



Commune d'Ecaussinnes



agora
VOICE
The medium is you



Plan Communal de Mobilité Commune d'Ecaussinnes

Phase 1 : Diagnostic de la situation existante et objectifs

décembre 2011

Rapport après réunion publique

Ont participé à la rédaction de cette étude :

Paul Plak – Administrateur – Chef de projets

Benoît Baudrier – Chef de projets adjoint

Aurélie Tilmant – Chargée d'études

Antoine Jardel – Assistant



Rue Montagne aux Angès, 26
B - 1081 Bruxelles
T. +32 2 779 13 55
F. +32 2 779 22 75
agora@agora-urba.be
www.agora-urba.be

Table des matières

Partie 1 : Analyse de la situation existante.....	5
1 Introduction	6
1.1 Contexte et démarche de l'étude	6
1.2 Objectif et contenu de la phase 1	6
2 Analyse socio-économique et aménagement du territoire.....	7
2.1 Analyse territoriale.....	7
2.2 Population	12
2.3 Les activités et l'emploi.....	19
2.4 Profil de mobilité	22
2.5 Aménagement du territoire et projets de développement.....	33
3 Ecoles et plan de déplacement scolaire (PDS)	37
3.1 Les écoles d'Ecaussinnes	38
3.2 Les aménagements existants et dysfonctionnements observés	41
3.3 Analyse des comportements.....	51
3.4 Conclusions	57
4 Transports publics	58
4.1 TEC	58
4.2 SNCB	70
5 Modes doux.....	86
5.1 Coupures et points de passages difficiles	86
5.2 Déplacements piétons.....	96
5.3 L'accessibilité et les déplacements pour les Personnes à Mobilité Réduite.....	123
5.4 Déplacements cyclistes	125
5.5 Conclusions	132
6 Transport privé.....	133
6.1 Offre de transport	133
6.2 Descriptif des axes principaux	136
6.3 Cas spécifique des accès à la N57.....	140
6.4 Voiries en cours de réaménagement	144
6.5 Demande de déplacements.....	145
6.6 Conclusions	158
7 Circulation de poids-lourds	159
7.1 Problématique générale.....	159
7.2 Flux de poids-lourds sur la commune.....	159
7.3 Signalisation spécifique aux poids-lourds.....	161
7.4 Conclusions	161

8	Stationnement	162
8.1	Méthodologie stationnement	162
8.2	Offre de stationnement	163
8.3	Demande	175
8.4	Conclusion	178
9	Sécurité routière.....	179
9.1	Données sources	179
9.2	Conclusions	185
10	Conclusion.....	186
Partie 2 : Définition des objectifs		188
1	Introduction	189
2	Enjeux identifiés.....	190
2.1	La gestion du développement économique et urbain du territoire	190
2.2	Le renforcement de l'offre de transports publics	190
2.3	L'organisation des modes de déplacements doux.....	191
2.4	Améliorer la circulation routière en termes de stationnement, de trafic, de sécurité pour une meilleure qualité du cadre de vie	191
3	Objectifs généraux du PCM	192
3.1	Améliorer l'accessibilité pour tous	192
3.2	Améliorer la sécurité routière	192
3.3	Améliorer la qualité du cadre de vie.....	192
3.4	Contenir le développement territorial	192
3.5	Favoriser la communication	193
4	Objectifs communaux par mode de déplacement	194
4.1	Transports publics	194
4.2	Modes doux (utilitaires, loisirs)	195
4.3	Transports privés	197
5	Carte récapitulant les principaux objectifs du PCM d'Ecaussinnes	199
6	La communication n'est pas un objectif mais un devoir.....	200
Annexes		201
1	Compte-rendu de la réunion d'information publique	202

Partie 1 : Analyse de la situation existante

1 Introduction

1.1 Contexte et démarche de l'étude

La mobilité est très complexe. Elle traite en même temps de la qualité de vie, de l'aménagement du territoire, du développement économique, de l'arbitrage collectif et d'une multitude de décisions à l'échelle individuelle. Malgré cela, les déplacements doivent rester un outil stratégique pour le développement territorial communal et non pas un but en soi.

C'est pourquoi l'ensemble des responsables de la mobilité de la Région Wallonne et de la commune d'Ecaussinnes ont confié au bureau Agora l'élaboration de ce plan communal de mobilité.

1.2 Objectif et contenu de la phase 1

Cette étude, démarrée en février 2011, se déroule en deux phases :

Phase 1 :

- **Diagnostic** : quelle est la situation actuelle en matière de mobilité ; quels sont les points forts, les faiblesses et points noirs, mais aussi quelles opportunités et quels enjeux ?
- **Objectif** : quelles situations la commune et le SPW veulent-ils atteindre ?

Phase 2 : Plan d'action – propositions : concrètement, que peut-on faire ?

Le présent rapport détaille les éléments du diagnostic et les objectifs à atteindre.

2 Analyse socio-économique et aménagement du territoire

2.1 Analyse territoriale

2.1.1 Contexte régional

La commune d'Ecaussinnes est située tout à l'Est de la province du Hainaut, limite provinciale jouxtant le Brabant Wallon. Il est intéressant de soulever cette proximité avec la Province du Brabant Wallon, car cette caractéristique géographique lui permet de bénéficier d'une bonne attractivité.

Son positionnement géographique lui confère une place intéressante dans les aires d'influence de différentes villes alentours :

- La Louvière ;
- Soignies ;
- Charleroi ;
- Mons ;
- Bruxelles.

En outre, Ecaussinnes paraît très accessible et bien reliée grâce aux différents modes de déplacement qui la traversent ou se trouvent à proximité :

- Deux autoroutes passent à moins de 3km :
 - l'autoroute E19 Mons – Bruxelles ;
 - l'autoroute E42 Mons – Namur ;
- Avec des charges de trafic de l'ordre de 7000 à 8500 véhicules/jour, les trois routes régionales sont considérées comme étant « moyennement accidentogènes » selon les statistiques du SPW¹ :
 - La N57 (Soignies – La Louvière) traverse la Commune selon un axe nord-ouest/sud-est en 2 x 1 voie et subit un trafic de poids lourds important ;
 - La N534-N59 (Braine-le-Comte – Manage) passe à l'extrémité Est du territoire selon un axe nord-sud, parallèlement au canal, avec ce même constat de trafic de poids lourd important sur une 2 x 1 voie ;
 - La N532 (Ecaussinnes – Braine-le-Comte) est également une 2 x 1 voie ;
- Deux gares SNCB desservent Ecaussinnes avec la ligne 107 Braine-le-Comte – Binche ;
- Le canal Bruxelles-Charleroi traverse la Commune au Sud sur 9km ;
- Le RAVeL 3 suit les chemins de halage du même canal.

Cette bonne accessibilité place la Commune à une distance-temps variant de 15 à 30 min pour aller jusqu'aux centres de la Louvière et de Soignies ; de 30 min à 1h pour aller jusqu'aux centres de Nivelles, Mons, Charleroi et Bruxelles.

