

Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
D.G.3 - Direction Générale des Transports
Boulevard du Nord, 8
B- 5000 Namur

VILLE DE BINCHE

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Binche
Centre administratif - urbanisme
Rue Saint-Paul, 12
B- 7130 Binche

PLAN DE MOBILITE PROJET SYNTHESE

VERSION 30 MAI 2005

VAN WUNNIK PARTNERS SPRL



Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
D.G.3 - Direction Générale des Transports
Boulevard du Nord, 8
B- 5000 Namur

VILLE DE BINCHE

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

Ville de Binche
Centre administratif - urbanisme
Rue Saint-Paul, 12
B- 7130 Binche

PLAN DE MOBILITE

PROJET

SYNTHESE

VERSION 30 MAI 2005

VAN WUNNIK PARTNERS SPRL
RUE DE LONDRES, 15
B- 1050 BRUXELLES
TEL: 02/513 02 56 FAX: 02/513 09 62
vwp@vwp.be
mobilite.binche@vwp.be



Plan communal de mobilité de la Ville de Binche

LA MOBILITE COMME LEVIER POUR LE DEVELOPPEMENT

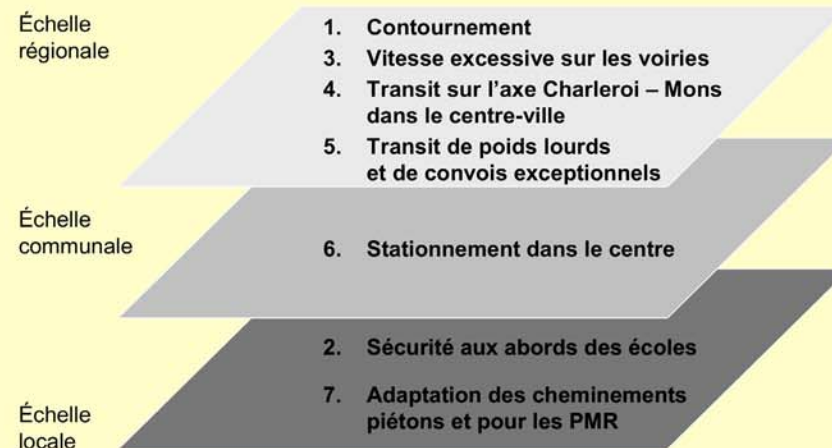
La mobilité : un défi

Le Plan Communal de Mobilité (PCM) est un pas important dans la gestion publique de la mobilité.

Les déplacements reflètent la vie des habitants de Binche et des villages; les entreprises de la ville, ses commerces, ses écoles, ses sites touristiques et historiques doivent être accessibles. Cette mobilité fait vivre Binche, mais entraîne également des conflits et des nuisances. La gestion publique doit assurer la mobilité durable de chacun.

Dans la vie quotidienne, chacun ressent plutôt les problèmes liés à la mobilité. Mais apporter une bonne solution à ces difficultés doit se faire dans une approche positive, résolument tournée vers l'avenir. Il faut que tout le monde puisse se déplacer à Binche, sans mettre en danger les qualités de la ville et de sa campagne.

La Ville de Binche est la première instance politique dans le processus d'élaboration du PCM. La Ville a identifié un nombre de problèmes à résoudre avant le départ de l'étude PCM. Ces problèmes se déclinent à trois échelles:



La phase "Diagnostic" du PCM place ces problèmes dans le contexte global de la mobilité.



L'état d'avancement de l'étude PCM

L'élaboration du PCM se fait en trois parties, trois phases.

- La **Phase 1 Diagnostic** a permis de décrire, d'analyser et de comprendre ce qui se passe. C'est sur ces connaissances que s'appuient les phases suivantes.
- Dans la **phase 2 Objectifs** il a été défini ce que l'on veut obtenir. Il s'agit de faire des choix d'avenir, de formuler les objectifs vers lesquels on veut tendre.
- Ainsi, la phase 2 était le point de départ pour la **phase 3 Plan de Mobilité** qui définit ce qu'on fera. Il faudra déterminer concrètement les actions, les priorités de mise en oeuvre, les acteurs pour atteindre ces objectifs.

Avant l'approbation définitive, le plan est soumis à l'**enquête publique** à la fin de la troisième phase 3.

Le PCM jouera un rôle important dans les années à venir.

- Le PCM donnera une cohérence à la politique de mobilité pour l'ensemble du territoire à moyen et à long terme.
- Le PCM sera un document de référence, un programme pour des mesures et des actions coordonnées.

Que pouvez-vous faire ?

Participez à l'élaboration du PCM. Le projet de plan est soumis à l'**enquête publique, du 9 juin jusqu'au 1 juillet 2005**. Pendant cette période, vous pouvez:

- Consulter les panneaux d'exposition et la "synthèse non-technique" au centre administratif, rue Saint-Paul 12, 7130 Binche
- Télécharger tous les rapports sur www.binche.be
- Vous rendre à la réunion publique, le 29 juin 2005 à 19h au Kursaal de Binche, pour une présentation par le bureau d'étude du projet de PCM, suivi par un débat.
- Contacter pour toute question ou réflexion
 - soit les Conseillers en Mobilité au service d'urbanisme
 - soit Van Wunnik Partners, Rue de Londres 15, 1050 Bruxelles
 - soit par courriel à urbabinche@skynet.be ou mobilite.binche@vwp.be

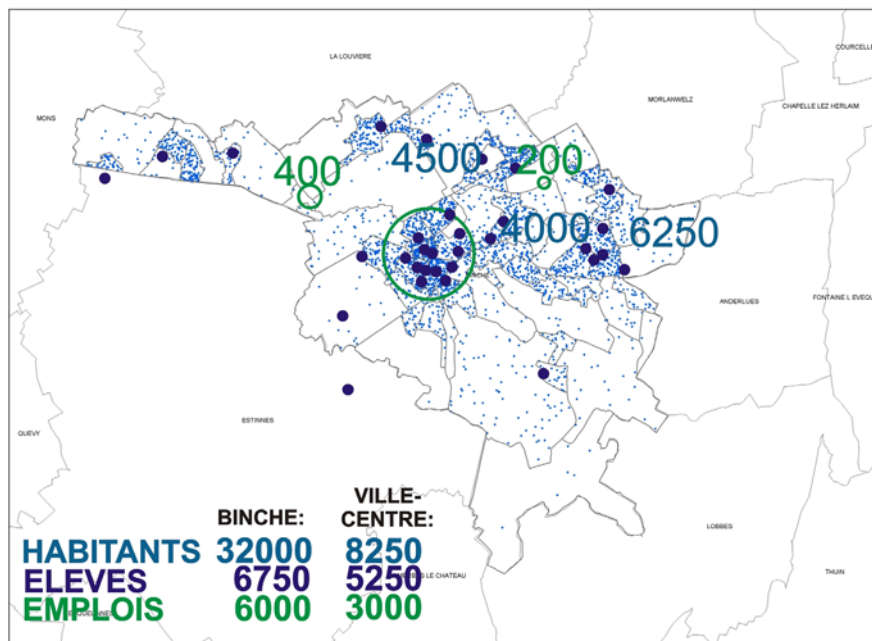
Qui fait le PCM ?

- La Ville et Région (MET) **prennent l'initiative**
- Le bureau d'étude Van Wunnik Partners **étudie et propose**
- Le comité d'accompagnement **suit et oriente** l'étude.
Y sont représentés :
 - La ville: urbanisme et travaux publics
 - La Région Wallonne: le MET
 - Les sociétés transports en commun: TEC, SNCB
 - La société civile: Ligue des Familles, Gracq...
- La Ville et la Région **décident**

DIAGNOSTIC: GENERATEURS DE DEPLACEMENTS

HABITANTS, ELEVES, EMPLOI

- La moitié de la population habite les **villages et cités au nord** du centre-ville.
- Plus de 1500 élèves fréquentent des **écoles maternelles et primaires** dans les villages et hameaux, souvent confronté à des situations d'accès difficiles et dangereuses.
- Les deux **zonings** sont des concentrations d'emploi en dehors du centre, générant un trafic important de voitures (surtout Bray-Péronnes: plus de 300 mouvements par jour) et de trafic de marchandises (surtout Plateau Roland: plus de 200 mouvements par jour)

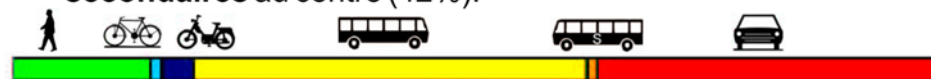


- La ville-centre concentre 1/4 de la **population**, 3/4 de la **population scolaire** dont toute les écoles secondaires et 1/2 de l'**emploi**. Elle héberge aussi les commerces et les services publics, notamment l'**administration communale**.

MOYENS DE DEPLACEMENTS

Par quels moyens ("modes") se déplace-t-on à Binche ? Cela dépend de la raison (le "motif") du déplacement.

- En général, la **dominance de la voiture** est incontestable et en augmentation. La part du vélo est négligeable.
- Le **transport public** reste populaire parmi les élèves des écoles **secondaires** au centre (42%).



- Les élèves de **maternelles et primaires** (surtout au villages) viennent souvent à pied (30%) ou en bus scolaire (15%).

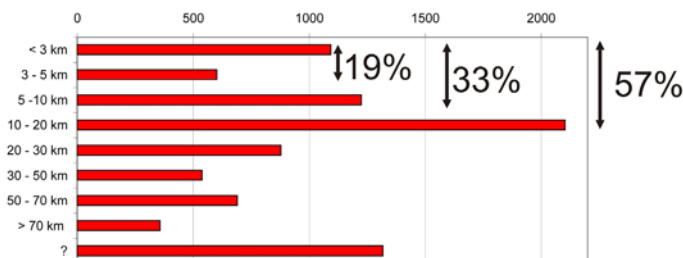


- Les part des **piétons** est aussi importante pour les clients des **commerces** du centre-ville (38%) et du **marché** (16%).
- Pour aller **travailler** dans les grandes entreprises de Binche, plus de 9 personnes sur 10 choisissent la **voiture**. 9 sur 10 fonctionnaires travaillant au centre-ville, viennent également en voiture.



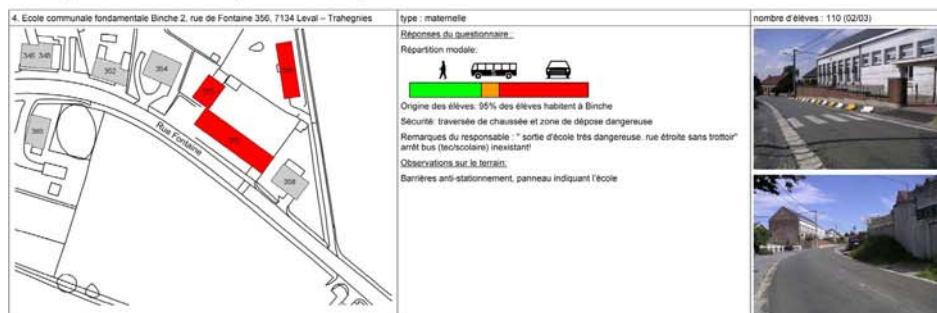
DISTANCE DOMICILE-TRAVAIL

- Presque 1 binchois sur 2 fait plus de 20 km pour aller travailler, même si 1 sur 3 reste dans un rayon de 10 km.



LES ABORDS D'ECOLE

Pour chaque école une fiche a été établie présentant les résultats de l'enquête envoyée aux responsables, des observations sur le terrain, des photos et un plan d'implantation.



- La **provenance des élèves** varie selon le type d'école: 4 sur 10 des élèves de secondaire viennent d'une autre commune tandis que seulement 2 élèves sur 10 des écoles maternelles et primaires n'habitent pas à Binche.
- La direction de près de 1 école sur 2 estime la traversée de chaussée, la dépose et reprise par les parents et l'organisation de la circulation **dangereuse** et demande une surveillance par la police ou surveillants habilités ou des aménagements de type zone 30.
- Seulement 3 demandes de ramassage à vélo ont été notées (et pas de demandes sur d'autres **alternatifs à la voiture** comme de rangs à pieds ou bus scolaire).
- Les écoles secondaires se soucient des **arrêts de bus** dangereux et peu confortable.
- Dans plusieurs cas les **trottoirs** sont insuffisants et les **équipements** (éclairage, marquage, signalisation) peuvent être améliorés.
- Il est à noter que de nombreuses écoles ont fait l'objet de réaménagements récents avec de bons résultats.

DIAGNOSTIC GENERATEURS DE DEPLACEMENTS

Qui se déplace, pourquoi, comment et où à Binche ?

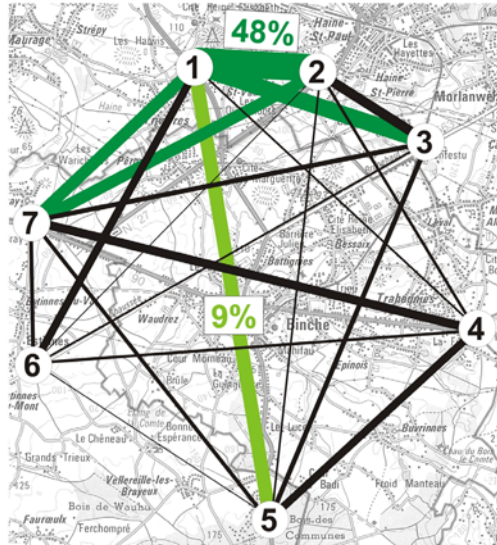
Analyse de la mobilité de la population, les emplois, les commerces et marché, les écoles, les entreprises source de transport de marchandises, les loisirs et le tourisme.

Enquêtes effectuées

- auprès des écoles (27 réponses sur 31): circulation souvent dangereuse, dominance de la voiture, trottoirs et arrêts à améliorer, zone 30 souhaitable
- auprès des entreprises de +10 emplois (14 réponses sur 22): voiture dominante ($\pm 90\%$)
- auprès des clients du marché et des commerces : au marché, 70% des clients viennent en voiture; dans les magasins du centre, 50% en voiture mais 40% à pied; dans la rue Z. Fontaine, 90% des clients viennent en voiture

DIAGNOSTIC: UTILISATION DES RESEAUX

TRANSIT DES CAMIONS



Un comptage "cordon" des camions et camionnettes a été effectué sur les 7 axes d'entrée principaux de la Ville pour cerner les flux de trafic de transit.

COMPTAGES PONCTUELS

La comparaison du trafic de 2000 et 2003 à la barrière Julien montre les conséquences de la réalisation (jusqu'à la rue Saint-Pie) du contournement est:

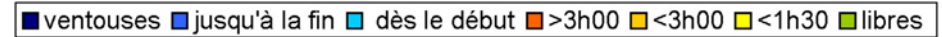
- le trafic du soir par la rue Z. Fontaine et vers Morlanwelz a diminué
- les mouvements venant du nord se repartissent entre le contournement et la rue Z. Fontaine

Au carrefour rue de Merbes avenue Wanderpepen on aperçoit:

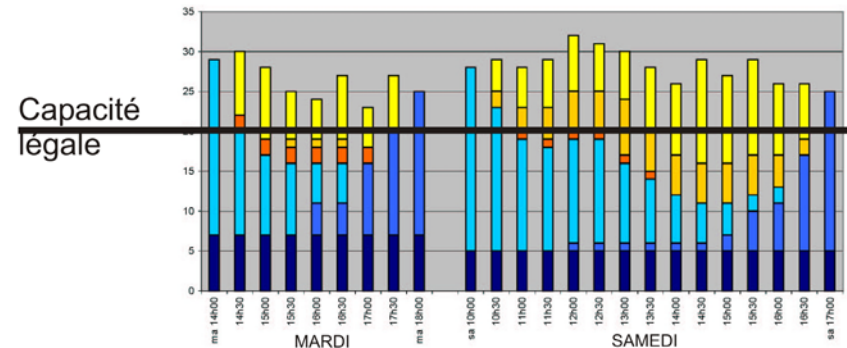
- un accroissement des mouvements est-ouest: comme constaté au carrefour des Récollets
- un flux important venant du centre vers le Sud: le carrefour fait partie de la liaison Nord-Sud
- une augmentation du trafic est-sud dans les deux sens par rapport à 2000: le contournement (bien que partiel) y a son rôle

STATIONNEMENT

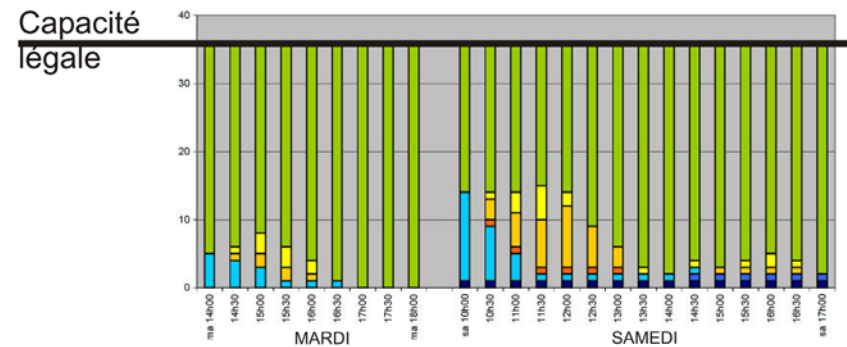
Des comptages de la rotation du stationnement ont été effectués sur plusieurs zones et plusieurs dates.



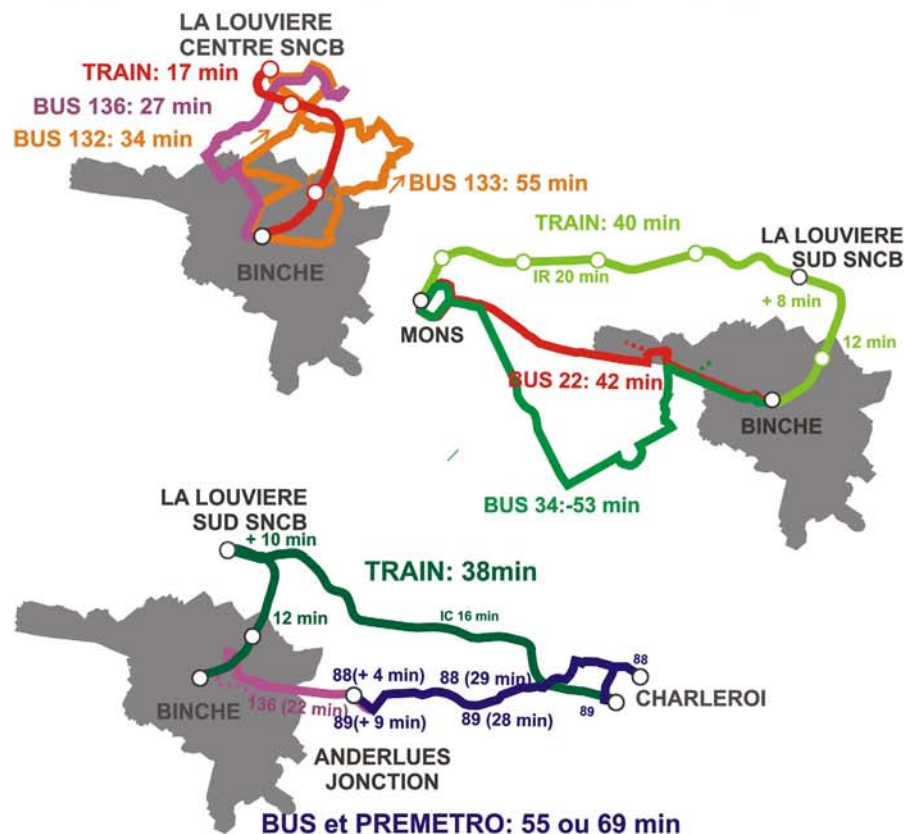
- Dans l'**avenue Charles Delière**, on constate que les voitures en stationnement longue durée occupent environ la moitié des places légales. Et cela dans la zone la plus intéressante pour les commerces, réglementée en zone bleue.



- Le **parking des Pastures** (à moins de 500m de l'avenue Ch. Delière) est quasi-**vide**. On aperçoit quelques parents qui viennent y attendre leurs enfants. Le samedi matin, 42% des places sont occupées.



LES TRANSPORTS PUBLICS



Les schémas montrent la durée du trajet en bus et en train vers Mons, La Louvière et Charleroi. La durée d'un trajet vers ces pôles est peu compétitif à la voiture.

Le train transporte (selon estimation) 450 des 800 binchois qui travaillent à Bruxelles. La gare de Leval paraît sous-utilisée, sans desserte TEC.

Le réseau TEC est dense dans la partie nord de la commune.

Le Sud de la commune, de Waudrez à Buvrinnes, est dépourvu de transports en commun, à l'exception de quelques lignes scolaires. On y dépend donc quasi complètement de l'automobile.

DIAGNOSTIC UTILISATION DES RESEAUX

Quels sont les moyens de déplacements en place à Binche, comment sont-ils organisés, quel est le niveau de service offert ?

Analyse du réseau viaire, des transports en commun, des réseaux lents (piétons, cyclistes, PMR), ainsi que du stationnement et de la signalisation, et présentation des aménagements récents et prévus.

Comptages effectués

- Flux automobiles : on constate une croissance de la circulation sur quasi toutes les routes depuis 1990. Particulièrement la N55 Nord (rue des Mineurs) connaît une croissance rapide (10.000 véh/j à 16.000 véh/j)
- Transit poids lourd : une majeure partie du transit lourd se concentre autour du carrefour St Vaast
- Stationnement (rotation) : environ 40% des places de stationnement sont utilisées par du parking longue durée

SECURITE ROUTIERE ET CADRE DE VIE

SECURITE ROUTIERE

Les chiffres ci-dessous (INS) indiquent que le nombre d'accidents reste stable, ainsi que leur gravité (1,4 victimes par accidents). En 2001 on comptait 1 victime permanente par 1400 habitants, mieux que la moyenne Wallonne (1 sur 919), mais toujours inacceptable.

	2000	2001
Accidents		
Sur routes régionales	43	ND
Sur routes communales	38	ND
TOTAL	81	72
Victimes		
Tués sur le coup	2	6
Mortellement blessés	0	0
Blessés graves	10	16
Blessés légers	103	75
TOTAL	115	97

Les comptages du MET et la connaissance du terrain permettent de localiser un nombre de points noirs, qui seront à traiter. Notamment les croisements avec les routes nationales s'avèrent dangereux:

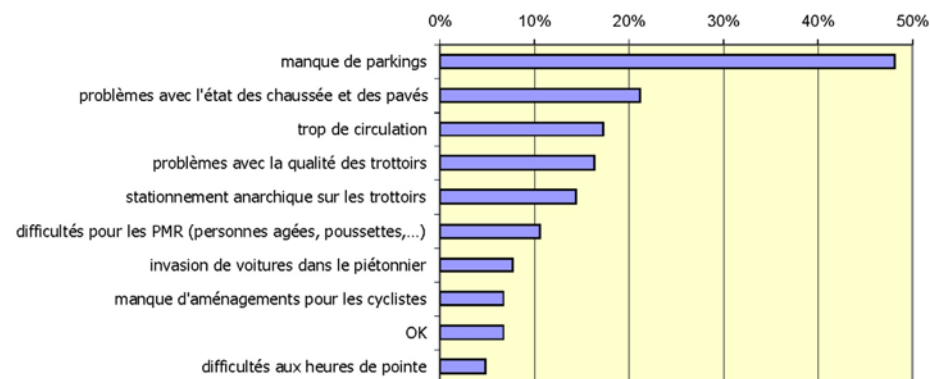
- N27-N55: avenue Leopold III - rue des Mineures
- N27: rue Gravis - rue de la Princesse
- N55-N90: avenue Wanderpepen - rue de Merbes et rue St-Pie
- N90: carrefour du Béguinage

Les voiries locales qui attirent un trafic de transit ou relient des noyaux ont également un taux d'accidents élevé, tel que la rue Saint-Pie, la rue de L'Abbattoir, et la rue de la Pépinière, ainsi que la rue Allende à Leval-Trahegnies.

COMMENTAIRES DES HABITANTS

A Binche aussi, la mobilité, et en particulier la voiture a occupée les rues et les espaces publics, en leur ôtant leur caractère d'espace de séjour, d'activités sociales et économiques. Ce constat vaut pour la ville-centre, les noyaux des villages et les cités.

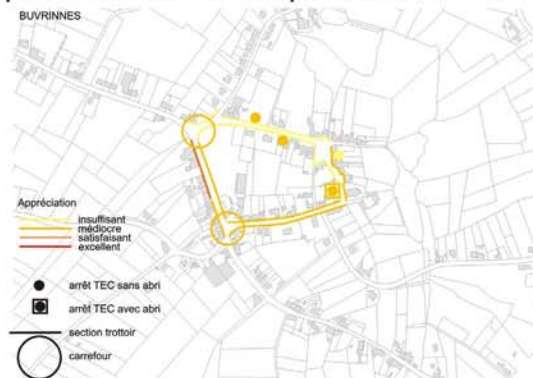
Les clients des commerces et du marché ont indiqué le plus fréquemment les dix thèmes suivants:



Environ 25 commentaires ou problèmes spécifiques nous ont été signalés par les habitants. Des pétitions, tant des habitants des quartiers de la rue de la Pépinière et des rues de Pastures et de Ressaix sont des indications fortes de le gêne que la circulation peut apporter.

QUALITE DE L'ESPACE PIETON

Des relevés ont été faits pour déterminer la qualité des trottoirs, des carrefours et des arrêts TEC dans le centre de Binche et les noyaux principaux. Suivant quelques critères (obstacles sur le trottoir, mobilier, sécurité,...) une indication est établie de la qualité du point de vue piéton ou PMR. Le plan montre un exemple des relevés.



Problèmes constatés:

Aux abords de la **place principale** dans les noyaux:

- banc et/ou poubelle, cabine téléphonique et/ou boîte postale souvent disponibles mais manque d'éclairage
- revêtements en gravier ou gazon au lieu de vrai trottoir
- voitures et autres obstacles sur le passage des piétons

Les équipements des **arrêts de bus**:

- un seul abri ou poteau avec les horaires pour les deux sens
- trottoirs peu confortables et manque des traversées piétonnes
- pas de banc, poubelle ou appui vélos

Dans le **centre de Binche**:

- largeur des trottoirs insuffisante et revêtements en mauvais état
- manque de mobilier urbain
- pas d'aménagements pour PMR

SECURITE ROUTIERE ET CADRE DE VIE

Sécurité routière

La sécurité routière à Binche change peu mais on compte tous les ans une centaine de victimes.

Le point noir principal est le carrefour N27-N55 (St Vaast)

Cadre de vie

Les relevés de la qualité des aménagements pour piétons et des arrêts TEC, au centre et dans les noyaux, indique à plusieurs endroits le besoin d'améliorations, notamment pour les piétons et PMR.

Dans les rues du centre, la circulation et le stationnement portent atteinte au cadre de vie et à la fonction séjour de l'espace public.

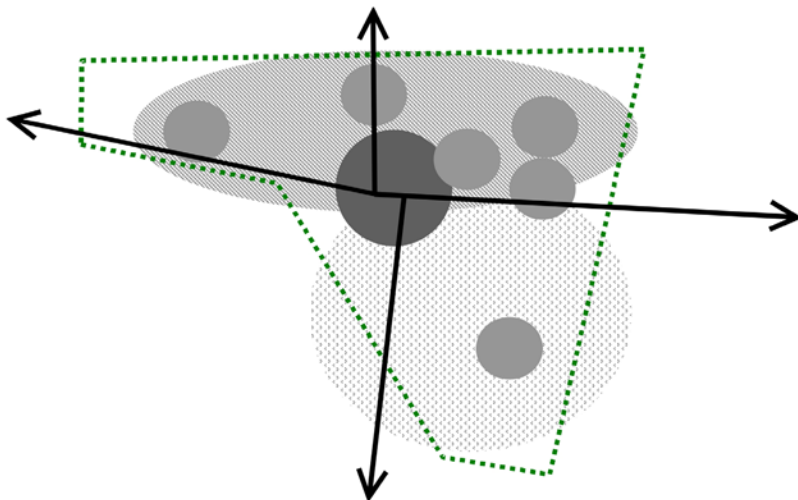
L'habitat le long des grandes routes souffre de la circulation et de l'emprise de la voiture.

L'ESPACE BINCHOIS

Pour développer un plan de mobilité crédible et efficace, il faut d'abord comprendre la structure spatiale de la Ville. La mobilité n'est que le résultat des activités qui se trouvent à un endroit et qui provoquent des déplacements vers d'autres endroits.

L'ensemble des analyses a permis de mieux comprendre les particularités de la structure de Binche.

L'espace binchois peut être représenté par le schéma suivant:



Dans l'espace de la ville, on reconnaît quatre grandes composantes. Chacune demande une approche spécifique de la mobilité.

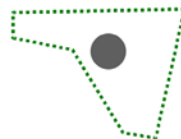
Cette vue d'une structure d'ensemble a guidé la formulation des objectifs. En effet, la correspondance entre la planification spatiale et la politique de mobilité produira un bénéfice mutuel :

- des réseaux conçus pour répondre aux besoins des fonctions principales renforceront ces fonctions
- le gain des enjeux rendra les réseaux de déplacements efficaces
- des fonctions fortes diminueront le besoin d'aller chercher ailleurs dans d'autres villes.

Le schéma a quatre composantes:

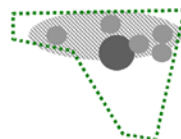
La Ville-Centre

- Concentration de logements, d'écoles, de commerces, d'administrations
- Pôles touristiques
- Nœud de communications: bus, train, routes nationales,
- Maillage fin de rues et de places



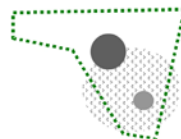
Le Nord

- Ensemble dense de noyaux et cités, zones d'entreprises
- Gare de Leval, connections
- Approche principale de Binche
- Partie de la zone urbanisée Charleroi La Louvière Mons



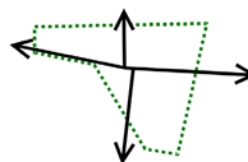
Le Sud

- Zone de campagne et de nature
- Faible densité de l'habitat
- Polarisé par la Ville-Centre
- Trafic de transit « rural »



Les axes

- Binche à mi-chemin entre Charleroi et Mons
- Axe secondaire nord sud (N55), approche principale du nord



ENJEUX ET OBJECTIFS



Habitat à valoriser:
centre-ville, villages, cités
Habitat en ruban à améliorer



Centre intermédiaire
d'équipements et services et
ville-relais (Centre et BXL)
à renforcer

L'habitat de
l'avenir

Pôle urbain

Binche

Nœud
d'activités
économiques

Pôle
touristique

Nœud de production de
biens et de services dans la
région du Centre
à développer

Développement touristique
diversifié
(atouts et publics variés)
à promouvoir



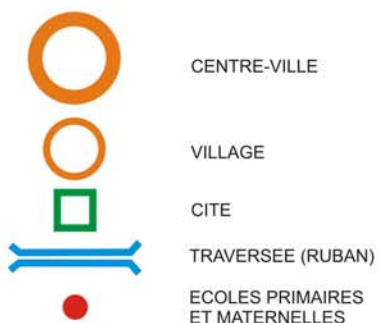
Le Plan Communal de Mobilité est le fruit d'une réflexion sur l'ensemble des aspects de la mobilité. Il considère la mobilité comme levier pour le développement de Binche, qui connaît quatre grands **enjeux**. Pour soutenir ceux-ci, il part d'**objectifs** positifs :

- **garantir l'accessibilité des activités en ville** : il faut pouvoir arriver où l'on veut arriver avec le mode approprié ;
par exemple, il faut pouvoir arriver à l'école en bus et en vélo, à l'usine en camion et dans les magasins en voiture en bus et à pied
- **gérer les déplacements de façon optimale** : il faut pouvoir se déplacer d'une manière confortable et en toute sécurité, sans retards ni accidents ;
par exemple, le trajet en bus doit être rapide, le piéton doit pouvoir se promener sur des trottoirs convenables et les voitures ne doivent pas faire des détours inutiles
- **protéger et améliorer la qualité du cadre de vie** : il faut limiter les gênes telles que le bruit, la pollution, l'insécurité, les atteintes aux paysages urbains et ruraux.

