schéma de Développement Communal.**
SDT	**Schéma de Développement Territorial.**
SNCB	**Société Nationale des Chemins de fer Belges.** Société gestionnaire du matériel roulant, du personnel de train et de la circulation ferroviaire (>< Infrabel & HR Rail).
SPW-MI	**Service Public Wallonie – Mobilité & Infrastructure.**
SRM	**Stratégie Régionale de la Mobilité**, approuvée par le Gouvernement wallon en décembre 2018.

STOP	**Stappers – Trappers – Openbaar Vervoer – Privé Vervoer**. Hiérarchisation des différents modes de transport, dans l'ordre d'importance et de priorité accordée suivant : 1. marcheurs (Stappers) ; 2. cyclistes (Trappers) et utilisateurs de la micromobilité active (trottinettes, skateboard, rollers, monoroues…) ; 3. transports publics (Openbaar Vervoer) et transports privés collectifs (taxi, voitures partagées, covoiturage) ; 4. transports privés individuels (Privé Vervoer). Il a fait l'objet d'un décret wallon en 2022.
Stationnement	• Parcage de véhicule pour une période d'inactivité de celui-ci (courte durée : moins de 2h, • moyenne durée : de 2 à 4h, • longue durée : 4h et +)
SIG	**Système d'Information Géographique**.
SUL	**Sens Unique Limité**. Voie en sens interdit pour les véhicules à moteurs (sauf éventuellement cyclomoteurs de classe A et speed pedelecs), mais pas pour les cyclistes. Permet aux cyclistes d'éviter les détours pénalisants.
TC	**Transports en Commun**. Ce sont des transports collectifs (transport d'un grand nombre de personnes en même temps, comme le bus, tram, métro, train). Ils peuvent être publics ou privés.
TCSP	**Transports en Commun en Site Propre.**
TEC	**"Transport En Commun"**. Société exploitant les bus en Région wallonne.
TP	Transports Publics (s'oppose au transport privé). Ces transports sont gérés par une structure publique (état, collectivité locale, entreprise publique) et excluent tout caractère commercial.
VAE	**Vélo à Assistance Électrique.**
VP	**Véhicule Privé / Particulier.**
Viapass	Taxe kilométrique pour les poids lourds (+3.5T) sur les axes routiers belges soumis à prélèvement.
VIAS	(anc. IBSR) Centre d'expertise belge ayant pour objectif d'améliorer la sécurité routière, la mobilité et la sécurité en général.
VICOM	**Vitesse COMmerciale** : vocable employé dans le cadre de l'amélioration des services de transport en commun, notamment dans le cadre de la réduction des temps de parcours pour améliorer la position concurrentielle des transports en commun.
ZACC	**Zone d'Aménagement Communal Concerté**.
ZAE	**Zone d'Activité Économique** correspondant aux espaces affectés à l'activité économique dans les plans d'aménagement alors que les parcs d'activité économique.

Sources définitions : agora, Wikipédia (fr.wikipedia.org), documentation du Portail de la mobilité en Wallonie (mobilite.wallonie.be)

INTRODUCTION

La mobilité est complexe et transversale impactant la qualité de vie, l'aménagement du territoire, le développement économique, l'environnement, le réchauffement climatique etc.

La mobilité est au cœur des préoccupations d'aujourd'hui souhaitant des solutions rapides, flexibles et innovantes d'autant plus que la Région wallonne développe d'importants moyens pour promouvoir la mobilité alternative que sont la marche, le vélo, les micromobilités ainsi que les transports en commun.

Le Plan Communal de Mobilité (PCM) est donc l'outil **stratégique et d'orientation** qui permet en un seul document de rassembler tous les paramètres à prendre en compte pour réussir le développement territorial communal d'ici 10 ans.

Le PCM d'Anderlues, démarré en mars 2024 doit répondre aux enjeux imposés par la Région comme le principe STOP et la vision FAST 2030. Il aboutira à un document de planification de la mobilité à l'échelle du territoire avec des objectifs répondant aux problématiques de mobilité d'actualités : alternative à la voiture, aménager l'espace public en répondant d'abord aux besoins des modes actifs, des TC et en dernier des véhicules motorisés, des espaces publics accessibles par tous, diminution radicale des nuisances de la voiture, communiquer sur comment changer ses habitudes de déplacement, …

La phase 3 : le plan d'actions

Le plan d'actions est le point d'un nouveau départ d'une dynamique d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de mobilité sur le territoire d'Anderlues.

Ce document présente la stratégie de la mobilité à développer par la Commune pour répondre aux enjeux répertoriés lors de la phase 1 de diagnostic et aux objectifs définis en phase 2. Les propositions de la phase 3 résultent également des réflexions émises lors des réunions de travail du Comité technique regroupant des représentants de divers organismes (Commune d'Anderlues, SPW-MI, TEC, Zone de Police, Atingo, GRACQ, …).

Ce plan stratégique est phasé sur une période de 10 ans (période de validité du PCM). Les phases exécutions doivent, quant à elles, passer par les procédures habituelles : marché de service pour désigner un bureau d'étude si nécessité, marché de travaux pour exécuter les aménagements conseillés, audit de mobilité pour les aménagements envisagés sur les axes régionaux, …

La phase 3 se décline en 3 parties :

- le **volet thématique** aborde la vision stratégique à l'échelle de la commune de l'ensemble des thèmes obligatoires et spécifiques à la Commune étudiée. Ensuite, pour chaque volet thématique, sont référencés :
    - les indicateurs de résultat et d'impact, validés par la Commune, pour aider à poursuivre une politique de mobilité structurée, évolutive et adaptées aux besoins ;
    - le cadre légal, les normes, les codes, les règlements spécifiques régionaux et communaux, ainsi que les guides de bonnes pratiques pour les aménagements en espace public ;
- Les **fiches actions** déclinent les orientations à suivre et les spécificités pouvant être utilisées pour résoudre ou améliorer les problèmes préalablement identifiés sur le terrain.
- Les **esquisses** proposent l'adaptation de l'espace public sur un lieu défini privilégiant d'abord le déplacement des piétions et de la micromobilité, ensuite les transports en commun et enfin les véhicules motorisés. Ce sont des principes d'aménagement dessinés sur base du plan PICC et non sur un relevé précis de géomètre. Il ne constitue en aucun cas un plan précis de mise en œuvre d'un projet. Les propositions faites sont donc amenées à évoluer lors d'une étude à postériori plus approfondie.

En synthèse, un tableau de bord reprendra la temporalité de chaque action détaillée au chapitre des actions concrètes à mettre en œuvre.

La priorité est difficile à établir pour les 10 ans à venir tant les communes sont sollicitées par des appels à projets, droits de tirages, concours, et autres actions subsidiables et leur cortège d'obligations, …. Qui par leurs exigences cassent parfois une suite logique de mises en œuvre des projets établie sur une si longue période.

Toutefois, il est conseillé de consulter le PCM pour établir tous les 3 ans les Plans d'Investissements Communaux et surtout analyser une action au travers d'une vue transversale développée tout au long de ce rapport.

Agora attire l'attention ici sur le volet sensibilisation, formation, communication. En effet, la Commune doit jouer un rôle actif dans la formation, l'aide aux changements de comportement au travers d'actions « grand public », mais aussi au niveau des écoles, des entreprises, des acteurs économiques tels que les commerçants sans oublier son personnel administratif.

Les indicateurs de résultat et d'impact

A la suite de l'approbation du PCM, la commune pourra mettre en œuvre les actions de la phase 3, tout ou en partie, sur une période de 10 ans au gré des opportunités des subventions.

L'encodage de ces résultats peuvent prendre du temps mais sont une réelle plus-value sur le long terme pour comprendre et monitorer l'évolution de ses aménagements sur le territoire communal.

Ils sont sélectionnés par la Commune en fonction des programmes, outils et ressources dont elle dispose.

Outils statistiques : exemple d'intégration de résultat dans un tableur Excel

Ces indicateurs peuvent concerner des comptages de trafic, des évolutions de parts modales ou encore la quantité d'infrastructures construites.

Pour que ces indicateurs puissent être utilisés, ils doivent être **chiffrables** et doivent permettre une comparaison objective avec une situation préexistante.

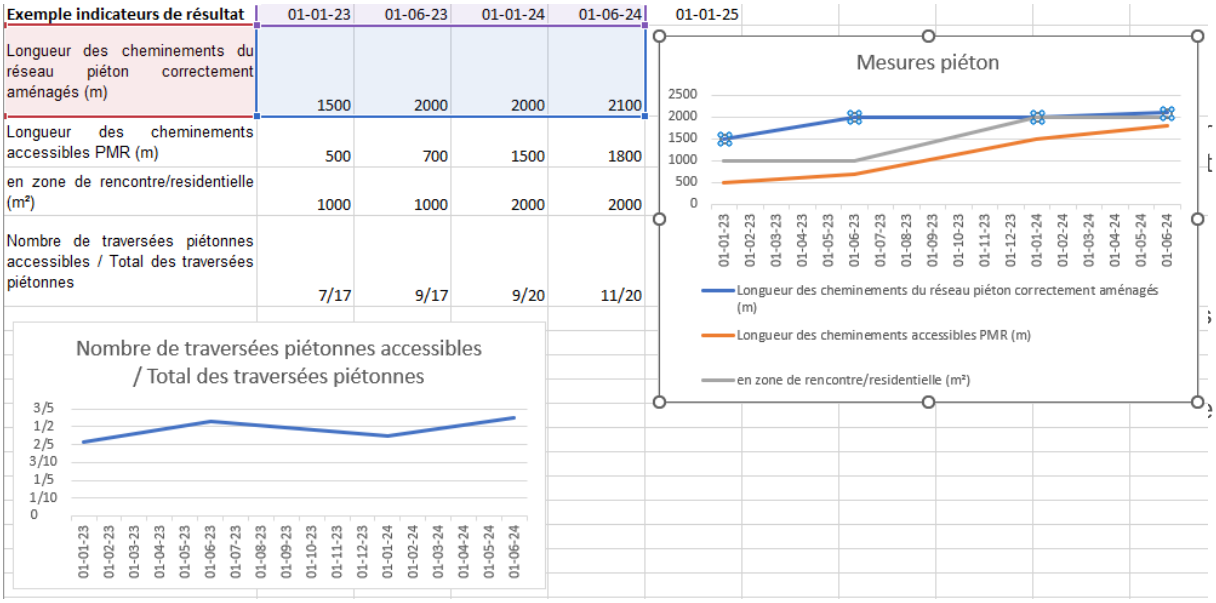


Figure 1 : Exemple d'Excel permettant de traiter des données en guise d'indicateurs de performance (Agora, 2023)

Outils cartographiques : Exemple d'intégration de résultat dans un SIG (QGIS)

Chaque tronçon de trottoir, intégré du réseau piéton structurant, peut être indiqué comme accessible, non accessible, dangereux, etc. L'intégration à un logiciel de cartographie permet aussi de calculer en un clic la longueur du tronçon et ainsi estimer plus précisément l'étendue et le coût de travaux.

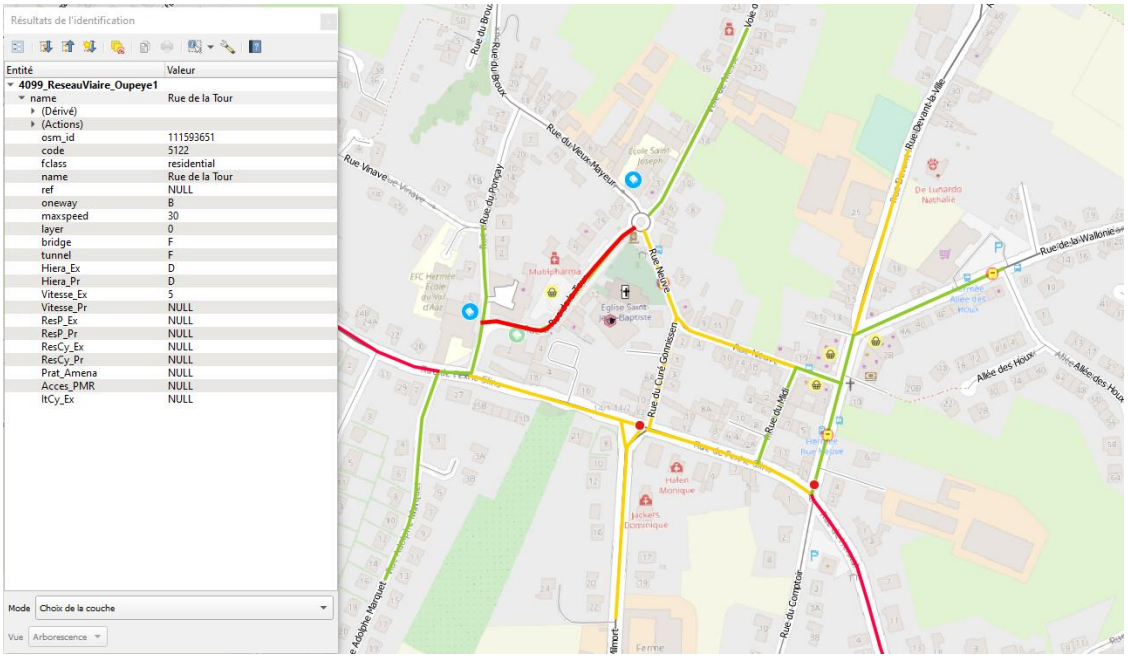


Figure 2 : Exemple de « shapefile » du système QGIS permettant de traiter des données en guise d'indicateurs de performance (Agora, 2023)

Outils imposés

La circulaire PIMACI demande aux communes une auto-évaluation et propose une série d'indicateurs de performance à pouvoir chiffrer et évaluer avant et après les travaux.

À l'avenir, si la Commune soumet des dossiers au droit de tirage, elle devra se soumettre aux exigences de la circulaire et alimenter les indicateurs pour justifier le bon usage des subsides reçus.

SOURCE À CONSULTER

CeMathèque n°38	Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale

1.VOLET PIÉTON

Sources de subsides	Montant	Acteurs
SPW-MI : subsides PIC et PIMACI SPW : appels à projets et droits de tirage thématiques FEDER : fonds européens Fondation Roi Baudoin pour sites patrimoniaux Commune : charges d'urbanisme SPW-DT : PRU SPW-DDR : SCDR SPW-Sécurité routière : abords d'école TEC : quai et abri voyageurs	Voir fiches projets et tableau des coûts par unité en annexe Dépend très fort du type de revêtement et de l'état de la fondation existante + impétrants	Commune d'Anderlues Atingo Tous à Pied TEC pour les quais des arrêts de bus SPW pour les voiries régionales et la sécurité routière

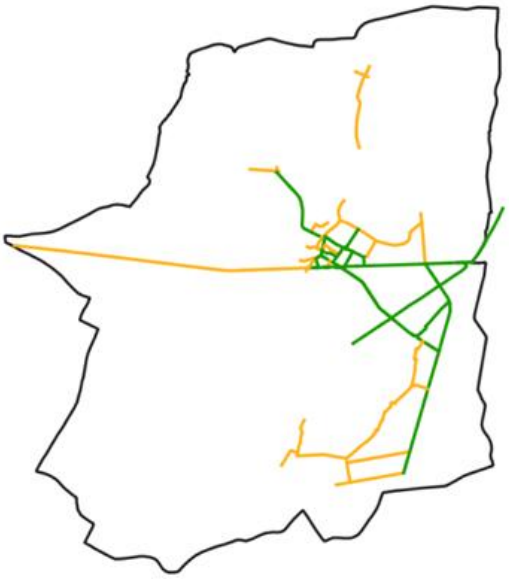


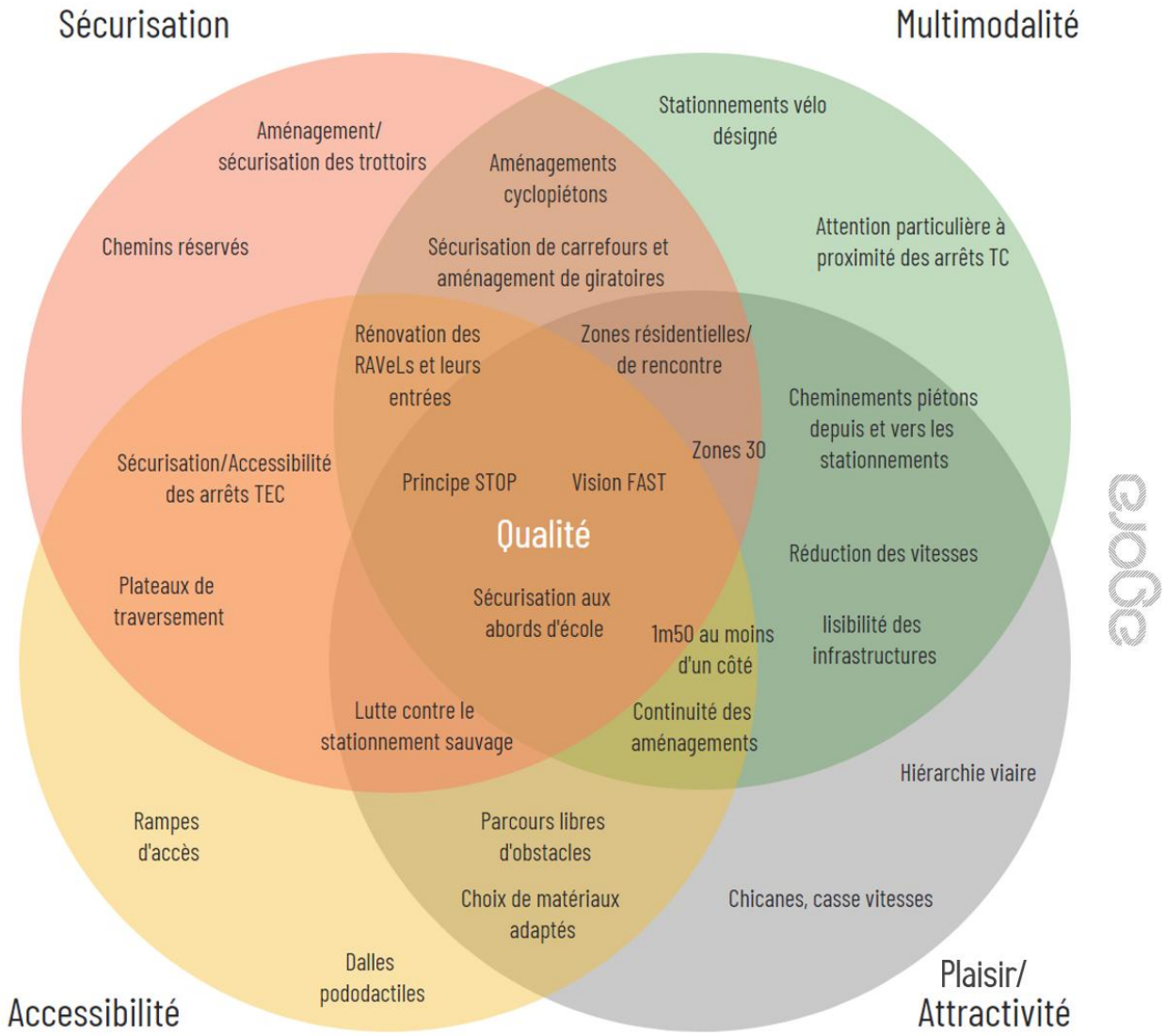
Figure 3 : Schéma théorique d'un réseau structurant piéton

OBJECTIF

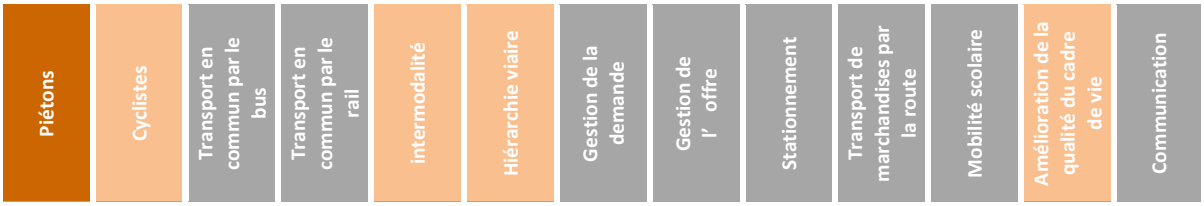
✓ Concentrer les aménagements des cheminements piétons suivant un réseau structurant préétabli
✓ Sécuriser les cheminements
✓ Motiver les habitants à marcher.

Le volet piéton donne une vision stratégique globale qui permettra une meilleure compréhension des actions concrètes à mener décrites dans les fiches actions.

La philosophie suivie dans le cadre de ce PCM est la même que celle de la Région wallonne. C'est-à-dire l'application du principe STOP et de la vision FAST, qui prônent une priorité en matière d'aménagement pour les modes actifs et durables.



- ***Figure 4 : Transversalité de la mobilité entre les différents modes de déplacement (source : agora)***



FICHE 1.01 : définition du réseau piéton structurant

Sources de subsides	Montant	Acteurs
SPW-Mi dans le cadre du présent PCM	Fiche établie dans le PCM par le bureau Agora	Service Travaux communal Zone de police SPW-MI – sécurité des aménagements Tous à Pied et Atingo Comité Technique du PCM

OBJECTIF

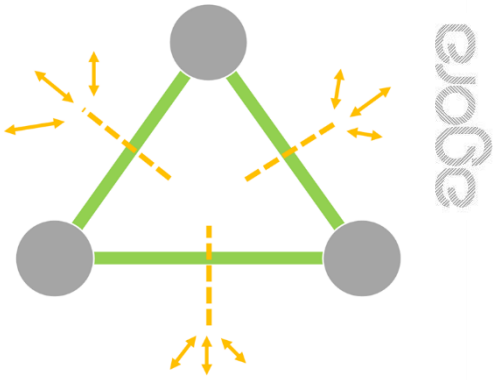
- ✓ Concentrer les efforts d'aménagement des cheminements piétons suivant un réseau structurant préétabli.

MÉTHODOLOGIE

Le réseau structurant piéton est hiérarchisé en deux niveaux : les liaisons primaires, qui relient les pôles générateurs de déplacement directement entre eux, et les liaisons secondaires, qui connectent les quartiers avoisinants aux liaisons primaires dans un rayon de 1km maximum.

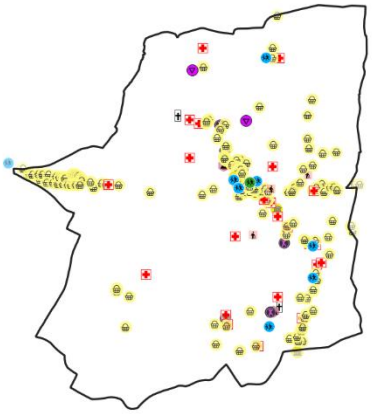
Les pôles générateurs de déplacements (PGD) sont :

- Commerces et commerces de proximité (boulangeries, épiceries, banques, pharmacies…) ;
- Marchés hebdomadaires ;
- Maison communale et Services communaux ;
- Équipements publics et hall sportif, terrains de sport ;
- Pôles d'emplois ;
- Arrêts bus.



Ce réseau piéton structurant permettra par la suite à la Commune de pouvoir justifier et prioriser les aménagements de sécurisation et d'amélioration qualitative des infrastructures.

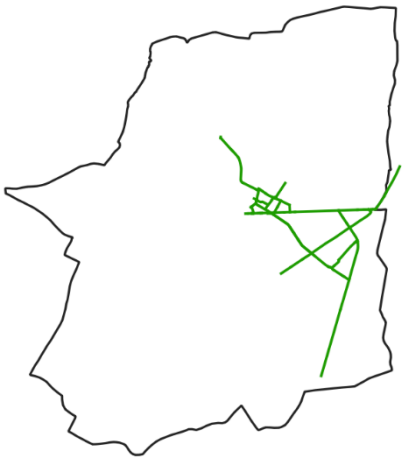
Les pôles générateurs de déplacement majeurs de la commune sont regroupés en axes. En premier lieu on peut identifier le centre de la commune qui bénéficie d'une grande densité de services en tout genre, depuis ce centre s'organisent plusieurs axes de grande densité de services ; la N90, la N59b ainsi que les voiries principales menant au centre de village.



agora

Liaisons primaires

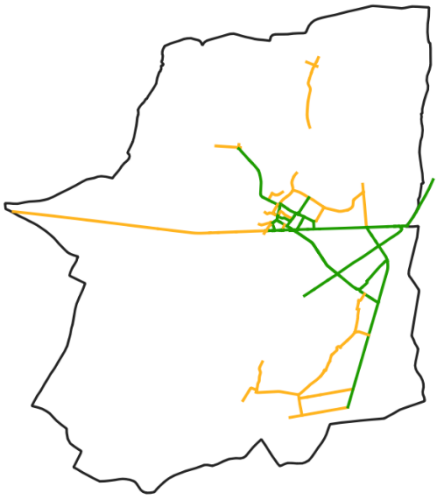
Le réseau structurant primaire englobe les trajets situés dans un rayon de 300 mètres autour des pôles générateurs de déplacements. Il vise à relier ces pôles de manière efficace, en maintenant des distances raisonnables. Dans ce réseau, la N90 et le RAVeL se démarquent comme des axes majeurs en raison de leur proximité avec les pôles générateurs. Le centre de la commune, en raison de sa forte concentration d'activités, notamment scolaires, est largement intégré dans ce réseau primaire. Enfin, certains axes de liaison tels que la chaussée de Thuin, la rue Paul Janson et la rue Joseph Wauters jouent un rôle clé dans la connexion des principaux pôles de la commune.



agora

Liaisons primaires et secondaires

Pour compléter le réseau structurant primaire, il est important de prendre en compte le réseau piéton secondaire. Le but de celui-ci est de connecter les quartiers adjacents au réseau structurant primaire. Ce réseau est donc un réseau de collecte qui permet aux piétons de rejoindre les différents pôles.



agora

En intégrant les réseaux piétons primaires et secondaires, on arrive donc à une carte du réseau structurant. La vocation de ce réseau est de connecter les différents quartiers et pôles générateurs de déplacement entre eux. Ce réseau devient donc une feuille de route à l'attention de la Commune afin de permettre de hiérarchiser les lieux d'intervention et de rénovation. Les itinéraires empruntant ce réseau doivent pouvoir jouir d'infrastructures qualitatives et répondant aux normes en vigueur.

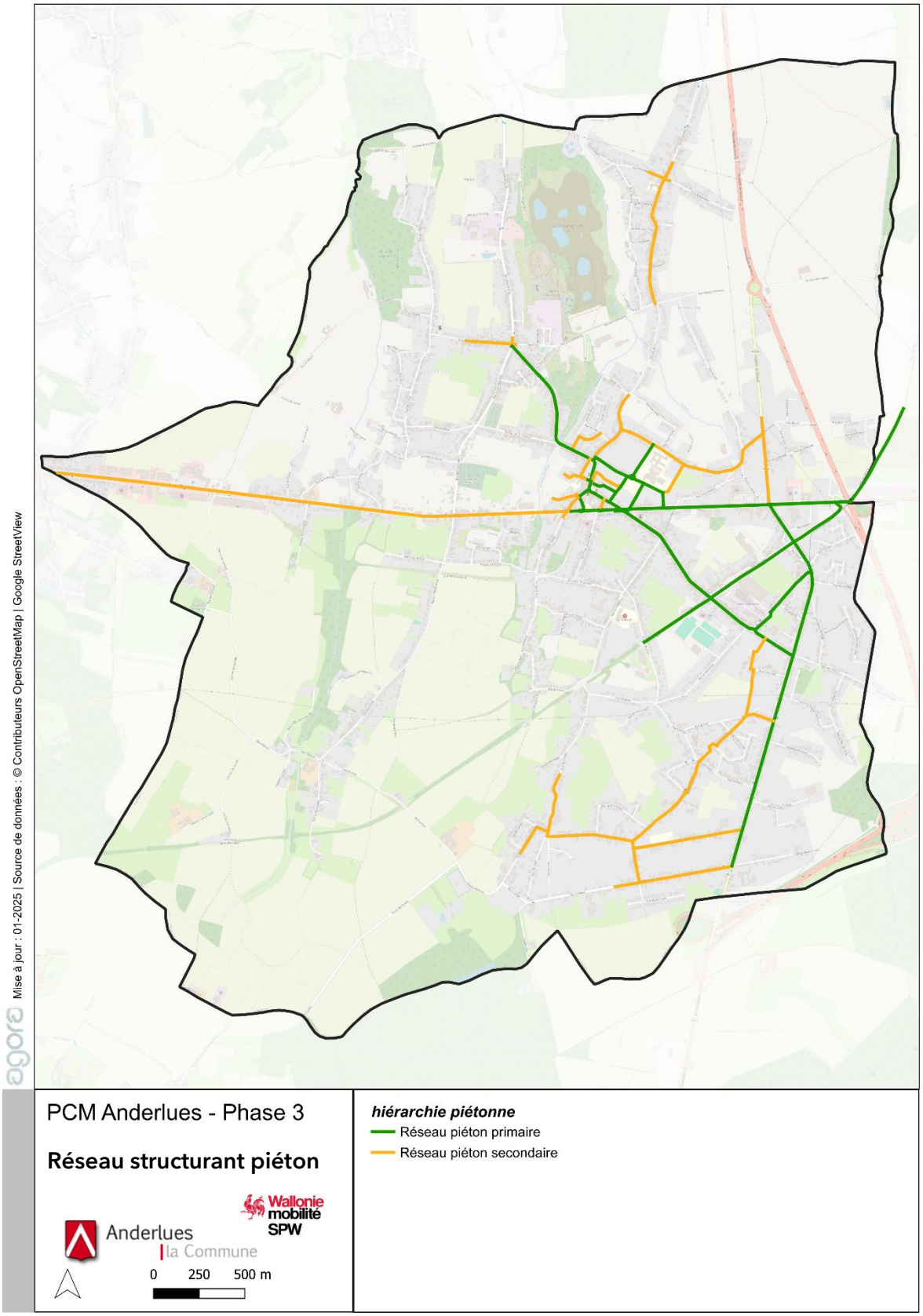


Figure 5 : carte du réseau structurant piéton - source : Agora 2024

RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Les usagers de la route sont tous piétons dans les derniers mètres de leur déplacement. Plus les trottoirs seront agréables à emprunter, plus l'usager sera motivé à les emprunter.

Le présent PCM mis à l'enquête publique est déjà un bon support de communication.

Tout habitant qui en prendra connaissance sera sensibilisé à l'usage bénéfique de la marche à pied et comprendra bien les efforts consentis par la Commune.

Atingo et Tous à Pied sont des asbl reconnues par la Région wallonne qui peuvent aider les communes à mettre une politique de mobilité piétonne en route.

Piétons	Cyclistes	Transport en commun par le bus	Transport en commun par le rail	intermodalité	Hiérarchie viaire	Gestion de la demande	Gestion de l' offre	Stationnement	Transport de marchandises par la route	Mobilité scolaire	Amélioration de la qualité du cadre de vie	Communication

FICHE 1.02 : praticabilité des infrastructures existantes sur le réseau structurant piéton

Sources de subsides	**Montants**	**Acteurs**
Subsides régionaux via les PIMACI	€ à €€ suivant intervention sur impétrant → voir tableau en annexe	Administration communale Service Travaux Zone de police Tous à Pied et Atingo
Indicateurs de résultat	**Indicateurs d'impact**	**Temporalité**
• Mètres de voirie du réseau structurant piéton aménagée correctement (tout type d'aménagements compris • Mètres de trottoirs conformes dans un rayon de 1 km autour des pôles, et préférentiellement les écoles ; • Nombre de traversées piétonnes conformes aux normes PMR – cartographie évolutive à partir d'un inventaire des traversées des carrefours le long du réseau structurant piéton ; • Nombre de Mobipoints/Mobipôles et leurs accès correctement équipés pour les piétons – évaluation PIMACI.	• Part modale des enfants se rendant à pied à l'école – voir enquêtes de déplacement scolaire ; • Part modale des piétons dans des déplacements domicile-travail – voir enquêtes Monitor du SPF tous les 3 ans ; • Flux de piétons aux abords du Mobipôle/Mobipoint majeur de la Commune – comptages manuels réguliers avant et après aménagements.	5 ans pour le réseau primaire au gré des PIC successifs 5 ans pour le réseau secondaire

OBJECTIF

- ✓ Faire l'état des lieux de l'infrastructure existante en vue de développer des cheminements sécurisés, accessibles par les PMR (soit 30% des piétons) et de qualité, pour encourager les déplacements piétons au quotidien.
- ✓ Sécuriser les cheminements piétons et traversées piétonnes

MÉTHODOLOGIE

Afin de tenir à jour un inventaire de l'état des traversées piétonnes et de la praticabilité des cheminements piétons (trottoirs, chemins réservés, accotements…) sur ce réseau structurant, celui-ci doit être évalué selon les critères suivants :

- Accessible : répond aux normes PMR en matière de largeur, qualité de revêtement, dévers et déclivité ;
- Non accessible : s'il ne répond pas aux normes PMR, même en partie ;
- Mise en danger du piéton : trottoir trop étroit ou inexistant, en très mauvais état (risque de chute)

Praticabilité de l'aménagement piéton	**Accessible PMR**	**Non accessible PMR, mais trottoir / accotement sécurisé**	**Trottoir / accotement dangereux**
Largeur du trottoir	Min. 1,50 m	Moins de 1,50 m	Trottoir / accotement de faible largeur obligeant le piéton à circuler sur la chaussée
Discontinuités	Largeur min. 1,20 m sur une longueur de moins de 0,50 m	Largeur min. 1,20 m sur une longueur de plus de 0,50 m	Trottoir / accotement inexistant sur un long tronçon
Revêtement	En dur et en bon état	En dur et en mauvais état / gravier /engazonné	En très mauvais état
Traversées piétonnes accessibles PMR (dalles de guidage / rampes / dispositifs sonores)	Oui, mais exceptions possibles en fonction de l'espace public disponible	Traversées inaccessibles	Traversées dangereuses
Éclairage	Oui	Oui	Non
Stationnement empiétant sur les trottoirs	Non	Non	Oui

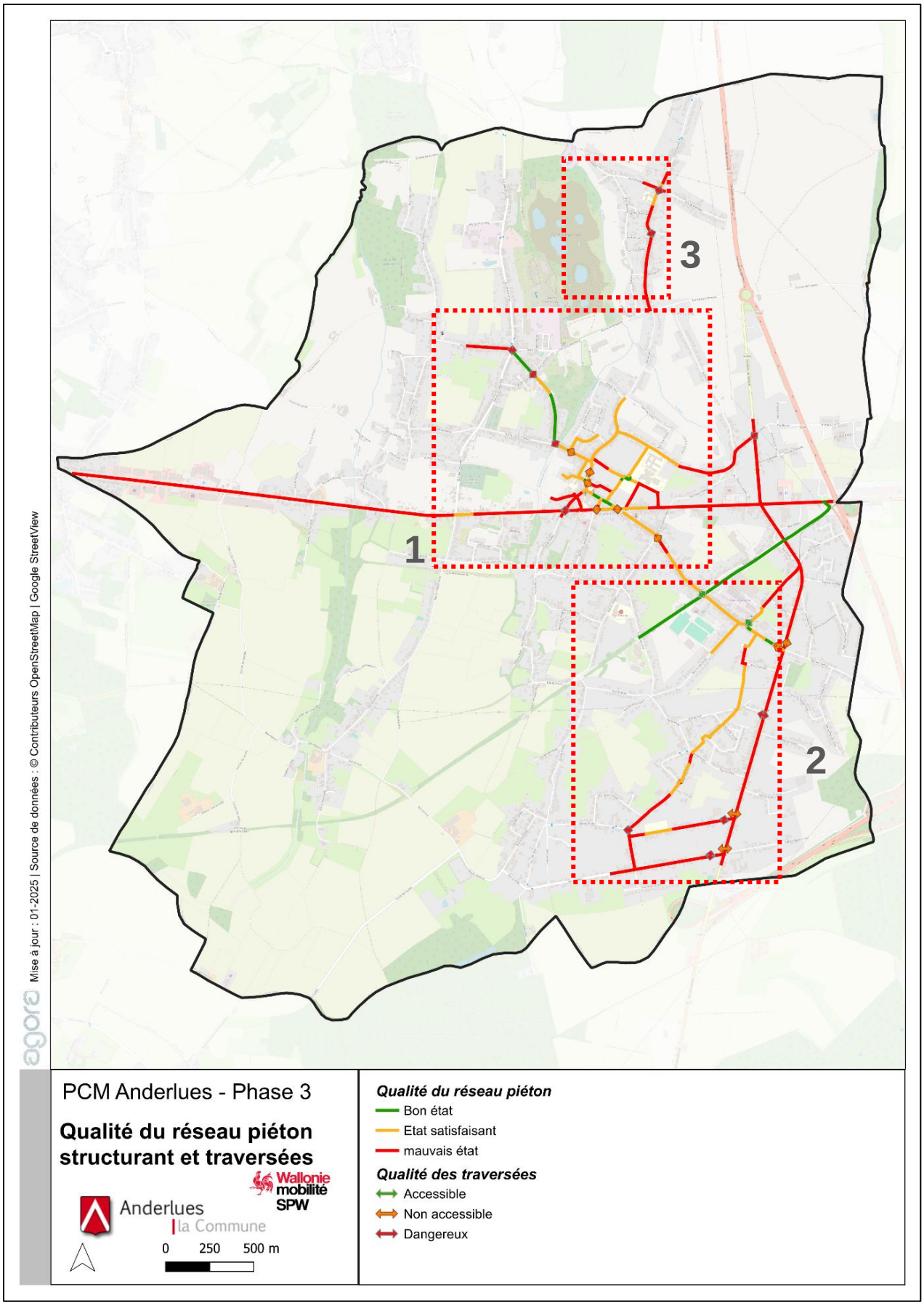


Figure 6 : carte de la qualité du réseau piéton en 2024 – source : Agora 2024

Afin de caractériser les traversées piétonnes et leur praticabilité, **ces traversées** ont été catégorisées en 4 classes :

- **Accessible** : répond aux normes PMR (dalles podotactiles présentes, inflexion du trottoir et signal sonore en cas de traversée à feux…)
- **Accessible en partie**[1] : si uniquement les dalles podotactiles ou l'inflexion du trottoir est mise en œuvre, ou encore tout a été mis en œuvre, mais ne répond plus aux normes en vigueur.
- **Non accessible** : rien n'a été mis en œuvre en faveur de l'accessibilité des PMR.
- **Dangereuse** : lorsqu'il y a mise en danger du piéton du fait que le recul du stationnement par rapport à la traversée n'est pas respecté, traversée de plus de deux bandes de circulation sans aménagement de sécurisation…

Cette caractérisation permet de hiérarchiser les interventions à effectuer par la commune, en priorisant les traversées les plus dangereuses. Cet inventaire n'est pas exhaustif et a pour ambition d'être une base stratégique sur laquelle la commune pourra s'appuyer.

Traversée sur la rue des déportés

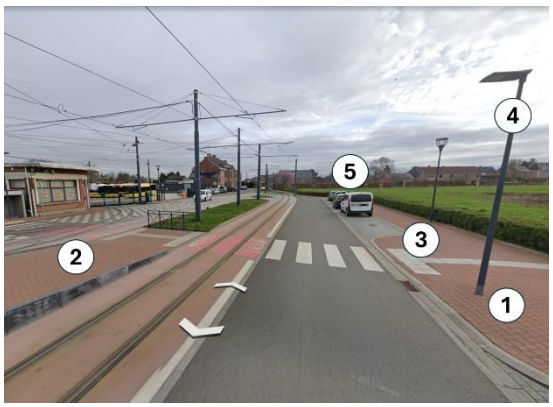
1 : largeur d'au moins 1m50

2 : revêtement en dur et en bon état

3 : dispositifs de guidages podotactiles

4 : éclairage

5 : stationnement organisé



Traversée sur la N90

1 : largeur de moins d'1m50

2 : revêtement en état médiocre

3 : pas de dispositifs de guidages podotactiles

4 : Stationnement gênant

[1] Atingo juge qu'une traversée est bonne ou pas. Il n'y a pas de demi-mesure. Nous partons du constat qu'à un carrefour, toutes les branches ne sont pas nécessairement aptes à être parfaites faute de place. On fait alors un compromis.

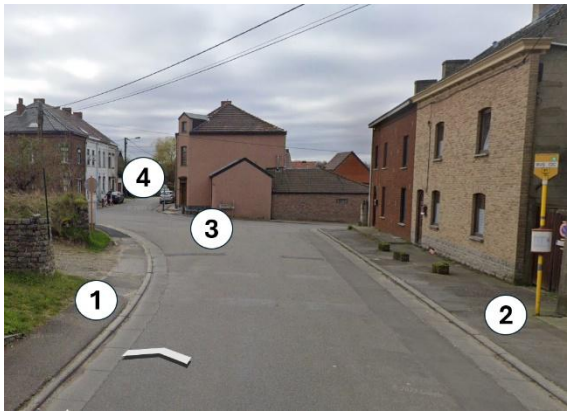
Traversée à la sortie de la rue de Nivelles

1 : largeur de moins d'1m50

2 : revêtement en état médiocre

3 : pas de dispositifs de traversement

4 : Stationnement gênant sur les trottoirs



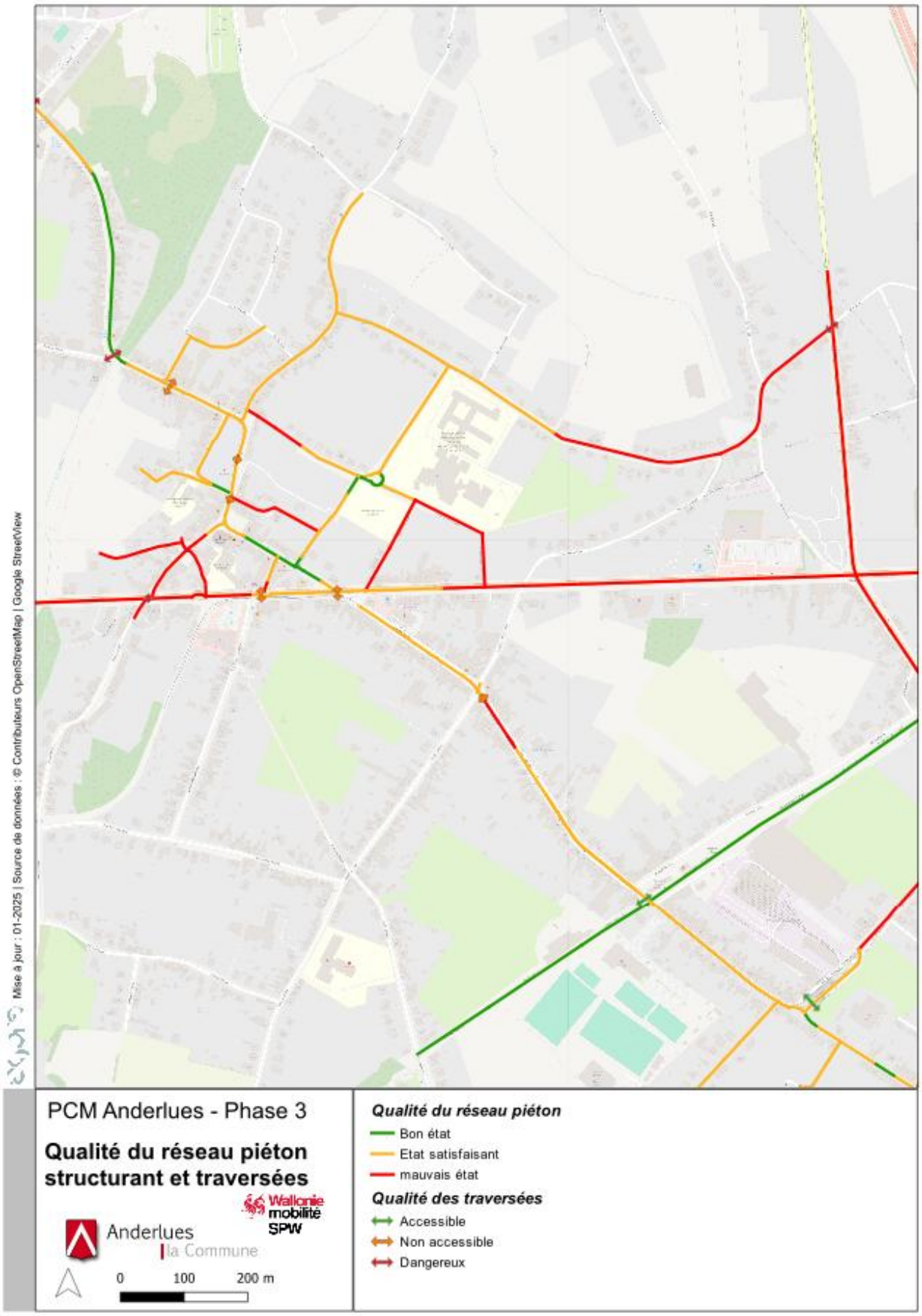


Figure 7 : qualité du réseau piéton et des traversées dans le centre d'Anderlues - source : Agora 2024

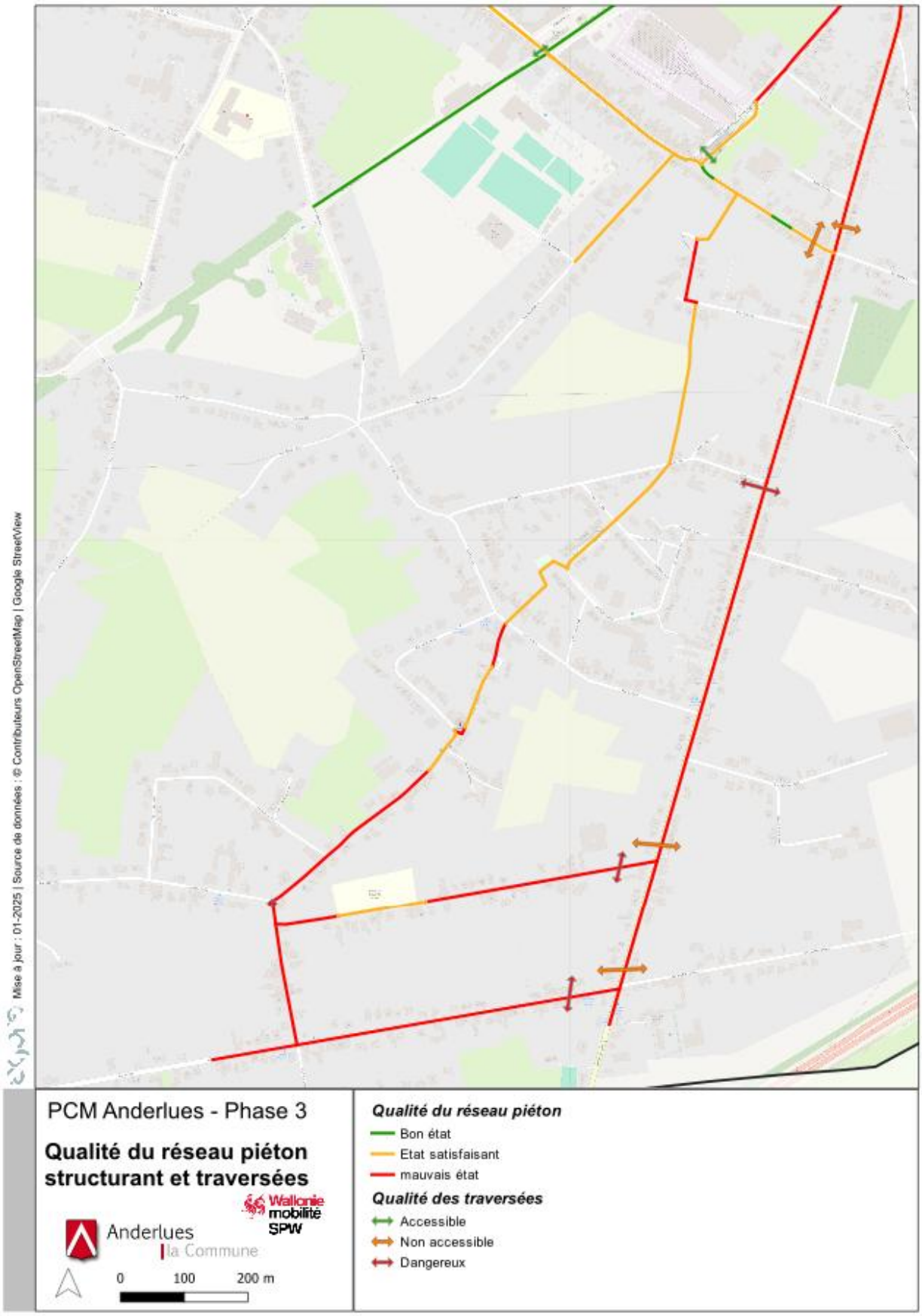


Figure 8 : qualité du réseau piéton dans le sud de la commune - source : Agora 2024

Figure 9 : qualité du réseau piéton de la rue de Nivelles - source : Agora 2024

RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION.

Tout déplacement commence et se termine à pied. Il y a lieu de rendre l'espace public attrayant pour redonner envie de marcher : uniformisation des revêtements, règlement communal sur l'aménagement d'un trottoir devant chaque maison, règlement de police sur l'obligation de l'entretenir (déneigement, propreté, maintien en bon état).

À Anderlues on distingue parfois mal la limite entre espace public et espace privé. Certains riverains stationnent leur véhicule sur l'accotement… où est la limite de propriété ?

Une obligation d'aménager un trottoir de 1m50 dans un revêtement approprié imposé permet de bien distinguer la limite du domaine public et d'assurer ainsi des cheminements piétons en toute sécurité.

Une information menée de concert avec la zone de police rappellera aux habitants leurs droits, mais aussi leurs obligations.

Il en va de même avec l'encombrement des trottoirs : poubelles non rentrées, bacs à fleurs non autorisés, dispositifs publicitaires des commerçants, ainsi que tout système qui entrave le bon cheminement des piétons et donc l'envie de circuler à pied.

Informer les habitants de tous travaux sur le site Internet de la Commune permet aux riverains de s'organiser durant le chantier.

FICHE 1.03 : signalisation et marquage du réseau structurant piéton

Sources de subsides	Montant	Acteurs
Subsides régionaux via les PIMACI	+/- 185€ htva pour panneau et poteau	Administration communale Service Travaux Zone de police SPW-MI sécurité routière
Indicateurs de résultat	**Indicateurs d'impact**	**Temporalité**
Nombre de panneaux placés/an Nombre de panneaux en stock	Meilleure lisibilité de l'espace public Renfort du piéton dans l'espace p	10 ans au gré des PIC successifs et après les aménagements

OBJECTIF

- ✓ Signaliser les directions pour diriger les piétons sur le réseau structurant, qui est plus direct et plus sécurisé, depuis les poches de stationnement et les arrêts de transport en commun, vers les divers pôles générateurs de déplacements.

Le but est principalement de changer la tendance des automobilistes à stationner au plus proche de leur destination et de diminuer le flux de trafic aux abords des pôles générateurs de déplacements, en supprimant le trafic des véhicules en recherche d'une place de stationnement.

En améliorant la praticabilité des 100-200 m à parcourir à pied suivant un itinéraire fléché, et inversement en signalant une poche de stationnement plus éloignée, mais moins fréquentée.

MÉTHODOLOGIE

Les panneaux directionnels sont à placer depuis/vers les grands pôles générateurs de déplacements (équipements, commerces, lieux touristiques…), les zones de stationnement, ainsi que les arrêts de transport en commun situés dans un rayon de moins de 10 minutes à pied.

Les panneaux indiquent la direction que doit prendre le piéton pour poursuivre son itinéraire et s'adressent à lui. L'indication sur le panneau, de la distance à parcourir ou du temps de parcours pour atteindre sa destination, est un incitant à la marche. Ils seront également placés aux croisements importants ou carrefours complexes.

Les panneaux de position sont placés au niveau des intersections. Ils indiquent la direction à suivre au niveau de ce panneau pour poursuivre l'itinéraire indiqué.

Les itinéraires proposés seront de préférence superposés au réseau structurant piéton.

Cette action est à combiner avec le jalonnement des grandes zones de stationnement de la commune depuis les axes principaux structurants.

EXEMPLES

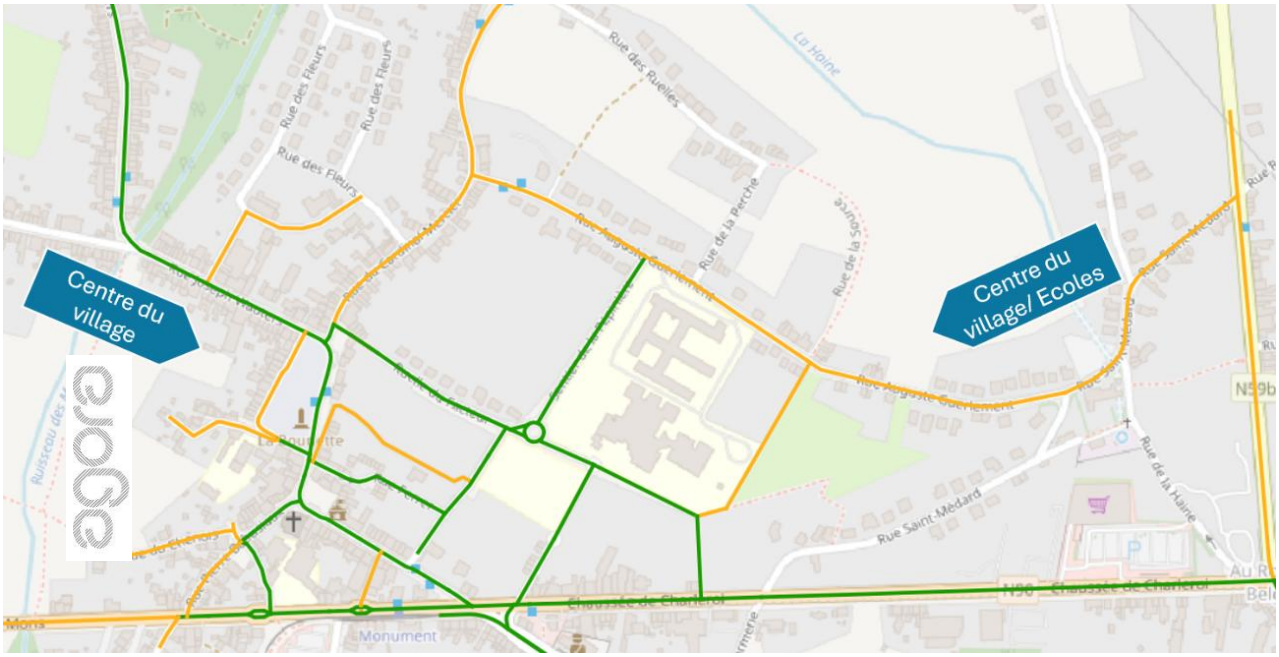


Figure 10: Signalisation du réseau piéton

RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION.

Motiver les gens à marcher au quotidien, c'est soigner les derniers 100 mètres à effectuer entre la voiture et le lieu de déplacement.

Dès lors, soigner les cheminements piétons et les agrémenter d'une signalétique avenante ne fera qu'augmenter le plaisir de marcher.

Certaines villes l'ont bien compris en ayant opté pour des supports personnalisés et intégrés dans le mobilier urbain, comme l'éclairage, suivant une charte communale.

Anderlues ne bénéficie pas de parc public ou de zone de rencontre commerciale. La plupart de l'offre commerciale se concentre sur la N90, qui va être complètement restructurée avec l'arrivée d'une cyclostrade entre Charleroi et Mons.

FICHE 1.04 : propositions d'aménagement sur le réseau structurant piéton

Sources de subsides	**Montant**	**Acteurs**
Subsides régionaux via les PIMACI Charges d'urbanisme	€ à €€ suivant intervention sur impétrant → voir tableau en annexe	Administration communale Service Travaux Zone de police Tous à Pied et Atingo
Indicateurs de résultat	**Indicateurs d'impact**	**Temporalité**
• Mètres de voirie du réseau structurant piéton aménagée correctement (tout type d'aménagements compris) • Mètres de trottoirs conformes dans un rayon de 1 km autour des pôles, et préférentiellement les écoles ; • Nombre de traversées piétonnes conformes aux normes PMR – cartographie évolutive à partir d'un inventaire des traversées des carrefours le long du réseau structurant piéton ; • Nombre de Mobipoints/Mobipôles et leurs accès correctement équipés pour les piétons – évaluation PIMACI.	Part modale des enfants se rendant à pied à l'école – voir enquêtes de déplacement scolaire ; Part modale des piétons dans des déplacements domicile-travail – voir enquêtes Monitor du SPF tous les 3 ans ; Flux de piétons aux abords du Mobipôle/Mobipoint majeur de la Commune – comptages manuels réguliers avant et après aménagements.	5 ans pour le réseau primaire au gré des PIC successifs 5 ans pour le réseau secondaire

OBJECTIF

- ✓ Proposer des aménagements sur le réseau piéton structurant pour améliorer la sécurité et l'accessibilité pour tous au quotidien.
- ✓ Améliorer les cheminements depuis et vers les futurs projets sous forme de charges d'urbanisme.