¹ Source : PCDR

Carte 1 : localisation d'Ecaussinnes au sein de sa Région territoriale

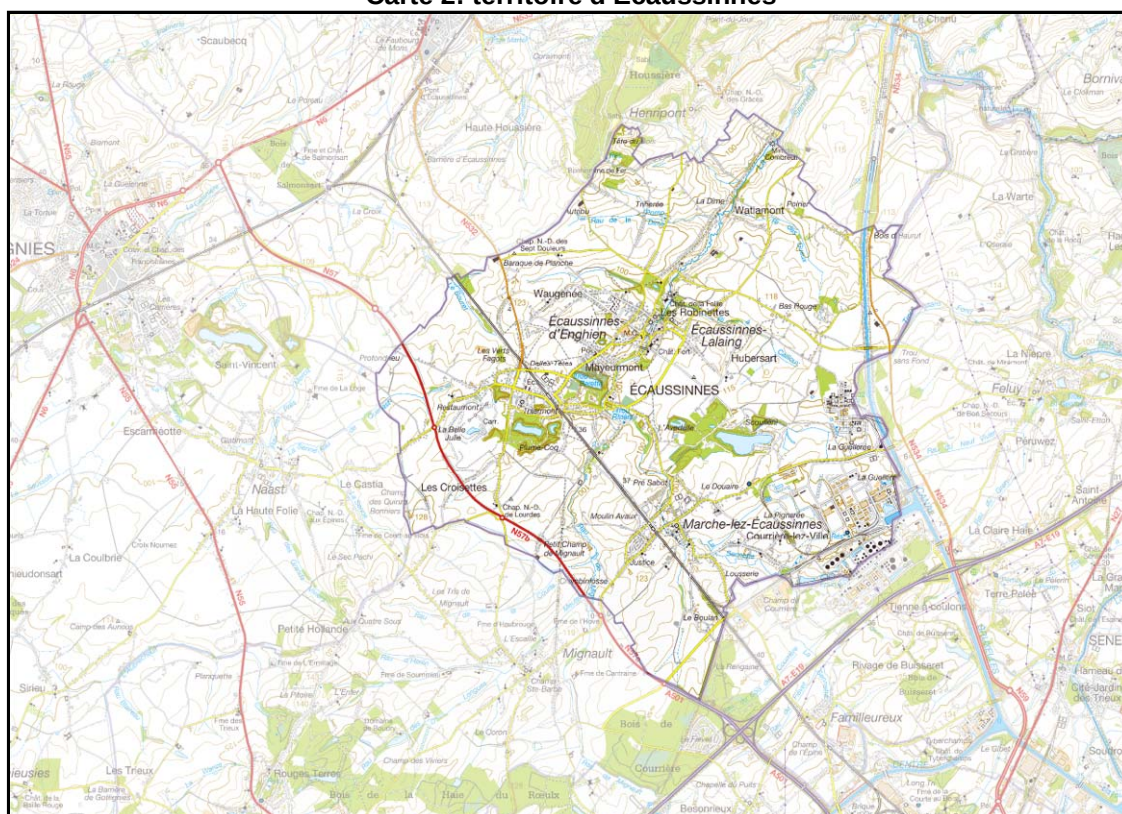


Source : Carte IGN

2.1.2 Contexte communal

2.1.2.1 Ecaussinnes et les communes voisines

Carte 2: territoire d'Ecaussinnes

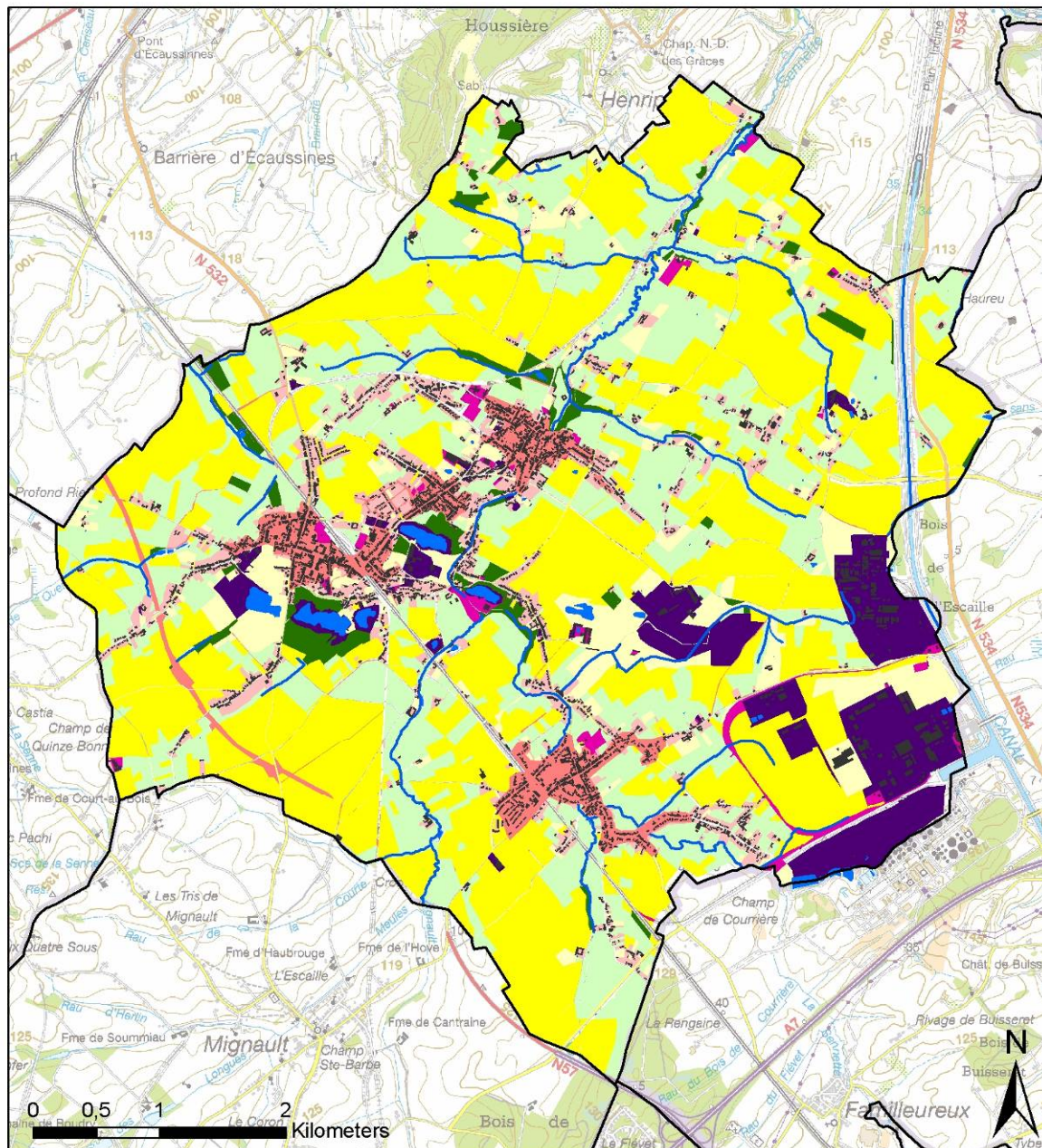


Source : Carte IGN

Ecaussinnes se trouve en contiguïté avec les communes de Seneffe à l'Est, de Braine-le-Comte au Nord, de Soignies à l'Ouest, du Roeulx au Sud ainsi qu'à proximité de la Louvière au niveau de la N57.

2.1.2.2 Occupation du sol

Carte 3 : occupation du sol



Légende		
Cours et jardins	Bois	bati_2008
Chemins et places cadastrés	Prairies	noyau_bati
Terrains, bâtiments ou équipements d'utilité publique et communautaires	Cultures	cours_eau
Terrains ou bâtiments destinés aux loisirs	Vergers ou pépinières	plan_eau
Bâtiments sociaux ou hospitaliers	Terres vaines et vagues	
Terrains ou bâtiments voués à l'activité économique	Autres superficies non bâties	

A Ecaussinnes, 83.8% du territoire est non bâti. Cette proportion est légèrement inférieure à la moyenne régionale ainsi qu'à celles des communes alentours ayant un profil similaire de commune rurale. Ceci s'explique par une proportion d'habitat, d'activités économiques et de voiries plus importantes comparées aux autres communes.

Tableau 1 : comparaison de l'occupation du sol à Ecaussinnes avec les Communes alentours et la moyenne régionale

	Cultures	Prairies	Bois	Autre non bâti	Total non bâti	Habitat	Activités Economiques	Voiries et autres
Ecaussinnes	59,8%	16,4%	2,6%	5,0%	83.8%	7,3%	4,0%	4,9%
Braine-le-Comte	55,7%	23,8%	9,1%	1,8%	90.4%	6,6%	0,7%	1,3%
Soignies	58,8%	24,2%	4,5%	2,7%	90.2%	6,8%	1,4%	2,6%
Seneffe	58,3%	17,5%	8,7%	2,5%	87%	5,8%	4,6%	2,6%
La Louvière	36,7%	10,6%	5,8%	10,9%	63.2%	21,2%	7,6%	7,2%
Le Roeulx	51,0%	25,5%	9,9%	3,6%	90%	7,2%	1,3%	1,5%
Wallonie	31,9%	20,7%	29,5%	4,3%	86.4%	6,1%	2,2%	5,3%

Source : Fiche de la Région Wallonne

Ecaussinnes s'est historiquement implantée le long des cours d'eau pour y construire des moulins. L'habitat se développe ensuite autour du château (Ex. Ecaussinnes-Lalaing), des églises formant les noyaux historiques que sont Ecaussinnes-Lalaing, Ecaussinnes-d'Enghien (noyaux contigus) et Marche-lez-Ecaussinnes.

Avec l'arrivée du chemin de fer, l'urbanisation se poursuit autour des points de gares ainsi qu'aux alentours des carrières. La dédensification s'opère à partir des années 80, avec un nombre moins important de constructions prenant davantage d'espace.

La densité relative d'Ecaussinnes correspond à celle d'une commune rurale avec une urbanisation assez bien regroupée en deux centralités entre lesquelles se trouvent les anciens sites d'exploitations de carrières, et avec eux des regroupements d'habitations ouvrières. D'autres hameaux de petites tailles notamment au Nord de la Commune ainsi que le zoning pétrochimique suivant le canal à la limite sud-est complètent l'urbanisation d'Ecaussinnes. Cette zone d'activités économiques stimule positivement le nombre d'entreprises et donc de salariés sur le territoire. C'est le deuxième site de chimie en Belgique, après Anvers.

2.1.3 Attraites touristiques

Ecaussinnes provient du mot latin « calcinae », four à chaux. De tout temps, les habitants de la région ont travaillé la pierre calcaire pour produire de la chaux. La Région est marquée par les traces de ce passé avec la présence de nombreuses carrières dont une est encore en activité.

Outre cette particularité régionale, Ecaussinnes bénéficie d'un certain nombre d'autres attraits considérés comme touristiques :

- le château médiéval d'Ecaussinnes-Lalaing : classé depuis 1972 ;
- le château de la Folie : monument classé, de même que ses jardins, depuis 1976 ;
- Le musée du souvenir présentant une collection relative à la seconde guerre mondiale ;
- la Brasserie Ultra : située dans l'ancienne ferme-château de Restaumont ;
- Le « goûter matrimonial » ;
- Le Springs Blues festival.

Photo 1 : le château médiéval d'Ecaussinnes-Lalaing



Photo 2: le château de la Folie



Ecaussinnes dispose également d'un réseau de ruelles et sentiers intéressants ayant permis de tracer quatre itinéraires balisés de promenades dont une boucle familiale en VTT (les éléments particuliers du patrimoine architectural lié à la pierre et le cadre paysager du « Val de Sennette »).

2.1.4 Conclusions

Analyse territoriale

Attractivité intéressante de part sa proximité avec plusieurs pôles d'emplois.

Bonne accessibilité de la Commune.

Une urbanisation sous forme de deux principaux centres historiques avec des petits hameaux proches.

Une majorité du territoire en surface non bâtie destinée essentiellement à l'activité agricole.

Une place relativement importante en termes d'emplois et d'emprise au sol est tenue par l'activité pétrochimique

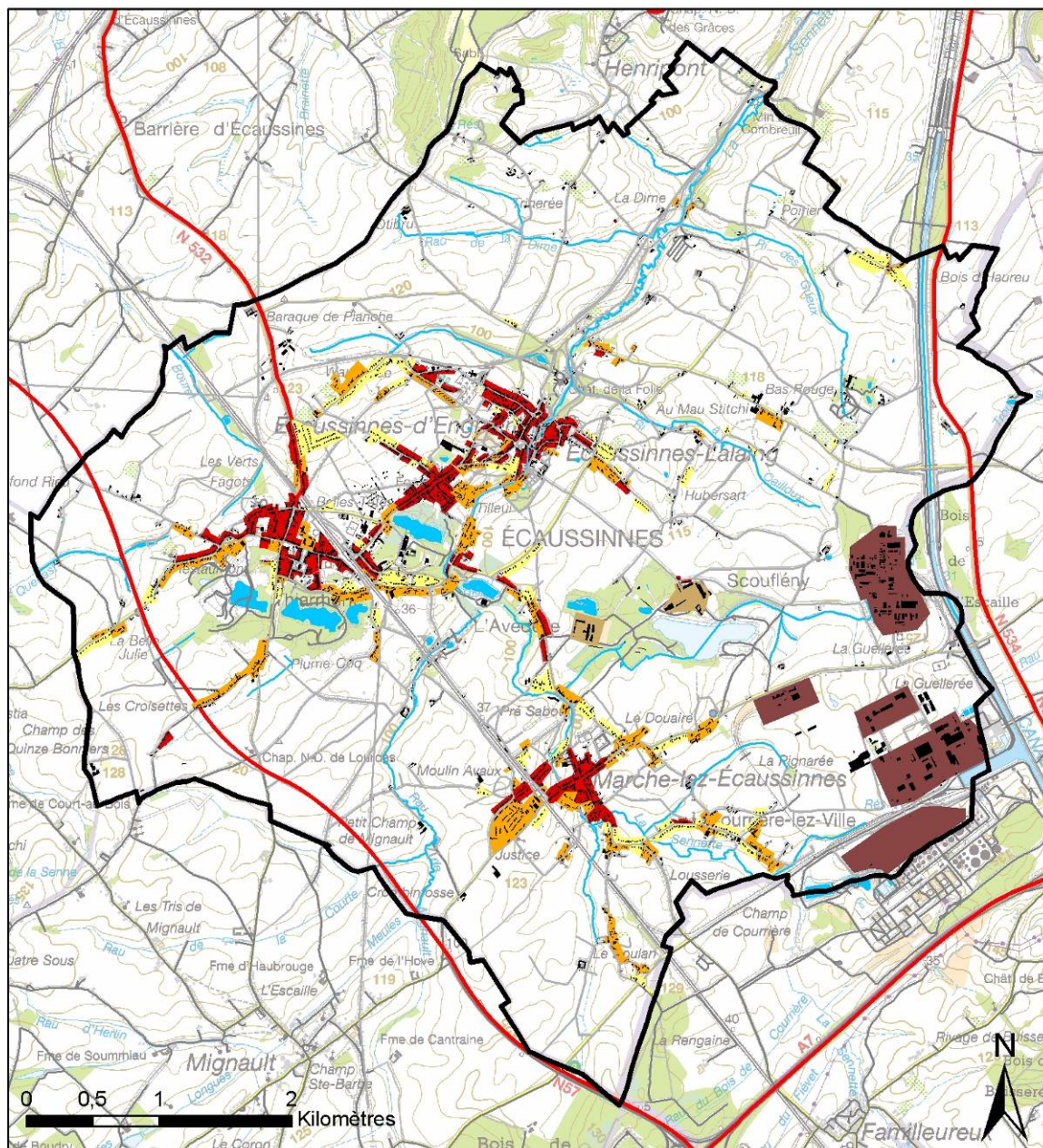
Ecaussinnes possède quelques attraits touristiques sous forme de monuments historiques, musées et événements culturels.

2.2 Population

2.2.1 La pression démographique

Au 1^{er} Mars 2011, Ecaussinnes comptait 10.635 habitants pour une superficie de 3477 ha soit une densité de 305.8 hab/km², densité paraissant légèrement inférieure à celle de la Province du Hainaut (338 hab/km²) mais supérieure à celle de la Région Wallonne (200 hab/km²).