Tous les usagers et tous les modes de déplacement (à pied, deux-roues, transports publics, automobiles) sont à prendre en compte sur l'ensemble du territoire communal.

ENJEU : VALORISER L'HABITAT

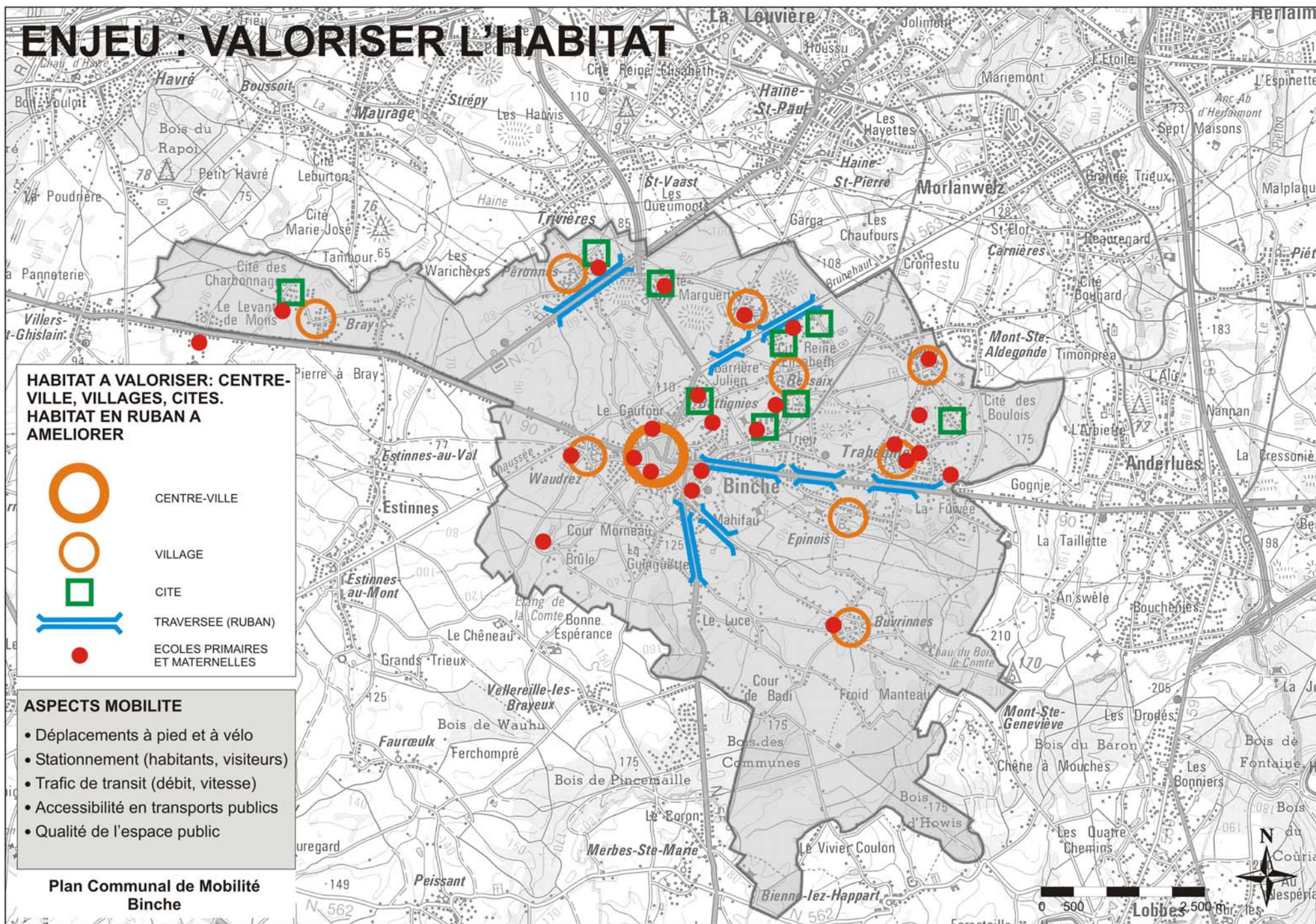
HABITAT A VALORISER: CENTRE-VILLE, VILLAGES, CITES.
HABITAT EN RUBAN A AMELIORER



ASPECTS MOBILITE

- Déplacements à pied et à vélo
- Stationnement (habitants, visiteurs)
- Trafic de transit (débit, vitesse)
- Accessibilité en transports publics
- Qualité de l'espace public

Plan Communal de Mobilité
Binche



ACCESSIBILITE A L'HABITAT

Il faut encourager les formes d'habitat concentré car ils permettent aux habitants de se déplacer moins loin et d'utiliser moins la voiture. L'habitat concentré permet d'assurer une bonne desserte en transports en commun.

Binche offre un habitat existant avec des typologies intéressantes : les quartiers urbains dans le centre, les villages et hameaux traditionnels et les cités comme type récent. Ces dernières constituent des ensembles de haute densité dans un paysage redevenu ouvert et pourront être le modèle d'un urbanisme moins gaspilleur d'espaces et de ressources.

L'objectif est de rendre cet habitat attrayant et bien accessible. Les enfants doivent pouvoir jouer et les piétons pourront se déplacer.

L'habitant doit être incité à utiliser des alternatives à la voiture grâce à une offre efficace et flexible des transports en commun et à de bonnes conditions de marche à pied et de cyclisme pour les petits trajets. Il n'empêche que ces habitants ont souvent une voiture et doivent trouver une place de stationnement.

OBJECTIFS POUR SOUTENIR L'HABITAT

Au niveau de la Région du Centre

- Des liaisons transports en commun performantes avec les principaux pôles d'emploi : La Louvière, Bruxelles, Charleroi, Mons
- Des infrastructures routières de qualité avec ces mêmes pôles

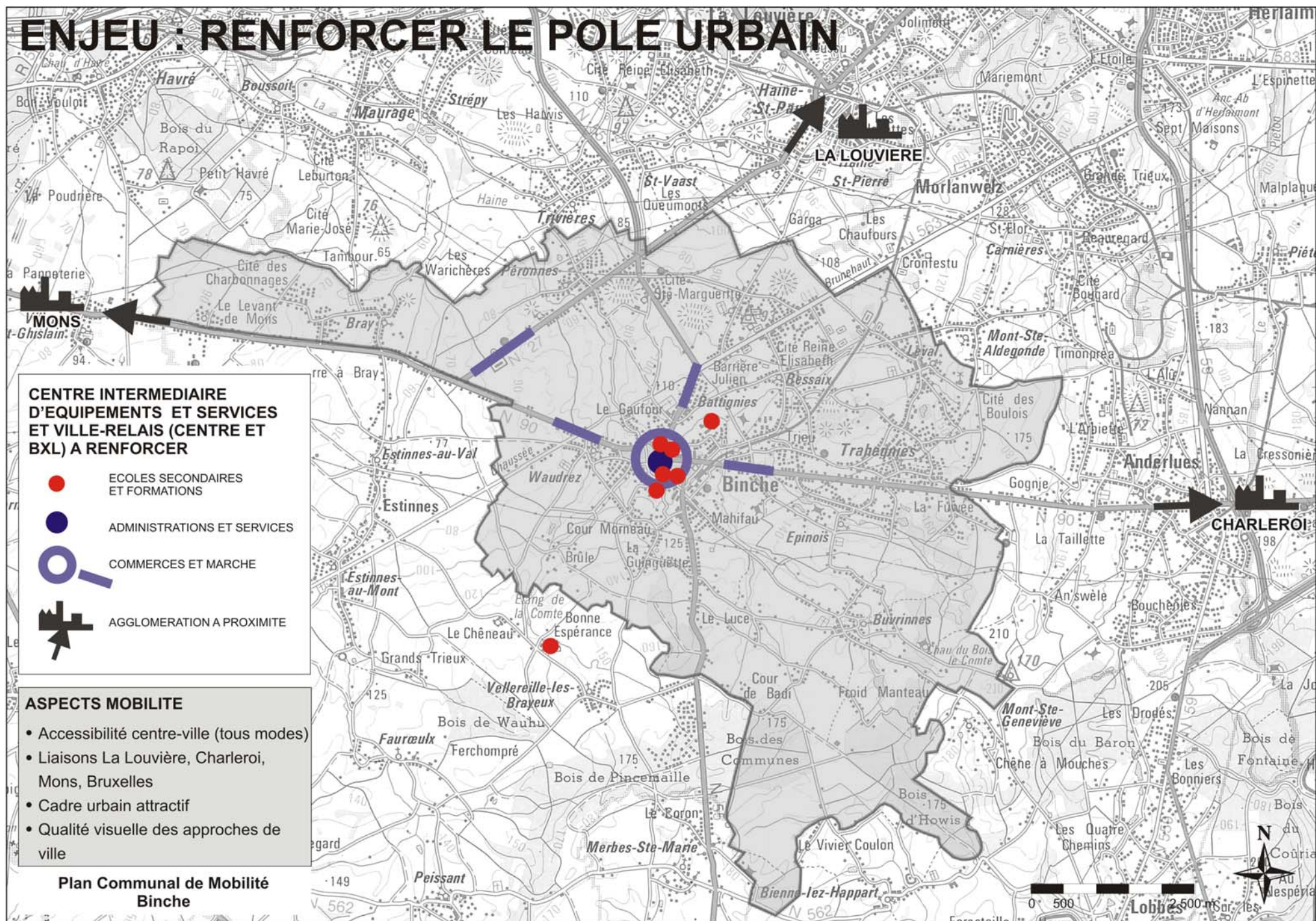
Au niveau communal

- Lignes fixes : 1 bus/heure minimum dans le centre et au Nord
- Bus à la demande (telbus) partie Sud
- Canaliser le transit de poids lourds, hors du centre et hors Leval-Trahegnies
- Assurer l'accès aux habitations le long des grandes routes notamment aux piétons et cyclistes

Au niveau local (quartier, village, cité)

- Emplacements de parking sur la voie publique pour les habitants
- Cartes de stationnement pour les habitants de la ville-centre
- Arrêts de bus à moins de 500 m dans les quartiers denses
- Trottoirs, en bon état et utilisables par PMR, dans quartiers denses
- Sécurité des piétons, notamment des enfants

ENJEU : RENFORCER LE POLE URBAIN



ACCESSIBILITE DU POLE URBAIN

La Ville-Centre de Binche joue le rôle bien utile d'un pôle urbain de taille intermédiaire entre les villages et les grandes villes. Sans être obligée de rejoindre Charleroi, Mons ou La Louvière, la population de Binche et de ses environs y trouve commerces et horeca, écoles, administrations.

Cette concentration demande une bonne accessibilité pour un public varié, venu de lieux divers et à des moments divers. L'utilisation croissante de la voiture encombre progressivement l'espace restreint des rues et des places. Cette tendance diminue l'accessibilité par tous les moyens, y compris l'auto, repousse les activités hors du centre et menace donc la vitalité du pôle urbain lui-même.

Les objectifs visent à maintenir, voire améliorer l'accessibilité du pôle urbain par tous les modes de transport. La disponibilité du stationnement de courte durée (pour clients et livraisons), l'efficacité et la flexibilité des transports en commun, ainsi que des cheminements accueillants pour piétons, PMR et cyclistes sont importants.

OBJECTIFS

Au niveau de la Région du Centre

- De bonnes liaisons avec le réseau des grandes routes
- Des liaisons transports en commun performantes avec les pôles urbains proches : La Louvière, Charleroi, Mons.
- Stationnement de courte durée à proximité (si possible à moins de 100 m) commerces et services urbains
- Stationnement de longue durée aux parkings (à moins de 500 m)

Au niveau communal

- Des lignes de bus proches des ou dans les rues commerçantes
- Envisager un "bus du marché" le samedi
- Augmenter l'utilisation des transports scolaires
- Aménager un réseau cyclable vers et dans le centre
- Sécuriser entrées et sorties des parkings des magasins sur les routes nationales

Au niveau local (le centre-ville)

- Plage horaire pour camions de + 3,5 tonnes dans le centre
- Accès facile aux magasins et services (qualité des trottoirs, traversées piétonnes, circulation PMR)
- Emplacements vélos / vélomoteurs
- Revaloriser et redéfinir la zone piétonne
- Arrêts TEC bien localisés
- Aires de dépose et reprise à proximité des écoles

ENJEU : DEVELOPPER LE NOEUD ECONOMIQUE

NOEUD DE PRODUCTION DE BIENS ET DE SERVICES DANS LA REGION DU CENTRE A DEVELOPPER



CENTRE-VILLE



ZONE D'ENTREPRISE



POLE ECONOMIQUE EN DEVELOPPEMENT



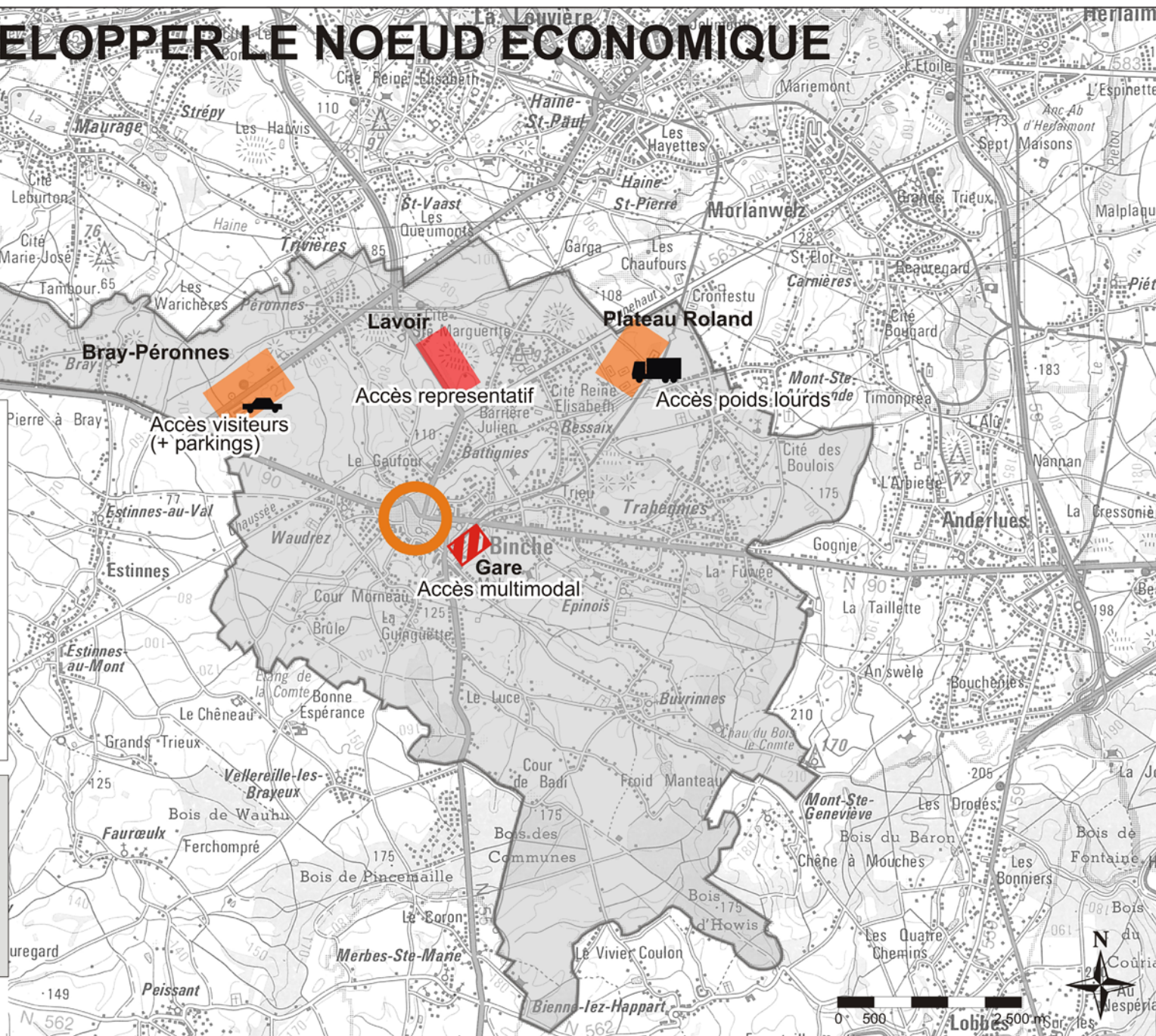
POLE ECONOMIQUE POTENTIEL



FORT TRAFIC DE POIDS LOURDS

- Accessibilité automobile (depuis autoroutes)
- Gestion du trafic de marchandises
- Liaisons TP (internes, externes)
- Visibilité des entreprises

Plan Communal de Mobilité
Binche



ACCESSIBILITE DES LIEUX D'ACTIVITES ECONOMIQUES

Le développement économique exige une bonne accessibilité multimodale des pôles d'emploi pour les personnes et les marchandises.

Il s'agit du Centre-Ville et des zones d'entreprises. Bray-Péronnes étant plutôt commercial, génère de nombreux mouvements en voiture. Au Plateau Roland, les entreprises du secteur de la construction génèrent un trafic important de poids lourds. L'aménagement du site de l'ancien Lavoir est à l'étude. Le quartier de la gare de Binche, bien accessible par tous les modes, offre une possibilité intéressante de développement avec accès multimodale.

Les objectifs visent à rendre ces sites accessibles pour les employés, le trafic de service, les clients, les livreurs et le trafic de marchandises. Tout ce trafic doit éviter le centre-ville (sauf à y trouver sa destination) et les quartiers d'habitation. Des plans de mobilité d'entreprise viseront à rationaliser l'utilisation de la voiture.

OBJECTIFS

Au niveau de la Région du Centre

- Accès aux zones d'entreprises par de bonnes infrastructures routières.
- Desserte TEC des zonings, liaisons avec les gares de Binche, de Leval et de La Louvière Sud

Au niveau communal

- Liaison Plateau Roland vers Sud (N90) par la N55 et interdire le passage par Trahegnies-Leval de +3,5 tonnes
- Etablir une liaison voiture entre le zoning de la gare et la N55 Sud et al N90 Est
- Plans de mobilité collectifs à Bray-Péronnes et au Plateau Roland
- Plan de mobilité pour le personnel communal

Au niveau local

- Route d'accès à Binche et au Lavoir (N55 contournement section 1) avec une grande qualité paysagère pour valoriser Binche et le Lavoir
- Sécuriser les entrée et sortie d'entreprises sur routes régionales
- Stationnement courte durée dans les rues principales et la Grand'Place
- Stationnement de longue durée aux parkings du centre-ville et pas dans la rue
- Valorisation de l'accessibilité en train du centre-ville et de la zone d'activité de la gare

ENJEU : DEVELOPPER LE PÔLE TOURISTIQUE

DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DIVERSIFIE (ATOUTS ET PUBLICS VARIÉS) A PROMOUVOIR

- VILLE INTRA-MUROS (musées, remparts, événements etc.)
- PÔLE TOURISTIQUE
- PÔLE TOURISTIQUE À PROXIMITÉ
- ZONE PAYSAGE ET NATURE
- RAVEL
- RESEAU DE CIRCUITS PROPOSÉS PAR L'ASSOCIATION "CHEMINS BINCHOIS"
- VOIE FERREE DESAFECTÉE

ASPECTS MOBILITÉ

- Accessibilité en train et autocar
- Circuits de promenade (vélo, marche, auto)
- Signalisation touristique
- Liaisons avec pôles touristiques voisins

Plan Communal de Mobilité Binche

0 400 2.000 m

ERQUELINNES

LOBBES

[illegible]

- [illegible]

ENJEU : DEVELOPPER LE PÔLE TOURISTIQUE

DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DIVERSIFIE (ATOUTS ET PUBLICS VARIÉS) A PROMOUVOIR

- VILLE INTRA-MUROS (musées, remparts, événements etc.)
- PÔLE TOURISTIQUE
- PÔLE TOURISTIQUE À PROXIMITÉ
- ZONE PAYSAGE ET NATURE
- RAVEL
- RESEAU DE CIRCUITS PROPOSÉS PAR L'ASSOCIATION "CHEMINS BINCHOIS"
- VOIE FERREE DESAFECTÉE

ASPECTS MOBILITÉ

- Accessibilité en train et autocar
- Circuits de promenade (vélo, marche, auto)
- Signalisation touristique
- Liaisons avec pôles touristiques voisins

Plan Communal de Mobilité Binche

- # ENJEU : DEVELOPPER LE PÔLE TOURISTIQUE
-
- DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DIVERSIFIE (ATOUTS ET PUBLICS VARIÉS) A PROMOUVOIR**
- VILLE INTRA-MUROS (musées, remparts, événements etc.)
 - PÔLE TOURISTIQUE
 - PÔLE TOURISTIQUE À PROXIMITÉ
 - ZONE PAYSAGE ET NATURE
 - RAVEL
 - RESEAU DE CIRCUITS PROPOSÉS PAR L'ASSOCIATION "CHEMINS BINCHOIS"
 - VOIE FERREE DESAFECTÉE
- ASPECTS MOBILITÉ**
- Accessibilité en train et autocar
 - Circuits de promenade (vélo, marche, auto)
 - Signalisation touristique
 - Liaisons avec pôles touristiques voisins
- Plan Communal de Mobilité Binche**

ENJEU : DEVELOPPER LE PÔLE TOURISTIQUE

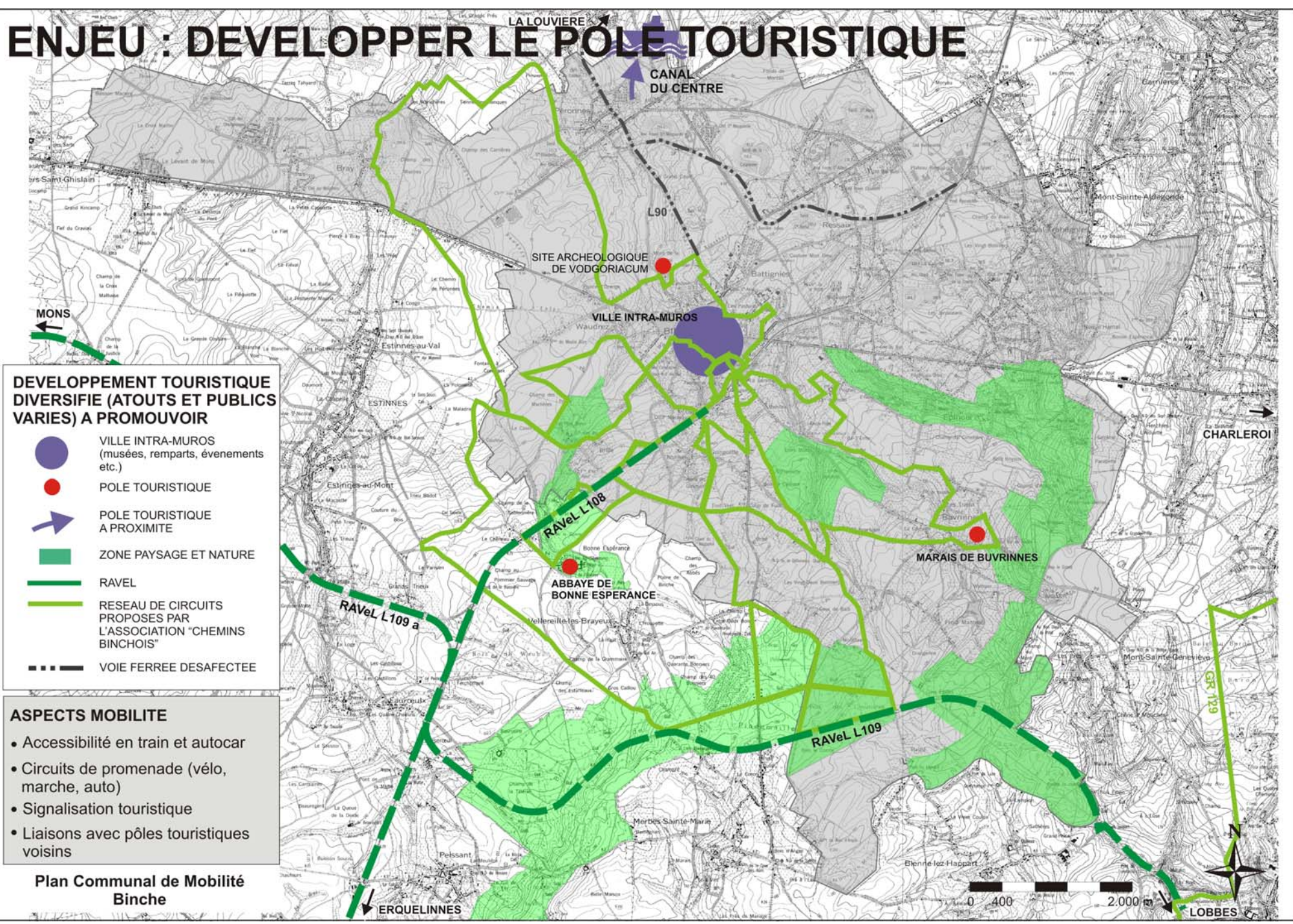
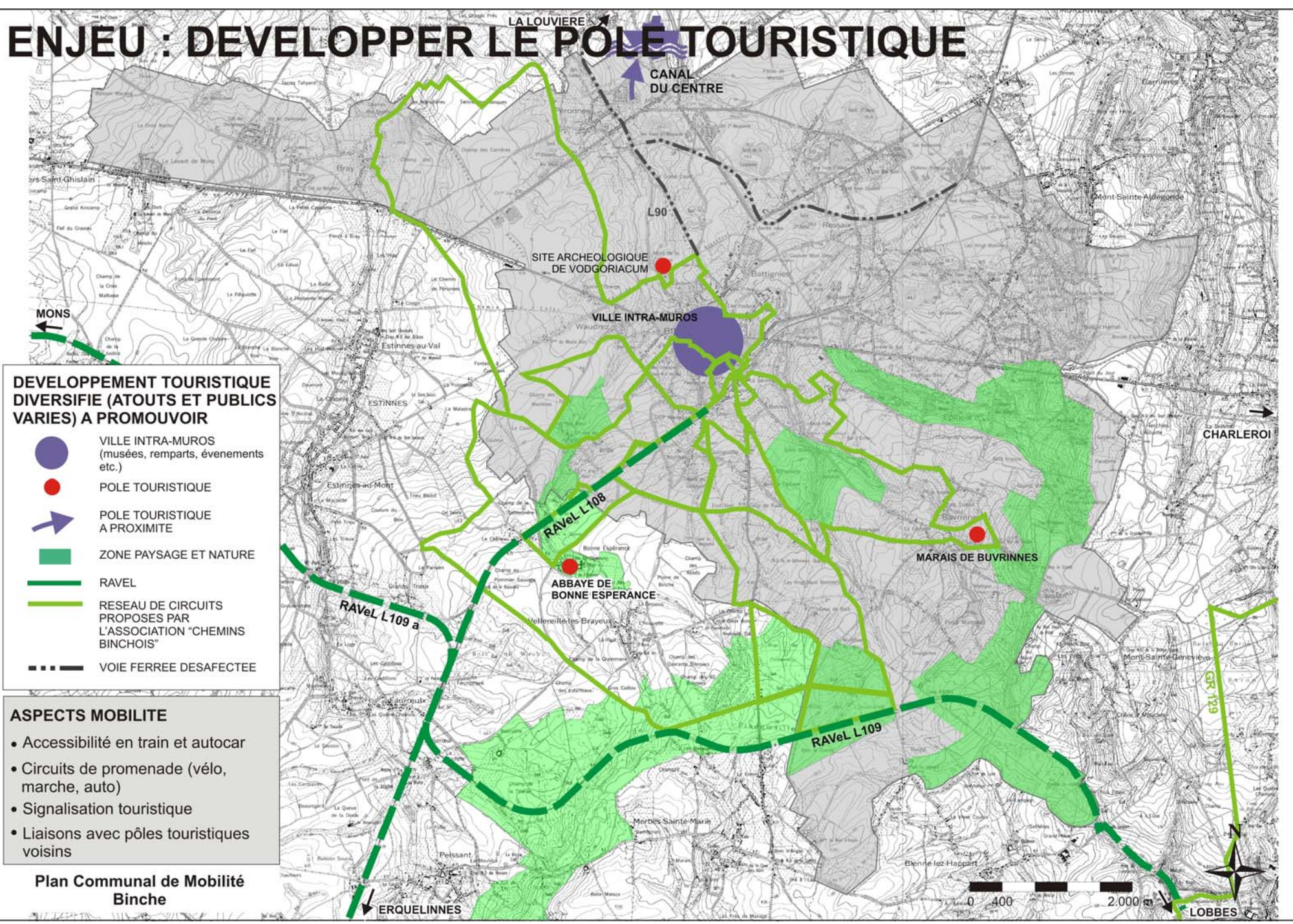
DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DIVERSIFIE (ATOUTS ET PUBLICS VARIÉS) A PROMOUVOIR

- VILLE INTRA-MUROS (musées, remparts, événements etc.)
- PÔLE TOURISTIQUE
- PÔLE TOURISTIQUE À PROXIMITÉ
- ZONE PAYSAGE ET NATURE
- RAVEL
- RESEAU DE CIRCUITS PROPOSÉS PAR L'ASSOCIATION "CHEMINS BINCHOIS"
- VOIE FERREE DESAFECTÉE

ASPECTS MOBILITÉ

- Accessibilité en train et autocar
- Circuits de promenade (vélo, marche, auto)
- Signalisation touristique
- Liaisons avec pôles touristiques voisins

Plan Communal de Mobilité Binche



ACCESSIBILITE DES LIEUX TOURISTIQUES

Binche mérite un développement touristique. Il faut donc assurer de bonnes conditions d'accessibilité pour les publics divers qu'il faut attirer : le flâneur avide de patrimoine urbain, le promeneur à la recherche de paysages naturels, le passionné d'archéologie traditionnelle ou industrielle, l'amateur du carnaval, le visiteur d'un jour et le vacancier.

Il faut que Binche soit reliée aux grands circuits de loisirs, tels que le RAVeL et les GR, et facilement accessible à partir des pôles voisins, tels que les Canaux du Centre et la ville de Mons. Binche doit être accessible en auto mais aussi en train et en car touristique. Les cars doivent pouvoir se garer dans un endroit accessible mais pas trop en vue. Le parking Saint-Paul ou les environs sont adéquates. D'autres possibilités sont: la rue de Merbes et la place E. Derbaix. Au niveau local, le balisage doit faire partie intégrante de l'accueil et de l'information touristique. La gare est à la fois patrimoine bâti et nœud des transports publics et donc une porte d'entrée touristique à renforcer.