La **sécurisation** des aménagements encourage les usagers à effectuer leurs déplacements de courte distance à pied, l'autonomie des plus jeunes...

L'accessibilité des aménagements piétons permet une plus grande autonomie des PMR, mais doit être assurée tout au long du parcours de l'origine jusqu'à la destination, car s'il y a un élément ponctuel non accessible sur cet axe, tous les aménagements réalisés en amont et en aval sont inutiles.

La **qualité** des aménagements a également toute son importance, car cela permet aux usagers de se réapproprier la voirie. Ce n'est plus uniquement un lieu de passage, mais également un lieu de vie.

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Des actions concrètes doivent être mises en place afin d'améliorer les **espaces pour les piétons**. Une fois déclinées, ces actions permettent d'avoir une amélioration par rapport aux aspects suivants :

- Réaménagement des **trottoirs** et des **traversées** piétonnes ;
- **Continuité** des cheminements piétons, notamment pour le réseau piéton structurant ;
- **Connexions** vers les nouveaux projets ;
- **Atténuation des coupures** existantes ;
- **Liens piétons** vers les arrêts de transport en commun ;
- **Accessibilité PMR**, car ce qui est profitable pour les PMR l'est également pour l'ensemble des piétons.

Actions à mettre en place :

Le centre d'Anderlues souffre d'un manque de qualité des cheminements piétons. Afin de mettre le centre de la commune en coordination avec les ambitions du PCM. Le centre de la commune devra devenir un véritable centre de village par un lien plus fort et agréable entre les deux places du centre. Les rues étroites qui mènent à la place Paul Pastur devront faire l'objet d'une rénovation en espaces partagés.

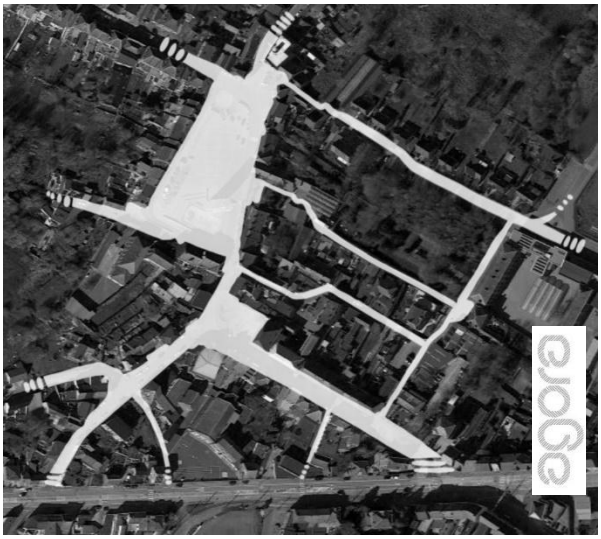


Figure 11: identification du cœur d'Anderlues. Source: Agora 2025

Il faut profiter des projets de réaménagement afin d'accompagner le développement des déplacements piétons. La rénovation en profondeur de la chaussée de Thuin permet des déplacements directs, agréables et sécurisés pour les piétons. Bien que ces projets soient en cours, il faut aussi accompagner les itinéraires déjà existants en les rendant plus attractifs. Les flux piétons depuis la cité du Fief en passant par des sentiers devront pouvoir bénéficier d'infrastructures qualitatives et agréables. La porosité du réseau piéton est un élément important afin d'encourager les déplacements à pied. Les projets de rénovation et d'amélioration de l'espace public dans le centre de la commune doivent contribuer à l'émergence d'un réseau piéton clair, sécurisé et qualitatif.

Pour les autres pôles de la commune, les cheminements piétons doivent également être continus et bénéficier d'un haut niveau de sécurité et de qualité, afin de permettre une part modale accrue des piétons.

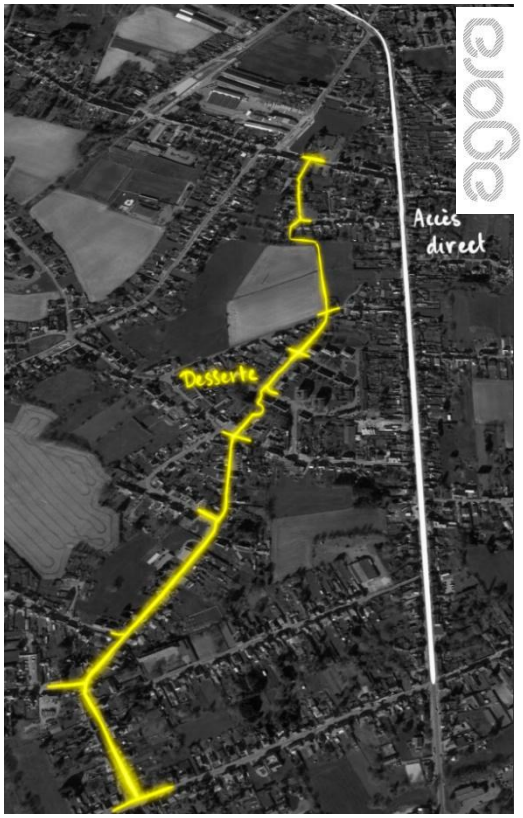


Figure 13: application du principe d'accès direct et de desserte. Source: Agora 2025

Pour ce qui est de la rue de Nivelles, son développement anarchique a eu pour conséquence un manque de lisibilité de l'espace public et des déplacements peu sécurisés pour les piétons. Cette rue est également accidentogène. Il faudra donc clarifier le partage de l'espace public afin de garantir des cheminements clairs et qualitatifs pour tous les modes.

Figure 12: rue de Nivelles.

2. VOLET CYCLABLE

Sources de subsides	Montants	Acteurs
SPW- MI - PIMACI	Voir tableau en annexe avec les prix unitaires	Commune d'Anderlues GRACQ local Pro Vélo local TEC pour les abris et arceaux aux arrêts de bus SPW pour les voiries régionales MobilEsem
Indicateurs de résultat • Kilomètres de voiries du réseau structurant préétabli aménagés et/ou adaptés pour les cyclistes (tout type d'aménagements compris) – cartographie évolutive à partir de l'inventaire du diagnostic – carte établie dans les phases 3 - shapefiles Qgis ou uMap ; • Nombre de pôles générateurs de déplacement équipés d'infrastructure de stationnement vélo.	**Indicateurs d'impact** • Part modale des enfants se rendant à l'école à vélo : suivant les enquêtes scolaires (tous les 5 ans) ; • Flux de vélo sur le RAVeL : comptages annuels ; Taux d'occupation des infrastructures de stationnement vélo : dès leur placement et tous les 2 ans ; • Part modale des déplacements domicile-travail dans les recensements fédéraux ; • Part modale des déplacements domicile-travail de l'enquête Monitor- juillet 2022 et suivantes.	**Temporalité** 7 à 10 ans

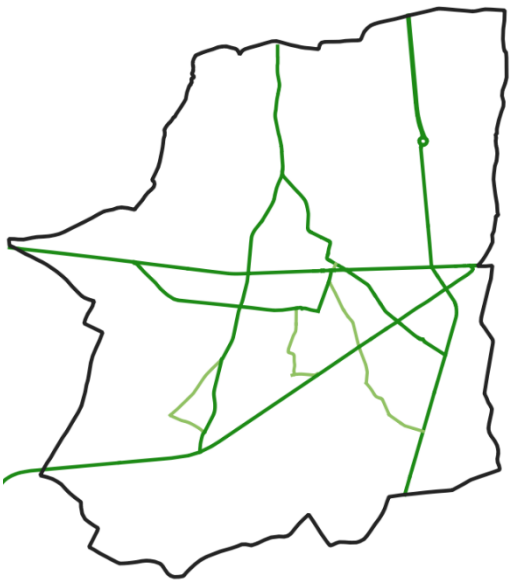


Figure 14 : Schéma théorique d'un réseau structurant cyclable

OBJECTIF

✓Intégrer le réseau et les infrastructures communales dans les orientations régionales e.a. long de la N90 ;
✓ Sécuriser les cheminements cyclables existants et projetés ;
✓ Motiver les habitants à pratiquer le vélo au quotidien.

Le volet cyclable donne une vision stratégique globale qui permettra une meilleure compréhension des actions concrètes à mener, décrites dans les fiches actions.

La philosophie suivie dans le cadre de ce PCM est la même que celle de la Région wallonne : l'application du principe STOP et de la vision FAST, qui prônent une priorité en matière d'aménagement pour les modes actifs et durables.

Dans un contexte de changement climatique et de saturation des voiries, le vélo apparaît comme une alternative de plus en plus crédible pour les déplacements de moins de 10 km. Les cyclistes peuvent circuler sur toutes les voiries, excepté celles réservées aux véhicules à moteur (F9), ou sur la chaussée de voiries aménagées avec une piste cyclable séparée obligatoires (D7 et D9), etc.... Cependant, beaucoup de voiries, hors réseau local, nécessitent diverses mesures et/ou aménagements de sécurisation en faveur des cyclistes. Les aménagements spécifiques nécessaires aux tronçons seront développés dans les fiches actions liées à ce volet.

Il est conseillé aux communes de se focaliser de prime abord sur un réseau cyclable structurant primaire et secondaire reliant les principaux pôles générateurs de déplacement. Ce réseau est établi en fonction du réseau viaire existant, du trafic actuel, du gabarit et de la fonction de chaque tronçon.

Une méthodologie pour définir ce réseau spécifique a été appliquée pour le territoire de la Commune.

En découle une stratégie d'aménagement (priorité, temporalité) de chaque tronçon, en fonction de ses particularités : présence de pôles générateurs de déplacement, activités, densité d'habitat, largeur disponible, trafic et vitesse pratiquée, pente...

Piétons	Cyclistes	Transport en commun par le bus	Transport en commun par le rail	intermodalité	Hiérarchie viaire	Gestion de la demande	Gestion de l' offre	Stationnement	Transport de marchandises par la route	Mobilité scolaire	Amélioration de la qualité du cadre de vie	Communication

FICHE 2.01 : définition du réseau cyclable structurant

Sources de subsides	Montant	Acteurs
Inclus dans le PCM	Réseau établi dans le présent PCM par le bureau Agora et la Commune	Administration communale Service Travaux Zone de police Gracq et ProVélo Label bienvenue vélo
		Temporalité Approbation PCM

OBJECTIF

- ✓ Mettre en place un réseau cyclable qui profite des initiatives communales, métropolitaines et régionales
- ✓ Imbriquer les différents niveaux de réseau cyclable pour qu'ils puissent répondre à leurs rôles spécifiques
- ✓ Faire la promotion des infrastructures existantes (RAVeL par exemple) et de celles qui vont émerger (piste cyclable chaussée de Thuin)

MISE EN ŒUVRE

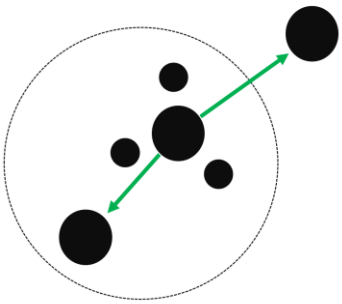
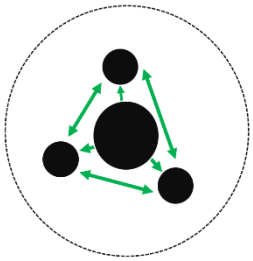
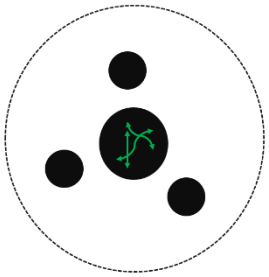
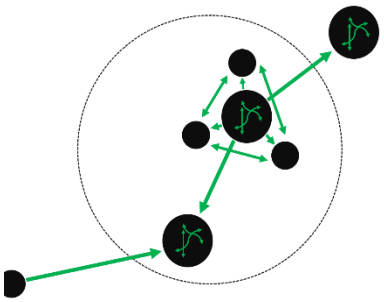
Étant donné que les vélos, et surtout les vélos à assistance électrique, speed pédélec et autres micromobilités électriques, permettent de parcourir des distances de 10 km et plus, le réseau structurant est également établi en lien avec les pôles générateurs des communes voisines. Il s'appuie sur les infrastructures cyclables existantes des communes voisines.

La notion de **cohérence** d'un réseau structurant désigne le fait d'aller d'un point A à un point B sur un cheminement le plus logique possible (clair et lisible).

La notion de **rapidité** est un réseau où les trajets sont directs, les détours limités, les réseaux et les temps d'attente aux feux réduits.

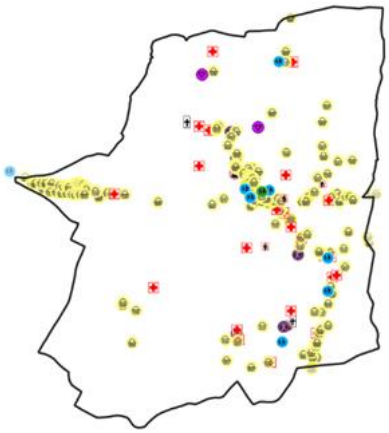
Le réseau cyclable structurant est hiérarchisé en trois niveaux.

Ce réseau cyclable structurant permettra par la suite à la Commune de pouvoir prioriser les aménagements de sécurisation et d'amélioration des infrastructures.

Les liaisons primaires communales ou supralocales sont les liaisons entre les principaux pôles générateurs de déplacement, au sein même de la commune et des communes voisines. Les supralocales sont à l'initiative de la Région et doivent encore être débattues entre communes. Cette notion est toute récente – novembre 2022. Les RAVeL gardent leur vocation de voiries autonomes, réservées aux piétons, cyclistes, cavaliers et personnes à mobilité réduite. Ils sont voués à devenir les cyclostrades.	
Les liaisons secondaires communales ont pour objectif de connecter les pôles générateurs de déplacement (dont les centres urbains, cœurs de village) entre eux au sein même de la commune.	
Les liaisons tertiaires ou locales ont pour objectif de connecter des pôles générateurs de déplacement à l'intérieur même d'un centre urbain ou cœurs de village.	
L'articulation des différentes liaisons forme le réseau cyclable structurant.	

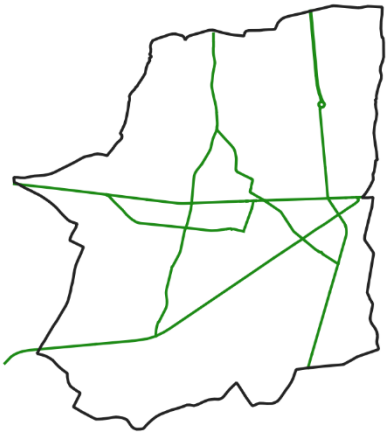
Carte de PGD

Les pôles générateurs de déplacement – PGD - sont organisés à trois endroits distincts de la commune. On peut noter un regroupement dans le centre de la commune, le long de la N90 et le long de la chaussée de Thuin. On remarque aussi des pôles générateurs mineurs comme au carrefour de l'Arbiette par exemple



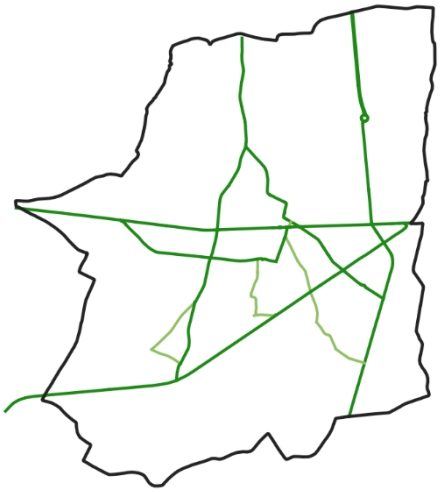
Réseau primaire

Le réseau primaire devra relier les pôles générateurs de déplacement ainsi que les Mobipôles importants. On identifie là le RAVeL (et sa prolongation éventuelle), la chaussée de Thuin en cours de rénovation ainsi que l'ancienne ligne de tram 90 ou encore les projets du PMCM.



Carte des liaisons primaires et secondaires

Ce réseau peut être complété par de nouvelles liaisons cyclables structurantes.



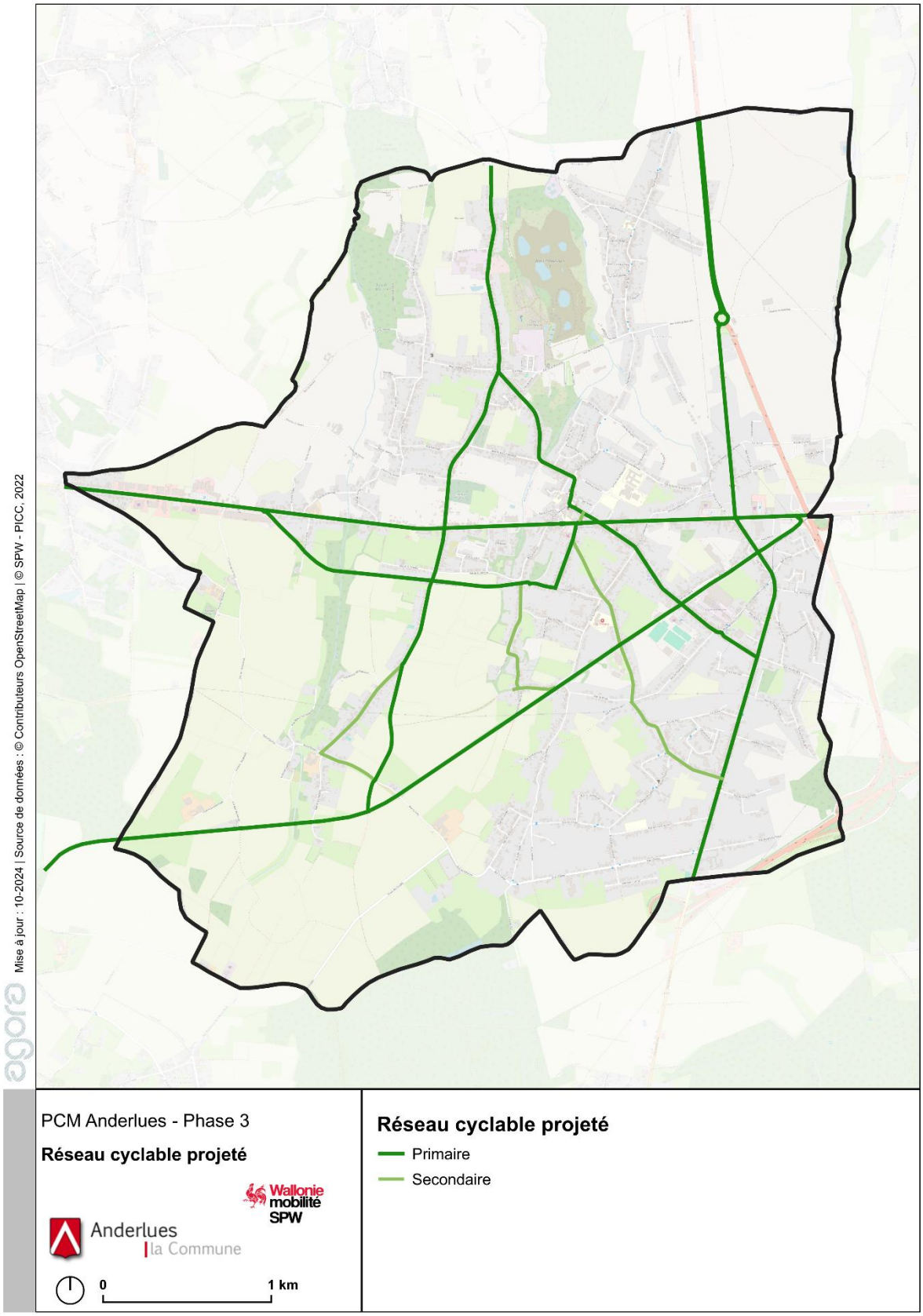


Figure 15 : carte du réseau cyclable structurant - source : Agora 2024

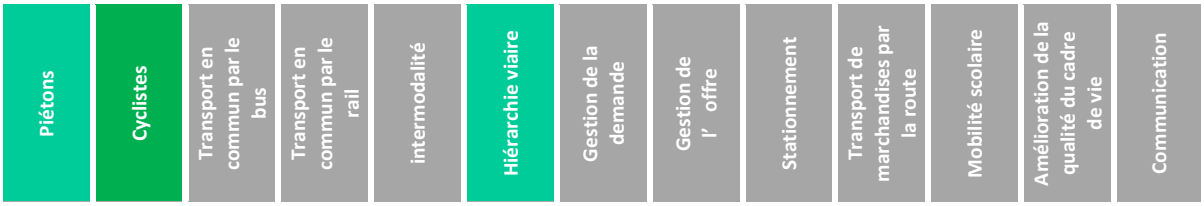
RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Outre les quelques aménagements à réaliser (on est souvent dans des situations de mixité dans les rues résidentielles d'Anderlues), il faudra développer des actions de sensibilisation et de promotion du vélo auprès du grand public, des écoles et des pôles générateurs de déplacements en général.

Il a été démontré dans les audits cyclables, dans le cadre du PiWaCy 2021-2023, qu'une commune seule n'avait pas les outils, le personnel et le temps pour mener à bien des campagnes d'information efficaces et porteuses de changements structurels.

Toutefois, la commune maîtrise la signalisation. La fiche action, relative à cette action, doit l'aider à prévoir les panneaux adéquats pour promouvoir son réseau, d'autant plus le réseau de type loisir ; les cyclistes au quotidien n'ayant plus besoin de panneaux pour se rendre journalièrement au travail ou les enfants à l'école.

Un réseau structurant doit être maintenu en bon état, surtout les peintures au sol, qui représentent un certain budget, chaque année !



FICHE 2.02 : propositions d'aménagement sur le réseau cyclable structurant

Sources de subsides	Montant	Acteurs
SPW-MI : subsides PIC et PIMACI SPW-DT : PRU SPW-DDR : SCDR SPW : droits de tirage ou appels à projet thématiques Europe - FEDER : fonds européens + Interreg Commune : Charges d'urbanisme SPW-Sécurité routière : abords d'école TEC : stationnement Fondation Roi Baudoin pour sites patrimoniaux	Voir prix unitaires dans le tableau en annexe	Administration communale Service Travaux Zone de police Tous à Pied et Atingo SPW pour voirie régionale et RAVeL
Indicateurs de résultat	**Indicateurs d'impact**	**Temporalité**
Kilomètres de voiries du réseau structurant préétabli aménagés et/ou adaptés pour les cyclistes (tout type d'aménagements compris) – cartographie évolutive à partir de l'inventaire du diagnostic – carte établie dans les phases 3 - shapefiles Qgis ou uMap ; Nombre de pôles générateurs de déplacement équipés d'infrastructure de stationnement vélo.	Part modale des enfants se rendant à l'école à vélo : suivant les enquêtes scolaires (tous les 5 ans) ; Flux de vélo sur le RAVeL : comptages annuels ; Taux d'occupation des infrastructures de stationnement vélo : dès leur placement et tous les 2 ans ; Part modale des déplacements domicile-travail dans les recensements fédéraux ; Part modale des déplacements domicile-travail de l'enquête Monitor- juillet 2022 et suivantes.	10 ans au gré des PIC et PIMACI

OBJECTIF

- ✓ Aménager et sécuriser le réseau cyclable structurant destiné aux déplacements quotidiens, selon les 2 derniers critères du CRASC (Cohérence, Rapidité, Agrément, **Sécurité**, **Confort**).

  Le critère **agrément** intervient plus dans le cadre des balades de loisirs.

- ✓ Développer des infrastructures vélo adaptées au contexte.

La **sécurisation** des aménagements encourage les usagers à effectuer leurs déplacements de 10 km et plus à vélo, à l'autonomie des plus jeunes…

L'**aménagement** des cheminements cyclables permet à une plus grande diversité de véhicules liés à la micromobilité (gyroroue, trottinette, vélo de ville, vélo-cargo, …) d'y circuler.

MÉTHODOLOGIE

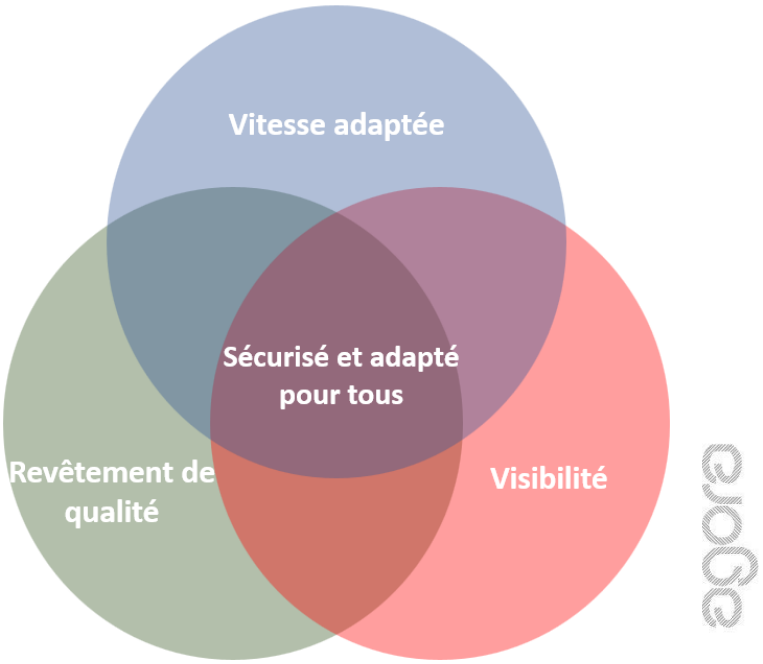


Figure 16 : Diagramme de la cyclabilité des infrastructures cyclables

Partant du réseau préétabli, qui justifie le passage de vélos dans une section de voirie, en application du principe STOP, le gestionnaire de voirie aménagera l'espace public en fonction de son gabarit, de sa fonction et de la circulation existante ou projetée.

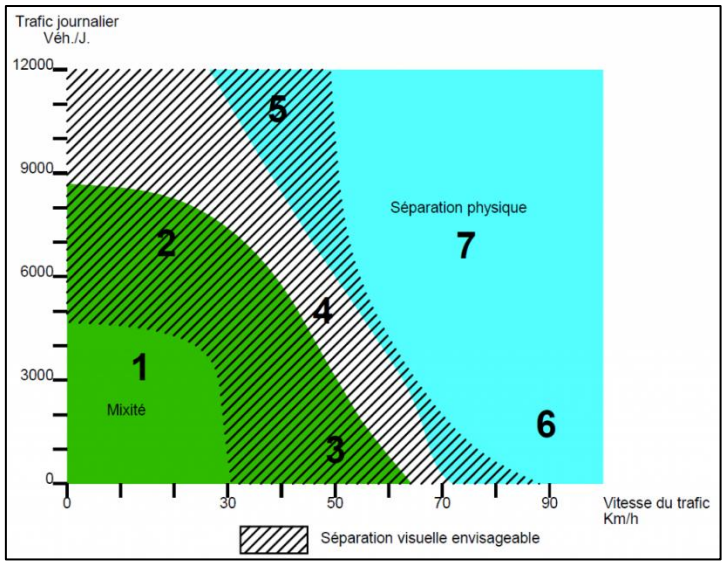


Figure 17: Graphe d'aide à la décision des aménagements en fonction de la vitesse et de la densité du trafic (Sécurothèque, s. d.)

1	La mixité est recommandée, c'est-à-dire que les cyclistes partagent la voirie avec le trafic motorisé.
2	Même si, au regard de la vitesse pratiquée, la mixité peut convenir, cette configuration plaide au minimum pour une séparation visuelle, afin de préserver un espace de circulation dédié aux cyclistes. Si la place ne le permet pas, un aménagement suggéré est alors indispensable.
3	La mixité peut être appliquée pour une V85 ≤ 60 km/h. Au-delà, une séparation est recommandée.
4	Il est conseillé d'analyser la situation en évaluant les points d'attention, car se limiter aux deux paramètres du trafic et de la vitesse ne permet pas de dégager la meilleure solution.
5	Une séparation physique est recommandée, même si en dessous de 50 km/h s'en tenir à une séparation visuelle reste envisageable.
6	Le différentiel de vitesses pose problème. La séparation physique est nécessaire pour sécuriser la zone. Toutefois, vu la faible densité de trafic, d'autres types d'aménagement sont envisageables. Ce contexte est à analyser au cas par cas.
7	La séparation physique des usagers constitue clairement la meilleure solution.

A l'heure actuelle, le réseau cyclable d'Anderlues se limite à des marquages sur une partie de la N90 et au RAVeL qui vient d'être aménagé pour une connexion vers Piéton.

On peut aussi citer les aménagements à venir sur la chaussée de Thuin au sud de la N90 qui prévoient des pistes cyclables séparées de part et d'autre de la voirie ainsi que le projet (à plus long terme) d'une cyclostrade en site propre reliant Charleroi et Mons sur la N90.

Sur le réseau communal, les aménagements ne seront guère importants, car le gabarit de la majorité des voiries communales permet généralement la mixité de circulation : rues étroites de dessertes locales avec stationnement.

Le vélo se mêle donc à la circulation automobile respectueuse de la vitesse.

En termes de CRASC (Cohérence-Rapidité-Agrément-Sécurité-Confort), ce réseau restera peu confortable et peu sécurisé, surtout pour les jeunes enfants qui ne peuvent rouler sur les trottoirs, généralement trop étroits, d'autant plus que le relief d'Anderlues n'est pas favorable à la pratique du vélo.

Par exemple, la rue Jules Destrée, qui a été sélectionnée pour faire partie du réseau structurant au vu de sa plus faible déclivité, sera équipée au mieux de BCS devant louvoyer entre des poches de stationnement alternées pour faire respecter la vitesse.

Le tableau ci-dessous reprend les aménagements conseillés et les adaptations souhaitées au mieux.

Plus il y aura de cyclistes, plus ils vont pouvoir s'imposer dans la circulation qui, elle, va devoir s'adapter à leur présence.

Nous sommes au début d'un long processus, où volonté politique à tous les échelons et changements de comportements vont pousser à adapter les infrastructures… et inversement.

Faire d'un cercle vicieux, un cercle vertueux !

SITEX								PROJETÉ		
Liaison structurante	**Rue(s) concernée(s)**	**Longeur (m)**	**Largeur chaussée (m)**	**Vitesse autorisée**	**Gestionnaire de voirie**	**Hiérarchie du réseau**	**Stationnement officiel**	**Vitesse proposée**	**Piéton structurant**	**Aménagement proposé**
A) N90 d'O en E	Chaussée de Mons	360	21,9 - 25,4	70	Régionale	Primaire	Stationnement perpendiculaire	70	v	PCS
	Chaussée de Mons	775	17,9-21,8	70	Régionale	Primaire	Stationnement illicite sur trottoir	70	v	PCS
	Chaussée de Mons	490	12,8 - 16,4	70	Régionale	Primaire	Longitudinal unilatéral	70	v	PCS
	Chaussée de Mons	1110	19,6 - 21	70	Régionale	Primaire	Longitudinal bilatéral	70	v	PCS
	Chaussée de Mons	220	17,9 - 19	30	Régionale	Primaire	Longitudinal unilatéral	30	v	PCS
	Chaussée de Mons	1090	17 - 19	50	Régionale	Primaire	Stationnement illicite sur trottoir	50	v	PCS
	Chaussée de Mons	410	19 - 20	50	Régionale	Primaire	Stationnement perpendiculaire	50	v	PCS
B) RAVeL - Ancienne ligne 110 d'E en O	#N90 - N59	30	6,2 - 8,6	50	Régionale	Primaire	Aucun	50	v	Chemin réservé
	#N59 - Thuin	310	12,1 - 15	N/A	Communale		Aucun	N/A	v	Chemin réservé
	#Thuin - Paul Janson	530	8 - 14,1	N/A	Communale	Chemin et sentier	Aucun	N/A	v	Chemin réservé
	#Paul Janson - rue du Douaire	420	8,7 - 14,8	N/A	Communale	Chemin et sentier	Aucun	N/A	v	Chemin réservé
	#Douaire - rue du pont	1580	13,8 - 20	N/A	Communale		Aucun	N/A	x	Chemin réservé
	#Rue du pont - hors Anderlues	1670	4,6 - 10	N/A	Communale		Aucun	N/A	x	Chemin réservé
C) Chaussée de Thuin	#N90 - Lecomte	690	13,3 - 16,8	50	Communale	Secondaire et liaison	Longitudinal bilatéral	50	v	PCS
	Reste Chaussée de Thuin	1560	16,4 - 19	50	Communale	Secondaire et liaison	Longitudinal unilatéral	50	v	PCS
D) Chaussée de Bascoup du S au N	N-90 - Bascoup	120	15,8 - 17,4	50	Communale	Secondaire et liaison	Stationnement illicite sur trottoir	50	v	Trottoir cyclo-piéton
	Bascoup Sud 1	400	11,3 - 13,1	50	Communale	Secondaire et liaison	Longitudinal unilatéral	50	v	Trottoir cyclo-piéton
	Bascoup Sud 2	420	12,2 - 14,1	50	Communale	Secondaire et liaison	Stationnement illicite sur trottoir	50	x	Trottoir cyclo-piéton
	Bascoup Nord 1	130	12,7 - 13,2	50	Communale	Secondaire et liaison	Longitudinal unilatéral	50	x	Trottoir cyclo-piéton
	Bascoup Nord 2	50	12 - 12,7	50	Communale	Secondaire et liaison	Aucun	50	x	Trottoir cyclo-piéton
	Bascoup post Rd pt bande droite	1160	11 - 14,8	90	Régionale	Primaire	Aucun	90	x	PCS

	Bascoup post rd pt bande gauche	1160	9,3 - 11,9	90	Régionale	Primaire	Aucun	90	x	PCS
E) Liaison de la rue Destrée au centre d'Anderlues	Rue Jules Destrée	1260	8,6 - 9,4	50	Communale	Secondaire et liaison	Stationnement illicite sur trottoir	50	x	Piste cyclo-piétonne bi-dir
	Rue Joseph Wauters # Rue Jules Destrée - rue du vieux cimetière	600	10,2 - 11,8	50	Communale	Collecte et desserte locale	Longitudinal unilatéral	50	v	BCS
	Rue Joseph Wauters # Rue du vieux cimetière - place Paul pasteur	195	8,3 - 9,8	50	Communale	Collecte et desserte locale	Longitudinal unilatéral	50	v	Mixité
F) Liaison du centre d'Anderlues à la N-90	Place Paul Pasteur	140	7,4 - 9,6	50	Communale	Collecte et desserte locale	Longitudinal unilatéral	20	v	Mixité
	Place Albert 1er	245	11,9 - 13,9	50	Communale	Collecte et desserte locale	Longitudinal bilatéral	30	v	Mixité
G) Liaison à la chaussée de Thuin via Janson - Station	Rue Paul Janson	700	11,5 - 12,8	50	Communale	Secondaire et liaison	Longitudinal unilatéral	50	v	Mixité
	Rue de la station	540	11,4 - 13,2	50	Communale	Secondaire et liaison	Stationnement illicite sur trottoir	50	v	Mixité
H) Liaison L'Arbiette - Ansuelle	Rue des combattants	990	9,4 - 11,7	50	Communale	Secondaire et liaison	Longitudinal unilatéral	50	x	Trottoir cyclo-piéton
	Rue du château d'eau	890	9 - 10,1	50	Communale	Collecte et desserte locale	Aucun	50	x	CVC
	Rue de la justice	360	2,7 - 4	50	Communale	Collecte et desserte locale	Aucun	50	x	Chemin réservé
	Rue grande couture	345	2,9 - 3,6	50	Communale	Collecte et desserte locale	Aucun	50	x	Chemin réservé
	Prolongation rue grande couture	175	2,6 - 2,8	N/A	Communale	Chemin et sentier	Aucun	N/A	x	Chemin réservé
I) Liaison de la rue Emile Vandervelde au "RAVeL" de l'ancienne ligne de tram 90	Rue Emile Vandervelde	390	4,8 - 5	50	Communale	Collecte et desserte locale	Aucun	30	x	Mixité
	Rue de la Gripelotte	200	4,9 - 5	50	Communale	Collecte et desserte locale	Aucun	30	x	BCS
	"RAVeL" communal SNCV 90	1650	7 -11,7	N/A	Communale	Chemin et sentier	Aucun	N/A	x	Chemin réservé
J) Ruelle de la clef	Ruelle de la clef	50	4,5 - 5,2	N/A	Communale	Collecte et desserte locale	Longitudinal unilatéral	N/A	v	Mixité
K) Liaison de la rue Émile	Sentier de la victoire	70	1,7 - 2,3	N/A	Communale	Collecte et desserte locale	Aucun	N/A	x	Chemin réservé

Vandervelde à la chaussée de Thuin	Rue de la victoire	290	4,2 - 9	50	Communale	Chemin et sentier	Stationnement perpendiculaire	20	x	Mixité
	Rue du Douaire	650	7,1 - 7,6	50	Communale	Collecte et desserte locale	Stationnement illicite sur trottoir	50	x	Mixité
	Rue Boniface	750	7,5 - 8,7	50	Communale	Collecte et desserte locale	Stationnement illicite sur trottoir	50	x	Mixité
L) Liaison de la rue de la Gripelotte à la prolongation du RAVeL	Rue du marais # N90 - Impasse Bizet	380	4,8 - 6,2	50	Communale	Collecte et desserte locale	Aucun	50	x	Mixité
	Rue du marais # Impasse Bizet - rue du Macau	300	4,6 - 7,4	50	Communale	Collecte et desserte locale	Aucun	50	x	Mixité
	Rue du Macau	180	3,7 - 4,3	50	Communale	Collecte et desserte locale	Aucun	50	x	Mixité
M) Ansuelle	Rue d'Ansuelle	710	8,6 - 10,5	50	Communale	Collecte et desserte locale	Longitudinal unilatéral	50	x	Mixité
	Rue du Pont	350	5,3 - 6,9	70	Communale	Collecte et desserte locale	Aucun	70	x	Mixité

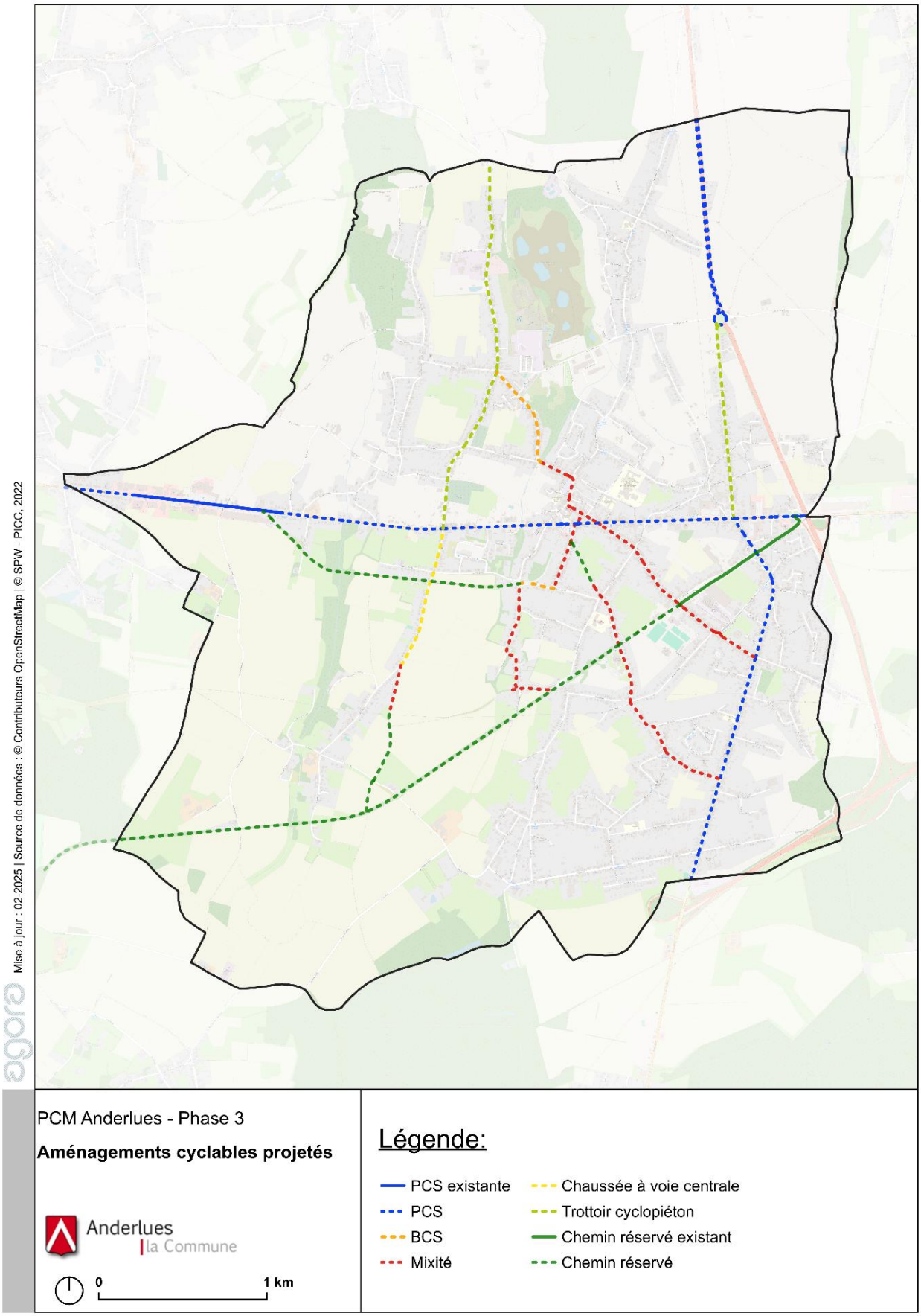


Figure 18 : carte des aménagements proposés –- source : Agora 2025

Les aménagements cyclables projetés à Anderlues visent à sécuriser les déplacements à vélo. Parmi ces aménagements, des pistes cyclables séparées (PCS) seront aménagées le long de la chaussée de Mons (N90), de la chaussée de Thuin ainsi que sur les portions nord de la chaussée de Bascoup, où la vitesse est limitée à 90 km/h.

Par ailleurs, certaines sections du réseau verront l'implantation de bandes cyclables suggérées (BCS), notamment sur un tronçon de la rue Joseph Wauters ainsi que sur la rue Gripelotte. La rue du Château d'Eau, quant à elle, fera l'objet d'un réaménagement en chaussée à voie centrale banalisée (CVCB), permettant une meilleure cohabitation entre les différents usagers. Cette disposition est assez récente et nécessite peut-être une signalisation supplémentaire en vue du bon comportement de tous les usagers sur ce genre d'aménagement.

D'autres axes seraient affectés à des chemins réservés aux modes actifs, notamment avec l'extension du RAVeL de l'ancienne ligne 110, le "RAVeL" communal SNCV 90 ainsi que le sentier de la rue de la Victoire. Certaines voiries seront également intégrées au réseau cyclable via la création de trottoirs cyclopiétons, facilitant les déplacements mixtes entre piétons et cyclistes même si les largeurs ne sont pas tout-à-fait conformes mais jugées suffisantes pour la circulation envisagée . Enfin, le reste des voies cyclables projetées sera intégré sous forme de trafic mixte, assurant une continuité du réseau en interaction avec les autres usagers de la voirie.

FICHE 2.04 : Stationnement pour les vélos

Sources de subsides	Montant	Acteurs
SPW : Subsides régionaux via les PIMACI (Mobipôle) TEC pour les arrêts de bus Appels à projets scolaires	125 €/arceau 800-900 € / emplacement pour un abri vélo couvert, mais ouvert 1.000 € / emplacement pour box collectif de 5 vélos 1 700 € à 2 000 € / emplacement pour une consigne collective sécurisée via badge	Commune Région wallonne Gracq et Pro Vélo Commerçants et entreprises IC de développement territorial OTW MobilEsem
Indicateurs de résultat	**Indicateurs d'impact**	**Temporalité**
• Nombre d'équipements de stationnement vélo privé/public • Aménagement de parking de co-voiturage, avec équipement stationnement vélo • Nombre de vélos stationnés dans les équipements existants – taux d'occupation Nombre de parkings mutualisés, équipés de stationnement vélo	% de racks occupés	1 à 3 ans

OBJECTIF

- ✓ Mettre à disposition du stationnement sécurisé et bien signalé à proximité des grands pôles générateurs de déplacements, pour encourager l'utilisation du vélo au quotidien. Il n'est pas envisageable de mettre en place une politique en faveur des cyclistes au quotidien sans stratégie en matière de stationnement vélo.
- ✓ Encourager la pratique du vélo, au vu des infrastructures qui lui sont consacrées

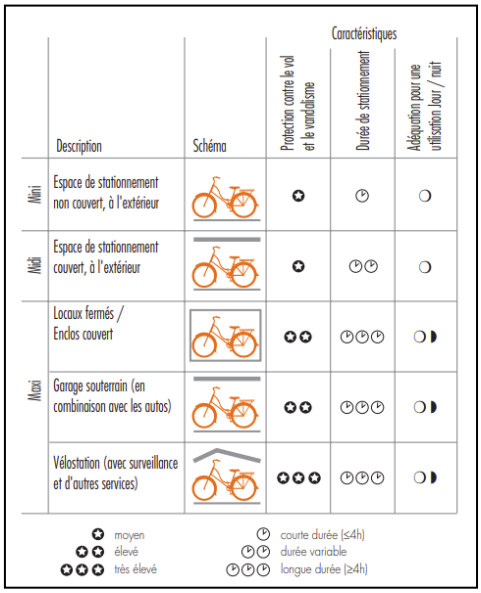
MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES.

Le nombre de cyclistes dépend également de la qualité et de l'attractivité des infrastructures mises à leur disposition. Disposer d'une infrastructure de stationnement sûre et bien localisée, aux points d'origine et de destination, est une condition essentielle à respecter.

Certains VAE nécessitent d'être stationnés dans des lieux sécurisés (clauses assurance vol), d'autant plus si le stationnement est de longue durée. Ce qui est souvent le cas pour les déplacements utilitaires quotidiens.

Le type d'équipement à proposer dépend de la durée du stationnement et du nombre de places (en fonction des besoins actuels, mais aussi futurs). La durée du stationnement est définie à partir du type de pôles générateurs de déplacements :

- Écoles ;
- Administration ;
- Grand pôle d'emploi ;
- Quartier résidentiel, composé de maisons mitoyennes sans garage ;
- Commerces ;
- Arrêts TEC (pour l'aménagement des aires de stationnement vélo aux arrêts de bus, le TEC offre un subside conséquent. Voir le « Guide des bonnes pratiques » ;
- Arrêts ferroviaires (en vertu du contrat de gestion conclu avec l'État, la SNCB-Holding est tenue de placer des installations de stationnement vélo sécurisées dans les gares accueillant plus de 10 000 voyageurs par jour) ;
- Mobipôles/Mobipoints ;
- Événements temporaires (brocante, festival, foire, travaux …) : il est possible de recourir à des installations mobiles pour vélos. Les systèmes prévoyant une suspension des vélos par leur guidon peuvent s'avérer pratiques, parce qu'il n'est alors pas nécessaire de tenir compte du type de sol ;



	Description	Schéma	Caractéristiques: Protection contre le vol et le vandalisme	Durée de stationnement	Adéquation pour une utilisation jour / nuit
Mini	Espace de stationnement non couvert, à l'extérieur		✪	◷	❍
Midi	Espace de stationnement couvert, à l'extérieur		✪	◷◷	❍
Maxi	Locaux fermés / Enclos couvert		✪✪	◷◷◷	❍◗
	Garage souterrain (en combinaison avec les autos)		✪✪	◷◷◷	❍◗
	Vélostation (avec surveillance et d'autres services)		✪✪✪	◷◷◷	❍◗

✪ moyen
✪✪ élevé
✪✪✪ très élevé
◷ courte durée (≤4h)
◷◷ durée variable
◷◷◷ longue durée (≥4h)

Figure 19 : Tableau reprenant les options envisageables lors de la conception de places de stationnement vélo (CeMathèque n°46[2], 2018)

[2]Guide genevois du stationnement vélo, 2014, inspiré de Stationnement des vélos, recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation ; OFROU - Berne, 2008.

La mise en place d'espaces de stationnement vélo au sein du territoire communal doit répondre aux critères suivants :

Figure 20: Critères de confort et d'attractivité des infrastructures de stationnement vélo

Le stationnement vélo doit répondre à certains critères, afin de garantir son attractivité :

- **En quantité suffisante** pour répondre à la demande existante et anticiper la demande future. Les recommandations de la Région wallonne sont :
  - ✓ Un stationnement vélo aux arrêts de bus ayant un minimum 100 montées / jour ;
  - ✓ 1,5 places vélo par 100 m² de surface commerciale ;
  - ✓ 1 place vélo par 10 élèves d'école primaire

L'asbl Gracq – partenaire du comité technique qui accompagne le PCM – propose d'autres critères pour évaluer les besoins en stationnement vélo pour les écoles et les surfaces commerciales disponibles sur leur espace membre[3]

- **Sécurisé :** via le contrôle social, l'éclairage, et l'adaptation du degré de sécurité du stationnement du vélo en fonction de la durée du stationnement ;
- **Qualité :** voir la documentation référencée en fin de chapitre pour les dimensions minimales et les conditions particulières de placement du stationnement vélo
- **À proximité des pôles générateurs de déplacements :** maximum 200 m pour les emplacements sécurisés et 50 m pour les emplacements non sécurisés ;
- **Signalé :** prévoir une signalisation directionnelle, surtout si le parking n'est pas situé sur les axes structurants. L'objectif est également d'encourager les usagers à disposer de ces espaces et de limiter l'accumulation des 2 roues sur le trottoir, un phénomène de plus en plus courant

[3] 1 bâti = 1 offre de parking vélo - Demande de stationnement vélo en Région wallonne (en fonction du type de bâtiment et d'usage) | GRACQ

qui diminue l'espace réservé aux piétons. Les panneaux seront de type rétroréfléchissants et donc visibles de nuit lorsqu'ils sont éclairés ;

- **Accessibilité :** il faut maintenant tenir compte de la grande variété de vélos, et surtout des vélos spécifiques qui requièrent plus d'espace pour le stationnement, comme le vélo-cargo, tricycle, tandem… (prévoir au minimum 5 % d'emplacements réservés aux vélos spéciaux), et du poids de certains VAE qui les rende moins maniables qu'un vélo classique ;
- **Fonctionnalité :** pour le rendre encore plus attractif, le parking peut offrir plusieurs services, comme des bornes de recharge ou de réparation, car la plupart des problèmes techniques d'un vélo surviennent au démarrage.

La Région wallonne se prononce peu en matière de stationnement pour vélos dans les projets neufs. Le Code du Développement Territorial (CoDT) n'aborde pas la question. Certains GCU conseillent de prévoir un emplacement vélo par chambre ou par oreiller. Il incombe donc aux communes de décider pour elles-mêmes et d'imposer, dans les permis d'urbanisme, l'obligation de prévoir des quotas de stationnement pour vélos par type de projet[4]. Sinon, cela reporte sur le secteur public la charge que devrait assumer le privé, et aux communes de placer des boxes dans les rues, ou construire des parkings vélo collectifs pour fournir une solution aux riverains.

RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Le dispositif de stationnement est lui-même un support de sensibilisation.

Toutefois, il est conseillé de ne pas placer de trop grandes quantités d'équipements au début, pour ne pas susciter des critiques de dépenses inutiles au vu de leurs occupations réelles.

Privilégier les pôles d'attraction les mieux adaptés : gares, arrêts bus, hall omnisport, commerces équitables ou bio, et bien évidemment les écoles dans le cadre des actions menées au niveau de la sensibilisation à la mobilité scolaire.

[4] On parle d'un emplacement vélo par chambre ou un emplacement vélo par oreiller.

3. VOLET TRANSPORT EN COMMUN PAR BUS

Sources de subsides	Montant	Acteurs
TEC (OTW) : aménagement des quais	Variable Le mobilier est subventionné – modèles imposés	Commune d'Anderlues TEC Charleroi-La Louvière AOT OCBM Tous à Pied Atingo SPW pour les voiries régionales
Indicateurs de résultat	**Indicateurs d'impact**	**Temporalité**
Nombre de montées aux arrêts (données TEC annuelles) ; Nombre d'abonnés 24-65 ans (données TEC annuelles) ; Vitesse commerciale des lignes ; Nombre d'arrêts correctement équipés dès 2023.	Part modale des TP dans les déplacements domicile-travail du recensement fédéraux et enquête Monitor du SPW + enquête Monitor tous les 3 ans ; Augmentation significative des usagers (données TEC) ; Diminution de la part modale des voitures sur les grands axes (comptage par caméras Telraam).	2023-2025-2027 et évaluations

Figure 21 : Schéma théorique réseau Transport en Commun Public

OBJECTIF

- ✓ Promouvoir les alternatives dont les transports en commun et le métro
- ✓ Développer une vision transversale de la mobilité
- ✓ Promouvoir les mobilités alternatives notamment dans les zones à haut niveau de service en transports en commun
- ✓ Promouvoir le train, cependant il existe peu de leviers communaux
- ✓ Activer la notion de Mobipôle
- ✓ Sécuriser les arrêts de métro
- ✓ Développer l'intermodalité
- ✓ Agir dans les OCBM pour mettre en avant les priorités de la commune (par ex : ligne express entre Mons et Anderlues en passant par Binche)

La commune d'Anderlues est assez bien dotée en ce qui concerne les transports en commun avec des lignes qui desservent son cœur urbain. On note une desserte en étoile avec des lignes qui partent du centre et desservent les quartiers.

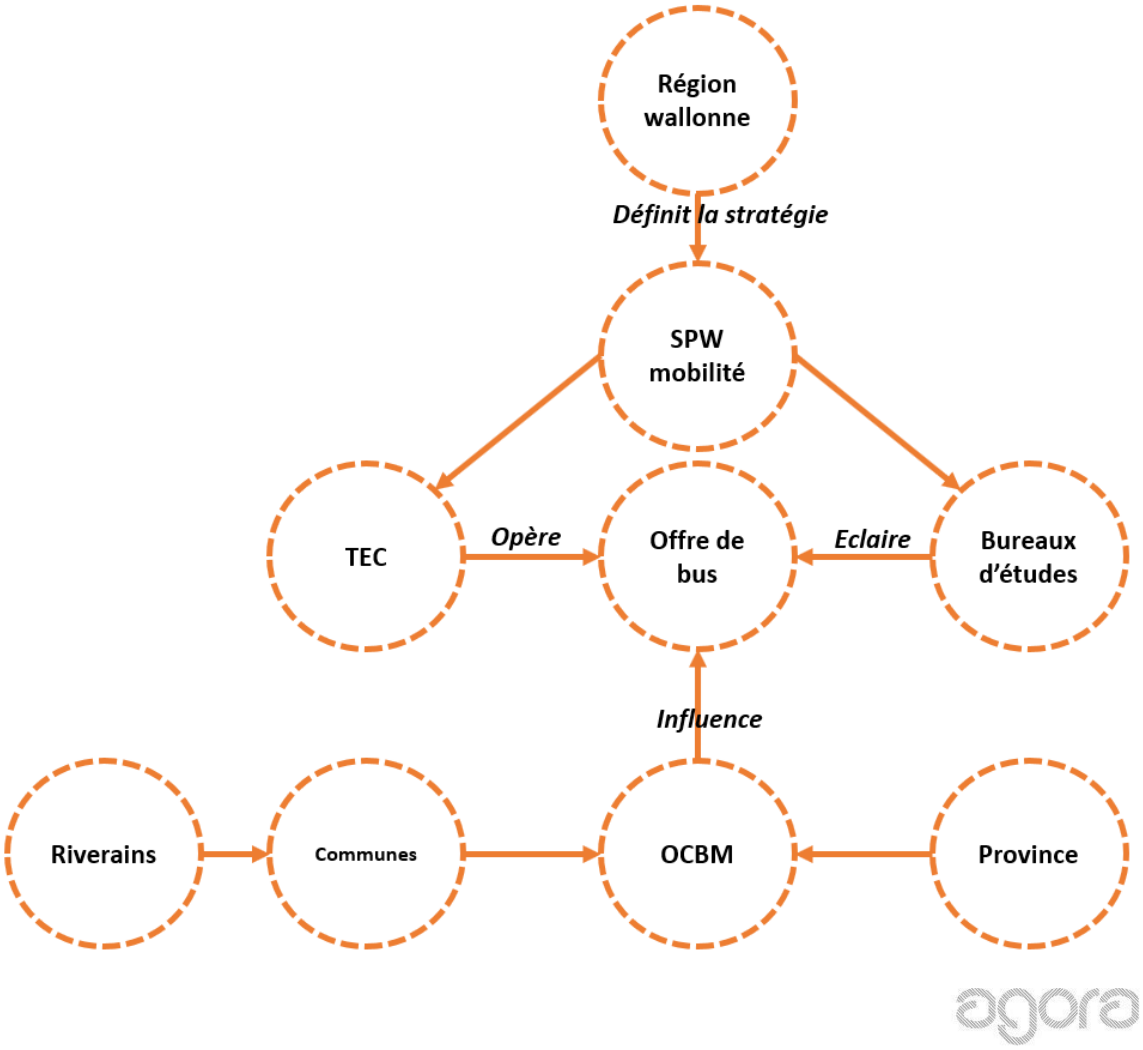
EN THÉORIE

En matière des transports en commun bus, les décisions se prennent à divers niveaux de compétence.