Carte 4: densité du bâti à Ecaussinnes



Légende

- | | | |
|--|---|---|
| Bâti 2008 | Zone bâtie dispersée en ordre ouvert | Routes Nationales |
| Zone bâtie continue ou peu disjointe | Bâti industriel contemporain | cours d'eau |
| Zone bâtie discontinue ou peu dispersée | Bâti industriel désaffecté | Plan d'eau |

Tableau 2: répartition de la population par noyaux villageois

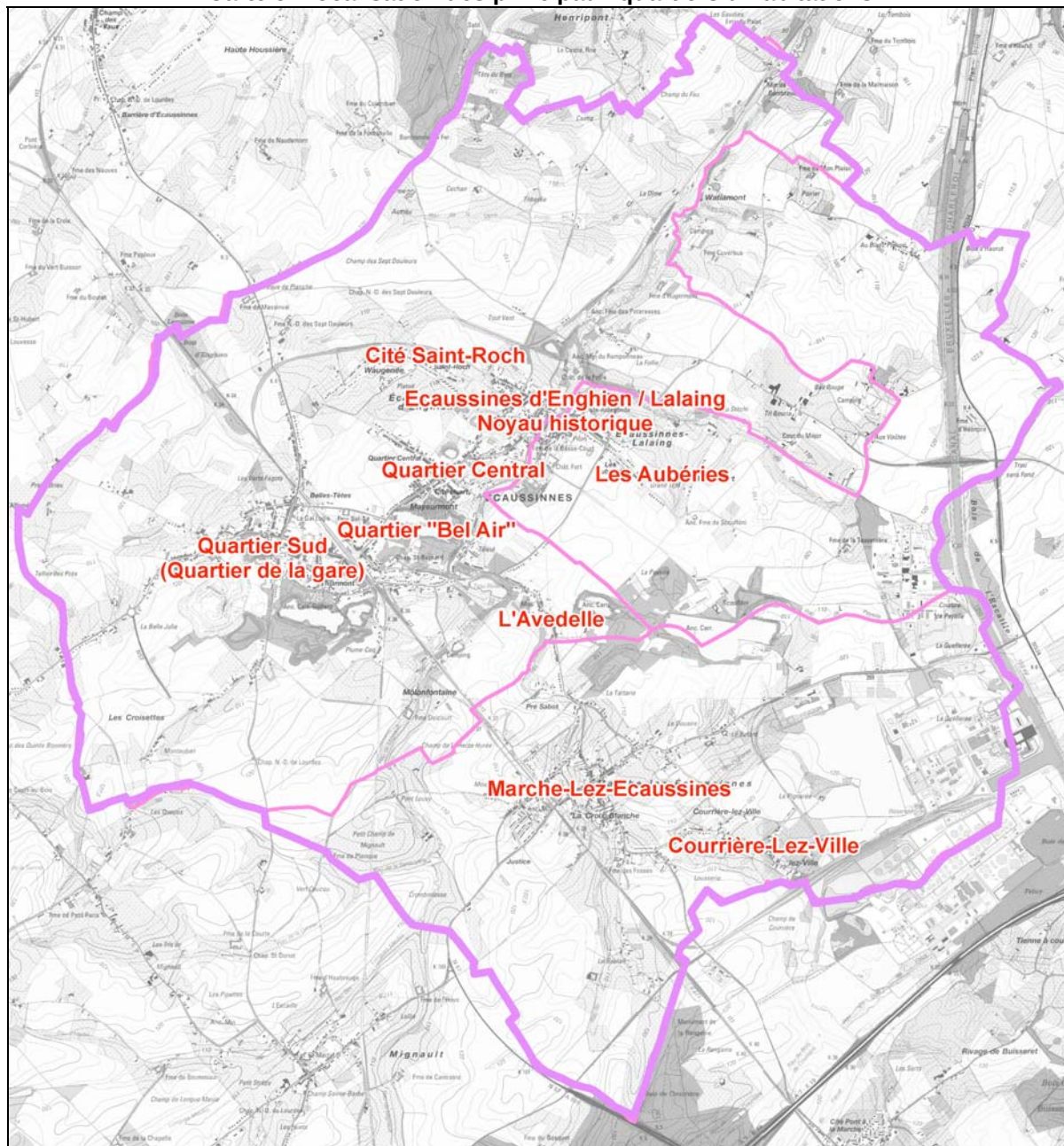
Ancienne commune	Dénomination des principaux quartiers d'habitation	Population (en nb d'hab)	Pourcentage de la population totale
ECAUSSINNES-LALAING		1041	10,8 %
	Noyau historique	370	3,9 %
	Les Auberries	366	3,9 %
	Urbanisation diffuse	285	3,0 %
ECAUSSINNES-D'ENGHIEN		6278	66,2 %
	Noyau historique	1105	11,7 %
	Quartier Sud (ou « de la gare ») : Thiarmon	600	6,3 %
	Quartier Sud (ou « de la gare ») : Restaumont - Belles-Têtes	1008	10,6 %
	Quartier Central	890	9,4 %
	Quartier "Bel Air" et Carrière	734	7,7 %
	Cité Saint-Roch	271	2,9 %
	Quartier de l'Avedelle	266	2,8 %
	Urbanisation diffuse	1404	14,8 %
MARCHE-LEZ-ECAUSSINNES		2178	23,0 %
	Marche-lez-Ecaussinnes	1145	12,1 %
	Courrière-lez-Ville	286	3,0 %
	Urbanisation diffuse	747	7,9 %

Source : Schéma de structure communal, tome 1, 2006

Ecaussinnes-d'Enghien regroupe la majorité des habitants avec 66.2% de la population. Nommée avant « Grand Ecaussinnes », c'est l'entité la plus peuplée et la plus étendue. Le noyau le plus important et le plus ancien se trouve autour de la Grand Place actuelle. S'en suit Marche-lez-Ecaussinnes avec 23% et Ecaussinnes-Lalaing avec 10.8%.

La population se concentre dans les noyaux historiques, les quartiers des gares, les principaux quartiers récents s'étant greffés autour.

Carte 5 : localisation des principaux quartiers d'habitations

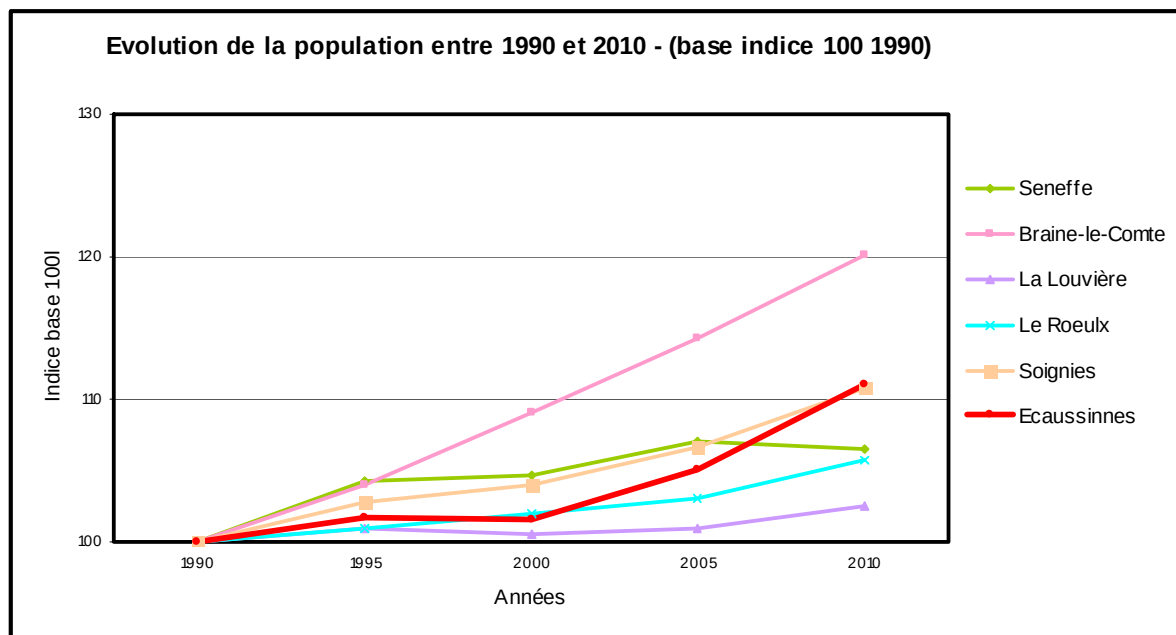


Source : Schéma de structure communal

2.2.2 Evolution de la population

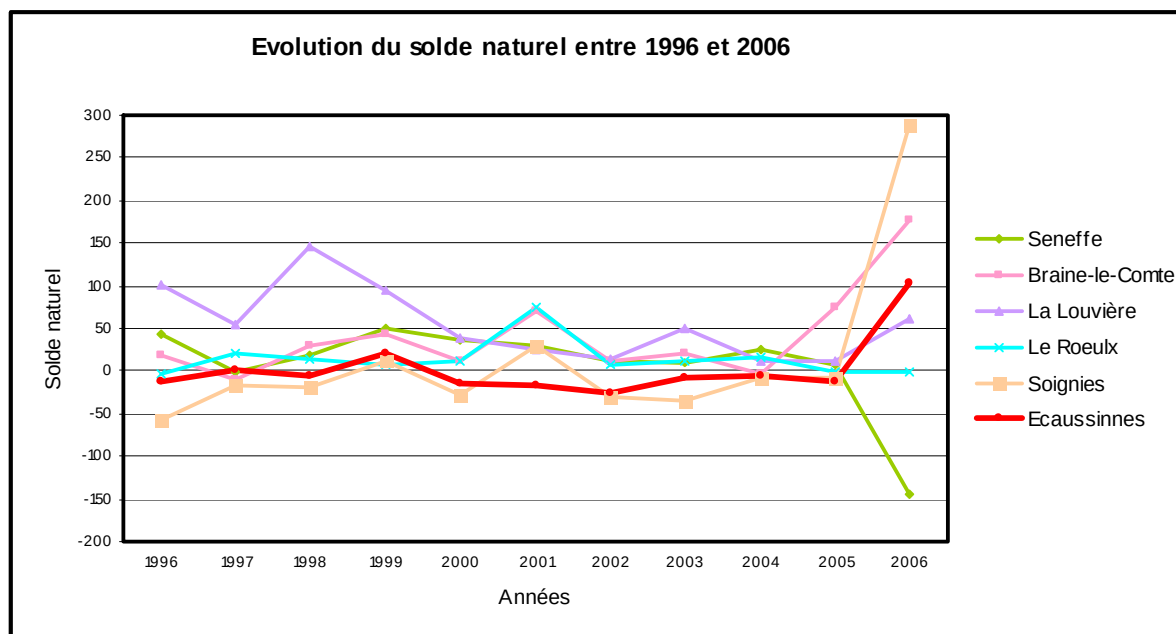
Ecaussinnes se caractérise par une croissance démographique semblable à la moyenne régionale (4.2%) avec, sur toute la période, une différence entre un solde migratoire positif contre un solde naturel négatif ou faible. Ceci témoigne d'une situation où le solde migratoire positif permet de combler le manque du solde naturel. La bonne santé du solde migratoire confirme l'attractivité de la Commune qui se vérifie très bien sur le terrain de part les prix de l'immobilier ou le nombre de lotissements en construction.

Figure 1 : évolution de la population entre 1990 et 2010



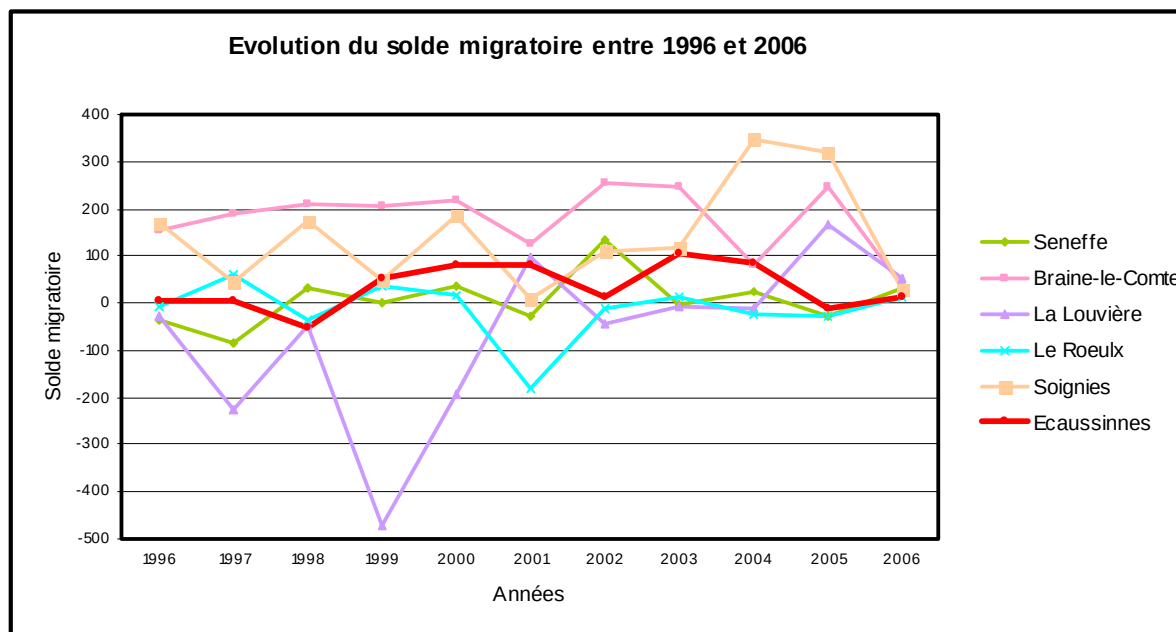
Source : Registre National – population résidente au 01/01/90 au 01/01/10