OBJECTIFS

Au niveau de la Région du Centre

- Réaliser une liaison cyclable RAVeL entre les RAVeL de la Sambre et du Canal du Centre, en passant par le Centre-Ville
- Prévoir une liaison cyclable en direction de Charleroi
- Envisager des liaisons par transport public vers des lieux touristiques (ascenseurs, Mons, ...), avec une offre tarifaire ciblée
- Valoriser le train comme mode de transport pour les touristes

Au niveau communal

- Signalisation touristique pour automobilistes, cyclistes et piétons sur les axes routiers et depuis la gare pour la découverte de la commune (vers le Marais de Buvrinnès, Vodgoriacum, Bonne Espérance)
- Balisage de circuits de promenade à pied et à vélo
- Revêtement sur certains tronçons des chemins et sentiers
- Parcours et parking pour autocars

Au niveau local

- Signalisation efficace dans le centre
- Parking décentralisé, coordonné et signalisé avec circuits minibus ou "petit train" pendant les événements
- Valoriser la gare comme point d'accueil touristique : info, signalisation, location de vélos
- Suppression du stationnement sur la Grand' Place le dimanche

PHASE 3: PLAN DE MOBILITE



Le Plan de Mobilité comprend 3 composantes:

1. LE SCHEMA DIRECTEUR
la vision sur l'organisation de la
mobilité dans son ensemble,
aux échelles régionale, communale
et de la ville-centre et les villages
et cités

Cette vision globale est présentée à trois niveaux: régional, communal et Ville-centre. Elle démontre et garantit

- la cohérence entre infrastructures, réseaux, gestion de la mobilité aux différents niveaux
- la cohérence entre la mobilité d'une part et la structure spatiale, et les enjeux de développement d'autre part

2. LE PLAN DETAILLE
la description technique des
réseaux et mesures et actions à
entreprendre

Ce plan détaillé est décliné par volet de la mobilité. Il comprend une présentation

- de la structure souhaitée et des mesures et actions à entreprendre pour chaque réseau: piétons, cyclistes, PMR, voiries, transport public, stationnement ainsi que pour la signalisation et le transport de marchandises ;
- de facettes transversales (qui touchent tous réseaux): abords d'écoles, PMR, tourisme, routes régionales, mobilité durable, espaces publics
- d'endroits clés, des carrefours etc.

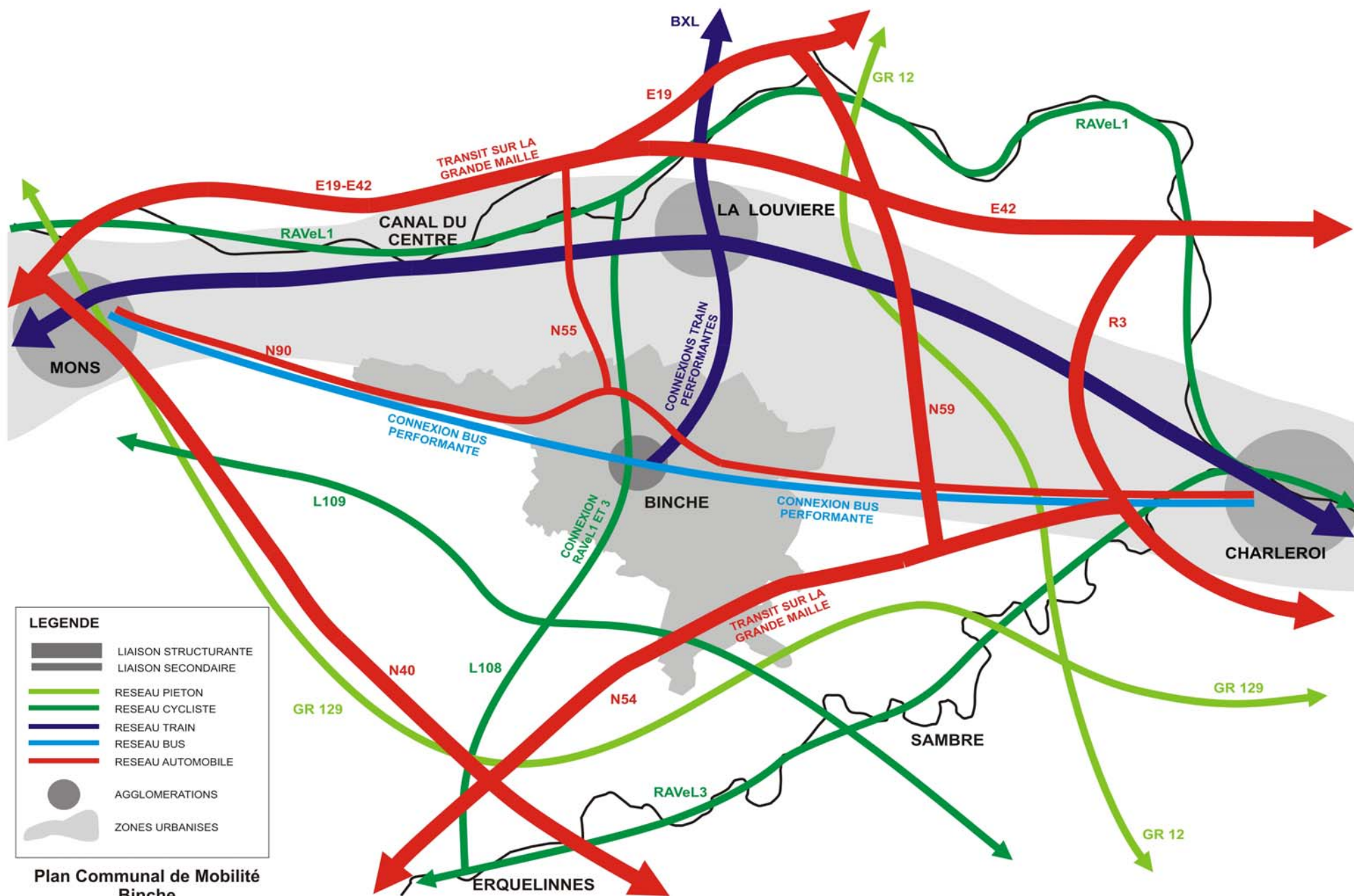
Par volet sont aussi repris les objectifs, défini dans la phase 2.

3. LE PROGRAMME D'ACTIONS
un outil de travail et de
planification pragmatique et
concrète de la mise en oeuvre

Un programme en forme de grille qui

- définit les priorités des actions et les acteurs concernés
- indique l'importance relative des actions, les délais de réalisation, leur localisation

SCHEMA DIRECTEUR : SCHEMA NIVEAU REGIONAL



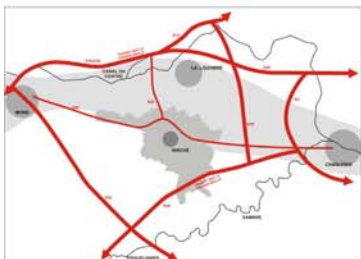


La situation géographique de Binche se caractérise par deux aspects

- Binche, ville de taille moyenne, se situe **entre les trois grandes agglomérations urbaines** de Charleroi, Mons et La Louvière.

- Vers le Sud, Binche est orienté vers **un territoire rural**, caractérisé par la faible densité du bâti et des fonctions, et par ses espaces ouverts, agricoles et naturels, en direction de la vallée de la Sambre.

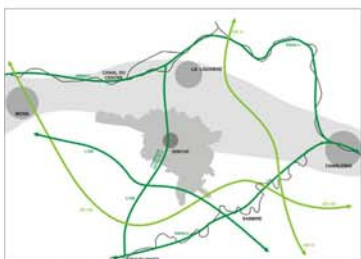
La gestion de la mobilité à Binche doit permettre à la ville de jouer son rôle de **pôle intermédiaire** d'équipements et de services et de **ville-relais** entre la zone rurale et les grandes agglomérations.



Binche n'est pas situé à proximité du réseau routier de "grand gabarit", les grandes liaisons régionales, mais la ville doit avoir de bonnes liaisons avec ce réseau. Les autoroutes E19-E42 (Mons-Charleroi), les routes N40 et N59 ainsi que la N54 (à construire) constituent une maille autour de Binche. Cette maille acheminera la circulation de transit à grande distance, notamment des poids lourds.

La construction de la N54, reliant la N59 et la N40, permettra la circulation vers la France et offrira un deuxième itinéraire Charleroi-Mons.

Le rôle des N55 et N90 est de connecter Binche avec cette maille autoroutière et avec La Louvière, Mons et Charleroi.

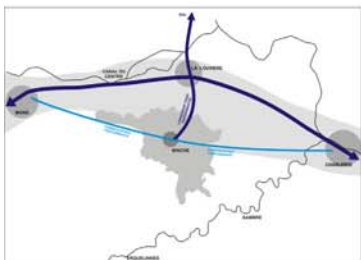


A l'échelle régionale, les réseaux cyclistes et piétons ont un rôle essentiellement touristique et récréatif.

- Une liaison RAVeL Nord-Sud permettra de connecter la Binche aux RAVeL 1 et 3, qui longent respectivement le Canal du Centre et la Sambre.

- La Grande Randonnée 12 est une liaison Nord-Sud à l'Est de Binche. La GR 129 et le futur RAVeL 109 relient Mons et Lobbes au Sud de Binche.

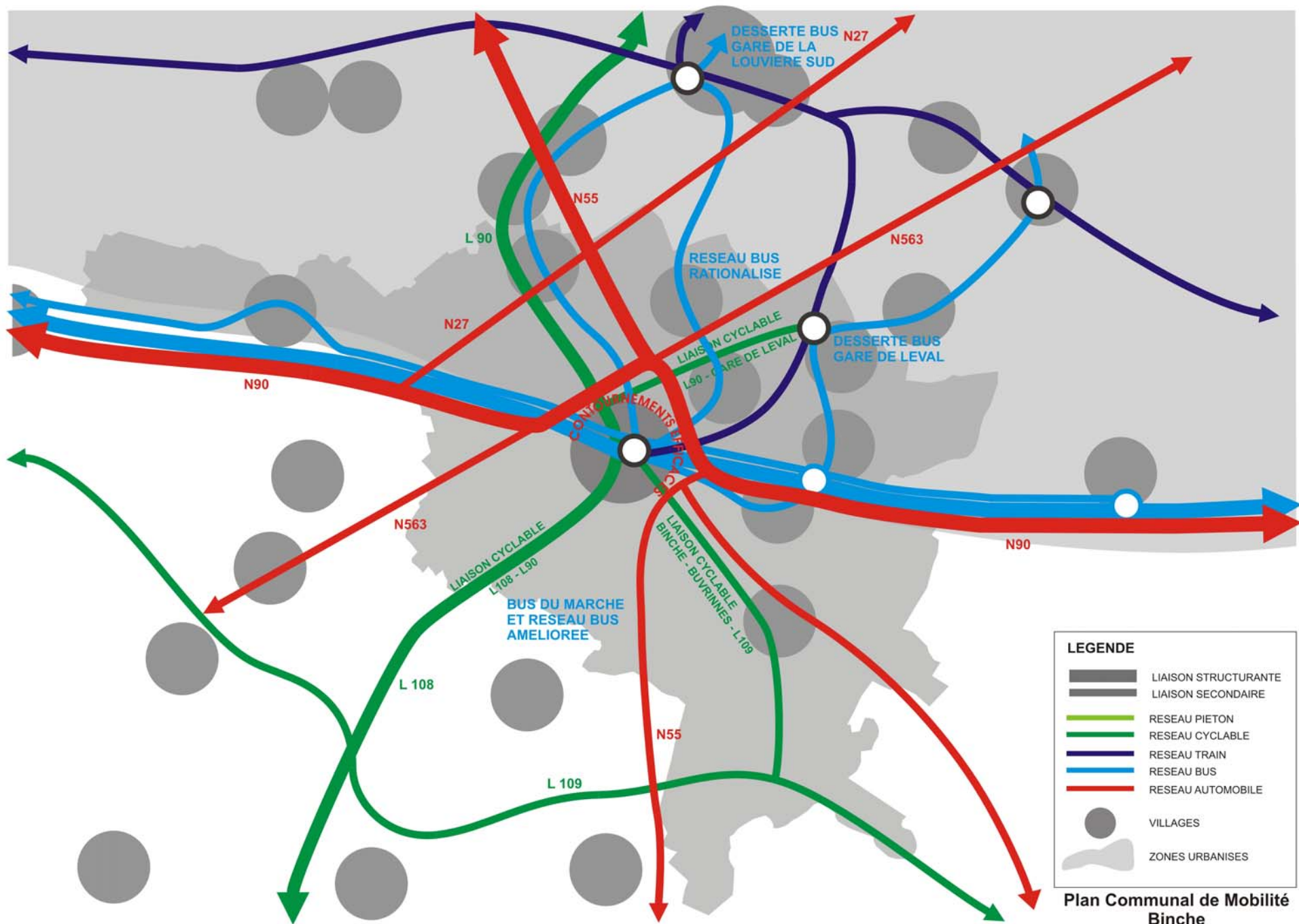
Ainsi, Binche s'intégrera aussi bien au tourisme de l'archéologie "industrielle" qu'au tourisme "rural-écologique". Ces connexions renforcent sa position comme point de départ de tourisme régional.



Binche doit être reliée aux agglomérations urbaines de La Louvière, Mons et Charleroi, ainsi que de Bruxelles, par des connexions transports en commun performantes (directes et bien desservies). Ces connexions assurent l'accès des Binchois aux emplois, services des pôles urbains, de la dorsale Wallonne, de Lille à Liège. En même temps, ils assurent l'accès de la Ville de Binche même en tant que pôle d'emplois, pôle urbain de commerces, écoles et services, pôle touristique et point de départ de tourisme régional.

Actuellement, les relations avec La Louvière dominent largement, ce qui s'explique par sa proximité, sa force comme pôle, mais aussi par la qualité des connexions en transports en commun. Les transports en bus utiliseront la N90 et la N55; sur ces axes, le transport en commun doit être privilégié.

SCHEMA DIRECTEUR : SCHEMA NIVEAU COMMUNAL

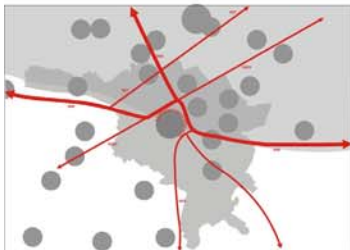




A l'échelle communale, la gestion de la mobilité doit s'adapter aux différentes composantes du territoire binchois :

- La ville-centre dense, mixte, bien accessible, avec son maillage fin de rues ;
- Le nord de la commune, ensemble de noyaux relativement denses, de cités et de zones d'activités, se fondant dans la zone urbanisée de la dorsale Wallonne ;
- Le sud de la commune, rural et peu dense, avec son bâti dispersé dans des zones agricoles et naturelles ;
- Les axes de communication - routiers et ferroviaires - qui délimitent et irriguent ces trois zones.

Chaque composante possède ses qualités à sauvegarder et ses potentialités à développer. La gestion adaptée de la mobilité est capitale : le niveau d'accessibilité, l'équilibre différencié entre les modes et la maîtrise des incidences sur le cadre de vie et de la sécurité.



Au niveau de l'ensemble de la Ville, des contournements sont prévus; ils amélioreront la situation dans le centre-ville et ils formeront un réseau efficace avec la N55 et la N 90 au niveau sous-régional.

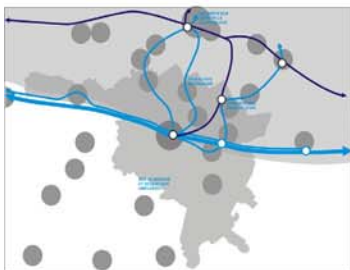
Les routes suivantes jouent également un rôle important dans la ville et la sous-région: l'avenue Léopold III (N27), la chaussée Brunehaut (N563) et la rue Mahyfaux. La circulation sur ces routes est conflictuelle avec les concentrations de bâti (par exemple, Peronnes, Trahegnies) que l'on trouve le long de ces chaussées. A ces endroits, un réaménagement de la voirie (calibrage) doit assurer la sécurité, minimiser la gêne et maintenir une certaine fluidité du trafic. Les qualités paysagère, l'intégration dans l'environnement naturel et écologique, les perspectives sur les bâtiments et sites ainsi que le rôle historique sont à prendre en compte.



Les déplacements à vélo sont souvent à caractère sportif ou touristique. Mais le vélo est aussi un mode efficace pour les déplacements utilitaires à moyenne distance (2-5 km).

Au niveau du territoire de la Ville, des liaisons complémentaires à l'axe nord-sud sont prévues, qui peuvent devenir utiles pour les déplacements quotidiens (école, travail, marché, ...) : vers la gare de Leval, vers l'Athénée et Ressaix, vers Buvrinnes et le RAVeL 109 (liaison Mons-Lobbes).

A ce niveau se situent également les pistes et les bandes cyclables suggérées sur les routes régionales qui complètent un maillage du territoire.

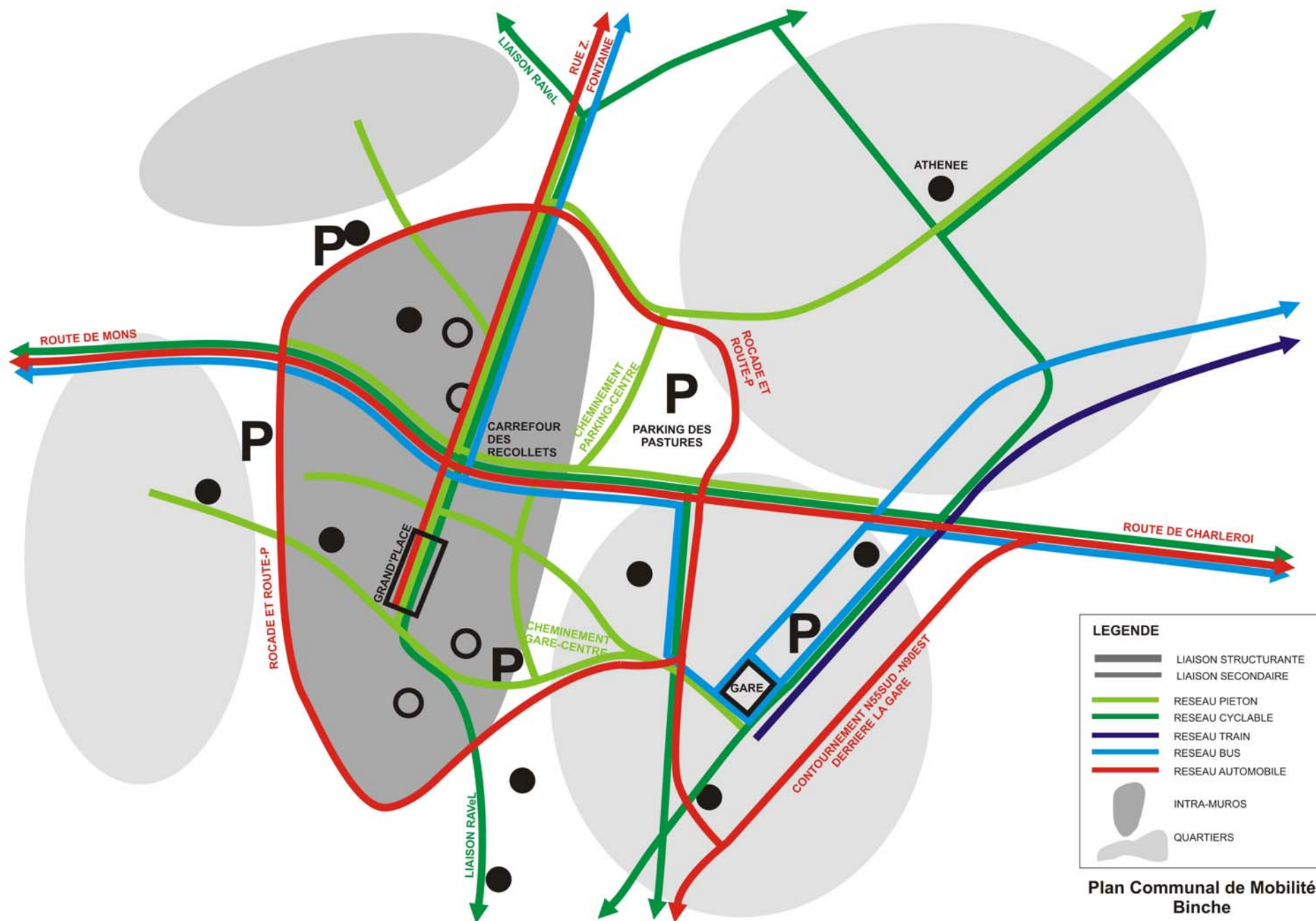


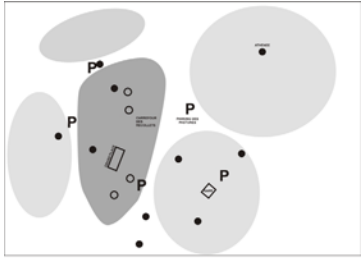
Au niveau communal, les services bus doivent jouer le rôle de liaison à l'intérieur de la commune, de liaison vers les communes voisines et de connexion aux réseaux à longue distance : les lignes ferroviaire Binche-La Louvière-Bruxelles, et Mons-La Louvière-Charleroi.

- Les lignes auront des itinéraires plus directs ce qui fera des trajets plus rapides et plus courts.
- La gare de Leval sera également desservie, avec un horaire réglé sur le passage des trains.
- Les lignes en direction de La Louvière desserviront la gare de correspondance de La Louvière Sud, essentiel pour partir en direction de Mons et Charleroi et au-delà.

Dans le Sud, la faible densité rend très inefficace une desserte dense dans la journée. La possibilité d'ajouter un service supplémentaire matin, soir et midi sera examinée. Un "bus du marché" est envisagé le samedi. A long terme, un bus à l'appel est à prévoir.

SCHEMA DIRECTEUR : SCHEMA NIVEAU VILLE-CENTRE



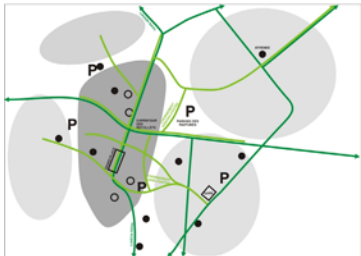


Binche a pris sa forme urbaine en fonction des déplacements à pied dans la ville; il y a toujours environ 50 % de ces déplacements à pied. Les autres modes doivent reconnaître la primauté du piéton.

La barrière entre la Ville et ses faubourgs hors des murs a été partiellement annulée dans les temps plus récents. Mais l'enceinte est toujours un élément structurant important. Les parkings peuvent se trouver dans l'interstice entre Ville et faubourg, au pied des murs.

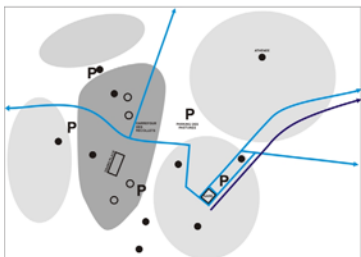


Les grands axes Z. Fontaine-Ch. Delière (N55), route de Mons-avenue Wanderpepen (N90) et la rue de Merbes restent les axes principaux. Pour structurer la circulation vers les parkings, une rocade est proposée pour interconnecter les parkings (création d'une route P) et les rendre plus accessibles à partir des grands axes. (Les contournements reprendront l'essentiel du transit.) En période d'événement, quand l'avenue Ch. Delière et la Grand' Place sont fermées à la circulation, il faut obtenir sur la rocade une fluidité à vitesse limitée qui évite la congestion néfaste pour le cadre de vie et pour l'environnement.



Les équipements (écoles, gare, musées, commerces, ...) urbains sont éparpillés dans le centre. Il importe donc de créer un maillage de cheminements piétons et cyclistes pour rendre chaque point accessible en mode doux. Ce maillage se greffe sur la trame viaire du Moyen-Age, faite pour les piétons. Certains axes sont sélectionnés pour offrir aux piétons et aux cyclistes plus de sécurité et plus de confort et rendre ainsi les déplacements plus attractifs.

Sans être dans son ensemble une zone piétonne, ce maillage incorporera le piétonnier existant.



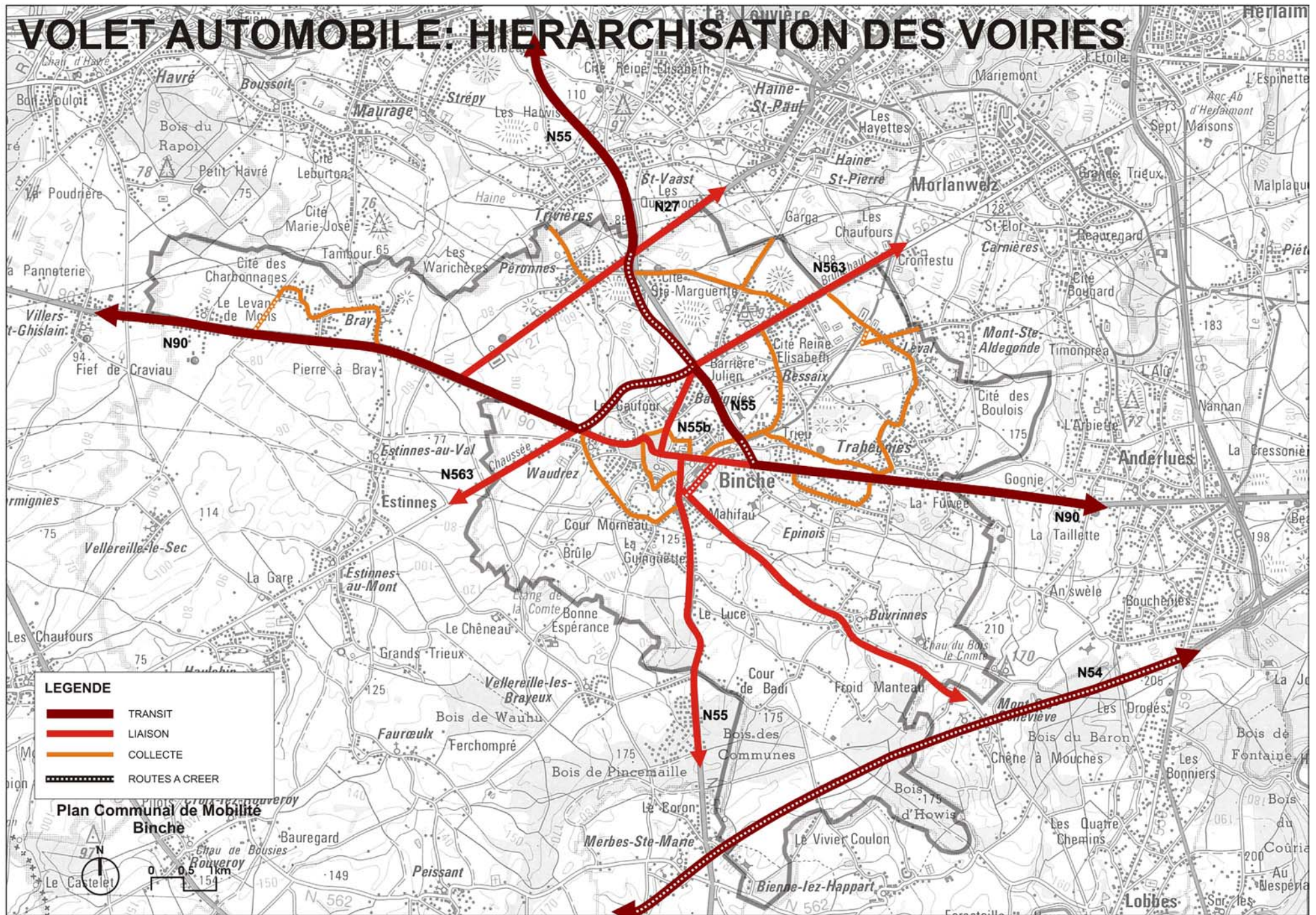
Il s'agit d'assurer la meilleure accessibilité possible du centre en transports en commun.

Le rôle de la gare est évident, elle sera le nœud de l'ensemble des réseaux de transport public. La concentration des lignes bus et la présence du train offrent le plus grand nombre possible de correspondances.

Les bus suivront en ville les axes historiques et s'inscriront ainsi au mieux dans la ville. Différentes mesures sont proposées pour amélioration de la vitesse commerciale et pour faciliter le passage de plusieurs bus dans les environs de la gare.

L'équipement des arrêts est à améliorer.

VOLET AUTOMOBILE: HIERARCHISATION DES VOIRIES



HIERARCHISATION

La N55 et la N90 reprennent la majeure partie du **transit**, la circulation qui traverse Binche. La future route N54 sera une voie importante dans le transit régional Nord-Sud. La liaison Charleroi-Mons (N90), le contournement par le Mont de la Justice et la N55 venant de l'autoroute E19, sont pour Binche des voies de transit même si ces voies auront une fonction urbaine prononcée. En général, une vitesse de 90 km/h est admissible - voir souhaitable - sur ces routes. A Binche, la fonction accès et cadre de vie rendent une vitesse moindre souvent nécessaire.

Les autres routes régionales sont à considérer comme routes de **liaison**; plutôt de servir les déplacements à distance moyenne, elles mettent la Ville et les villages, dans la commune et en dehors, en relation. Sauf dans les zones urbanisées, une vitesse de 70 km/h convient. Dans cette catégorie, il faut également inclure la route vers Buvrinnes, la rue Mahyfaux et la rue de Walhain, qui constituent la liaison avec Lobbes et Thuin. Les grandes rues du centre ont été reprises dans cette catégorie. Ce sont des voies régionales et leur importance dépasse nettement les voiries classées collecteurs ci-après.

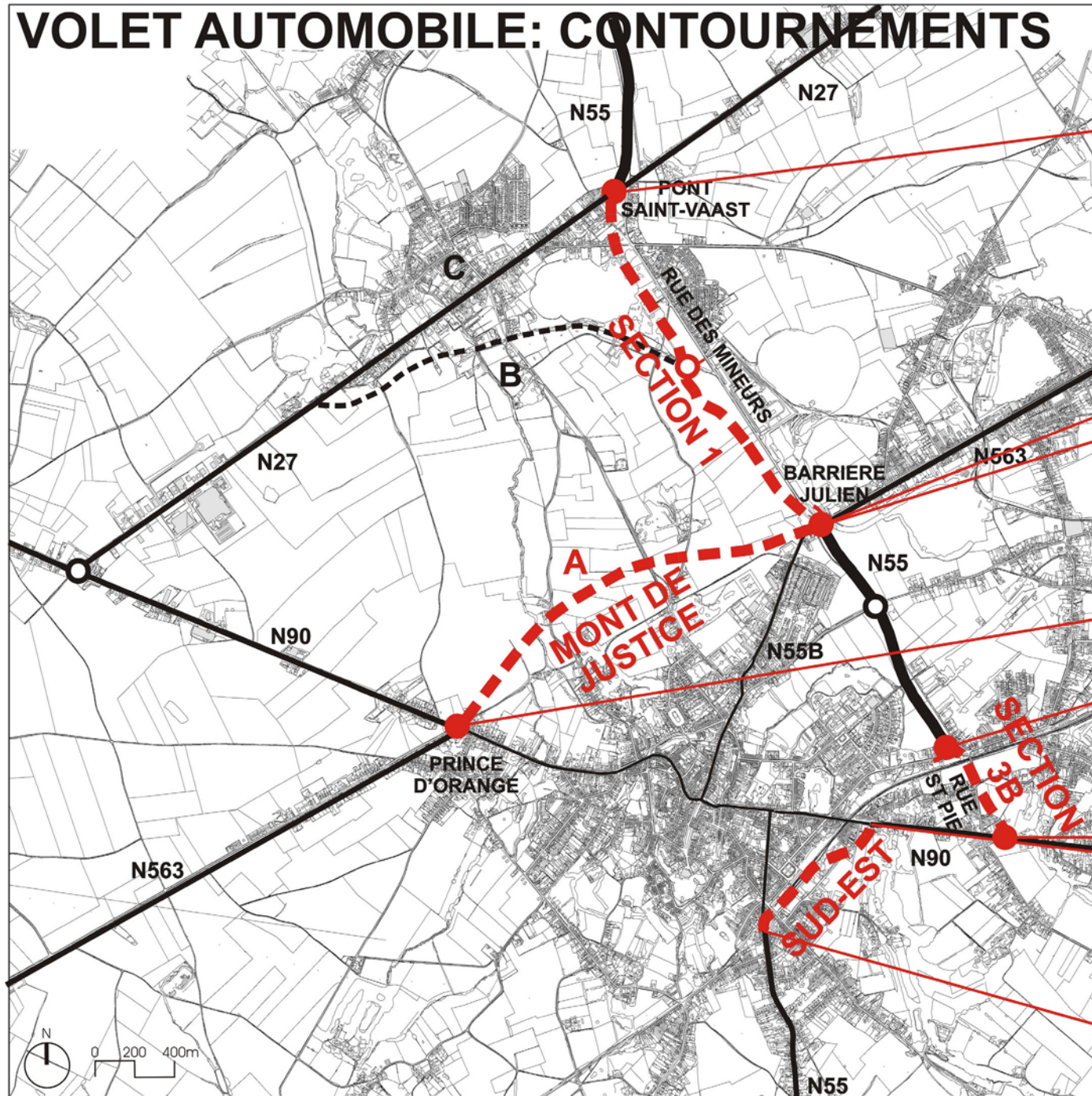
Les routes qui rassemblent le trafic dans un quartier pour ensuite le déverser dans une voirie de liaison, voire de transit, sont des **collecteurs**. Sur ces voies, la fonction circulation est dans les zones construites intimement liée à la fonction d'accès aux riverains. Ces routes doivent présenter une certaine fluidité qui peut être freinée pour respecter les fonctions riveraines et le trafic lent qu'elles génèrent. Les rues et les routes connaissant un passage de bus ont été classées d'office à ce niveau.