Le **Gouvernement wallon** définit les objectifs et la stratégie du réseau des transports en commun structurant dans la Stratégie Régionale de Mobilité, excepté en matière de transport ferroviaire qui est une compétence fédérale.

Le **SPW (Service Public de Wallonie)** - **Mobilité et Infrastructures** est l'administration qui a pour mission de mettre en œuvre la politique décidée par le **Gouvernement wallon**. C'est l'Autorité Organisatrice du Transport (AOT) qui se charge de la tactique à adopter sur base de la stratégie régionale de mobilité. Elle définit les liaisons entre les pôles générateurs de déplacement, le niveau de service (fréquence, amplitude des horaires…) des différentes lignes. Elle organise, régule et surveille le réseau de transport en commun. Et enfin, elle assure la concertation pour l'évolution de l'offre (OCBM, …).

Le **TEC** est l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW). Il s'occupe de l'ensemble du volet opérationnel, c'est-à-dire qu'il détermine les itinéraires, les arrêts, les horaires, les infrastructures, la commercialisation... et fait rouler les bus/tram au quotidien. Il propose également au **Gouvernement wallon** le plan de transport (les lignes, les itinéraires, les horaires et les arrêts, les tarifs et la stratégie marketing).



EN PRATIQUE

L'**AOT** organise 2 fois par an un OCBM (Organe de Consultation de Bassin de Mobilité).

Voir ici pour la commune : https://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/une-administration/services-et-solutions/organes-de-consultation-de-bassin-de-mobilite.html

L'**OTW** invite notamment un représentant de l'**OTW**, du SPW - Direction des Routes de la province du Hainaut **SPW - Autorité Organisatrice du Transport** (AOT), **du Ministre ayant le transport** dans ses attributions et un **membre du Collège de la Commune.** C'est lors de ces réunions que la **Commune** a l'opportunité de reporter des questions tactiques et opérationnelles, signalées par les utilisateurs au sein de la commune. Ensuite l'**OTW** est chargée d'émettre des recommandations au niveau de la définition tactique de l'offre de transport en commun (modalités locales de traduction des orientations stratégiques régionales) au sein de son bassin.

Le PCM traite essentiellement des leviers dont dispose la Commune pour faire valoir ses besoins et voir améliorer le service sur son territoire. Ainsi, il est difficile de voir exaucés une demande d'augmentation de fréquence, des changements d'horaire ou une meilleure correspondance, sans en faire part à l'OTW et l'AOT lors des réunions OCBM.

Les actions à mener proposées dans un PCM sont surtout de l'ordre de l'emplacement et de l'équipement des arrêts (abri voyageur, stationnement vélo) et leur accessibilité (trottoir, passage piéton, quai…).

La sécurisation et l'accessibilité des trottoirs et du réseau cyclable sont traitées dans les volets "réseaux piéton et cyclable structurants". En effet, il est établi sur base des pôles générateurs de déplacement dont font partie les arrêts de transport en commun.

Pour les services réguliers spécialisés de transports scolaires, il faut se référer au volet thématique de la mobilité scolaire.

Pour les services réguliers spécialisés pour les PMR, il faut se référer au volet thématique de la gestion de l'offre.

Le stationnement vélo aux arrêts de bus est traité dans le volet stationnement.

L'intermodalité est traitée directement dans le volet qui lui est dédié.

Le principal changement à venir est le redéploiement de l'offre de métro au détriment de la commune d'Anderlues qui ne serait plus desservie par la ligne 2. Ce redéploiement est dû à une faible utilisation de l'infrastructure et pour permettre de mobiliser une partie du matériel roulant et des agents vers la ligne 4.

Un projet qui avait émergé dans le passé était la prolongation de la ligne E44 jusqu'à Anderlues afin de permettre une liaison directe et rapide entre la cité des Bourlettis, Binche et Mons. La mise en place de cette ligne renforcerait en outre la position d'Anderlues en tant que porte d'entrée de la métropole de Charleroi.

FICHE 3.01 : Réseau de transport en commun par bus et aménagement des arrêts

Subsides	**Montants**	**Intervenants**
TEC PIMACI		Commune TEC OCBM
Impacts Voir supra		**Temporalité** Rénovation de l'espace public sur la N90 et la chaussée de Thuin

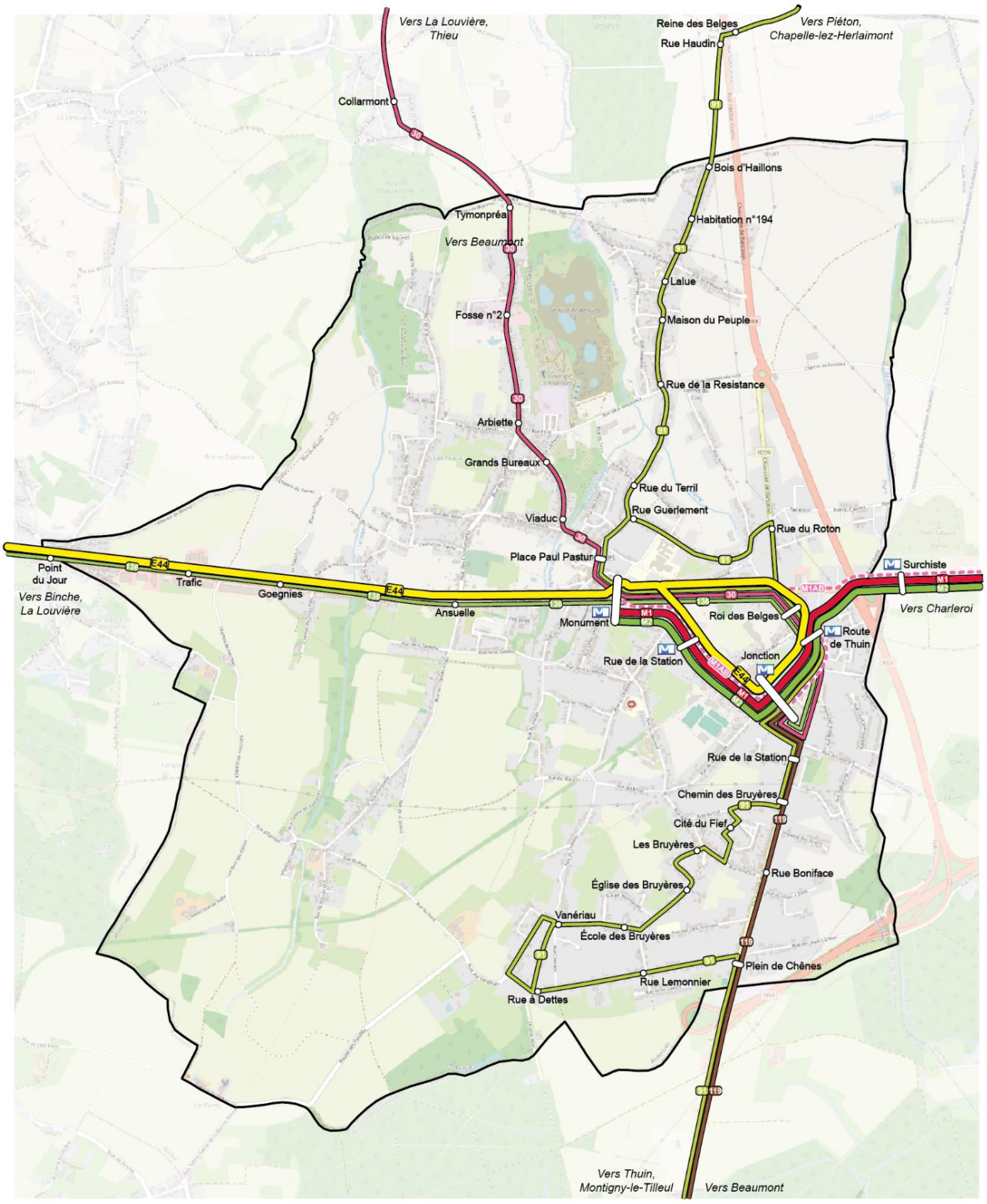
OBJECTIF

- ✓ Comme le volet thématique le précise, la stratégie d'orientation d'un réseau de bus s'établit à un niveau supracommunal.
- ✓ Dans le cadre du PMCM, le réseau de transports en commun de la métropole est voué à être adapté afin d'accueillir la nouvelle ligne de métro 4 et répondre aux ambitions métropolitaines de transport.
- ✓ Cela permettra d'augmenter la vitesse commerciale de l'ensemble du réseau, de disposer de matériel supplémentaire pour renforcer le service en périphérie (augmentation des fréquences et des amplitudes) et d'améliorer le cabotage[5].

Le rôle de la Commune est essentiellement d'améliorer les temps d'attente aux arrêts et de faire la promotion des transports en commun via ses réseaux de communication.

La carte du redéploiement des lignes de bus a été établie sur base des renseignements fournis par le TEC Charleroi et La Louvière.

[5] Déplacement d'arrêt en arrêt sur des lignes excentrées



Lignes de transports en commun
- Métro
- Bus
- Navette nocturne
- N° de ligne

Arrêt TEC
Monument Nom de l'arrêt
Vers Binche, La Louvière Destination
Limites communales

PCM Anderlues - Phase 3

Schéma du réseau TEC sur la commune d'Anderlues

La carte présentée ci-dessus présente le réseau de transports dans la commune, enrichi par une ligne supplémentaire potentielle. Au-delà de cette carte, plusieurs enseignements sautent immédiatement aux yeux.

Le réseau de transport en commun d'Anderlues est caractérisé par un réseau de bus relativement dense à morphologie en étoile. Cette configuration permet des correspondances intéressantes au sein de la commune, notamment à l'arrêt Jonction où convergent sept lignes de bus, ainsi qu'une ligne nocturne.

Grâce à cette desserte, la plupart des pôles générateurs de déplacements sont accessibles, offrant aux habitants un accès facilité aux arrêts de transport à proximité de chez eux. Les lignes de bus permettent une variété de déplacements vers des destinations telles que Thuin, Beaumont, Charleroi, Binche et La Louvière par exemple. Cependant, certaines zones comme le sud-ouest de la commune restent moins bien desservies. De plus, il n'existe pas de lien direct entre Anderlues et Mons, malgré une demande existante, notamment de la part des étudiants. Un projet visant à prolonger la ligne E44 entre Mons et Binche jusqu'à Anderlues avait été envisagé, mais il est resté sans suite pour le moment. La commune devrait poursuivre ses efforts pour défendre ce projet et répondre ainsi aux besoins de mobilité vers Mons.

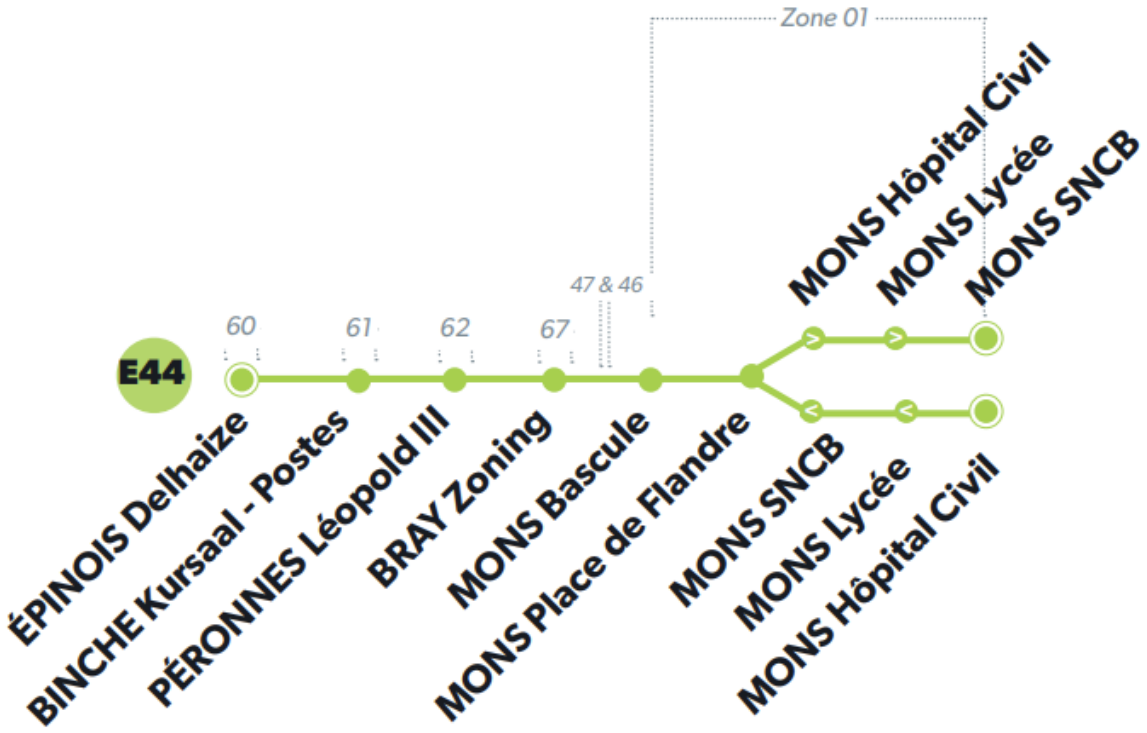


Figure 22: ligne existante

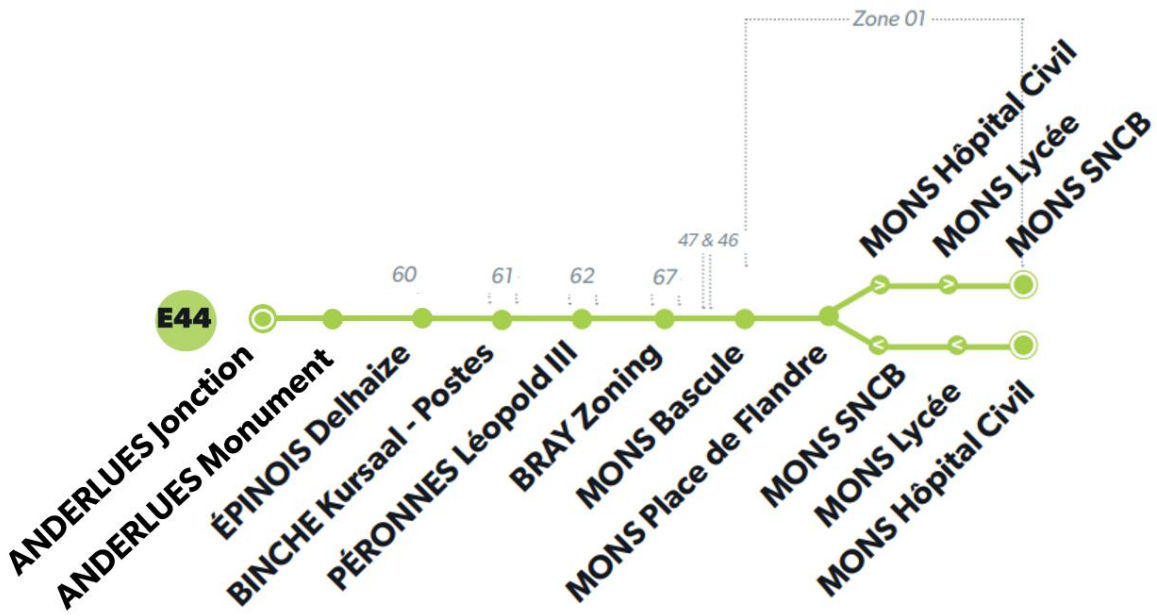


Figure 23: ligne proposée

Le métro constitue un atout majeur pour Anderlues en connectant rapidement la commune à Charleroi. Bénéficiant d'un trajet en site propre sur la majeure partie du parcours, le métro peut concurrencer les temps de trajet en voiture, surtout aux heures de pointe. Néanmoins, les fréquences des lignes de bus sont assez faibles et s'adressent principalement à un public pendulaire. Par ailleurs, le Plan Communal de Mobilité (PMCM) envisage une réduction de la fréquence des métros à Anderlues en limitant le terminus de la ligne M2 à Fontaine-l'Évêque. Cette suppression de la ligne 2, justifiée par une faible fréquentation sur le territoire communal, risque d'entraîner une diminution supplémentaire de l'utilisation de l'infrastructure et pourrait avoir un impact négatif sur l'accessibilité des infrastructures scolaires de Fontaine-l'Évêque par les étudiants du secondaire d'Anderlues.

Enfin, bien qu'aucune enquête spécifique sur la mobilité scolaire n'ait été réalisée, l'administration communale confirme qu'une faible proportion d'élèves se rend à l'école en utilisant les transports en commun.

Il apparaît donc important au vu de ce diagnostic que la commune devrait mettre en place des mesures visant à rendre plus attractifs les transports en commun. En effet, si la Commune veut voir une augmentation de l'utilisation de ses transports en commun et donc défendre voire étendre son offre actuelle, il est nécessaire d'augmenter la fréquentation des différentes lignes.

TABLEAU DES PRINCIPAUX ARRÊTS

	Nom de l'arrêt/station	Équipement à prévoir	Opportunités	Remarques
1	Anderlues Jonction	Complet, avec abri vélo sécurisé et arceaux	À intégrer dans une refonte complète en tant que mobipôle en le liant au RAVeL par le dépôt TEC	Intégrer des services plus avancés de mobipôle (voir chapitre intermodalité)
2	Anderlues Monument	Complet, avec abri vélo sécurisé et arceaux ainsi que de meilleures infrastructures pour les piétons	Intégration de ce projet dans les projets régionaux de refonte de la N90	Site dangereux, si augmentation de sa fréquentation
3	Anderlues Route de Thuin	Complet, avec arceaux vélo	Intégration de l'arrêt avec les futures pistes cyclables de la chaussée de Thuin	Espace très restreint, pour intégrer plus de services il faudrait étendre la zone de la station
4	Anderlues rue de la station	Complet, avec abri vélo sécurisé et arceaux en lien avec le bâtiment du CPAS au vu de la place limitée	Intégrer un lien avec le RAVeL par le biais d'une meilleure signalisation	Arrêt très urbain donc il est compliqué d'intégrer toutes les infrastructures
5	Anderlues place Paul Pastur	Complet, avec abri vélo sécurisé et arceaux	Intégrer mieux l'arrêt dans le cadre d'une refonte du centre de village	Espace disponible important mais doit être mieux intégré
	Anderlues Roi des Belges	Inclure des arceaux vélo	Profiter du réseau cyclable	Arrêt très urbain et accidentogène

L'équipement des arrêts reste à charge des communes. Un subside existe auprès du TEC[6] pour une gamme de mobilier préétabli.

[6] https://www.letec.be/

RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

1. **Relayer le site du TEC sur le site Internet de la Commune,** en reprenant les lignes de bus propres à Anderlues
2. **Maintenir le service de transport local à la demande (IDESS)**.

   Le SPW s'active à recréer un cadre légal pour établir des centrales locales de mobilité. Vu la localisation de la Commune, maintenir la dynamique de MobilESEM pour ce qui est du développement des synergies entre offre et demande. Le transport de personne à la demande a tout un avenir si on veut maintenir les personnes âgées autonomes le plus longtemps possible.
3. **Équiper les quartiers mal desservis d'un réseau cyclable** pour motiver les habitants à rejoindre la réseau TEC à vélo, et donc équiper les arrêts d'abris vélo.
4. **S'assurer d'équiper les 2 Mobipôles** d'un affichage dynamique avec information des temps d'attente et d'une borne d'achat de titres de transport (détaillé dans la fiche action intermodalité).
5. **Encourager la Commune à faire la promotion des commerces locaux pour améliorer le temps d'attente.**

4. VOLET INTERMODALITÉ

Sources de subsides	Montants	Acteurs
SPW-MI : subsides PIC et PIMACI SPW : appels à projets ou droits de tirage thématique FEDER : fonds européens	Voir le tableau des prix unitaires en annexe	Commune d'Anderlues Atingo Tous à Pied SNCB pour les quais des arrêts de train et les communes pour les aménagements et équipements périphériques aux gares SPW pour les voiries régionales TEC pour les bus et métros

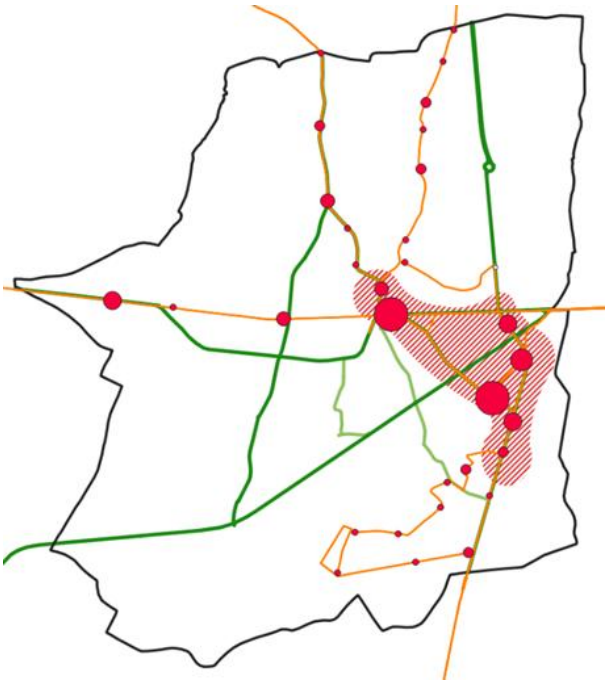


Figure 24 : Schéma théorique d'un réseau intermodal

OBJECTIF

- ✓ Encourager et faciliter le transfert modal aux points de connexion entre différents modes de transport.

La commune d'Anderlues bénéficie de peu d'options de déplacement reposant sur différents modes.

EN THÉORIE

L'intermodalité est essentielle pour obtenir une mobilité durable, intégrée et complémentaire. Il est bon de rappeler que tout trajet est une chaîne de déplacements, qui débute et finit par la marche. La Région wallonne a développé la vision FAST 2030 (Fluidité, Accessibilité, Santé, Sécurité et Transfert modal), dont le but est de modifier les parts modales des différents moyens de transport, et principalement de réduire la part de la voiture individuelle.

L'analyse des parts modales des déplacements « domicile – travail » permet de montrer que les différences dans les pourcentages de l'utilisation de la voiture entre la Wallonie et la Flandre s'expliquent en grande partie par une plus grande utilisation du vélo au nord du pays, car l'usage des transports en commun est, lui, similaire.

EN PRATIQUE

Les points de connexion entre plusieurs lignes de transport, pistes cyclables ou autres infrastructures de transport alternatives, sont qualifiés de **Mobipôles** et **Mobipoints** par la Région wallonne. Ils sont hiérarchisés selon leur importance, leur qualité et leur possibilité d'intermodalité. Cette hiérarchie permet de prévoir les infrastructures nécessaires et l'ordre dans lequel elles devront être réalisées. Ces pôles et points d'échange de mobilité sont caractérisés comme suit :

- Un Mobipôle XL : gares régionales comptabilisant plus de 8.000 montées/jour
- Un Mobipôle L : gares supralocales de destination ou mixtes (500-8000 montées/jour)
- Un Mobipôle M : gares supralocales d'origine (500-8.000 montées/jour), gares locales, gares de bus importantes
- Un Mobipôle S : arrêts sur des lignes structurantes (bus express, BHNS, tram)
- Un Mobipôle XS : points non urbains de multimodalité sans transport public structurant
- Un Mobipoint XS : points urbains de multimodalité sans transport public structurant

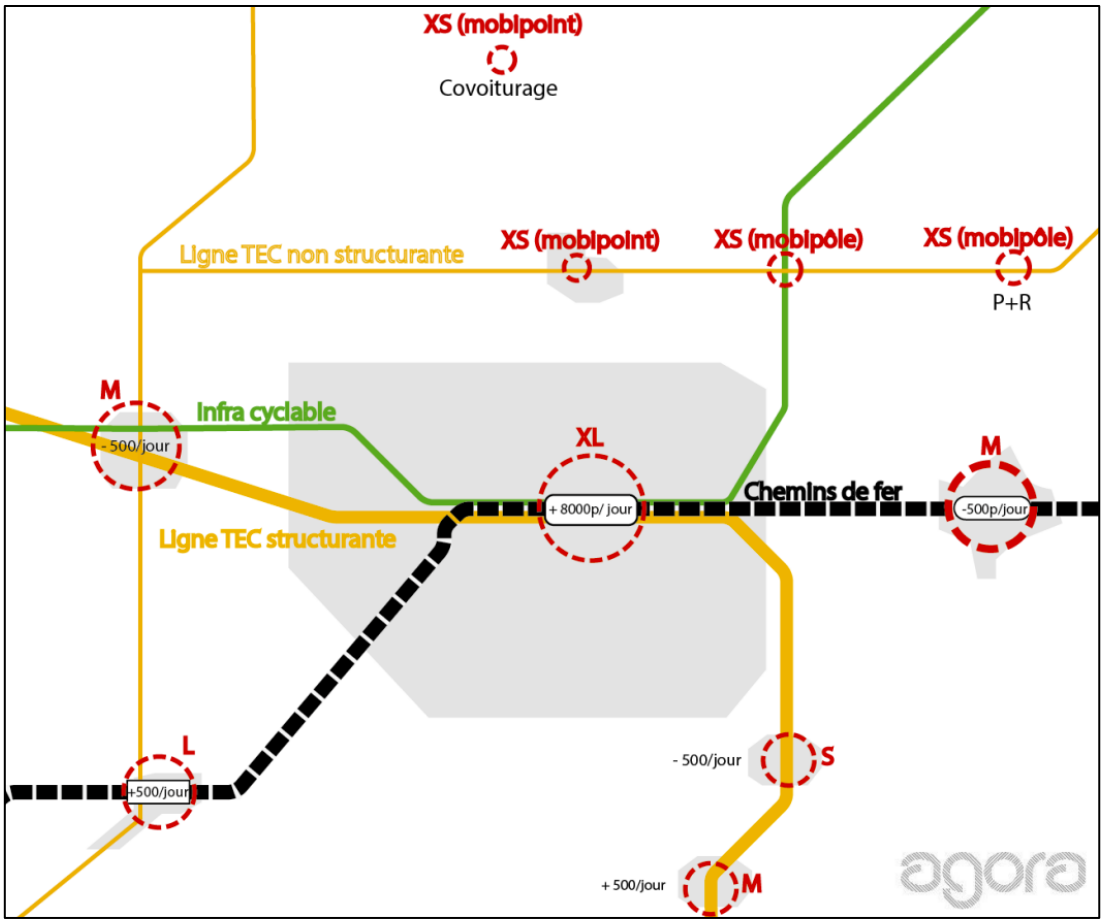


Figure 25: schéma synthétique - source : Agora

Dans la fiche action « Mobipôles », les différents Mobipôles de la commune ont été recensés et caractérisés, ainsi que les équipements qui doivent y être associés.

Ainsi **l'arrêt Jonction** est caractérisé de Mobipôle au vu de la convergence de plusieurs lignes de bus et le métro. Relié au Ravel avec une piste cyclable séparée et même un chemin réservé, ce pôle peut desservir un rayon nettement plus grand qu'actuellement. Une fiche action y est consacrée

Il en va de même de **l'arrêt Monument** plus proche du Centre et des PGD. Cet arrêt est composé aussi de lignes de bus, de métro et est en même le terminus. Toutefois son espace est difficile à conjuguer s'il devait y avoir une nette augmentation de la fréquentation du métro. Une partie de fiche action y est consacrée

FICHE 4.01 : intermodalité et Mobipôles/Mobipoints

Sources de subsides	Montants	Intervenants
SPW (PIMACI) TEC		Commune d'Anderlues Charleroi Métropole SPW TEC Atingo SNCB Tous à Pied
Indicateurs de résultat • Nombre de montées aux arrêts (données TEC annuelles) ; • Nombre d'abonnés 24-65 ans (données TEC annuelles) ; • Vitesse commerciale du métro, des lignes structurantes et des lignes ordinaires; • Nombre d'arrêts correctement équipés dès 2023.	**Indicateurs d'impact** • Part modale des TP dans les déplacements domicile-travail du recensement fédéraux et enquête Monitor du SPW + enquête Monitor tous les 3 ans ; • Augmentation significative des usagers (données TEC) ; • Diminution de la part modale des voitures sur les grands axes (comptage par caméras Telraam).	**Temporalité** 2023-2025-2027 et évaluations

OBJECTIF

✓ Favoriser l'intermodalité en permettant des changements de modes faciles et confortables. Pour ce faire, il est important d'avoir une vision holistique sur les défis de mobilité.

Les Mobipôles/Mobipoints sont des hubs où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité. Leur identification et leur classification permettent de définir le type d'infrastructures à aménager pour

augmenter leurs performances en vue d'améliorer l'intermodalité, suivant une nomenclature établie par la Région wallonne[7].

MÉTHODOLOGIE

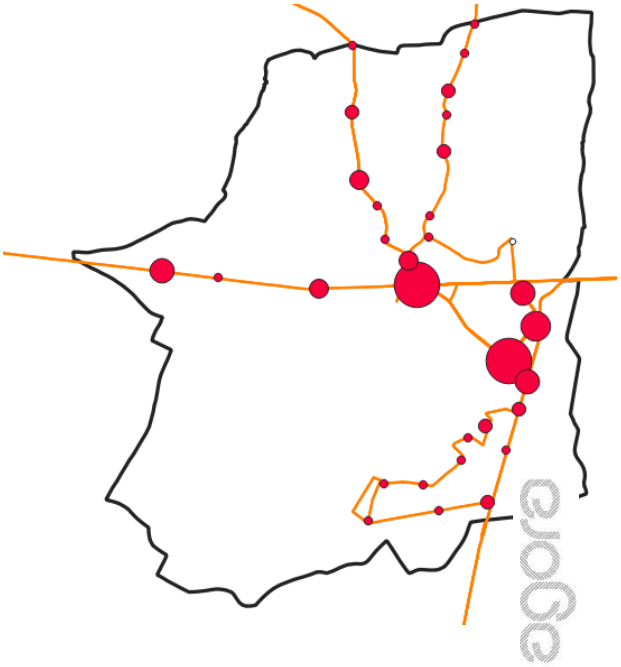
Les Mobipôles s'inscrivent dans le cadre du déploiement de la stratégie régionale de la mobilité et de la vision FAST 2030 adoptées par le Gouvernement wallon. Cette vision FAST établit une stratégie pour organiser l'évolution des Mobipôles en fonction : des modes de transports structurants disponibles à proximité (pôle d'échange structurant), de l'infrastructure qui les accompagne (possibilités d'intermodalité), de leur niveau fréquentation, et de la demande potentielle.

La stratégie est également de faire converger offre en mobilité structurante et offres de service de mobilité. Ces services de mobilité sont : une offre de stationnement avec d'éventuelles bornes de recharge électrique, une offre de stationnement sécurisé pour les vélos, des voitures partagées, une offre locale de taxis, etc.

Enfin, les Mobipôles se doivent d'offrir une bonne lisibilité de l'espace public. Cela signifie qu'ils doivent être conçus et gérés de manière à permettre aux usagers de se déplacer de manière efficace et intuitive, avec une facilité de transfert et une compréhension claire des options de transport disponibles.

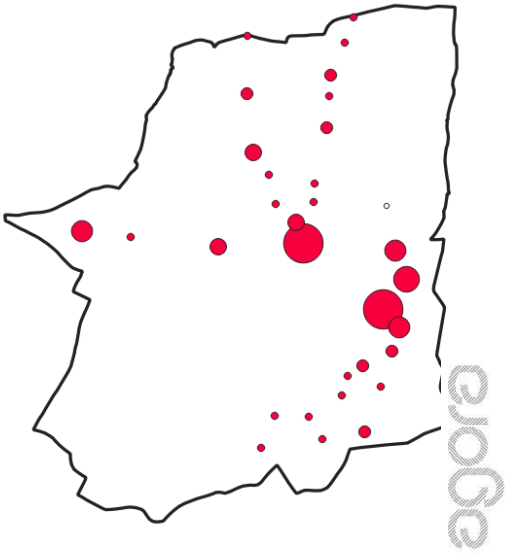
Ils doivent être conviviaux, pour donner envie de les atteindre à pied. Dès lors, des cheminements piétons alentour doivent être correctement aménagés. La circulaire PIMACI est à ce sujet bien complète.

En premier lieu, on peut identifier les lignes de transport en commun qui traversent la commune. Telles que décrites dans la phase 1, celles-ci sont organisées en étoile et permettent une desserte de la plupart des pôles générateurs de déplacement de la commune ainsi qu'une connexion avec les pôles des communes aux alentours. Dans la situation actuelle, la plupart des lignes ne sont pas structurantes, telles que définies dans la circulaire Mobipôle du 18/02/2022 permettant d'obtenir des subsides régionaux à l'exception des lignes M1 et M2.

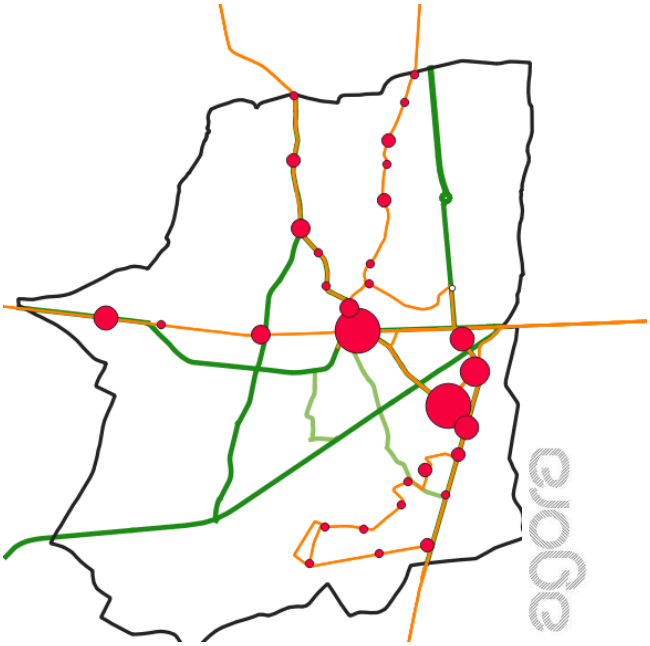


arle d'un emplacement vélo par chambre ou un emplacement vélo par oreiller.

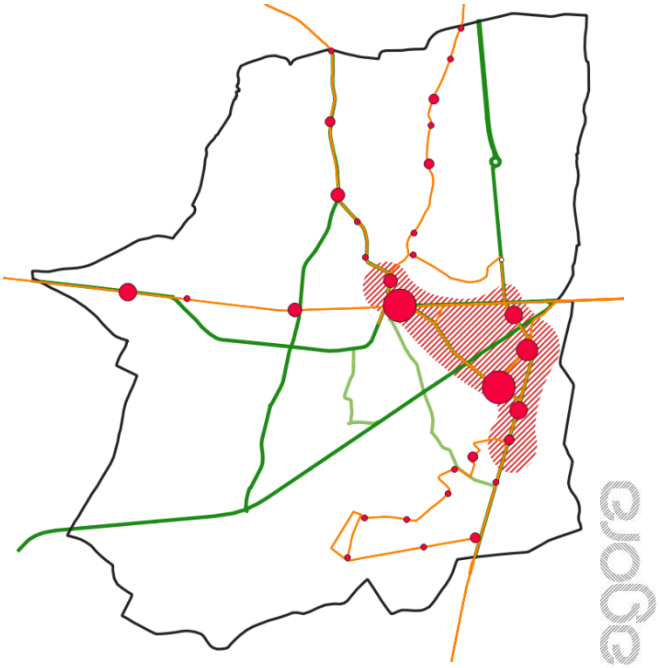
Les arrêts de ces lignes sont donc par définition des Mobipoints et non des Mobipôles à l'exception des arrêts de métro. On remarque que les arrêts les plus importants sont situés au centre et est de la commune (arrêts Monument, Jonction et route de Thuin). Ils ont entre 200 et 500 montées par jour.



En superposant le réseau cyclable structurant projeté et le réseau TEC, on remarque que celui-ci permet de compenser les zones non desservies par le réseau de transports en commun. De plus, ces réseaux bénéficient de nombreux points d'intersection permettant une intermodalité pour les usagers.



En suivant les réglementations de la vision FAST, les stations de métro sont des Mobipôles de catégorie M. En superposant le réseau structurant cyclable projeté ainsi que le réseau TEC, on peut identifier une zone à haut niveau de service au niveau communal qui bénéficie d'une offre en transports importante.



Dans le cadre du PCM, le bureau d'études peut prodiguer des recommandations quant à la meilleure façon d'aménager les Mobipôles. Le Mobipôle Monument étant sur une voirie régionale et bénéficiant d'une étude propre, les recommandations de ce document se concentreront sur le Mobipôle Jonction. En effet, la vision FAST donne un certain nombre d'infrastructures qui devraient être présentes dans des Mobipôles, selon leur niveau. Dans le cas de la station Jonction, il s'agira d'un Mobipôle « M ».

Pour les Mobipôles M, il faut prévoir :

Actions de la commune	Actions des TEC	Actions de la Région	Actions mixtes

Infrastructures piétonnes	Priorité moyenne	Anderlues	Priorité haute	Anderlues
			Trottoirs larges et sécurisés	Oui
			Proximité entre les modes	Oui
			Aménagements PMR	Oui
			Espaces de séjour	oui
			Signalétique claire	oui

Tableau 1 : tableaux de synthèse issus de la circulaire PIMACI du SPW - source: Agora

Infrastructures cyclables	Priorité moyenne	Anderlues	Priorité haute	Anderlues
	Vélos cargos et autres partagés	Non	Proximité entre les modes	Oui
	Parking vélo surveillé	Non	Parking vélo sécurisé	Non
	Zone de drop-off pour les trottinettes et vélos en free-floating	Non	Station de réparation de vélo en self-service	Non
	Borne de recharge pour vélos électriques	Non	Itinéraires larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat	Non
			Signalisation claire depuis et vers le Mobipôle	Non
			Continuité des infrastructures cyclables	Pas directement sur le site

Transports en commun	Priorité moyenne	Anderlues	Priorité haute	Anderlues
	Arrêts en avancée de trottoirs pour garantir la circulation des piétons	Non	Proximité entre les modes	Oui
	Distributeur de billets	Oui	Arrêts couverts, protégés et sécurisés	Oui
			Information en temps réel	Non
			Présence de sièges et d'éclairage dans les arrêts	Oui
			Bonne signalisation	Oui

Véhicules individuels motorisés	Priorité moyenne	Anderlues	Priorité haute	Anderlues
	Voitures partagées	Non	Proximité entre les modes	Oui
	Station de recharge de voiture	Non	Limitation des vitesses à proximité	Non
	Zone de Kiss and ride	Non	Signalisation du Mobipôle pour les automobilistes	Non
	P+R	Non		

Espace public	Priorité moyenne	Anderlues	Priorité haute	Anderlues
	Végétalisation	Oui	Aménagements adaptés aux spécificités du quartier	Non
	Lieux pour s'abriter	Oui	Bancs	Oui
	Abris favorisant la biodiversité	Non	Éclairage intelligent	Non
	Zone de détente	Non	Alimentation du Mobipôle par une source d'énergie durable	Non
	Espace de restauration (pique-nique)	Non	Poubelles	Oui
	Fontaine à eau	Non	Horloge	Non
	Sanitaires publics	Non	Promotion de la densification autour du Mobipôle	Non
	Wifi gratuit	Non		

Services et logistique	Priorité moyenne	Anderlues	Priorité haute	Anderlues
	Hub logistique de proximité	Non	Boîte aux lettres	Non
	Commerces de proximité	Oui		
	Prises de recharge	Non		
	Présence de services publics	Oui (CPAS)		
	Casiers pour colis	Non		

Culture et loisir	Priorité moyenne	Anderlues	Priorité haute
	Informations locales (flyers, affiches, etc.)	Non	
	Lieux d'usage mixtes	Non	
	Infrastructures de loisir (skate-park, street workout, etc.)	Non	

Branding	Priorité moyenne	Priorité haute	Situation à Anderlues
		Point d'ancrage/totem	Non
		Plan du quartier	Non
		QR code info	Non

Tableau 2 : tableau de synthèse issu de la circulaire PIMACI du SPW - source: Agora

De façon générale, il est important de se rappeler que ces recommandations n'ont pas vocation à être appliquées totalement. L'espace disponible et les Mobipôles en particulier s'insèrent dans un contexte spécifique. Les acteurs auront donc à charge d'aménager l'espace le plus qualitatif possible et offrant le plus de services. Il est aussi important de ne pas s'enfermer dans une vision utilitariste : ces Mobipôles doivent également offrir un cadre agréable et une fonction de séjour qualitative. On doit donc, à l'intérieur de ces critères, définir une hiérarchie des priorités : il est, par exemple, plus important d'avoir des stationnements pour les vélos qu'un écran digital.

Totem 3x0,8m - une carte

Figure 26 : illustrations Sécurothèque

5. VOLET TRANSPORT EN COMMUN PAR TRAIN

Subsides	Montant	Partenaires
SNCB : quai et accès aux gares et arrêts ferroviaires SPW-MI : Mobipôles via PIMACI	Sans objet	Commune d'Anderlues SPW pour les voiries régionales desservant une gare ou une halte ASBL Navetteurs.be Asbl Atingo ASBL Tous à Pied ASBL Gracq ou ProVélo local

OBJECTIF

- ✓ Mettre en avant le réseau ferroviaire proche de la commune.
- ✓ Explorer les leviers d'action mis à la disposition de la commune.

La commune d'Anderlues ne possède pas de gare sur son territoire. Elle bénéficie cependant de connexions depuis son centre vers diverses gares, telles que la gare de Piéton, de Binche, de Marchienne-au-Pont et de Charleroi-Central.

EN THÉORIE

L'organisation des chemins de fer repose sur la **SNCB** (organisation et commercialisation du service ferroviaire - gestion de l'entretien et de la rénovation des gares) et sur **Infrabel** (gestion de l'infrastructure ferroviaire).

La Wallonie ne prend pas de mesures en matière de transport ferroviaire, car il s'agit d'une compétence fédérale. La SNCB est toutefois invitée aux OCBM et dialogue avec la Wallonie en vue d'améliorer l'intermodalité.

Par ses caractéristiques de transport rapide de masse, le rail joue un rôle structurant important dans l'aménagement du territoire et l'organisation de la mobilité.

EN PRATIQUE

Ce volet traite essentiellement ce qui est en lien avec les lignes régulières qui transportent des voyageurs.

Les objectifs de ce volet sont axés principalement sur :

- L'accessibilité des modes actifs aux gares et arrêts ferroviaires ;
- La problématique du stationnement/arrêt de tous les modes de déplacements autour des gares et des arrêts ferroviaires ;
- Le développement de Mobipôles autour des gares et des arrêts ferroviaires ;
- Les mesures favorisant un développement urbanistique durable des quartiers de gare (pôle de vie) ;
- La problématique de la suppression des passages à niveau et ses effets sur la mobilité locale.

Pour mémoire, la sécurisation et l'accessibilité des trottoirs et du réseau cyclable est traitée dans les volets « piéton et cyclable structurants ». En effet, il est établi sur base des pôles générateurs de déplacement, dont font partie les arrêts ferroviaires.

L'intermodalité est traitée directement dans le volet qui lui est dédié.

FICHE 5.01 : Gares ferroviaires et intermodalité

OBJECTIF

- ✓ . Rendre les gares ferroviaires de véritables Mobipôles accessibles à tous les modes de déplacements (équipement, information, service, …)

Qu'il s'agisse d'une gare, d'un arrêt ou d'une halte où le train s'arrête pour permettre aux usagers de monter ou de descendre, on utilisera le terme « gare » de manière générale.

Il faut réaliser la transition de la gare ferroviaire classique à un pôle multimodal de service intelligent. On parle alors de Mobipôle.

La gare doit être un lieu privilégié, qui permet le transfert vers différents autres services de mobilité ou différents modes de transport pour finaliser le parcours de l'usager jusqu'au dernier kilomètre

Comme il n'y a pas de gare à Anderlues, il faut donc organiser le rabattement des usagers vers les axes de transport en commun structurants pour encourager l'intermodalité[8]. Les arrêts ferroviaires deviendraient des points nœuds de correspondance.

EN THÉORIE

Transformer les gares en pôles d'échanges intermodaux assurera l'attractivité du train pour les déplacements au quotidien. Il faut, pour cela, bien dimensionner les parkings, aménager des cheminements sécurisés, et supprimer les coupures urbaines.

Un rabattement efficace vers le rail offre des possibilités de rayonner loin dans le territoire. Il faut veiller à la qualité de l'interface entre les transports ferroviaires et les autres modes de déplacement – voiture, transports collectifs (bus, tram…), deux-roues motorisés, vélos, marche… -

Améliorer et faciliter l'intermodalité pourrait être une manière plus réaliste de réduire la dépendance à la voiture, plutôt que de suggérer de l'abandonner complètement. Toutefois, l'intermodalité train-vélo doit rester la priorité.

[8]L'**intermodalité** consiste à combiner plusieurs modes de transport au cours d'un déplacement. La **multimodalité,** correspond, quant à elle, à l'utilisation de plusieurs modes de transport par un individu sur des déplacements distincts au cours d'une journée, d'une semaine…

EN PRATIQUE GÉNÉRALE

Infrastructure :

- Des trottoirs confortables et sécurisés à proximité de l'arrêt ferroviaire, ainsi qu'entre les quais et les arrêts de bus à proximité ;
- Des infrastructures cyclables, depuis les grands pôles générateurs de déplacement jusqu'à l'arrêt ferroviaire, ainsi que du stationnement en suffisance ;
- Une connexion directe entre le réseau viaire structurant et la gare, ainsi qu'un parking pour les véhicules motorisés (à dimensionner en fonction du nombre d'abonnements et de la fréquentation de l'arrêt et/ou futur pôle, pour ne pas en faire des "aspirateurs à voiture") ;
- Un pôle multimodal.

Organisationnel :

- Réduire les temps d'attente entre les correspondances, également entre les bus et les trains.

Signalétique :

- Information voyageurs multimodale et en temps réel ;
- Signalétique intermodale dans les gares.

Figure 27 : Signalétique intermodale dans les gares (Cerema, 2019)

Services :

- Les gares peuvent développer également d'autres services,
  comme un point de consigne à colis, paniers circuit court, atelier réparation de vélos, …

EN PRATIQUE POUR ANDERLUES

Faire la promotion des services rendus par la SNCB, en détaillant les équipements des gares avoisinantes.

Converser avec les communes limitrophes qui possèdent une gare pour les encourager à placer des infrastructures pour les habitants d'Anderlues aussi. (places de stationnement voiture, vélo, abris vélo, …)

Dans le diagnostic – phase 1 – un tableau reprend les services que chaque gare alentour propose :

	Charleroi-Central	**Piéton**	**Binche**	**Marchienne au Pont**
Nombre de voies	12	3	4	4
Bâtiment voyageur	Oui	Non	Oui	Oui
Guichet	Oui	Non	Non	Oui
Distributeur de titre de transport	Oui	Oui	Oui	Oui
Accessibilité PMR	Oui ascenseur et escalator	Accessibilité PMR	Oui ascenseur et escalator	Accessibilité PMR
Parking vélos	Oui 52 places surveillées payant En surface couvert Point Vélo	Oui, gratuit	Oui, non sécurisé	3 arceaux extérieur +5 intérieur
Parking autos	827 places – 3 PMR			Parking autos
Services	Taxis Correspondance bus et métro Station Cambio Flixbus	Correspondance bus	Taxis Correspondance bus	Taxis Correspondance bus

Figure 28 : tableau extrait du diagnostic - source : Agora 2024

Ne pouvant connaître l'origine des montées, on suppose que bon nombre d'habitants d'Anderlues se rendent plutôt à la gare de Charleroi-Central pour prendre un train. Cette gare est parfaitement équipée, y compris en stations de voitures partagées, de type Cambio, Poppy.

Toutefois, il y a lieu d'être vigilant quant à l'adaptation de l'offre à la demande, qui sera grandissante au vu du développement du vélo, du réseau de transport en commun dans toute l'agglomération de Charleroi, et de la densification de l'habitat souhaitée dans le centre-ville.

On s'en référera aux arguments du PMCM pour justifier l'éventuelle demande des habitants, relayée par les autorités communales, s'il échet.

6. VOLET ROUTIER

Subsides	Montants	Partenaires
SPW-MI : subsides PIC et PIMACI SPW-MI : appels à projets et droits de tirage thématiques SPW-MI : voirie régionale SOFICO : autoroute	Voir les PIC successifs et offres récentes des entrepreneurs	Commune d'Anderlues SPW pour les voiries régionales
Indicateurs de réalisation	**Indicateurs d'impact**	**Temporalité**
• Données des analyseurs de trafic placés à des endroits stratégiques : placements avant et après travaux – en fonction des dispositions ; • Résultats des caméras Telraam distribuées et accessibles sur le Net – en cours ; • Nombre d'excès de vitesse enregistrés par les services de Police via les PV – statistiques Police ; • Nombre de rues aménagées en zone 30 et espace partagé – inventaire à mettre à jour – outil Qgis ou uMap ; • Nombre d'accidents enregistrés par les services de Police- statistiques Police ; • Enregistrement de la mise en place progressive des boucles de circulation – mise à jour Qgis ou uMap.	Parts modales des déplacements "domicile-travail" du recensement fédéral tous les 10 ans ; Parts modales des déplacements de loisirs de l'enquête Monitor du SPF tous les 3 ans.	

OBJECTIF

- ✓ Hiérarchie viaire actuelle à revoir pour déclasser la N59b ;
- ✓ Renforcer la N90 en aménagements sécurisés pour les modes actifs ;
- ✓ Mettre en place des radars et de mesures de police ;
- ✓ Aménager les voiries selon leur hiérarchie dans le réseau viaire ;
- ✓ Sécuriser le réseau viaire.

La hiérarchie viaire est une ***classification des voiries***, basée sur leur fonction au sein du réseau de voiries communales et supracommunales, étendu à toute l'Europe

Cette classification comporte 6 catégories :

1. Réseau autoroutier
2. Réseau primaire
3. Réseau secondaire
4. Réseau de liaison locale
5. Réseau de collecte locale
6. Réseau de desserte locale

EN THÉORIE

Les 3 premières catégories ont une fonction de transport prédominante, tandis que les 3 dernières privilégient l'accessibilité locale.

Le réseau routier en Wallonie est divisé en deux grandes familles :

- les voiries régionales gérées par le SPW et la SOFICO,
- les voiries communales gérées par les communes.

Toutes les voiries sont publiques dès l'instant que tout public peut les emprunter (Atlas et Décret Voirie de 2012).

La hiérarchisation permet de définir la fonction, l'usage et le gabarit de chaque voirie, pour définir un réseau qui devrait être reconnu à l'échelle européenne.

Dans le cadre du Plan Communal de Mobilité (PCM), les modifications recommandées visent à encourager les déplacements motorisés selon la hiérarchisation du réseau, réduisant ainsi le trafic de transit dans les zones résidentielles. L'objectif est d'adapter l'usage et la forme à la fonction de la voirie pour que les automobilistes ajustent intuitivement leur vitesse et leur comportement en fonction des limitations.

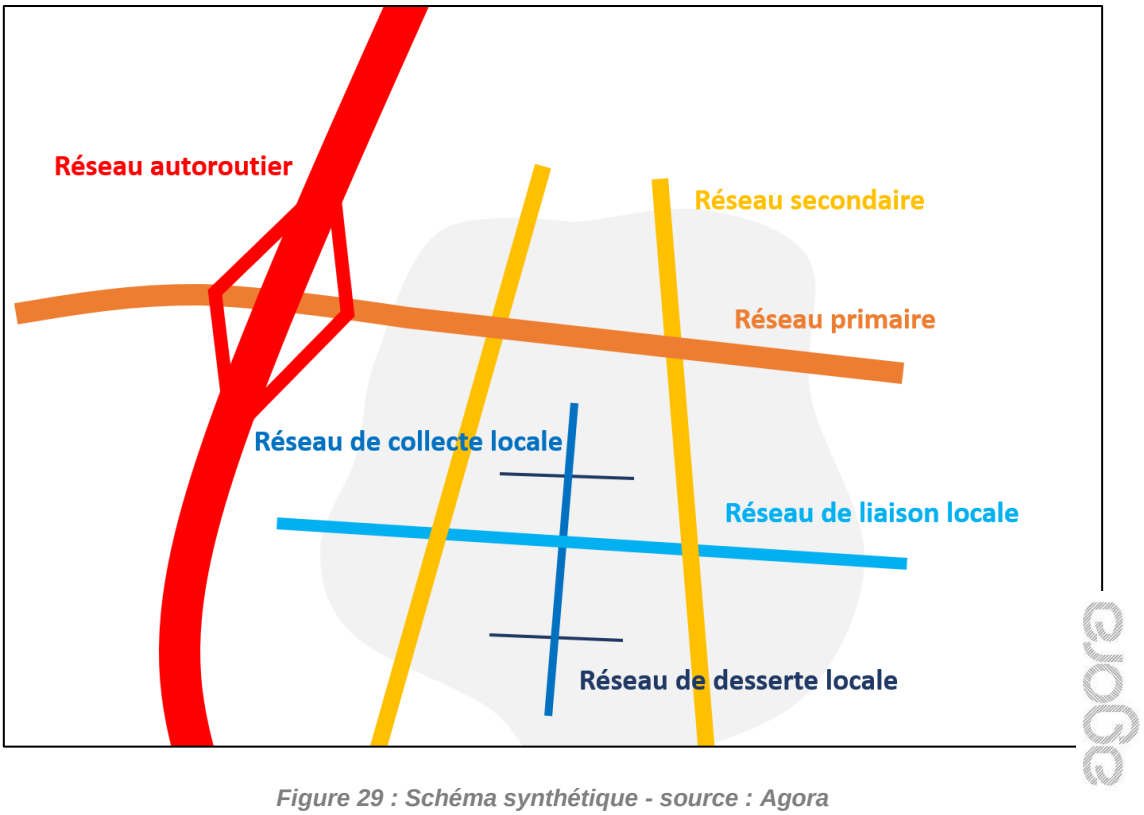


Figure 29 : Schéma synthétique - source : Agora

EN PRATIQUE

Le réseau routier, sur lequel les communes sont appelées à intervenir[9], se divise en quatre fonctions principales, chacune ayant des usages et des formes spécifiques :

1. **Voirie régionale primaires et secondaire** : assurent la liaison vers le réseau primaire et autoroutier, et parfois un contournement comme la N90 ou la N59. L'usage inclut les poids lourds en transit, la fluidité du trafic, la vitesse VMA de 90 km/h hors agglomération, qui doit diminuer progressivement en approchant de l'agglomération. Les usagers sont spatialement séparés et il n'y a pas de priorité de droite. La forme comprend des trottoirs séparés pour les piétons, des pistes cyclables séparées ou marquées, des arrêts de bus souvent en encoche, et un stationnement hors chaussée.

2. **Liaison locale** : comme les rues des Combattants et chaussée de Thuin, qui relient les différentes entités de la commune et les pôles générateurs de déplacements intra et extra-communaux. L'usage inclut les poids lourds pour les livraisons, une VMA de 70 km/h hors agglomération et 50 km/h en agglomération, et la séparation des usagers. La priorité de droite est possible, si pas de ligne de bus. La forme comprend des trottoirs séparés, des pistes cyclables marquées ou suggérées, des arrêts de bus en encoche ou en chaussée, et un stationnement hors chaussée.

3. **Collecte locale** : gère la circulation entre les quartiers au sein des entités, avec effet de porte souhaité aux entrées des entités. L'usage implique les poids lourds pour les livraisons, la circulation apaisée, une VMA de 50 km/h en agglomération et de 30 km/h près des écoles, en zone commerciale ou dense... La priorité de droite est possible, si pas de ligne de bus. La forme

[9] Le plus souvent, les voiries régionales à grand gabarit ou du réseau régional primaire n'ont pas ou peu d'interactions avec les parcelles riveraines

inclut des trottoirs et des accotements séparés, sauf en zone 30, des pistes cyclables marquées ou suggérées, des arrêts de bus en chaussée, et un stationnement organisé en chaussée si la largeur disponible est suffisante (service d'urgences, véhicules agricoles…).