Figure 2 : évolution du solde naturel entre 1996 et 2006



Source : Registre National – population résidente au 01/01/96 au 01/01/06

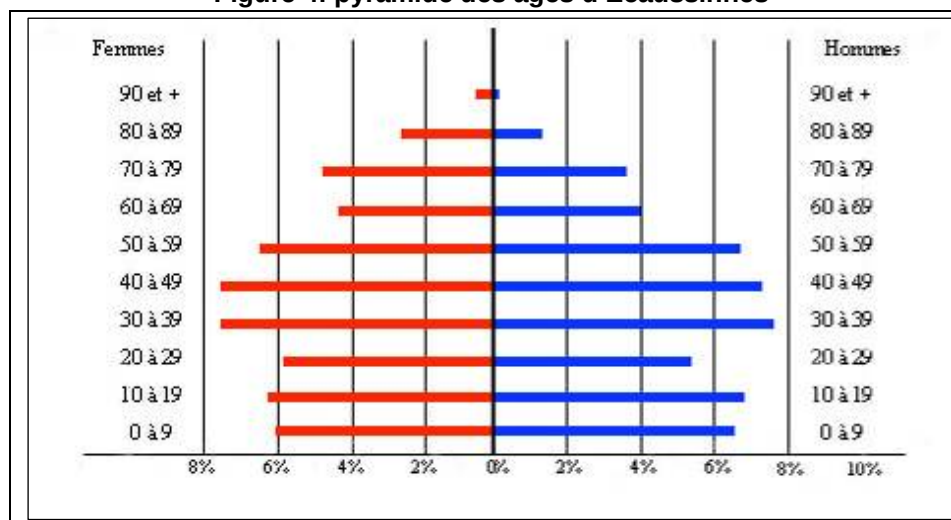
Figure 3: évolution du solde migratoire entre 1996 et 2006



Source : Registre National – population résidente au 01/01/96 au 01/01/06

2.2.3 Age de la population

Figure 4: pyramide des âges d'Ecaussinnes



Source : PCDR - fiche environnemental par commune, janvier 2008

D'après la pyramide des âges, Ecaussinnes semble avoir une structure de la population assez homogène avec environ 26% de la population ayant moins de 20ans, 26% se situant dans la tranche d'âge des 20-39ans. La tranche des 40-59ans est la plus représentée avec une proportion légèrement inférieure à un tiers (29%). Les derniers 20% sont représentés par les plus de 60ans.

Tableau 3: répartition de la population d'Ecaussinnes par tranche d'âge et comparaison avec les moyennes régionales et provinciale

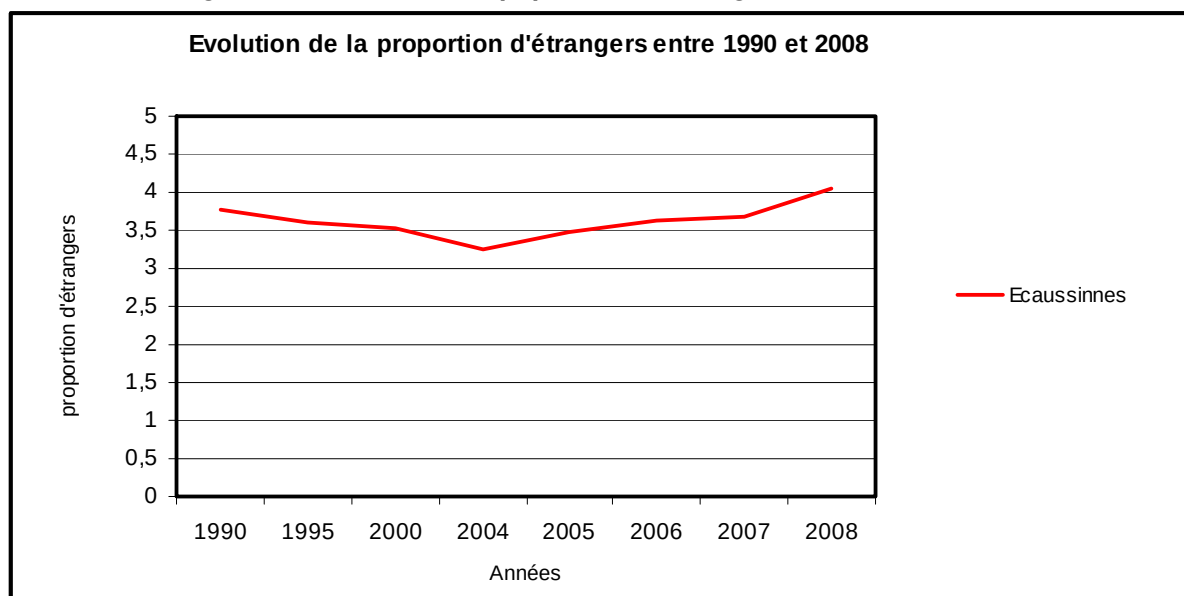
	Ecaussinnes	Province du Hainaut	Région wallonne
Moins de 18 ans	23,5 %	23,3 %	23,4 %
Entre 18 et 65 ans	59,2 %	59,7 %	60,0 %
Plus de 65 ans	17,4 %	17,0 %	16,6 %

Source : PCDR- INS - chiffres au 1er janvier 2003

Il y a une forte similitude entre la structure d'âge de la population d'Ecaussinnes et les moyennes provinciale et régionale.

2.2.4 La population étrangère

Figure 5 : évolution de la population d'étrangers entre 1990 et 2008



Source : Registre National – données du 01/01/90 au 01/01/08

Entre 1990 et 2008, la Commune d'Ecaussinnes a connu une faible et relative constance en ce qui concerne la proportion d'étrangers, elle oscille entre 3 et 4%.

2.2.5 Conclusions

Population

Une densité type d'une commune rurale.

Une urbanisation relativement en continu : concentration de la population dans les centres historiques, puis dans les hameaux venant se greffer autour.

Commune attractive.

Une structure de la population par âge assez homogène.

2.3 Les activités et l'emploi

2.3.1 L'emploi

Ecaussinnes se trouvant à proximité de plusieurs pôles d'attraction, la Commune peut ressentir la bonne ou la mauvaise santé de ces derniers en termes d'emplois. Ainsi, la bonne santé d'Ecaussinnes en termes de population active est fortement liée aux pôles d'attraction alentours.

Tableau 4: évolution du nombre d'emplois par pôles entre 1994 et 2002

Pôles d'emploi	Nombre emplois 1994	Nombre emplois 1998	Nombre emplois 2002	Variation 1994/2002
Charleroi	79.251	78.443	78.159	- 1,38 %
Mons	33.890	37.216	38.596	+ 13,89 %
La Louvière	20.483	20.600	21.169	+ 3,35 %
Nivelles	11.416	12.399	13.258	+ 16,14 %
Soignies	6.812	7.091	7.597	+ 11,52 %
Seneffe	4.522	5.613	5.901	+ 30,50 %
Braine-le-Comte	2.737	2.340	2.522	- 7,86 %
Total	159.111	163.702	167.202	+ 5,09 %

Source : PCDR – données ONSS

Tableau 5: comparaison du taux d'activité, taux d'emploi et taux de chômage de 2001 et 2005

	Taux d'activité ²	Taux d'emploi ³	Taux de chômage ⁴
2001*	66%	57.7%	12.6%
2005 **	69.3%	58.2%	15.9%

Source : * PCDR - INS, 30 juin 2001 - ** base de données INS

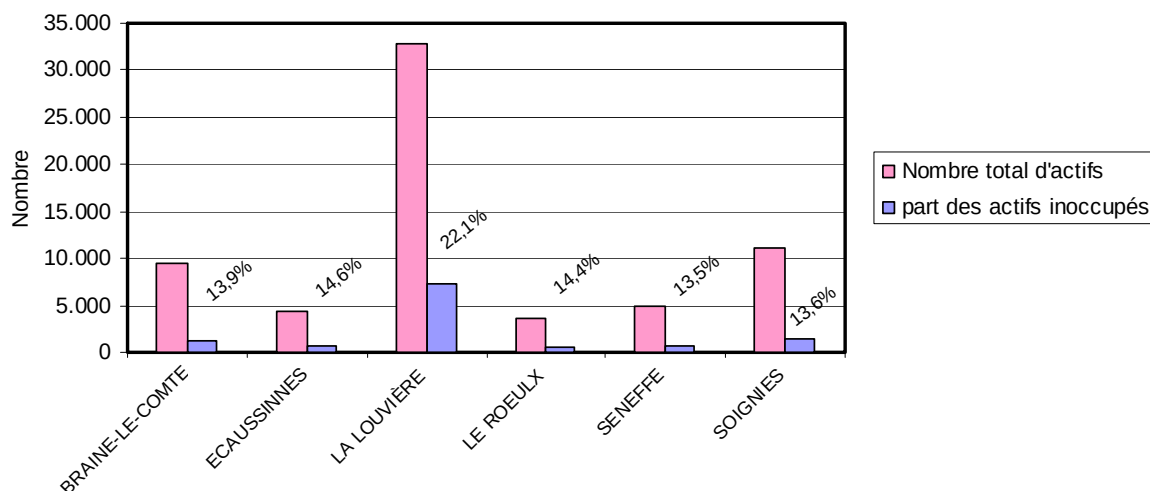
Ecaussinnes affiche une situation encourageante avec un taux d'actifs croissant et quasiment égal à 70% en 2005. Le taux d'emploi, quant à lui, s'élevait à 58% cette même année.

² Taux d'activité : part des personnes actives dans la population totale

³ Taux d'emploi : part des personnes disposant d'un emploi parmi celles en âge de travailler (15-64 ans)

⁴ Taux de chômage : part des personnes au chômage dans la population active

Figure 6 : population active à Ecaussinnes et dans les Communes alentours



Source : Base de données CAPRU - données 2008-2009

En 2008, le taux d'actifs inoccupés était de 14.6%, pourcentage similaire aux communes alentour, et inférieur à celui de la Région Wallonne et de l'arrondissement. Cela représente 10.8% de la population en âge de travailler (18 ans – 65 ans).

La plus forte proportion s'observe chez les jeunes de moins de 30 ans. Concernant la tranche d'âge +55 ans, le taux d'actifs inoccupés tend vers l'augmentation.

2.3.2 Les entreprises

En terme de nature de l'emploi, le zoning stimule positivement le nombre d'entreprises et donc de salariés sur le territoire. C'est le deuxième site de la chimie en Belgique, après Anvers. L'agriculture, le commerce de gros sont des secteurs en perte de vitesse alors que l'immobilier mais également le secteur tertiaire non marchand sont en bonne progression.

Photo 3: vue du Zoning



Photo 4: vue du zoning



Tableau 6 : composition des actifs en 2006

Total des salariés	Total des indépendants	Total des demandeurs emplois	Total des actifs
893	637	660	2.190

Source : PCDR - ONSS, 2006 - INASTI, 2003

Ecaussinnes bénéficie d'une bonne dynamique entrepreneuriale. 37% des commerçants sont des indépendants, 23% appartiennent aux professions libérales, 20% au secteur industriel, 10% au secteur agricole et les 10% restants dans les services.

Entre 1985 et 2003, le nombre de professions libérales a cru, tandis que les agriculteurs, artisans et industriels ont subi un déclin. La proportion des commerçants quant à elle est restée stable.

Une attention particulière doit être portée sur l'activité agricole. D'après le recensement agricole de 2005 effectué par l'INS :

- 71% de la SAU⁵ est constituée de terres arables dont une majorité pour la culture de céréales ; puis la culture fourragère type maïs, industrielles type betteraves sucrières ; le reste sert à la culture de pommes de terres, légumes en plein air, la jachère, les pépinières...
- 29 % de la SAU est destinée de façon permanente aux pâtures.

Paradoxalement si ce secteur se présente comme une activité en perte de vitesse et peu présent, il gère la majorité du territoire communal, ce qui lui donne une position privilégiée à prendre en compte. L'activité agricole sera prise en compte par les déplacements intra-communaux qu'elle peut générer.