Les autres voiries sont à considérer comme **voie de desserte**.

OBJECTIFS CIRCULATION AUTOMOBILE

1. Compléter le contournement N55 Nord-N90; tronçon avenue Marie-José route de Charleroi et dédoublement de la rue des Mineurs
2. Définir le contournement Est-Ouest
3. Etudier la liaison Sud-Est (N90-N55sud)
4. Sécuriser les traversées des villages et tronçons bâtis sur les routes nationales
5. Décourager le transit dans les rues locales
6. Rendre la hiérarchie des voiries principales plus lisible
7. Organiser les environs des écoles en zone 30
8. Organiser la circulation et le stationnement dans les villages et les cités
9. Stimuler le lancement des plans de mobilité des entreprises et des administrations
10. Promouvoir la création d'un centre d'éclatement du trafic de marchandises pour la Région du Centre (dans le cadre des Plans urbains de mobilité, études pilotes)

VOLET AUTOMOBILE: CONTOURNEMENTS



SECTION 1



MONT DE JUSTICE



SECTION 3B



SUD-EST



SECTION 1

La section 1 du contournement complétera l'accès à Binche à partir de l'autoroute E19/E42. La réalisation d'une zone d'activités au Lavoir la rend quasi indispensable tant pour la sécurité routière que pour le cadre de vie de la Cité Marguerite.

MONT DE JUSTICE

Pour la connexion entre la N55 nord et la N90 ouest, trois variantes ont été étudiées :

- A : par le Mont de Justice, prolongement de la N563, ch. de Brunehault
- B : par une nouvelle voirie au Sud de Péronnes reliant la N27 et la N55
- C : par la N27 et la N55 (sur voiries existantes)

Il s'avère que la variante A diminuera beaucoup plus le transit dans le centre que les autres (trafic écarté du centre : 4000 véh./jour)

SECTION 3B

Cette section est depuis longtemps attendu par les habitants de la rue Saint-Pie. Plusieurs projets ont vu le jour.

SUD-EST

Cette liaison déchargera fortement le carrefour rue de Merbes - Avenue Wanderpepen. Elle desservira la zone d'activités à accès multimodal derrière la gare.

CONTOURNEMENTS: APERCU GLOBAL

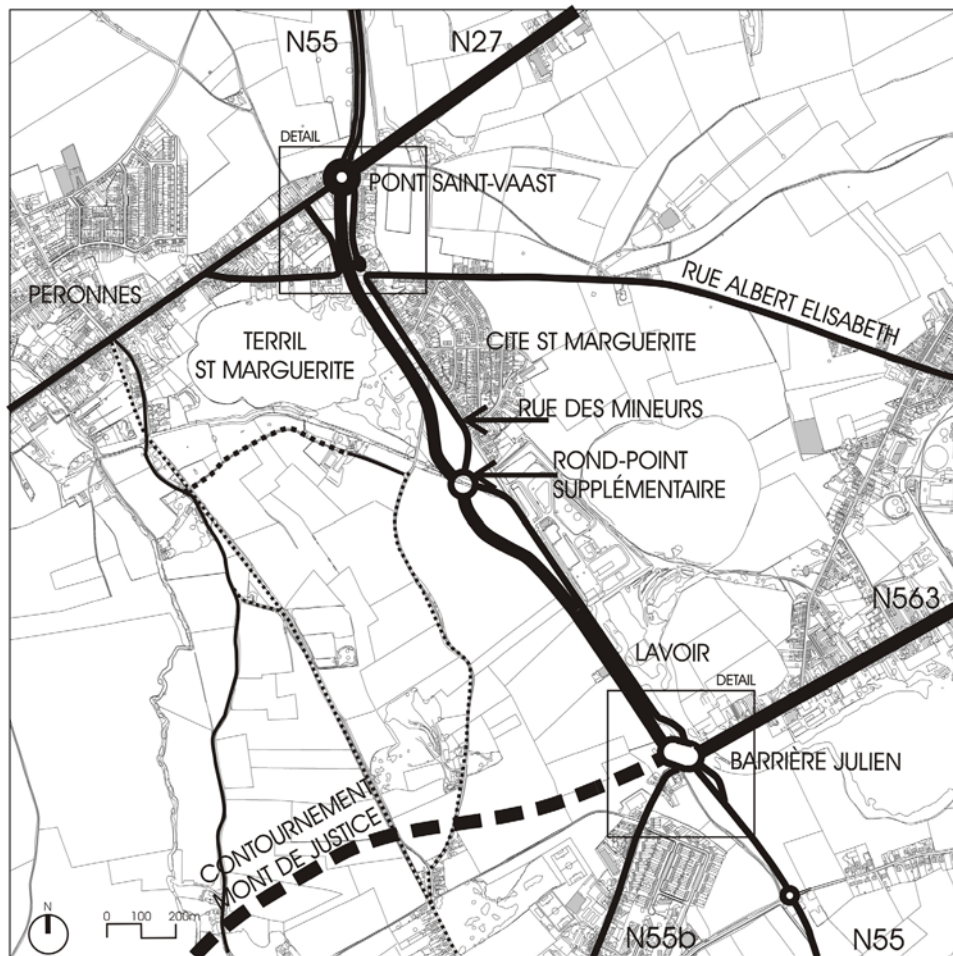
Pour tous les tronçons du contournement les projets existants ont été analysés et des variantes ont été formulées.

Ici seulement les variantes retenues sont montrées.



CONTOURNEMENTS: DETAILS

SECTION 1: APERÇU GLOBAL



Un nouveau rond-point environ au milieu de la rue des Mineurs desservira la cité Ste Marguerite d'un côté et la zone d'activités du Lavoir de l'autre.

SECTION 1: CARREFOUR ET PROFIL

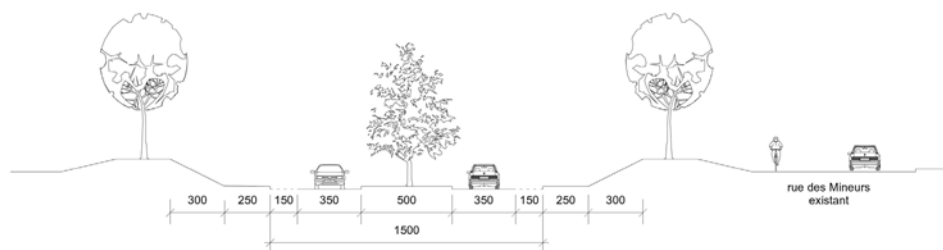
PONT SAINT-VAAST



Seulement une partie de la des Mineurs est raccordée au rond-point du Pont Saint-Vaast. Pour éviter un transit par la rue Albert-Elisabeth, cette rue ne sera plus d'accès direct vers la N27 et le rond-point Saint-Vaast. Par contre, un passage de bus est prévu pour desservir la cité Ste Marguerite.

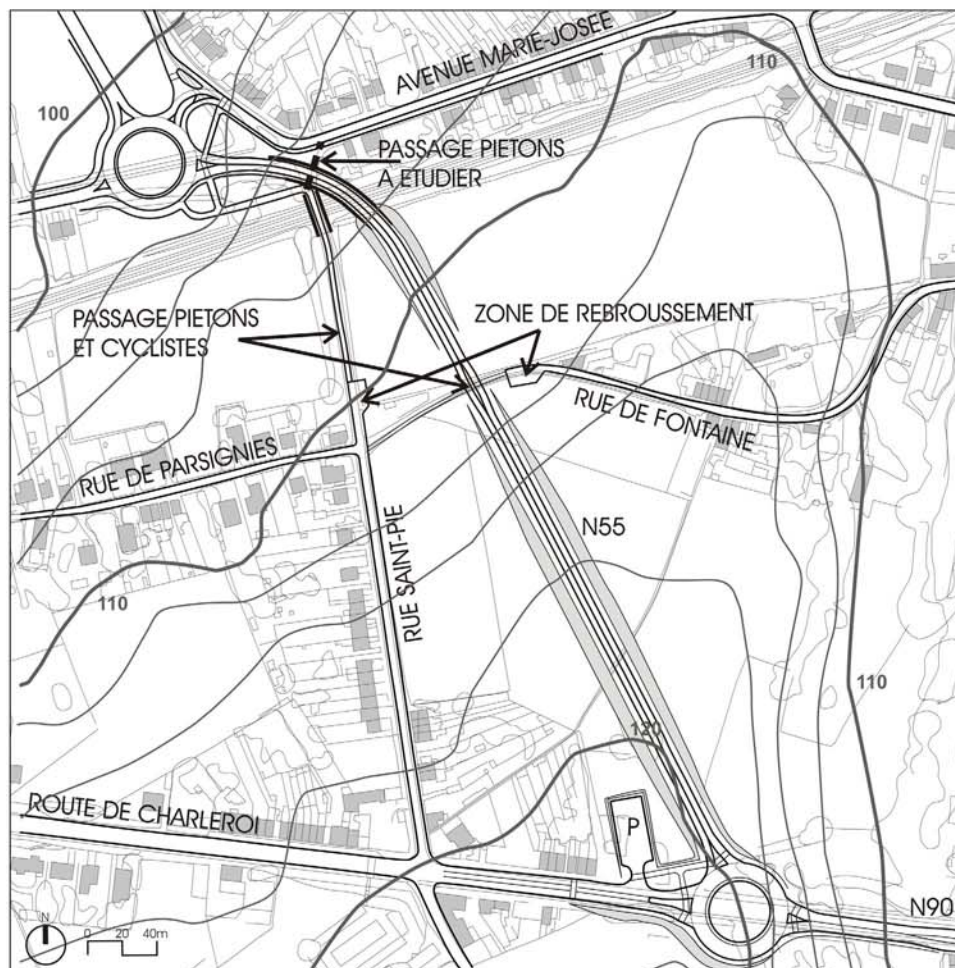
Mettre la nouvelle route à mi-niveau a l'avantage de diminuer le bruit et de limiter l'emprise totale. Une traversée pour cyclistes et piétons dans le prolongement de la rue Albert Elisabeth est ainsi rendue plus facile.

PROFIL TYPE SECTION 1 À HAUTEUR DE LA CITÉ STE MARGUERITE



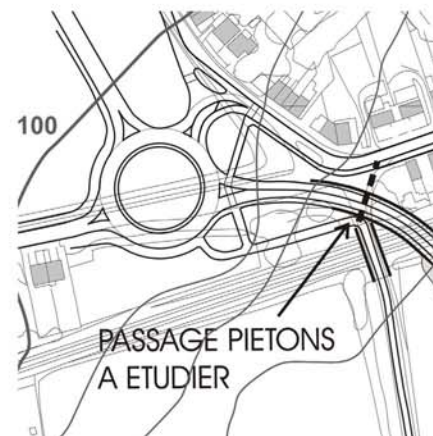
La réalisation actuelle sera une route à 2x1 voie qui offre un potentiel d'aménagement paysager attractif et une possibilité d'extension lors d'un élargissement éventuel en 2x2 bandes.

SECTION 3B



Un nouveau pont est prévu à l'est du pont existant. Le pont existant devient un passage pour cyclistes/piétons; un passage pour piétons vers l'avenue Marie-Josée en passant en dessous du nouveau pont reste à étudier. La liaison entre la rue de Parsignies et la rue de Fontaine sera une traversée uniquement pour cyclistes/piétons. La route s'éloigne aussi de la rue Saint-Pie et permettra donc l'utilisation efficace des parcelles riverains à celle-ci.

SECTION 3B: DETAIL

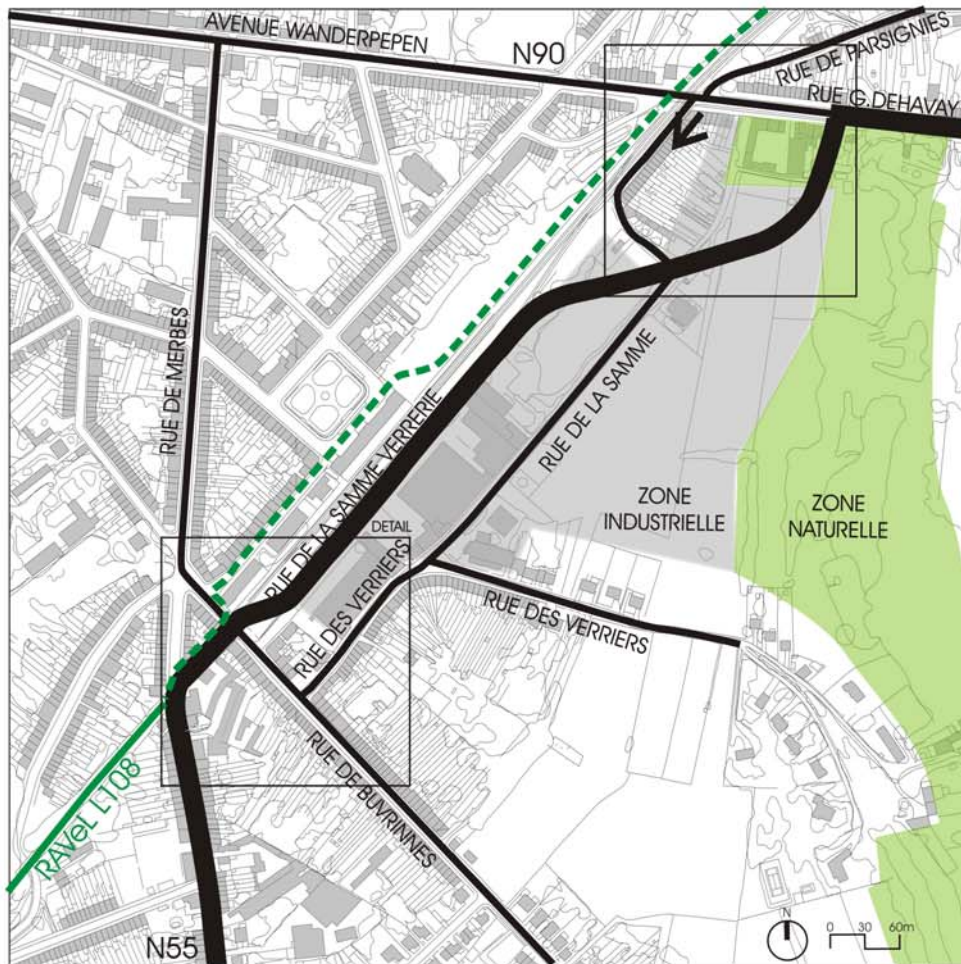


La rue Marie José et la rue St Pie Nord se rejoindront pour être raccordées au giratoire. Un passage piéton en dessous du nouveau pont avec un escalier vers le pont existant évitera un détour aux piétons.



CONTOURNEMENTS: DETAILS

CONTOURNEMENT SUD-EST



Le but est de décharger l'avenue Wanderpepen, le carrefour avec la rue de Merbes et la rue de Merbes devant le Collège. Le tracé proposé se situe à proximité de la gare pour pouvoir valoriser les terrains libres dans la zone industrielle. L'absence des riverains côté chemin de fer correspond à la fonction de voie de liaison.

SUD-EST: CARREFOURS

AVEC LA N55



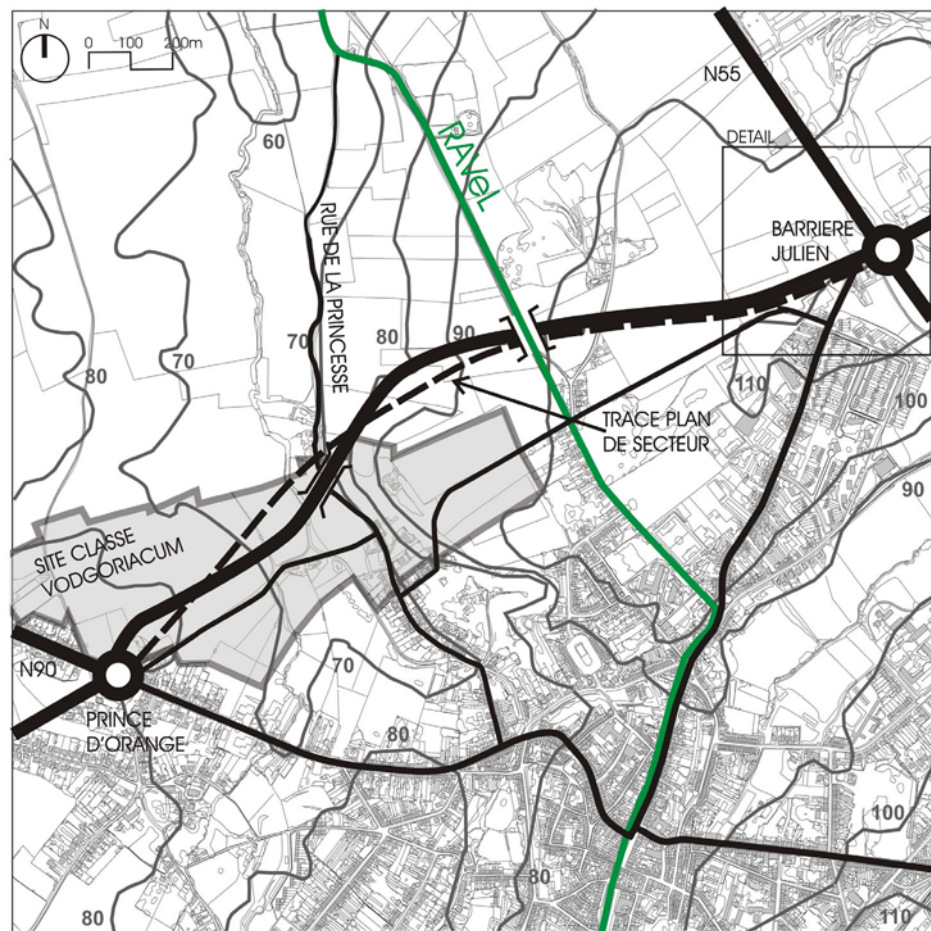
La rue de Merbes est déviée vers la rue de Buvrignes sur l'ancien passage du chemin de fer. La partie de la rue de Merbes entre ce passage et la rue d'Hurtebise devient une zone résidentielle. Les cyclistes sur le RAVeL traverseront au nouveau carrefour, sous protection des feux tricolores.

AVEC LA N90



La rue de la Samme est déviée vers l'Est. La débouché sur la N90 est éloigné du passage à niveau et des autres petits carrefours à cet endroit. Le carrefour se situe entre un bâti plus dense (côté ville) et un bâti plus diffus et fait aussi effet de "porte".

CONTOURNEMENT MONT DE JUSTICE



Le tracé global suivra de très près le relief mais restera dans la zone réservée du plan de secteur. Le passage du RAVeL et le raccordement aux deux rond-points demandent des solutions. Un pont est à prévoir au croisement avec la rue de Princesse. Dans le site classé, le contournement reste parallèle à la rue du Chaud Crotté pour éviter les éléments archéologiques déjà connus.

BARRIERE JULIEN

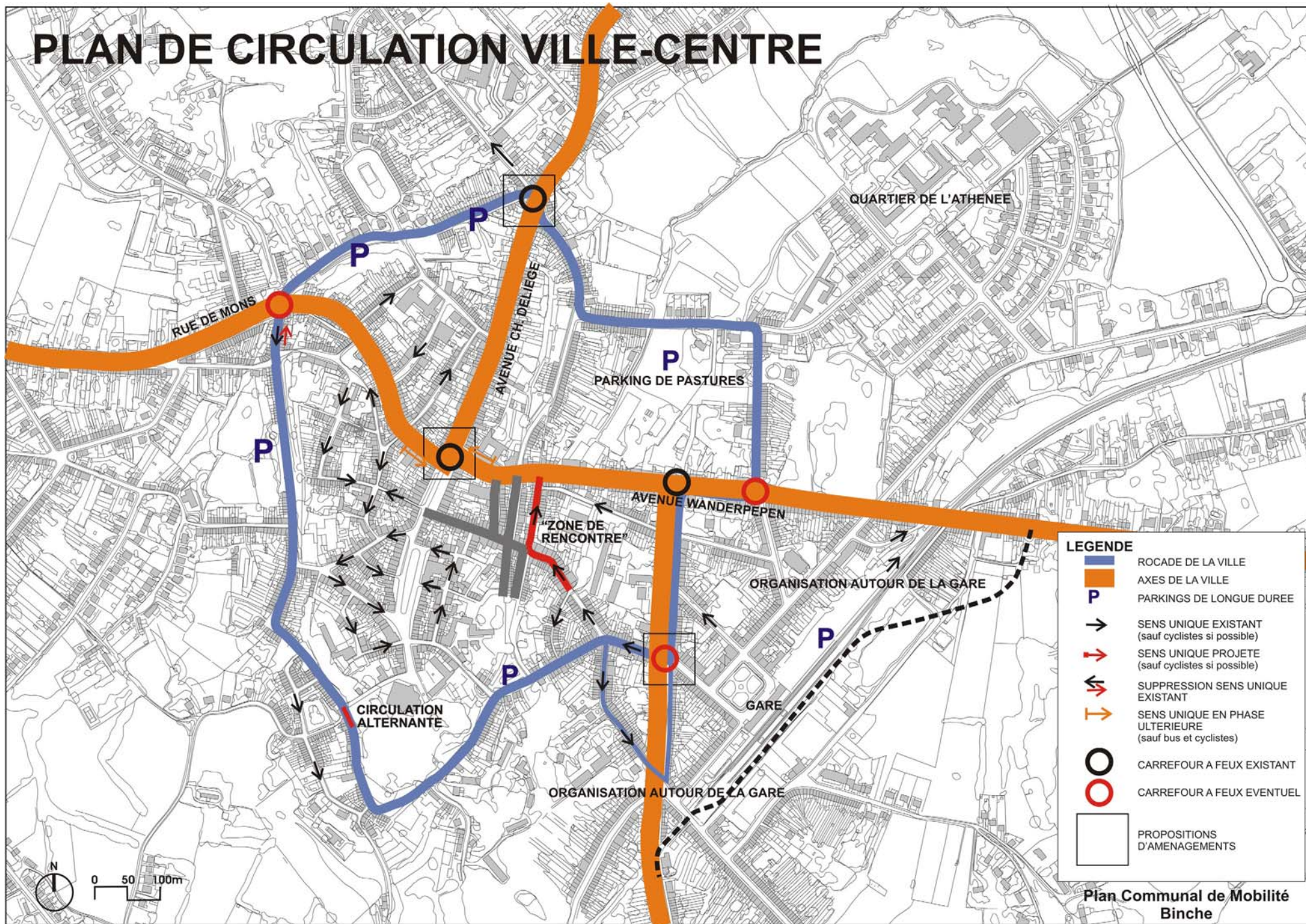


L'embranchement des nouvelles voiries au rond-point de la barrière Julien implique une restructuration de ce giratoire. A l'avenir il doit accueillir : la rue des Mineurs, la section 1 du contournement (nouvelle N55 Nord), le contournement par le Mont de Justice, la rue Z. Fontaine (N55b), la N55 Sud (section 3 réalisée du contournement), la N563, chaussée Bruneault venant de Morlanwelz.

Ceci est possible par l'adaptation du rond-point en ovale.



PLAN DE CIRCULATION VILLE-CENTRE



PLAN DE CIRCULATION VILLE-CENTRE

La circulation dans la Ville-centre est largement déterminée par les possibilités et les contraintes qu'offrent l'espace viaire médiéval. Il est impossible d'envisager de grands bouleversements. La proposition pour l'organisation du trafic automobile s'articule sur deux concepts:

Les axes de la Ville

Les grands axes de circulation seront dans l'avenir déchargés d'une majeure partie du trafic de transit. Ces axes, l'avenue Deliège, la rue des Recollets et l'avenue Wanderpepen et la rue de Mons devront accueillir l'essentiel de la circulation locale. Cette circulation, en majeure partie à destination, y trouvera du stationnement courte durée. Si après la réalisation des contournements, les débits dépassaient toujours un niveau acceptable, ce qui semble peu probable, un système de sens uniques partiels dans les approches du carrefour Récollets/Deliège sera instauré.



La rocade de la Ville

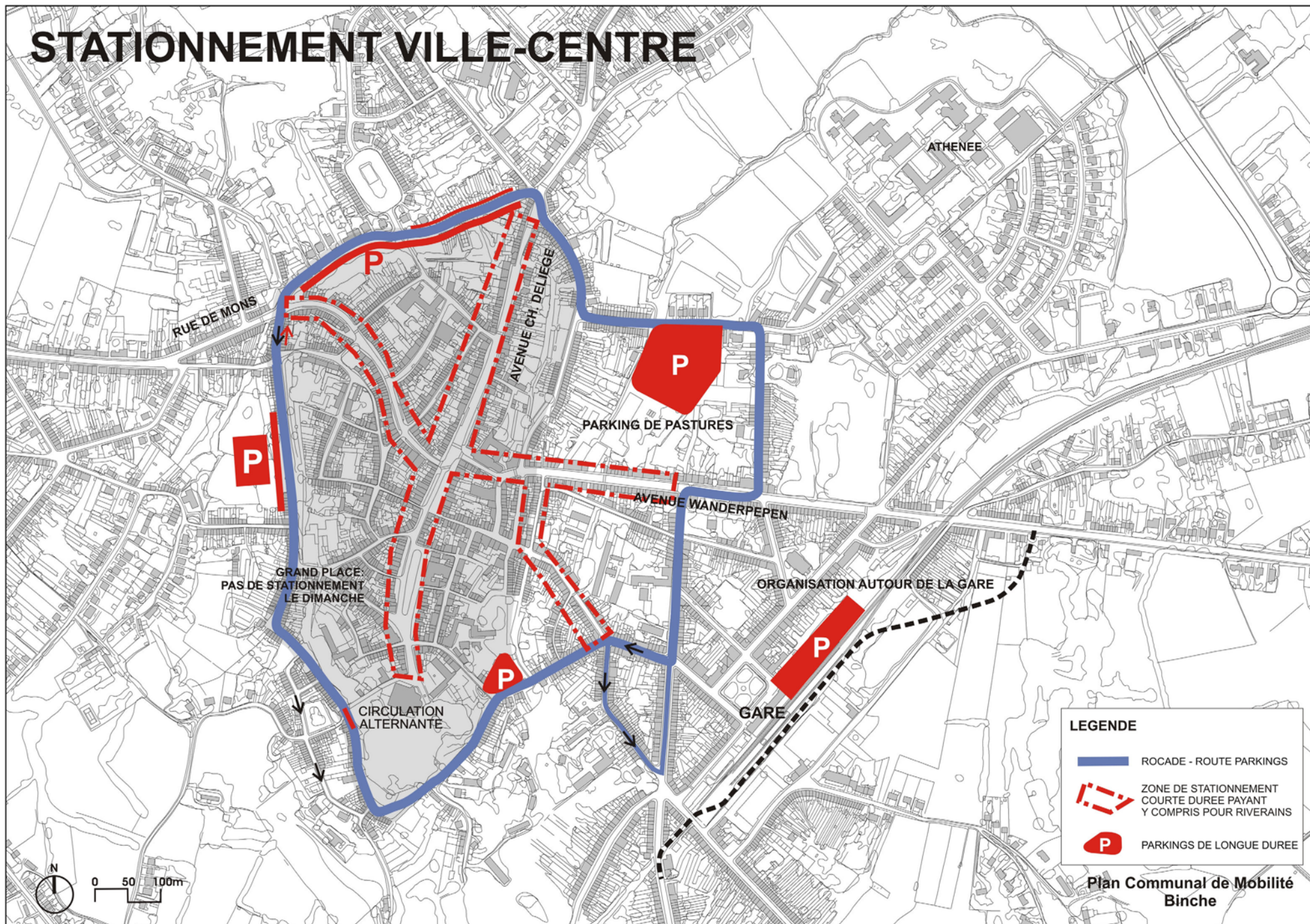
A cause des rues étroites, les sens uniques de circulation sont nombreux à Binche. L'organisation de ces sens uniques s'est stabilisée, l'expérience aidant. Lors de nombreux événements, une sorte de "petite ceinture" permettant de contourner l'avenue Charles Deliège, est mise en fonction (rue de Ressaix, rue des Pastures, rue de la Pépinière). Pendant le carnaval, cette "petite ceinture" est complétée par une boucle contournant le centre par le Sud en sens unique. Ainsi existe une "rocade" complète autour de la vieille ville.

Une fois cette rocade clairement établie et à double sens, elle donnera une structure à l'ensemble compliqué des sens uniques. Elle est nullement destinée à recevoir des débits importants; ceux-ci resteront sur les grands axes. Sur cette rocade la fluidité de la circulation est à assurer; la vitesse est à tempérer pour rendre la rocade peu attractive comme court-circuit. Des feux tricolores dans un phasage décourageant des flux importants seront prévus.

La rocade sera disponible tout le temps et les perturbations dues au trafic réorganisé pendant les événements seront minimales à ces moments les débits admis seront peu importants.

Les parkings autour la ville-centre rempliront un plus grand rôle dans l'avenir. Ces parkings se situent tous sur la "rocade" qui jouera le rôle de circuit de parking, de "route-P". A plus long terme une signalisation dynamique est à envisager.

STATIONNEMENT VILLE-CENTRE



STATIONNEMENT VILLE-CENTRE

Le stationnement **longue durée** dans le centre est en contradiction avec les exigences d'accessibilité des magasins et services. Il occupe environ 40% des places disponibles dans le centre. La demande de parking longue durée sera guidée vers les parkings qui se trouvent en bordure du centre sur la rocade, route-P: parking des Pastures, parking Saint-Paul, futur parking rue des Boulevards, parking rue de la Pépinière. Le parking de la gare sert principalement aux voyageurs navetteurs.

Le stationnement **courte durée** fait vivre la Ville. Il assure l'accessibilité des magasins et des services. Le plan prévoit une zone qui s'étend dans les rues principales du centre, dédié au parking courte durée et payant (environ 360 places). En écartant le parking longue durée on offre une place à environ 600 visiteurs (4x0.4x360).

Le samedi et le dimanche, les parkings longue durée seront disponibles (les navetteurs sont absents), ce qui compense largement les places indisponibles sur la Grand-Place.

L'installation de la zone payante doit se faire progressivement. Après chaque extension de la zone, les effets sont à évaluer; les extensions se décideront au fur et à mesure. Un système payant de type « concession » ou « location » est envisagé par la Ville qui bénéficiera aussi des recettes du parking.