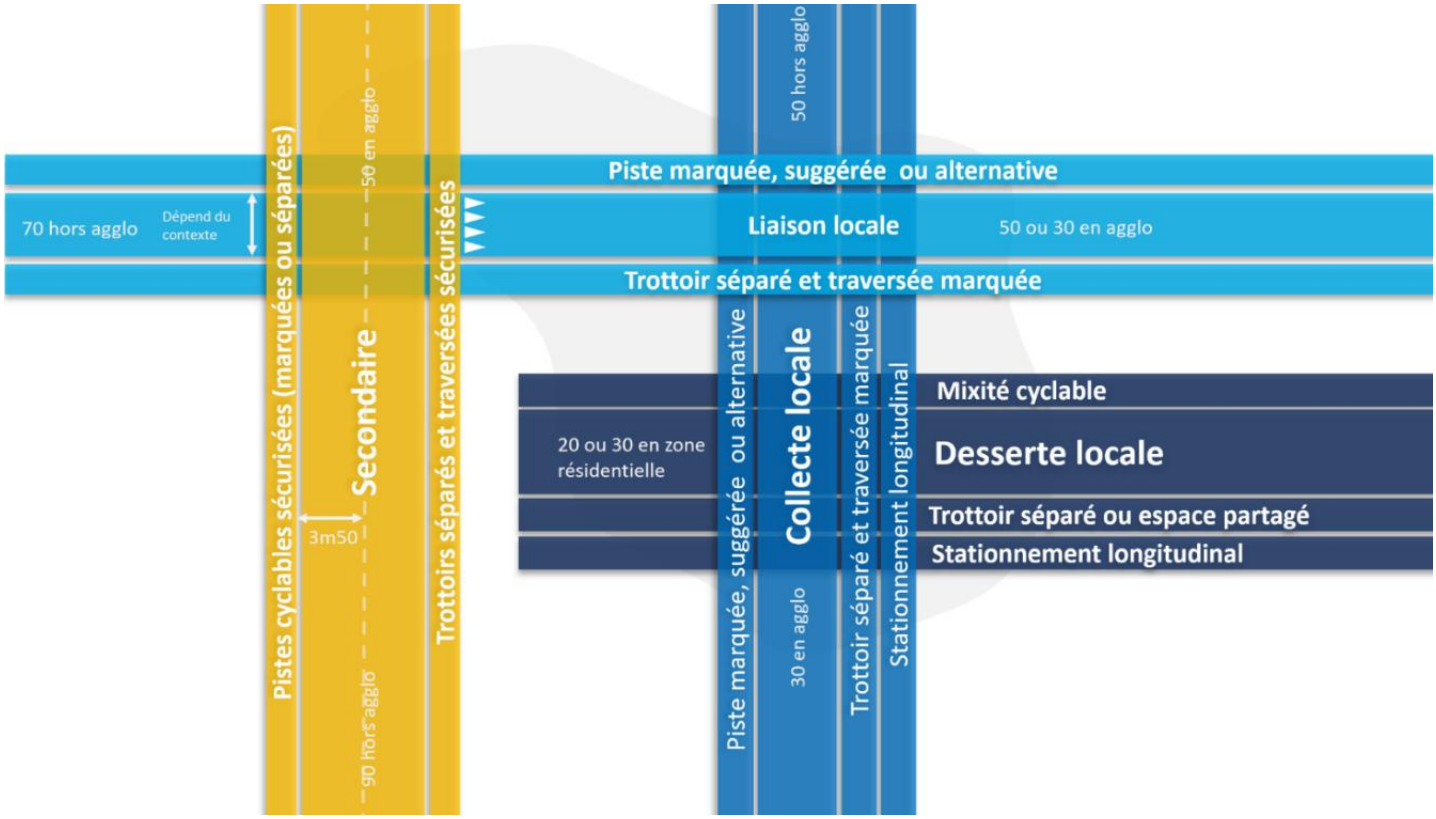
4. **Desserte locale** : dessert les habitations, avec circulation apaisée et pas de transit local. La VMA est de 30 km/h, voire de 20 km/h dans les zones résidentielles. La priorité de droite est possible, si pas de ligne de bus. Les usagers sont mélangés ou en zone de rencontre/résidentielle. La forme comprend des trottoirs séparés ou des espaces partagés sans traversée marquée, la mixité pour les cyclistes, sauf cas exceptionnel, pas de ligne de transport en commun, ainsi qu'un stationnement organisé en chaussée si la largeur disponible est suffisante (service d'urgences, véhicules agricoles…).

Cette disposition devant faire foi auprès des gestionnaires de navigation routière permet à des organismes comme Waze ou TomTom de ne pas diriger le trafic vers ou dans un réseau non adapté.

Les cartes (OpenStreetMap) et fonds de plans digitalisés (Googlemaps), en libre consultation sur le Net, peuvent être adaptés suivant la volonté de la Commune à hiérarchiser son réseau.

Le diagnostic a établi la carte du réseau viaire actuel.

En fonction des aménagements et boucles de circulation envisagés dans le présent PCM, il y aura lieu de modifier cette carte pour s'assurer que les nouvelles dispositions en matière de gabarit et de fonction permettent de garder une hiérarchie viaire équilibrée, allant du grade 1 au 6 pour tout déplacement exécuté en voiture, et d'identifier les éventuels dysfonctionnements persistants.



FICHE 6.01 : hiérarchie viaire

Subsides	**Montants**	**Intervenants**
Sans objet	Sans objet	SPW COMMUNE OpenStreetMap Gestionnaires de GPS
Indicateurs de résultat	**Indicateurs d'impact**	**Temporalité**
• Données des analyseurs de trafic placés à des endroits stratégiques : placements avant et après travaux – en fonction des dispositions ; • Résultats des caméras Telraam distribuées et accessibles sur le Net – en cours ; • Nombre d'excès de vitesse enregistrés par les services de Police via les PV – statistiques Police ; • Nombre de rues aménagées en zone 30 et espace partagé – inventaire à mettre à jour – outil Qgis ou uMap ; • Nombre d'accidents enregistrés par les services de Police - statistiques Police ; • Enregistrement de la mise en place progressive des boucles de circulation – mise à jour Qgis ou uMap.	Parts modales des déplacements "domicile-travail" du recensement fédéral tous les 10 ans ; Parts modales des déplacements de loisirs de l'enquête Monitor du SPF tous les 3 ans.	3 à 5 ans

OBJECTIF

✓ Assurer que tout déplacement suive une logique hiérarchisée du réseau de voiries empruntées.

Le réseau des voiries de liaison et de collecte des véhicules privés jusqu'aux petites voiries de desserte doit être organisé pour que le gabarit de chaque voirie soit adapté au trafic existant ou souhaité.

MÉTHODOLOGIE

Pour Anderlues, cette hiérarchie est assez simple :

Voiries du réseau primaire

- N59 (régionale) : Cet axe permet de contourner Anderlues et de relier la N54, jouant un rôle essentiel dans le réseau de transport régional. Elle constitue l'itinéraire privilégié pour les trajets longue distance Nord-Sud.

- N90 (régionale) : Bien que cette route traverse des zones habitées, elle reste un axe stratégique. Toutefois, elle nécessite des mesures d'apaisement (réduction de la vitesse, sécurisation) pour améliorer la sécurité et réduire les nuisances locales.

Orientation générale : Ces voiries, en raison de leur rôle structurant et stratégique, doivent conserver leur classification en réseau primaire et continuer à absorber le trafic de transit.

Voiries du réseau secondaire

Dans une optique de réaménagement urbain, la chaussée de Thuin sera reclassée en réseau de liaison locale. Les travaux projetés visent notamment à intégrer des aménagements cyclables et à réduire l'usage de cette route pour le transit motorisé. Les trajets Nord-Sud seront ainsi redirigés vers la N59, mieux adaptée au trafic plus important.

Voiries de liaison

Ces voiries jouent un rôle intermédiaire, reliant les axes principaux aux quartiers locaux. Plusieurs ajustements sont proposés pour refléter les réalités du trafic et des usages :

- Rue des Combattants : Cette route, essentielle pour la circulation locale et dépourvue d'alternatives directes, conserve son rôle de liaison locale.
- Rue Paul Janson : En raison de son importance pour les déplacements locaux, cette voirie maintient également sa classification.
- Rue à Dettes : Cette rue subit un trafic de fuite important, lié à l'absence du chaînon manquant de la RN54. Afin de réduire la pression sur les riverains, sa classification sera dégradée en voirie de collecte locale, limitant ainsi son usage au trafic de proximité.

Voiries de collecte locale

Les voiries de collecte locale sont cruciales pour organiser la circulation au sein des quartiers. Elles connectent les zones résidentielles aux axes de liaison tout en préservant le cadre de vie des habitants.

Centre d'Anderlues :

Plusieurs axes dans le centre seront reclassés pour améliorer la qualité de vie et réduire le trafic de transit. Les voiries concernées sont :

- Rue Albert 1er,
- Place Paul Pastur,
- Rue du Cardinal Mercier,
- Rue Houdoux,
- Rue de Nivelles.
- Rue Picot : Cette rue sera reclassée d'une voirie de desserte locale à une voirie de collecte locale pour encourager les automobilistes à éviter le centre d'Anderlues.

Voiries de desserte locale

Toutes les autres voiries qui desservent essentiellement des logements, qu'ils soient pavillonnaires, en immeubles multiples ou anciens le long des rues anciennes souvent étroites .

L'ensemble du réseau n'est pas conçu pour absorber toute la circulation automobile actuelle.

Il faut donc avoir une politique de dissuasion à l'usage de la voiture.

Voirie	Changement projeté
Chaussée de Thuin (N59b)	Reclassée de réseau secondaire à liaison locale, avec aménagements pour cyclistes et réduction du trafic.
Rue à Dettes	Déclassée de liaison locale à collecte locale pour réduire le trafic de fuite.
Rue Picot	Promue de desserte locale à collecte locale pour faciliter le contournement du centre-ville, destinée à un trafic de poids lourds pour éviter l'hyper centre.
Centre d'Anderlues	Voiries (Rue Albert 1er, Place Paul Pastur, Rue du Cardinal Mercier, Rue Houdoux, Rue de Nivelles) dégradées en collecte locale pour améliorer le cadre de vie et limiter le trafic de transit.

Comment objectiver la fonction d'une voirie

Dans le cadre du PMCM de Charleroi, des caméras ont été mises à disposition des communes et des habitants désireux de participer à la mise en place du plan de mobilité.

La pose de ces caméras Telraam permet de vérifier la composition du trafic et les vitesses pratiquées.

Cela permet d'objectiver les éventuels aménagements à envisager.

Exemple : résultats de la Telraam placée rue à Dettes

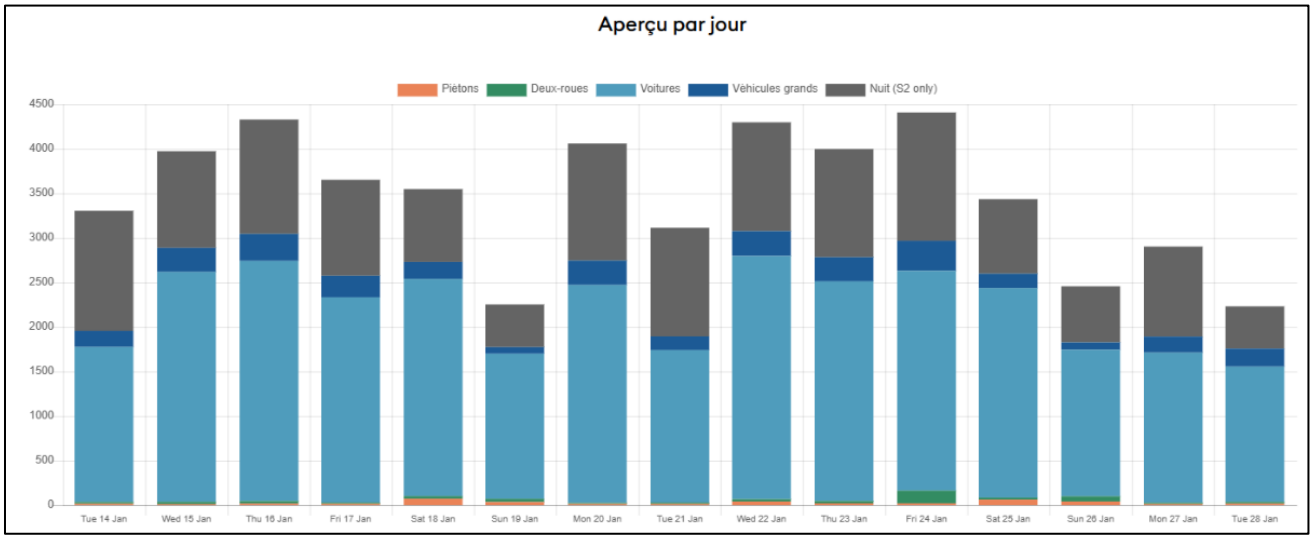


Figure 30 : Extrait capture d'écran des données Telraam - source : telraam.net

On remarque que la rue à Dettes voit passer une moyenne de 3500 véhicules par jour, il s'agit d'un nombre assez important, non compatible avec la nouvelle fonction de collecte locale.

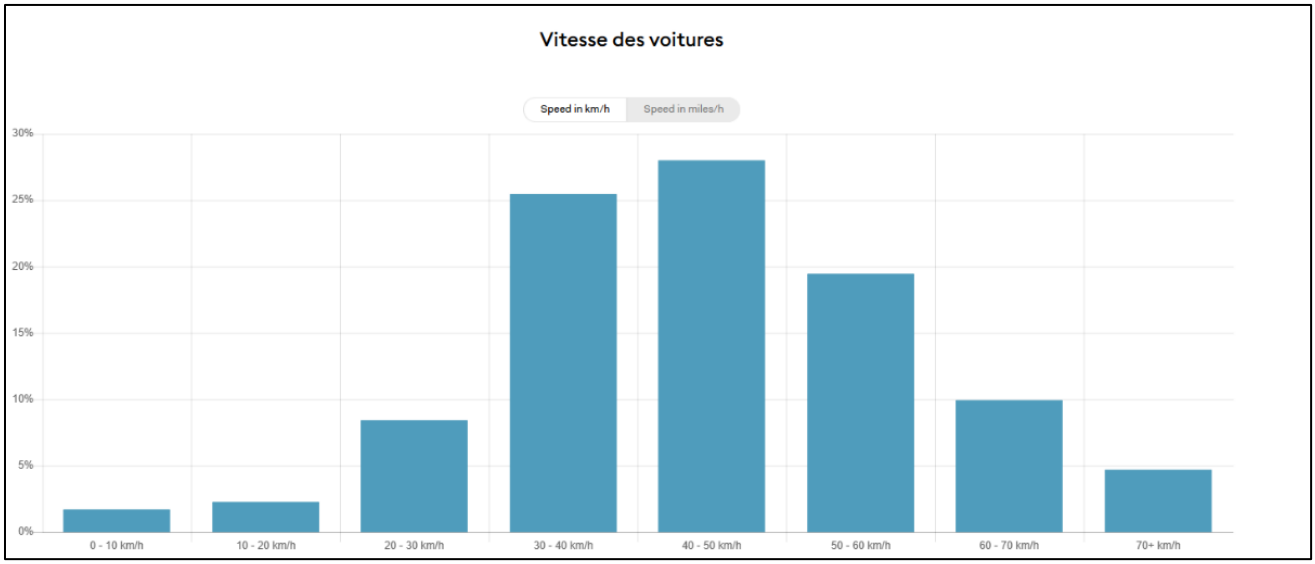


Figure 31 : capture d'écran des données Telraam - source : Telraam.net

Pour ce qui est des vitesses enregistrées, celles-ci sont bien au-dessus de la limitation de 50km/h. 35% des automobilistes dépassent cette vitesse avec 5% de ceux-ci allant même au-dessus des 70km/h ce qui n'est pas compatible avec la nouvelle classification de la voirie. Il faudra donc mettre en place des aménagements afin de réduire les vitesses ; par la mise en place de chicanes ou de poches de stationnement bien dimensionnées pour forcer les automobilistes à dévoyer et donc lever le pied.

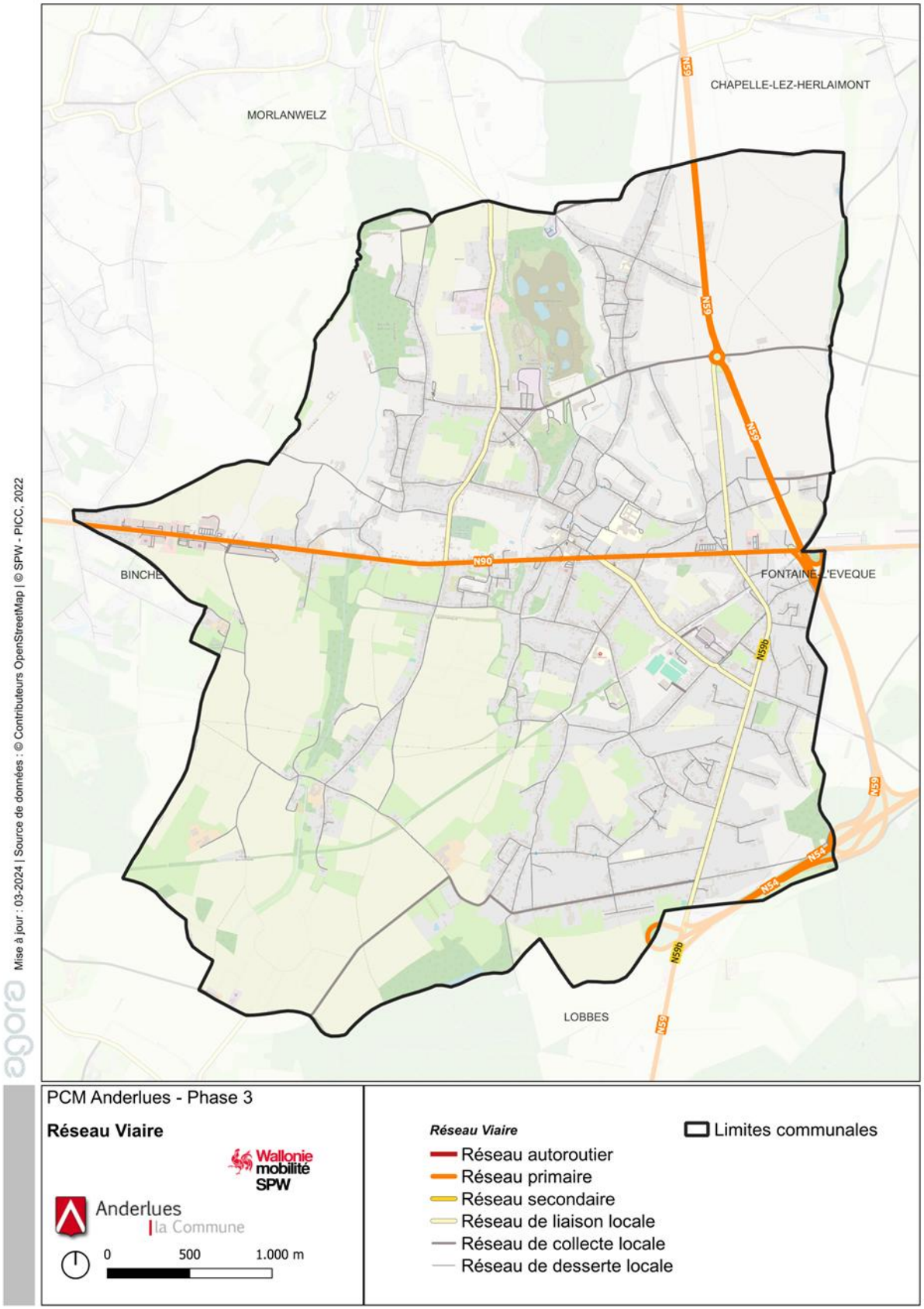


Figure 32 : carte du réseau viaire projeté - source : Agora 2025

Piétons	Cyclistes	Transport en commun par le bus	Transport en commun par le rail	intermodalité	Hiérarchie viaire	Gestion de la demande	Gestion de l' offre	Stationnement	Transport de marchandises par la route	Mobilité scolaire	Amélioration de la qualité du cadre de vie	Communication

FICHE 6.02 : hiérarchie viaire : aménagement de la rue à Dettes

Subsides	**Montants**	**Intervenants**
SPW-PIC-PIMACI		Commune SPW-MI
Indicateurs de résultats	**Indicateurs d'impact**	**Temporalité**
• Données des analyseurs de trafic placés à des endroits stratégiques : placements avant et après travaux – en fonction des dispositions ; • Résultats des caméras Telraam distribuées et accessibles sur le Net – en cours ; • Nombre d'excès de vitesse enregistrés par les services de Police via les PV – statistiques Police ;	Parts modales des déplacements "domicile-travail" du recensement fédéral tous les 10 ans ; Parts modales des déplacements de loisirs de l'enquête Monitor du SPF tous les 3 ans.	2 ans

OBJECTIF

- ✓ Aménager des chicanes ou dévoiements afin de ralentir les véhicules et éviter le trafic de fuite.

MÉTHODOLOGIE

La rue à Dettes subit un grand trafic de fuite à cause du « chaînon manquant de la RN54 qui aurait permis une connexion directe entre Maubeuge et le ring de Charleroi. Dans la situation actuelle le trafic ne possède que de peu d'options satisfaisantes :

- Respecter la hiérarchie viaire et donc utiliser les itinéraires suivants :
    - N54 → N40 → N563 → N90 qui représente un détour important et traverse des cœurs d'habitat
    - N54→N40→ N55 → N90 qui est un grand détour et traverse des zones d'habitat
    - N54→ N40 → N53 qui est le plus grand détour mais évite des zones densément peuplées et respecte la hiérarchie viaire.
- Ne pas respecter la hiérarchie viaire en utilisant des routes locales afin de rejoindre la N54 en passant par la rue à Dettes.

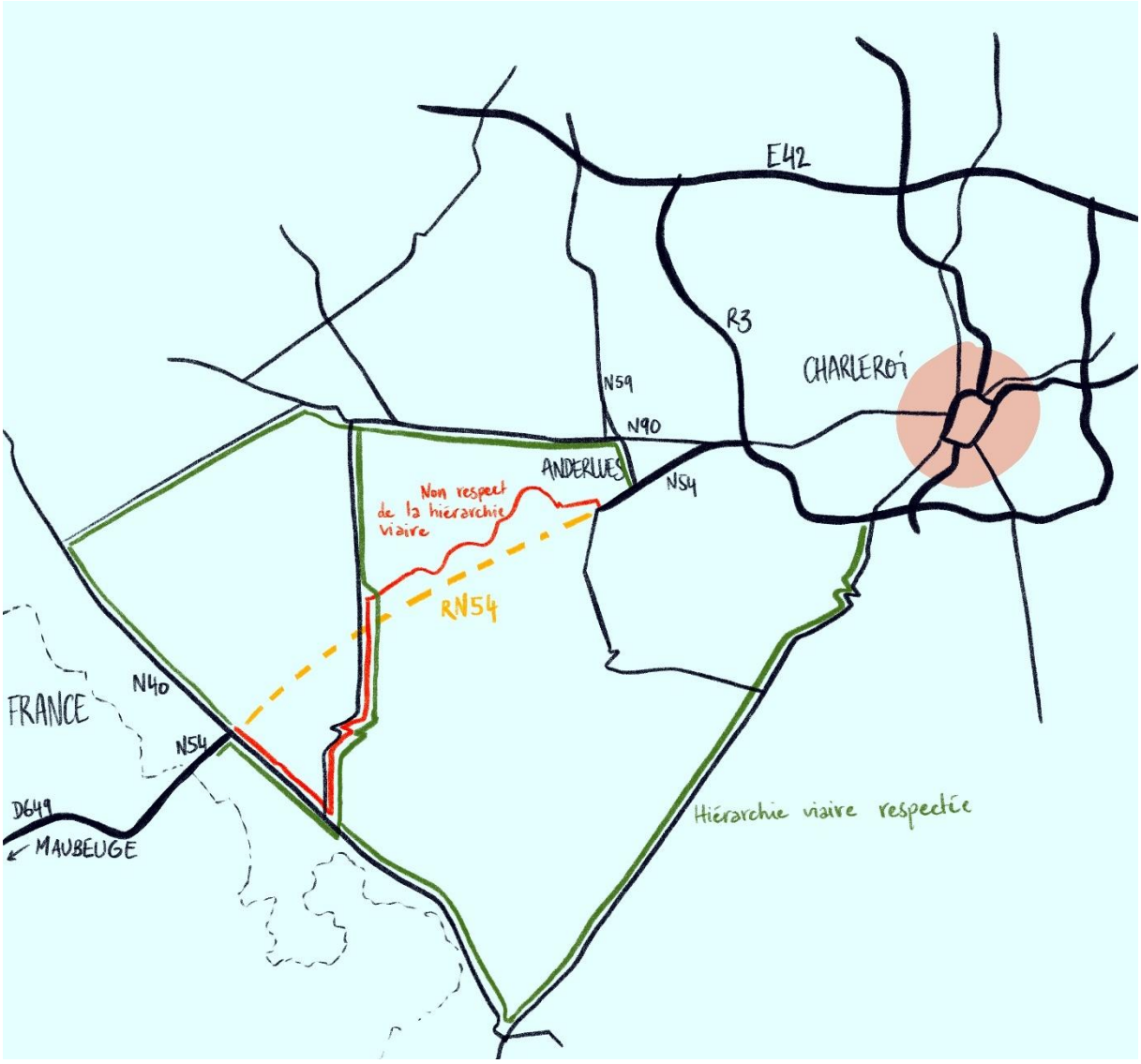


Figure 33 : Schéma hiérarchie viaire supracommunale - source: Agora

On a donc peu de possibilités d'amélioration de la circulation dans la situation actuelle ; en faisant strictement respecter la hiérarchie viaire, on déplace le trafic vers d'autres villages ou communes ou on force à des détours très importants pour les automobilistes. Cependant, même avec cette configuration, la situation actuelle n'est pas acceptable puisqu'elle pousse les voitures à transiter via la rue à Dettes qui n'a ni le gabarit ni la fonction d'accueillir une telle quantité de trafic de fuite.

En attente de la construction de la RN54 qui est inscrite dans l'accord du gouvernement wallon, la commune doit mettre en place des mesures à même de décourager le trafic de fuite sur cette voirie et inciter les automobilistes à respecter la hiérarchie viaire, même aux dépends de leurs temps de trajet.

Pour ce faire, la Commune a chargé le bureau d'études IGRETEC de réorganiser le stationnement de la chaussée en chicanes afin de faire ralentir les voitures.

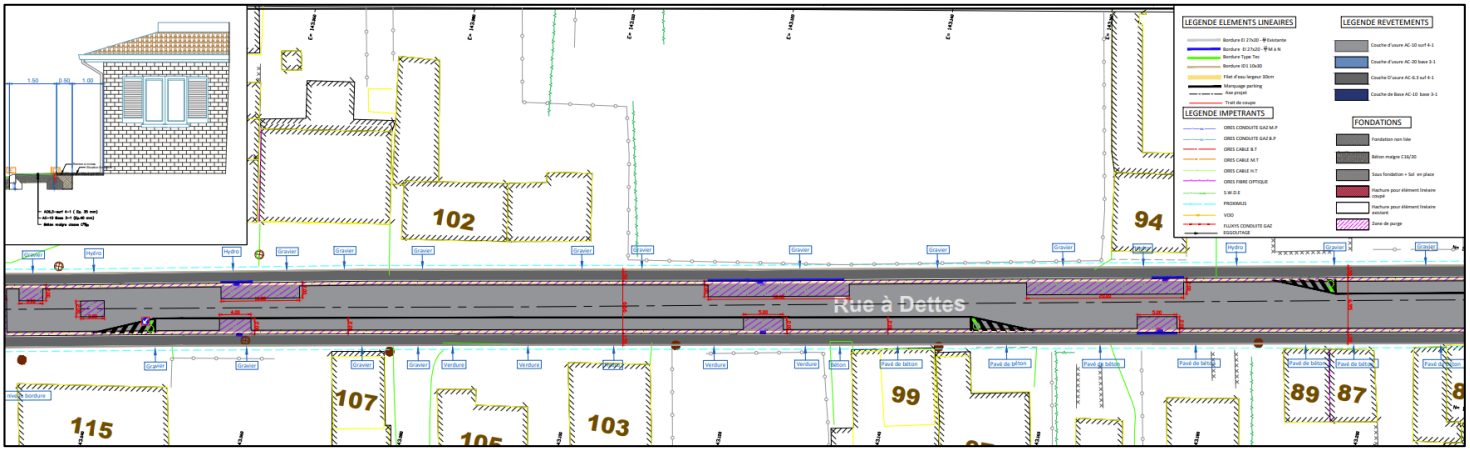


Figure 34 : extrait plan terrier Igretec - source : Commune

La voirie est organisée avec des chicanes de dévoiement

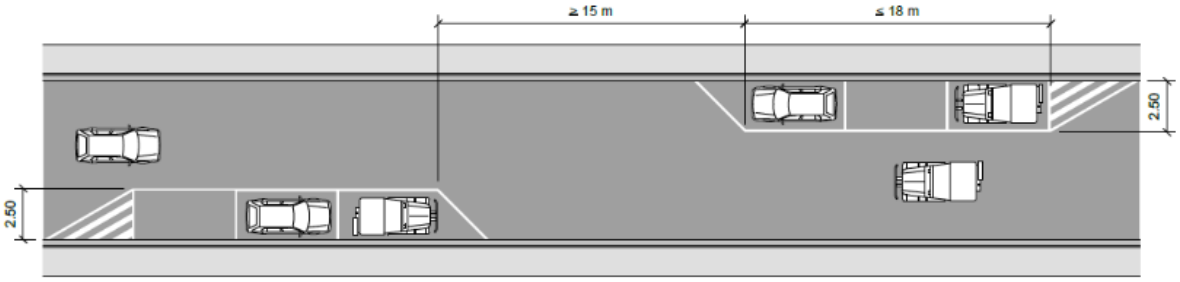


Figure 35 : Schéma issus de la Sécurothèque - source : Mobilité.Wallonie.be

Suivant les recommandations de la Sécurothèque, il y a lieu de prévoir des bandes de stationnement moins longues et donc plus souvent répétées et de faire des zones de croisement moins longues limitées à 15 m allongées à 18 et même 20 m si des bus devaient se croiser. On peut allègrement élargir les zone de stationnement à 2m20 et même 2m50 si on démontre qu'on laisse 4 m de chaussée. Cette largeur empêche le croisement de véhicules personnels et permet aux véhicules de secours et bus de passer aisément.

Ce n'est qu'ainsi que les aménagements sont vraiment dissuasifs pour le trafic de fuite car la répétition des dévoiements devient inconfortable et permet une réelle limitation des vitesses pratiquées. On allonge le temps de parcours, ce qui devient dissuasif pour une partie des automobilistes et camionneurs qui ne font que passer.

Piétons	Cyclistes	Transport en commun par le bus	Transport en commun par le rail	intermodalité	Hiérarchie viaire	Gestion de la demande	Gestion de l' offre	Stationnement	Transport de marchandises par la route	Mobilité scolaire	Amélioration de la qualité du cadre de vie	Communication

FICHE 6.03 : Nouveau régime des vitesses

Subsides	**Montants**	**Intervenants**
Sans objet	185 €/panneau et poteau	Commune Zone de police
Indicateurs de résultats	**Indicateurs d'impact**	**Temporalité**
• Données des analyseurs de trafic placés à des endroits stratégiques : placements avant et après travaux – en fonction des dispositions ; • Résultats des caméras Telraam distribuées et accessibles sur le Net – en cours ; • Nombre d'excès de vitesse enregistrés par les services de Police via les PV – statistiques Police ;	Nombre d'accidents	5 ans

OBJECTIF

- ✓ Transition progressive de la VMA à 90 km/h sur les axes structurants à 70 km/h en amont des agglomérations.
- ✓ Réduction du régime des vitesses où la fonction de séjour est plus importante que la fonction de circulation (fonction existante ou fonction souhaitée). Cela contribue à la création de « quartiers apaisés » en zone 30 ou zone de rencontre.

MÉTHODOLOGIE

Étape 1 :

- Analyser le territoire de la commune pour mettre en évidence les zones d'habitat. Dans les zones plus rurales, les limites sont parfois floues et les contraintes de circulation de transit continuent souvent de guider l'aménagement des voiries.

Étape 2 :

- Identifier les différents types de voiries sur l'ensemble du réseau viaire, notamment les voiries de liaison locale et de desserte locale pour lesquelles un haut niveau de service doit continuer d'être assuré. La fluidité doit y être maintenue, mais à des vitesses compatibles avec les fonctions qui se sont développées autour de ces axes. Il faut donc **distinguer fonction et vitesse** réglementaire, et **ne pas confondre vitesse et fluidité.** Les vitesses seront donc réduites sur ces axes à 30 km/h près des écoles, en zone commerciale ou dense...
- Effectuer l'inventaire des régimes de vitesse existants. Cela permet de mettre en évidence le passage sans transition de 90 à 50 km/h.

Étape 3 :

- Redéfinir les limitations de vitesse pour les voiries de liaison locale et de desserte locale, sur base des territoires traversés et de sa fonction (70, 50 et 30 km/h), et réglementer systématiquement les zones d'habitat en zone 30 pour en faire des quartiers apaisés. Ces derniers peuvent englober indifféremment toutes les catégories de voiries, à partir du moment où ils délimitent une zone cohérente où il est nécessaire de trouver un juste équilibre entre circulation automobile et vie locale. Cette mise en zone 30 permet d'instaurer une mixité des différents modes de déplacement et d'augmenter la sécurité des modes actifs.

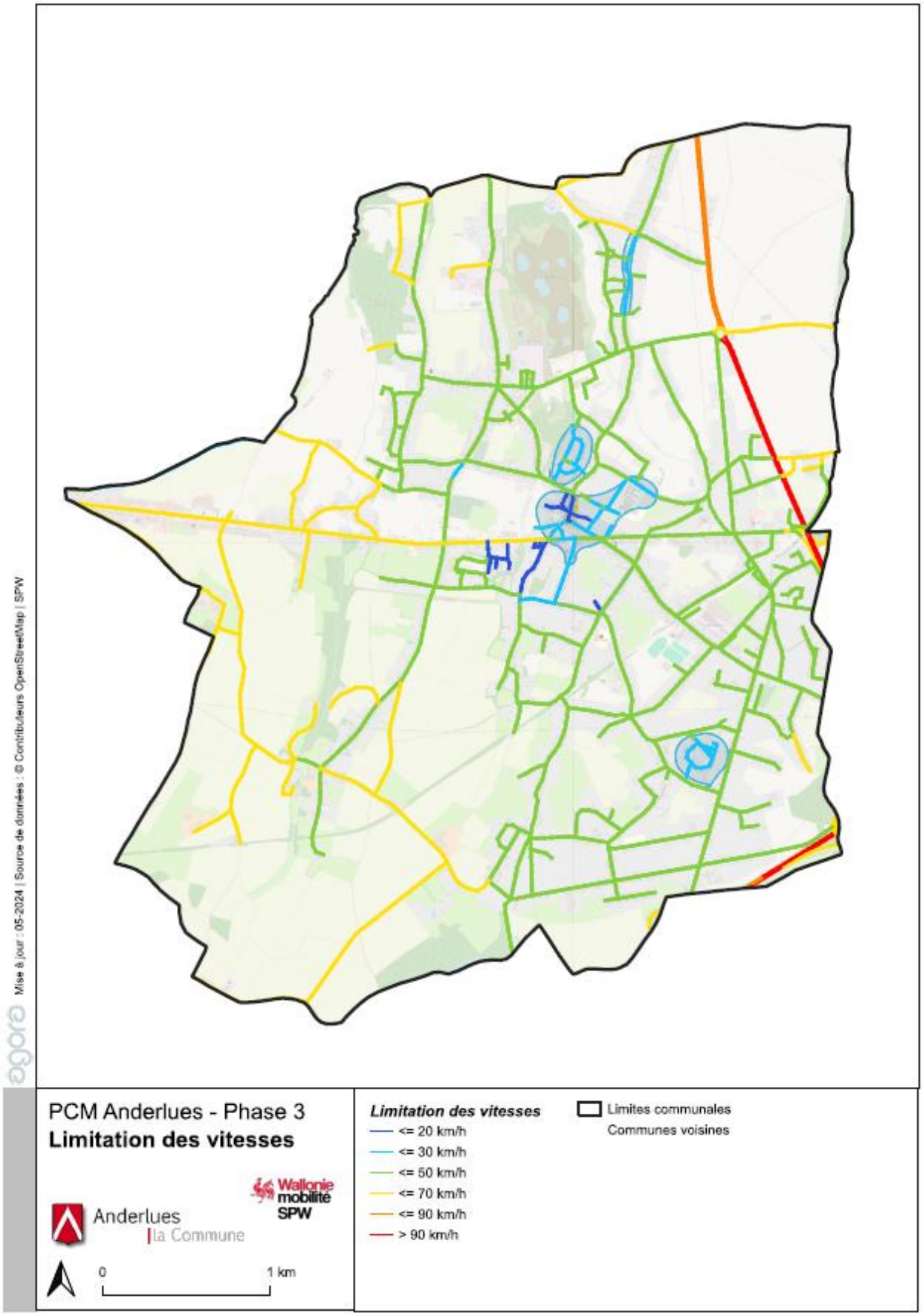


Figure 36 : carte des régimes de vitesse projetés - source : Agora 2025

Il est proposé de travailler par **zone 30 ou 20**, suivant la présence ou non de trottoirs existants dans les quartiers résidentiels, et non plus par rue, à l’instar des grandes villes.

Cette disposition permet de signaler avec moins de dispositifs des zones entières soumises au même régime et d'avoir une vision plus cohérente des limitations de vitesse.

Les rues de collecte restent à 50 km/h, les rues de desserte tombent de manière générale à 30 km/h, permettant ainsi d’assurer la sécurité pour une circulation mixte auto-vélo sur des chaussées relativement étroites et souvent en pente.

Le régime de vitesse de la N90 avec l’arrivée de la cyclostrade sera éventuellement à revoir en fonction de la disposition de lieux projetée. La section limitée à 30 km/h devant l’école pourrait être étendue au Mobipôle Monument.

7.VOLET TRANSPORT DE MARCHANDISES

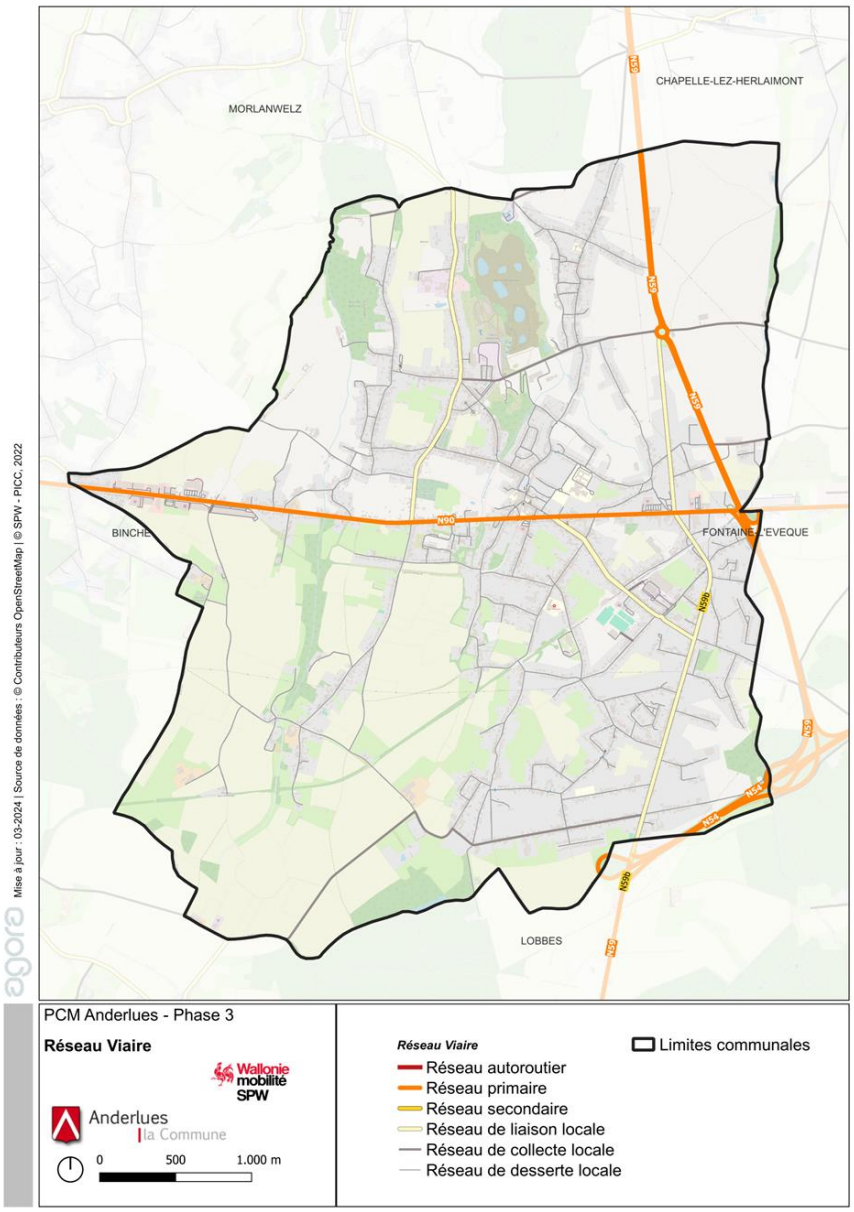
Sources de subsides	Montants	Acteurs
Sans objet	185 €/panneau et poteau	Commune d'Anderlues SPW pour les voiries régionales
Indicateurs de résultats	**Indicateurs d'impact**	**Temporalité**
Enregistrements Telraam	Comptages dans des endroits clés de la commune - caméras Telraam ; Nombre de PV dressés par la zone de Police.	1 an Création de la ZAE

OBJECTIF

- ✓ Maintenir le trafic des poids lourds sur les voiries adaptées à ce charroi ;
- ✓ Éviter le trafic des poids lourds dans les quartiers à apaiser.

Le transport des marchandises, jusqu'aux PAE, commerces et consommateurs, se fait via différents modes de transport : camionnettes, camions, trains, péniches, vélos-cargos...

Dans le cadre du PCM, le transport de marchandises représente également un défi dans les communes, surtout pour le mode de transport par camion qui génère le plus de nuisances en matière de trafic et de congestion. Les poids lourds (PL) ne passent donc pas inaperçus sur les voiries, en particulier lorsque ces derniers utilisent en nombre des routes jugées inadaptées à leur passage, comme des voiries communales traversant les centres-villes et les villages.



EN THÉORIE

Excepté pour les transports dits « exceptionnels », il n'y a pas de réglementation générale concernant le choix d'itinéraire du trafic de poids lourds. Celui-ci aura tout de même tendance à préférer le réseau primaire (voies rapides et autoroutes), et n'empruntera le réseau local que pour rejoindre son point d'origine ou sa destination (livraisons).

Selon les observations, la mise en place du prélèvement kilométrique « VIAPASS » sur le réseau belge, depuis 2016, n'a pas changé fondamentalement le comportement des chauffeurs routiers. Toutefois, comme dans chaque secteur d'activités, une augmentation de charges encourage à en minimiser les répercussions négatives. Cela peut se traduire par la recherche d'itinéraires bis.

Dès lors, la plupart des communes confrontées à ce trafic de fuite essaient de s'en prémunir au cas par cas, en disposant des panneaux d'interdiction de passage de certains tonnages dans certains quartiers.

Mener une politique stratégique globale efficace n'est pas aisé ; identifier les causes de ce trafic de fuite est plus efficace. Or, la plupart des compagnies belges de transport recourent à des sociétés étrangères

en sous-traitance ou à des sociétés d'affrètement intermédiaires. Dans ces conditions, il est quasi impossible d'identifier les transporteurs habituels pour envisager des actions d'information ou de sensibilisation. En outre, pour certaines marchandises à faible valeur (graviers, pierres, terres…), le coût du transport est une composante importante du prix final facturé au client, et le transporteur cherchera souvent le chemin le plus court (en temps et/ou en distance).

L'organisation du transport de marchandises est intimement liée à la hiérarchie viaire. Les voiries à privilégier pour le transport de marchandises sont celles supérieures au réseau de liaison, afin de permettre de concentrer le trafic de poids-lourds sur les axes capables de le supporter.

EN PRATIQUE

Outils infrastructure à la disposition des communes

Les éléments ralentisseurs, tels que chicane et effet de porte dissuadent les chauffeurs de poids lourds d'emprunter certains itinéraires. Les surélévations de chaussée sont également efficaces, mais à disposer en dehors des agglomérations, car cela engendre des nuisances de vibrations et de bruits.

Un chauffeur, qui n'a pas de raison déterminante de passer dans un quartier avec une infrastructure routière mal adaptée à son véhicule, sera vite découragé et va chercher naturellement une alternative plus rapide et moins contraignante.

Cette mesure est efficace pour éviter la traversée de villages ou de quartiers à vocation résidentielle par des poids lourds réguliers.

Outils réglementaires

Les communes peuvent prendre un arrêté de police limitant le tonnage des camions pour protéger des zones résidentielles. À cette fin, il est conseillé d'objectiver les avis subjectifs à ce sujet en plaçant un analyseur de trafic, qui enregistrera le nombre de passages réels de poids lourds, avant de prendre une décision.

En effet, il ne faut pas oublier que les riverains ont besoin :

- D'être livrés. Les livraisons de mazout ou de marchandises de grand volume, par exemple, sont faites par des poids lourds situés dans la catégorie des 7,5 tonnes à 19 tonnes sur 2 essieux ;
- De bénéficier du ramassage des poubelles. Les derniers véhicules de ramassage sont des véhicules de 16 tonnes ;
- De bénéficier du Service d'incendie et d'aide médicale urgente ;
- De laisser les lignes de bus régulières circuler dans leur quartier. Les bus sont des véhicules de 13t pour les Proxibus de 28 places, de 19t pour les bus classiques à 2 essieux, de 26t pour les 3 essieux et de 28t pour les bus articulés.
- De laisser la possibilité d'avoir accès au ramassage scolaire.

Par conséquent, toutes les zones importantes, interdites aux poids lourds, doivent être accompagnées d'un itinéraire de déviation adapté, ainsi que d'une aire de stationnement pour réaliser le transfert modal des livraisons (centre historique, zone de loisirs…). La Commune doit, dans ces cas, transmettre une information au provider de GPS à destination des chauffeurs de poids lourds.

Il faut donc éviter les interdictions aux plus de 3,5t - le faire à partir de 7,5t - et la notion de « sauf circulation locale », qui ne permet ni de contrôler, ni de verbaliser en cas de violation de l'interdiction de circuler à tous poids lourds.

Le cas de l'accès à la future zone d'activité économique située dans la quartier de l'Arbiette est à analyser

Figure 37: schéma d'accessibilité d'une zone industrielle éventuelle

Afin d'optimiser la circulation et d'atténuer l'impact du trafic lourd sur les voiries résidentielles (zone verte), plusieurs mesures peuvent être mises en place pour éviter la saturation du carrefour de l'Arbiette et mieux répartir les flux :

- Création d'une voirie alternative : Une liaison entre la rue Jules Destrée et la rue de la Résistance pourrait être intégrée dans les charges d'urbanisme du nouveau pôle industriel et logistique. Cette infrastructure permettrait de détourner une partie du trafic poids lourds sans surcharger le carrefour existant.

- Restriction de la circulation des poids lourds : Un jeu de sens interdits serait mis en place afin d'empêcher les camions de traverser la zone vers l'ouest, limitant ainsi leur passage dans les secteurs d'habitat.

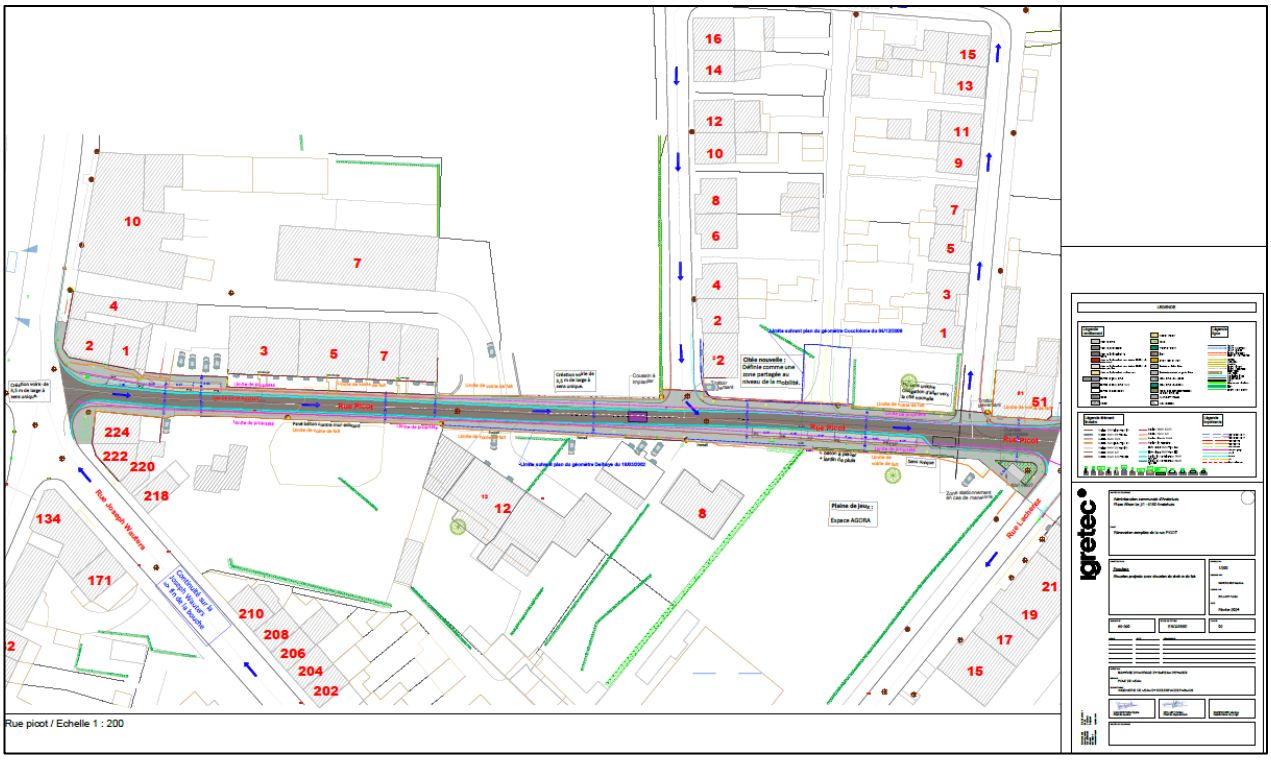


Figure 38 : plans Igretec aménagements rue Picot - fév.2024 - source : Commune

Des aménagements de la rue Picot conçus sur des plans d'Igretec envisagent déjà cette mise à sens unique. Elle semble opportune pour éviter le trafic PL dans la zone d'habitat.

- Interdiction de circulation aux véhicules de plus de 7,5 tonnes : La rue Lacherez serait fermée aux camions de grand tonnage afin de préserver le cadre de vie des riverains et d'éviter une dégradation prématurée de l'infrastructure routière. Il en serait de même de la rue des Combattants dans le sens J. Destrée – N90 – à confirmer avec un résultat Telraam pour identifier de manière objective de trafic actuel des PL.

- Gestion du flux des poids lourds : Un espace de demi-tour dédié serait aménagé au sein de la future zone d'activité, contraignant les camions à rebrousser chemin avant d'être redirigés vers le rond-point N59. Cette mesure permettrait de fluidifier le trafic tout en apaisant les voiries résidentielles et en réduisant le passage des poids lourds dans les quartiers d'habitation. Ces camions doivent passer par la rue des Combattants où le charrois lourds n'est autorisé que dans un sens. Toutefois les fondations de cette voirie ne sont pas conçues pour un tel charrois. Il y a donc d'importants travaux à envisager. C'est donc la seule solution à envisager actuellement.

- En attendant l'aménagement de cette ZAE, les PL sont invités à emprunter la rue des Combattants pour accéder à la rue J. Destrée en venant du sud et les rues d'Anderlues et Beauregard de Morlanwez en venant du nord. Cependant, pour quitter Anderlues, l'axe Picot – Résistance – G. Marcelle est tout indiqué. Et la rue des Combattants limitée à un seul sens pour les PL, ce qui réduit sensiblement la fréquentation des PL

Ces aménagements visent à améliorer la circulation dans la zone tout en limitant l'impact du trafic poids lourd sur les riverains. La mise en place d'un tel dispositif garantirait une meilleure accessibilité aux infrastructures logistiques tout en favorisant une gestion cohérente des déplacements de marchandises.

L'esquisse de la fiche 12-05 est conçue dans cette stratégie

8.VOLET STATIONNEMENT

Subsides	Montants	Intervenants
SPW-MI : subsides PIC et PIMACI SPW : appels à projets et droits de tirage thématiques FEDER : fonds européens Fondation Roi Baudoin pour sites patrimoniaux Commune : charges d'urbanisme SPW-sécurité routière : abords d'écoles SPW-DT : PRU SPW-DDR : SCDR	1 place de parking = 5.500 €	Commune Zone de Police Atingo

OBJECTIF

- ✓ Maintenir une offre de stationnement en espace public adaptée à la demande ;
- ✓ Assurer du stationnement en site privé pour les futurs projets immobiliers, en fonction de l'offre en mobilité de la zone concernée ;
- ✓ Optimiser l'espace public en stationnement, tout en respectant le principe STOP.

Le stationnement est une dimension importante de la mobilité. Il se situe au début et à la fin de tout déplacement. Les véhicules sont stationnés généralement durant 90% de la journée, et leur occupation spatiale est un facteur important à gérer dans les espaces publics et au sein des infrastructures privées.

Pour les vélos, vélomoteurs et motos, la sécurisation des espaces de stationnement est aussi un élément à prendre en compte. Retrouver son véhicule sans qu'il soit volé ou vandalisé est essentiel.

Le stationnement à l'échelle de la commune est réparti en deux catégories principales : le stationnement public et le stationnement privé. Les grandes poches de stationnement sont de façon logique situées à proximité des gros pôles générateurs de déplacement.

ENCADREMENT PAR VALEURS CIBLES DU NOMBRE DE STATIONNEMENTS EN VOIRIE

Trouver un équilibre entre l'encouragement au transfert modal et la réduction des voitures garées sur la voie publique, en déterminant le nombre de places autorisées sur la voirie et hors voirie, contribue à l'amélioration du cadre de vie des noyaux d'habitat.

Augmenter l'offre en stationnement, en réduisant les durées par un dispositif de zone bleue ou un système de places payantes, permet d'améliorer la problématique de stationnement sans devoir créer du parking supplémentaire.

Prendre en compte les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire et réaliser une étude de mobilité pour les projets résidentiels, non résidentiels et commerciaux de grande ampleur, assure une maîtrise des besoins en stationnement des nouveaux habitants et usagers.

MESURES COMPLÉMENTAIRES

- Valoriser les parkings existants à proximité des pôles générateurs de déplacement, en améliorant leur signalétique et leurs accès piétons ;
- Travailler avec les acteurs privés, afin d'opérer une mutualisation du stationnement là où c'est possible ;
- Réguler le stationnement dans les quartiers saturés et étendre les zones de régulation pour éviter les déplacements d'une zone à l'autre ;
- Convaincre les commerçants que la dynamique d'un centre-ville n'est pas liée uniquement à l'offre en stationnement ;
- Grâce à une carte d'accessibilité bien établie, motiver les parents à déposer leurs enfants dans des poches de « dépose minute », éparpillées autour de l'école, et effectuer les derniers 100 m à pied en pleine autonomie.

En conclusion, ce volet thématique propose des recommandations pour optimiser la gestion du stationnement dans la commune, en mettant l'accent sur l'encadrement par valeurs guides du nombre de places hors voirie et la carte de stationnement riverain. Des mesures concrètes, comme la valorisation des parkings existants, la régulation du stationnement dans les quartiers encombrés et la mise en place de nouveaux parkings privés mutualisés, doivent être envisagées pour répondre à l'augmentation de la demande, sans créer de nouvelles places de stationnement.

Piétons	Cyclistes	Transport en commun par le bus	Transport en commun par le rail	intermodalité	Hiérarchie viaire	Gestion de la demande	Gestion de l' offre	Stationnement	Transport de marchandises par la route	Mobilité scolaire	Amélioration de la qualité des cadres de vie	Communication

FICHE 8.01 : Politique de Stationnement pour les véhicules motorisés

Subsides	Montants	Acteurs
Sans objet	Sans objet	Commune Région wallonne Commerçants et entreprises
Indicateurs de résultats	**Indicateurs d'impact**	**Temporalité**
• Nombre de places de stationnement public et taux d'occupation ; • Nombre des places de stationnement dédiées au covoiturage et taux d'occupation ; • Nombre de PV pour non-respect des zones bleues.	• Part modale déplacements "domicile-emploi" et "domicile-loisirs" • Meilleur cadre de vie dans les noyaux d'habitat • Meilleure disponibilité près des commerces • Satisfaction (subjective) des commerçants • Décongestion des voiries aux sorties d'écoles • Amélioration du cadre de vie • Cadre de vie – végétalisation de l'espace public	1 an

OBJECTIF

- ✓ Maîtriser la pression du stationnement dans les centres urbains et les rues des quartiers densément peuplés.
- ✓ Gérer l'offre de stationnement, la convivialité des centres-villes et l'attractivité des commerces.
- ✓ Imposer des règlements pour que l'augmentation croissante de la demande en stationnement, liée aux nouveaux projets de logements ainsi qu'à la division d'immeubles existants en plusieurs logements, ne soit pas reportée en tout ou en partie en voirie publique.