En outre, les commerces locaux semblent bien représentés sur le territoire. C'est un atout pour les habitants qui ont à leur portée des commerces répondant à leurs besoins quotidiens. En termes de mobilité, il faudra donc veiller à permettre une bonne accessibilité ainsi qu'une meilleure qualité dans la circulation piétonne et cycliste.

2.3.3 Conclusions

Les activités et l'emploi

Un taux d'activité important témoigne de la bonne santé économique de la Commune.

Intéressante dynamique entrepreneuriale orientée principalement sur les secteurs commerçant et les professions libérales. Opportunité intéressante en termes de mobilité pour travailler sur l'accessibilité des commerces par les modes de déplacements doux.

L'activité agricole, même en perte de vitesse, occupe une place importante au niveau socioéconomique. Intégrer l'impact des déplacements générés par l'activité agricole.

⁵ SAU = surface agricole utile

2.4 Profil de mobilité

Le profil de mobilité d'Ecaussinnes peut être dressé grâce à deux sources de données :

- Enquête socio-économique de 2001 de l'Institut National de la Statistique. Cette étude date de plus de 10 ans maintenant mais elle est la dernière recoupant le lieu de résidence et le lieu de travail ou le lieu d'étude de l'ensemble de la population de Belgique.
- Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail de 2008. Les résultats de cette étude sont issus des plans de déplacements d'entreprises. Par conséquent, les données n'intègrent que le personnel des entreprises de plus de 100 employés. Les déplacements domicile-travail du personnel des petites entreprises ne sont donc pas repris.

Ces deux sources de données seront utilisées dans l'analyse qui suit.

2.4.1 Mouvements liés à l'emploi

2.4.1.1 Mouvement des Ecaussinnois vers leur lieu de travail – mobilité sortante

Les déplacements domicile-travail des Ecaussinnois sont présentés dans les deux tableaux suivants.

Tableau 7 : répartition des déplacements domicile-travail (2001)

Lieu de travail	Ecaussinnes	%
Région Bruxelles-Capitale	540	15,4 %
Région Wallonne	1670	47,8 %
Région Flamande	73	2,1 %
Profession itinérante	223	6,4 %
Travaillant à domicile	412	11,8 %
Lieu inconnu	570	16,3 %
Etranger	9	0,2 %
Total	3497	100 %

Source : Enquête socio-économique de 2001 de l'INS

Près de la moitié des Ecaussinnois qui travaillent effectuent leur déplacement domicile-travail au sein de la Région Wallonne.

La Région Bruxelloise regroupe 15% des déplacements domicile-travail des Ecaussinnois.

Tableau 8 : détail des déplacements domicile-travail des Ecaussinnois par entités administratives (2001)

Lieu de travail		Ecaussinnes		%
Région Bruxelles-Capitale		540		
	Arrondissement de Bruxelles		540	23,7 %
	Bruxelles Ville		213	
	Autres communes		327	
Région Wallonne		1670		
	Arrondissement Soignies		900	39,4 %
	Ecaussinnes		331	
	Soignies		230	
	La Louvière		168	
	Braine-le-Comte		135	
	Le Roeulx		18	
	Autres communes		18	
	Arrondissement Nivelles		333	14,6 %
	Nivelles		114	
	Braine-l'Alleud		54	
	Tubize		49	
	Waterloo		25	
	Ittre		17	
	Ottignies – Louvain-la-Neuve		15	
	Braine-le-Château		13	
	Wavre		13	
	Rebecq		13	
	Autres communes		20	
	Arrondissement Charleroi		248	10,9 %
	Seneffe		100	
	Charleroi		80	
	Manage		40	
	Autres communes		28	
	Arrondissement de Mons		94	4,1 %
	Mons		82	
	Autres communes		12	
	Arrondissement Thuin		42	1,8 %
	Morlanwelz		25	
	Binche		13	
	Autres communes		4	
	Arrondissement Namur		25	1,1 %
	Namur		12	
	Autres communes		13	
	Autres arrondissements		28	1,2%
Région Flamande		73		
	Arrondissement Hal Vilvorde		63	2,8 %
	Autres arrondissements		10	0,4 %
Total		2283		100%

Source : Enquête socio-économique de 2001 de l'INS

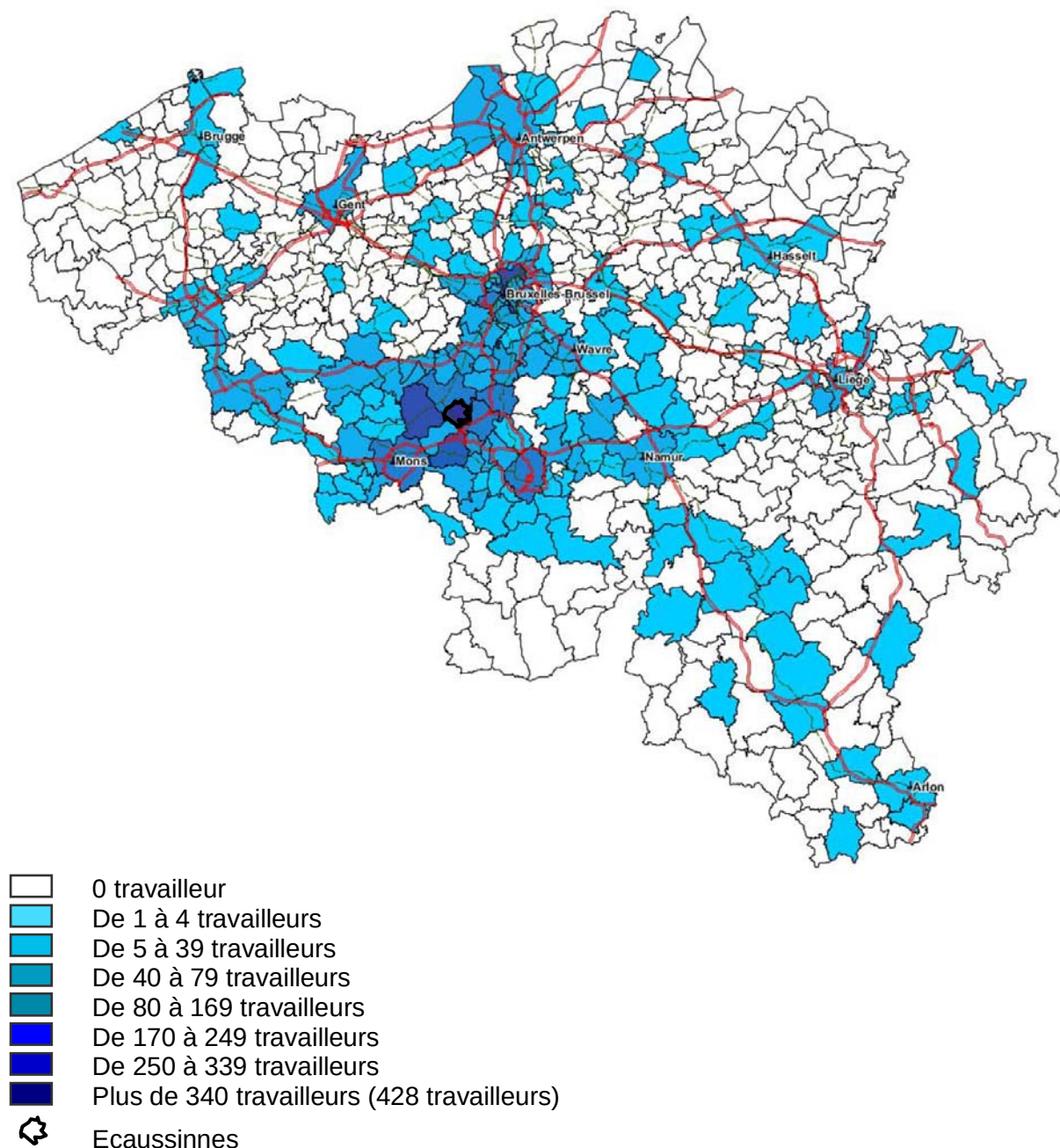
Ecaussinnes est la principale commune d'emploi pour les Ecaussinnois. Environ 15% des Ecaussinnois qui travaillent exercent leur emploi au sein du territoire communal. Ce sont donc plus de 300 navettes qui sont effectuées chaque jour au sein de la commune.

La Région Bruxelloise représente un pôle d'emploi important pour les Ecaussinnois avec plus de 500 d'entre eux qui effectuent quotidiennement la navette.

A proximité immédiate d'Ecaussinnes, cinq pôles d'emploi des Ecaussinnois sont identifiables : Soignies, La Louvière, Braine-le-Comte, Nivelles et Seneffe. De nombreux déplacements domicile-travail s'effectuent ainsi dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres autour d'Ecaussinnes.

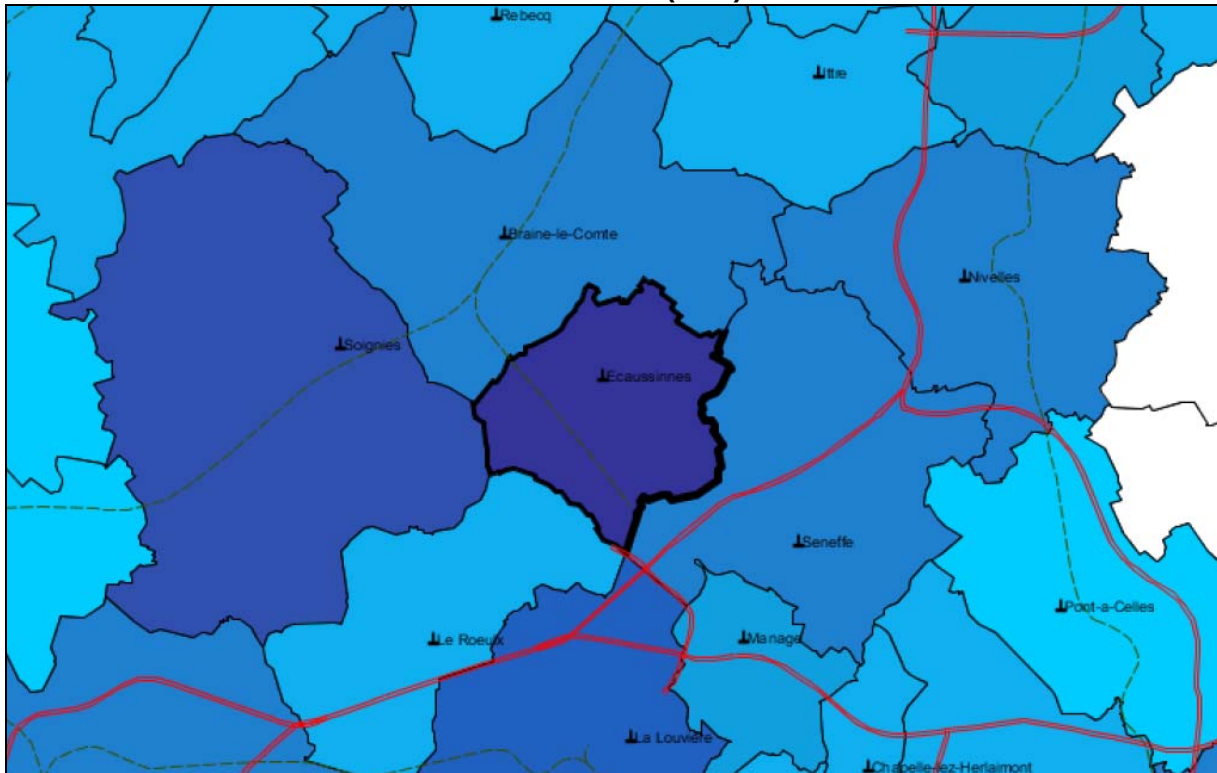
Les données de 2008 viennent renforcer les constats précédents.

Carte 6 : répartition des déplacements domicile-travail des Ecaussinnois à l'échelle nationale (2008)



Source : Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail de 2008

Carte 7 : répartition des déplacements domicile-travail des Ecaussinnois à proximité d'Ecaussinnes (2008)



Source : Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail de 2008

Ecaussinnes représente le principal pôle d'emploi des Ecaussinnois. En effet, plus de 400 Ecaussinnois travaillent sur le territoire communal.