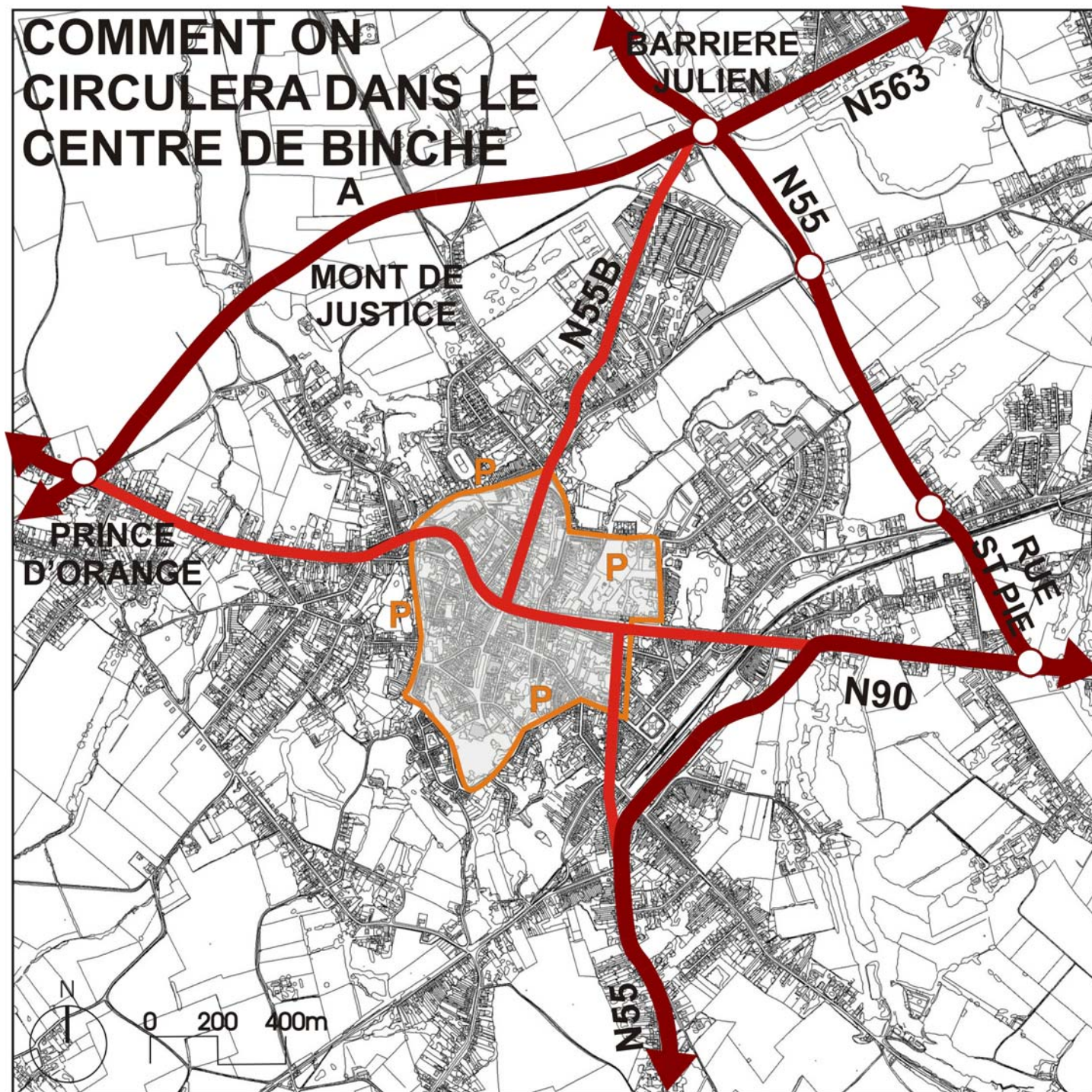
Afin de protéger le cadre de vie des **habitants** contre le parking des navetteurs, l'ensemble de la ville intramuros et le quartier Est du centre (avenue Wanderpepen et environs) sera réservé au parking des habitants. De nouveau une introduction échelonnée du système permettra de déterminer un périmètre adapté aux nécessités. Dans les rues où les voitures "étrangères" gênent les habitants, la police aura une justification pour intervenir. Il est tout à fait possible d'attribuer des emplacements de parking à d'autres automobilistes actifs dans le centre, les médecins par exemple.

OBJECTIFS

1. Déplacer le stationnement de longue durée vers les parkings aux abords du centre-ville et créer un parking supplémentaire dans la rue des Boulevards
2. Prévoir du stationnement pour habitants au centre
3. Zone de stationnement de courte durée et payant au centre
4. Prévoir un créneau horaire pour les livraisons des commerces
5. Pendant les grands événements, prévoir des parkings hors centre avec un service minibus ou "petit train";
6. Libérer autant que possible les places des villages et des cités du stationnement et organiser le stationnement en rue. Assurer des places de parking courte durée près des magasins dans les noyaux



COMMENT ON CIRCULERA DANS LE CENTRE DE BINCHE



Une fois le volet circulation réalisé dans le centre de Binche, l'automobiliste aura des choix simples à faire. Les exemples le montrent.

EN TRANSIT D'ANDERLUES À MONS:

J'utilise le contournement vers la barrière Julien et là je tourne pour rejoindre la Prince d'Orange sur la route de Mons..

POUR VITE FAIRE UNE COURSE:

Je suis le chemin de toujours. Des places de stationnement courte durée, payant, sont disponible sur les axes d'entrée de la Ville.

POUR ALLER AU MARCHÉ ET FAIRE UNE TERRASSE L'APRÈS-MIDI:

En suivant la rocade route P je trouverai une place de parking longue durée. Les places sont gratuites.

POUR TRAVAILLER DANS LE CENTRE:

Je prends la rocade pour aller à mon parking habituel. S'il est plein, je continue sur la rocade jusqu'au prochain parking longue durée.

J'HABITE DANS LE CENTRE HISTORIQUE:

J'ai une carte habitant. Je sais me garer gratuitement à l'intérieur de la rocade sauf sur les axes avec du stationnement courte durée.

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les marchandises

Environ 2000 camions entrent à Binche chaque jour et le même nombre quitte la ville. Environ la moitié de ces camions chargent ou déchargent à Binche. Le PCM doit minimiser l'impact de cette circulation pour promouvoir l'enjeu habitat. D'autre part, il faut assurer l'accessibilité pour le transport lourd pour renforcer Binche comme pôle urbain et pôle d'activités.

Le transit de marchandises

La majorité du millier de camions qui traversent Binche dans une journée reste sur les grandes voies périphériques. Ces routes connaissent un bâti riverain; ces quartiers sont à protéger. Une réfection des revêtements pourrait diminuer sensiblement le bruit et les vibrations. Le reprofilage peut diminuer les vitesses et augmenter la sécurité.

D'autres flux de transit traversent le centre. Les flux Nord-sud sur la N55 sont importants (± 221 véh/jour). Le contournement N55 (section 3B) et le contournement sud-est offrent un itinéraire alternatif. Le tournage dans le centre sera limité. La réalisation de la N54 supprimera quasi complètement ce trafic.

Convois exceptionnels

Binche est traversé par plusieurs itinéraires de convois exceptionnels. Ceux-ci font partie de l'environnement industriel de la Ville. Ces itinéraires sont à revoir en fonction des nouvelles possibilités qu'offriront les contournements.

La desserte des zones d'activités

Plateau Roland

Le tonnage des camions dans les traversées de Trahegnies, Leval et Ressaux sera limité, contraignant le trafic marchandises à utiliser le contournement (N55 - N563).

Bray-Péronnes

L'établissement de nombreuses activités commerciales pose un problème de sécurité, idéalement, des voies latérales seraient à aménager.

Lavoir

La zone du Lavoir se développera le long de la rue des Mineurs. La mise en œuvre de la zone Lavoir demande la réalisation du tronçon 1 du contournement nord-ouest.

Zone de la gare

Le contournement sud-est derrière la gare est une voie de liaison. La zone d'activités sera desservie par les rues existantes (rue de Verriers, rue de la Samme).

Desserte des commerces du centre

Une limitation du tonnage des camions à 3,5 tonnes sera d'application, sauf dans une plage horaire définie (de 6 à 10 heures du matin par exemple) sur la rocade et à l'intérieur de celle-ci.

Les livraisons dans le piétonnier seront libres de 19 heures à 10 heures (la plage horaire définitive reste à fixer). En dehors de ces heures, la zone piétonne est protégée par des bornes fermées à clef. Un préposé de la Ville possède la clef et peut, moyennement rétribution, venir ouvrir si un commerçant ou un habitant le demande.

SIGNALISATION

Programme de signalisation directionnelle

Signalisation automobile

Les indications sur les routes de transit et de liaison comprendront:

- la signalisation vers les pôles urbains à proximité (par les contournements) : Charleroi, La Louvière, Maubeuge, Mons et Binche-centre
- vers les zones d'activités (Bray-Péronnes, Plateau Roland, Lavoir, gare)
- vers les villages aux carrefours proches du village
- sur les routes de transit, une pré-signalisation est à prévoir
- aux ronds-points des contournements (Barrière Julien, Prince d'Orange et St Pie) et à la jonction rue de Merbes et la rue de Buvrines, une signalisation annonçant la fermeture du centre aux poids lourds

A l'intérieur de la Ville-centre, des indications sont nécessaires pour :

- les parkings, la route P
- la Grand-Place, la gare
- le stationnement des cars de tourisme

Signalisation cyclistes et piétons

Le réseau RAVeL possèdera sa propre signalisation directionnelle adressée aux piétons et aux cyclistes. La Ville peut utilement compléter ces indications, elles peuvent servir également sur le réseau piéton. Les indications comprendront essentiellement les points touristiques (Grand-Place, musées, ...) et les parkings.

Programme de signalisation réglementaire

Des indications réglementaires sont à prévoir pour mettre en application la politique de mobilité. Elles concernent notamment :

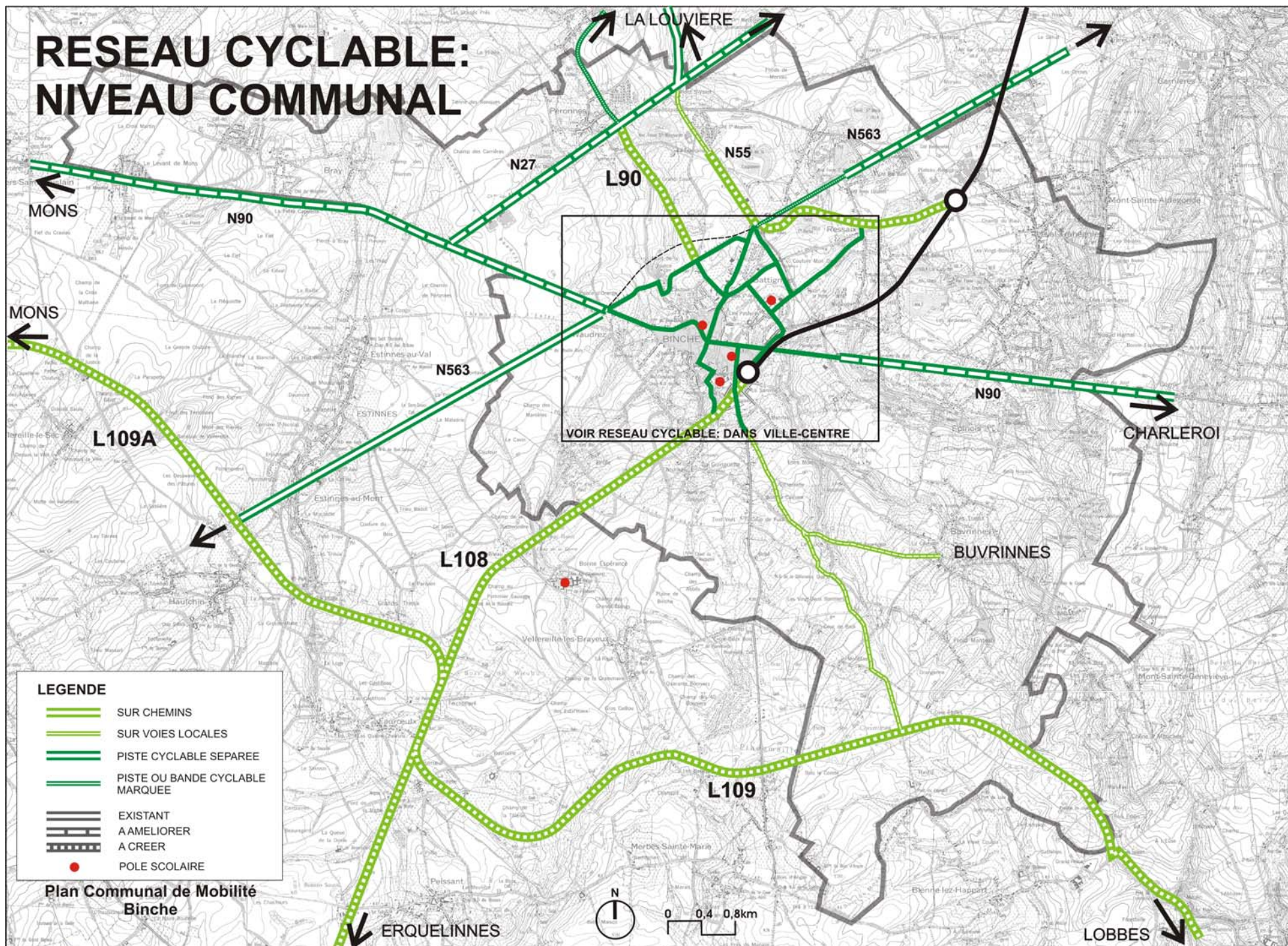
- la vitesse de circulation
- le stationnement : la zone du stationnement payant et le périmètre de stationnement habitants (signalisation à validité zonale)
- l'accès à certaines rues (zone piétonne par exemple)
- le tonnage maximum admis, dans le centre à Trahegnies (signalisation à validité zonale)

Un plan global est à établir, indiquant la situation existante et les éventuels manquements (par exemple, actuellement, février 2005 aucun signal n'indique l'entrée de l'agglomération venant du nord, sur la N55).

Un tel plan doit mener à une mise à niveau de la signalisation; il doit être tenu à jour et un programme est donc nécessaire.



RESEAU CYCLABLE: NIVEAU COMMUNAL



RESEAU CYCLABLE: NIVEAU COMMUNAL

Liaison RAVeL 1 et RAVeL 3

Le chaînon de liaison RAVeL entre la L108 et La Louvière comprend la traversée de Binche et suit ensuite la ligne de tram 90 désaffectée vers La Louvière. Le plan de mobilité de La Louvière prévoit la connexion vélo avec le centre-ville, avec la ligne RAVeL 1 (et les ascenseurs hydrauliques) et avec les lignes RAVeL prévues vers Soignies et Ecaussinnes.

Routes régionales

Les pistes cyclables sur les routes régionales sont à compléter et doivent être réaménagées sur les tronçons en mauvais état. Des pistes cyclables séparées sont nécessaires sur les tronçons avec une vitesse autorisée de 70 km/h ou plus. Aux endroits où le profil ne permet pas de piste séparée, la vitesse doit être réduite à 50km/h. Les pistes cyclables sur les routes régionales font l'objet d'un schéma directeur cyclable du MET. Le (re)aménagement des ces pistes doit être intégré dans une remise en état globale des voiries.

Liaison L90-gare de Leval

Un objectif de ce PCM est de rendre la gare de Leval plus accessible pour tous les modes de transport. En utilisant la ligne de chemin de fer désaffectée 241 au sud de la N563, un sentier réservé aux cyclistes et piétons reliera la barrière Julien avec la gare de Leval. La chaussée de Brunehaut, le Mont de Justice et la rue du Chaud Crotté offrent la connexion vers la L90.

Liaison Binche -Buvrinnnes- L109

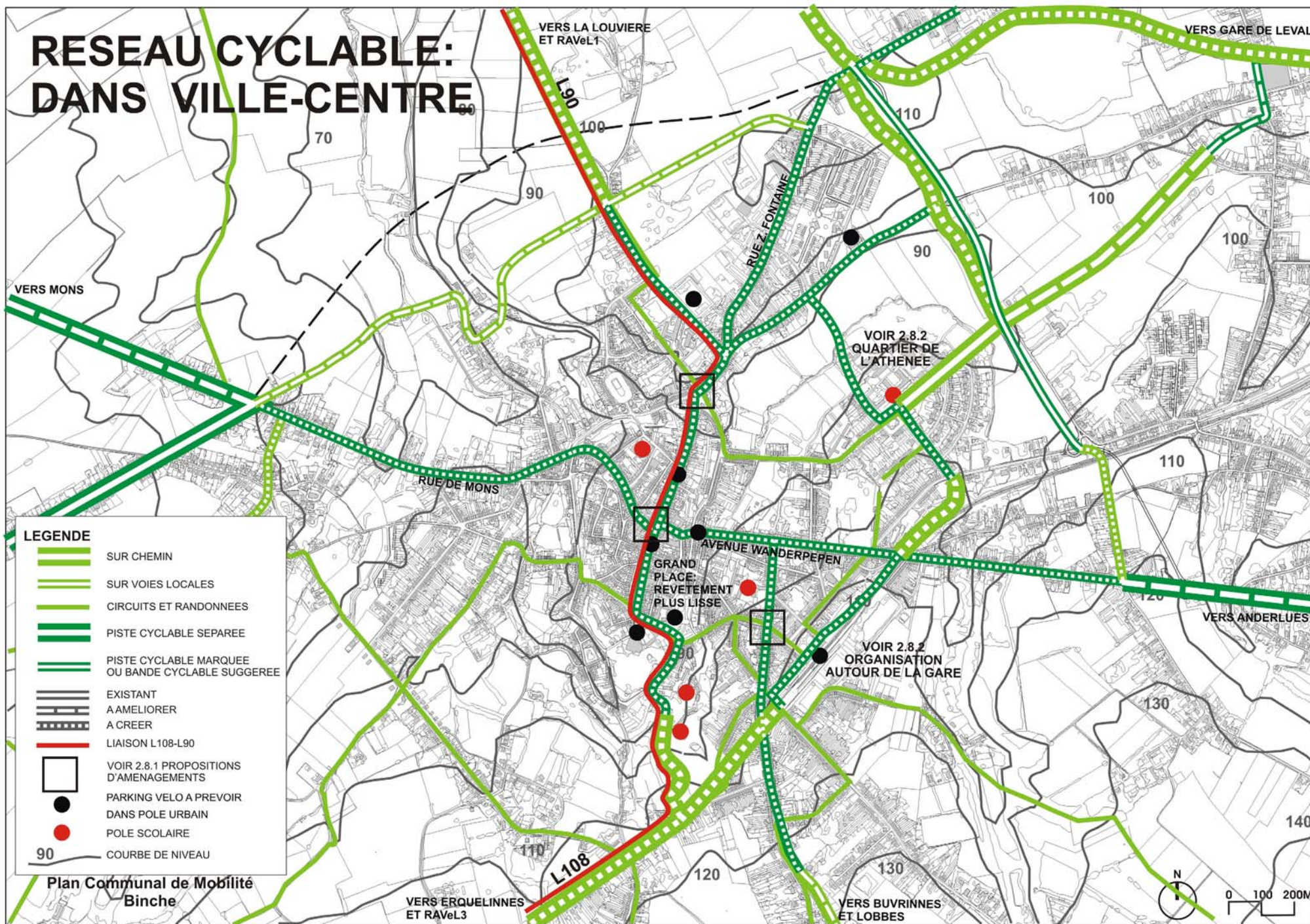
Entre Binche et Buvrinnnes, une liaison plus calme, parallèle à la rue Mahyfaux, est proposée. La liaison peut être prolongée pour se connecter avec le RAVeL 109 (Mons-Lobbès)

OBJECTIFS

1. Créer une connexion entre les RAVeL existantes (Canal du Centre et Sambre)
2. Créer des liaisons cyclables vers les villes voisines
3. Créer un réseau cyclable pour les déplacements quotidiens : un maillage d'axes pour cyclistes (pistes cyclables et rues/routes aménagées)
4. Prévoir des équipements pour vélo (appuis-vélos près des écoles secondaires et autres endroits fréquentés)
5. Améliorer la sécurité des cyclistes aux carrefours; prévoir des sas vélos si possible
6. Maintenir et valoriser le réseau des chemins et sentiers ruraux comme itinéraires de liaison et de promenade



RESEAU CYCLABLE: DANS VILLE-CENTRE



RESEAU CYCLABLE DANS LA VILLE-CENTRE

Venant du Sud (ligne 108), deux liaisons vers le Nord sont prévues:

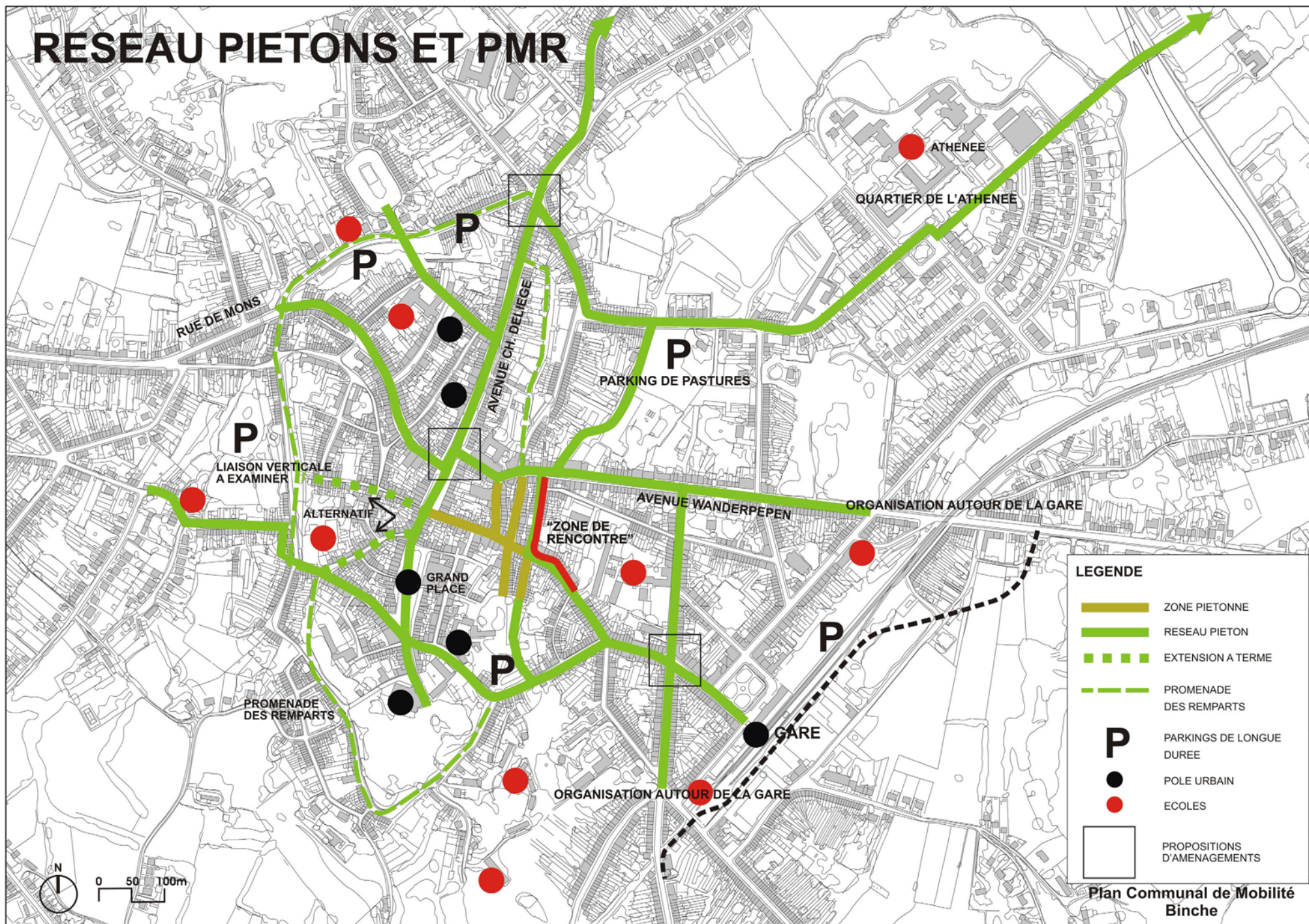
- un passage par le centre valorisant les atouts touristiques de Binche; . La liaison entre Binche par le prolongement de la rue à Mourdreux (belles vues sur la Collégiale), elle dessert l'Académie et le Conservatoire, passe par les remparts et dessert l'administration communale avant d'arriver sur la Grand'Place. La liaison utilise ensuite l'axe Grand'Place avenue Ch. Delière jusqu'à la rue du Cœur Dolent (accès vers la piscine). Elle se poursuit par la L90 (trajet du tram).
- un passage par la gare et l'Athénée, facilitant l'accès à ces pôles; cette itinéraire pourra se poursuivre par la rue des Mineurs. La liaison L90-gare de Leval, ainsi que une liaison Athénée-Ressaix (par le chemin de la Hutte) se grefferont sur cette deuxième liaison RAVeL.

Des aménagements spécifiques pour des vélos en ville, notamment un revêtement lisse, sont soumis aux contraintes d'une ville médiévale, dont une majeure partie est classée comme site à protéger. Il est néanmoins souhaitable de marquer clairement un trajet pour les cyclistes et d'en assurer l'attractivité. Ceci pour donner aux cyclistes droit de cité et pour promouvoir l'attrait vélotouristique de Binche.

La réalisation d'une vraie piste cyclable ne sera pas toujours possible, surtout si l'on veut maintenir le stationnement en voirie. Un marquage continu (avec des bandes cyclables suggérées ou des logos) est donc à choisir pour indiquer le passage du tronçon de liaison RAVeL dans le centre de Binche. Des sas à vélos sont à installer aux grands carrefours.



RESEAU PIETONS ET PMR



RESEAU PIETONS ET PMR

Le réseau piéton dans le centre connecte la gare, les parkings, les administrations, le musée, les écoles. Le réseau comprend la zone piétonne mais pour sa majeure partie, il s'agit d'un ensemble d'axes où le piéton peut se déplacer en sécurité et avec un certain confort. Des trottoirs assez larges sans obstacles, avec des revêtements lisses mais non glissants, des traversées en nombre suffisant et étudiées pour les piétons et les PMR.

Remarques et interventions par tronçon

Axe est-ouest sur la N90: qualité trottoirs rue de Mons à améliorer, carrefour des Récollets à revoir

Axe nord-sud avenue Ch. Delième- parc communal (palais de justice, Grand'Place, musée du masque, Collégiale, parc communal): obstacles sur les trottoirs, largeur insuffisante de passage devant Théâtre, bordures, traversées, qualité revêtement à améliorer, carrefour des Récollets à revoir

Gare-Waudrez (gare, parking Saint-Paul, administration communale, écoles): carrefour rue de Merbes, trottoir rue Saint-Paul à élargir, court passage à une voie de circulation voiture

Rue de Robiano - rue de la Biche (commerces, piétonnier): carrefour rue de Robiano à aménager, gestion du piétonnier, liaison verticale rue de la Biche-rue des Boulevards à étudier (alternative par la rue Saint-Jacques)

Rue des Tanneries: régulariser le passage des voitures dans cette rue: installer zone de rencontre

Parking des Pastures, piétonnier, parking Saint-Paul: accès piéton confortable et sécurisé parking des Pastures

Carrefour de Battignies, parking des Pastures, Athénée Royal, Rue de la Hutte, vers Ressaix: améliorer traversée carrefour de Battignies, cheminement sécurisé et confortable entre le parking des Pastures et l'Athénée, amélioration de l'éclairage

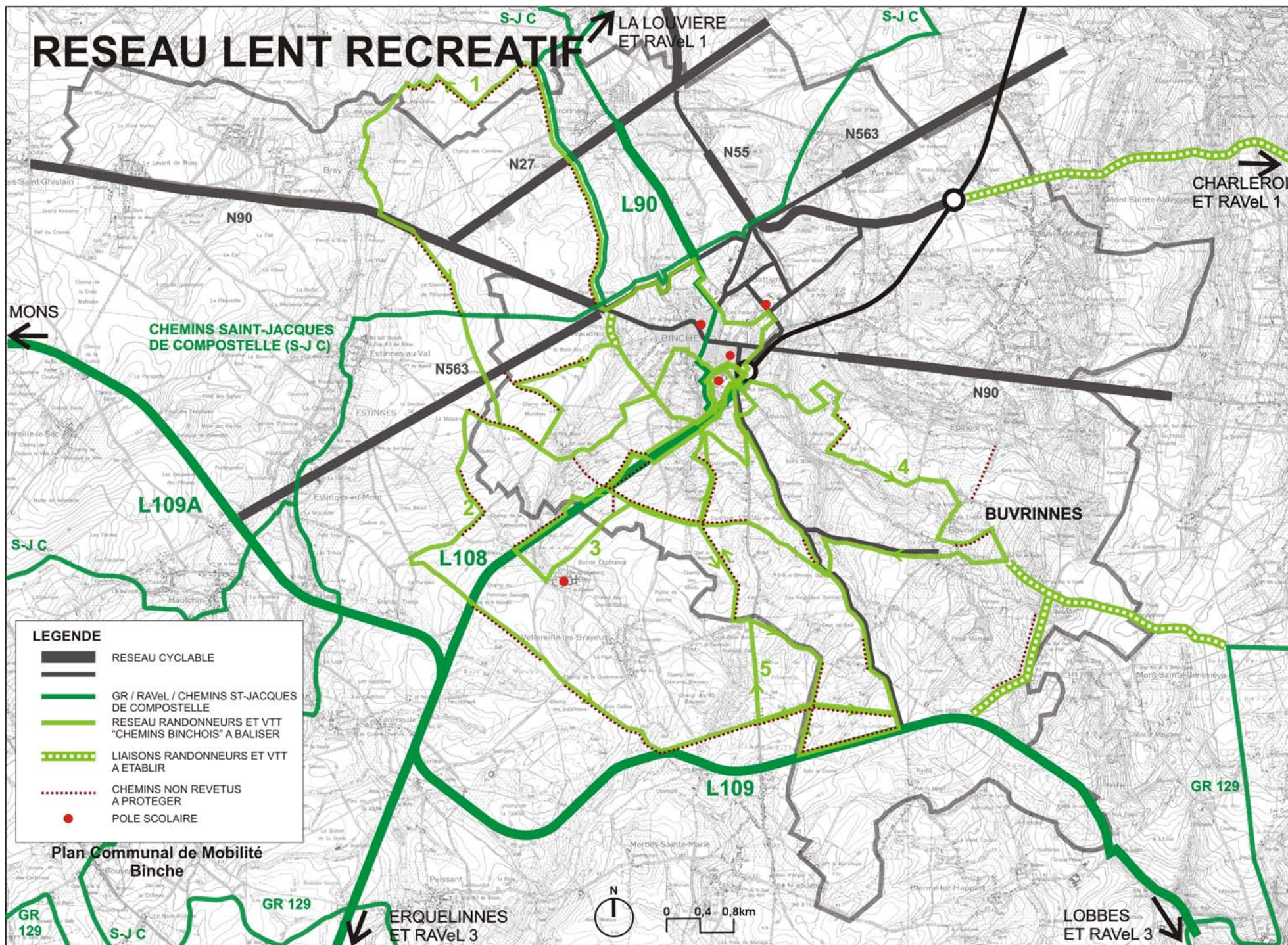
Quartier place du Centenaire, parking rue de la Pépinière, avenue Ch. Delième: cheminement confortable

OBJECTIFS

1. Créer un réseau piéton dans le centre qui relie gare, parkings, administrations, musées, écoles
2. Assurer la qualité et la largeur des trottoirs
3. Gérer la zone piétonne du centre
 - l'étendue et le fonctionnement sont à revoir
 - faire respecter la signalisation
4. Améliorer la sécurité des piétons aux carrefours
5. Améliorer la sécurité et le confort des piétons et cyclistes dans les traversées, de zones bâties, par des grandes routes et dans les villages et les cités
6. Maintenir et valoriser le réseau des chemins et sentiers ruraux
7. Baliser des circuits et chemins de promenade et prévoir des liaisons avec les GR



RESEAU LENT RECREATIF



RESEAU LENT RECREATIF

Un programme "tourisme et mobilité" comprendra la gestion d'un réseau récréatif.