MÉTHODOLOGIE

Pour faire face à l'augmentation croissante de la demande en stationnement et à la capacité limitée des voiries d'absorber celle-ci, la Commune peut agir sur deux axes :

A. Limiter la durée de stationnement pour en augmenter la rotation, avec un dispositif de carte de stationnement riverain ou des périmètres de zone bleue/ zone payante ;
B. Fixer des valeurs guides du nombre de places de stationnement à aménager hors voirie pour tout nouveau projet.
C. Délimiter des places dont la longueur doit dépendre du contexte particulier ; proximité avec d'autres voiries, visibilité...

A. Gestion des places de stationnement public

Un règlement de stationnement par zone et par durée

Pour mieux répartir le stationnement sur le territoire de la commune et inciter les visiteurs du centre-ville à effectuer les derniers 100 mètres à pied pour rejoindre leur destination, tout en maintenant des places pour les courtes périodes et pour les PMR, il y a lieu de bien caractériser chaque poche de parking public pour en limiter la durée de stationnement et le type de stationnement : livraisons, places PMR, Kiss and Ride, places réservées aux voitures partagées, aux taxis….

La taille de la commune est prépondérante dans le type de contrôle qu'il faut appliquer.

- Un système de paiement en fonction de la durée de stationnement est coûteux à mettre en place et à exploiter.
- Le système de zone bleue limitée à 15', 30', 2h ou 3 h est plus facile à mettre en place, et est surtout plus modulable.

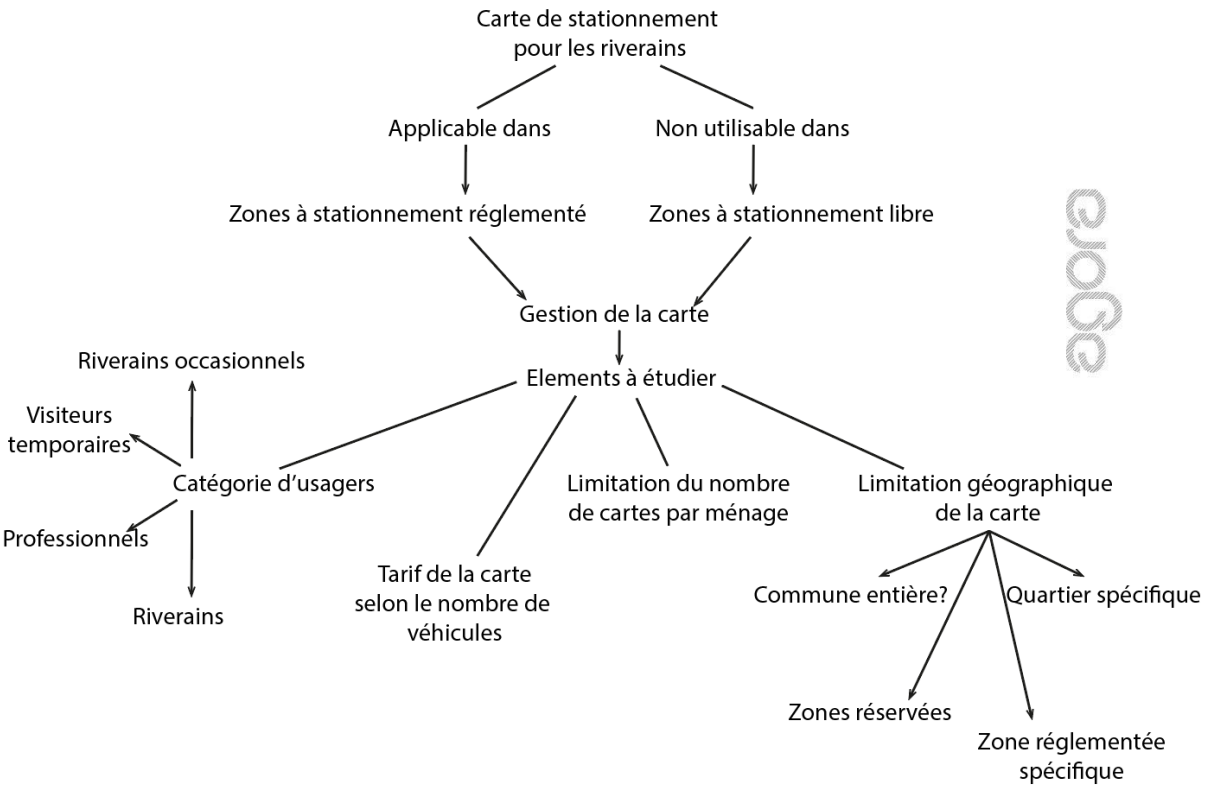
Tout système limitant la durée de stationnement doit être assorti d'un système d'émission de carte riverain.

La carte de stationnement riverain

La carte de stationnement riverain est un outil applicable dans les zones à parking réglementé, que ce soit en zone bleue ou en zone payante. Elle n'est pas utilisable dans les zones à stationnement libre.

La carte de stationnement riverain est une possibilité offerte aux communes de réglementer différemment les zones selon le type de stationnement (riverain, pendulaire ou visiteur) qu'elles génèrent. Elle permet de favoriser une catégorie, ou a contrario d'en décourager une autre.

La gestion de la carte en elle-même peut également être un outil stratégique. Les éléments suivants sont à étudier :



En parallèle, Anderlues a également la possibilité de définir du stationnement spécifique en voirie, comme les zones de livraison, les voitures partagées, le stationnement des PMR, etc.

La carte peut aussi être délivrée pour les voitures partagées. Un règlement communal doit alors fixer les conditions complémentaires et la procédure d'agrément des associations de voitures partagées qui peuvent solliciter une carte de stationnement.

La Commune tiendra également compte des (futures) places de stationnement adaptées pour recharger les batteries des voitures électriques (règlement-taxe pour stationnement hors temps de recharge).

En outre, il est jugé que la Commune d'Anderlues est trop petite pour mettre en place un système payant.

La Commune a aussi la possibilité de compenser la diminution de places de stationnement à la suite d'aménagements de voirie pour améliorer la sécurité des modes actifs par la création de parking en dehors de la voirie sur des parcelles non bâties.

Toutefois cette possibilité nécessite une maitrise du foncier et des frais d'acquisition de parcelles privées situées de préférence en zone d'habitat dense.

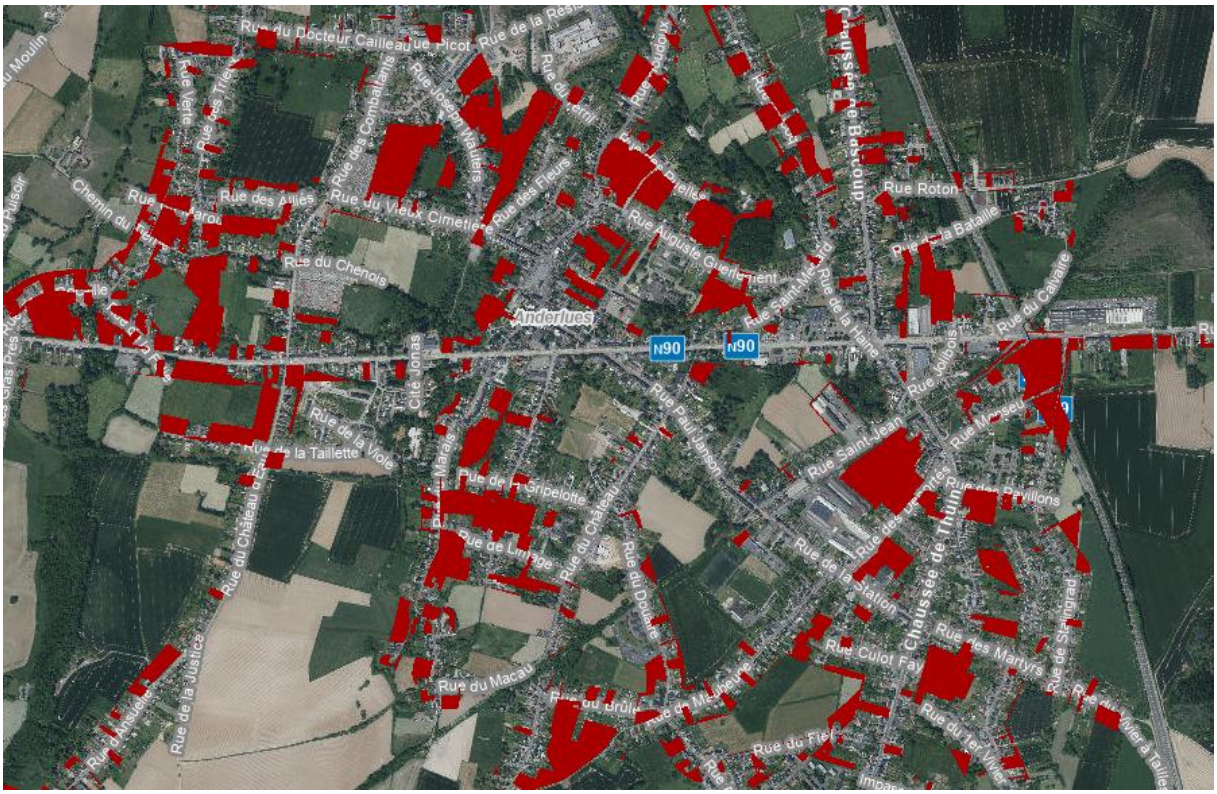


Figure 39 : carte des terrains non urbanisés en zone d'habitat janv. 2022- source: WalOnMap

Cette disposition devrait être incluse dans un SDC futur.

Végétaliser ces poches de stationnement crée d'une certaine manière des mini-poumons verts dans un milieu parfois fort urbanisé.

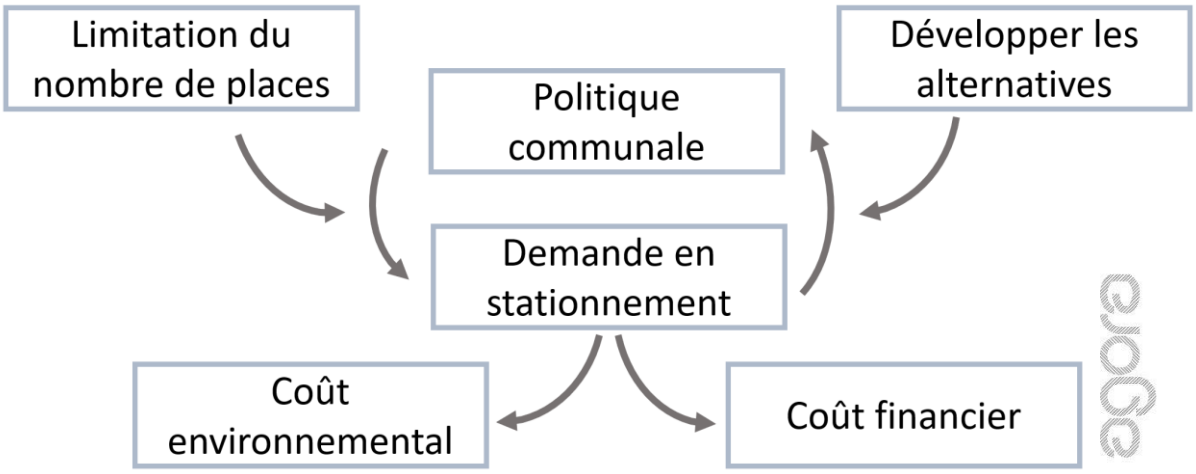
Un guide de bonnes pratiques en aménagement de projets urbains

La volonté politique en matière de mobilité et de stationnement public influencera donc les besoins en stationnement privé et inversement. Il faut trouver l'équilibre entre l'encouragement au transfert modal (en limitant plus ou moins sévèrement le nombre de places autorisées hors voirie) et l'intérêt de réduire le nombre de voitures garées sur la voie publique.

Le stationnement en voirie, souvent considéré comme un droit par les habitants, a un coût important pour la collectivité, mais aussi pour l'environnement. Le stationnement hors voirie implique lui aussi des investissements et des ressources (espace, matériaux, travaux). Par conséquent, il y a lieu également d'encourager une rationalisation de l'offre à ce niveau. De plus, sur base du principe STOP, les espaces à aménager en priorité doivent être à destination des piétons, des cyclistes ou des transports en commun.

Le débat implique aussi les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire, via le schéma de développement communal et la rédaction de documents d'orientation à destination de tout un chacun.

La commune devra donc préciser le nombre d'emplacements de stationnement hors voirie à aménager, suivant le type de projet et les caractéristiques du contexte urbain environnant, via un guide de bonnes pratiques préétabli, s'inspirant des normes édictées par des ouvrages, tels que la CeMathèque.



Dans le cas de projets résidentiels, non résidentiels et/ou commerciaux de grande ampleur, il est même recommandé de demander de réaliser une étude de mobilité supplémentaire dans le cadre de l'étude du projet. Le rayon d'influence du projet sera à apprécier en fonction du contexte.

Dans les autres cas, il faut fixer le nombre d'emplacements de stationnement en fonction du type de projet (logements, bureaux, commerces…) et de la zone urbaine dans laquelle le projet s'implante. Ces zones urbaines sont catégorisées en fonction de leurs particularités : densité, site ancien / historique, fonction du quartier, proximité d'un grand parking public…

La norme moyenne souvent utilisée dans un centre urbain avec une bonne desserte en transport en commun est de 1,5 place / logement, à laquelle on ajoute 10 à 20% pour les visiteurs, en fonction des besoins. Le nombre obtenu doit être arrondi à l'unité supérieure.

Cette norme peut être affinée par quartier, selon l'analyse multicritères développée dans le n° 41 de la CeMathèque (2015) consacré au stationnement : *Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?*

Quartier présentant un niveau de services attractif

NOMBRE D'EMPLACEMENTS / LOGEMENT						
Fréquence des transports en commun	Nbre de bus/jour/sens	≥ 30	15 à 25	10 à 15	5 à 10	< 5
	Nbre de bus/heure/sens	3 à 5	2 à 3	1	<1	/
	Nbre de train/heure/sens	≥ 3	2	1	0.5	0
Accessibilité optimale		1.2	1.3	1.4	1.5	1.6
Accessibilité moyenne		1.3	1.4	1.5	1.6	
Accessibilité faible		1.4	1.5	1.6		

Quartier présentant un niveau de service faible à nul

NOMBRE D'EMPLACEMENTS / LOGEMENT						
Fréquence des transports en commun	Nbre de bus/jour/sens	≥ 30	15 à 25	10 à 15	5 à 10	< 5
	Nbre de bus/heure/sens	3 à 5	2 à 3	1	<1	/
	Nbre de train/heure/sens	≥ 3	2	1	0.5	0
Accessibilité optimale		1.6	1.7	1.8	1.9	2,0
Accessibilité moyenne		1.7	1.8	1.9	2,0	
Accessibilité faible		1.8	1.9	2,0		

Certaines communes acceptent des projets plus volontaristes en prévoyant 0.7 place de stationnement par logement, tout en y intégrant un service de voitures partagées, un dispositif de vélos et d'autres alternatives à la voiture jugées fiables.

Une taxe pour non-respect du nombre de places autorisées peut être appliquée pour compenser ce manque. C'est une taxe indirecte qui n'est due qu'une seule fois par permis. Les communes appliquent en moyenne un montant compris entre 2.500 et 5.000 € par place manquante.[10]

D'autres solutions : mutualisation du stationnement

La mutualisation du stationnement est le partage d'emplacements entre plusieurs catégories d'usagers, qui en ont besoin à des moments différents de la journée et/ou de la semaine.

Pour permettre une rationalisation et une optimisation de l'offre en stationnement, tant publique que privée, il faut étudier une gestion collective de l'ensemble de l'offre à l'échelle d'un quartier, et proposer des conditions d'accès particulières en fonction de la catégorie d'automobiliste (habitant, visiteur, ou travailleur). Leurs horaires sont différents, mais leur demande en stationnement risque parfois de se chevaucher. Cela permet d'optimiser l'espace dédié à la voiture et d'offrir plus d'espace aux modes actifs sur l'espace public.

Les grands parkings des supermarchés et des entreprises sont souvent vides le soir et les dimanches (sauf exception), alors que la demande est forte en voirie par les riverains dans les centres urbains.

En Wallonie, les démarches de mutualisation des parkings entre privés ne sont pas courantes. Une timide expérience se développe dans les ZAE.

Mettre à disposition quelques places de stationnement de parkings de supermarchés fonctionne si l'initiative provient du gestionnaire de la grande surface, rarement quand la demande provient d'une école ou d'une administration.

Les nouveaux projets mixtes sont également susceptibles de permettre une mutualisation de l'offre, en raison de la complémentarité des activités et des fonctions qu'ils accueillent, pour autant que celles-ci s'inscrivent dans des plages horaires différentes. La vigilance s'impose dans pareil cas, car l'affectation

[10] Attention, l'application de cette taxe est parfois sujette à des recours pour discrimination.

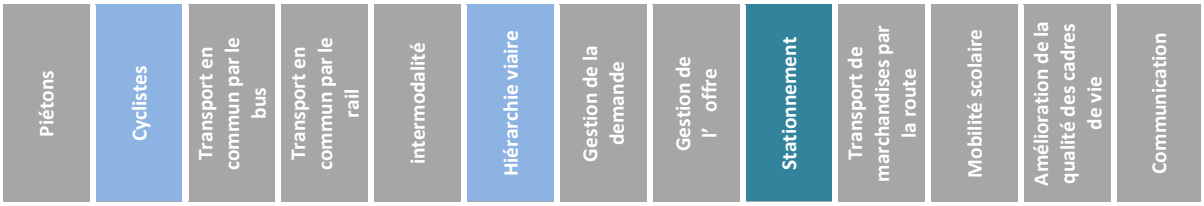
des différentes composantes peut changer très vite (voir le guide de bonnes pratiques du paragraphe précédent).

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

Anderlues dispose de peu de parkings publics.

Signaler l'existence des parkings pour voitures et assurer des cheminements piétons confortables motivera les usagers à les fréquenter, ce qui permettra d'éviter le stationnement intempestif sur les trottoirs.

Équiper ces parkings de quelques arceaux encouragera certains à venir à vélo plutôt qu'en voiture.



FICHE 8.02 : Mise en œuvre du stationnement pour les véhicules motorisés

Source de subsides :	**Montant**	**Acteurs**
SPW – territoire : PRU Feder : 0 carbone SPW- environ. : PCDR Charges d'urbanisme	2.000 € / place en voirie 5.000 € / place pour un parking paysager 15.000 € / place pour une place dans un parking en structure en hors-sol 30.000 € / place pour une place dans un parking souterrain	Anderlues Région wallonne Commerçants et entreprises IC de développement territorial dans les ZAE

OBJECTIF

- ✓ Éviter le stationnement sur les trottoirs.
- ✓ Réguler la rotation pour augmenter l'offre.
- ✓ Mieux signaler et délimiter les places de stationnement.

Le territoire d'Anderlues possède quelques poches de stationnement sur le domaine public, qui n'ont pas suscité de commentaires lors de l'établissement du diagnostic.

L'action concrète à mener sera essentiellement la mise en zone bleue de certaines poches, en fonction de la pression de stationnement mais aussi d'imposer des zones de stationnement en voirie pour sécuriser les modes actifs essentiellement dans les rues résidentielles.

MÉTHODOLOGIE

Certaines rues ont un marquage au sol délimitant des poches de stationnement généralement organisées sur un seul côté, et ce tout le long du tronçon. Ces poches sont parfois alternées, créant ainsi des dévoiements, mais elles sont souvent trop longues pour assurer le croisement.

D'autres rues sont dépourvues d'indications : ni marquage ni panneau de signalisation.

Quatre règles principales sont à retenir :

- Si la voirie est marquée d'une bande blanche centrale, pointillée ou continue, il est interdit de stationner le long de la bordure.
- Si stationner le long de la bordure ne laisse pas au moins 3 m de chaussée libre pour le passage des véhicules, le stationnement y est interdit, dans les 2 sens.
- S'il y a une bande discontinue peinte en jaune sur la bordure, le stationnement est interdit le long du tronçon peint, même pour un propriétaire devant son garage.
- Le stationnement mensuel alternatif est voué à disparaître, car il ne permet pas d'établir de marquage permanent de type BCS ou place de stationnement pour PMR.

Dès lors, tant dans les rues à sens unique, pour en limiter les vitesses, que dans les rues à double sens, pour assurer le croisement, il est proposé idéalement un jeu de poches de stationnement alterné, agrémenté si possible de végétation, surtout dans les quartiers d'habitat denses :

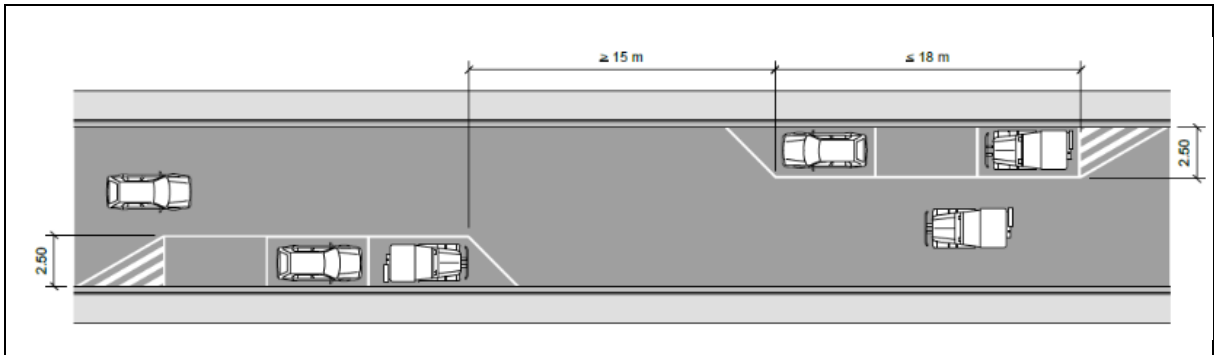


Figure 40 : extrait Sécurothèque

L'écart de croisement de 15 m est minimum. Il doit être de 18-20 m minimum, s'il y a passage de bus.

Cependant, pour les poches, on peut aller jusqu'à 4 à 5 places de stationnement.

Les triangles d'amorce sont souhaités et peuvent être renforcés par des bacs plantés en zone urbaine et bollards réfléchissants.

Figure 41 : Extrait CeMathèque n°42

La largeur de la bande de stationnement de 2.5 m est souhaitée, 2 m à 2.2 m généralement pratiquée. En dessous de 2m, les automobilistes ont tendance à monter sur le trottoir de peur que l'on arrache le rétroviseur.

RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Une zone bleue qui réduit à 2 ou 3 heures le stationnement est efficace s'il y a un contrôle récurrent. Il est nécessaire d'organiser des contrôles avec des avertissements ou contraventions à la clé pour forcer les automobilistes à respecter les mesures mises en place ; il en va de la crédibilité de la décision prise.

Il en va de même du respect des zones de stationnement réservées (PMR, bus, etc.).

La politique des villes est de réduire l'offre en stationnement pour décongestionner la circulation automobile dans les rues commerçantes et occuper l'espace public par des zones de rencontre, des espaces apaisés (jardins, terrasses de cafés, aires de jeux, …). La configuration viaire dans les noyaux d'habitat permet difficilement des aménagements efficaces, d'autant plus que la demande en stationnement public reste grande.

À long terme, il faut repenser l'espace partagé de plain-pied, où la part réservée actuellement à la voiture doit être réduite et/ou adaptée aux abords de pôles générateurs de déplacement, car le stationnement de longue durée de "véhicules ventouses" sature les espaces offerts.

Changer la politique de stationnement dans une ville doit être l'aboutissement de campagnes de sensibilisation à une mobilité alternative, privilégiant la mobilité active (marche, vélo et les transports en commun pour de plus longues distances), mais aussi menée parallèlement à une politique commerciale adaptée à l'e-commerce, aux modes de livraison…

9.VOLET MOBILITÉ SCOLAIRE

Sources de subsides	Montant	Acteurs
SPW – sécurité routière : SPW-MI : droits de tirage	Gratuité des supports pédagogiques du SPW	Commune Atingo Tous à Pied PO des écoles SPW pour les voiries régionales SPW-MI – EMSR ASBL d'animation pédagogique agréées MobilEsem

OBJECTIF

- ✓ Assurer la sécurité des modes actifs aux abords des écoles ;
- ✓ Modifier les comportements pour réduire la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-école ;
- ✓ Augmenter les parts modales des modes actifs dans les déplacements domicile-école.

La mobilité scolaire doit donc être prise en considération de façon globale à l'échelle communale, car les écoles sont des pôles générateurs de déplacement importants, notamment aux heures de dépôt et de reprise des enfants, et leur rayon d'influence est souvent supra-communal, surtout pour le secondaire et le supérieur.

La mobilité scolaire est également la thématique la plus transversale du PCM. Elle englobe, pour la plupart des établissements, tous les modes de transports (modes actifs, transports en commun, voiture individuelle… - développés dans les autres volets), touche une large palette d'acteurs et dispose d'une grande variété d'alternatives possibles.

Outre le volet sécurisation des abords, les volets sensibilisation, éducation, information et communication sont essentiels dans cette thématique.

Piétons	Cyclistes	Transport en commun par le bus	Transport en commun par le rail	intermodalité	Hiérarchie viaire	Gestion de la demande	Gestion de l' offre	Stationnement	Transport de marchandises par la route	Mobilité scolaire	Amélioration de la qualité des cadres de vie	Communication

FICHE 9.01 : cheminements scolaires

Subsides	**Montants**	**Acteurs**
SPW – sécurité routière : SPW-MI : droits de tirage	5000 €/place sur voirie publique	Commune Atingo Tous à Pied PO des écoles SPW pour les voiries régionales SPW-MI - EMSR
Indicateurs de résultats Nombre de pedibus et vélobus fonctionnels – dès 3 ans de l'approbation du PCM ; Longueur de trottoirs aménagés autour des écoles Implantation d'une aire de Kiss and Ride		**Temporalité** -

OBJECTIF

- ✓ Assurer la sécurité des modes actifs aux abords des écoles ;
- ✓ Modifier les comportements pour réduire la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-école ;
- ✓ Augmenter les parts modales des modes actifs dans les déplacements domicile-école

La mobilité scolaire se base sur des actions de plusieurs acteurs : les parents, le pouvoir organisateur, les enseignants et la Commune. Les actions proposées dans le cadre de ce PCM se déclinent en fonction de la tranche d'âge des enfants. Il n'est en effet pas réaliste d'attendre les mêmes comportements de la part d'un enfant de 6 ans que d'un adolescent.

Même si Anderlues ne possède pas d'école secondaire, de nombreux adolescents se rendent à Binche ou à Fontaine-l'Evêque tous les jours à l'école. Leurs déplacements sur le territoire d'Anderlues doit donc être assuré e.a. aux abords des arrêts de bus.

LES DÉPLACEMENTS À PIED

Infrastructure

Il est reconnu qu'un tiers des élèves de l'enseignement fondamental habitent à moins de 1km de leur école en Région wallonne. Cela représente un déplacement de l'ordre de 10 à 15 minutes à pied. La sécurisation des trottoirs est traitée dans le volet "réseau piéton structurant". En effet, il est établi sur base des pôles générateurs de déplacement, dont font partie les établissements scolaires.

Organisationnel

Le pédibus est un ramassage scolaire à pied (comme le ferait un bus), organisé selon un itinéraire, des points d'arrêts et des horaires de passage, le tout sous la conduite d'un ou de plusieurs adultes volontaires ou faisant partie de l'établissement. Cette formule, si elle est encadrée par l'école, est couverte par une assurance. Si ces initiatives dépendent de la motivation et de l'engagement de parents, de bénévoles, et de l'école, la Commune peut aider au démarrage ainsi qu'à l'organisation pratique et à la pérennisation.

Les élèves âgés de 12 ans et plus peuvent s'organiser de manière informelle entre eux pour se rendre ensemble à l'école et n'ont plus besoin d'encadrement.

Actions des parents	Actions des associations	Actions de l'école	Actions de la commune

Âges	0-6 ans	6-10 ans	10-12 ans	12 ans et plus
Philosophie générale	Apprentissage	Attention particulière	Début de l'autonomie	Vers l'autonomie complète
Déplacements à pied	Accompagnement et Pédibus dès 4 ans pour un trajet de maximum 1 km.	Pédibus et rues scolaires.	Pédibus, ou autonomie en groupe/individuelle.	Autonomie en groupe ou individuelle.
	Accompagner son enfant sur les trajets.	Accompagner son enfant pour au moins les premiers trajets.	Apprentissage de l'autonomie et des réflexes.	Organisation pratique de cette autonomie.
	Sous la conduite d'un ou de plusieurs adultes volontaires.	Sous la conduite d'un ou de plusieurs adultes volontaires	Formations de sécurité pour préparer à l'autonomie.	Attention aux élèves qui viennent en autonomie.
	Sous la conduite d'un ou de plusieurs adultes faisant partie de l'établissement Communication et mise en mouvement.	Sous la conduite d'un ou de plusieurs adultes faisant partie de l'établissement Communication et mise en mouvement.	Contact d'organisations spécialisées dans la sécurité des piétons. Inciter à faire des binômes (enfant accompagné d'un plus	Contact d'organisations spécialisées dans la sécurité des piétons. Inciter la circulation en groupe.

			grand déjà autonome ou groupe).	
	Aménagement et sécurisation des espaces piétons. Coordination de la communication	Aménagement et sécurisation des espaces piétons. Coordination de la communication	Aménagement et sécurisation des espaces piétons. Coordination de la communication	Aménagement et sécurisation des espaces piétons. Coordination de la communication

LES DÉPLACEMENTS À VÉLO

Infrastructure

Dans un rayon maximum de 10 km, le déplacement à vélo est de l'ordre de 45 minutes maximum. La sécurisation du réseau cyclable est traitée dans le volet "réseau cyclable structurant". Ce dernier est établi sur base des pôles générateurs de déplacement dont font partie les établissements scolaires. Le stationnement vélo est quant à lui traité dans le volet "stationnement". En effet, il est indispensable d'offrir du stationnement vélo sécurisé à proximité des pôles générateurs de déplacements, ainsi qu'aux pôles intermodaux.

Organisationnel

Le Vélobus est, à l'instar du Pédibus, un petit groupe d'enfants se rendant à l'école à vélo sous la conduite d'un ou de plusieurs adultes. Là encore, on trouve un itinéraire accessible et sécurisé, des points d'arrêt et des horaires de passage, établis en fonction des besoins. Plusieurs écoles peuvent être desservies, par exemple en centre-ville. Le groupe est également couvert par une assurance. Des règles et consignes seront établies et chacun aura été formé à la conduite en groupe. Ces consignes peuvent être complétées par le brevet cycliste organisé au sein des écoles pour les 5e et 6e primaires.

Les élèves âgés de 12 ans et plus peuvent s'organiser de manière informelle pour se rendre ensemble à l'école et n'ont plus besoin d'encadrement.

Âges	0-6 ans	6-10 ans	10-12 ans	12 ans et plus
Philosophie générale	Apprentissage	Attention particulière	Début de l'autonomie	Vers l'autonomie complète
Déplacements à vélo	Accompagnement et Vélobus à partir de 4 ans pour un trajet de maximum 3 km.	Vélobus	Vélobus ou début de l'autonomie (brevet cycliste).	Autonomie
	Accompagner son enfant à vélo avec siège enfant, vélo cargo ou barre de traction.	Accompagner son enfant pour au moins les premiers trajets.	Apprentissage de l'autonomie et de réflexes.	Organisation pratique de cette autonomie.
	Sous la conduite d'un ou de plusieurs adultes volontaires.	Sous la conduite d'un ou de plusieurs adultes volontaires.	Formations de sécurité pour préparer à l'autonomie.	Attention quant aux élèves qui viennent en autonomie.
	Sous la conduite d'un ou de plusieurs adultes faisant partie de l'établissement. Communication et mise en mouvement.	Sous la conduite d'un ou de plusieurs adultes faisant partie de l'établissement. Communication et mise en mouvement.	Contact d'organisations spécialisées dans la sécurité des cyclistes / brevet cycliste. Inciter à faire des binômes (un enfant accompagné d'un plus grand déjà autonome ou groupe).	Contact d'organisations spécialisées dans la sécurité des piétons. Inciter la circulation en groupe.
	Aménagement et sécurisation des liaisons cyclables. Coordination de la communication	Aménagement et sécurisation des liaisons cyclables. Coordination de la communication	Aménagement et sécurisation des liaisons cyclables. Coordination de la communication	Aménagement et sécurisation des liaisons cyclables. Coordination de la communication

LES DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN

Infrastructure

La sécurisation et l'accessibilité des arrêts de bus sont traitées dans le volet "transport en commun". Le cheminement piéton entre le ou les arrêt(s) de bus et l'établissement scolaire sera traité dans ce volet, s'il ne fait pas partie du réseau piéton structurant.

Organisationnel

- Les **lignes dites "scolaires" du TEC, c'est-à-dire non exclusives,** ont des horaires adaptés en période scolaire : le mercredi midi, en période d'examens, ou pour répondre à une plus forte demande liée aux heures de dépôt et de reprise des enfants ;

- Transport scolaire ou ramassage scolaire **organisé par la Région wallonne** en vue d'assurer une offre complémentaire pour les déplacements domicile-école, lorsque l'offre régulière de bus ou de train est inexistante ou mal adaptée. Ce service répond donc à un besoin spécifique, lorsque la voiture, le bus TEC, le train ou la mobilité active ne permet pas de rejoindre son école. Ce service dispose d'un ou plusieurs accompagnateurs ;
- Transport scolaire ou ramassage scolaire sur inscription préalable, **organisé par les écoles** en vue d'assurer une offre complémentaire pour les déplacements domicile-école, lorsque l'offre régulière de bus ou de train est inexistante ou mal adaptée. Ce service est assuré par des sociétés indépendantes ou avec des véhicules appartenant à l'école/à la Commune.

Âges	0-6 ans	6-10 ans	10-12 ans	12 ans et plus
Philosophie générale	Apprentissage	Attention particulière	Début de l'autonomie	Vers l'autonomie complète
Transports en commun	Être attentifs à l'offre.	Accompagner	Rester attentifs.	Organisation pratique de cette autonomie.
	Faire la promotion.	Faire la promotion.	Faire la promotion.	Faire la promotion.
	Faire la demande ou proposer une offre.	Faire la demande ou proposer une offre.	Faire la demande ou proposer une offre.	Faire la demande ou proposer une offre.
	Signalisation et sécurisation à proximité des arrêts. Organiser le service de ramassage communal et demander des subsides.	Signalisation et sécurisation à proximité des arrêts. Organiser le service de ramassage communal et demander des subsides.	Signalisation et sécurisation à proximité des arrêts. Faire des demandes précises dans les OCBM.	Signalisation et sécurisation à proximité des arrêts. Faire des demandes précises dans les OCBM.

LES DÉPLACEMENTS EN VOITURE

Infrastructure

La circulaire ministérielle du 14 mai 2002 impose la mise en œuvre d'une zone 30 aux abords de tous les établissements scolaires. En agglomération, le plus souvent, la signalisation est posée dans un rayon de 75 m autour de l'établissement. Cette distance est toutefois à adapter en fonction des lieux, de la localisation des arrêts de bus, de la connexion de chemins piétons et/ou cyclistes, hors circulation, au réseau viaire, et de la présence d'un éventuel parking destiné au dépôt et à la reprise des enfants. Hors agglomération, il y a lieu d'instaurer, en amont de la zone 30 aux abords de l'école, une limitation de la vitesse à 50 km/h. Ce dernier point est traité dans le volet "hiérarchisation viaire".

Néanmoins, seront traités les aménagements structurels particuliers aux écoles, comme un Kiss & Ride ou un parking à proximité de l'établissement. Le Kiss & Ride est intéressant lorsqu'il y a déjà une forte pression de stationnement aux abords en dehors des heures scolaires. Il est localisé, non pas à l'endroit de l'accès principal, mais dans un rayon raisonnable de 30 à 50 mètres maximum et sur une voirie principale, pour éviter la percolation des véhicules dans des voiries résidentielles. C'est un outil parfait pour le dépôt et non pour la reprise, car les parents arrivent avant la fin des cours ou plus tard, en fonction de leurs horaires. Le Kiss & Ride peut être autorisé en stationnement de courte durée en dehors des heures de dépôt et de reprise scolaires.

La rue scolaire n'est durable dans le temps que si elle répond à une réelle insécurité aux abords de l'établissement, reconnue par les parents, l'école, la Commune et les riverains, car sa gestion au quotidien demande beaucoup d'implication. Certaines rues scolaires sont établies sur la base d'une plus longue période que le seul dépôt du matin ; elle s'étale, par exemple, de 7h30 à 18h30. Cet espace piéton dédié, durant les heures d'entrée et de sorties scolaires, se justifie quand l'établissement est entouré d'un grand nombre de pôles générateurs de déplacements, comme un grand pôle administratif et/ou de commerces. La rue scolaire est donc une portion de voirie située à proximité immédiate d'un établissement scolaire, qui est réservée temporairement aux piétons, aux cycles, ainsi qu'aux speed-pédélecs. Elle est fermée à la circulation des véhicules motorisés, à l'exception des véhicules prioritaires et des riverains, autorisés à emprunter la rue en circulant au pas et en cédant la priorité aux usagers vulnérables.

Figure 42: rue scolaire à Nivelles – Journal le Soir 18/03/2019

Organisationnel

Le covoiturage scolaire ou les activités extrascolaires s'organisent via des plateformes comme *schoolpool.be*, développée par l'a.s.b.l. Mpact (l'établissement doit s'y inscrire pour que les parents

puissent trouver des covoitureurs), ou de manière plus informelle, au sein même de l'école, via l'association des parents, par exemple.

La rue scolaire doit être approuvée par le Collège Communal à la suite de la demande d'un établissement scolaire. Une ordonnance de police est prise pour pouvoir réaliser la phase de test. Une information préalable, l'implication de l'école dans la communication et le recours à une surveillance policière durant les premiers jours sont vivement conseillés. L'école doit trouver ensuite des personnes volontaires ou faisant partie de l'établissement pour la mise en place, la surveillance et l'enlèvement des barrières.

Âges	0-6 ans	6-10 ans	10-12 ans	12 ans et plus
Philosophie générale	Apprentissage	Attention particulière	Début de l'autonomie	Vers l'autonomie complète
Déplacements en voiture	Se garer plus loin de l'entrée et accompagner l'enfant.	Se garer plus loin de l'entrée et accompagner l'enfant. Respecter le principe du Kiss and Ride.	Se garer plus loin. Respecter le principe du Kiss and Ride.	Se garer plus loin. Respecter le principe du Kiss and Ride.
	Organisation de covoiturage.	Organisation de covoiturage, Kiss & Ride organisé.	Organisation de covoiturage.	Organisation de covoiturage.
	Rues scolaires.	Rues scolaires, Kiss & Ride organisé.	Rues scolaires.	Rues scolaires.
	Signalisation des stationnements hors voirie, rue scolaire.	Signalisation des stationnements hors voirie, Kiss & Ride, rue scolaire.	Signalisation des stationnements hors voirie, Kiss & Ride, rue scolaire.	Signalisation des stationnements hors voirie, Kiss & Ride, rue scolaire.

INTERMODALITÉ

Le cheminement ne se fait pas toujours selon un seul mode de transport, même un déplacement en voiture commence et finit toujours par la marche. Cette thématique est traitée directement dans le volet qui lui est dédié.

TRANSVERSALITÉ

La mobilité scolaire est transversale, car tous les modes de transport sont concernés, ainsi qu'un grand nombre d'acteurs avec des pouvoirs de décisions différents.

Piétons	Cyclistes	Transport en commun par le bus	Transport en commun par le rail	intermodalité	Hiérarchie viaire	Gestion de la demande	Gestion de l' offre	Stationnement	Transport de marchandises par la route	Mobilité scolaire	Amélioration de la qualité des cadres de vie	Communication

FICHE 9.02 : mobilité scolaire : formation - sensibilisation

Subsides	**Montants**	**Acteurs**
SPW Communauté française	Généralement gratuit Coût ASBL	Commune ASBL SPW-EMSR MobilEsem
Indicateurs de réalisation • Nombre d'emplacements vélos implantés dans l'école • Nombre de pédibus organisés • Nombre de classes ayant participé au brevet cyclable • Nombre d'enseignants qui ont suivi les formations EMSR • Nombre de classes ayant participé au brevet cycliste, tous réseaux confondus : tous les ans ; • Nombre d'écoles ayant un référent mobilité dans l'équipe éducative	**Indicateurs d'impact** Nombre de vélos stationnés Répartition modale pour les déplacements maison/école	

OBJECTIF

- ✓ Former à une nouvelle mobilité, d'autant plus que l'on peut y voir directement les bienfaits.
- ✓ Disposer des outils du SPW-EMSR pour aider les équipes éducatives à former les usagers de la route de demain.

ENQUÊTE SCOLAIRE

Avant toute mesure à prendre, il y a lieu de bien connaître les comportements des parents et des enfants se rendant à l'école.

Le SPW n'assure plus les enquêtes scolaires qu'il avait mises sur pied jadis.

Des communes ont créé une enquête en ligne simplifiée à partir de *Google Forms. Celle-ci* permet, via un smartphone, de faire participer rapidement les parents et d'obtenir avec peu de moyens :

1. Une évaluation du dispositif d'enquête et donc de la motivation au changement ;
2. Un aperçu des habitudes des parents ;
3. Un support de sensibilisation ;
4. La possibilité de traiter les données (statistiques) ainsi que d'objectiver les efforts et les aménagements à entrevoir ;
5. Bien déterminer quels sont les aménagements à faire ou les actions à mener, en fonction du profil des parents qui fréquentent l'école.

OUTILS PÉDAGOGIQUES

La Région wallonne propose des outils pédagogiques sur son site, directement téléchargeables[11].

Des ASBL locales, agréées par la Région, animent des activités pédagogiques autour des thèmes de la mobilité.

FORMATIONS DES ENSEIGNANTS

Les enseignants peuvent profiter de formations gratuites pour devenir référent EMSR – éducation mobilité sécurité routière (http ://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire.html) et de la mise à disposition d'outils pédagogiques.

Deux nouveaux guides publiés en 2021 sont disponibles sur demande auprès de la cellule EMSR :emsr@spw.wallonie.be guide de démarrage d'un pédibus et d'un vélobus.

Ces formations sont reconnues par la Fédération Wallonie-Bruxelles dans le cadre des formations continuées.

[11] Les brochures (wallonie.be)

LA MARCHE À PIED

Pour inciter les élèves à se rendre à l'école à pied, quand cela est possible en termes de distance, l'initiative du ***Pédibus*** peut être mise en place (Figure 43). Il s'agit d'un accompagnement scolaire fait à pied pour les élèves qui se trouvent dans un rayon inférieur à 1 kilomètre de l'école. Le comité organisateur définit un itinéraire, des arrêts, un horaire précis, un calendrier exact et un planning des accompagnateurs.

Figure 43 : Enfants se rendant à l'école avec le système du Pédibus
(Source : Tous à Pied)

Cette initiative permet aux enfants d'apprendre les règles de base de la **sécurité routière.** Parmi les expériences existantes, on a pu observer un réel report modal vers la marche à pied grâce à celle-ci. De plus, si des problématiques apparaissent le long du trajet, l'école peut solliciter l'aide de la commune, afin de trouver une solution pour les éventuels points faibles.

Le *Pédibus* :

- Est basé sur un **principe simple** ;
- Permet de désengorger les abords des écoles ;
- Favorise l'exercice physique ;
- Favorise la socialisation ;
- Favorise l'apprentissage des dangers de la rue et l'autonomie de l'enfant ;
- Est accessible à une grande majorité de la population, indépendamment de l'âge et du statut social.

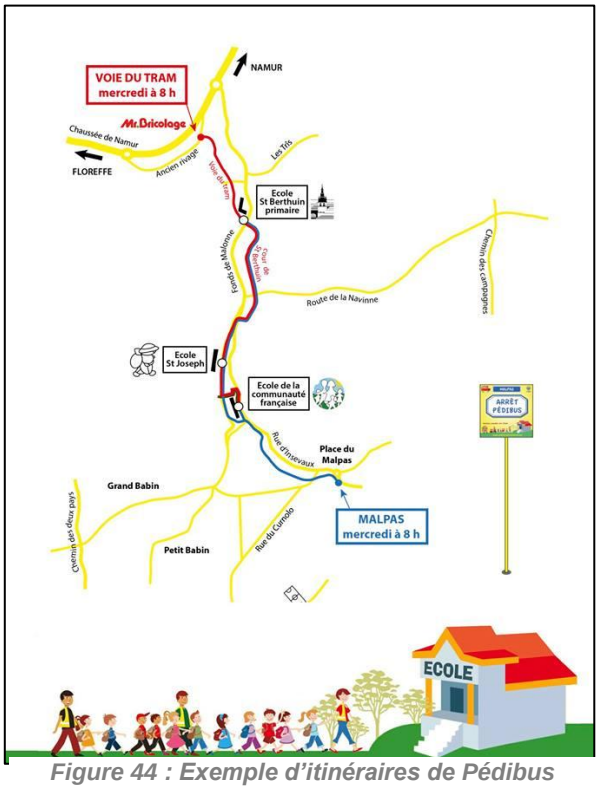


Figure 44 : Exemple d'itinéraires de Pédibus
(Source : école Saint-Joseph Malonne – Namur)

Parmi les pratiques que les enfants ont la possibilité d'apprendre grâce au Pédibus, les suivantes ont une grande importance :

- Apprendre comment **traverser une rue** ou un passage piéton ;
- **S'arrêter** au bord du trottoir ;
- **Regarder** à gauche, puis à droite, puis à gauche avant de traverser une rue ;
- Marcher et ne pas courir en traversant la rue.

Toutes les indications pour mettre en place ces actions sont téléchargeables sur le site de mobilité : Wallonie/je suis un établissement scolaire. – Le Pédibus (wallonie.be) ; Le Vélobus (wallonie.be).

Ou les commander via le portail de mobilité : wallonie.be.

Le CeM peut aider à mettre cette dynamique en place !

L'ÉDUCATION AU VÉLO

Rouler à vélo en rue ne s'improvise pas pour un enfant, motif pour lequel l'**éducation** et la **sensibilisation** en milieu scolaire permettent de commencer la pratique du vélo en sécurité. Chaque école peut envisager d'entreprendre différentes actions afin de former les élèves et les enseignants à la pratique du vélo ; parmi les initiatives que chaque établissement scolaire peut mettre en place, on met en évidence :

- **Formations pour les élèves** : cette action permet de se familiariser avec la pratique du vélo, grâce à la présentation des bases du **Code de la route** et à l'initiation des élèves aux déplacements à vélo, en groupe dans un premier temps, puis seuls. Certaines centrales de mobilité proposent ce genre d'actions et peuvent adapter la formation à la réalité de terrain ;

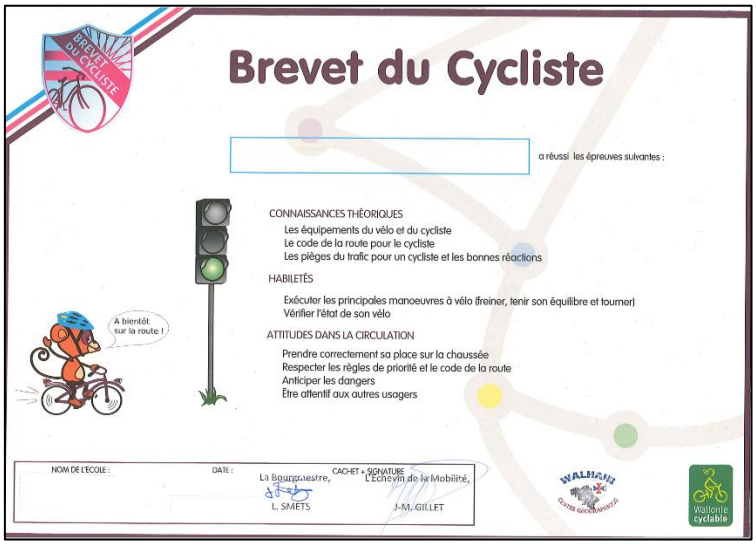
- **Formations pour les enseignants** : l'association Pro Vélo (www.provelo.org) et VIAS (ancien Institut Belge pour la Sécurité Routière) proposent aux enseignants intéressés de suivre des formations de 2 jours afin qu'ils puissent prendre en charge une partie de l'éducation au vélo de leurs élèves ; l'enseignant est dans ce cas le moteur du projet. Parmi les actions qu'ils doivent entreprendre, on souligne :

-
    - Assurer l'apprentissage théorique en classe ou en site ;
    - Participer activement aux formations en circulation ;
    - Se former.

- **Le brevet du cycliste** : le brevet du cycliste permet de valider les compétences acquises lors des formations pour les élèves. Le test est organisé en cinquième primaire. Il s'agit également d'une occasion pour organiser des **actions "vélo"** (Figure 45). Cette initiative est proposée dès 10 ans, car c'est à partir de cet âge que les enfants développent les aptitudes physiques et perceptives leur permettant de gérer une situation plus complexe, grâce au développement d'une meilleure conscience de l'espace.

  Le brevet du cycliste est un processus pédagogique qui permet l'apprentissage de plusieurs compétences utiles, tant à l'école qu'en dehors. Il se déroule selon les étapes suivantes :
    - Maîtrise du vélo en site protégé ;
    - Prise de connaissance du Code de la route ;

- Bons comportements et infrastructures spécifiques pour les cyclistes ;
- Exercices en circulation et parcours autour de l'école ;
- Jour d'évaluation afin d'obtenir le brevet.



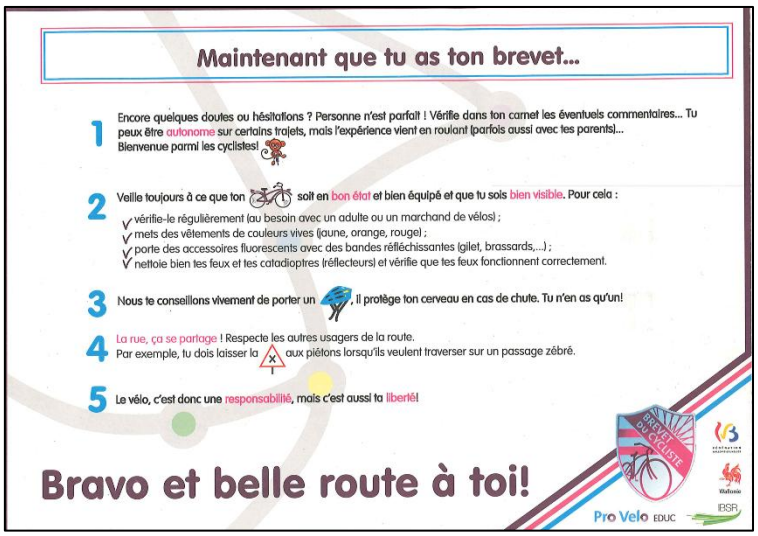


Figure 45 : Exemple de certificat délivré en cas de réussite du brevet du cycliste (Source : ProVélo)

- **Le ramassage scolaire à vélo / *Vélobus*** : le ramassage scolaire à vélo permet aux enfants de se rendre à l'école en groupes, encadrés par des adultes de façon à garantir la sécurité le long du trajet ; pour le mettre en place, un sondage est effectué auprès des élèves et des parents, afin de connaître leurs habitudes de déplacement et de définir les besoins et les itinéraires ; cette initiative peut être lancée dans le cadre de la Semaine de la Mobilité.

  Cette initiative a pour conséquence :

  - Gain d'**autonomie** pour les enfants ;
  - Pratique d'une **activité physique** régulière ;
  - Mieux apprendre les risques de la route ;
  - Trafic local allégé et embouteillages aux abords de l'école réduits ;
  - Réduction des émissions de CO2.

LA RUE SCOLAIRE

La **rue scolaire** est une rue, située à proximité immédiate d'un établissement scolaire, réservée temporairement aux piétons, aux cycles, ainsi qu'aux speed-pédélecs. Elle est donc fermée à la circulation des véhicules motorisés, à certaines heures, à l'exception des véhicules prioritaires et des riverains, autorisés à emprunter la rue en circulant au pas et en cédant la priorité aux usagers vulnérables.

Son but est d'encourager les déplacements vers l'école à pied ou à vélo. Il est recommandé de mettre à disposition des emplacements de stationnement vélo (courte durée) à destination des parents qui accompagnent les enfants à vélo ; ceux-ci devront être en suffisance et placés à proximité immédiate de l'entrée de l'établissement scolaire.

Les conditions requises pour la mise en œuvre d'une rue cyclable (source : Sécurothèque – mobilité infrastructures SPW) :

- *Une des entrées de l'école, au moins, se situe dans la rue ;*
- *La commune et l'école doivent marquer leur engagement dans le projet, et les riverains doivent être consultés ;*
- *Le trafic dans la rue est essentiellement local. Il existe des itinéraires alternatifs possibles ;*
- *Si des transports en commun passent dans la rue, le groupe TEC doit être associé d'emblée au projet, afin d'examiner les contraintes et d'identifier la meilleure solution ;*
- *Il doit y avoir des possibilités de stationnement réglementaire à une distance raisonnable ;*
- *La fermeture de la rue n'entraîne pas de nuisances trop importantes dans les rues avoisinantes et ne rend pas impossible le passage de certains véhicules ;*
- *Il faut prévoir un nombre suffisant de surveillants pour les barrières. Ces personnes doivent être préalablement formées ;*
- *Qui peut être surveillant ? Idéalement, des « stewards » issus du personnel communal. Mais il peut également s'agir de volontaires, issus du personnel de l'école, des familles des élèves, d'associations du village ou du quartier, etc.*

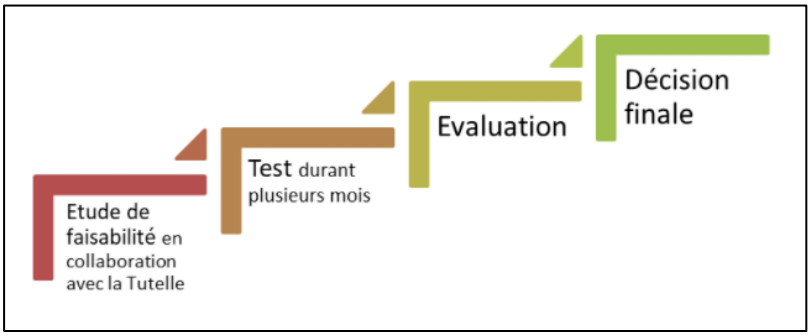


Figure 46 : Extrait Sécurothèque

La mise en œuvre d'une rue scolaire est à l'initiative du Collège communal. Elle commence par une phase test, à la suite d'une ordonnance de police. Son fonctionnement doit être évalué et, dans le cas d'une expérience positive, il convient de pérenniser son aménagement.

Aucune implantation à Anderlues a été jugée propice à ce genre d'aménagement d'autant plus qu'il n'y a aucune demande formulée auprès de l'administration. Or le succès d'une telle initiative dépend essentiellement de l'engagement du personnel éducatif et des parents.

COVOITURAGE SCOLAIRE

Mais de plus en plus, le citoyen se tourne aussi vers des plateformes spécifiques, en capacité d'assurer une sécurité absolue pour les trajets scolaires ou extrascolaires. Parmi celles-ci, deux plateformes permettent des trajets sécurisés sur le trajet domicile-école ou dans le cadre des activités extrascolaires :

- **Cemabulle** (FR) : https ://cmabulle.fr[12]
- **Schoolpool.**be : https://www.schoolpool.be/ du site de Mpact

RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Les communes sont appelées de plus en plus à jouer un rôle de sensibilisation, de promotion et d'information.

Ce n'est pas sa fonction première. Généralement, les moyens financiers et humains manquent cfr – audit de la politique cyclable dans le cadre de PiWaCy.

On peut espérer qu'à tous les niveaux de pouvoirs publics, les responsables en prennent conscience et se donnent les moyens de leurs ambitions.

Toute action organisée auprès des écoles nécessite un important travail d'information et de sensibilisation, à répéter chaque année scolaire aussi bien auprès des parents et des élèves, que des enseignants.

Dès lors, sans un référent mobilité permanent dans chaque implantation scolaire, servant de relais, la mise en place d'actions durables risque d'être difficile.