Soignies représente le deuxième pôle d'emploi pour les habitants d'Ecaussinnes avec plus de 270 personnes qui effectuent quotidiennement la navette entre ces deux communes.

La ville de Bruxelles est la troisième destination des travailleurs résidants à Ecaussinnes avec plus de 250 personnes. En considérant la Région Bruxelloise dans son ensemble, ce sont plus de 750 Ecaussinnois qui se rendent quotidiennement à Bruxelles.

Les communes de La Louvière, Nivelles, Braine-le-Comte, Charleroi, Mons et Senefte accueillent chacune plus de 100 travailleurs venant d'Ecaussinnes.

2.4.1.2 Mouvement des travailleurs vers Ecaussinnes– mobilité entrante

Les entreprises d'Ecaussinnes, et notamment celles implantées dans le zoning, génèrent également des déplacements domicile-travail à destination du territoire communal.

Tableau 9 : détail des déplacements domicile-travail à destination d'Ecaussinnes par entités administratives (2001)

Lieu de résidence		Ecaussinnes		%
Région Bruxelles-Capitale		0		
Région Wallonne		609		
	Arrondissement Soignies	480		77,9 %
	Ecaussinnes		331	
	La Louvière		51	
	Soignies		49	
	Braine-le-Comte		34	
	Le Roeulx		14	
	Silly		1	
	Arrondissement Charleroi	42		6,8 %
	Manage		15	
	Seneffe		9	
	Chapelle-lez-Herlaimont		9	
	Autres communes		9	
	Arrondissement Thuin	33		5,4 %
	Binche		10	
	Morlanwelz		8	
	Autres communes		15	
	Arrondissement de Mons	25		4,1 %
	Mons		9	
	Autres communes		16	
	Arrondissement Nivelles	22		3,6 %
	Nivelles		9	
	Autres communes		13	
	Arrondissement Namur	4		0,6 %
	Autres arrondissements	3		0,5 %
Région Flamande		7		
	Autres arrondissements	7		1,1 %
Total		616		100%

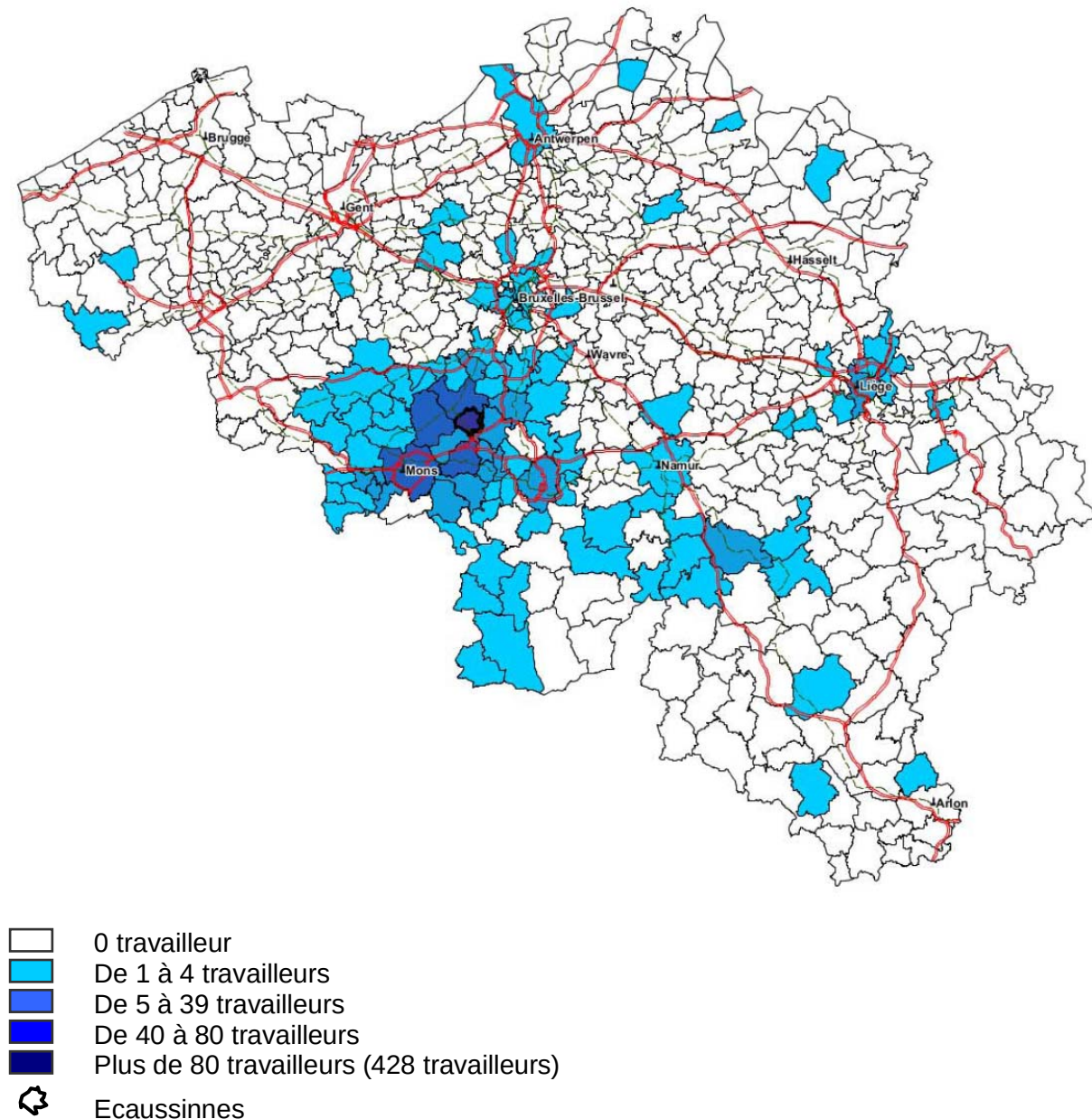
Source : Enquête socio-économique de 2001 de l'INS

Ecaussinnes est la commune de résidence la plus représentées chez les personnes travaillant à Ecaussinnes. Ainsi, chaque jour plus de 330 personnes effectuent leur déplacement domicile-travail au sein du territoire communal.

Les autres communes sont nettement moins représentées avec, au maximum, une cinquantaine de personnes travaillant à Ecaussinnes comme pour La Louvière et Soignies.

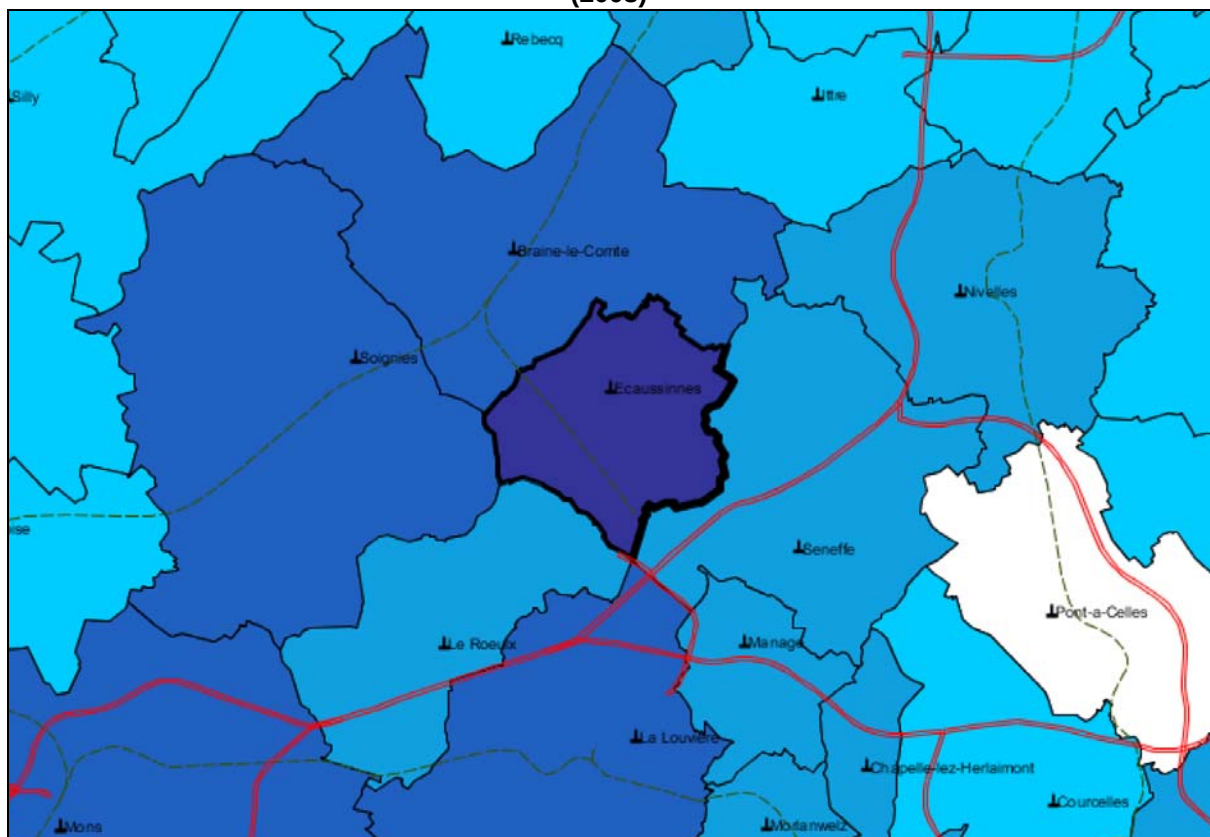
Les données de 2008 consolident les informations de l'enquête socio-économique de 2001.

Carte 8 : origines des personnes travaillant sur Ecaussinnes (2008)



Source : Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail de 2008

Carte 9 : origine des personnes travaillant à Ecaussinnes depuis les communes voisines
(2008)



Source : Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail de 2008

Ecaussinnes demeure le principal lieu de résidence des personnes travaillant sur Ecaussinnes. En 2008, ce sont plus de 400 travailleurs qui effectuent leur déplacement domicile-travail au sein du territoire communal.

La Louvière représente le deuxième lieu de résidence des personnes venant travailler à Ecaussinnes avec une soixantaine de personnes. Pour les autres voisines, moins d'une cinquantaine de personnes viennent travailler à Ecaussinnes depuis Braine-le-Comte, Mons et Soignies.

2.4.2 Mouvements liés à la scolarité

2.4.2.1 Mouvement des Ecaussinnois vers leur lieu de scolarité – mobilité sortante

Les déplacements domicile-école des Ecaussinnois se répartissent de la manière suivante :

Tableau 10 : détail des déplacements domicile-école des Ecaussinnois par entités administratives (2001)

Lieu de travail		Ecaussinnes		%
Région Bruxelles-Capitale		62		
	Arrondissement de Bruxelles		62	5,6 %
	Bruxelles Ville		30	
	Ixelles		8	
	Woluwe-Saint-Lambert		7	
	Autres communes		17	
Région Wallonne		1046		
	Arrondissement Soignies		828	74,5 %
	Ecaussinnes		305	
	Soignies		284	
	Braine-le-Comte		177	
	La Louvière		54	
	Autres communes		8	
	Arrondissement Nivelles		82	7,4 %
	Nivelles		48	
	Ottignies – Louvain-la-Neuve		19	
	Tubize		7	
	Autres communes		8	
	Arrondissement de Mons		67	6,0 %
	Mons		65	
	Autres communes		2	
	Arrondissement Charleroi		26	2,3 %
	Charleroi		8	
	Manage		8	
	Seneffe		6	
	Autres communes		4	
	Arrondissement Thuin		15	1,3 %
	Morlanwelz		11	
	Autres communes		4	
	Arrondissement Ath		13	1,2 %
	Ath		12	
	Autres communes		1	
	Arrondissement Namur		10	0,9 %
	Namur		7	
	Autres communes		3	
	Autres arrondissements		5	0,4 %
Région Flamande		4		
	Autres arrondissements		4	0,4 %
Total		1112		100%

Source : Enquête socio-économique de 2001 de l'INS

L'arrondissement de Soignies représente la destination des trois quarts des scolaires d'Ecaussinnes.

Ecaussinnes est le principal pôle de scolarité des Ecaussinnois. Ainsi, plus d'un quart des scolaires d'Ecaussinnes effectuent leur déplacement domicile-école au sein du territoire communal.