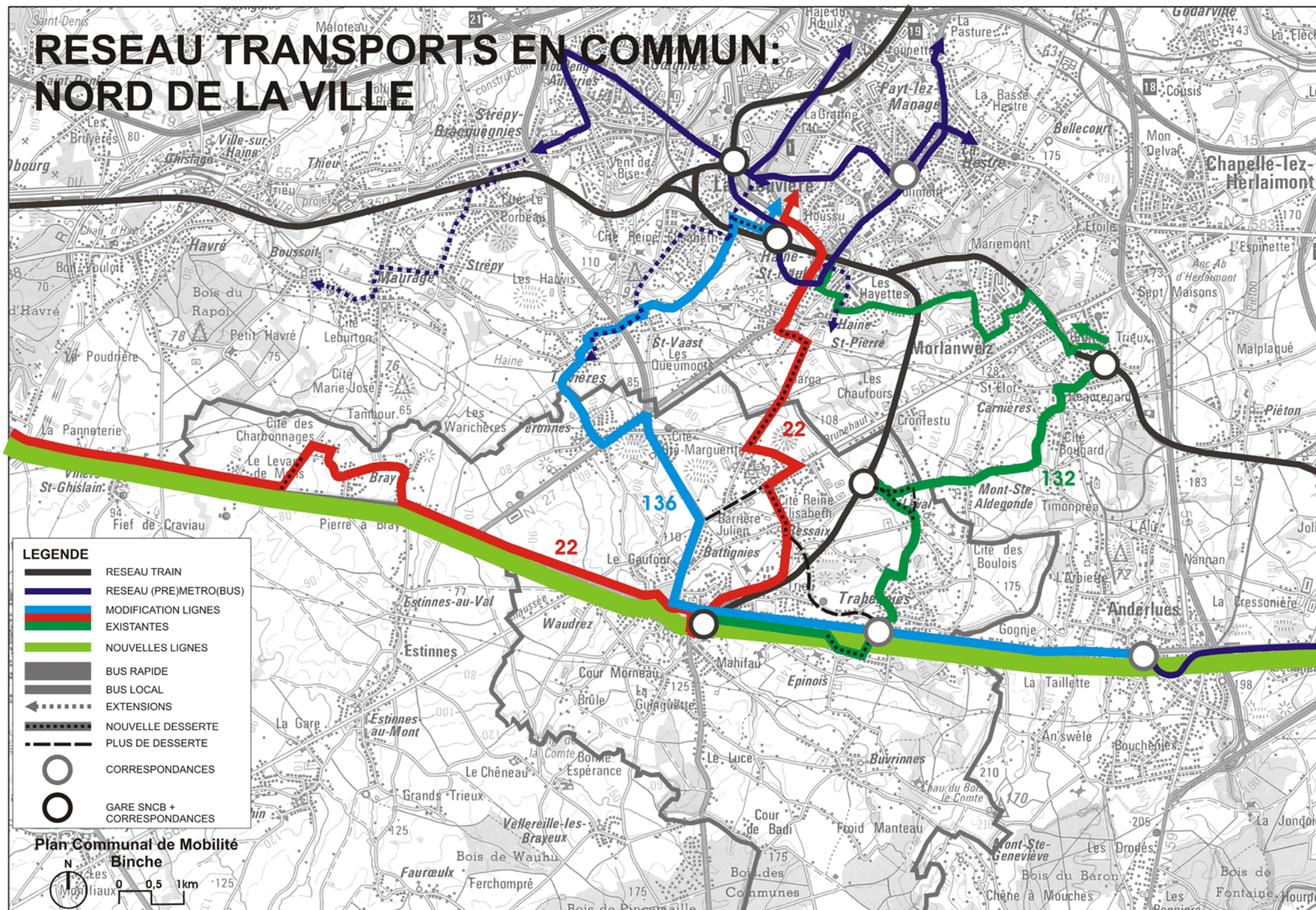
Le réseau récréatif se greffera sur les grands axes du RAVeL, des GR (Grandes Randonnées) et des chemins de Saint-Jacques de Compostelle. L'association "Chemins Binchois" a établi un ensemble de 5 circuits et randonnées. Ceux-ci constituent une première vue globale, éventuellement à affiner. Echelonnés dans le temps, les plus attrayants sont à réaménager pour faire des paysages un atout touristique et pour le plaisir des Binchois. Le balisage est à prévoir ; les chemins non revêtus utilisés sont à protéger contre l'accaparement par des riverains.

Des connexions entre ces circuits de promenade (et VTT) et lignes GR ou RAVeL sont proposées, elles permettent des circuits supplémentaires :

- Liaison entre les circuits 1 (Nord) et 2 (Sud) à Waudrez
- Liaison Buvrinnes - GR 129 : des trottoirs confortables sont à prévoir dans la rue de Cent Pieds.
- Liaison rue de Cent Pieds - RAVeL 109 : cette liaison par le chemin de la Bourlande peut offrir deux circuits supplémentaires.
- Liaison Leval - Charleroi : la piste cyclable vers la gare de Leval peut se prolonger sur la rue de Namur en direction du GR12 et du RAVeL1 vers Charleroi. Elle offre ainsi une alternative pour villages au Nord de la N90. Les différences de niveaux sont importantes ; cette liaison est peu attractive pour l'usage quotidien.



RESEAU TRANSPORTS EN COMMUN: NORD DE LA VILLE



TRANSPORTS EN COMMUN

Mesures à court terme (horizon : 5 ans)

Des améliorations à court terme concerneront d'abord les difficultés de la situation actuelle.

1- Les voitures sont stationnées sur les arrêts. La première mesure est d'avancer les trottoirs des arrêts de bus jusqu'à la voie de circulation aux arrêts Kursaal-Postes, Grand'Rue et rue de Mons. Le bus n'aura plus de difficultés à s'insérer dans la circulation.

2- L'organisation des arrêts devant la gare souffre notamment du stationnement sauvage. Des contrôles plus fréquents seront appliqués.

3- Une liaison Athénée - rue de Namur, uniquement piéton / cycliste, déchargera la circulation des bus et des voitures sur la place des Droits de l'Homme.

Dans le réseau des lignes fréquentes (nord), des légères adaptations du réseau sont envisagées à court terme :

4- La desserte de la cité des Charbonnages par la prolongation de la boucle "Bray" de la ligne 22. (chemin des Hilifosses en voirie)

5- La desserte de la gare de Leval par la ligne 132-133. Ceci nécessite la réalisation d'un chemin d'accès entre la rue de Namur et le parking. Les horaires seront coordonnés tant que possible avec le train à Leval.

6- La desserte de la gare de La Louvière Sud par la ligne 136. Le PCM de La Louvière prévoit une liaison entre la rue de Bouvy et la gare de La Louvière Sud.

Deux actions sont à entreprendre, principalement au profit de la desserte du sud de la Ville :

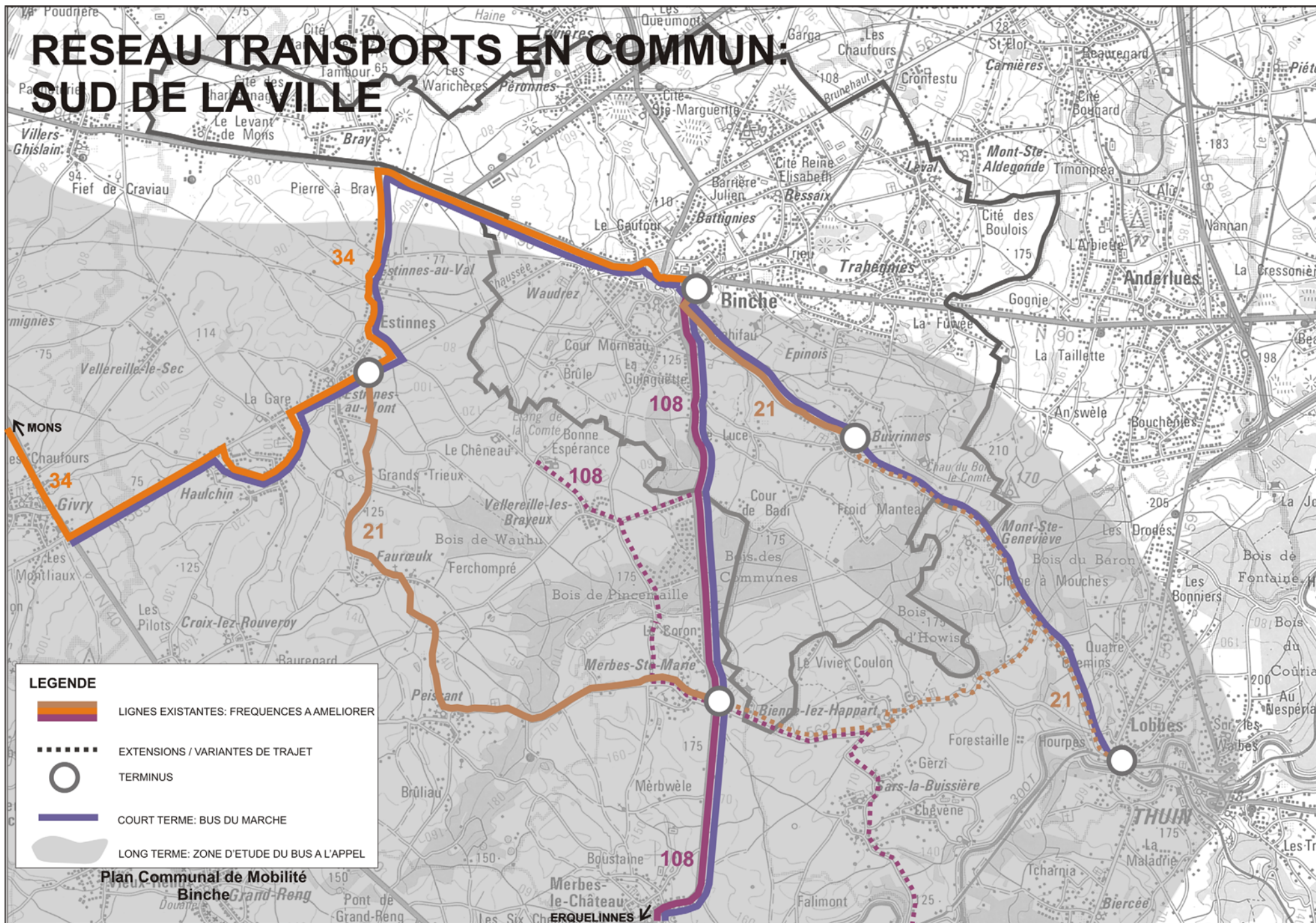
7- Un bus de marché qui circule uniquement le jour de marché offre une potentialité intéressante. L'itinéraire reprendra les itinéraires des lignes 21, 34 et 108, ou du moins des sections de ces itinéraires.

8- Lancer auprès de la Communauté la notion que le personnel des écoles peut également utiliser les transports scolaires. La présence de personnel des écoles dans les bus augmentera probablement l'acceptation de ce moyen de transport par les parents. La promotion des bus scolaires peut avoir des résultats.

OBJECTIFS

1. Promouvoir l'utilisation du train vers Bruxelles et ailleurs. Toutes les lignes de bus passeront à la gare.
2. Améliorer la structure du réseau bus:
 - lignes plus directes
 - desserte des gares de Leval et La Louvière Sud
 - prévoir des arrêts avec cheminement protégé vers écoles
 - bonnes correspondances avec trains et bus rapides
3. Créer des lignes rapides vers La Louvière (vers Métro-bus), entre Charleroi et Mons
4. Desservir le sud de la commune par bus à la demande (avec les communes voisines)
5. Etendre les services scolaires existants
6. Créer un "bus du marché" le samedi vers le Sud
7. Améliorer la vitesse moyenne des bus au centre
8. Améliorer la qualité et la visibilité des arrêts et l'accessibilité pour les PMR
 - arrêts en voirie (avancées de trottoir)
 - équipement (abri, banc,...)

RESEAU TRANSPORTS EN COMMUN: SUD DE LA VILLE



TRANSPORTS EN COMMUN

Le réseau à moyen terme (horizon : 10 ans)

A moyen terme, on cherchera une augmentation de l'efficacité du réseau à service régulier. Celle-ci s'opérera par des adaptations des itinéraires et la mise en service de bus plus rapides.

Les propositions sont :

1- La création d'un itinéraire Binche gare - Ressaix - Cité Reine Elisabeth - Haine St Paul/St Pierre - gare de La Louvière Sud. La connexion avec la gare de La Louvière Sud est capitale d'un point de vue intermodalité. Cette ligne pourrait être desservie par une prolongation de la ligne 22 venant de Mons.

2- L'existence de cette ligne 22 prolongée demande la révision complète des lignes 132/133. La partie ouest (N27 Péronnes - Haine St Paul) est remplacée par la L22 et peut donc être supprimée. Comme la L22 prolongée dessert Ressaix, le détour par Ressaix de la L136 n'est plus nécessaire. La L136 suivra la N90 et peut gagner 5' sur le trajet Binche Anderlues. Un crochet par Epinois dans la nouvelle L132 est possible. La L132 doit trouvera son terminus devant la gare.

3- L'instauration d'un service rapide entre Mons Binche et Charleroi. Cette liaison rapide aurait un nombre limité d'arrêts.

4- L'effectivité des transports en commun peut augmenter fortement par des correspondances. Des efforts seront faits pour maximiser les possibilités de correspondance entre bus et train et entre bus et bus.

5- Toutes les lignes desserviront la gare de Binche. La traversée de l'avenue Wanderpepen (avenue de Burlet) est difficile pour les bus. Un feu tricolore est à envisager. Pour résoudre les difficultés liées à l'étroitesse de la rue Burlet, la restructuration des itinéraires près de la gare est proposée (voir 32).

6- Dans le sud de la ville, la demande est plus faible et plus diffuse. Assurer ici le minimum de mobilité à toute personne est un défi. Les lignes existantes devront avoir une fréquence de minimum deux bus le matin et deux bus le soir. Dès que possible, un service autobus à l'heure de midi est à instaurer en complément.

A long terme (horizon 10 ans et plus)

Comme actions opérationnelles, sont proposées à long terme :

1- La mise en place d'un système de desserte de la zone sud, en coordination avec les pôles voisins (Estinnes, Erquelines, Thuin, ...). Ce système peut prendre la forme d'un service à l'appel. Des formules différentes sont à envisager (demande par arrêts fixes, utilisation de taxis partagés,...).

2- La coordination de la L136 et de la L22 nouvelle avec le métrobus vers Haine St Pierre (PCM La Louvière). Dans le centre de La Louvière, ces lignes pourraient alors utiliser le site propre du Métrobus, ce qui augmenterait la vitesse commerciale des lignes.



PROGRAMMES POUR UNE MEILLEURE MOBILITE

PROMOUVOIR L'USAGE DU VELO

A part des actions spécifiques, des aménagements, des services, etc, il est aussi nécessaire d'assurer la gestion de la mobilité et la promotion d'une mobilité durable. Cette gestion s'opère par des "programmes" qui visent un volet particulier de la mobilité. Ces programmes représentent une action continue, étalée dans le temps.

Ce programme vise à introduire le vélo dans la mobilité; trop souvent ce moyen de transport n'est même pas envisagé. Il s'adressera différentes populations : les habitants, les élèves, les cyclistes de récréation

Parmi les partenaires possibles : les associations de cyclotourisme, les écoles, diverses structures : cellule RAVeL, GRACQ, services du tourisme, ...

La promotion du vélo doit se faire par un ensemble d'actions, par exemple :

- **événements** ponctuels, tels que journée vélo (par exemple lors de la semaine de la mobilité) ;
- création **d'outils didactique**, tels qu'un circuit en rue pour apprendre la bonne conduite (éventuellement avec la participation de la police) ;
- installation de **range-vélos** au sein des écoles, aux points attractifs en ville.

Le « **ramassage scolaire à vélo** » offre une solution à stimuler pour les enfants du primaire. Le principe est simple : rouler en groupe, accompagné par une personne formée, sur un circuit fixé, avant des points de ramassage.

La promotion auprès des étudiants du secondaire, aptes à rouler sans accompagnement, doit mettre en valeur le gain d'autonomie et d'indépendance.

Dans le cadre du programme vélo, des actions pour valoriser les équipements existants et pour étendre les réseaux cyclistes, seront entreprises.



AMELIORER LA MOBILITE DES ECOLIERS

Bus TEC et élèves des écoles secondaires

La part des élèves du secondaire utilisant les bus du TEC est important (43%). L'usage de la voiture étant en croissance, cette part risque de diminuer. Stimuler et promouvoir l'utilisation des bus TEC est donc important. L'aménagement de trajets confortables pour piétons à partir de l'Athénée vers les arrêts à proximité (avenue Wanderpepen, rue de Merbes) est souhaitable. La diffusion d'information sur la desserte TEC est également importante : lignes et connexions en proximité dans les brochures de présentation, affichage des horaires au sein des écoles.

Usage des bus scolaires pour les écoles maternelles et primaires

Globalement la part des élèves utilisant les bus scolaires est limitée (6%).Pour stimuler l'usage des bus, le seul moyen de la commune est de diffuser l'information auprès des parents et des directeurs d'écoles, pour augmenter le nombre d'inscriptions. L'augmentation des inscriptions provoquerait un effet boule de neige : atteindre une masse critique d'élèves permettra une meilleure desserte, ce qui augmentera l'attractivité des bus scolaires pour d'autres élèves et ainsi de suite.

La Ville insistera auprès de la Communauté pour que les bus scolaires puissent être utilisés par le personnel des écoles.

Les plans de déplacements scolaires

La ville soutiendra activement toute initiative de plans de déplacements scolaires (PDS). Le lancement des PDS permettra d'établir un plan d'action adapté à la situation particulière de chaque école.



LA MOBILITE ET L'ACCESSIBILITE DES ENTREPRISES

Les plans de mobilité d'entreprises et de zones d'activités

La ville soutiendra activement toute initiative de plan de déplacement d'entreprise. Elle contactera les grands employeurs, voire l'ensemble des employeurs regroupés dans les zones d'activités. Le plan de mobilité commence par une prise de conscience de modes de déplacements utilisés, et développe ensuite des actions pour favoriser l'utilisation des alternatives à la voiture privée. Des solutions comme des navettes vers la gare, regroupant des employés d'une zone d'entreprises sont à examiner.

Les zones d'entreprises de Bray-Péronnes et du Plateau Roland pourraient utilement développer un « plan de mobilité de zone d'activités » (PMZA), une approche collective qui permettrait par exemple de mettre en place des minibus navettes.

L'administration communale, étant l'employeur le plus grand de la ville (recouvrant un nombre de services divers) envisagera d'établir son propre « plan de déplacement d'entreprise ».

Concertation

La CeM gardera le contact avec les entreprises à Binche pour les informer des mesures envisagées et des travaux prévus et pour accueillir leurs avis et leurs questions (par une réunion annuelle par exemple).



PROGRAMMES

A part des actions spécifiques, des aménagements, des services, etc. Il est aussi nécessaire d'assurer la gestion de la mobilité et la promotion d'une mobilité durable. Cette gestion s'opère par des "programmes" qui visent un volet particulier de la mobilité. Ces programmes représentent une action continue, étalée dans le temps.

La ville développera des actions pour **influencer les comportements en faveur de l'utilisation des modes alternatifs à la voiture privée**. La nature précise, l'opportunité et la faisabilité de ces programmes sont à définir avec les acteurs concernés dans une démarche participative. De façon générale, on peut définir les caractéristiques de ces actions.

- Les outils principaux sont les **campagnes de promotion et de sensibilisation**, l'**accompagnement d'initiatives locales** et la participation, le développement de **plans à long terme**, le **suivi de tous les dossiers** de mobilité, urbanisme et travaux publics.
- Des **partenariats** sont à développer avec des acteurs divers, tels qu'entreprises, écoles, associations de commerçants, associations de cyclistes et de promeneurs, la société civile.
- Les **regroupements** les plus efficaces sont parmi les programmes qui intègrent plusieurs approches.
- Des **bilans annuels** permettent de faire le point sur une thématique donnée. Les résultats pourront être diffusés par le journal communal et sur le site web, par exemple sous la forme d'un « baromètre » ou « tableau de bord ».

Un nombre de programmes est proposé sur les panneaux 29 et 30.

PROGRAMMES POUR LES DEPLACEMENTS SPECIFIQUES

PERSONNES A MOBILITE REDUITE ET PIETONS

La mobilité des personnes à mobilité réduite est un souci permanent dans tout projet d'aménagement de l'espace public. Cette catégorie regroupe des catégories larges : enfants, personnes âgées, malvoyants et aveugles, utilisateurs de chaises roulantes, landaus.

La Conseillère en Mobilité sera la « **personne-relais PMR** ». Elle veillera de façon systématique aux intérêts des PMR et des piétons dans les aménagements mis en œuvre dans la Ville. Elle sera associée à l'amélioration du réseau piéton à la Ville-centre et des espaces publics dans les noyaux et partenaire des associations sur le terrain (Collectif d'Accessibilité)

La conseillère dressera un « **bilan PMR** » **annuel**, reprenant toutes les décisions prises, permettant d'évaluer les progrès et les défis pour l'avenir.



TOURISME ET MOBILITE

Afin de développer ses atouts touristiques, Binche doit être bien accessible pour les publics divers qu'il faut attirer. Les actions décrites ci-dessus pour les réseaux divers assurent les bases de cet accessibilité. En particulier,

- la liaison RAVeL entre le Canal du Centre au Nord et la Sambre au sud relie Binche à ce grand réseau de loisir en développement, tout en rendant Binche attrayant comme point de départ pour des balades d'un jour; sur cette liaison se greffent des liaisons et des circuits cyclables locales ;
- le réseau piéton à la Ville-Centre et la maîtrise du stationnement (notamment la Grand-Place libérée le dimanche) rend la promenade en ville plus attrayante;
- Un programme d'accompagnement « tourisme mobilité » pourra saisir les opportunités ouvertes, en concertation entre les échevins et services concernés, ainsi que d'autres acteurs touristiques. Un tel programme aura essentiellement trois objectifs.
- **diffuser l'information sur l'accessibilité touristique** et inciter le touriste à venir autrement qu'en voiture dans le matériel de promotion de la ville et des différents pôles touristiques
- **développer le « tourisme mobile »** comme un atout, et promouvoir le tourisme de séjour à Binche, comme point de départ de randonnées et visites diverses de la Région.
- **repositionner la gare de Binche comme porte d'entrée touristique** : en combinant un nœud de transports en commun, un parking et un patrimoine bâti imposant, la gare peut devenir un point d'accueil touristique (info touristique, balisage).



ESPACES PUBLICS ET MOBILITE

Les aménagements et les mesures dans le cadre "mobilité" ne sont pas neutres vis-à-vis des autres fonctions de l'espace public. L'aménagement du cadre de vie doit se faire dans un équilibre entre les qualités du cadre recherché et les contraintes de la circulation.

Les déplacements se déroulent dans l'espace public, mais celui-ci a aussi d'autres fonctions : espaces collectif de séjour et de rencontre, de jeux et de conversation, d'animation locale, de marché et de terrasses. Ces fonctions sont trop souvent rongées par les incidences de la circulation (insécurité, bruit) et l'emprise du stationnement.

Le réaménagement progressif des places et placettes des noyaux et cités visera

- l'amélioration de la qualité de l'espace de séjour ;
- la réduction de l'emprise des voitures en stationnement, tout en assurant le stationnement des riverains;
- l'amélioration de l'accès, la sécurité et le confort des personnes à mobilité réduite, des piétons et des cyclistes ;
- l'amélioration de l'accessibilité et l'équipement des arrêts de transports en commun.

Le réaménagement des routes régionales, des abords des gares et des écoles et l'instauration de zones 30 sont d'autres actions prévues qui amélioreront la qualité de l'espace public.

Les habitants et autres riverains seront impliqués dans la conception des réaménagements par des concertations..



COMMUNICATION ET PARTICIPATION

La mobilité, cela concerne tout le monde et toutes les activités tous les jours. La mobilité prend une place importante dans la communication entre la ville et les citoyens.

La ville **diffusera l'information** et **suscitera le débat** autour de tous les aspects de la mobilité à l'échelle communale ou locale. Les canaux les plus appropriés sont les suivants :

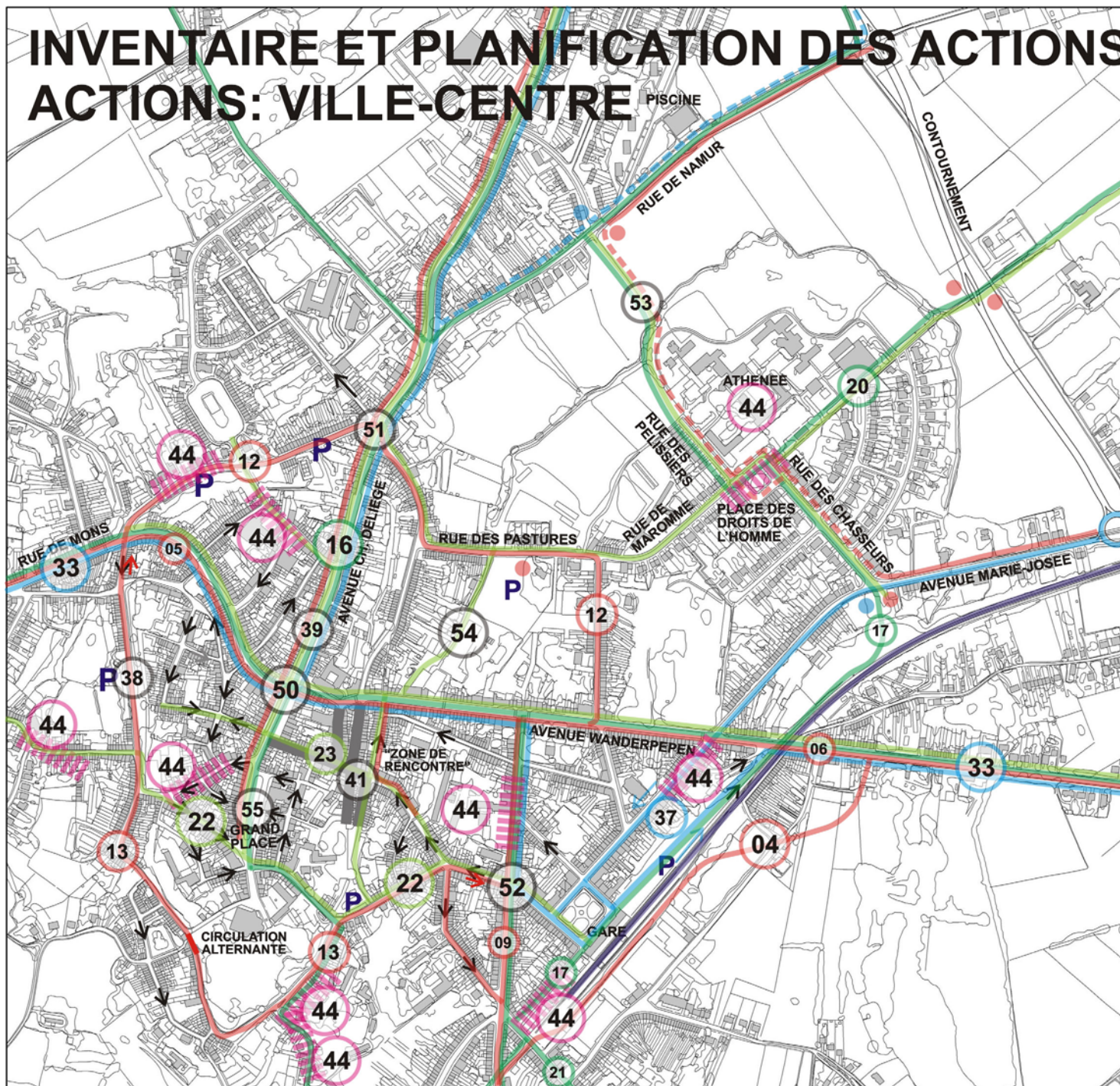
- **Binche Contact**, une page spécifique, pour parler des projets et de réalisations
- Une **page mobilité sur le site web**, accompagné d'un adresse mail de contact, autres contacts et liens utiles (horaires TEC, SNCB, associations), forum de discussion
- La presse: l'inauguration de réalisations et le lancement d'initiatives s'accompagneront de communiqués et de conférences de presses.

Des **campagnes de sensibilisation et de promotion** seront envisagés, soit s'adressant au public général (telle qu'une promotion autour des nouveaux bus TEC), soit à un public ciblé (telle qu'une promotion du vélo auprès des écoliers).

30

INVENTAIRE ET PLANIFICATION DES ACTIONS

ACTIONS: VILLE-CENTRE



La mise en oeuvre de la politique de mobilité demande un grand nombre d'actions et l'instauration de plusieurs programmes. Actions et programmes sont repris ci-dessous suivant le lieu concerné.

Le plan indique les éléments d'actions qui sont localisés dans l'espace (carrefours, rues,...) D'autres actions sont diffuses, elles ne se réalisent pas à un (seul) endroit précis (par exemple: signalisation, programmes,...).