[12] Serait en faillite : info du 09/2022

10.VOLET GESTION DE LA DEMANDE

Subsides	Montant	Acteurs
Sans objet	Sans objet	Commune d'Anderlues Atingo Tous à Pied Gracq et ProVélo Arrondissement ou agglomération SPW-AT
Indicateurs de réalisation Nombre de permis/an octroyés avec l'avis du responsable mobilité ; Nombre de réunions des divers comités de suivi PIWACY, PIMACI, de la CCATM, …	**Indicateurs d'impact** Existence d'une initiative locale Gracq, ProVélo, Tous à Pied, …	

OBJECTIF

- ✓ Maîtriser la mobilité engendrée par les nouveaux projets immobiliers ;
- ✓ Organiser les services administratifs communaux pour réceptionner les demandes et les traiter ;
- ✓ Associer les habitants et associations citoyennes à la gestion quotidienne de la Commune en matière de mobilité.

La demande de mobilité s'intéresse beaucoup aux futurs pôles générateurs de mobilité. Dans une commune, les nouveaux projets immobiliers, d'infrastructure viaire ou de transport en commun importants, suscitent de nouvelles demandes et/ou des changements de comportement à intégrer/ anticiper dans les différents réseaux structurants développés dans le PCM. Dans les nouvelles localisations, il est plus simple de susciter de nouvelles pratiques de mobilité, lorsque les habitudes ne sont pas encore profondément ancrées.

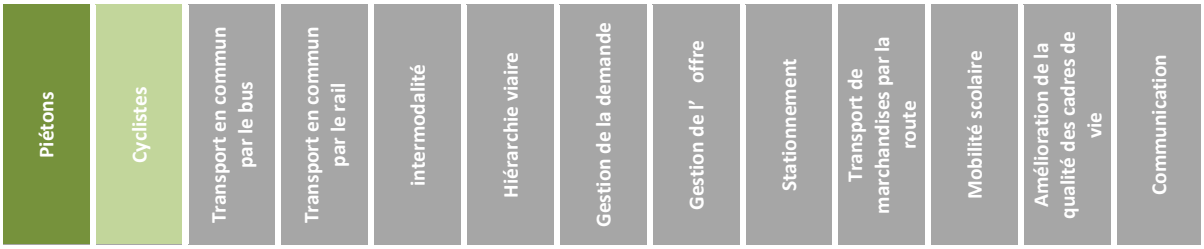
En vue de limiter l'étalement urbain qui suscite de nouveaux déplacements, il y a lieu de densifier les noyaux d'habitat, tout en assurant leur accessibilité et attractivité. De manière générale, diverses mesures d'aménagement du territoire permettent de diminuer les besoins de mobilité. En situant des équipements à proximité, on réduit les distances, selon le principe de « la ville à quinze minutes ».

Dès lors, il y a lieu de prôner la mixité des fonctions dans les nouveaux quartiers et une mutation progressive des affectations dans les quartiers existants.

Il y a aussi une demande pour pacifier les quartiers résidentiels existants, en ayant recours aux modes de déplacements alternatifs. Voir volets 4 et 11.

Un Schéma de Développement communal et d’autres documents d’aménagement du territoire aideront grandement à établir les orientations de ce volet.

La commune d’Anderlues a prévu dans les années qui viennent de nombreux projets immobiliers. On peut, par exemple, citer l’affectation des ZACC périphériques à l’est de l’hypercentre.



FICHE 10.1 : gestion de la demande et accessibilité territoriale

Subsides	**Montants**	**Intervenants**
Sans objet	Sans objet	Commune Région
Indicateurs de réalisation Nombre de permis/an octroyés avec l'avis du responsable mobilité ; , …	**Indicateurs d'impact** Centralités renforcées	

OBJECTIF

- ✓ Maîtriser la mobilité engendrée par les nouveaux projets immobiliers ;
- ✓ Organiser les services administratifs communaux pour réceptionner les demandes et les traiter ;
- ✓ Associer les habitants et associations citoyennes à la gestion quotidienne de la Commune en matière de mobilité.

La rurbanisation en Belgique se traduit par une expansion de l'habitat engendrant l'usage de la voiture individuelle. Cette organisation du bâti et sa faible densité a tendance à ne pas rendre les alternatives à l'autosolisme viables. Dans cette fiche, nous allons prendre en compte les infrastructures existantes et à venir, afin de proposer une zone générale propice à une densification durable.

MÉTHODOLOGIE

Pour réduire de manière significative la dépendance à l'automobile, il est primordial d'offrir des alternatives attrayantes et viables. Une des stratégies clés pour encourager cette transition vers d'autres modes de transport est la densification urbaine soigneusement planifiée.

Il est essentiel d'exploiter les infrastructures existantes à leur plein potentiel. Les infrastructures, qu'il s'agisse de routes, de pistes cyclables ou de voies de transport en commun, détiennent une capacité énorme qui, lorsqu'elle est utilisée efficacement, peut considérablement augmenter l'attrait des modes de transport alternatifs.

En outre, une attention particulière doit être portée à l'encouragement d'une mixité des usages dans nos environnements urbains. En rapprochant les lieux de résidence, de travail et de loisirs, et en favorisant la proximité des commerces et services, les déplacements de proximité peuvent être facilités. Cela encourage l'usage de la marche, du vélo ou des transports en commun, réduisant ainsi le besoin de recourir à la voiture.

Les infrastructures de transport déjà en place dans la commune, comme le RAVeL, offrent un potentiel significatif. Ce réseau de voies vertes connecte directement avec les villes voisines notamment Piéton avec sa gare.

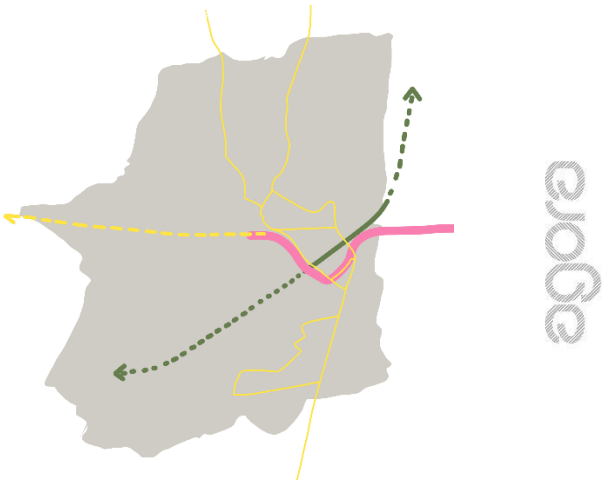
Le centre d’Anderlues bénéficie d’une mixité fonctionnelle intéressante, avec la présence de commerces, de services publics, d’écoles et surtout du métro, qui renforce l’accessibilité et le potentiel de multimodalité. Cette offre de services et de transports en fait un secteur propice à une densification résidentielle, favorisant des déplacements à pied ou en transports en commun.

Cependant, la topographie joue un rôle clé dans l’aménagement du territoire. Le relief parfois marqué d’Anderlues peut influencer les choix de mobilité et d’urbanisation. Dans les zones en pente, la marche et le vélo peuvent être perçus comme moins pratiques, ce qui nécessite des aménagements adaptés, comme des cheminements piétons confortables ou des infrastructures facilitant l’usage du vélo, notamment à assistance électrique.

En concentrant le développement urbain autour des infrastructures de transport existantes et en tenant compte des contraintes topographiques, il est possible d’améliorer l’accessibilité et l’attractivité du centre tout en garantissant une cohérence dans l’aménagement du territoire.

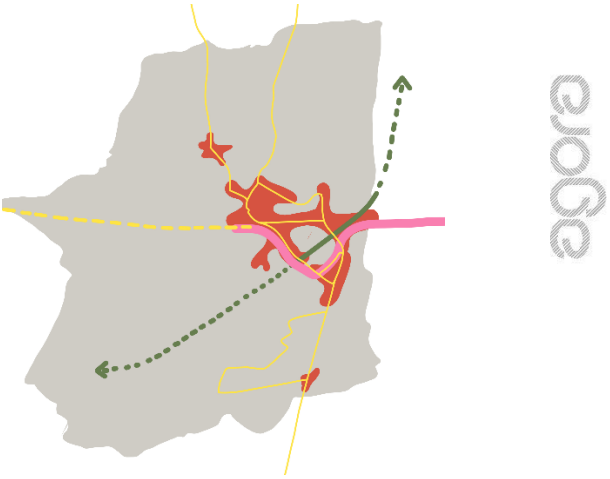
MISE EN ŒUVRE

Dans le cas d'Anderlues, on peut isoler plusieurs axes de mobilité structurants : le métro qui relie la commune à Charleroi, le RAVeL en développement permettant une connexion avec Piéton, ainsi que le potentiel d'une ligne de bus express vers Binche. Ces infrastructures offrent une alternative crédible à l'usage exclusif de la voiture et renforcent la multimodalité au sein de la commune.



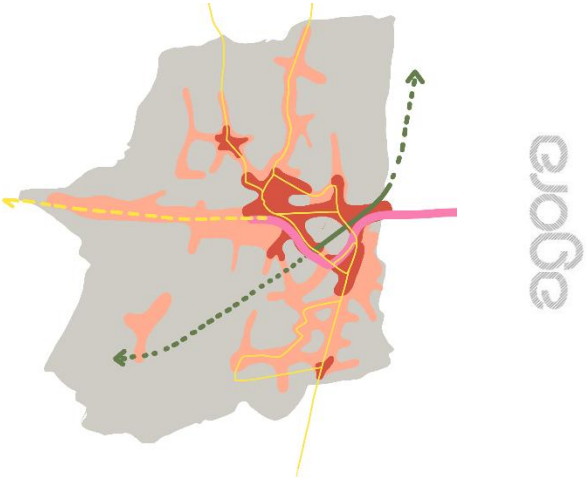
La première zone qui peut être mise en avant est le centre d'Anderlues et la zone proche de Jonction, où l'on retrouve une mixité fonctionnelle avec des activités commerciales, résidentielles et des services publics. Situé à proximité du métro et des axes cyclables, ce secteur est un point de potentiel clé pour favoriser les modes actifs, notamment la marche et le vélo.

Un autre axe de développement concerne la connexion entre les pôles de mobilité. Le RAVeL en cours d'aménagement offre une opportunité de liaison active avec Piéton, renforçant l'accessibilité et l'attractivité pour les cyclistes et piétons.



Enfin, l'intégration du réseau structurant cyclable permet d'améliorer la continuité des déplacements à vélo entre les différents quartiers et pôles générateurs de déplacements. L'enjeu est de renforcer ces infrastructures pour créer un réseau performant et sécurisé, permettant aux habitants de circuler plus aisément entre les arrêts de métro, le centre-ville, les zones résidentielles et les communes voisines.

En structurant le développement urbain autour de ces infrastructures, Anderlues peut favoriser une mobilité plus fluide et diversifiée, réduisant ainsi la dépendance à la voiture individuelle et renforçant l'accessibilité des services et commerces.



RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Une importante prise de conscience s'opère dans le milieu des développeurs. Un projet immobilier est plus attractif s'il répond à des critères écologiques, comme l'isolation thermique et sonore, l'usage parcimonieux de l'eau, le principe de toiture végétalisée, l'usage de l'eau de pluie, les espaces partagés.

Tout se réglemente !

Le référentiel "quartier durable" est une bonne source de recommandations en matière de développement territorial.

Il en va de même de la mobilité où des grands ensembles immobiliers proposent des voitures partagées électriques, des parkings communs pour les vélos, …

Sans tomber dans le *green washing*, les communes seront particulièrement attentives à la réelle portée des propositions établies par ces développeurs. Souvent, l'étude d'incidence, où les réflexions s'étendent dans un périmètre fréquemment trop court, part sur des considérations non vérifiables, du type agriculture urbaine dans les espaces partagés ou noues en espace public, ce qui demande une vigilance et un entretien difficilement gérable par les services techniques communaux.

Il en va de même de l'évaluation des modes de déplacements … « *mettre en commun une flotte de trottinettes électriques ne va pas motiver les familles à conduire les enfants à l'école à pied chaque matin ».*

11.VOLET GESTION DE L'OFFRE :

Subsides	Montants	Partenaires
Sans objet	Tarif des opérateurs privés Conditions Proxibus des TEC	Commune d'Anderlues TEC – Proxibus Opérateurs privés : Mpact Cambio, Poppy, …. Olympus

OBJECTIF

- ✓ Diversifier les services publics de mobilité en veillant à ce qu'ils répondent aux besoins de la population ;
- ✓ Informer la population sur chaque nouveau service ou aménagement réalisé à son attention en utilisant tous les modes de communication adaptés au public cible ;

L'intermodalité favorisant la marche et le vélo nécessite de diversifier l'offre en transport dans le but de diminuer la part de la voiture dans les déplacements quotidiens. Dès lors la Commune a un rôle à jouer en multipliant son offre en matière de déplacements pour assurer l'accessibilité de son territoire.

Il s'agit donc de connecter son territoire à l'offre supracommunale existante et en pleine mutation et assurer les connexions internes à la commune avec les moyens existants et les moyens supplémentaires jugés nécessaires à mettre en place: voiture, vélo et trottinette partagés, co-voiturage, réseau transport en commun, transport à la demande, stationnement intelligent, Mobipôles et Mobipoint, …

Avec le vieillissement de la population, les communes doivent être attentives à l'aspect convivial, accessible, peu coûteux et modulaire de son territoire.

On tiendra compte aussi de l'entretien de toutes les infrastructures mises en service ainsi que la communication et la promotion des nouveaux services mis à disposition.

Ce dernier point est développé dans le volet communication.

FICHE 11.01 : NOUVELLES TECHNOLOGIES ET MaaS[13]

Subsides	Montants	Intervenants
Futures centrales locales de mobilité		MobilEsem Commune Région
Indicateurs de réalisation Nombre de visite des sites internet, page Facebook ; Nombre d'adhérents à un système d'autopartage ; Taux d'occupation des places de co-voiturage. Personnel communal affecté à cette fonction	**Indicateurs d'impact** Part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail via les recensements décennaux	

OBJECTIF

- ✓ Favoriser des nouveaux modes de déplacements en facilitant leur accès

Actuellement l'offre en transport privé ou public est de plus en plus variée : micromobilités partagées diverses, transports publics divers, cars longue distance, voitures avec chauffeur, … Le MaaS a pour objectif de proposer une plateforme unique pour planifier, réserver, payer, débloquer un véhicule partagé pour un déplacement d'un point A vers un point B en fonction de tous les modes de mobilités à proximité.

EN THÉORIE

Mobility as a Service (MaaS)

La mobilité en Belgique est encore appréhendée de manière tribale ; les usagers des transports en commun ne se déplacent qu'en transports en commun, les automobilistes qu'en voiture, les cyclistes qu'à vélo etc. La MaaS est un concept relativement récent qui repose sur le besoin de faciliter

[13] Mobility as a Service : concept de service et des supports (itinéraires, moyens de transport, horaires, planification et mode de paiement)

l'intermodalité. C'est un intermédiaire qui achète des services de mobilité à des prestataires publics ou privés pour les revendre de manière combinée à des consommateurs.

L'objectif est de proposer à l'usager la manière la plus efficace pour se déplacer d'un point A vers un point B en fonction de tous les modes de mobilités à proximité.

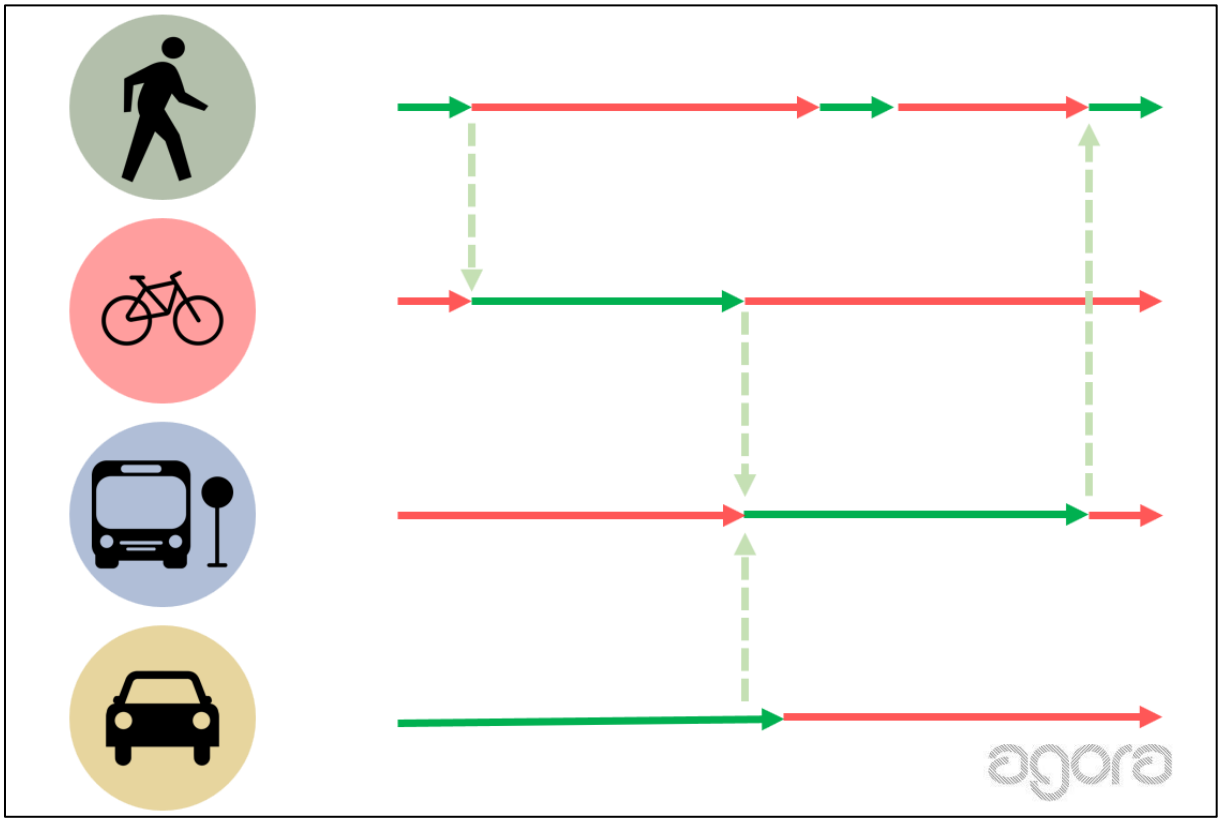
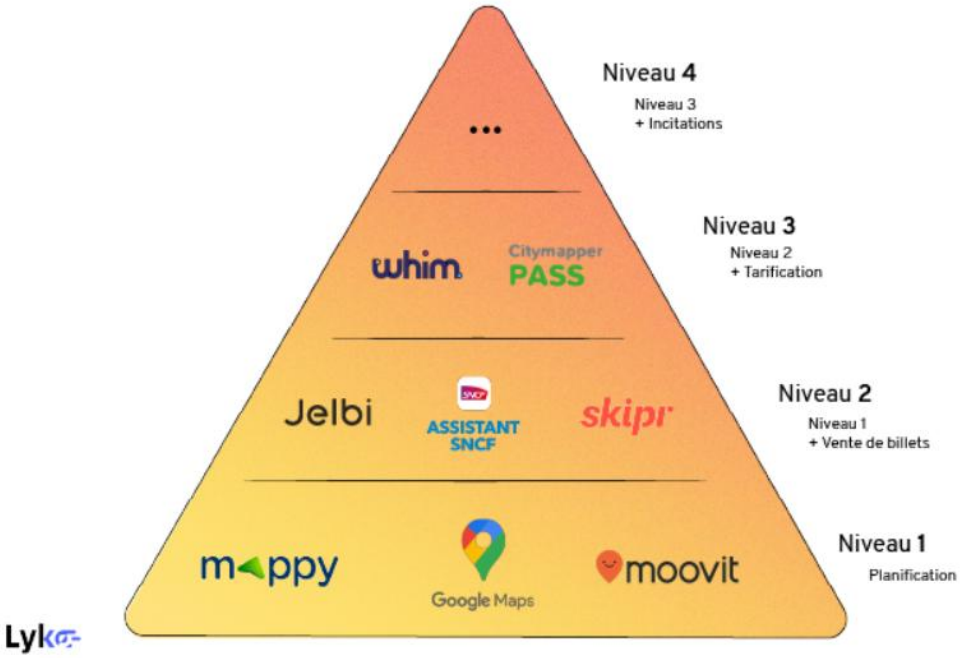


Figure 47: exemples multiples de cheminements multimodaux - source : Agora

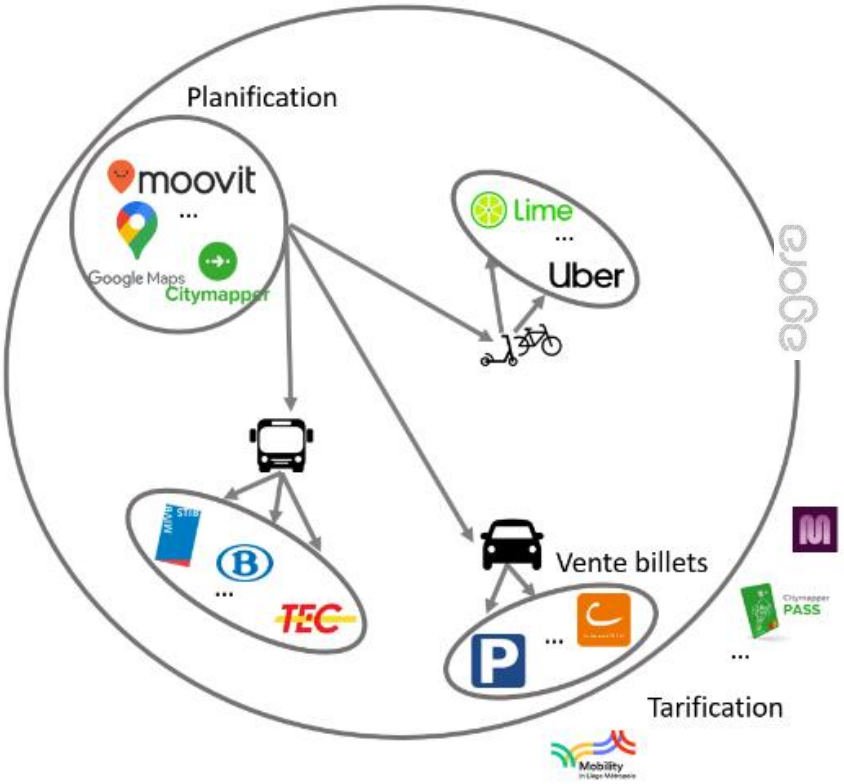
Un mode de transport unique n'est parfois plus adapté sur toute la longueur d'un trajet. Cela se traduit par des embouteillages aux entrées de ville. Une des barrières à l'intermodalité est celle du coût, si l'usager doit investir individuellement dans plusieurs modes de locomotion (voiture, trottinette, …), de temps et de l'équipement, car le secteur public n'a pas les moyens de garder des lignes de transport collectif à trop faible fréquentation.

Exemple : Dans le schéma ci-dessus, il est proposé à l'usager de commencer son trajet par la marche pour rejoindre un point de vélos partagés pour rejoindre un arrêt de transport en commun et finir son chemin à pied ; ou d'utiliser une voiture partagée pour rejoindre un arrêt de transport et finir son chemin à pied. Son application de MaaS lui a permis de payer l'ensemble du trajet en une seule fois et de simplifier son expérience.

EN PRATIQUE



Source : image extraite du site Lyko



[…] Niveau 1 : « planification ». Ici, les applications coordonnent les différents modes de transports et créer un itinéraire à partir des données disponibles.

Niveau 2 : « planification + vente de billets ». À ce niveau, en plus d'avoir un itinéraire personnalisé à disposition, les utilisateurs peuvent réserver différents services de mobilités. Les plateformes prennent des commissions sur chaque vente.

Niveau 3 : « planification + vente de billets + tarification ». La différence entre le niveau 2 et celui-ci, est qu'en plus de vendre des titres de transports par exemple, les plateformes utilisent des stratégies d'acquisition clients en proposant des tarifications « tout inclus ».

Niveau 4 : « planification + vente de billets + tarification + incitations » Ici, en plus de fournir tous les services cités précédemment, l'utilisateur va être incité à utiliser un mode de transport moins gourmand en énergie. Il peut aussi être incité, par exemple, à utiliser les transports en communs en heure creuse et bénéficier ainsi de tarifs réduits. L'accent est vraiment mis sur l'usage des mobilités douces. […]

Source : Extrait de Mobility as a Service (MaaS) : à la recherche du mouvement perpétuel dans la ville de demain. Joël Hazan, Nikolaus Lang et Hind El Abassi Chraïbi, Boston Consulting Group.

Le rôle de la Commune dans le développement de ces solutions est d'assurer une communication sur la disponibilité des applications du MaaS, d'accompagner les citoyens qui éprouvent des difficultés à les utiliser mais aussi de vérifier l'exactitude des services proposés. Il est également possible pour les employés de ressources humaines dans les communes d'assister à des formations sur le fonctionnement et l'intégration des solutions MaaS dans leur administration.

Piétons	Cyclistes	Transport en commun par le bus	Transport en commun par le rail	intermodalité	Hiérarchie viaire	Gestion de la demande	Gestion de l' offre	Stationnement	Transport de marchandises par la route	Mobilité scolaire	Amélioration de la qualité du cadre de vie	Communication

FICHE 11.02 : GESTION DE L'OFFRE : COMMUNICATION et INFORMATION AU CITOYEN

Subsides	Montants	Intervenants
Futures centrales de mobilité	Salaire personnel affecté à cette fonction	Commune Mobilesem Charleroi Métropole TEC Gracq, ProVélo Atingo, Tous à Pied Zone de Police Intercommunale
Indicateurs de réalisation Usage de voitures partagées Nombre d'adhérents, véhicules, locations Usage du taxi social Fréquentation d'un bus local Existence d'un ramassage scolaire communal PDE communal ou enquête Création d'une prime vélo communale Centrale mobilité : nombre d'appels Service location vélo Service réparation vélo Personnel au service mobilité	**Indicateurs d'impact** Part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail via les recensements décennaux	

OBJECTIF

- ✓ Favoriser la mobilité multimodale des habitants en assurant leur information et en facilitant l'accès aux différents services mis en place

La Région wallonne planche sur un nouveau décret pour définir ces CLM – Centrale Locale de Mobilité, convaincue de leur utilité en milieu rural comme en milieu urbain au vu de la multiplicité des services mis à la disposition des citoyens.

La mobilité change et il est souhaité que les personnes de plus en plus âgées restent le plus longtemps autonomes. Dès lors, centraliser et mutualiser les énergies semble justifié.

Les communes doivent rester un maillon incontournable de ce réseau de communication pour en maitriser le contenu et la qualité de la diffusion.

Demain le Taxi social ne suffira plus.

MÉTHODOLOGIE

Ce service doit prendre en compte tous les modes de déplacements et avoir une vue multimodale des déplacements effectués pour les habitants de la commune mais aussi ceux qui y viennent travailler, faire du tourisme, …

Il serait bien venu que le service communal soit un relai ou une antenne d'un service de mobilité plus développé à l'échelle d'un bassin de vie, car la mobilité ne s'arrête pas aux frontières de la commune.

1. Avoir des outils informatiques pour cartographier de manière dynamique l'avancement de la mise en réseaux structurants de la commune en liaison avec les communes limitrophes.
2. Avoir les outils pour mettre à jour les indicateurs de performance.
3. Avoir accès aux modes de communication ; page internet de la commune, page Facebook dédiée à la mobilité ou travailler en étroite collaboration avec le service communication de la Commune ;
4. Avoir son réseau d'acteurs publics et associatifs : locale du GRACQ, ProVélo, Tous à pied, Atingo, zone de police, responsable SPW- infrastructure, planification, sécurité routière pour partager, demander des avis et conseils et communiquer.

Anderlues doit s'associer à la communication développée par Mobilesem, le TEC Charleroi et chaque commune de la métropole de Charleroi qui poste une information suprarégionale en matière de mobilité.

Sans vouloir recréer une page spécifique sur le site de la Commune, il est plus simple de relayer les liens internet des asbl qui font la promotion de la marche, Tous à pied, Atingo, la promotion du vélo comme le Gracq et ProVélo, la promotion des TC comme le TEC, la promotion du co-voiturage comme Mpact, etc.et aussi bien évidemment le site de Mobilesem

Aussi il est bon d'attirer l'attention, comme les audit PIWACY l'ont révélé, sur les faiblesses en termes de moyen de communication : support, personnel, qualification, budget, …que les villes et communes rencontrent.

Il semble plus avantageux d'associer plusieurs communes pour générer des actions communes.

Faire appel à des asbl pour animer des classes d'enfants sur la problématique de la mobilité, c'est bien ! Créer un réseau de référents qui toute l'année sensibilisent les enfants et collègues à venir à pied ou à vélo, c'est mieux !

Le service Taxi social va continuer à assurer ses missions complémentaires au service des transports publics mais devra très certainement à terme orienter les demandes vers une plateforme plus diversifiée telle que celle mise en place au niveau du bassin de mobilité de Charleroi pris dans son ensemble car les demandes vont se multiplier et professionnaliser le service sera indispensable.

RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Les actions de communication vers l'information au citoyen peuvent être diverses et elles seront mises en œuvre progressivement afin d'inciter les usagers vers une mobilité durable.

Les actions proposées de communication sont les suivantes :

- Informer les habitants sur les **solutions alternatives** à la voiture individuelle et les **inviter à tester** d'autres modes de transport (par exemple un circuit à pied et/ou à vélo, organiser des tests de vélos électriques, etc.) ;
- **Expliquer la politique de mobilité** (les travaux entrepris, les résultats des contrôles de vitesses, les mesures d'encouragement, les bons plans, etc.) ;
- **Concerter la population sur les projets de mobilité** dès leur conception ;
- **Réduire les inégalités devant l'accès à l'information** avec l'organisation de formations et de séances d'informations aux citoyens afin de donner accès à toutes les catégories de la population (cours d'informatique aux 3x20) ;
- **Développer des campagnes** d'information sur l'utilisation de véhicules moins polluants et sur les déplacements en mode doux au quotidien ;
- **Inaugurer des nouveaux itinéraires** en facilitant la mobilité douce et communiquer vers les citoyens entre autres dans la mise en SUL ou en chemin réservé de certaines voiries ;
- **Cibler le public des enfants et adolescents, en raison de :**
  - L'importance de la mobilité scolaire dans les communes ;
  - L'effet d'entraînement sur les parents ;
  - La nécessité de modifier les comportements sur le long terme ;
  - L'utilité de rendre les enfants autonomes pour leurs déplacements dans la commune ;
  - L'importance de les intégrer plus tôt dans la circulation afin de leur assurer une expérience pratique de la mobilité non-motorisée afin de les sensibiliser et responsabiliser envers les usagers faibles pour leur future expérience d'automobiliste après l'obtention du permis de conduire.
- **Valoriser les comportements "exemplaires" et des exemples de bonnes pratiques :** offrir une récompense aux enseignants et commerçants qui se garent sur les parkings plus éloignés ;
- **Organiser des événements** afin de valoriser les transports publics par des actions festives, etc. ;
- **Créer un portail de mobilité** afin d'informer les citoyens concernant les modes actifs et aider les personnes à se déplacer de façon responsable en offrant un accès rapide, simple et amélioré, conçu à l'attention des citoyens vers des déplacements durables et écologiques,
- **Organiser la page mobilité sur le site web de la commune et rubrique systématique dans le journal communal avec** :
  - Rappel des règles de circulation (zone 30, poids lourds, équipements vélo) ;
  - Résultats des contrôles radar ;
  - Nouveaux aménagements, commentaires ;
  - Lignes du TEC et localisations des arrêts et horaires (ou avec lien html) et liaisons à plus grande distances ;
  - Information sur le ramassage scolaire et autres initiatives envers les enfants ;
  - Information sur les applications digitales d'intermodalité (TEC, SNCB, Cambio, …) ;
  - Relayer les conseils prodigués sur les sites du GRACQ et ProVélo.

Lors de projets de sensibilisation et l'information au citoyen concernant la mobilité douce, il est possible d'avoir une attention particulière vis-à-vis des modes actifs et plus précisément :

- ✓ **Piétons**
  - Faire la promotion des axes structurants correctement aménagés .
- ✓ **Cyclistes**
  - Intégrer, dans les programmes scolaires, l'apprentissage du vélo (brevets cyclistes) ;
  - Offrir une prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique ;
  - Organiser des bourses d'échange de vélos ;
  - Placer des kits de première réparation aux divers pôles attractifs (arrêt de bus, hall sportif, …) ;
  - Placer des fontaines à eau ;

- L'existence d'arceaux rappelle qu'il y a une place pour le vélo dans la Commune.

✓ **Transports publics**

- Lorsque l'offre est existante, assurer la promotion des horaires aux parents, aux travailleurs, aux personnes âgées.

✓ **Voiture individuelle**

- Promouvoir le co-voiturage : articles de présentation, prévoir des zones de covoiturage à des endroits stratégiques de la Commune ;
- Signaler les applications pour le partage de voitures privées (Cozywheels, BlaBlaCar, share4mobility, Wibee, …).

12.VOLET CADRE DE VIE :

Subsides		Partenaires
SPW-MI via les PIC et PIMACI		Commune d'Anderlues Atingo Tous à pied Gracq Zone de Police SPW habitants
Indicateurs de réalisation	**Indicateurs d'impact**	**Temporalités**
Nombre de dispositifs ralentisseurs : trottoir traversant, plateau, … ; Nombre d'esquisses du PCM exécutées ; Nombre d'esquisses du PCM ayant servi à d'autres réalisations d'aménagements.	Densification des noyaux d'habitat ; Appréciation des habitants à la suite des aménagements réalisés.	En fonction des subsides et des PIC triennaux

OBJECTIF

- ✓ Délimiter tous les quartiers où il faut assurer un apaisement : zone résidentielle, zone de rencontre ;
- ✓ Coordonner les limitations de vitesse de toutes les voiries suivant leur fonction ;
- ✓ Suggérer des exemples d'aménagements de voiries avec des dispositifs ralentisseurs de vitesse ou dissuasifs comme exemples à multiplier partout où ces dispositifs sont jugés nécessaires.

EN THÉORIE

La plupart des espaces publics et voiries sont encore, pour la plupart, purement fonctionnalistes. Ils sont aménagés pour organiser la circulation des voitures et leur stationnement. Les modes actifs, quant à eux, se partagent l'espace résiduel.

L’espace est maintenant à repenser suivant le principe STOP qui permet aux modes de déplacement, alternatifs à la voiture, de disposer de l’espace suffisant et sécurisé pour circuler en bonne cohabitation. La hiérarchisation entre les différents modes de déplacement met donc la priorité aux piétons (Stappen), puis aux cyclistes (Trappen), ensuite aux transports publics (Openbaar vervoer) et enfin, aux véhicules privés (Privévervoer).

Ce rééquilibrage du partage de l’espace entre les différents modes de déplacement permet entre autres d’y réintroduire la fonction de séjour à calibrer suivant la fonctionnalité de l’espace public.

Piétons	Cyclistes	Transport en commun par le bus	Transport en commun par le rail	intermodalité	Hiérarchie viaire	Gestion de la demande	Gestion de l' offre	Stationnement	Transport de marchandises par la route	Mobilité scolaire	Amélioration de la qualité des cadres de vie	Communication

FICHE 12.01 : Réaménagement du centre d'Anderlues en centre de village

Sources de subsides	**Montant**	**Acteurs**
SPW-MI fonds FEDER	€€€	Administration communale Service Travaux Zone de police Atingo
	Priorité A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

OBJECTIF

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs
- ✓ Rendre le centre d'Anderlues plus attractif
- ✓ Mieux définir l'espace de chaque mode de transport.

L'esquisse s'inscrit dans la réorganisation des places Paul Pastur et Albert 1er à Anderlues en un centre de village mêlant commerces, services et événements. L'objectif est de réduire l'emprise automobile, d'apaiser la circulation et de favoriser les déplacements piétons, en créant un espace partagé. L'espace sera rendu plus lisible et attractif, avec des cheminements sécurisés et des aménagements favorisant la cohabitation des modes.

Le principal objectif est le cadre de vie.

CONTEXTUALISATION

Les places Paul Pastur et Albert 1er forment un ensemble d'espaces publics situés au cœur de la commune d'Anderlues. Cette zone constitue un pôle central regroupant des fonctions résidentielles, commerciales et administratives, avec la présence de l'administration communale, du centre culturel et d'une école. Elle accueille également des événements réguliers tels que le marché et des festivités locales, notamment le carnaval des enfants.

Toutefois, l'espace public dans cette zone présente plusieurs dysfonctionnements en matière de mobilité et d'aménagement :

- Accessibilité piétonne limitée : Les trottoirs sont étroits et ne permettent pas une circulation fluide des piétons entre les deux zones, ce qui entraîne des conflits d'usage avec la voirie, notamment lors des périodes de forte affluence.
- Stationnement désorganisé : La place Paul Pastur est largement occupée par du stationnement automobile, sans organisation claire permettant de garantir un équilibre entre stationnement et autres usages de l'espace public. Le permis d'urbanisme interdirait le stationnement sur cet espace et ne répond donc pas aux besoins de la population.
- Manque de lisibilité et d'attractivité : L'aménagement actuel ne met pas en valeur les espaces publics ni les éléments patrimoniaux tels que la tour du Bourlettis. De plus, la végétation faible renforce le caractère minéral de l'espace, réduisant ainsi son attractivité et son confort d'usage.

ESQUISSE

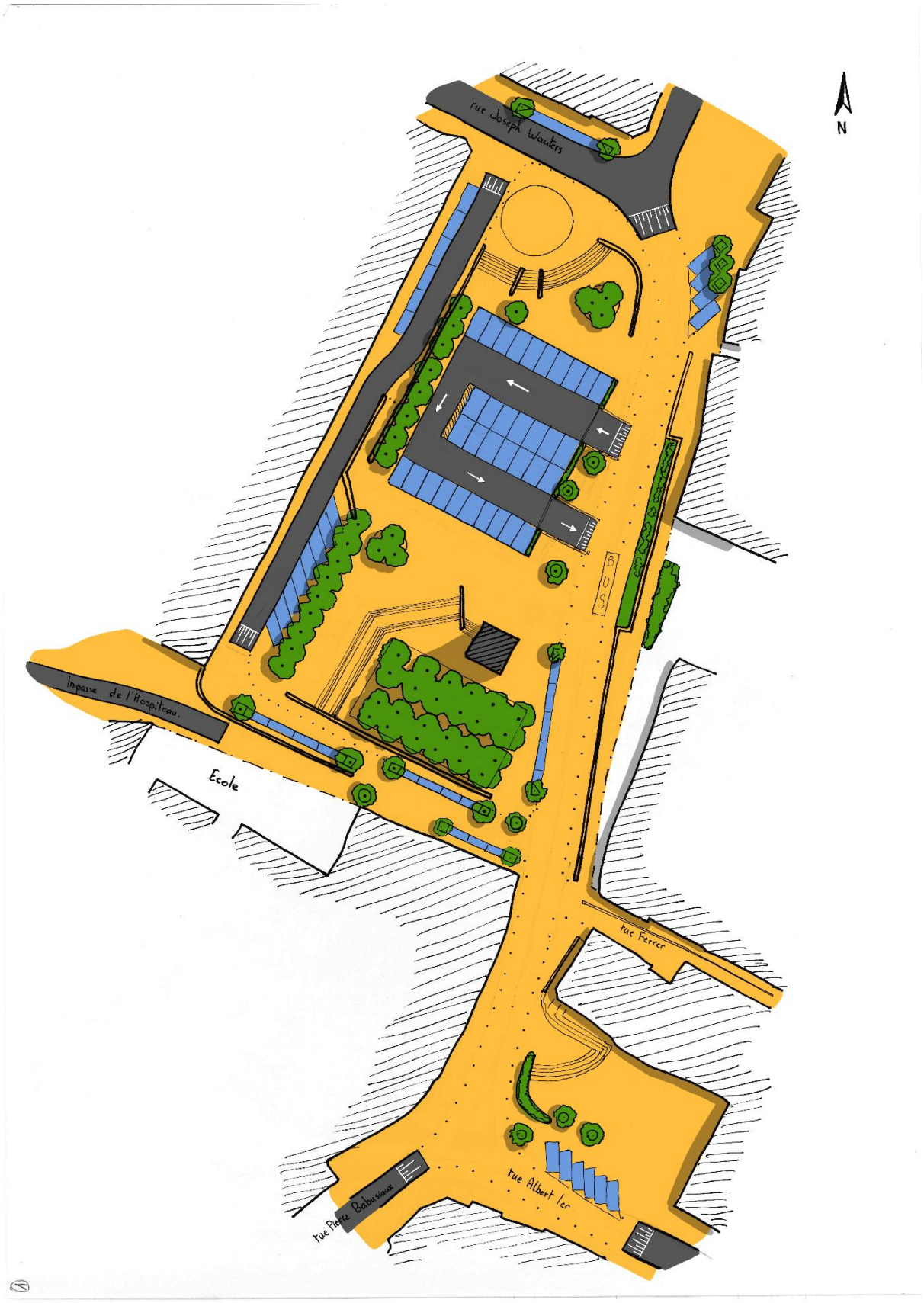


Figure 48 : un seul espace partagé sans trottoirs -zone de rencontre - source : Agora

Face à ces constats, une esquisse de réaménagement est proposée afin d'améliorer la qualité et la fonctionnalité de l'espace public tout en prenant en compte les besoins des différents usagers. L'intervention couvre la zone comprise entre le début de la place Albert 1er (à hauteur du passage piéton) et le croisement avec la rue Cardinal Mercier, incluant également les abords de la place et l'impasse de l'Hospiteau.

Il est rappelé que les esquisses dans un PCM sont des projections d'intention stratégique qui devront faire l'objet d'étude approfondie de faisabilité avec un relevé précis de la zone, un avant-projet, projet, permis, …

CRÉATION D'UN ESPACE PARTAGÉ

Conformément aux principes prônés par la Région wallonne en matière de mobilité et d'accessibilité, le projet vise à transformer une partie de la zone en espace partagé, un concept d'aménagement favorisant la cohabitation des différents usagers sans séparation physique stricte entre les modes de déplacement.

Selon l'article 12.3bis du Code du gestionnaire wallon, la vitesse y sera limitée à 20 km/h afin d'assurer la sécurité de tous. Les piétons auront la priorité absolue et pourront circuler librement sur toute la voirie. Les conducteurs devront adapter leur comportement en conséquence. Le stationnement ne sera autorisé que dans les emplacements délimités, évitant ainsi l'occupation anarchique de l'espace public.

L'aménagement de cet espace sera conçu de manière identifiable et cohérente avec ces règles, en intégrant des revêtements spécifiques, des surélévations et une signalisation claire pour marquer l'entrée dans la zone et renforcer le sentiment de sécurité des usagers vulnérables. Cette transformation vise à fluidifier les déplacements, à réduire les conflits d'usage et à favoriser une réappropriation de l'espace par les habitants. Il a été conçu pour qu'il soit en principe modulable et multifonctionnel.

RÉORGANISATION DE L'ESPACE

Le stationnement est maintenu mais mieux structuré :

- Une matérialisation claire des places de stationnement pour assurer une meilleure lisibilité.
- L'intégration de potelets aux endroits stratégiques pour limiter le stationnement sauvage et protéger les cheminements piétons.
- Un maintien des zones d'arrêt de bus sur la chaussée, conformément aux recommandations en matière d'accessibilité et de sécurité des transports en commun.

Afin de renforcer l'attractivité et le confort d'usage de la place, le projet met l'accent sur la végétalisation et l'amélioration du cadre de vie.

- Ajout d'espaces verts et d'arbres pour atténuer l'effet minéral actuel et offrir des zones ombragées et une véritable zone de quiétude ;
- Réorganisation des cheminements piétons pour améliorer l'accessibilité et la connexion entre les différents pôles de la place ;
- Mise en valeur du patrimoine local, notamment la tour du Bourletti, par un réaménagement paysager.

De plus, dans une variante où on garderait la zone en zone 30 avec des trottoirs, les voiries menant à la place (comme la rue Ferrer) peuvent être réaménagées en espace partagé (plain-pied) pour créer des « rues de village ». Elles sont alors reliées à la place par des trottoirs traversants bien élargis au toit des carrefours. Cette disposition renforce la praticabilité de l'ensemble pour les piétons.

Figure 49: variante; espace partagé de la rue Ferrer s'insérant dans le contexte d'un aménagement zone 30

	Piétons	Cyclistes	Transport public	Automobilistes
Fluidité	Itinéraires piétons directs sur un espace ouvert.	Espace 20km/h qui permet des cheminements cyclables fluides	Pas de changements	Baisse de la vitesse mais pas de réduction de la capacité.
Accessibilité	Amélioration des cheminements et accès facilités aux équipements	Amélioration de l'accessibilité (réseau cyclable structurant)	Maintien des quais et arrêts sécurisés	Accès aux voiries préservé mais apaisé
Sécurité	Baisse de la vitesse et inversion de la priorité	Baisse de la vitesse pour correspondre à celle des cyclistes, moins de dépassements dangereux	Maintien des quais et arrêts sécurisés	Zones de stationnement conformes
Transfert modal	Incitation à la marche avec un cadre agréable	Encouragement à l'usage du vélo grâce à une infrastructure adaptée et la présence de stationnement vélo	Mise en valeur du transport public	Réduction de l'attractivité de la voiture au profit des modes actifs et du transport public

Piétons	Cyclistes	Transport en commun par le bus	Transport en commun par le rail	intermodalité	Hiérarchie viaire	Gestion de la demande	Gestion de l' offre	Stationnement	Transport de marchandises par la route	Mobilité scolaire	Amélioration de la qualité des cadres de vie	Communication

FICHE 12.02 : Aménagement d'un mobipôle à l'arrêt Jonction

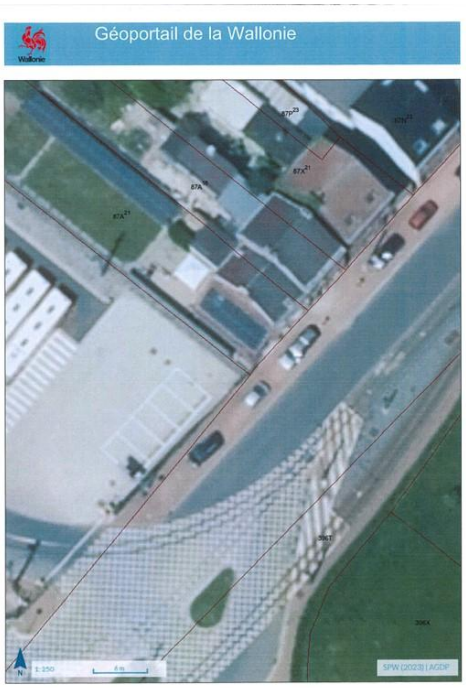
Sources de subsides	**Montant**	**Acteurs**
SPW-fonds FEDER-TEC	+/- €€€	Administration communale SPW - MI Zone de police TEC
	Priorité A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

OBJECTIF

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs
- ✓ Rendre le transport en commun et le métro en particulier plus attractif
- ✓ Permettre des transferts modaux de façon plus fluide et efficace

Le projet vise à créer un chemin cyclopiéton sécurisé entre le RAVeL et le pôle transports publics de Jonction, améliorant ainsi l'accessibilité des modes actifs. Cette liaison directe favorisera les transferts modaux grâce à des stationnements vélos sécurisés et un aménagement optimisé en termes de sécurité et confort.

CONTEXTUALISATION



Actuellement, l'arrêt de tram de Jonction est un point central du réseau de transports en commun à Anderlues. Il est bien aménagé, accessible, et équipé de services comme des machines à titre de transport, ce qui en fait une infrastructure fonctionnelle et de bonne qualité. Ce site est un véritable nœud de correspondance, bénéficiant de la proximité du dépôt TEC, permettant d'atteindre plusieurs destinations sans difficulté.

Cependant, le principal problème vient de la connexion avec les modes actifs, notamment le vélo et la marche. Le RAVeL, qui constitue un axe de déplacement important pour les cyclistes et piétons, se trouve à proximité, mais il est difficile d'accès. La seule façon de le rejoindre est de passer par la rue de la Station, un axe qui ne permet pas d'aménagement cyclable en raison de son étroitesse. Ce manque d'aménagement rend le trajet peu confortable et moins sécurisé pour les piétons et les cyclistes, il s'agit de plus d'un détour.

De plus, la configuration actuelle ne favorise pas les transferts modaux entre le vélo et les transports en commun. Il n'existe pas de raccourci ni d'itinéraire dédié pour relier efficacement ces modes de déplacement. L'absence de stationnements sécurisés pour vélos constitue un autre frein à l'intermodalité, limitant l'attractivité du vélo comme moyen de transport pour rejoindre l'arrêt de tram.

ESQUISSE

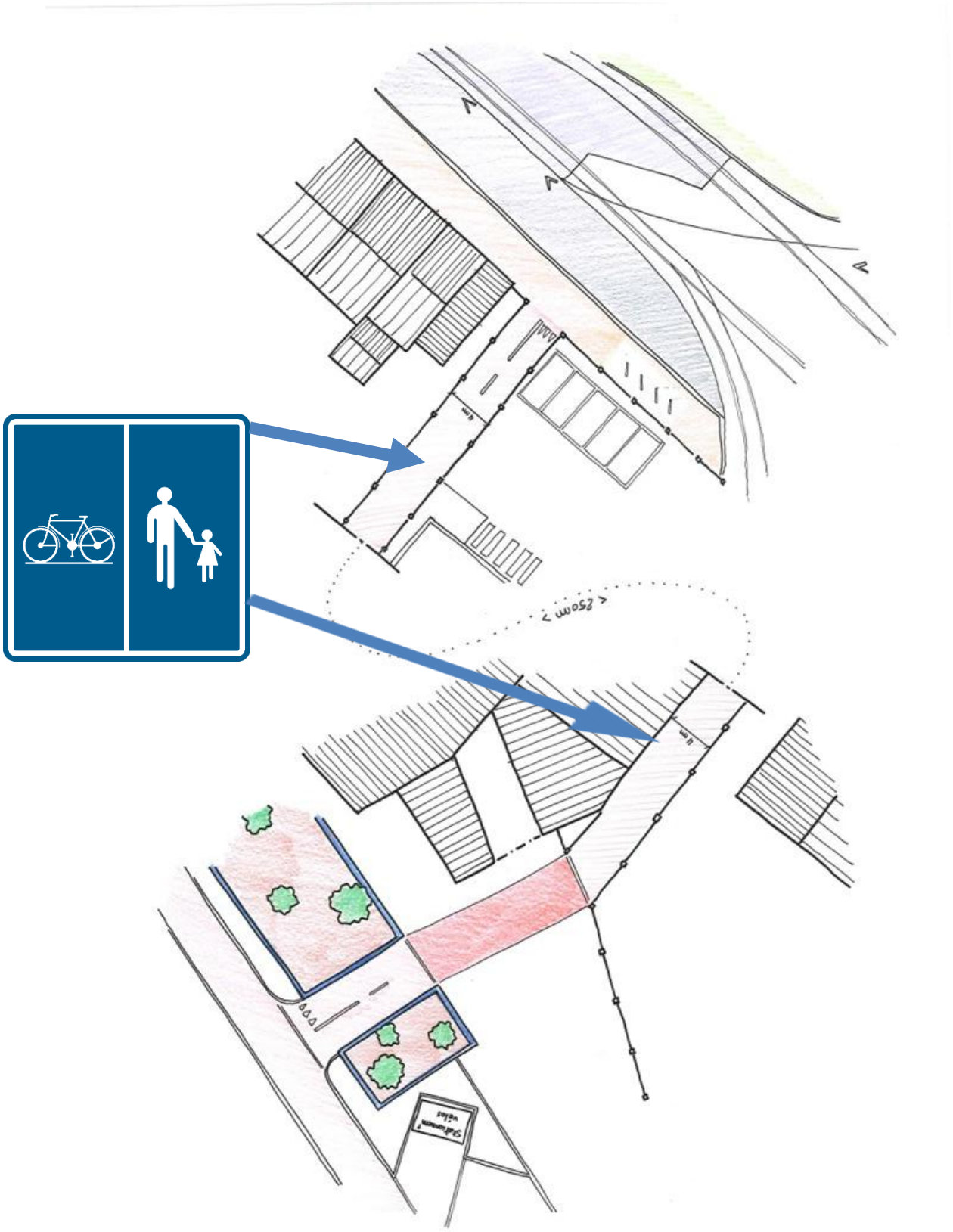


Figure 50 : Esquisse démontrant que l'espace actuel est suffisant - source: Agora

Le projet vise à améliorer les connexions entre les différents pôles de mobilité, en intégrant de manière fluide les modes actifs et les transports en commun. L'objectif principal est de créer un cheminement sécurisé et direct entre le pôle modes actifs (RAVeL et infrastructures cyclables) et le pôle transports publics (métro et bus), comme illustré sur l'image ci-dessous et dans l'esquisse plus haut.

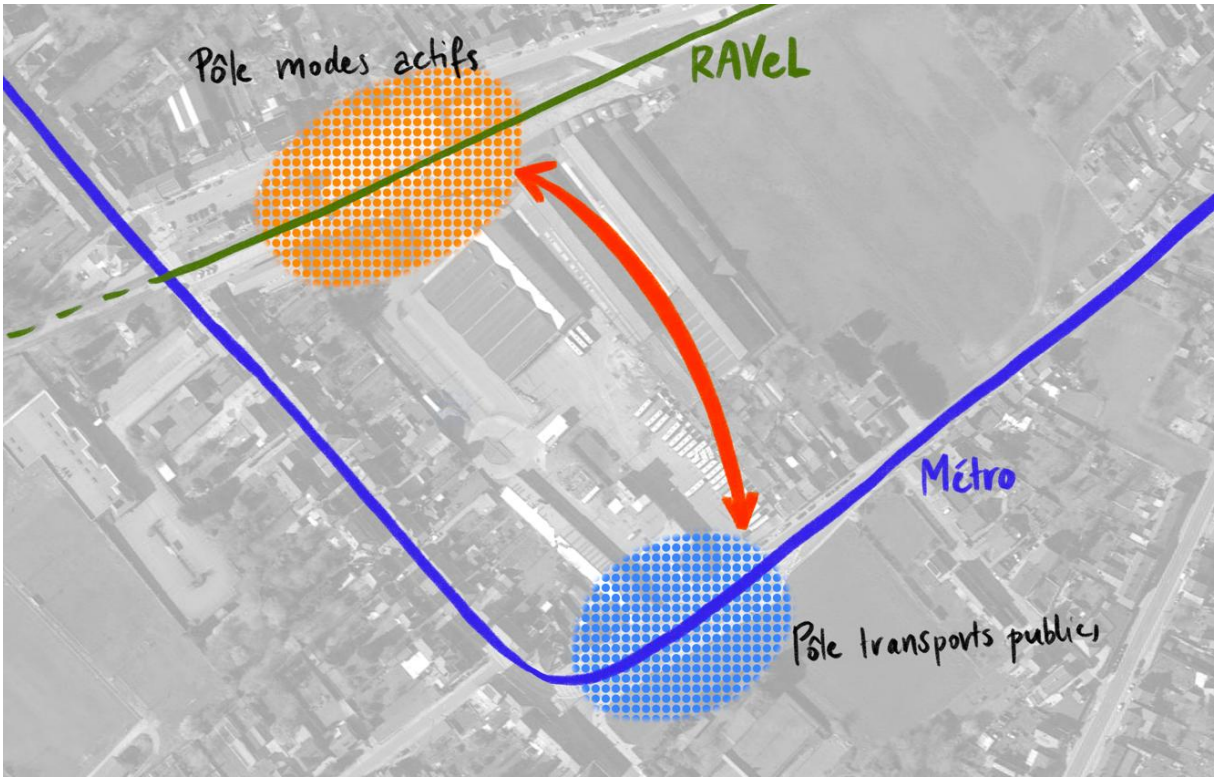


Figure 51 : Schéma de mobilité - source : Agora

CRÉATION D'UNE LIAISON CYCLO PIÉTONNE SÉCURISÉE

L'élément central du projet est la mise en place d'un chemin cyclopiéton de 4 mètres de large. Ce chemin permettra de connecter directement le pôle modes actifs (RAVeL) et le pôle transports publics (Jonction). Cet aménagement vise à éviter le passage par la rue de la Station, qui est actuellement peu adaptée aux cyclistes et aux piétons.

- Largeur adaptée : 4 mètres permettent une cohabitation sûre entre piétons et cyclistes.
- Séparation des flux : Possibilité de marquage au sol pour distinguer les espaces dédiés aux cyclistes et aux piétons.
- Revêtement adapté : Utilisation d'un revêtement confortable et adapté pour assurer une bonne accessibilité par tous les temps.