Soignies et Braine-le-Comte sont les deux autres pôles principaux de scolarité des Ecaussinnois avec respectivement 284 et 177 scolaires d'Ecaussinnes.

D'autres pôles scolaires ont une importance relative pour une cinquantaine d'Ecaussinnois : Mons, la Région Bruxelloise, La Louvière et Nivelles.

2.4.2.2 Mouvement des scolaires vers Ecaussinnes – mobilité entrante

Les écoles d'Ecaussinnes génèrent des déplacements domicile-école vers le territoire communal. Ceux-ci se répartissent de la manière suivante :

Tableau 11 : détail des déplacements domicile-école vers Ecaussinnes par entités administratives (2001)

Lieu de travail		Ecaussinnes		%
Région Bruxelles-Capitale		0		
Région Wallonne		368		
	Arrondissement Soignies		345	91,7 %
	Ecaussinnes		305	
	Braine-le-Comte		15	
	La Louvière		12	
	Le Roeulx		7	
	Soignies		5	
	Autres communes		1	
	Arrondissement Charleroi		14	3,7 %
	Manage		9	
	Autres communes		5	
	Arrondissement Nivelles		8	2,1 %
	Rebecq		5	
	Autres communes		3	
	Arrondissement Thuin		1	0,3 %
Région Flamande		8		
	Arrondissement Hal-Vilvorde		4	1,1 %
	Arrondissement Malines		3	0,8 %
	Arrondissement Louvain		1	0,3 %
Total		376		100 %

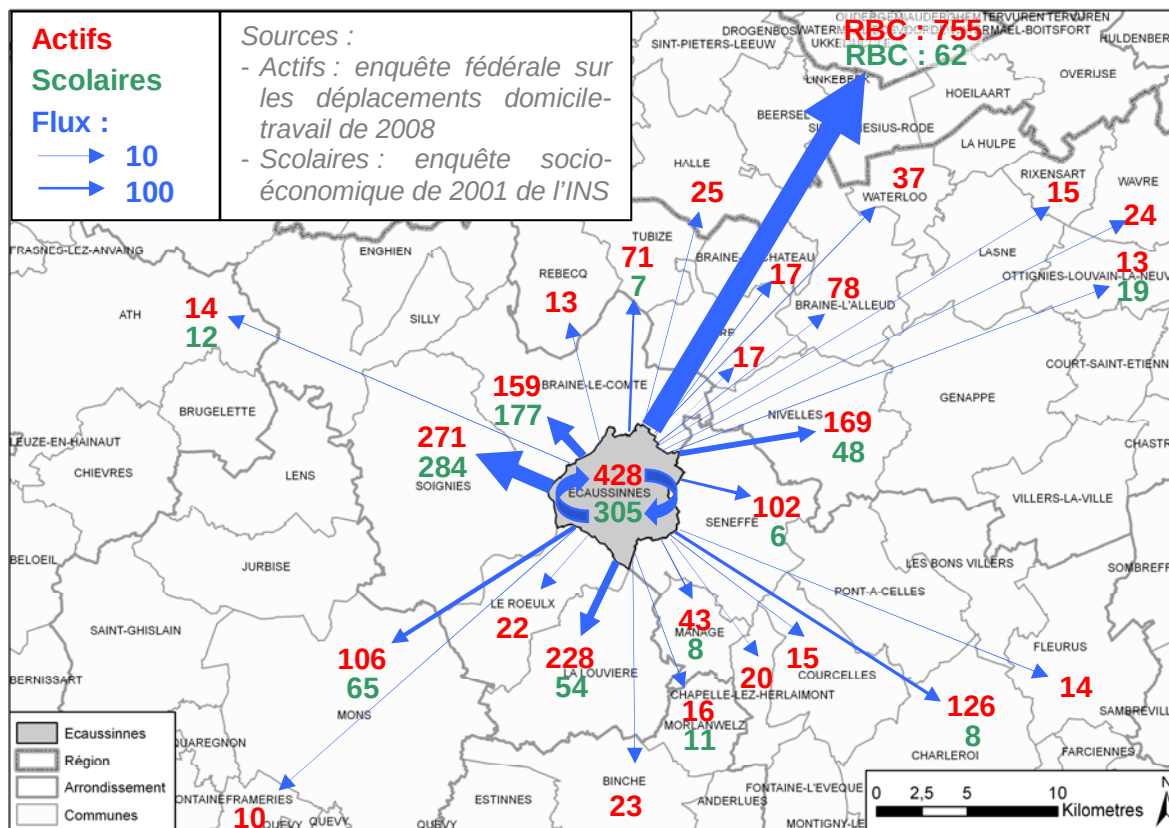
Source : Enquête socio-économique de 2001 de l'INS

Ecaussinnes est la principale commune de résidence des scolaires effectuant leur scolarité à Ecaussinnes. Ainsi, plus de 80% des élèves suivant leur cursus scolaire à Ecaussinnes habitent la commune.

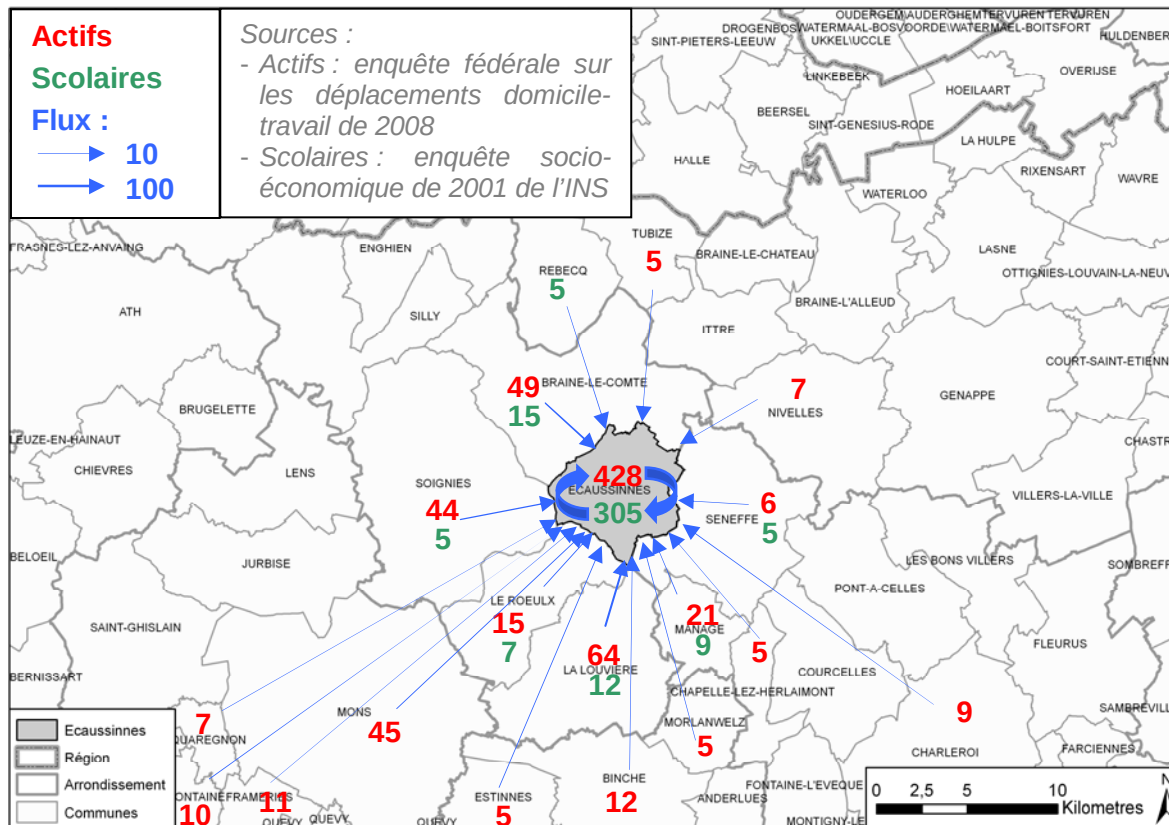
Les autres communes de résidence des scolaires sont beaucoup moins représentées avec au maximum seulement une quinzaine d'élèves (Braine-le-Comte et La Louvière).

2.4.3 Profil de mobilité : synthèse

Déplacements sortants



Déplacements entrants



Profil de mobilité

La majorité des déplacements domicile-travail et domicile-école s'effectuent au sein du territoire communal. Cette caractéristique du profil de mobilité des Ecaussinnois représente un avantage certain pour un usage utilitaire des modes doux.

Ecaussinnes est une commune émettrice de déplacements. En effet, les déplacements sortants sont plus nombreux que les déplacements entrants.

Pour les déplacements domicile-travail, la Région Bruxelloise, Soignies, Nivelles, Braine-le-Comte et Mons correspondent aux autres pôles d'emploi principaux des Ecaussinnois.

Concernant les déplacements domicile-écoles, en dehors d'Ecaussinnes, Soignies est le principal pôle scolaire. Dans une moindre mesure, Braine-le-Comte représente également un pôle important de scolarité pour les Ecaussinnois.

2.5 Aménagement du territoire et projets de développement

2.5.1 Plans Communaux de Mobilité des Communes voisines

Les communes voisines d'Ecaussinnes, à l'exception du Roeulx, disposent d'un plan communal ou intercommunal de mobilité ou sont en train de l'élaborer :

- Seneffe : Plan intercommunal avec Manage terminé
- Braine-le-Comte : Plan communal de Mobilité en cours de finalisation
- Soignies : Plan communal de Mobilité terminé
- La Louvière : Plan communal de Mobilité terminé

L'ensemble de ces études devront être pris en considération dans la réalisation de notre plan d'action afin de développer des synergies entre les communes.

2.5.2 Etudes réalisées ou en cours sur le territoire communal

La Commune d'Ecaussinnes a lancé ou réalisé, au cours des dernières années, les études suivantes :

- Schéma de Structure Communal (2007) dont les options II.4, p. 25-27 définissent les priorités en matière de mobilité
- Conclusions du groupe de travail de la C.C.A.T. concernant la mobilité en mai 2004
- P.C.D.R. (Programme Communal de Développement Rural) en cours (depuis 2008)
- Plan Général d'Urgence et d'Intervention Communal (P.G.U.I.C. en cours)
- Projet d'un réseau de pistes cyclables réalisé par la C.C.A. T. en 2004
- Plans Particuliers d'Aménagement : Plans Communaux d'Aménagement de Lalaing et des 12 Bonniers
- Zone Prioritaire Urbaine (Centre Protégé) : révision en cours
- Analyse préparatoire à un P.D.S. (Plan de Déplacements Scolaires, Claude Scorial, Mars 2005)

2.5.3 Aménagements en cours et projets d'espaces publics à l'étude

En termes d'aménagements et de projets d'espaces publics, il est possible de recenser les éléments suivants :

- Travaux en cours :
 - o Rue E. Martel
 - o Rue de la Marlière
 - o Rue de la Haie
 - o Aménagement de la rue Belle-Tête dans le cadre du plan triennal
 - o Rue de l'Avedelle
 - o Rue de Nivelles-scoufflény (près du zoning Feluy)
 - o Sentier Monturier
 - o Lotissement Bel-Air - phase 2 (environ 250 lots)
- A venir :
 - o Rue de Mons
 - o Rue de la Folie
 - o Rue Cuvelier
 - o Square Formahon
 - o Place Cousin

- o Pré-Ravel accepté sur les anciennes lignes 106-107 (convention avec le SPW en octobre 2008)
- o Rue Restaumont : réaménagement de la voirie
- o Aménagements prévus à Marche-lez-Ecaussinnes : Grand' Place, rues Vandervelde et Ferrer (Plan triennal 2009 - 2010)
- Chantiers prévus par l'IDEA :
 - o Rue de Brabant
 - o Rue Lefort
 - o Rue de Familleureux
 - o Rue de Courrière-lez-Ville
 - o Rue Beaugrand
 - o Boulevard de la Sennette
 - o Rue du Moulin
 - o Rue des Brasseurs
 - o Rue des Places
- Plan Particulier d'Aménagement :
 - o Plan Particulier d'Aménagement dit des 12 Bonniers adopté définitivement par le conseil communal en séance du 7 juillet 1985
 - o Plan Particulier d'Aménagement II Centre de Lalaing II a été adopté définitivement par le conseil communal en séance du 25 novembre 1985
 - o Révision de ces deux P.P.A. et de la Zone Protégée en matière d'Urbanisme : en cours

2.5.4 Projets d'habitat

Plusieurs projets d'habitat sont en cours ou viennent de se terminer sur la Commune dont entre autres :

- construction de quinze maisons sociales dans la rue Prodéo ;
- construction de neuf appartements sociaux dans la rue Saint-Roch ;
- construction de quatre appartements sociaux dans la rue de la Sucrierie ;
- réhabilitation de 2 appartements sur la Grand Place ;
- une opération non localisée en collaboration entre « Haute Senne Logement » et la Ville d'Ecaussinnes.