LEGENDE

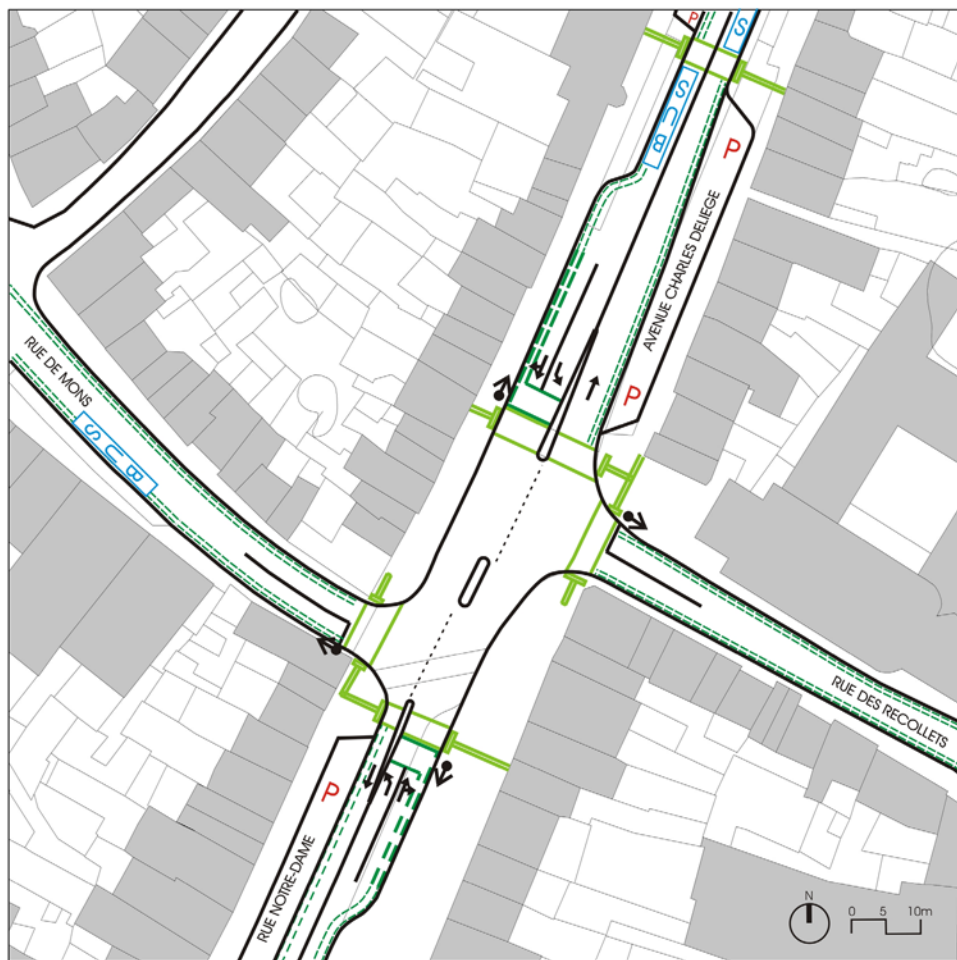
- RESEAU PIETON
- RESEAU CYCLABLE
- RESEAU TRAIN
- RESEAU BUS
- RESEAU AUTOMOBILE
- ||||| AMENAGEMENTS ZONE 30
- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 1
- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 2
- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 3
- POINT DEPOSE ET REPRISE BUS
- POINT DEPOSE ET REPRISE VOITURES

N°	ACTION	VOLET								IMPORTANCE			HORIZON		
		CIRCULATION AUTOMOBILE	CYCLISTES	PIETONS ET PMR	TRANSPORT PUBLIC	STATIONNEMENT	MARCHANDISES	SIGNALISATION	PROJET URBAIN	1	2	3	COURT TERME (< 5 ANS)	MOYEN TERME (5-10 ANS)	LONG TERME (10 ANS >)
4	Contournement sud-est: étude, réalisation, actions relatives	X	•	•			•	•	•	•			•	•	
5	Entretien et réaménagement de la N90 entre Binche et Mons	X	•	•	•	•	•	•				•			•
6	Entretien et réaménagement de la N90 entre Binche et Charleroi	X	•	•	•	•	•	•				•		•	
9	Entretien et réaménagement de la N55 entre Binche et Merbes-le-Château	X	•	•	•	•		•				•			•
11	Entretien et réaménagement voiries communales	X	•	•	•	•		•			•		•	•	•
12	Rocade Nord: aménagements et signalisation	X	•	•	•	•		•			•		•		
13	Rocade Sud: aménagements et signalisation	X	•	•	•	•		•			•				•
16	Liaison RAVeL L108-L90: par Grand'Place		X	•				•		•				•	
17	Liaison RAVeL L108-L90: par gare et Athenée		X	•				•			•		•		
20	Liaison cyclable Athenée - Ressaix		X	•				•			•			•	
21	Liaison cyclable Binche - Bruvringes - L109		X	•				•				•			•
22	Réseau piétons Ville-Centre			X				•	•	•			•	•	•
23	Gestion et accès du piétonnier			X		•	•	•			•		•		
33	Création des lignes bus rapides Mons-Binche-Charleroi				X					•				•	
37	Amélioration des accès bus à la gare de Binche	•	•		X			•			•			•	
38	Réalisation parking rue des Boulevards et intégration dans projet de logements					X			•		•			•	
39	Installation zones de stationnement courte durée payant et cartes riverains					X		•			•		•		
40	Parcours et parkings autocars et parkings festivités hors centre					X		•				•	•		
41	Livraisons Ville-Centre					•	X	•			•			•	
42	Compléter signalisation directionnelle	•	•	•		•	•	X			•		•	•	•
43	Adapter signalisation routière	•	•			•	•	X		•			•	•	•
44	Réaménagements des abords de l'école	•	•	•	•	•		•	•	•			•	•	•
45	Programmes mobilité durable	•	•	•	•	•	•				•		•	•	•
46	Programme PMR et piétons			•	•					•			•	•	•
47	Programme tourisme et mobilité	•	•	•	•	•		•			•		•	•	•
48	Programme espaces publics et mobilité	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•	•	•
49	Programme de communication et participation	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•	•	•
50	Réaménagement du carrefour des Récollets et avenue Ch. Delière	•	•	•	•	•	•	•		•			•		
51	Réaménagement du carrefour de Battignies	•	•	•	•	•	•	•			•			•	
52	Réaménagement du carrefour rue de Merbes-rue de Robiano	•	•	•	•	•	•	•		•				•	
53	Propositions quartier de l'Athenée	•	•	•	•	•		•	•		•		•		
54	Etude et aménagements parking des Pastures et îlot	•		•		•		•	•	•			•		
55	Propositions Grand'Place	•	•	•		•	•	•	•		•		•	•	

EXEMPLES D'AMENAGEMENTS

CARREFOUR DES RECOLLETS

→ ACTION N°50

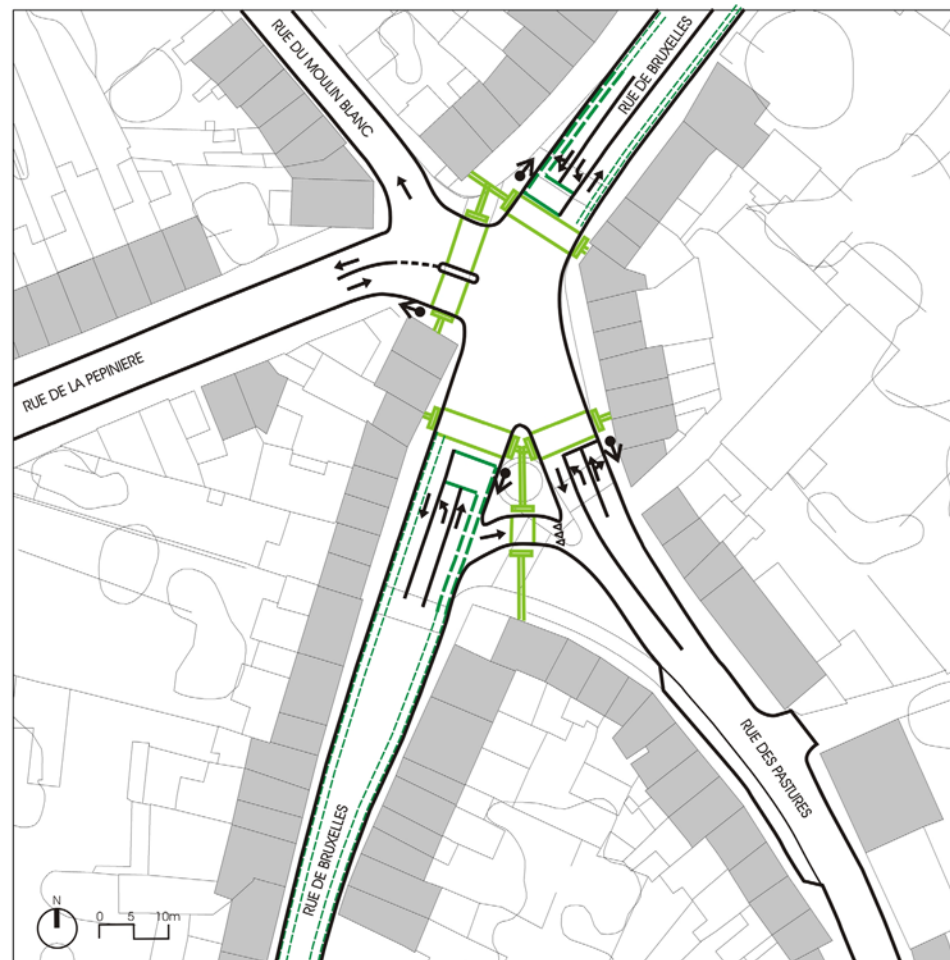


L'aménagement de ce carrefour vise : une plus grande lisibilité, une circulation automobile plus fluide, une sécurisation des piétons et PMR, application de la réglementation.

Prolongation des deux files d'attente dans la rue Notre-Dame; traversée droite et îlot central; îlot central dans le carrefour; adaptation phasage feux en faveur des piétons, signalisation sonore; installations dalles pour aveugles, trottoirs abaissés; traversée derrière l'arrêt des bus dans l'avenue Ch. Deliege; bandes cyclables suggérées et sas vélos; marquer le passage du RAVeL; aménagement des arrêt bus en avancée de trottoir.

CARREFOUR DE BATTIGNIES

→ ACTION N°51



Le réaménagement du carrefour vise : la sécurisation des piétons et des PMR, application de la réglementation, améliorer la lisibilité du carrefour et de la route P, gestion plus efficace des flux.

Simplification du carrefour pour le rendre plus compact et plus clair. En diminuant les distances dans le carrefour, le cycle des feux de signalisation devient plus efficace. Les traversées piétonnes deviennent plus lisibles; installations de dalles pour aveugles, trottoirs abaissés; bandes cyclables suggérées et sas vélos au carrefour dans la rue de Bruxelles pour marquer le passage du RAVeL.

ABORDS DES ECOLES

→ ACTION N°44

Des aménagements sont programmés pour l'école dans la rue de la Pépinière: remplacement du marquage au sol du passage piéton par des pavés en béton de couleur rouge, barrières. Une zone d'arrêt du bus scolaire avec des trottoirs et traversées de qualité sont nécessaires devant l'école de la rue des Arquebusiers. L'éclairage public est à améliorer dans la rue des Masures. Les aménagements autour des écoles dans la rue de Versailles et l'avenue de Burlet doivent s'intégrer dans les projets d'amélioration des accès à la gare et du contournement sud-est.

QUARTIER DE L'ATHENEE

→ ACTIONS N° 53

Les propositions sont: prolonger la rue des Pelissiers entre la Place des Droits de l'Homme et la rue de Namur pour piétons et cyclistes avec un point de dépose et reprise dans la rue de Namur; organiser des points de dépose et reprise à certaine distance des écoles (Pastures, av. Marie José). Des cheminements sécurisés pour piétons à partir de ces points sont alors indispensables. Les points de dépose dans la rue de Namur et l'avenue Marie-Josée pourraient aussi être aménagés comme arrêt bus. Un prolongement du RAVeL 108 vers la gare et l'Athénée est prévu ainsi qu'une liaison cyclable vers Ressaix. L'éclairage public dans le quartier de l'Athénée est à améliorer.

PARKING DES PASTURES

→ ACTION N°54

L'îlot compris entre l'avenue Wanderpepen, la rue de Ressaix, la rue des Pastures et la rue Carlo-Marly, forme un ensemble hétéroclite. Pour l'ensemble de l'îlot, un plan d'aménagement global peut améliorer sensiblement le fonctionnement, l'agrément et la sécurité et intégrer les différentes fonctions dans un ensemble urbain de qualité. Quelques potentialités: maintenir et aménager l'entrée existante dans l'avenue Wanderpepen (en utilisant le terrain vide à proximité); un cheminement sécurisé pour les piétons est nécessaire; une (entrée et) sortie supplémentaire vers l'avenue Wanderpepen serait utile; un projet de galerie commerciale ajoute un passage pour piétons entre parking des Pastures et les commerces du centre.

ACCES A LA GARE

→ ACTION N°37

La structure viaire autour de la gare connaîtra deux modifications importantes:

- la réalisation du contournement sud-est desservant la zone d'activités et déchargeant la rue de Merbes et l'avenue Wanderpepen du trafic de transit
- le passage de tous les bus à la gare et la restructuration des itinéraires.

Pour faciliter l'accès des bus à la gare et venant de la N90, un circuit en sens unique est proposé: en prenant l'avenue de Burlet vers la gare et la sortie du parking vers la N90. Des feux de signalisation seront souhaitables au carrefour avenue de Burlet-N90- avenue Marie-Josée et à la sortie du parking de la gare; une légère réorganisation du parking de la gare sera nécessaire.

Un axe piéton est à réaliser entre la gare et le centre; le carrefour rue de Merbes-rue d'Hurtebise sera simplifié dans le cadre du contournement sud-est; la traversée de la N55 par la ligne RAVeL sera intégrée dans ce projet.

La gare est à aménager comme point d'accueil touristique. La location de vélos à la gare serait utile. Des appuis vélos sont à installer.

CARREFOUR RUE DE MERBES- RUE DE ROBIANO

→ ACTION N°52

Ce carrefour joue un rôle important tant dans le réseau piéton (liaison gare-centre) que dans la circulation automobile (rocade P). Les propositions sont:

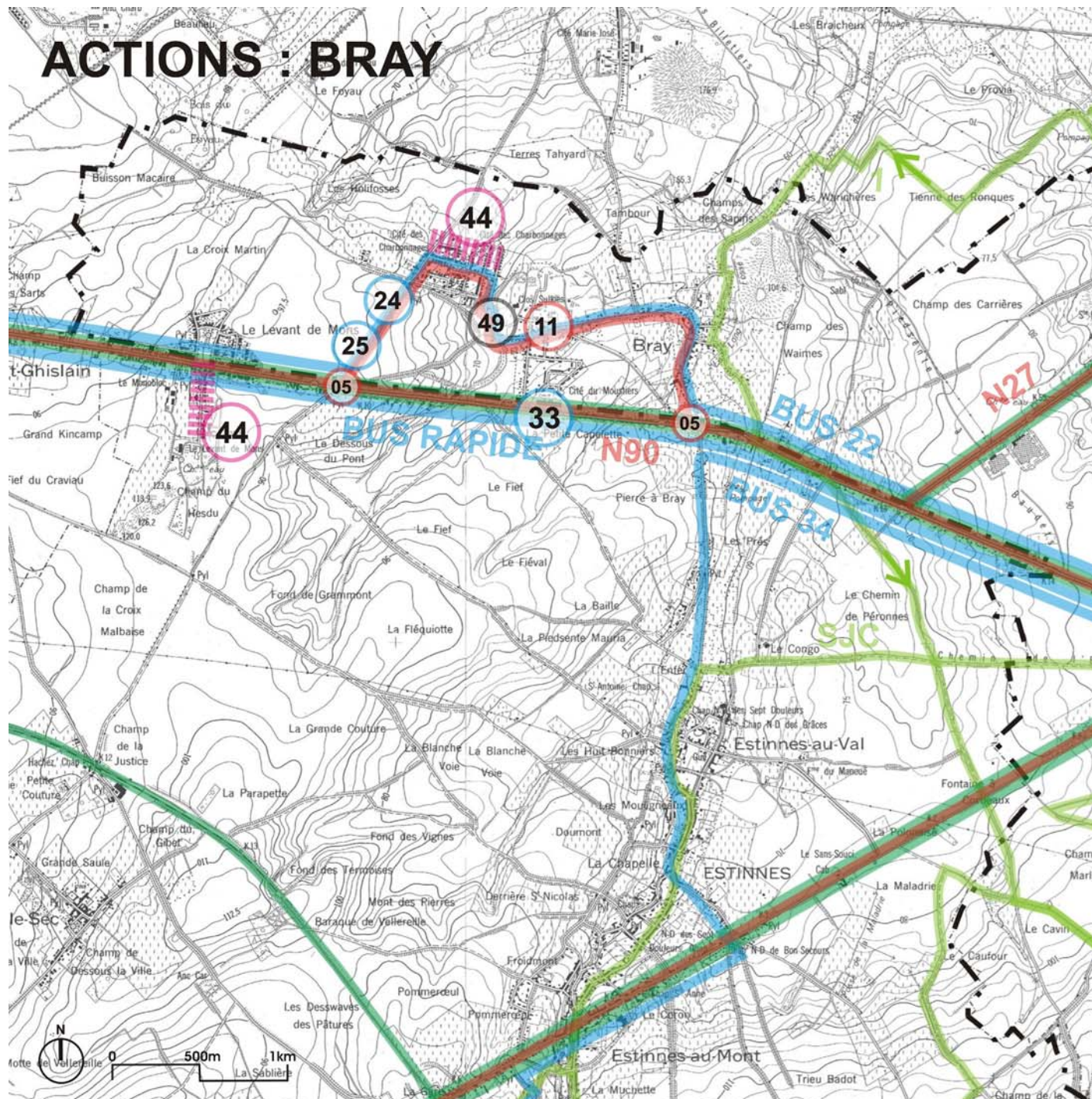
Installation d'un plateau qui facilite les traversées avec aménagements pour PMR; Création des "oreilles" pour diminuer les traversées et encadrer le stationnement; bandes cyclables suggérées et sas vélos au carrefour dans la rue de Merbes; feux tricolores; remplacer stationnement dans la rue de Merbes (des deux côtés à moitié sur le trottoir) par du stationnement d'un seul côté avec des trottoirs libres.

GRAND' PLACE

→ ACTION N°55

Il est proposé de mieux organiser le stationnement, qui sera du stationnement courte durée, par la mise en place de moyens mobiles (poteaux, bornes/blocs de béton et chaînes qui peuvent être enlevés). Le dimanche, le stationnement sera interdit sur la place. Cette mesure s'accompagnera d'une volonté de rendre la place disponible à des activités culturelles et sociales (concerts, démonstrations, ...).

ACTIONS : BRAY



Le plan indique les éléments d'actions qui sont localisés dans l'espace (carrefours, rues,...) D'autres actions sont diffuses, elles ne se réalisent pas à un (seul) endroit précis (par exemple: signalisation, programmes,...).

LEGENDE

- RESEAU PIETON
- RESEAU CYCLABLE
- RESEAU TRAIN
- RESEAU BUS
- RESEAU AUTOMOBILE
- ||||| AMENAGEMENTS ZONE 30

- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 1
- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 2
- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 3

		VOLET								IMPORTANCE			HORIZON		
ACTIONS: BRAY		CIRCULATION AUTOMOBILE	CYCLISTES	PIETONS ET PMR	TRANSPORT PUBLIC	STATIONNEMENT	MARCHANDISES	SIGNALISATION	PROJET URBAIN				COURT TERME (< 5 ANS)	MOYEN TERME (5-10 ANS)	LONG TERME (10 ANS >)
N°	ACTION									1	2	3			
5	Entretien et réaménagement de la N90 entre Binche et Mons	X	•	•	•	•	•	•				•			•
11	Entretien et réaménagement voiries communales	X	•	•	•	•		•			•		•	•	•
24	Bus 22: réalisation voirie sur chemin des Holifosses	•			X						•		•		
25	Bus 22: desserte de Bray cité des Charbonnages				X						•		•		
33	Création des lignes bus rapides Mons-Binche-Charleroi				X					•				•	
42	Compléter signalisation directionnelle	•	•	•		•	•	X			•		•	•	•
43	Adapter signalisation routière	•	•			•	•	X		•			•	•	•
44	Réaménagements des abords de l'école	•	•	•	•	•		•	•	•			•	•	•
45	Programmes mobilité durable	•	•	•	•	•	•				•		•	•	•
46	Programme PMR et piétons			•	•					•			•	•	•
47	Programme tourisme et mobilité	•	•	•	•	•		•			•		•	•	•
48	Programme espaces publics et mobilité	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•	•	•
49	Programme de communication et participation	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•	•	•

- N90 Levant de Mons : le carrefour est à restructurer au niveau de la circulation . Les traversées pour piétons sont à sécuriser pour faciliter l'accès à l'école dans l'avenue du Charbonnage.

→ ACTIONS N°5 ET N°44

- N90 rue des Combattants: aménager pour correspondances bus (22, 34, bus rapide) et pour sécuriser la circulation

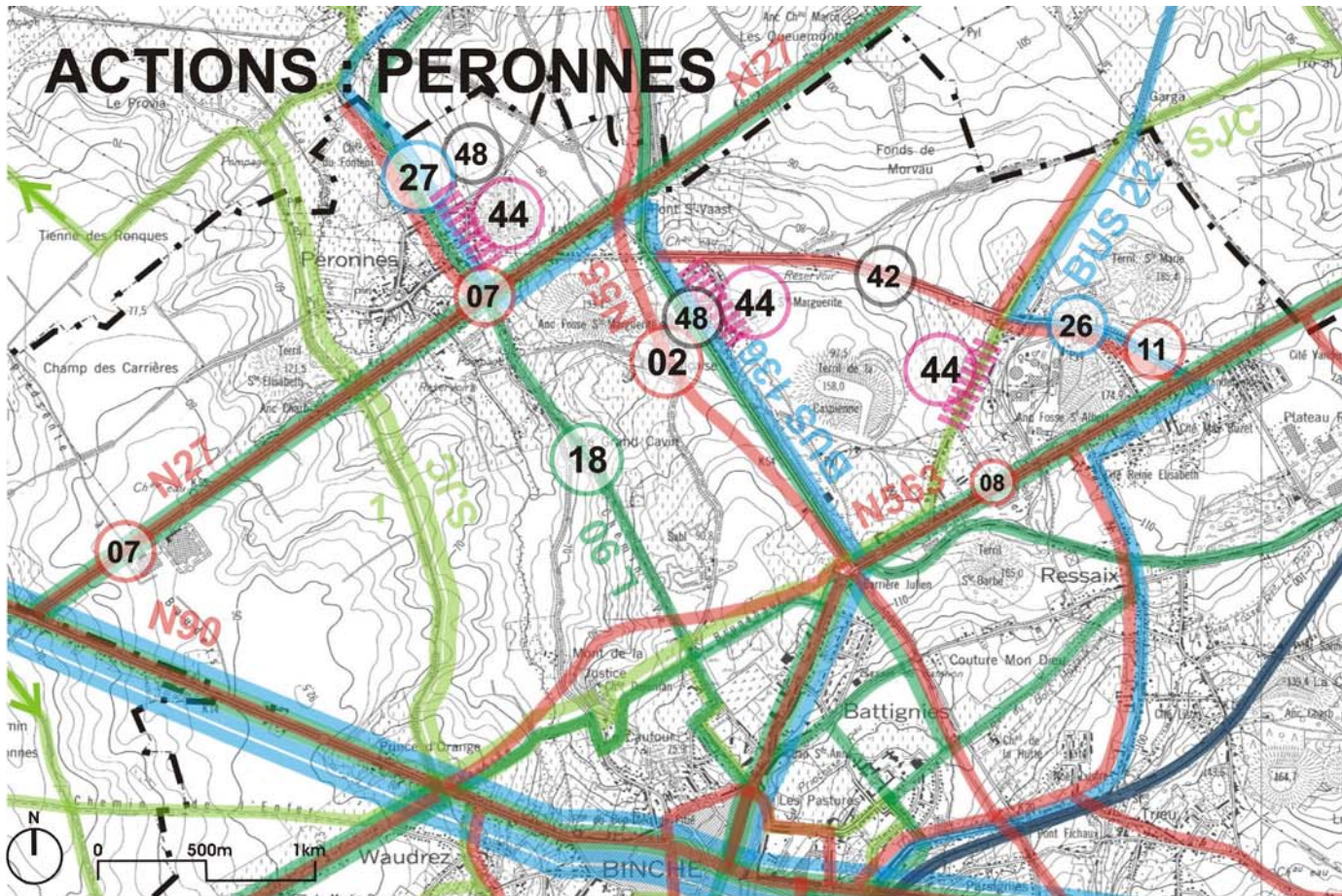
→ ACTIONS N°5 ET N°33

- rue de la Chapelette, rue d'Havré, rue de Maurage : un passage régulier des bus demandera aussi des aménagements appropriés; des remarques ont été faites par le comité de quartier de la rue d'Havré

→ ACTIONS N°11 ET N°49

- Avec une voie revêtue entre la cité des Charbonnages et la route de Mons (par le chemin des Holifosses), le bus 22 pourrait desservir la cité sans perte de temps par rapport au trajet actuel. La ligne 22 se prolongera vers Ressaix et La Louvière.

→ ACTIONS N°24 ET N°25



Le plan indique les éléments d'actions qui sont localisés dans l'espace (carrefours, rues,...) D'autres actions sont diffuses, elles ne se réalisent pas à un (seul) endroit précis (par exemple: signalisation, programmes,...).

- Traversée de Péronnes: il s'agit de freiner et de gérer le transit qui traverse le bâti en ruban sur la N27. La largeur de la chaussée peut être réduite et des plantations seront possibles.
- Zoning de Péronnes: les accès aux magasins et entreprises sur la N27 sont à sécuriser. Une voie latérale est à envisager.

→ ACTION N°7

- rue A. Gravis : le passage du RAVeL est à intégrer dans le carrefour avec la N27. La place devant l'école doit devenir un endroit agréable pour écoliers, randonneurs, cyclistes, clients des TEC. La modification d'itinéraire du bus 136 à La Louvière permettra aux habitants de Péronnes des correspondances train à la gare de La Louvière Sud.

→ ACTION N°18, N°27, N°44, N°48

N°	ACTION	VOLET								IMPORTANCE			HORIZON		
		CIRCULATION AUTOMOBILE	CYCLISTES	PIETONS ET PMR	TRANSPORT PUBLIC	STATIONNEMENT	MARCHANDISES	SIGNALISATION	PROJET URBAIN	1	2	3	COURT TERME (< 5 ANS)	MOYEN TERME (5-10 ANS)	LONG TERME (10 ANS >)
2	Contournement section 1: étude, réalisation et actions relatives	X	•	•	•		•	•	•	•			•	•	•
7	Entretien et réaménagement de la N27 entre N90 et N55	X	•	•	•	•	•	•			•		•		
8	Entretien et réaménagement de la N563 (tracé historique)	X	•	•	•	•	•	•				•			•
11	Entretien et réaménagement voiries communales	X	•	•	•	•		•			•		•	•	•
18	Liaison RAVeL L90		X	•				•		•			•		
26	Bus 22: prolongement vers La Louvière Sud par Ressaix				X						•			•	
27	Bus 136: modification itinéraire par la gare La Louvière Sud (hors PCM)	•			X					•			•		
42	Compléter signalisation directionnelle	•	•	•		•	•	X			•		•	•	•
43	Adapter signalisation routière	•	•			•	•	X		•			•	•	•
44	Réaménagements des abords de l'école	•	•	•	•	•		•	•	•			•	•	•
45	Programmes mobilité durable	•	•	•	•	•	•				•		•	•	•
46	Programme PMR et piétons			•	•					•			•	•	•
47	Programme tourisme et mobilité	•	•	•	•	•		•			•		•	•	•
48	Programme espaces publics et mobilité	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•	•	•
49	Programme de communication et participation	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•	•	•

- La section 1 du contournement (pont Saint-Vaast - barrière Julien) s'insère entre deux noyaux. L'aménagement paysager de cette nouvelle route est important. Un pont dans le prolongement de la rue Albert Elisabeth laisserait subsister un carrefour dangereux; il est donc écarté. Une passerelle pour cyclistes et piétons serait utile à cet endroit. Un nouveau rond-point entre la cité Ste Marguerite et le ZA du Lavoir permettra de séparer les flux de trafic de ces deux provenances. Une vraie place pour la cité Ste Marguerite, à côté de la rue des Mineurs, sera de nouveau possible

→ ACTIONS N°2 ET N°48

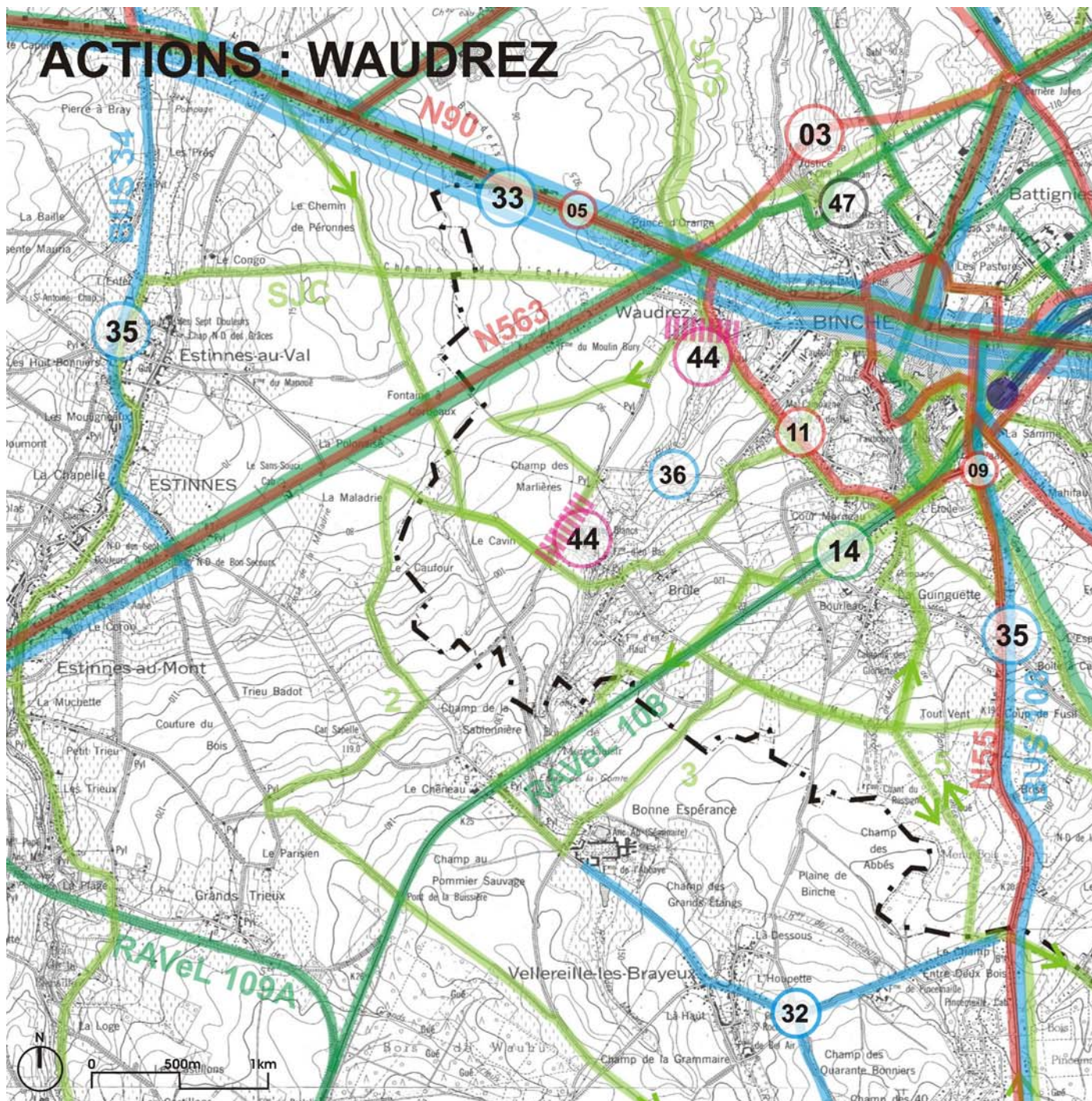
- La N563 traverse une zone bâtie et sera aménagée en conséquence. Des aménagements sont aussi nécessaires à proximité de la rue des Primivères donnant accès à l'école. Des aménagements sont programmés pour l'école dans la rue Wauters.

→ ACTIONS N°8 ET N°44

- Avec la transformation des lignes TEC 132-133 en prolongement du bus 22, le bus desservira les gares de La Louvière Sud et Mons. Une signalisation adaptée et les mesures prises au pont Saint-Vaast limiteront le passage des poids lourds dans la rue Albert Elisabeth

→ ACTION N°26, N°42

ACTIONS : WAUDREZ



Le plan indique les éléments d'actions qui sont localisés dans l'espace (carrefours, rues,...) D'autres actions sont diffuses, elles ne se réalisent pas à un (seul) endroit précis (par exemple: signalisation, programmes,...).