RÉORGANISATION DE L'ESPACE

L'aménagement du chemin nécessitera une attention particulière à plusieurs aspects pour garantir confort et sécurité :

- Éclairage public renforcé : Installation de luminaires adaptés pour assurer un sentiment de sécurité, notamment en soirée.
- Signalétique claire : Une bonne signalisation favorisera une meilleure orientation des usagers et une fluidité dans les déplacements.

BÉNÉFICES ATTENDUS

Avec ces améliorations, Jonction deviendra un véritable hub intermodal, favorisant les déplacements en transport en commun tout en rendant les connexions plus accessibles pour les cyclistes et les piétons. L'intermodalité sera optimisée, contribuant à réduire la dépendance à la voiture et à promouvoir une mobilité plus durable et efficace.

Cette nouvelle infrastructure s'inscrit pleinement dans la stratégie des Mobipôles définie par la Région wallonne, visant à renforcer la connectivité entre les différents modes de transport de manière sécurisée et pratique.

Cet aménagement contribuera au développement du pôle communal de l'Impasse de la Station.

Piétons	Cyclistes	Transport en commun par le bus	Transport en commun par le rail	intermodalité	Hiérarchie viaire	Gestion de la demande	Gestion de l' offre	Stationnement	Transport de marchandises par la route	Mobilité scolaire	Amélioration de la qualité des cadres de vie	Communication

FICHE 12.03 : Aménagement d'un Mobipôle à l'arrêt Monument

Sources de subsides	Montant	Acteurs
SPW TEC	€€€	SPW-MI Commune Zone de police
	Priorité A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

OBJECTIF

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs
- ✓ Rendre le transport en commun et le métro en particulier plus attractif
- ✓ Permettre des transferts modaux de façon plus fluide et efficace

Le projet vise à réorganiser l'espace disponible sur la N90 afin de donner un espace à tous les modes et encourager le transfert modal.

CONTEXTUALISATION

Dans le cadre du réaménagement du centre d'Anderlues, la mise en place d'un mobipôle vise à structurer l'organisation des flux de mobilité afin d'améliorer l'accessibilité et l'intermodalité. Ce projet s'articule en complémentarité avec un autre mobipôle proposé dans ce PCM sur la commune (Jonction).

L'objectif est d'assurer une connexion aisée entre les différents modes de transport en intégrant le tram comme élément structurant, appuyé par un réseau de bus et des infrastructures dédiées aux piétons et aux cyclistes, tout en maintenant une gestion optimisée du stationnement et en limitant la présence du trafic motorisé dans le cœur du village.

Par ailleurs, la création d'une cyclostrade le long de la N90 impose une réflexion sur la répartition de l'espace public afin d'intégrer un itinéraire cyclable sécurisé, garantissant une continuité entre les pôles d'activités, tout en maintenant une fluidité de circulation pour les autres usagers. La cohabitation entre les différents modes nécessite donc une optimisation de l'espace et une organisation claire des flux afin d'éviter les conflits d'usage.

VISION STRATÉGIQUE

L'objectif est de réduire le transit motorisé dans le centre d'Anderlues et de favoriser une répartition plus équilibrée des modes de transport, tout en maintenant la fonctionnalité de la N90 comme axe structurant.

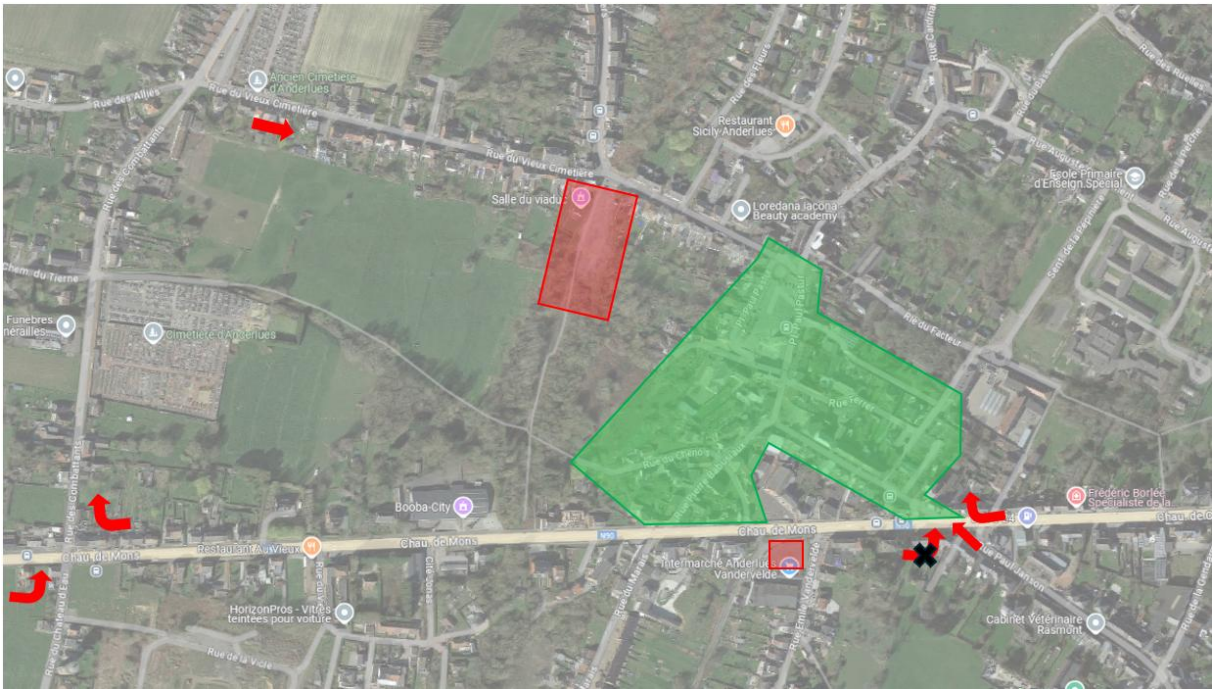
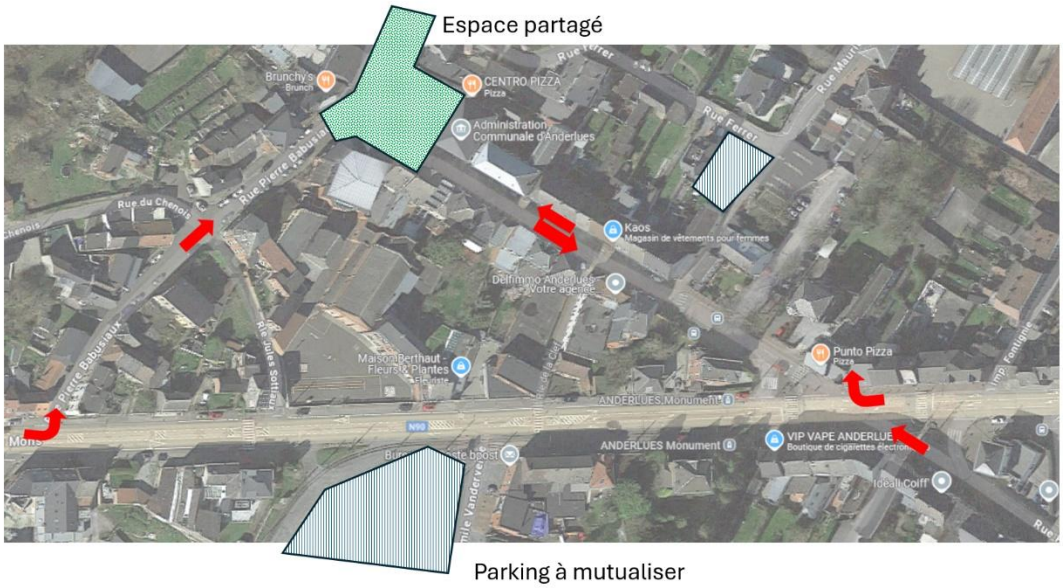


Figure 52 : schéma de mobilité avec accès limité à la zone partagée et accès favorisé au futur parking de dissuasion Viaduc et Intermarché mutualisé

La N90 comprend actuellement une bande de tourne-à-gauche, notamment pour rejoindre le centre d'Anderlues via la rue Albert 1er. Cette configuration, bien qu'utile à la desserte locale, limite l'espace disponible pour un réaménagement adapté aux nouveaux besoins de mobilité et empêche l'intégration d'infrastructures modernes pour les transports en commun et les modes actifs. De plus, la présence de stationnement en voirie réduit les possibilités d'extension des trottoirs et de création d'un véritable pôle intermodal.

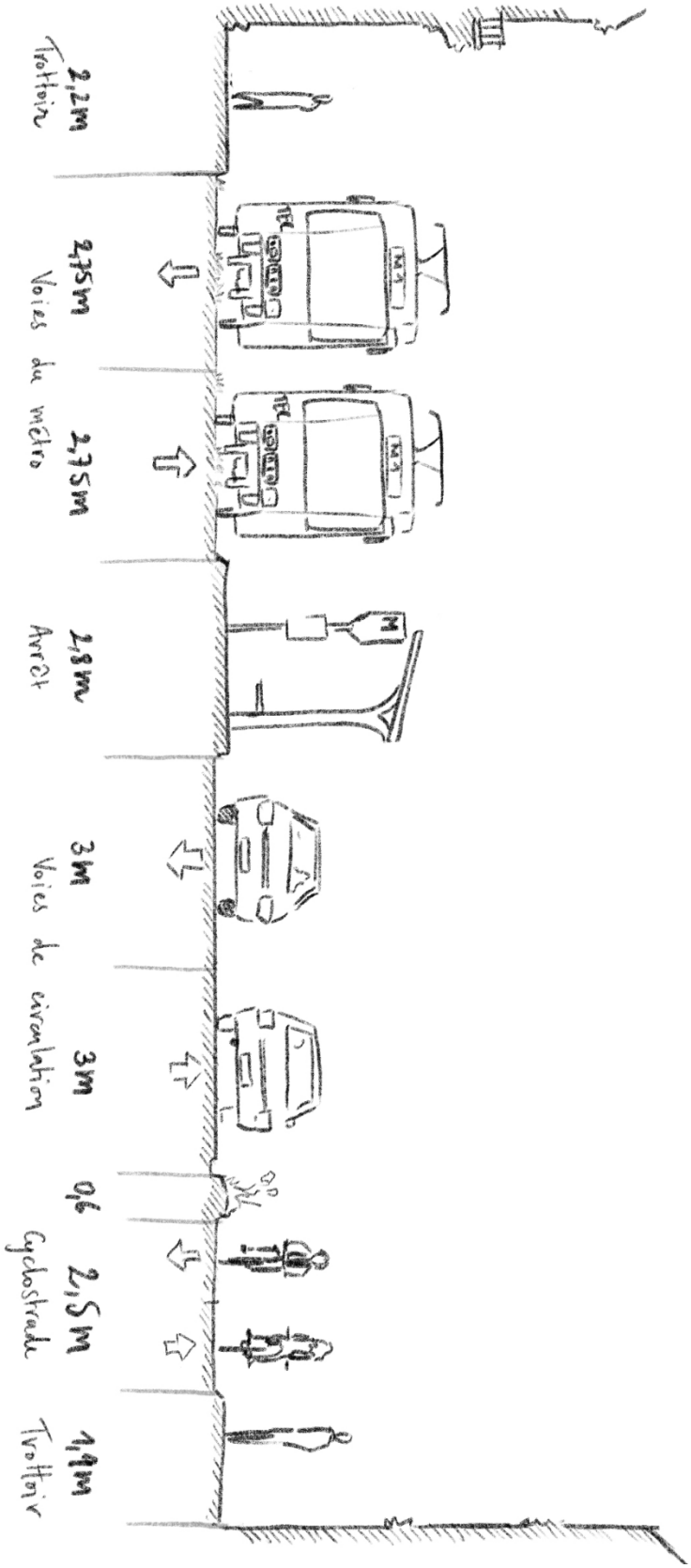
Le centre d'Anderlues est par ailleurs fortement impacté par un trafic de transit important, en contradiction avec l'objectif de créer un cœur de village apaisé et attractif. La multiplication des flux motorisés à travers la commune génère des nuisances et limite les possibilités d'aménagement d'espaces publics de qualité. Il devient donc nécessaire de repenser l'organisation des circulations afin de mieux hiérarchiser les usages et de permettre une cohabitation plus harmonieuse entre les différents modes de déplacement.



Cette proposition est complémentaire à celle du réaménagement du centre d'Anderlues afin de favoriser une répartition plus équilibrée des modes de transport, tout en maintenant la fonctionnalité de la N90 comme axe structurant. Pour ce faire, plusieurs actions doivent être mises en œuvre. La suppression de la bande de tourne-à-gauche et du stationnement en voirie permettra de libérer de l'espace afin de réaménager les quais de tram, les arrêts de bus et d'intégrer la cyclostrade.

Parallèlement, les tourne-à-gauche seront réorientés vers la rue des Combattants, ce qui facilitera l'accès aux parkings hors voirie potentiels, notamment celui de la salle du Viaduc ou le parking de l'Intermarché qui pourraient être mutualisés, tout en limitant les entrées de véhicules dans le centre. Cette modification s'inscrit dans une stratégie plus large visant à encourager les usagers à parcourir les derniers mètres à pied, réduisant ainsi la saturation du centre et favorisant un cadre urbain plus qualitatif. Il ne s'agit toutefois pas de réduire la capacité de circulation de la N90, qui doit rester un axe majeur pour la desserte de la région, mais plutôt de simplifier l'organisation des flux et d'améliorer la lisibilité des infrastructures afin d'assurer une circulation plus fluide et plus sécurisée.

CONCEPT


2,2m
Trottoir
2,75m
Voies du métro
2,75m
2,8m
Arrêt
3m
Voies de circulation
3m
0,6
2,5m
Cyclostrade
1,9m
Trottoir

CRÉATION D'UNE LIAISON CYCLOPIÉTON SÉCURISÉE

La nouvelle organisation de la voirie repose sur une répartition équilibrée entre les différents modes de transport afin de garantir une cohabitation fluide et sécurisée. Au sud, une zone est consacrée aux transports en commun avec un trottoir de 2,2 mètres, des voies de tram de 2,75 mètres chacune et un quai de 2,8 mètres permettant d'accueillir divers équipements tels que des distributeurs de titres de transport, du stationnement vélo sécurisé et des écrans d'information en temps réel.

Au centre, deux voies de circulation automobile de 3 mètres chacune sont maintenues, leur léger rétrécissement étant logique au vu de la zone 30, particulièrement justifiée par la proximité des établissements scolaires. Les arrêts de bus restent donc en chaussée avec un éventuel conflit avec la piste cyclable bidirectionnelle.

Enfin, au nord, les modes actifs disposent d'une piste cyclable bidirectionnelle de 2,5 mètres, séparée de la circulation automobile pour garantir la sécurité des cyclistes, ainsi que d'un trottoir élargi à 1,9 mètre offrant un meilleur confort pour les piétons.

L'aménagement est conçu en conformité avec les recommandations de la Sécurothèque en matière de mobilité et d'intermodalité. La séparation claire des flux permet de limiter les conflits d'usage entre les différents modes de transport, tandis que la simplification des intersections améliore la lisibilité des cheminements et réduit les risques d'accidents. Un renforcement de l'éclairage et de la signalisation sera également prévu afin de garantir une visibilité optimale aux abords des carrefours et des passages piétons.

Le projet s'inscrit dans une démarche respectant les principes FAST et STOP, favorisant les modes actifs et les transports en commun tout en assurant un cadre optimisé pour la circulation automobile. La hiérarchisation des usages permet d'offrir un environnement plus sécurisé et plus efficace, en accord avec les objectifs du Plan Communal de Mobilité.

	Piétons	Cyclistes	Transport public	Automobilistes
Fluidité	Cheminements directs et sécurisés, suppression des obstacles et traversées facilitées.	Création d'une piste cyclable bidirectionnelle séparée	Maintien d'un espace dédié pour les transports publics	Fluidification du trafic grâce à la simplification des intersections et une meilleure organisation des mouvements.
Accessibilité	Trottoirs de plus d'1m50 de chaque côté de la chaussée	Continuité des infrastructures cyclables avec un accès facilité aux infrastructures et stationnements vélo.	Facilitation des montées et descentes grâce à des quais mieux positionnés et plus accessibles.	Maintien des accès aux voiries principales avec une régulation plus efficace des flux.
Sécurité	Les piétons ne sont pas directement près des véhicules, séparés.	Séparation physique entre les modes.	Sécurisation des quais et des zones d'attente avec un éclairage renforcé et une meilleure signalisation.	Réduction des risques d'accidents par la limitation de la vitesse et la clarification des priorités.

Transfert modal	Favorisation de la marche avec un cadre plus lisible et plus attractif, en lien avec les transports publics.	Encouragement à l'usage du vélo par la mise en place de stationnements dédiés et une meilleure accessibilité au centre.	Valorisation du transport public comme alternative efficace, avec un accès simplifié et des correspondances optimisées. Équipements multimodaux	Encouragement progressif à la multimodalité pour réduire la dépendance à la voiture individuelle.

Piétons	Cyclistes	Transport en commun par le bus	Transport en commun par le rail	intermodalité	Hiérarchie viaire	Gestion de la demande	Gestion de l' offre	Stationnement	Transport de marchandises par la route	Mobilité scolaire	Amélioration de la qualité des cadres de vie	Communication

FICHE 12.04 : Sécurisation des modes actifs sur la rue Jules Destrée

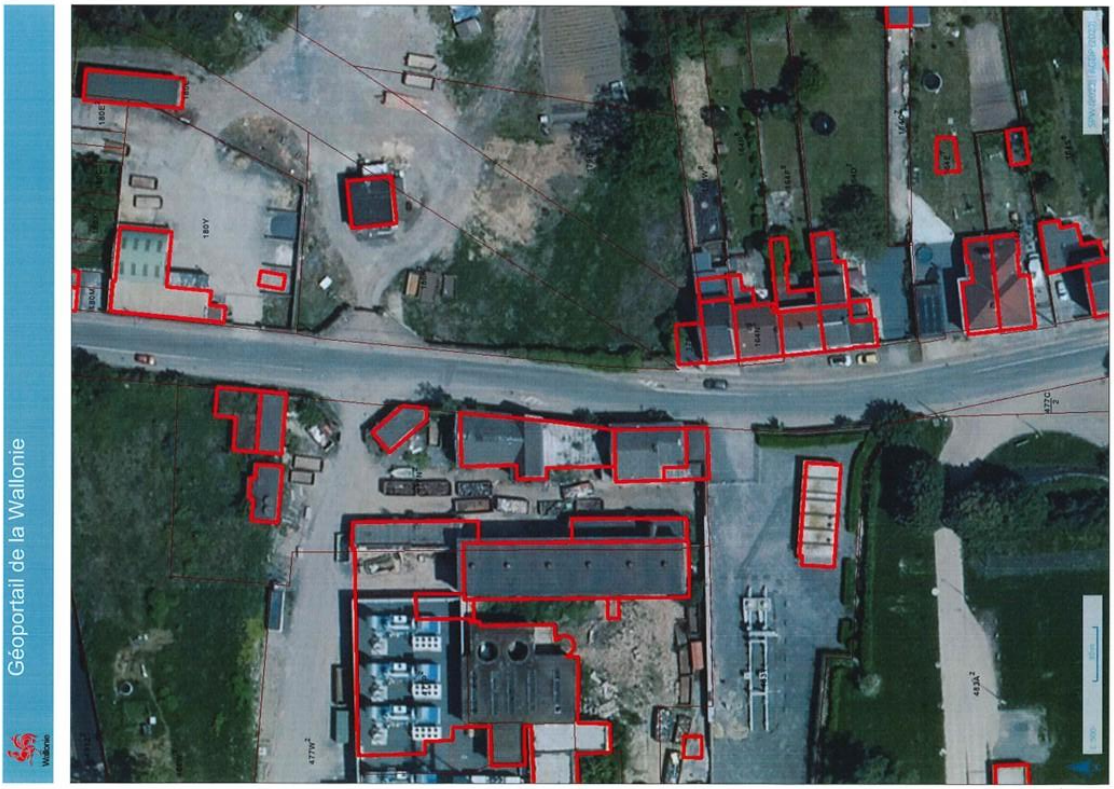
Sources de subsides	Montant	Acteurs
SPW-Mi SPW-développement économique (Igretec) fonds FEDER- TEC	€€€	Administration communale Service Travaux Zone de police IC
	Priorité A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

OBJECTIF

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs
- ✓ Prendre en compte les flux de trafic industriel
- ✓ Ralentir les véhicules

Le projet vise à sécuriser la rue Jules Destrée, une voirie de transit industriel où les vitesse excessives, trottoirs étroits et stationnements anarchiques posent des problèmes de sécurité. L'aménagement prévoit un trottoir cyclopiéton de 3,50 m, une organisation du stationnement en chicanes et des rétrécissements de voirie pour modérer la vitesse.

CONTEXTUALISATION



La rue Jules Destrée est une voirie à fort trafic de transit, utilisée également par des véhicules industriels et des camions. Le profil de la voirie entraîne des vitesses excessives et des conditions de circulation peu sécurisantes, notamment pour les piétons et cyclistes. Actuellement, les trottoirs sont étroits et discontinus, rendant les cheminements piétons inconfortables et peu sécurisés.

L'image satellite met en évidence la multiplication des entrées et sorties des hangars industriels, qui provoquent des coupures fréquentes dans les trottoirs, réduisant la continuité piétonne. De plus, le stationnement se fait de manière anarchique, occupant parfois des espaces non prévus à cet effet. Bien que la zone comporte quelques logements, leur densité reste faible.

ESQUISSE

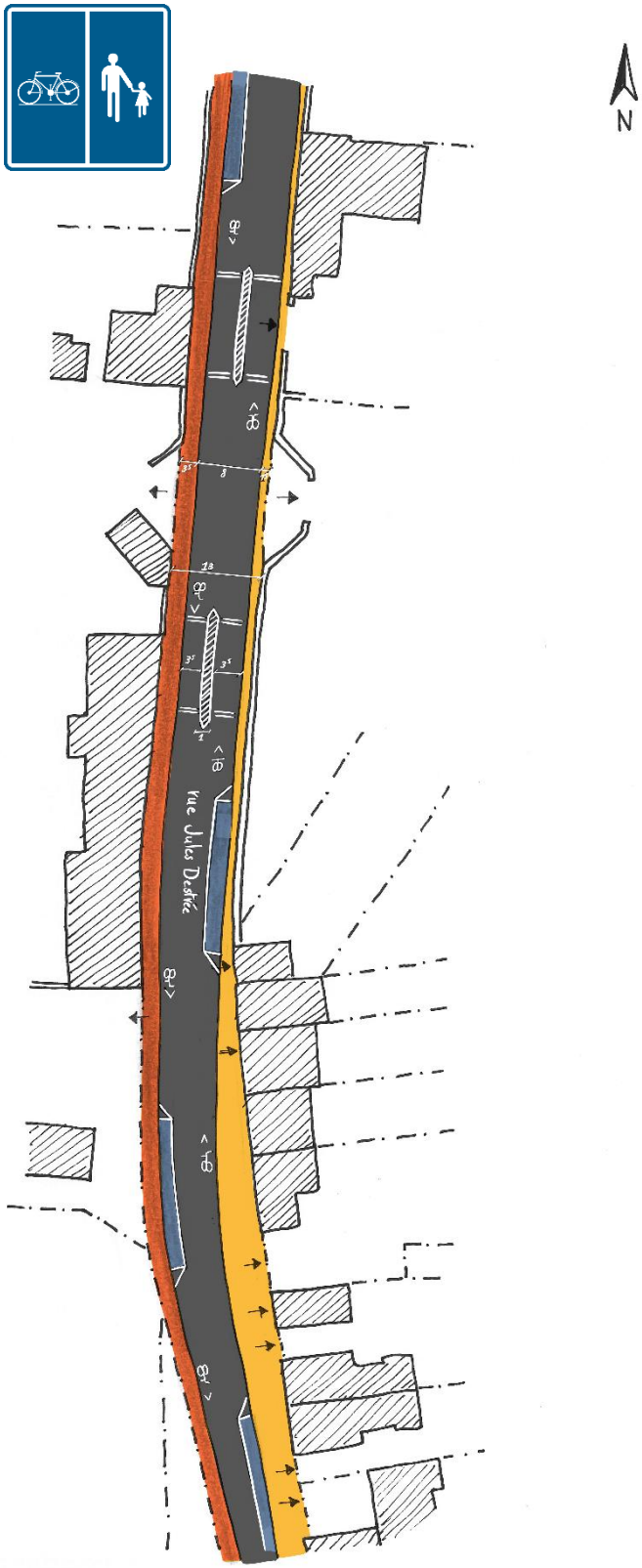


Figure 53 : Esquisse de principe avec trottoir cyclopiéton et dispositifs ralentisseurs - source : Agora

L'objectif du projet est d'adapter la rue pour garantir la sécurité des usagers vulnérables, tout en maintenant une circulation fluide pour les véhicules. Pour ce faire, plusieurs principes issus de la Sécurothèque sont appliqués.

AMÉLIORATION DU STATIONNEMENT ET DE LA FLUIDITÉ DU TRAFIC

Actuellement anarchique, le stationnement sera réorganisé sous forme de chicanes de ±18 mètres de long (4 places de stationnement), espacées également de 18 mètres pour le passage du bus. Cette disposition présente plusieurs avantages :

- Réduction de la vitesse des véhicules, en créant un effet de sinuosité par des dévoiements successifs, conforme aux principes de modération du trafic.
- Maintien d'un espace suffisant pour les manœuvres de camions et le croisement des bus, en intégrant des zones de dégagement.
- Meilleure lisibilité des espaces de stationnement, limitant le stationnement sauvage sur trottoirs et accotements.

MODÉRATION DE LA VITESSE ET COHABITATION DES CYCLISTES SUR CHAUSSÉE

Pour compléter la sécurisation de la voirie, plusieurs mesures de réduction de la vitesse sont prévues:

- Aménagement d'un trottoir cyclopiéton bidirectionnel sur un des 2 trottoirs ;
- Aménagement d'ilots centraux pour réduire la largeur des bandes de circulation ;
- Installation de chevrons sur la chaussée pour signaler la présence de cyclistes aguerris aux automobilistes puisque le trottoir cyclopiéton ne serait pas obligatoire.
- Amélioration de la lisibilité des priorités, notamment aux entrées et sorties des hangars, grâce à un marquage au sol renforcé et un traitement de couleur pour le trottoir cyclopiéton.

BÉNÉFICES ATTENDUS

Grâce à ces aménagements, la rue Jules Destrée offrira un meilleur équilibre entre mobilité active et circulation motorisée. La sécurité des cyclistes et piétons sera renforcée, tout en garantissant une fluidité nécessaire aux transports lourds.

	Piétons	Cyclistes	Transport public	Automobilistes
Fluidité	Chemin partagé de 3,50 m améliorant la continuité et le confort.	Coexistence sur le chemin partagé, possibilité d'utiliser la voirie.	Assez d'espace entre les chicanes pour les croisements.	Trafic modéré par des chicanes, favorisant une circulation moins rapide.
Accessibilité	Trottoirs continus et sécurisés.	Accès direct et sécurisé sur le chemin partagé.	Points d'arrêt clairs et accessibles.	Stationnement organisé, limitant le stationnement sauvage.
Sécurité	Séparation claire avec la circulation motorisée.	Trottoir partagé sécurisé, largeur réduite de la voie pour ralentir le trafic.	Zones d'attente sécurisées pour les passagers.	Vitesse réduite grâce aux chicanes et à la réduction de la largeur de voie.
Transfert modal	Incitation à la marche grâce à un meilleur environnement piéton.	Encouragement du vélo par une meilleure infrastructure.	Valorisation du bus comme alternative efficace.	Réduction de la dépendance à la voiture par l'amélioration des options de transport actif.

Piétons	Cyclistes	Transport en commun par le bus	Transport en commun par le rail	intermodalité	Hiérarchie viaire	Gestion de la demande	Gestion de l' offre	Stationnement	Transport de marchandises par la route	Mobilité scolaire	Amélioration de la qualité des cadres de vie	Communication

FICHE 12.05 : Réaménagement du carrefour de l'Arbiette

Sources de subsides	**Montant**	**Acteurs**
SPW-MI	€€	Administration communale Service Travaux Zone de police
	Priorité A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

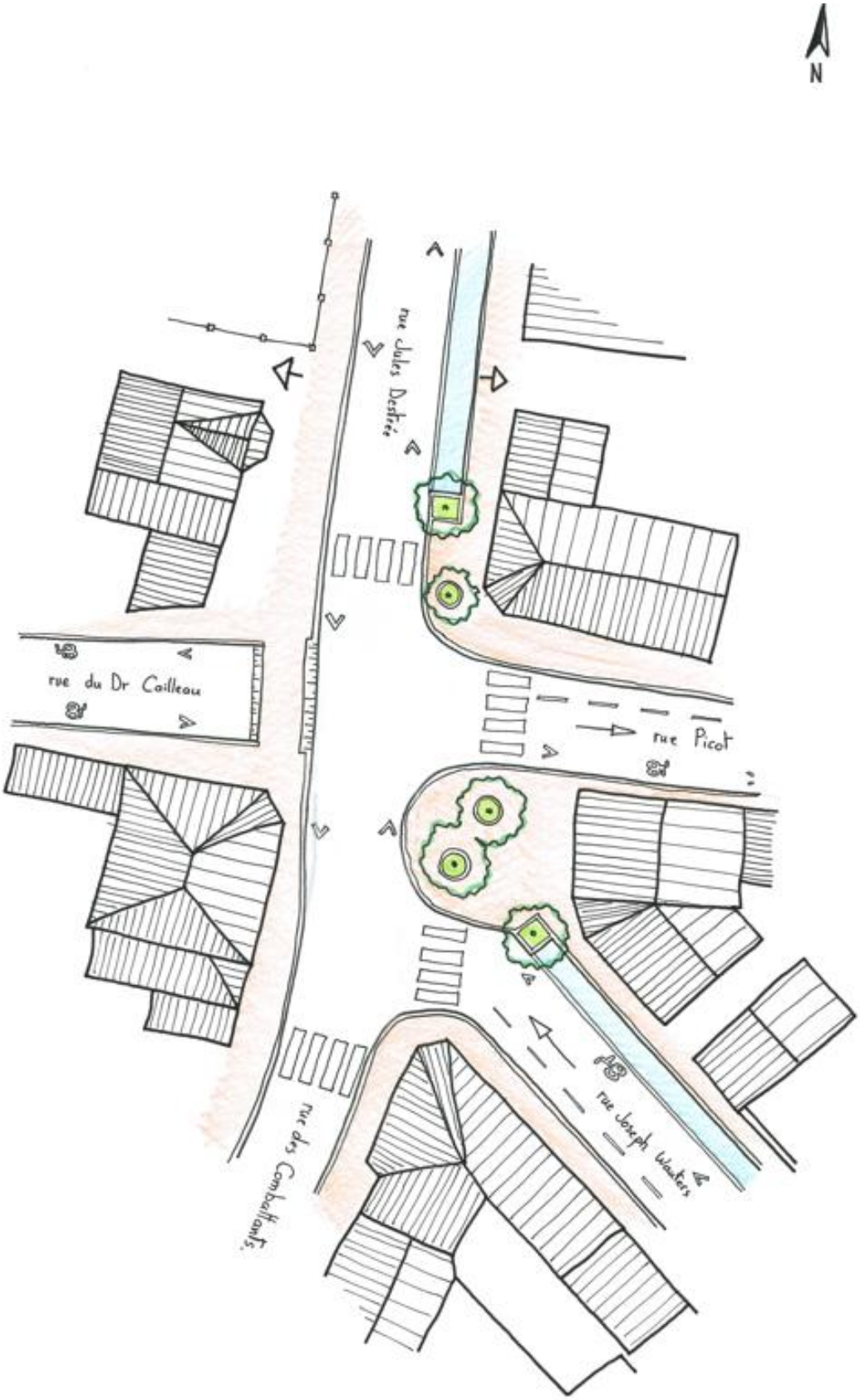
OBJECTIF

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs
- ✓ Prendre en compte les flux de trafic industriels
- ✓ Mieux matérialiser la hiérarchie viaire

Le projet vise à sécuriser les cheminements cyclables et piétons tout en clarifiant la hiérarchie viaire en accordance avec les développements attendus du quartier.

CONTEXTUALISATION

ESQUISSE


N
rue Picot
rue Joseph Wauters
rue Jules Destrée
rue du Dr Cailleau
rue des Combattants

L'objectif du projet est de restructurer le carrefour en garantissant la sécurité des usagers vulnérables, tout en maintenant une circulation fluide pour les véhicules. Pour ce faire, plusieurs principes sont appliqués :

- Clarification de la hiérarchie viaire pour mieux guider les différents usagers.
- Réorganisation des flux de circulation afin de réduire le trafic de transit.
- Mise en place de dispositifs de ralentissement pour assurer la sécurité de tous.
- Insertion de plantation afin d'améliorer le cadre de vie et casser l'effet minéral

RÉORGANISATION DES SENS DE CIRCULATION POUR CLARIFIER LA HIÉRARCHIE

L'un des principaux défis de ce projet est de réaffirmer la rue Jules Destrée comme axe principal, tout en réduisant la présence du trafic de transit sur les autres voies.

- Passage en sens unique de la rue Picot et de la rue Joseph Wauters, afin d'améliorer la gestion des flux et d'intégrer des infrastructures cyclables.
- Maintien de la circulation bidirectionnelle sur la rue Jules Destrée, tout en réduisant la largeur des voies pour ralentir les vitesses.
- Ajout d'un plateau traversant à l'intersection avec la rue du Dr Cailleau, pour renforcer la priorité piétonne, inciter au ralentissement des véhicules et renforcer l'aspect résidentiel du quartier desservi.
- Clarification des espaces de stationnement, afin d'éviter le stationnement anarchique et de maintenir une bonne fluidité du trafic.

Ces mesures permettent de mieux structurer l'intersection, en donnant une lecture claire des priorités aux usagers et en dissuadant le trafic de transit qui pourrait chercher à emprunter ces rues secondaires.

SÉCURISATION DES MODES ACTIFS

L'actuel carrefour ne permet pas une circulation sécurisée pour les piétons et les cyclistes, qui doivent composer avec des flux motorisés imprévisibles. Le projet vise à structurer ces mobilités douces en leur offrant des espaces clairs et continus.

- Création d'un trottoir cyclopiéton pour sécuriser la cohabitation entre les piétons et les cyclistes sur un axe prioritaire.
- Aménagement de pistes cyclables marquées dans un sens et de chevrons dans l'autre sens dans les rues Picot et Joseph Wauters, garantissant une continuité pour les cyclistes.
- Insertion de passages piétons sécurisés et bien marqués, notamment sur la rue Jules Destrée et autour des zones de chicanes.

Grâce à ces modifications, le carrefour devient un espace structurant pour les mobilités actives, garantissant un meilleur confort et une plus grande sécurité pour les usagers vulnérables.

BÉNÉFICES ATTENDUS

	Piétons	Cyclistes	Transport public	Automobilistes
Fluidité	Chemin piéton continu et élargi, améliorant la continuité et le confort.	Coexistence sur le chemin partagé, possibilité d'utiliser la voirie avec des chevrons et des pistes cyclables dédiée.	Assez d'espace pour le croisement des véhicules.	Trafic modéré par une hiérarchisation plus claire, favorisant une circulation plus fluide.
Accessibilité	Trottoirs cyclopiétons continus et traversées bien identifiées.	Accès direct et sécurisé aux aménagements cyclables, facilitant la connexion interquartiers.	Points d'arrêt clairs et accessibles, intégrés aux cheminements piétons sécurisés.	Stationnement organisé en poches délimitées pour éviter l'encombrement et améliorer la visibilité.
Sécurité	Séparation claire avec la circulation motorisée, traversées protégées et surélevées pour renforcer la visibilité.	Trottoir cyclopiéton sécurisé et largeur réduite des voies motorisées pour ralentir le trafic.	Zones d'attente sécurisées pour les passagers, éloignées des flux motorisés.	Réduction de la vitesse.
Transfert modal	Incitation à la marche grâce à un environnement plus agréable et des cheminements confortables.	Encouragement du vélo grâce à des infrastructures adaptées et une meilleure visibilité des trajets.	Valorisation du transport public comme une alternative efficace et sécurisée.	Réduction de la dépendance à la voiture grâce à une meilleure intégration des autres modes.

Piétons	Cyclistes	Transport en commun par le bus	Transport en commun par le rail	intermodalité	Hiérarchie viaire	Gestion de la demande	Gestion de l' offre	Stationnement	Transport de marchandises par la route	Mobilité scolaire	Amélioration de la qualité des cadres de vie	Communication

FICHE 12.06 : Réaménagement de la rue de Nivelles

Sources de subsides	**Montant**	**Acteurs**
SPW-MI	+/- €€	Administration communale Service Travaux Zone de police
	Priorité A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

OBJECTIF

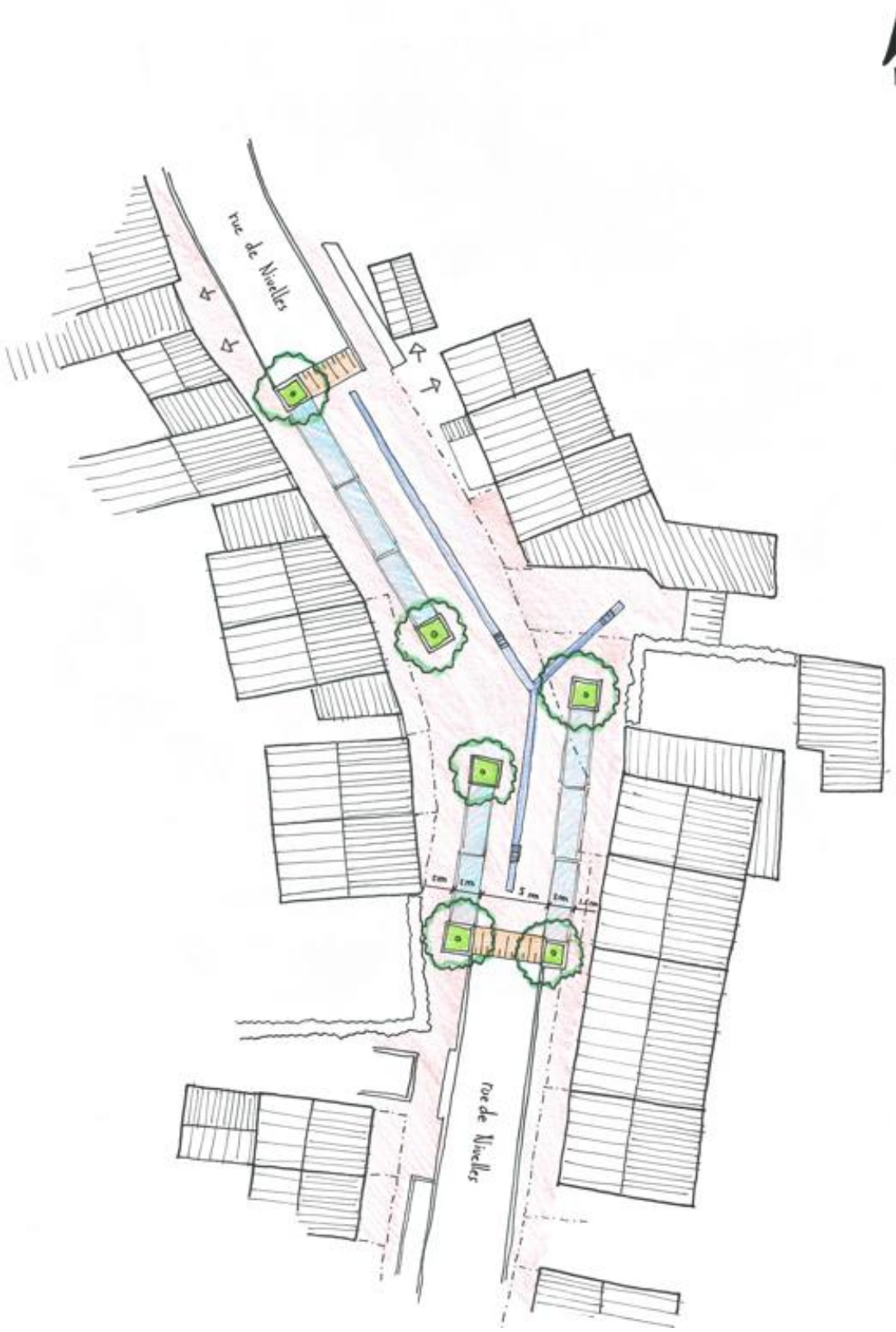
- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs.
- ✓ Garantir le croisement des bus.
- ✓ Organiser le stationnement pour limiter l'occupation anarchique de l'espace public.
- ✓ Intégrer de la végétation pour améliorer le cadre de vie.

Le projet vise à réaménager la rue de Nivelles en permettant un meilleur partage de l'espace public.

CONTEXTUALISATION

La rue de Nivelles est une voirie où la distinction entre l'espace public et privé est floue, ce qui favorise le stationnement sauvage et désorganisé. L'absence de trottoirs ou leur étroitesse oblige les piétons à marcher sur la chaussée, générant des risques accrus pour leur sécurité. De plus, la configuration actuelle ne permet pas un croisement aisé des bus, engendrant des conflits de circulation.

ESQUISSE



L'objectif du projet est de réorganiser l'espace afin de garantir un meilleur partage entre les usagers tout en permettant un passage aisé du trafic et garantir le stationnement pour les riverains. Pour ce faire, plusieurs principes sont appliqués.

AMÉLIORATION DU STATIONNEMENT CLARIFICATION DE L'ESPACE PUBLIC

Le stationnement sera structuré afin de limiter l'occupation anarchique de la voirie et de libérer des espaces pour les autres modes de déplacement. La reprise partielle de l'espace privé permettra d'organiser les places de stationnement de manière cohérente et d'éviter l'entrave à la circulation.

CRÉATION D'UN PLATEAU EN ESPACE PARTAGÉ

La mise en place d'un plateau partagé facilitera la circulation des piétons en toute sécurité, en instaurant un espace où la cohabitation avec les véhicules est clairement définie. Cette solution améliore également la lisibilité des cheminements et réduit les vitesses des automobilistes.

GARANTIE DU CROISEMENT ET RÉDUCTION DES VITESSES

L'aménagement veillera à assurer un passage fluide pour les bus tout en intégrant des mesures de modération de la vitesse afin de sécuriser l'ensemble des usagers. La largeur des voies sera optimisée pour garantir le croisement sans compromettre la sécurité des autres usagers.

AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE

L'introduction d'éléments végétalisés contribuera à embellir l'environnement et à offrir un cadre de vie plus agréable aux riverains, tout en participant à la structuration des espaces.

BÉNÉFICES ATTENDUS

Grâce à ces aménagements, la rue de Nivelles offrira un meilleur équilibre entre les différents modes de déplacement. La sécurité des piétons sera renforcée avec des trottoirs élargis et un espace partagé clairement identifié. Le stationnement sera organisé de manière cohérente, réduisant ainsi l'occupation anarchique de la voirie. La circulation des bus sera facilitée, et l'intégration de végétation contribuera à améliorer la qualité de l'espace public. Ces mesures garantiront une rue plus agréable et plus fonctionnelle pour tous les usagers.

	Piétons	Cyclistes	Transport public	Automobilistes
Fluidité	Chemin partagé et trottoirs 1,50 m améliorant la continuité et le confort.	Coexistence sur l'espace partagé.	Croisement des bus garanti avec un espace suffisant.	Trafic modéré par une meilleure organisation des espaces, favorisant une circulation plus fluide.
Accessibilité	Trottoirs continus et sécurisés.	Accès direct et sécurisé sur l'espace partagé.	Points d'arrêt clairs et accessibles.	Stationnement organisé, limitant l'occupation anarchique de l'espace public.
Sécurité	Réduction des vitesses	Partage sécurisé de la voirie avec réduction de la vitesse.	Croisements possibles.	Vitesse réduite et meilleure visibilité des cheminements grâce à l'organisation des espaces.
Transfert modal	Incitation à la marche grâce à un meilleur environnement piéton.	Encouragement du vélo par une infrastructure adaptée.	Valorisation du bus comme alternative efficace.	Réduction de la dépendance à la voiture par une meilleure offre de transport actif.

FICHE 12.07 : Entrée sur le « RAVeL communal » - Tranchée d'Ansuelle

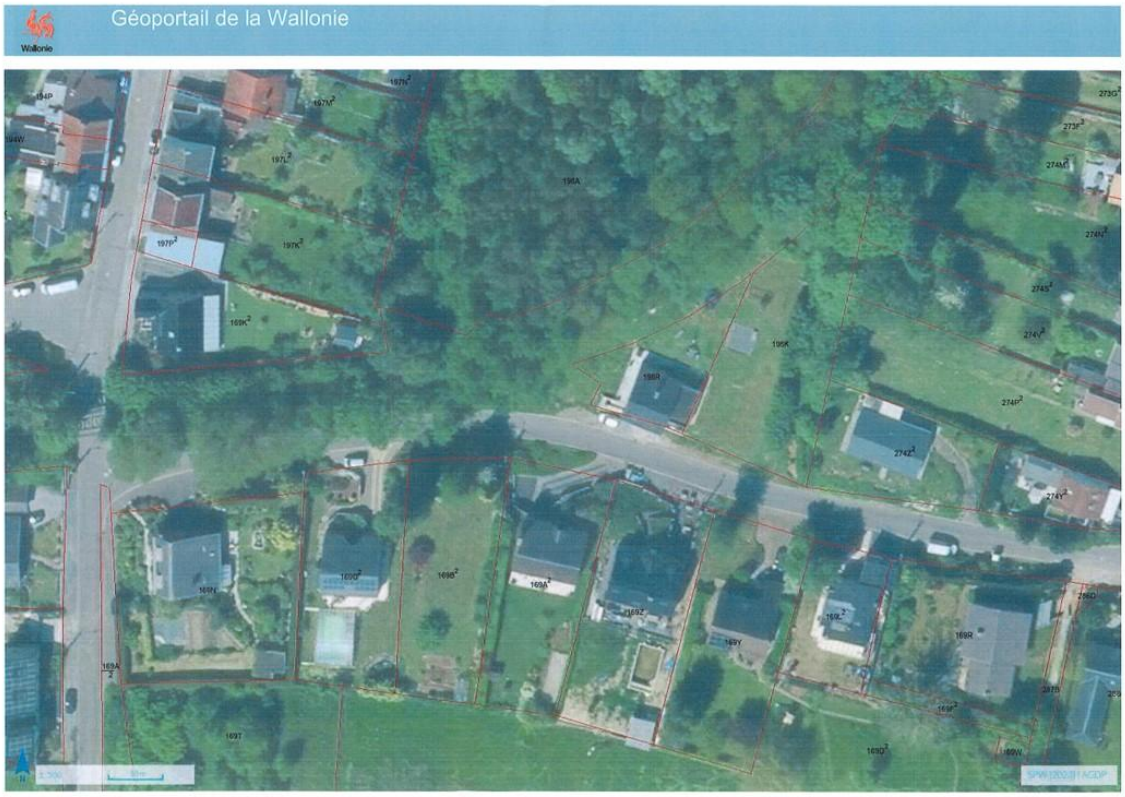
Sources de subsides	**Montant**	**Acteurs**
SPW-fonds FEDER-TEC PCDR	+/- XXXX	Administration communale Service Travaux Zone de police
	Priorité A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

OBJECTIF

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs.
- ✓ Intégrer une entrée identifiable et fonctionnelle.
- ✓ Faciliter la connexion avec la rue de la Gripelotte et le réseau cyclable structurant.
- ✓ Assurer une transition fluide en intégrant une pente douce.
- ✓ Améliorer la lisibilité des accès grâce à des marquages adaptés.

L'aménagement proposé vise à organiser et améliorer l'accessibilité du « RAVeL » tout en garantissant une bonne intégration avec les infrastructures existantes et projetées.

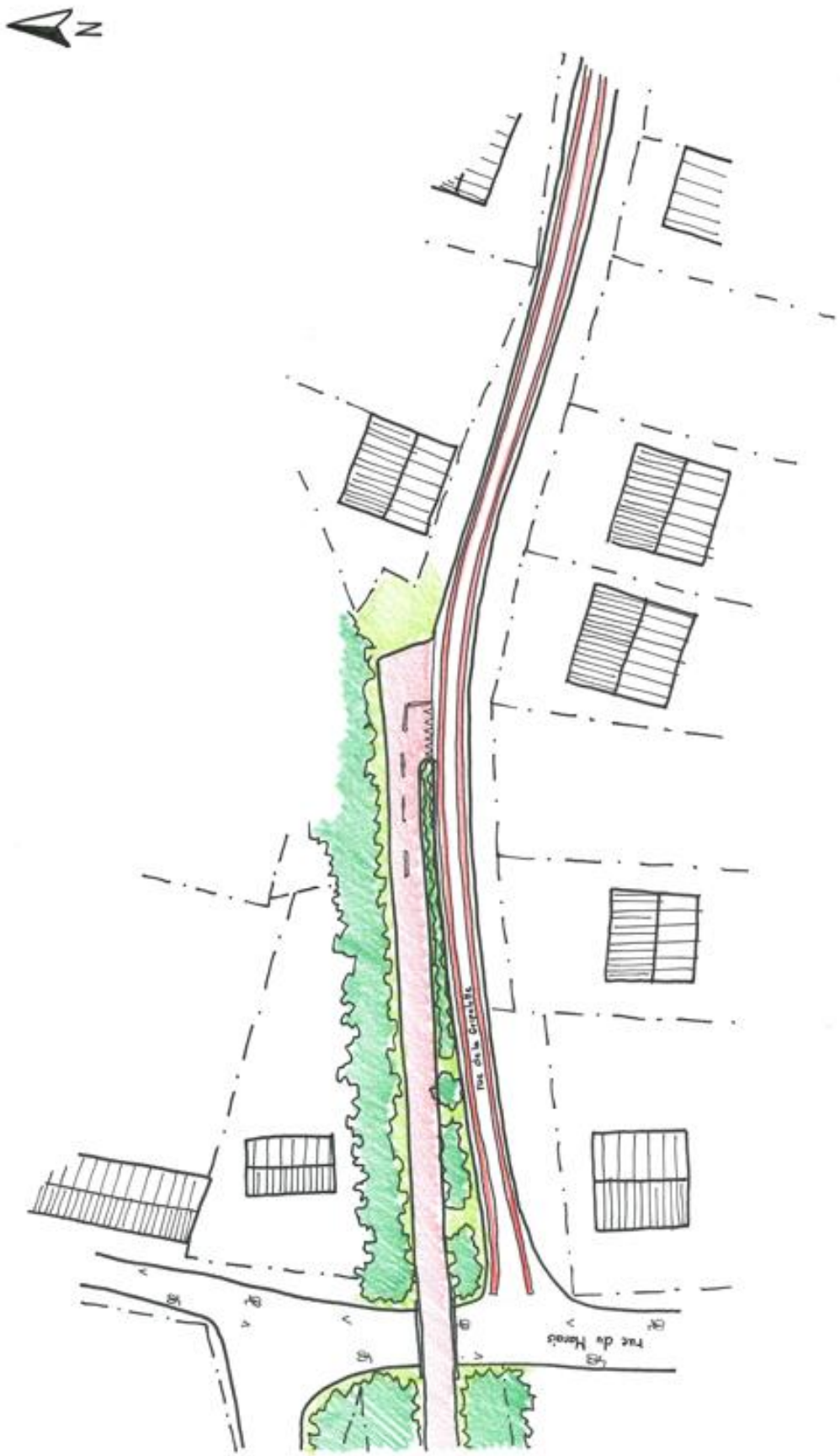
CONTEXTUALISATION



La commune d'Anderlues a acquis les infrastructures de l'ancienne ligne de tram vicinal 90, qui reliait autrefois Charleroi à Binche. Actuellement, ces infrastructures sont en mauvais état : certaines portions sont recouvertes d'herbe et les pilastres du pont ont été restaurées. Ce tracé présente néanmoins un avantage stratégique, car il permet d'éviter le relief de la vallée, conçu à l'origine pour le passage du tram.

Dans le cadre de la rénovation de ce tracé en "RAVeL communal", il est essentiel de structurer une entrée permettant un accès fluide et sécurisé aux usagers.

ESQUISSE



CRÉATION D'UNE ENTRÉE FONCTIONNELLE ET QUALITATIVE

L'accès principal sera aménagé pour permettre une liaison efficace depuis la rue de la Gripelotte, qui fait partie du réseau cyclable structurant. Une connexion claire et directe sera assurée pour éviter tout conflit d'usage entre piétons et cyclistes. Pour ce qui est des infrastructures de la rue de la Gripelotte, on sera sur des bandes cyclables suggérées de couleur ocre pour marquer la présence potentielle de cyclistes.

MARQUAGE CLAIR COMME ENTRÉE DU « RAVEL »

Afin d'assurer une bonne visibilité et orientation des usagers, des marquages spécifiques seront intégrés pour bien identifier les points d'entrée et de sortie du RAVeL.

RAMPE D'ACCÈS

Le chemin d'accès présente une pente de 6 %, ce qui dépasse les standards des RAVeLs. Une étude plus poussée sera nécessaire afin d'envisager des solutions permettant une transition plus douce, tout en maintenant une accessibilité optimale pour tous les usagers.

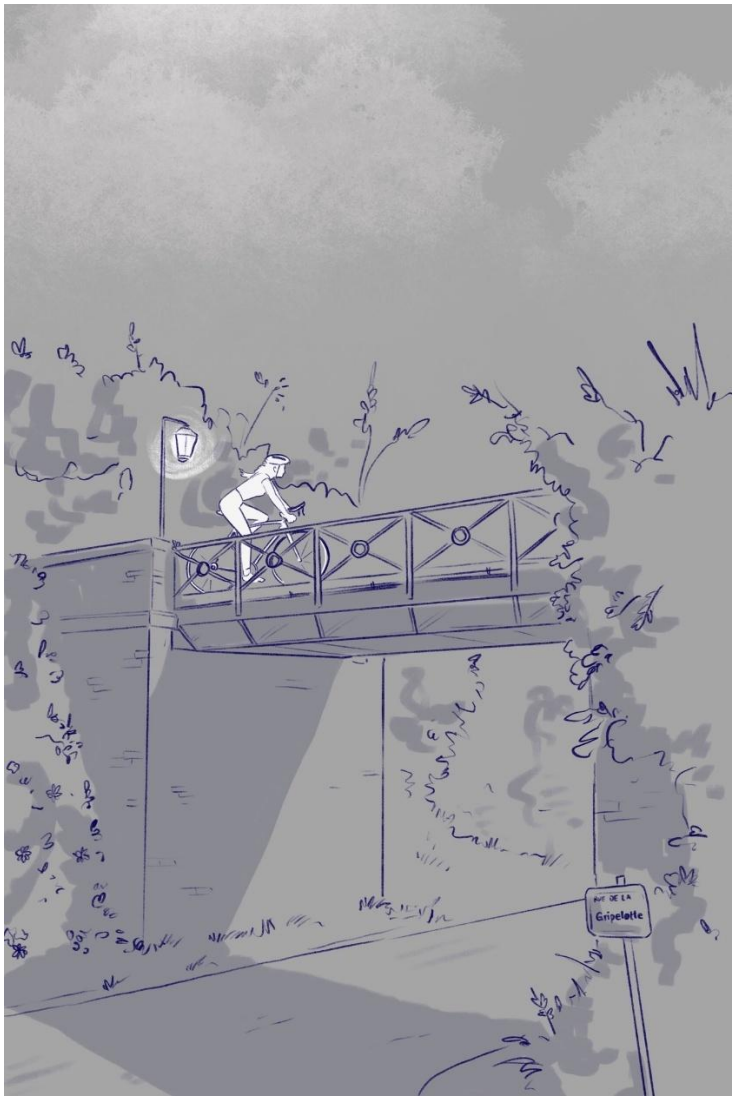


Figure 54: esquisse d'ambiance sur le passage du RAVeL à hauteur du pont. Source: Agora

BÉNÉFICES ATTENDUS

	Piétons	Cyclistes	Transport public	Automobilistes
Fluidité	Accès direct et sécurisé au RAVeL.	Connexion fluide avec le réseau cyclable structurant.	Accès depuis le RAVeL à une zone de forte desserte	Organisation claire des flux pour éviter les conflits d'usage.
Accessibilité	Cheminement piéton sécurisé.	Intégration de bandes cyclables suggérées avec marquage ocre.	Meilleure desserte pour les trajets multimodaux.	Réduction des conflits avec les usagers actifs.
Sécurité	Marquage clair des accès et sortie du RAVeL.	Signalisation renforcée pour garantir la visibilité des cyclistes.	NA	Aménagement structuré pour limiter l'impact du trafic motorisé.
Transfert modal	Favorise la marche en améliorant la qualité de l'espace piéton.	Encouragement du vélo par un accès fluide et direct.	Meilleure desserte pour les trajets multimodaux.	Diminution de la dépendance à la voiture au profit des modes actifs.