LEGENDE

- RESEAU PIETON
- RESEAU CYCLABLE
- RESEAU TRAIN
- RESEAU BUS
- RESEAU AUTOMOBILE
- ▨▨▨▨▨ AMENAGEMENTS ZONE 30

- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 1
- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 2
- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 3

		VOLET								IMPORTANCE			HORIZON		
ACTIONS: WAUDREZ		CIRCULATION AUTOMOBILE	CYCLISTES	PIETONS ET PMR	TRANSPORT PUBLIC	STATIONNEMENT	MARCHANDISES	SIGNALISATION	PROJET URBAIN	1	2	3	COURT TERME (< 5 ANS)	MOYEN TERME (5-10 ANS)	LONG TERME (10 ANS >)
N°	ACTION														
3	Contournement Mont de Justice: étude, réalisation et actions relatives	X	•	•				•		•		•	•		
5	Entretien et réaménagement de la N90 entre Binche et Mons	X	•	•	•	•	•	•				•			•
9	Entretien et réaménagement de la N55 entre Binche et Merbes-le-Château	X	•	•	•	•		•				•			•
11	Entretien et réaménagement voiries communales	X	•	•	•	•		•			•		•	•	•
14	Liaison RAVeL 108		X	•				•		•			•		
32	Bus 21, 34, 108: Amélioration des fréquences				X						•			•	
33	Création des lignes bus rapides Mons-Binche-Charleroi				X					•				•	
35	Création d'un bus du marché				X					•			•		
36	Création d'un système de bus à l'appel				X						•				•
42	Compléter signalisation directionnelle	•	•	•		•	•	X			•		•	•	•
43	Adapter signalisation routière	•	•			•	•	X		•			•	•	•
44	Réaménagements des abords de l'école	•	•	•	•	•		•	•	•			•	•	•
45	Programmes mobilité durable	•	•	•	•	•	•				•		•	•	•
46	Programme PMR et piétons			•	•					•			•	•	•
47	Programme tourisme et mobilité	•	•	•	•	•		•			•		•	•	•
48	Programme espaces publics et mobilité	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•	•	•
49	Programme de communication et participation	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•	•	•

- Le contournement Mont de Justice est nécessaire pour soulager le centre de Binche. C'est un projet important qui demande une étude paysagère poussée. Les circuits randonnée et VTT et le chemin de St-Jacques de Compostelle resteront sur les chemins actuels.

→ ACTIONS N°3 ET N°47

- Pour améliorer la desserte bus, un bus du marché est proposé. Les fréquences des lignes existantes sont à améliorer. A long terme, un système de bus à l'appel peut être envisagé.

→ ACTIONS N°32, N°35, N°36

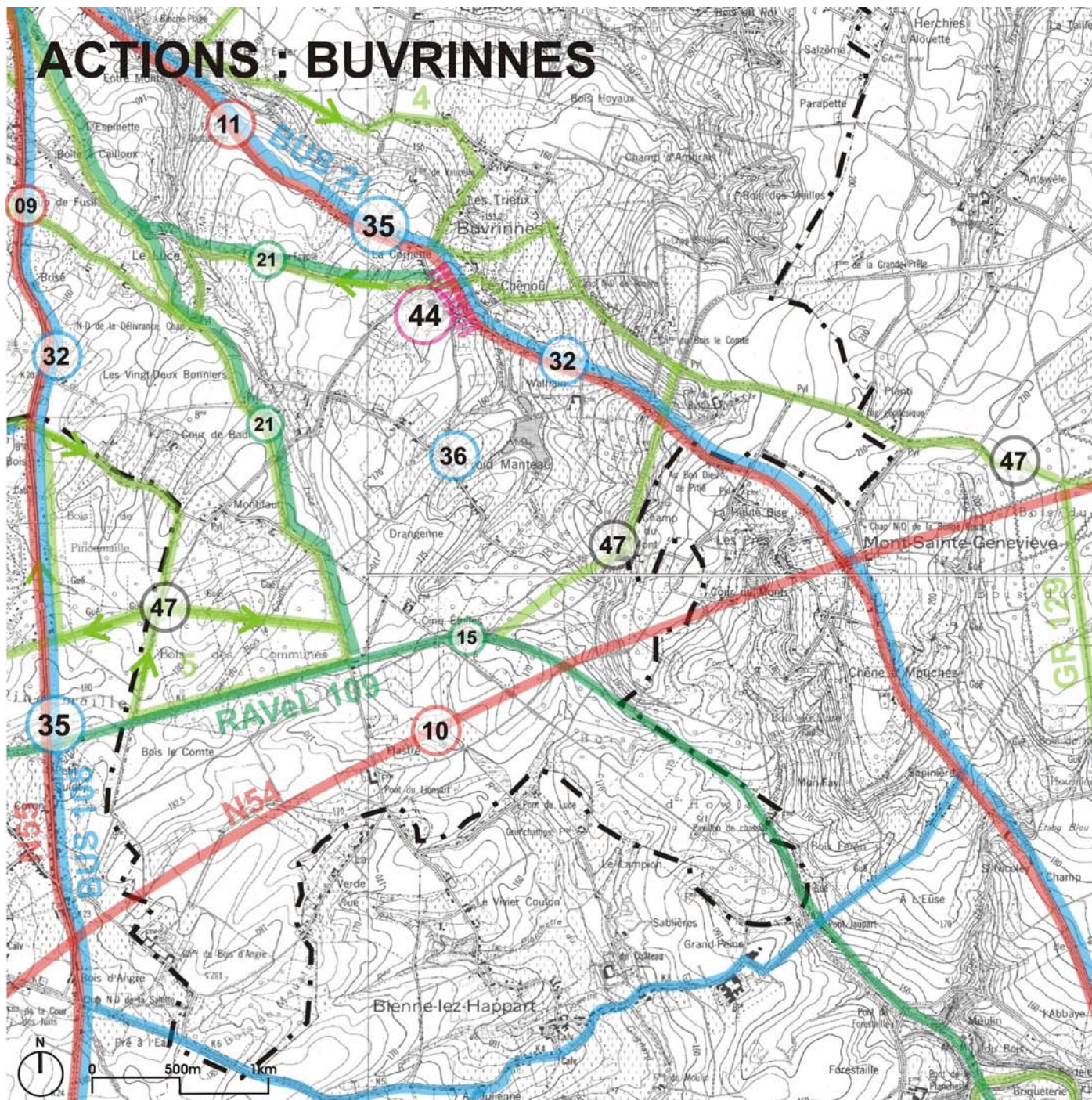
- Avenue Prince Baudouin : cette voie collectrice est connectée avec la N90 et N55: la place des piétons et cyclistes y est à améliorer

- Rue de Clairfayt: les brises-vitesses devant l'école sont à revoir
- les propositions des habitants sont à intégrer dans les projets d'entretien des voiries communales

→ ACTIONS N°11, N°44, N°49

- Une liaison RAVeL sur l'ancienne ligne chemin de fer 108 reliera Binche avec l'école de Bonne Espérance et le RAVeL 109A vers Mons

→ ACTION N°14



Le plan indique les éléments d'actions qui sont localisés dans l'espace (carrefours, rues,...) D'autres actions sont diffuses, elles ne se réalisent pas à un (seul) endroit précis (par exemple: signalisation, programmes,...).

LEGENDE

- RESEAU PIETON
- RESEAU CYCLABLE
- - - RESEAU TRAIN
- RESEAU BUS
- RESEAU AUTOMOBILE
- ||||| AMENAGEMENTS ZONE 30

- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 1
- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 2
- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 3

N°	ACTIONS: BUVRINNES	VOLET								IMPORTANCE			HORIZON		
		CIRCULATION AUTOMOBILE	CYCLISTES	PIETONS ET PMR	TRANSPORT PUBLIC	STATIONNEMENT	MARCHANDISES	SIGNALISATION	PROJET URBAIN	1	2	3	COURT TERME (< 5 ANS)	MOYEN TERME (5-10 ANS)	LONG TERME (10 ANS >)
9	Entretien et réaménagement de la N55 entre Binche et Merbes-le-Château	X	•	•	•	•		•				•			•
10	Route N54: étude, réalisation et actions relatives (hors PCM)	X						•			•				
11	Entretien et réaménagement voiries communales	X	•	•	•	•		•			•		•	•	•
15	Liaison RAVeL 109		X	•				•				•			•
21	Liaison cyclable Binche - Bruvrinnes - L109		X	•				•				•			•
32	Bus 21, 34, 108: Amélioration des fréquences				X						•			•	
35	Création d'un bus du marché				X					•			•		
36	Création d'un système de bus à l'appel				X						•				•
42	Compléter signalisation directionnelle	•	•	•		•	•	X			•		•	•	•
43	Adapter signalisation routière	•	•			•	•	X		•			•	•	•
44	Réaménagements des abords de l'école	•	•	•	•	•		•	•	•			•	•	•
45	Programmes mobilité durable	•	•	•	•	•	•				•		•	•	•
46	Programme PMR et piétons			•	•					•			•	•	•
47	Programme tourisme et mobilité	•	•	•	•	•		•			•		•	•	•
48	Programme espaces publics et mobilité	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•	•	•
49	Programme de communication et participation	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•	•	•

- Buvrinnes connaît un transit (Binche-Lobbès) que la réalisation de la N54 pourra diminuer. Sur l'itinéraire principale Binche-Lobbès, rue Mahyfaux et rue de Walhain, l'important est de dominer la vitesse de circulation, notamment dans le centre de Buvrinnes.

→ ACTIONS N°10 ET N°11

- Pour améliorer la desserte bus, un bus du marché est proposé. Les fréquences des lignes existantes sont à améliorer. A long terme, un système de bus à l'appel peut être envisagé.

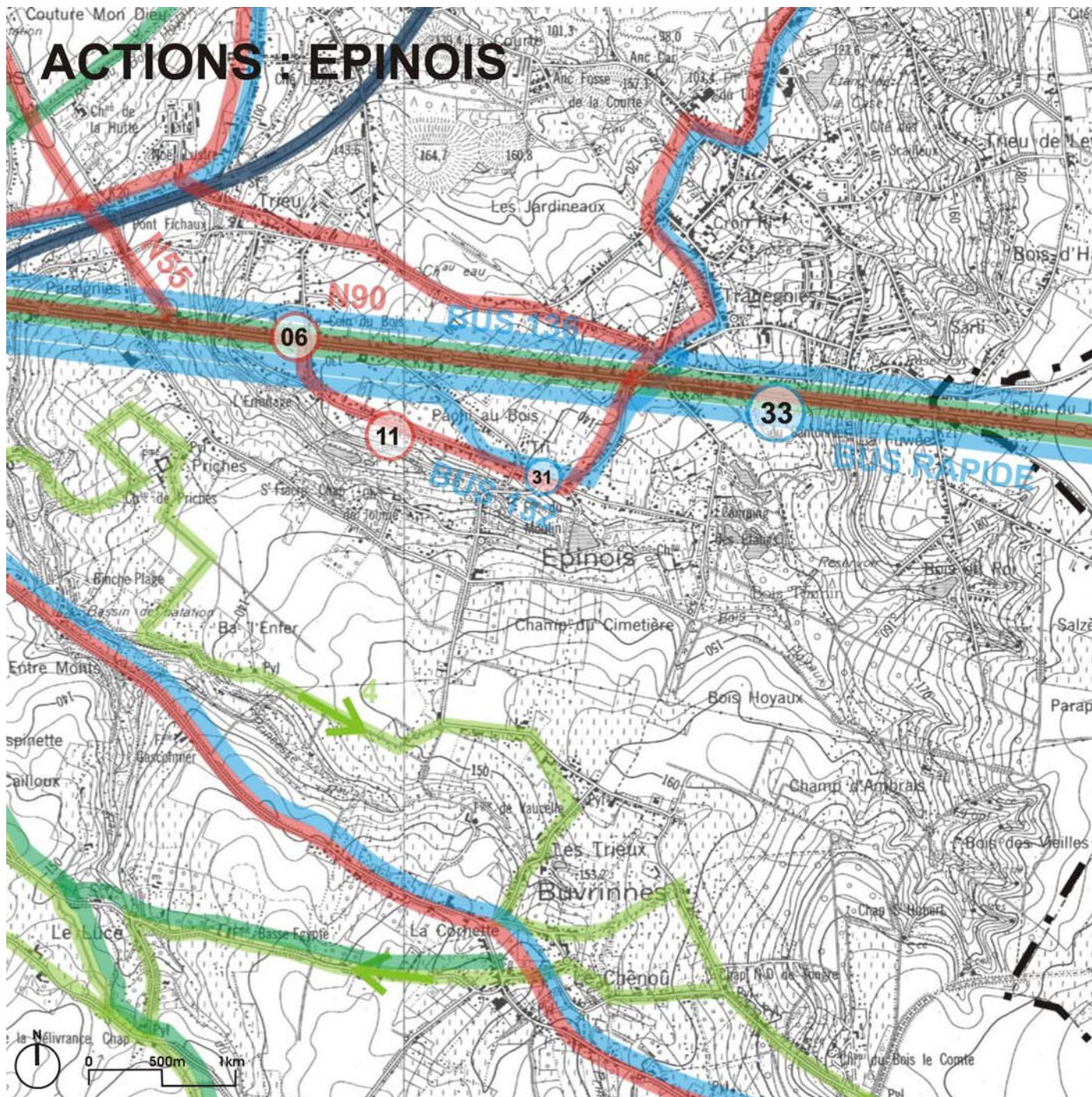
→ ACTIONS N°32, N°35, N°36

- Une liaison cyclable Binche-Buvrinnes est proposée avec possibilité de rejoindre la grande liaison RAVeL 109 Mons-Lobbès. Des compléments aux circuits pour randonneurs et VTT ont été proposés.

→ ACTIONS N°15, N°21, N°47

- Des aménagements ont déjà été réalisés aux abords de l'école.

→ ACTION N°44



Le plan indique les éléments d'actions qui sont localisés dans l'espace (carrefours, rues,...) D'autres actions sont diffuses, elles ne se réalisent pas à un (seul) endroit précis (par exemple: signalisation, programmes,...).

LEGENDE

- RESEAU PIETON
- RESEAU CYCLABLE
- RESEAU TRAIN
- RESEAU BUS
- RESEAU AUTOMOBILE
- ▨ AMENAGEMENTS ZONE 30

- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 1
- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 2
- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 3

N°	ACTION	VOLET								IMPORTANCE			HORIZON		
		CIRCULATION AUTOMOBILE	CYCLISTES	PIETONS ET PMR	TRANSPORT PUBLIC	STATIONNEMENT	MARCHANDISES	SIGNALISATION	PROJET URBAIN	1	2	3	COURT TERME (< 5 ANS)	MOYEN TERME (5-10 ANS)	LONG TERME (10 ANS >)
6	Entretien et réaménagement de la N90 entre Binche et Charleroi	X	•	•	•	•	•	•				•		•	
11	Entretien et réaménagement voiries communales	X	•	•	•	•		•			•		•	•	•
31	Bus 132: modification itinéraire pour desserte Epinois				X							•		•	
33	Création des lignes bus rapides Mons-Binche-Charleroi				X					•				•	
42	Compléter signalisation directionnelle	•	•	•		•	•	X			•		•	•	•
43	Adapter signalisation routière	•	•			•	•	X		•			•	•	•
45	Programmes mobilité durable	•	•	•	•	•	•				•		•	•	•
46	Programme PMR et piétons			•	•					•			•	•	•
47	Programme tourisme et mobilité	•	•	•	•	•		•			•		•	•	•
48	Programme espaces publics et mobilité	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•	•	•
49	Programme de communication et participation	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•	•	•

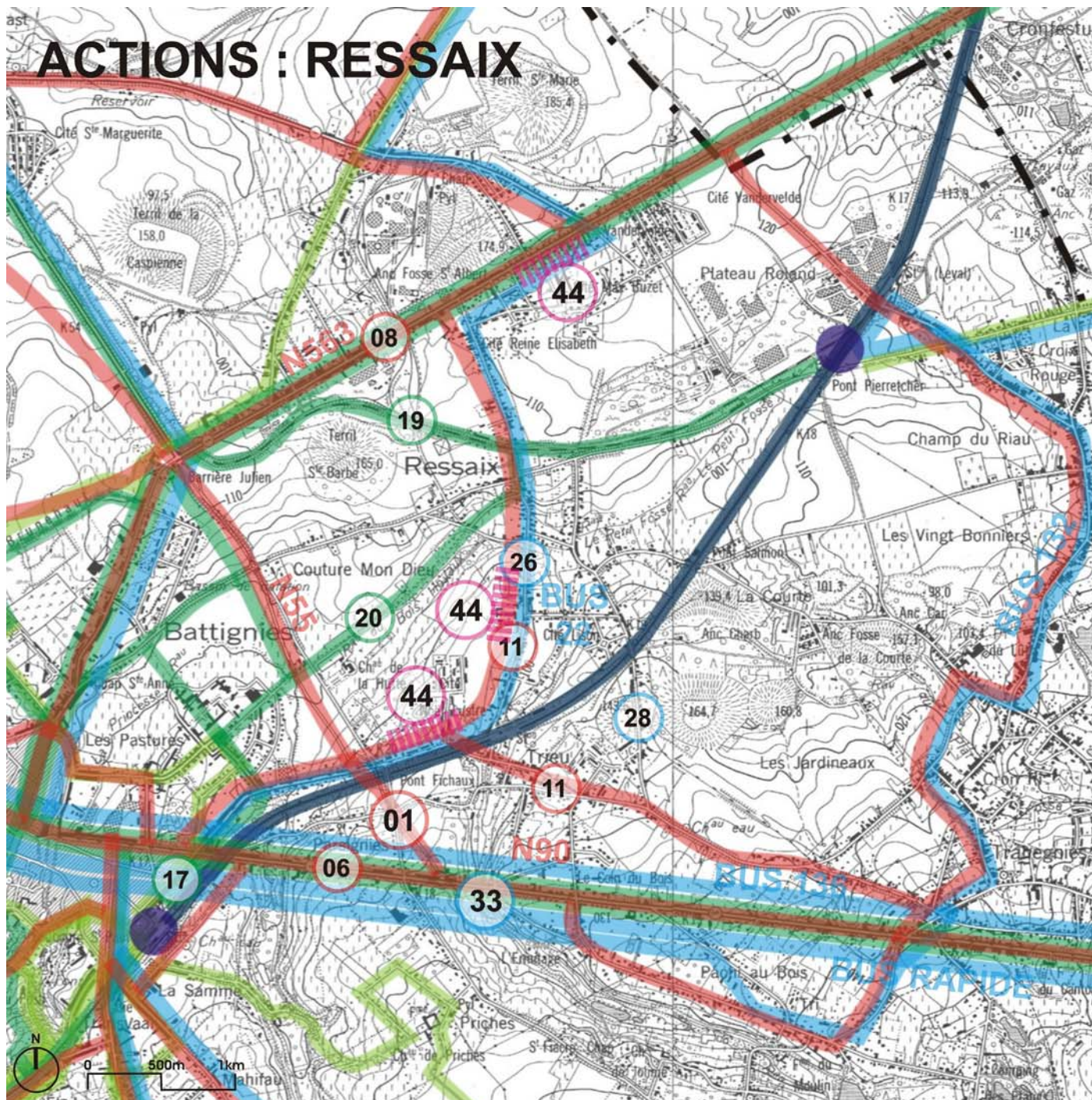
- N90 carrefour du Béguinage: carrefour est à sécuriser et point de correspondance bus à intégrer
- N90 rue Zulmar Hecq (ou rue de l'Ermitage): entrée et sortie de bus

→ ACTIONS N°6 ET N°11

- Une desserte bus régulière d'Epinois est prévu par une modification de la ligne 132 qui desservira Binche, Leval et Carnières

→ ACTION N°31

ACTIONS : RESSAIX



Le plan indique les éléments d'actions qui sont localisés dans l'espace (carrefours, rues,...) D'autres actions sont diffuses, elles ne se réalisent pas à un (seul) endroit précis (par exemple: signalisation, programmes,...).

LEGENDE

- RESEAU PIETON
- RESEAU CYCLABLE
- RESEAU TRAIN
- RESEAU BUS
- RESEAU AUTOMOBILE
- ▨▨▨▨▨ AMENAGEMENTS ZONE 30

- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 1
- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 2
- 45 ACTIONS D'IMPORTANCE 3

N°	ACTION	VOLET								IMPORTANCE			HORIZON		
		CIRCULATION AUTOMOBILE	CYCLISTES	PIETONS ET PMR	TRANSPORT PUBLIC	STATIONNEMENT	MARCHANDISES	SIGNALISATION	PROJET URBAIN	1	2	3	COURT TERME (< 5 ANS)	MOYEN TERME (5-10 ANS)	LONG TERME (10 ANS >)
1	Contournement section 3B: réalisation et actions relatives	X	•	•	•	•	•	•		•			•		
6	Entretien et réaménagement de la N90 entre Binche et Charleroi	X	•	•	•	•	•	•				•		•	
8	Entretien et réaménagement de la N563 (tracé historique)	X	•	•	•	•	•	•				•			•
11	Entretien et réaménagement voiries communales	X	•	•	•	•		•			•		•	•	•
17	Liaison RAVeL L108-L90: par gare et Athenée		X	•				•			•		•		
19	Liaison cyclable L90 - gare de Leval		X	•				•			•			•	
20	Liaison cyclable Athenée - Ressaix		X	•				•			•			•	
26	Bus 22: prolongement vers La Louvière Sud par Ressaix				X						•			•	
28	Bus 136: suppression du détour vers Ressaix et adaptation horaires				X							•		•	
33	Création des lignes bus rapides Mons-Binche-Charleroi				X					•				•	
42	Compléter signalisation directionnelle	•	•	•		•	•	X			•		•	•	•
43	Adapter signalisation routière	•	•			•	•	X		•			•	•	•
44	Réaménagements des abords de l'école	•	•	•	•	•		•	•	•			•	•	•
45	Programmes mobilité durable	•	•	•	•	•	•				•		•	•	•
46	Programme PMR et piétons			•	•					•			•	•	•
47	Programme tourisme et mobilité	•	•	•	•	•		•			•		•	•	•
48	Programme espaces publics et mobilité	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•	•	•
49	Programme de communication et participation	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•	•	•

- L'achèvement de la section 3B du contournement sur la rue Saint-Pie est prioritaire. Une signalisation directionnelle adaptée sera nécessaire.

→ ACTIONS N°1 ET N°42

- Deux liaisons cyclables traverseront Ressaix: une liaison vers la gare de Leval et une liaison vers l'Athenée (avec prolongation vers la gare de Binche et le RAVeL 108)

→ ACTIONS N°17, N°19, N°20

- Dans le futur, la ligne de bus 136 suivra la N90. Le prolongement du bus 22 permettra aux habitants de Ressaix une liaison bus directe avec Mons, Binche et La Louvière.

→ ACTIONS N°26 ET N°28

- Des aménagements ont été réalisés aux abords de l'école dans l'avenue Marie-Josée. La traversée de la chaussée de Bruneault N563 donnant accès à l'école dans la rue des Primivères est à améliorer.

→ ACTIONS N°8 ET N°44

ACTIONS : LEVAL-TRAHEGNIES

This topographic map illustrates the proposed bus network for the Leval-Trahegnies area. The map features several key elements:

- Bus Routes:** Indicated by colored lines: a red line (N563) running north-south, a blue line (N90) running east-west, and a green line (N106) running north-south. A blue line labeled "BUS RAPIDE" is also shown.
- Bus Stops:** Marked with numbered circles: 08, 19, 30, 29, 44, 48, 11, 42, 06, 33, and 47.
- Geographical Features:** Contour lines showing elevation, and labels for various locations including Cité Vandervelde, Plateau Roland, Champ du Riau, Les Vingt-Bonniers, Les Jardineaux, Les Boulois, Cité des Boulois, Bois d'Harnal, Bonne Espérance, Pyl, Cognie, and Point du Jour.
- Infrastructure:** A dashed line indicates a "Fosse" (ditch) running through the area.
- Scale and Orientation:** A scale bar at the bottom left shows distances up to 1 km. A north arrow is also present.

LEGENDE

	RESEAU PIETON
	RESEAU CYCLABLE
	RESEAU TRAIN
	RESEAU BUS
	RESEAU AUTOMOBILE
	AMENAGEMENTS ZONE 30

	ACTIONS D'IMPORTANCE 1
	ACTIONS D'IMPORTANCE 2
	ACTIONS D'IMPORTANCE 3

N°	ACTION	VOLET								IMPORTANCE			HORIZON		
		CIRCULATION AUTOMOBILE	CYCLISTES	PIETONS ET PMR	TRANSPORT PUBLIC	STATIONNEMENT	MARCHANDISES	SIGNALISATION	PROJET URBAIN	1	2	3	COURT TERME (< 5 ANS)	MOYEN TERME (5-10 ANS)	LONG TERME (10 ANS >)
6	Entretien et réaménagement de la N90 entre Binche et Charleroi	X	•	•	•	•	•	•				•		•	
8	Entretien et réaménagement de la N563 (tracé historique)	X	•	•	•	•	•	•				•			•
11	Entretien et réaménagement voiries communales	X	•	•	•	•		•			•		•	•	•
19	Liaison cyclable L90 - gare de Leval		X	•				•			•			•	
29	Bus 132-133: réalisation accès gare de Leval par rue de Namur	•			X					•			•		
30	Bus 132-133: desserte gare de Leval et adaptation des horaires				X					•			•		
33	Création des lignes bus rapides Mons-Binche-Charleroi				X					•				•	
42	Compléter signalisation directionnelle	•	•	•		•	•	X			•		•	•	•
43	Adapter signalisation routière	•	•			•	•	X		•			•	•	•
44	Réaménagements des abords de l'école	•	•	•	•	•		•	•	•			•	•	•
45	Programmes mobilité durable	•	•	•	•	•	•				•		•	•	•
46	Programme PMR et piétons			•	•					•			•	•	•
47	Programme tourisme et mobilité	•	•	•	•	•		•			•		•	•	•
48	Programme espaces publics et mobilité	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•	•	•
49	Programme de communication et participation	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•	•	•

- Gare de Leval : voir panneau 40

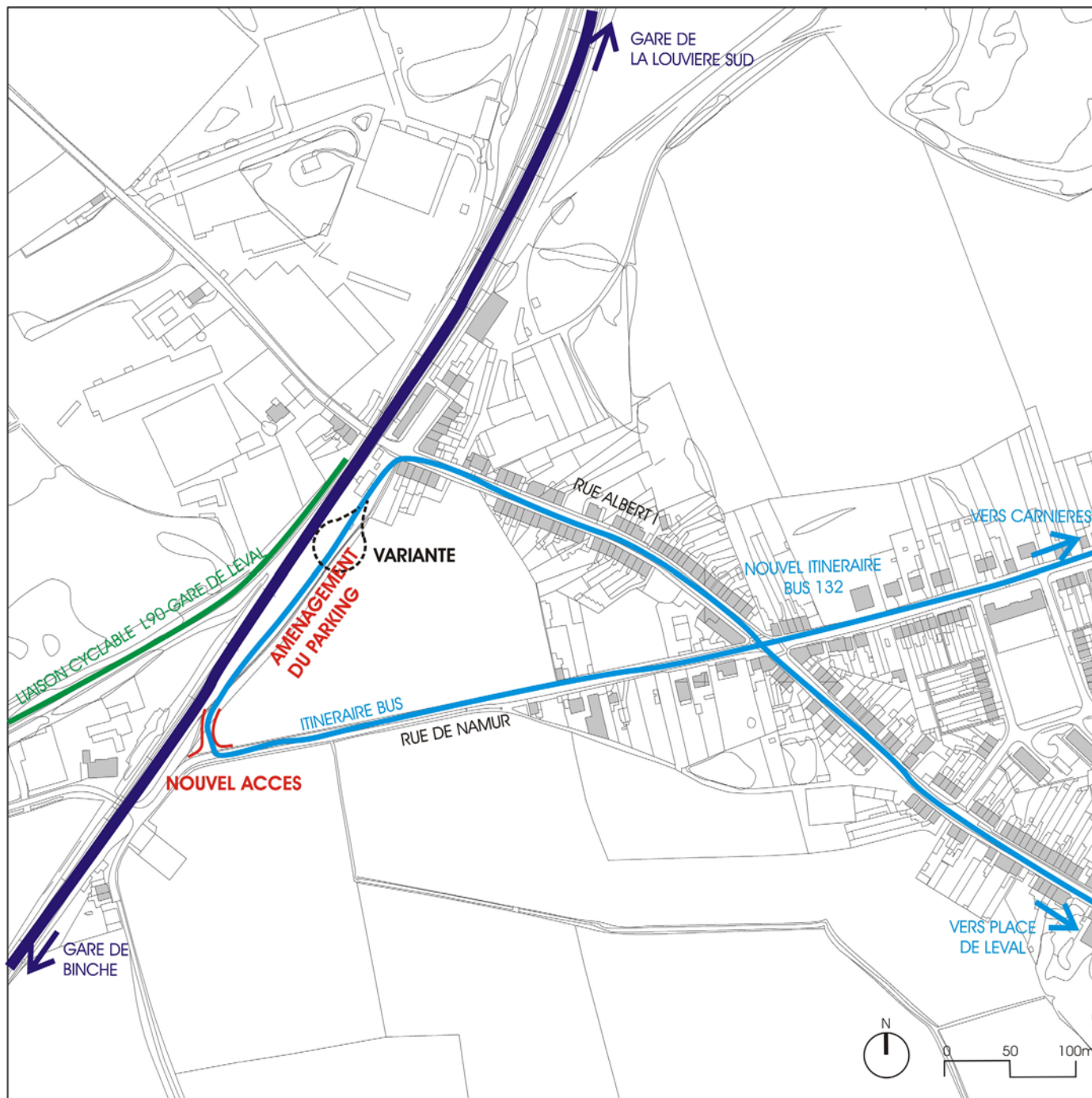
→ ACTIONS N°19, N°29, N°30

- Des aménagements d'abords d'écoles ont déjà été réalisés dans la rue Verte 18. Une zone d'arrêt du bus scolaire avec des trottoirs et traversées de qualité sont nécessaires devant l'école de la rue de Fontaine. L'utilisation de la place communale de Leval pour la dépose et reprise des enfants de l'école sur la place René Anème est à faciliter et à promouvoir.

→ ACTIONS N°44 ET N°48

- N90 carrefour du Béguinage: un point de correspondance pour trois bus est à prévoir à proximité du carrefour: les bus 132 (Binche Leval Carnières), 136 (La Louvière Binche Anderlues) et les bus rapides vers Charleroi se croisent à ce carrefour. L'aménagement de la rue S. Allende est à améliorer. L'accès au zoning du Plateau Roland se fera uniquement par la N563 après la réalisation du contournement sur la rue Saint-Pie; la signalisation est à compléter.

→ ACTIONS N°6, N°11, N°42



LEGENDE	
	RESEAU PIETON
	RESEAU CYCLABLE
	RESEAU TRAIN
	RESEAU BUS
	RESEAU AUTOMOBILE

GARE DE LEVAL

Des travaux sont nécessaires pour la desserte bus à la gare de Leval bus :

- un petit tronçon de route entre la rue de Namur et un parking sur les terrains SNCB permet un circuit pour les bus sans devoir faire demi-tour; la capacité de stationnement peut être augmentée. (Un demi-tour pour les bus réduirait fortement les possibilités de parking.)
- Les horaires du bus doivent être coordonnées avec le départ et l'arrivée du train vers le Nord. Le bus 132 desservira aussi la gare de Binche et de Carnières.

circulation automobile :

- un accès au parking de la gare à partir de la rue de Namur est aussi intéressant pour les habitants de Ressaix

piétons et PMR :

- des équipements plus confortables seront nécessaires si la clientèle augmente

cyclistes :

- une liaison cyclable vers la gare de Leval sur l'ancienne ligne de chemin de fer venant de la barrière Julien est prévue