Cet axe peut être une alternative à la cyclostrade bidirectionnelle envisagée le long de la N90 qui accuse un sérieux dénivelé au niveau du ruisseau de La Haie.

Ici on profite de l'assiette de l'ancien tram pour garder un dénivelé nettement plus plat !

Piétons	Cyclistes	Transport en commun par le bus	Transport en commun par le rail	intermodalité	Hiérarchie viaire	Gestion de la demande	Gestion de l' offre	Stationnement	Transport de marchandises par la route	Mobilité scolaire	Amélioration de la qualité des cadres de vie	Communication

FICHE 12.08 : Réaménagement du parking de la piscine

Sources de subsides	**Montant**	**Acteurs**
SPW-MI SPW-infrastructures sportives Charge d'urbanisme	+/- €€	SPW Administration communale Service Travaux Zone de police
	Priorité A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

OBJECTIF

- ✓ Réaménager le parking pour accueillir plusieurs modes.
- ✓ Organiser les places de stationnement afin d'éviter des mauvais comportements
- ✓ Délimiter des espaces pour les bus pour les activités scolaires.

L'aménagement proposé vise à organiser et améliorer le parking de la piscine pour préparer son redéveloppement et anticiper l'ouverture potentielle d'un centre sportif.

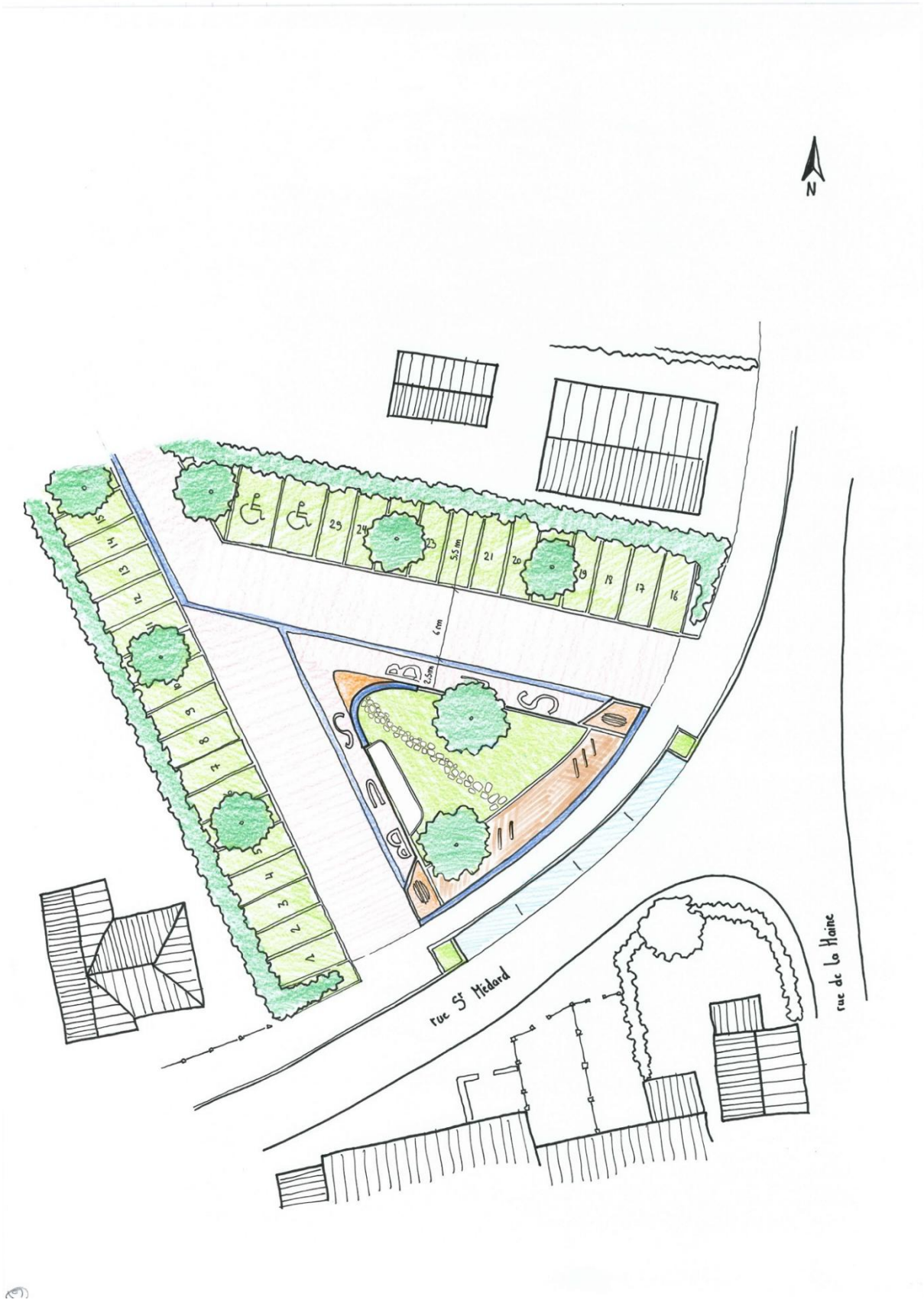
CONTEXTUALISATION

L'ancien parking de la piscine, en raison de la fermeture de celle-ci, n'est plus utilisé comme un espace dédié aux visiteurs. Il a évolué vers une fonction de stationnement de quartier, bien que son organisation actuelle pose plusieurs problèmes :

- Absence de délimitation des places, entraînant un usage anarchique de l'espace.
- Revêtement hétérogène et dégradé, impactant le confort et la lisibilité des circulations.
- Absence d'infrastructure pour les piétons, cyclistes et transports en commun, limitant les alternatives à la voiture.
- Manque de signalisation et d'incitations pour rejoindre le centre-ville, alors que le site pourrait jouer un rôle de parking de dissuasion lors du marché par exemple.
- Espaces entièrement minéralisés, sans gestion efficace des eaux de pluie ni amélioration du cadre de vie.

L'objectif du projet est de restructurer ce parking en intégrant une organisation rationnelle de l'espace, des espaces dédiés aux modes actifs et une valorisation paysagère qui souligne l'importance patrimoniale du site, notamment la source de la Haine.

ESQUISSE


N
29
28
23
22
21
20
19
18
17
16
15
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1
6m
5,5m
2,5m
rue St Médard
rue de la Haine

RÉORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le projet prévoit une meilleure gestion de l'espace en intégrant des zones de stationnement clairement définies et adaptées aux besoins de différents usagers.

- Délimitation des places de stationnement pour éviter l'occupation anarchique de l'espace et maximiser la capacité du site.
- Création de deux places PMR proches de la piscine, garantissant une accessibilité optimale dans la perspective de sa réouverture et/ou du centre sportif.
- Ajout de stationnements pour vélos, offrant une alternative aux déplacements motorisés.
- Implantation d'arrêts pour les cars.
- Utilisation de pavés à joints élargis, permettant une meilleure infiltration des eaux de pluie et limitant l'imperméabilisation du site.

ENCOURAGEMENT DE L'INTERMODALITÉ

Dans le cadre de cette réorganisation, les espaces de chacun seront bien définis afin d'éviter un maximum les conflits d'usage. On veillera à mettre en place des signalisations claires afin d'inviter les usagers à se rendre dans le centre d'Anderlues à pied ou à vélo. On veillera également à maintenir les 1m50 de trottoir sur la rue St Médard devant le parking et à bien marquer les entrées et sorties des véhicules.

AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE

L'aménagement du site ne se limite pas à sa fonction de stationnement : il vise également à renforcer l'identité du lieu en mettant en valeur la source de la Haine et en intégrant des éléments paysagers.

- Plantation d' arbres, apportant ombre et confort tout en réduisant l'impact de la minéralisation.
- Matérialisation de la source de la Haine par un petit chemin sinueux dans l'espace vert central, rappelant l'histoire et l'importance du site.
- Aménagement d'un espace paysager au centre du site, avec une végétalisation accrue pour rompre avec l'aspect minéral actuel.
- Choix de matériaux perméables, notamment des pavés à joints élargis, pour favoriser l'infiltration des eaux et réduire le ruissellement.

Le projet vise en somme à transformer un espace de stationnement en un lieu multimodal qui puisse répondre aux besoins de mobilité de tous les usagers tout en mettant l'accent sur une requalification qualitative de l'espace public.

Ce parking ainsi aménagé peut faire office de parking de dissuasion pour desservir l'hyper centre d'Anderlues moyennant une signalisation adaptée aux piétons agrémentant ainsi le cheminement entre le centre et le parking.

Cette disposition est valable aussi pour le parking du Viaduc, actuellement privé, qui par sa proximité peut servir de parking de dissuasion, aussi.

BÉNÉFICES ATTENDUS

	Piétons	Cyclistes	Transport public	Automobilistes
Fluidité	Cheminements piétons organisés et sécurisés.	Création d'un parking vélo pour favoriser l'accès aux commerces et équipements.	Ajout d'un arrêt de car adapté pour éviter les ralentissements.	Stationnement structuré et flux de circulation optimisés.
Accessibilité	Parcours piétons clairs et continus avec des traversées sécurisées.	Intégration de supports vélos accessibles et sécurisés.	Arrêts de car clairs et accessibles.	Stationnement organisé avec places réservées PMR.
Sécurité	Séparation nette des flux entre piétons et véhicules motorisés.	Arceaux vélo côté rue pour renforcer le contrôle social.	Zones d'attente sécurisées pour les passagers.	Réduction des conflits d'usage et du stationnement sauvage.
Transfert modal	Incitation à la marche grâce à un cadre plus agréable et connecté au centre.	Encouragement à l'usage du vélo via une offre de stationnement.	Accueil plus facile des cars.	Réduction de la dépendance à la voiture par une diversification des modes de déplacement.

Piétons	Cyclistes	Transport en commun par le bus	Transport en commun par le rail	intermodalité	Hiérarchie viaire	Gestion de la demande	Gestion de l' offre	Stationnement	Transport de marchandises par la route	Mobilité scolaire	Amélioration de la qualité des cadres de vie	Communication

FICHE 12.09 : Espace partagé à la Rue du Marais

Sources de subsides	**Montant**	**Acteurs**
SPW-MI Charge d'urbanisme	+/- €€€	Administration communale Service Travaux Zone de police
	Priorité A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

OBJECTIF

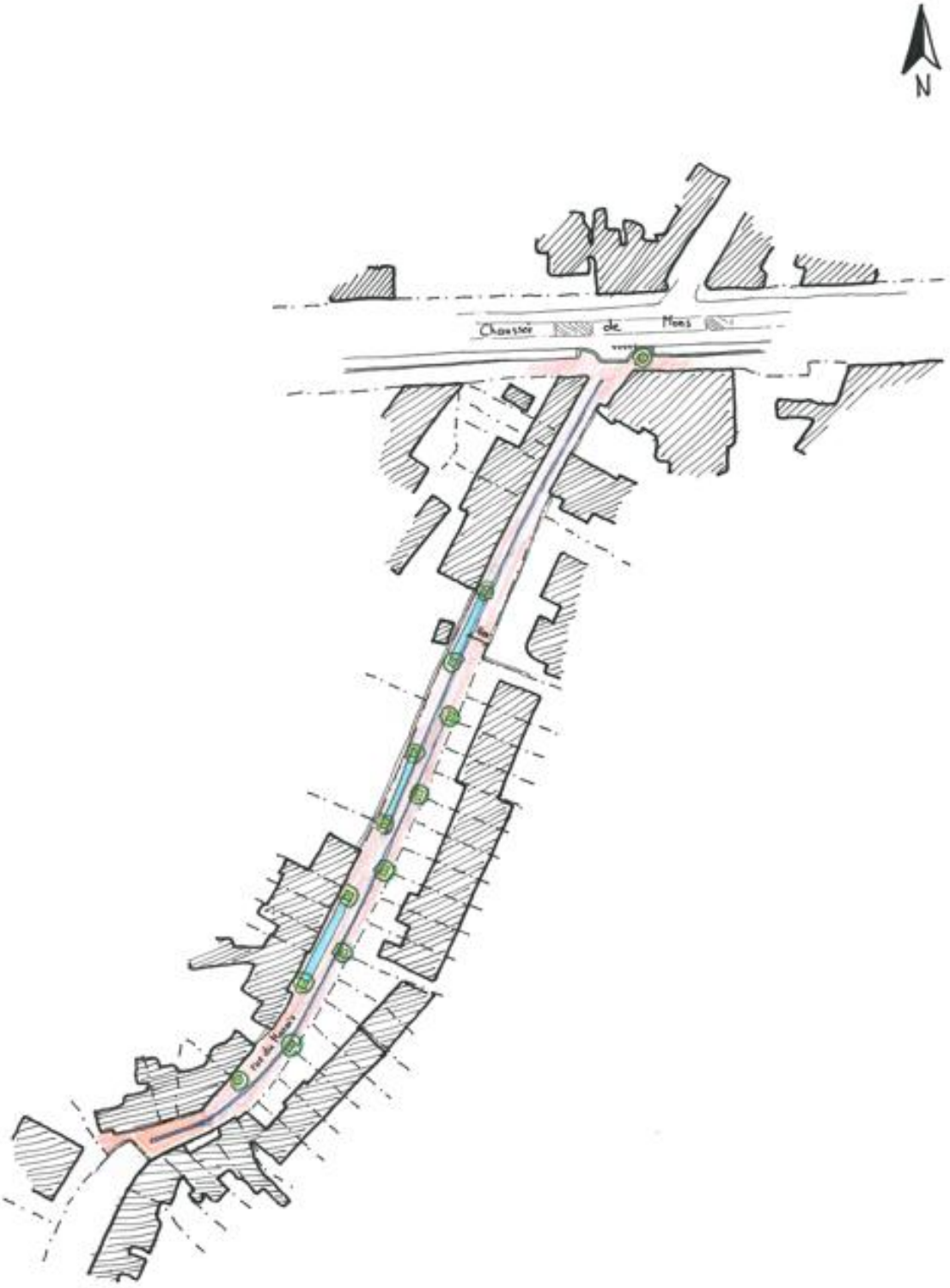
- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs.
- ✓ Organiser le stationnement pour limiter l'occupation anarchique de l'espace public.
- ✓ Réduire la vitesse des véhicules par un aménagement structurant.
- ✓ Améliorer le cadre de vie en intégrant des éléments de végétation.

L'aménagement proposé vise à structurer la rue du Marais de manière à garantir un partage équilibré entre les différents usagers et à améliorer la qualité de l'espace public.

CONTEXTUALISATION

La rue du Marais présente plusieurs problématiques impactant la sécurité et la fluidité des déplacements. Au sud, la voirie se rétrécit, créant un point de tension pour les usagers. Les trottoirs étroits ne permettent pas une circulation piétonne confortable et sécurisée. Le stationnement anarchique contribue à une mauvaise lisibilité des espaces et engendre des conflits d'usage. De plus, la voirie relativement droite favorise des vitesses excessives, mettant en danger les usagers vulnérables. Enfin, de nouvelles constructions ont laissé une importante zone de recul privée limitant les possibilités d'aménagement public.

ESQUISSE



PASSAGE EN ESPACE PARTAGÉ

L'ensemble de la voirie sera requalifié en espace partagé, permettant une meilleure cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes. Cette transformation implique une réduction naturelle de la vitesse et une meilleure intégration des modes actifs dans l'espace public. L'attention est attirée sur les coûts d'un tel aménagement où les bordures sont retirées et les eaux de ruissellement et égouttage regroupés au centre de la voirie.

ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Le stationnement sera réorganisé sous forme de chicanes afin de mieux structurer l'espace et de réduire la vitesse des véhicules par effet de sinuosité. Cette disposition améliorera la lisibilité des espaces et sécurisera les traversées piétonnes.

Il reste quelques parcelles non bâties qui peuvent accueillir des places de stationnement en compensation des places supprimées en chaussée. Des charges d'urbanisme peuvent être consacrées à cette fin.

GARANTIE DU CROISEMENT ET RÉDUCTION DES VITESSES

L'aménagement veillera à assurer un passage fluide pour les véhicules de secours tout en intégrant des mesures de modération de la vitesse afin de sécuriser l'ensemble des usagers. La largeur des voies sera optimisée pour garantir le croisement à certains endroits sans compromettre la sécurité des autres usagers.

Dans la partie où la voirie se rétrécit, le stationnement sera supprimé pour garantir la sécurité des piétons et des cyclistes. Cette mesure permettra également d'assurer une circulation plus fluide et de limiter les blocages dans cette zone contrainte notamment pour l'accès des services de secours.

Au nom de l'aménagement en espace partagé où les places de stationnement sont clairement identifiées, les services de Police peuvent plus facilement verbaliser les mauvais stationnements.

INTÉGRATION DE LA VÉGÉTATION

Des arbres seront plantés stratégiquement afin d'accompagner l'organisation des espaces, de renforcer l'identité paysagère de la rue et d'améliorer le cadre de vie des riverains. Ces plantations contribueront également à un effet de modération de la vitesse en structurant visuellement l'espace public.

BÉNÉFICES ATTENDUS

	Piétons	Cyclistes	Transport public	Automobilistes
Fluidité	Cheminement facilité grâce à l'espace partagé.	Circulation apaisée avec une meilleure intégration des cyclistes.	NA	Réduction de la vitesse grâce aux chicanes et à l'espace structuré.
Accessibilité	Espaces plus larges et continus pour sécuriser les déplacements.	Trajets cyclables sécurisés et continus.	Plus de facilité pour atteindre les pôles de transport.	Stationnement organisé pour limiter l'occupation anarchique.
Sécurité	Séparation claire des espaces et suppression du stationnement dangereux.	Meilleure lisibilité et réduction des conflits d'usage.	Plus de sécurité pour atteindre les pôles de transport.	Vitesse modérée et meilleure visibilité des cheminements.
Transfert modal	Incitation à la marche grâce à un meilleur environnement piéton.	Encouragement du vélo par une infrastructure adaptée.	Plus de sécurité pour atteindre les pôles de transport.	Réduction de la dépendance à la voiture en favorisant les alternatives.

Piétons	Cyclistes	Transport en commun par le bus	Transport en commun par le rail	intermodalité	Hiérarchie viaire	Gestion de la demande	Gestion de l' offre	Stationnement	Transport de marchandises par la route	Mobilité scolaire	Amélioration de la qualité des cadres de vie	Communication

FICHE 12.10 : Réaménagement de la rue du Château

Sources de subsides	Montant	Acteurs
SPW-MI	+/- €€	Administration communale Service Travaux Zone de police
	Priorité A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

OBJECTIF

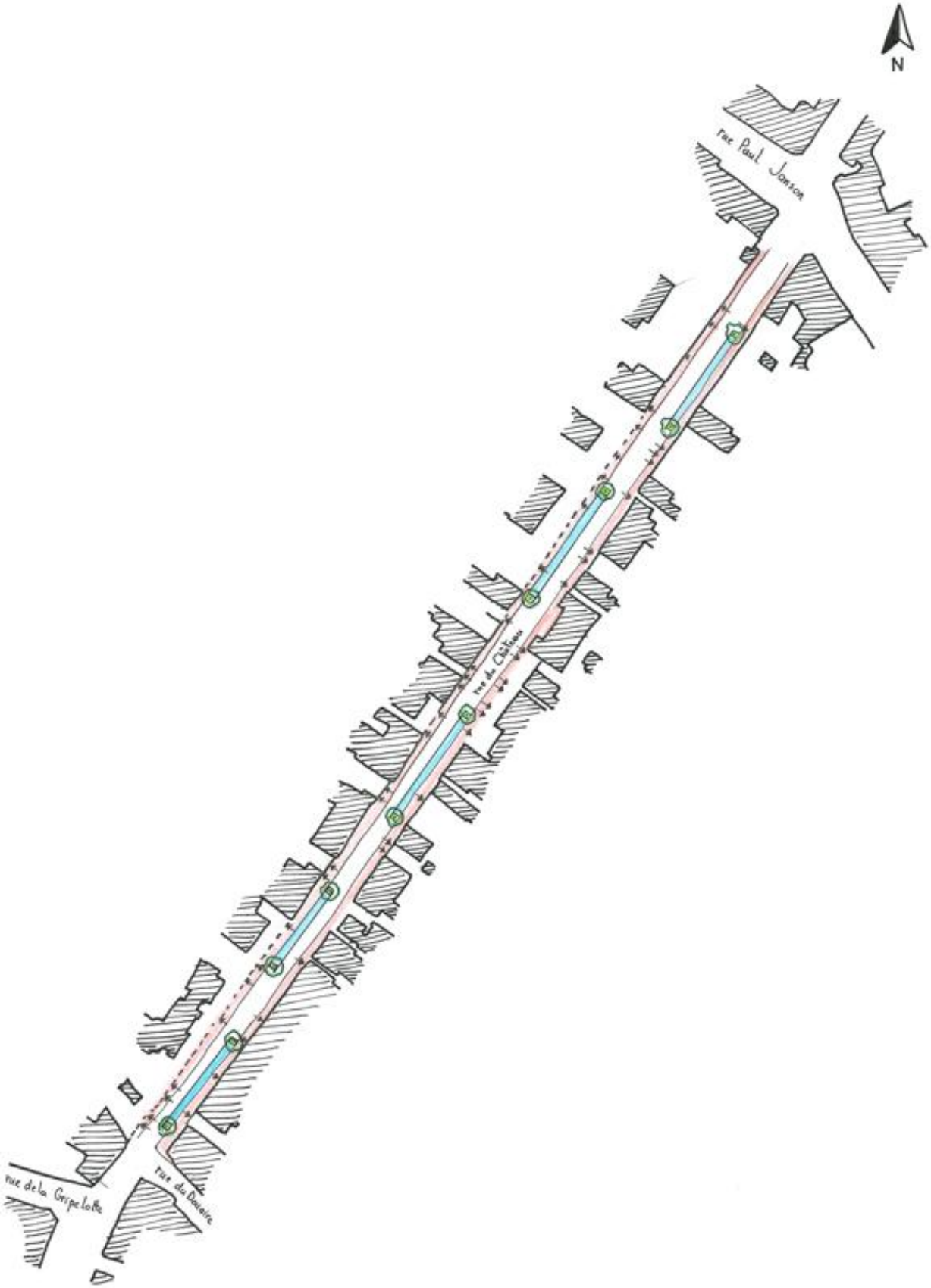
- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs.
- ✓ Organiser le stationnement pour limiter l'occupation anarchique de l'espace public.
- ✓ Réduire la vitesse des véhicules par un aménagement structurant.
- ✓ Améliorer le cadre de vie en intégrant des éléments de végétation.

L'aménagement proposé vise à structurer la rue du Château de manière à garantir un partage équilibré entre les différents usagers et à améliorer la qualité de l'espace public.

Contextualisation

La rue du Château est une voirie rectiligne où la vitesse des véhicules est souvent excessive. Le stationnement anarchique nuit à la lisibilité des espaces et engendre des conflits d'usage. Les trottoirs, trop étroits, ne permettent pas une circulation piétonne sécurisée, et l'absence d'infrastructures adaptées met en danger les cyclistes et les piétons.

ESQUISSE


N
rue Paul Janson
rue du Château
rue de la Gripelotte
rue du Douaire

ELARGISSEMENT DES TROTTOIRS

Les trottoirs seront élargis afin de garantir une circulation piétonne confortable et sécurisée. Cette intervention permettra d'améliorer la visibilité des piétons et de limiter l'empiètement des véhicules sur ces espaces.

ORGANISATION DU STATIONNEMENT EN CHICANES

Le stationnement sera réorganisé sous forme de chicanes afin de mieux structurer l'espace et de ralentir la vitesse des véhicules. L'esquisse tient compte des entrées de garage et autres accès carrossable. Sa mise en œuvre nécessite une étude approfondie.

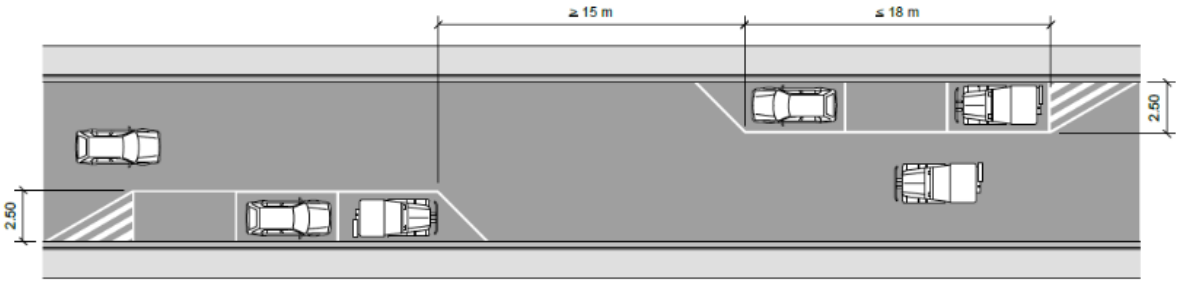


Figure 55 : extrait Sécurothèque

Cet aménagement permettra également de mieux définir les espaces dédiés et de réduire les conflits d'usage entre automobilistes, cyclistes et piétons.

Bien qu'il y ait une perte nette de places de stationnement, on identifie plusieurs parcelles vides qui pourraient -dans le cadre d'une stratégie communale de stationnement hors-chaussée – être réservées comme poches de parking afin de libérer de l'espace public.

Cette pratique peut être intégrée dans un SDC et faire partie de la stratégie des charges d'urbanisme.

INTÉGRATION DE LA VÉGÉTATION

Des arbres seront plantés stratégiquement afin d'accompagner l'organisation des espaces et d'améliorer le cadre de vie des riverains. Ces plantations contribueront également à la réduction de la vitesse des véhicules en structurant visuellement l'espace public et en créant un environnement plus agréable pour tous les usagers.

BÉNÉFICES ATTENDUS

	Piétons	Cyclistes	Transport public	Automobilistes
Fluidité	Cheminement facilité grâce à l'élargissement des trottoirs.	Circulation apaisée permettant la mixité.	Amélioration des cheminements depuis et vers les arrêts.	Réduction de la vitesse grâce aux chicanes et à la végétation.
Accessibilité	Trottoirs plus larges et continus pour sécuriser les déplacements.	Circulation apaisée permettant la mixité.	Amélioration des cheminements depuis et vers les arrêts.	Stationnement organisé pour limiter l'occupation anarchique.
Sécurité	Séparation claire des espaces et suppression des obstacles.	Circulation apaisée permettant la mixité.	Amélioration des cheminements depuis et vers les arrêts.	Vitesse modérée et meilleure lisibilité de la voirie.
Transfert modal	Incitation à la marche grâce à un meilleur environnement piéton.	Encouragement du vélo par une infrastructure adaptée.	Amélioration des cheminements depuis et vers les arrêts.	Réduction de la dépendance à la voiture en favorisant les alternatives.

13.VOLET COMMUNICATION

Actuellement la Région wallonne n'attribue pas de subsides pour la communication aux communes		**Acteurs** Commune Future Centrale locale de mobilité Atingo et Tous à Pied Gracq et Pro Vélo Mpact et autres gestionnaires de services mis en ligne TEC SNCB MobilEsem

OBJECTIF

- ✓ Développer les bons outils de communication auprès du bon public cible pour faire passer des message en matière de mobilité

La Commune est devenue un maillon actif de l'information et la sensibilisation à la mobilité durable.

Elle doit donc développer des outils de communication adaptés au contenu qu'elle vaut faire passer, au public cible et à son budget.

L'objectif est de donner des pistes de réflexions pour développer une communication branchée « mobilité ».

Ainsi le citoyen pourra consulter une information complète, actualisée et adaptée à ses besoins de déplacements multimodaux.

La commune en tant qu'acteur du changement doit endosser un rôle de communicateur et s'adresser à tous les usagers quels que soient l'âge, les modes de déplacements et les raisons de ces déplacements.

C'est un gage d'adhésion par une majorité de citoyens aux décisions qui ont été prises.

EN THÉORIE

La mobilité est un **vaste** sujet, **complexe** et en **constante mutation**.

Vaste, car il faut tenir compte de tous les modes de déplacement et la transversalité entre ces différents modes. La mobilité est aussi temporelle, les besoins et usages varient en fonction des heures de la journée, du jour de la semaine, de la saison, … La communication doit toucher tout le monde. Il faudra donc utiliser plusieurs canaux à divers moments.

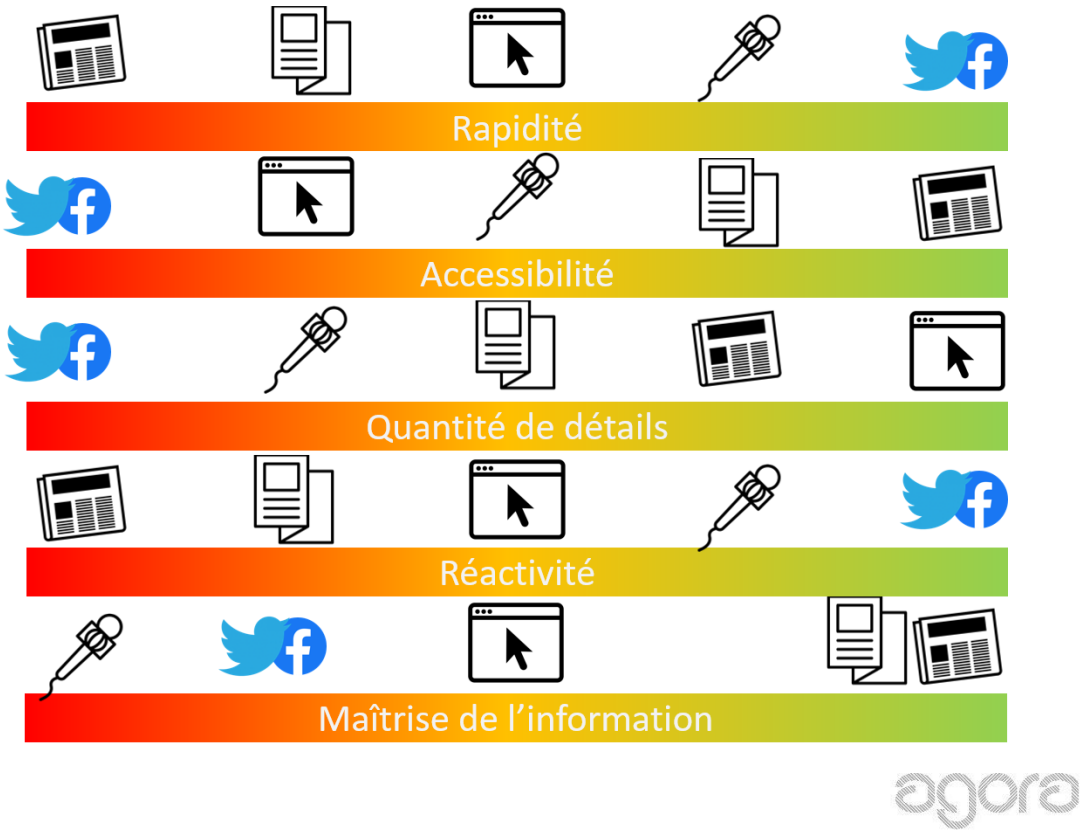
Complexe, car les choix et les décisions font souvent l'objet d'un compromis qui ne permet jamais de satisfaire pleinement l'entièreté des différents usagers de l'espace public. Chaque petit changement a un impact positif et/ou négatif sur les autres modes de déplacement. De plus, les changements en matière de mobilité impactent directement les citoyens dans leur quotidien. Il faudra associer tous les organismes de gestion de mobilité et relayer leur communication.

En constante mutation et donc il est indispensable de mettre à jour les messages de manière dynamique en utilisant les bons outils de communication.

EN PRATIQUE

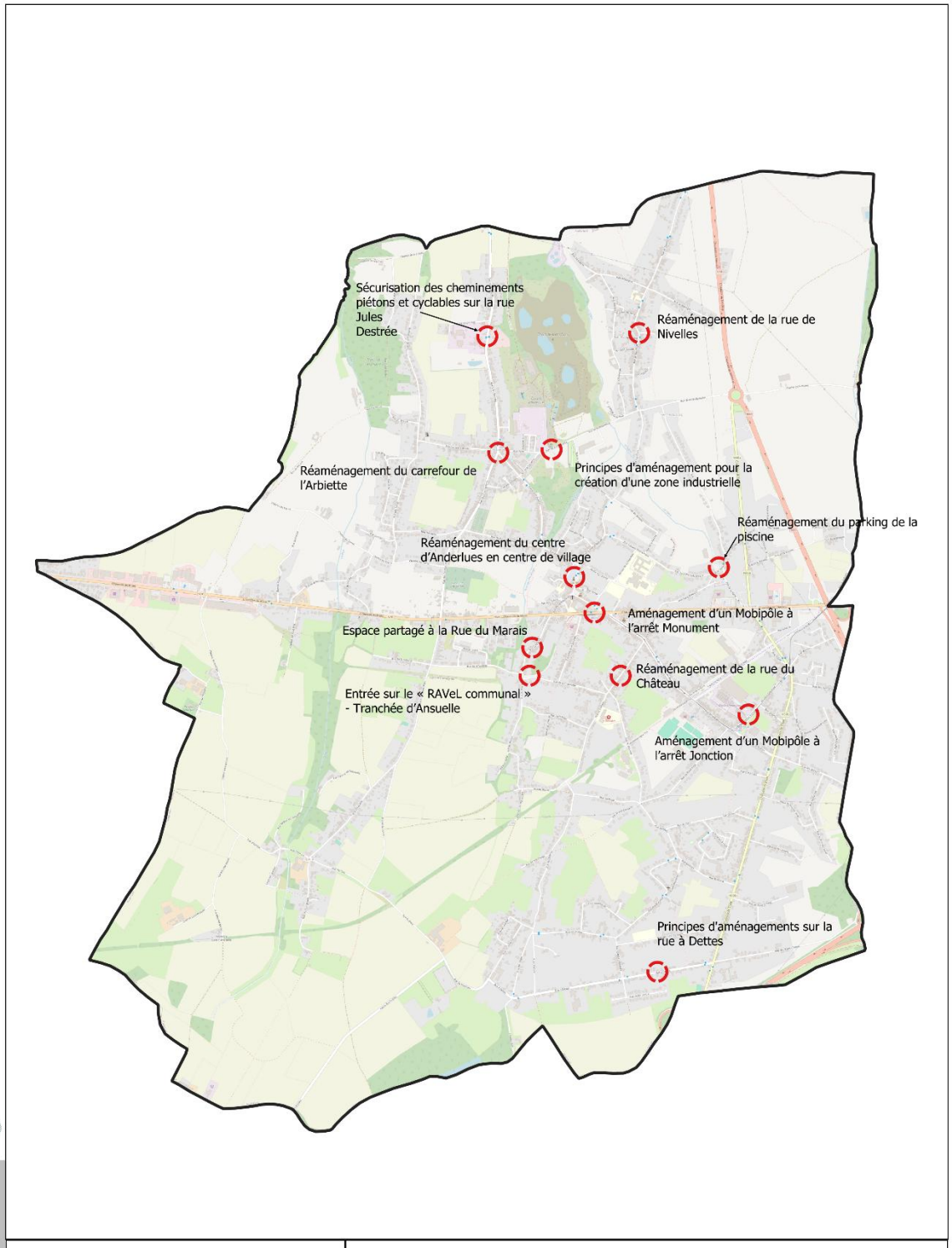
La Commune a la possibilité de communiquer vers ses citoyens via divers médias, comme la télé ou la radio locale, le bulletin communal, les toutes-boîtes, son site internet et les réseaux sociaux.

La Commune doit donc recourir au bon média en fonction de la quantité du contenu, des contraintes de date du projet et du public cible, ainsi que du degré de maîtrise de l'information nécessaire.



Quant au contenu, la fiche 11-02 propose plusieurs thématiques à développer.

ANNEXE 1 : LOCALISATION DES PRINCIPALES INTERVENTIONS



agora Mise à jour : 03-2025 | Source de données : © Contributeurs OpenStreetMap | SPW

PCM Anderlues - Phase 3

0 1 km

Localisation des principales actions

Anderlues la Commune

Wallonie mobilité SPW

ANNEXE 2 : TABLEAU DE BORD

Mesure	Estimation budgétaire HTVA**** Hors égouttage & hors éclairage Hors acquisition du foncier	Temporalité		Acteurs						Voirie	
		Court terme (3-5 ans)	Moyen terme (5-10 ans)	Commune d'Anderlues	SPW routes	SPW-MI	OTW/TEC	Police	Tous à pied. Afingo.	Communale	Régionale
SCHEMA INTERMODAL ET RESEAU											
PIETONS											
Réseau piéton structurant											
traversée piétonne marquée (bande 3 m de large sur 6,5 m de voirie)	(1*) 100€ / marquage	court		x	x	x				x	x
aménagement d'une inflexion de trottoir au droit d'une traversée	(1*) 1250 €/inflexion	court		x	x	x			x	x	x
aménagement de trottoirs : m² trottoir de 1m50 de large en pavé béton + bordure	100 à 150 €/m²	court		x	x	x	x		x	x	
aménagement d'accotement : empierrement et dolomie	30 €/ m²	court		x						x	
mise en œuvre de dalles podotactiles	(1*)660 €/côté	court		x	x	x	x		x	x	
fourniture et mise en œuvre de dalles podotactiles collées	200€/m²								x		
trottoir traversant	150€/m²			x	x					x	
espace de rencontre - espace partagé - venelle - suivant type de revêtement (2*)	100 à 275 €/m²		moyen	x		x		x	x	x	
Signalisation piétonne	195 €/poteau avec panneau		moyen	x				x			
CYCLISTES											
Réseau cyclable structurant aménagé dans le cadre des PIMACI - 2024-2028											
panneaux SUL	185 €/poteau et panneau	court		x		x		x		x	x
Bande suggérée : chevron et logo vélo en peinture thermoplastique	100 €/m²	court		x	x	x				x	x
Piste marquée : bandes pointillées - prix au mct	10 €/m²	court		x	x	x				x	x
Piste cyclable séparée hors agglomération (en terrain facile à terrain urbain)	70 à 270 €/mc										x
Chicane sur voirie forçant le dévoiement avec bordure collée	1.500 €/unité	court									
Asphaltage d'une bande en asphalte coloré rouge ou ocre : prix au mct	35 €/m²	court		x	x	x				x	x
Abri vélo ouvert pour 6 vélos (5*)	de 550 à 5.500€	court	moyen	x		x	x		x	x	x
Abri vélo sécurisé pour VAE - 6 vélos avec éclairage	7,000 - 10,000 €	court	moyen	x		x	x		x	x	x
Borne électrique pour recharger les batteries des VAE (6*)	5,000 € /3 boitiers	court		x							
Fourniture et pose - éléments en U(1*)	230€/pc	court		x			x		x	x	
signalisation cyclistes - voir la signalisation assurée par le SPW sur les RAVeL et Cyclostrades	185€/poteau+panneau	court		x		x				x	x
Subsides TEC - 80 % sur ligne ordinaire pour abri vélos et abri voyageurs	voir TEC	court	moyen	x			x			x	
Promotion du vélo											

promotion de l'usage du vélo électrique : site internet de la Commune - actions durant la semaine de la mobilité - stand mobilité lors d'évènements : braderie, courses cyclistes, tournois sportifs, fête diverses, organisation bourses aux vélos seconde main.	2€/hab./an	court		x				x	x		
Contribution de l'employeur à l'usage du vélo domicile-travail - indemnité kilométrique	0,27€/km en 2024			x					x		
Stationnement vélo											
écoles en 1er lieu - à adapter en fonction du taux d'occupation	1.000 €/site	court	moyen								
arrêts bus	voir TEC	court	moyen	x			x				
Pôle générateur de déplacement - à adapter en fonction du taux d'occupation	1.000 €/site		moyen								
TRANSPORT EN COMMUN											
Réseau de transports collectifs											
Contribution de l'employeur aux déplacements en TC domicile-travail - indemnités	tarif social	court		x					x		
Partenariat Ecole-Commune-TEC pour les lignes scolaires et arrêts bus près des écoles (PUM)	pour mémoire	court	moyen	x					x		
Aménagement des arrêts bus PMR*	8.750,00	court		x			x	x	x	x	
quai bus en encoche intégré dans trottoir	12.500,00		moyen	x			x	x		x	
quai bus en avancée ou extension de trottoir	5.500,00		moyen	x			x	x		x	
quai bus en demi-encoche	13.700,00		moyen	x			x				
aménagement d'un abribus - subventionné - TEC (5*)	2200 € sans subvention	court	moyen	x			x	x		x	
TRANSPORT ROUTIER											
Hiérarchie du réseau routier	Non chiffré			x	x					x	x
équiper des tronçons de camera TELRAAM pour objectiver les trafic	175€/caméra	en cours		x						x	
chicane sur voirie forçant le dévoiement avec bordure collée	1.500 €/unité	court		x	x	x		x		x	
coussin berlinois en zone 30	5.700,00			x		x		x		x	
coussin berlinois hors zone 30	6.800,00			x		x		x		x	
fourniture et mise en œuvre coussin berlinois préfab en caoutchouc fixé sur chaussée	2.500€ /unité			x		x					
trottoir traversant	10 à 150 €/m²			x				x		x	
plateau surélevé en pavé béton	15.000 à 35.000 €			x				x		x	
contribution communale à la mise à disposition de voiture partagée Cambio	5.500 €/voiture si < 24.000 km/an		moyen	x							
STATIONNEMENT VOITURE											
marquage stationnement PMR	490 €/emplacement	x		x				x	x	x	x
panneau de signalisation parking : nombre de places, PMR,	195 €/poteau et panneau	x		x				x	x	x	
info et contrôle sur les places en zone bleue limitée à 15 ou 30'	non chiffré	x		x				x			
MOBILITE SCOLAIRE											
rack à vélo couvert dans enceinte école	440 €/vélo	court		x					x	x	
coût d'un ALE - gardien de la paix qui assure la circulation aux heures du matin et du soir	pour mémoire			x							
Mct de trottoirs de 1m50	100 à 150 €/m²	court		x		x				x	x
balustrades de sécurité abords écoles	1000 à 150 €/m²	court		x						x	x
campagnes de formation et sensibilisation	non chiffré	court	moyen	x	x	x	x		x		
CADRE DE VIE : APAISEMENT,SECURISATION, ACCESSIBILITE											
Espace partagé rue du Marais	€€€		moyen	x		x		x	x	x	

Trottoir cyclopiéton rue J. Destrée	€€		moyen	x		x		x	x		
Stationnement en chicane rue du Château	€	court		x		x		x	x		
Espace partagé rue de Nivelles	€€	court		x	x	x	x	x	x		
Carrefour Arbiette	€€		moyen	x		x	x	x	x		
SUL rue Picot-Lacherez-Wauters	185€/panneau	court	moyen	x		x		x	x		
accès RAVeL tranchée Ansuelle	€€€			x		x		x	x		
Espace partagé place Albert 1er - P. Pastur	€€€€		moyen	x		x	x	x	x	x	
Adaptation rue P. Pastur en zone 30 avec trottoirs traversants + stationnement marqué	€€€	court		x		x	x	x	x		
Mobipôle Jonction	€€	court		x		x	x	x	x		
Parking de la piscine	€€€	court		x		x		x	x	x	
VOLET COMMUNICATION											
alimentation site Internet et pages Facebook de la commune	pour mémoire	court		x					x		
COUT D'ELEMENTS DE BASE											
signalisation verticale : 1 poteau et 1 panneau : pose et fourniture	185,00	court		x	x					x	x
marquage au sol - 1 pictogramme vélo ou chevron	100 €/ m²	court		x	x					x	x
poteau d'éclairage LED de ville(6*)	subsides POLLEC + PIMACI	court		x	x					x	x

1* Coût estimé d'une intervention ponctuelle.
2* Dans le cadre d'une réfection de voirie de façade à façade, le prix moyen au m² de voirie est compris entre 120 et 300 euros suivant la qualité des matériaux à mettre en œuvre et crises successives

3* Coût à estimer sur base d'un prix de référence [€/m] et de la longueur des aménagements proposés en pavé béton gris clair
4* Si plusieurs variantes d'aménagement sont proposées, l'estimation budgétaire reprend le coût d'aménagement le plus bas et le coût d'aménagement le plus élevé.

5* prix proposés dans le guide pratique des TEC

6* possibilité de subsides Pollec
€ --> €€€€ : € : 0 à 10.000€ ; €€ : 10.000 à 100.000€,
€€€ : 100 à 500.000€; €€€€ > 500.000€

Annexe 3 : Documents de référence

Volet Piéton et PMR

CeMathèque et Agence Wallonne de la Sécurité Routière

CeMathèque n°19	Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
CeMathèque n°22	Mobilité douce et déplacements quotidiens
CeMathèque n°25	Le Plan Escargot Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes
CeMathèque n°29	Mobilité et déplacements domicile-travail
CeMathèque n°31	Jeunes et mobilité
CeMathèque n°32	Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?
CeMathèque n°39	La marche, au cœur de la mobilité
CeMathèque n°40	Grandes villes wallonnes : quelle mobilité aujourd'hui et demain ?
CeMathèque n°43	Mobilité des seniors
CeMathèque n°47	Voies lentes et déplacements quotidiens
AWSR : 09-juin-22	Essentiel des accidents : Seniors – 2016-2020 (06/2022)
AWSR : 08-déc-21	https://www.awsr.be/archives/publications/
AWSR : 26-oct-21	https://www.awsr.be/archives/publications/
AWSR : 2-sept-21	https://www.awsr.be/archives/publications/

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche n°276	Circulation apaisée – La zone de rencontre
Sécurothèque Fiche n°83	Les trottoirs
Sécurothèque Fiche n°260	Les chemins réservés en milieu urbain et périurbain
Sécurothèque Fiche n°84	Les trottoirs traversants
Sécurothèque Fiche n°277	Circulation apaisée – La zone piétonne
Sécurothèque Fiche n°256	Marquage spécifique dans les zones 30 abords d'écoles
Sécurothèque Fiche n°267	Types de traversées piétonnes
Sécurothèque Fiche n°266	Passages pour piétons: les principes de base
Sécurothèque Fiche n°85	Les avancées de trottoir
Sécurothèque Fiche n°81	Passage piéton en carrefour franc
Sécurothèque Fiche n°80	Règles d'aménagement d'un passage pour piétons
Sécurothèque Fiche n°269	Les critères de sécurité et d'opportunité des passages pour piétons

Sécurothèque Fiche n°88	Les passages piétons en giratoire
Sécurothèque Fiche n°101	Le stationnement réservé pour personnes handicapées
Sécurothèque Fiche n°337	Dalles podotactiles
Sécurothèque Fiche n° 168	Marques transversales

ASBL Tous à Pied : Marcher c'est la vie! | Tous à pied (tousapied.be)

ATINGO : https://atingo.be/

GRU – partie réglementaire – articles 414 et suivants - https://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymvc/apps/amenagement/views/documents/juridique/codt/GRU-coordination-officieuse_final.pdf

Circulaire PIMACI de 2022

Volet Cyclable

Références Sécurothèque	Dossier thématique - Cyclistes - Sécurothèque (wallonie.be)
	les_sites_partages_bus-velo.pdf (wallonie.be)
	Le corridor cyclable - Sécurothèque (wallonie.be)
	RAVeL, Voies vertes & Véloroutes en Wallonie (Accueil)

Circulaire PIMACI 2022

CeMathèque et CRR

CeMathèque n°37	**Elaborer un Plan Commune cyclable : comment ?**
CeMathèque n°4	**La mobilité et l'aménagement du territoire**
CeMathèque n°6	**Tous en piste pour le vélo !**
CeMathèque n°46	**Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques**
AWSR : 01-juil-22	**Accidents - https://www.awsr.be/archives/publications/**

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche	Accessibilité des traversées cyclo-piétonnes
Sécurothèque Fiche n°90	Dimensions des aménagements cyclables
Sécurothèque Fiche n°293	Les sens uniques limités ou contresens cyclables
Sécurothèque Fiche n°39	Quel aménagement cyclable choisir

Sécurothèque Fiche n°145	Giratoires – Gestion des cyclistes
Sécurothèque Fiche n°285	Points d'attention dans les aménagements cyclables
Sécurothèque Fiche n°69	Les aménagements cyclables séparés
Sécurothèque Fiche n°90	Dimensions des aménagements cyclables
Sécurothèque Fiche n°72	Continuité des aménagements cyclables en carrefour
Sécurothèque Fiche n°73	Continuité des aménagements cyclables HORS carrefours
Sécurothèque Fiche n°296	Carrefours entre le RAVeL et le réseau routier motorisé
RAVeL. Wallonie	Couleur dans les aménagements cyclables
Sécurothèque Fiche n°287	Couleur dans les aménagements cyclables - Sécurothèque
Sécurothèque Fiche n°295	Dimensionnement d'un tronçon de corridor cyclable – Tableaux d'aide à la décision
Sécurothèque Fiche n°440	La chaussée à voie centrale banalisée
Sécurothèque Fiche n°71	Le corridor cyclable – la cyclostrade : matrice de sécurité
Sécurothèque Fiche n°439	Points d'attention dans les aménagements cyclables - Pentes longitudinales
Sécurothèque Fiche n°239	Points d'attention dans les aménagements cyclables - Revêtements
Sécurothèque Fiche n°70	Matrice de la sécurité routière pour les corridors cyclables
Sécurothèque Fiche n°82	Matrice de la sécurité routière pour les aménagements cyclables
Sécurothèque Fiche n°291	Rue cyclable
Sécurothèque Fiche n°290	Piste cyclable marquée
Sécurothèque Fiche n°286	La bande cyclable suggérée
Sécurothèque Fiche n°296	carrefours RAVeL-voiries
Sécurothèque Fiche n° 537	Zone cyclable

Sécurothèque Fiche n°292	Le stationnement des vélos en et hors voirie	Le stationnement des vélos en et hors voirie

Conseils sur les sites GRACQ et ProVélo : https://www.gracq.org/ https://www.provelo.org/

AWSR :

AWSR - 01-juil-22	Essentiel des accidents : Les accidents impliquant les cyclistes en Wallonie 2016-2020 (06/2022)	https://www.awsr.be/archives/publications/

Volet Promotion du Transport en commun

CeMathèque

CeMathèque n°26	Les systèmes de transport collectif structurants
CeMathèque n°33	Collaborations TEC – gestionnaires de voiries
CeMathèque n°17	Le transport en commun (Guide pratique TEC)

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche n°75	Aménagement des sites spéciaux franchissables F18
Sécurothèque Fiche n°94	Aménager pour la circulation des bus : grands principes réglementaires
Sécurothèque Fiche n°93	Principes d'aménagement des arrêts de bus
Sécurothèque Fiche n°290	Piste cyclable marquée
Sécurothèque Fiche n°69	Les aménagements cyclables séparés
Sécurothèque Fiche n°286	La bande cyclable suggérée
Sécurothèque Fiche n°80	Règles d'aménagement d'un passage pour piétons
Sécurothèque Fiche n°199	Feux : les signaux lumineux et leurs supports
Sécurothèque Fiche n°176	Les plateaux
Sécurothèque Fiche n°94	Aménagement circulation des bus

Guide pratique TEC : https://www.letec.be/Portals/0/PDF/Professionnels/TEC_GuideBonnesPratiques_Online.pdf

Rapport TEC – 2026 – TRANSAMO : https ://transamo.fr/nouveau-reseau-bus-pour-accompagner-tramway-liege/

Rapport PUM-Liège Métropole : http ://mobilite.wallonie.be/files/PUM-LIEGE/2103_Analyse-consult-def.pdf

Volet Transport privé / Voiture particulière

CeMathèque et CRR

CeMathèque n°42	Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?
CeMathèque n°19	Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
CeMathèque n°44	La voiture en partage
CeMathèque n°23	Des comptages . Pourquoi? Comment?
CeMathèque n°24	Mobilité et environnement
CRR : 21-avr-22	Essentiel des accidents : Seniors – 2016-2020 (06/2022)
CeMathèque n°54	Rue et zone à trafic limité

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche n°173	Dispositifs ralentisseurs : les coussins
Sécurothèque Fiche n°176	Les plateaux
Sécurothèque Fiche n°172	Les dévoiements
Sécurothèque Fiche n°174	Les rétrécissements
Sécurothèque Fiche n°175	Ralentisseur de trafic
Sécurothèque Fiche n°349	Identifier les dispositifs ralentisseurs
Sécurothèque Fiche n°177	Les îlots
Sécurothèque Fiche n°524	F87 – Signaux indication – Dispositif(s) surélevé(s)
Sécurothèque Fiche n°398	Circulation apaisée – La zone 30
Sécurothèque Fiche n°276	Circulation apaisée – La zone de rencontre
Sécurothèque Fiche n°294	Circulation apaisée – La zone résidentielle
Sécurothèque Fiche n°232	bac à fleurs pour une circulation apaisée
Sécurothèque Fiche n°319	stationnement moto
Sécurothèque Fiche n°304	aménagement de la voirie pour les motos

Volet Transport Marchandises

CeMathèque

CeMathèque n°10	Le charroi agricole
CeMathèque n° 54	Rue ou zone à trafic limité
CeMathèque n° 56	Cyclo logistique professionnelle – le pouvoir des communes
CeMathèque n° 57	Diagnostic et fiches actions en matière de logistique

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche n°234	Aires de stationnement sur les autoroutes – Aménagement d'une aire de réglage des rétroviseurs
Sécurothèque Fiche n°142	Aires de stationnement sur les autoroutes – Problématique du stationnement des poids lourds
Sécurothèque Fiche n°550	Aires de stationnement sur les autoroutes – Aménagement de la séparation avec l'autoroute
Sécurothèque Fiche n°551	Stationnement dans les aires de repos autoroutières

Volet Stationnement

CeMathèque

CeMathèque n°11	Stationnement 1 : problématique générale Le stationnement : encore et toujours au cœur de la mobilité !
CeMathèque n°12	Le stationnement : encore et toujours au cœur de la mobilité!
CeMathèque n°21	Le stationnement – partie 3 - Besoins spécifique
CeMathèque n°30	Le stationnement dépénalisé
CeMathèque n°41	Stationnement 4 - Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?
CeMathèque n°49	Bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement ?
CeMathèque n° 55	Le scan-car : contrôle et monitoring du stationnement

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche n°292	Le stationnement des vélos en et hors voirie

Liens internet : Gracq et Pro Vélo : https://www.gracq.org/ et https://www.provelo.org/

Volet Signalisation

CeMathèque

CeMathèque n°8	La signalisation, aussi une question de bon sens...	La signalisation, aussi une question de bon sens...

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche n°86	Les catégories de signaux, leurs formes et leurs dimensions
Sécurothèque Fiche n°465	https://securotheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/b22
Sécurothèque Fiche n°466	B23 - signaux de priorité
Sécurothèque Fiche n°192	signalisation lumineuse
Sécurothèque Fiche n°547	Signaux relatifs à la priorité B22 et B23 dans un carrefour à feux
Sécurothèque Fiche n°451	D10 – Signaux d'obligation – Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes
Sécurothèque Fiche n°449	Obligation D7
Sécurothèque Fiche n°450	D9 – Signaux d'obligation – Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A

Volet Mobilité scolaire

CeMathèque

CeMathèque n°13	Mobilité scolaire
CeMathèque n°48	Mobilité scolaire. Quoi de neuf?
CeMathèque n°51	Concevoir une rue scolaire – Méthodologie et bonnes pratiques

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche n°501	La rue scolaire
Sécurothèque Fiche n°255	Les abords d'écoles
Sécurothèque Fiche n° 256	marquage au sol zone 30 scolaire

Liens vers site de l'ASBL Tous à Pied : Marcher c'est la vie! | Tous à pied (tousapied.be)

Volet Intermodalité

Circulaire PIMACI

CeMathèque

CeMathèque n°44	La voiture en partage
CeMathèque n°15	L'intermodalité dans le transport des personnes

Sécurothèque

Sécurothèque Fiche n°163	Signalétique des Mobipôles et Mobipoints	Signalétique Mobipôles et Mobipoint

Volet Gestion de la Demande

CeMathèque n°18	Nouvelles implantations commerciales et mobilité Quels enjeux? Quelle stratégie?
CeMathèque n°34	Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale
CeMathèque n°20	L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité Liens et interactions entre les outils

Volet Gestion de l'Offre / Service Mobilité

CeMathèque

CeMathèque n°15	L'intermodalité dans le transport des personnes
CeMathèque n°14	Mobilité en zone rurale
CeMathèque n°53 autopartage	autopartage
CeMathèque n°44	La voiture en partage

Volet Communication

CeMathèque

CeMathèque n°2	Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité - PCM
CeMathèque n°7	Une réunion ? Et si on en parlait ...

Volet Cadre de Vie/ zone apaisée

CeMathèque

CeMathèque n°38	Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale
CeMathèque n°42	Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?
CeMathèque n°19	Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
CeMathèque n°44	L'intermodalité dans le ransport des personnes
CeMathèque n°23	Des comptages . Pourquoi? Comment?
CeMathèque n°24	Mobilité et environnement

Page laissée vide intentionnellement

agora