Photo 5 : vue des nouveaux logements dans la rue de Prodéo



Photo 6 : vue de logements en constructions, rue du Daim



Photo 7 vue des nouveaux logements au début de la rue de la Croisette, vers la N532



Photo 8: Vue de nouveaux logements en construction, rue de la Cure



Ces nouvelles constructions vont, par l'apport de population qu'elles généreront, entraîner une demande de déplacements supplémentaires.

2.5.5 Principaux enjeux et objectifs du Schéma de Structure Communal en lien direct avec le PCM

Le Schéma de Structure fixe, en matière de mobilité, les éléments suivants :

- Mettre en place un Plan communal de Mobilité
- Revitaliser les cœurs de village et leurs abords
- Marquer les entrées de village
- Développer un réseau de liaisons lentes utilitaires et sécurisées
- Aménager des voies vertes ou pré-RAVeL sur les anciennes lignes de chemin de fer 106 et 107
- Créer un transport alternatif communal
- Aménager un parking pour le co-voiturage proche de la RN57
- Aménager ponctuellement certaines liaisons lentes
- Créer un réseau de déplacements scolaires encadrés
- Optimiser la signalétique touristique communale

Schéma de Structure Communal, options phase 2 :

L'objectif général en termes de mobilité se décline comme suit : « Sécuriser les déplacements, favoriser une mobilité durable et améliorer l'accessibilité et l'usage des espaces et des équipements » :

- Maîtriser la mobilité
 - hiérarchiser les voiries
 - moins circuler
 - mieux circuler
- Assurer la sécurité et le confort des déplacements
 - état des voiries et trottoirs
 - signalétique à améliorer
 - gestion du stationnement
- Améliorer les conditions de déplacements des usagers faibles
- Création d'un réel réseau de voies vertes afin de permettre les déplacements doux et valoriser les lignes de chemins de fer désaffectées
- Améliorer les transports publics
 - Maintenir voire augmenter le recours aux transports publics
- Améliorer l'accessibilité et l'usage des espaces et bâtiments ouverts au public
 - Offrir à tous les habitants des structures collectives plus pratiques d'accès

2.5.6 Plan de Secteur de la Louvière-Soignies - 1987

A l'époque les propositions d'extension de la zone d'habitat n'ont entraîné que des impacts marginaux puisque les propositions d'extension étaient assez faibles. L'essentiel des zones d'habitat se localisaient autour des noyaux villageois historiques.

Les zones d'activités économiques et industrielles ainsi que les zones d'extraction prenaient une place importante, environ 20% de la superficie du territoire.

Ecaussinnes possède cinq sites d'intérêt paysager sous forme de zones agricoles, naturelles, d'espaces verts ainsi qu'une zone d'intérêt culturel, historique, esthétique correspondant au centre ancien d'Ecaussinnes-Lalaing.

Le plan de secteur est aujourd'hui majoritairement mis en œuvre mis à part quelques parcelles non bâties au sein de certaines zones d'aménagement communal concerté.

2.5.7 Conclusions

Aménagement du territoire

Les PCM des Communes voisines seront pris en compte afin de générer une synergie en matière de mobilité entre les communes.

Les conclusions des groupes de travail de la CCATM en termes de mobilité douce, sentier et pistes cyclables, seront intégrées dans les propositions du PCM

Les projets d'habitat seront pris en compte, notamment par rapport au trafic généré.

Les objectifs du SSC en termes de mobilité devront servir de base à la construction des objectifs et enjeux du PCM

3 Ecoles et plan de déplacement scolaire (PDS)

La gestion de la mobilité scolaire est devenue nécessaire. L'enquête nationale sur la mobilité des Belges a en effet révélé que près de 30 % des déplacements quotidiens un jour ouvrable se font à partir de, ou, vers l'école. Ces déplacements se concentrent en heure de pointe et accentuent donc les phénomènes de congestion observés dans les villes et villages wallons.

Face à ce constat, confirmé par l'enquête régionale sur la mobilité des ménages, le Gouvernement wallon a décidé de mettre en place un nouvel outil pour la gestion des déplacements liés à l'école: le **plan de déplacements scolaires**. Cet outil fait l'objet d'un décret, le décret relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires, qui a été voté au Parlement wallon le 31 mars 2004.

Selon la réglementation, les abords de toutes les écoles sont des zones 30. Malheureusement, cette limitation n'étant pas respectée, les aménagements correspondant ne suivent pas et un sentiment d'insécurité routière se crée, l'usage de la voiture chez les parents accompagnant leurs enfants augmente, et le cercle vicieux suivant s'installe :

« De plus en plus de parents conduisent leurs enfants en voiture à l'école, ce qui implique une hausse du trafic, une diminution de la sécurité et une dégradation du cadre de vie aux abords des écoles, et donc de plus en plus de parents en voiture ... ».

La commune d'Ecaussinnes compte sept établissements scolaires qui se répartissent sur les trois villages. Ces établissements constituent un élément fondamental de la vie locale, mais sont souvent sources de « conflits » aux heures de dépose/reprise : stationnement anarchiques, sécurisation des traversées...

En raison de l'impact majeur des établissements d'enseignement sur la mobilité, ce point a fait l'objet d'une attention particulière. C'est dans cette optique qu'une analyse préparatoire à un Plan de Déplacements Scolaires a été demandée par la commune.

L'objet de cette étude étant d'améliorer la mobilité, un diagnostic de la situation existante doit être établi. De ce diagnostic découleront différentes options pour l'amélioration et la sécurisation des abords d'écoles et des cheminements vers les écoles.

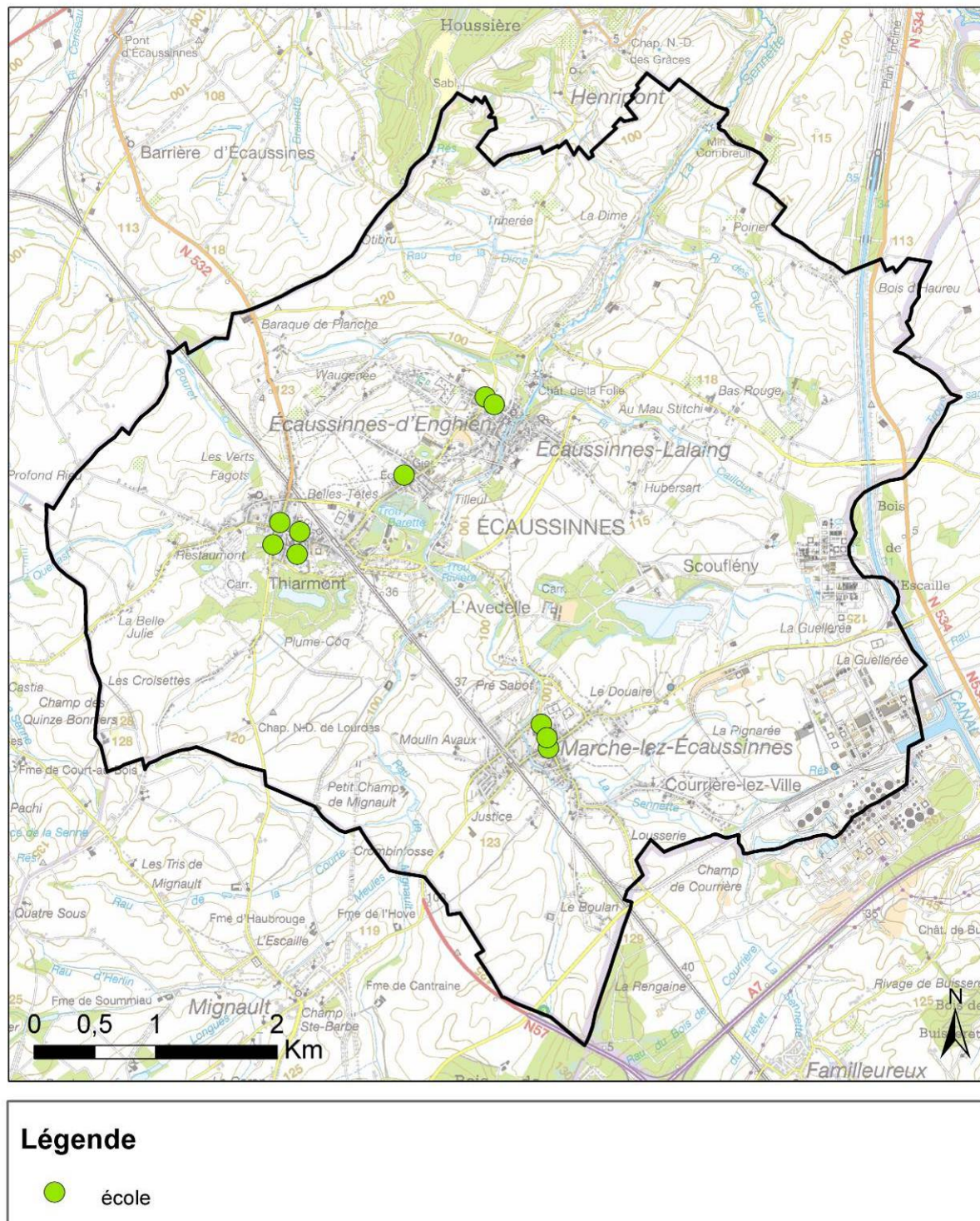
Afin d'établir le diagnostic sur la mobilité des écoles de la commune d'Ecaussinnes, deux aspects seront analysés :

- la qualité des infrastructures existantes aux abords des écoles.
- le profil de mobilité des élèves et parents à l'échelle de la commune

3.1 Les écoles d'Ecaussinnes

3.1.1 Localisation des écoles

Carte 10 : les écoles fondamentales et établissements d'enseignement secondaire



3.1.2 Liste des écoles

3.1.2.1 Ecoles fondamentales

ECOLES FONDAMENTALES COMMUNALES

Tableau 12 : Ecoles fondamentales communales

Nom de l'établissement	Adresse	Téléphone
Ecole Fondamentale Communale mixte du Sud	Rue Arthur Pouplier, 46-48 7190 Ecaussinnes	067 / 44 43 88
Ecole Fondamentale Mixte O. Bouton Primaire	Rue de Soignies, 1 7190 Ecaussinnes	067 / 49 12 90
Maternelle	Rue Ernest Martel, 4 7190 Ecaussinnes	
Ecole Fondamentale Mixte (Marche)	Rue de l'Avedelle, 152 7190 Ecaussinnes	067 / 44 40 54

ECOLES FONDAMENTALES LIBRES

Tableau 13 : Ecoles fondamentales libres

Nom de l'établissement	Adresse	Téléphone
Ecole Libre du Sacré-Cœur Primaire	Rue Anselme Mary, 13 7190 Ecaussinnes	067 / 49 00 93
Maternelle	Rue Maurice Legrand 7190 Ecaussinnes	
Ecole Libre Saint-Géry Maternelle	Rue Emile Vandervelde, 1 7190 Ecaussinnes	067 / 49 00 94
Primaire	Rue Emile Vandervelde, 173 7190 Ecaussinnes	067 / 44 30 20
Ecole Saint-Rémy	Rue de l'Eglise, 22-24 7190 Ecaussinnes	067 / 49 10 95

EVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DES ÉCOLES FONDAMENTALES

Tableau 14 : Evolution de la fréquentation des écoles fondamentales

	Ecoles communales			Ecoles libres et subventionnés		
	Ecaussinnes D'Enghien-Mixte du Sud	Ecaussinnes D'Enghien-O. Bouton	Marche-Lez-Ecaussinnes	Ecaussinnes d'Enghien-Sacré Cœur	Marche-Lez-Ecaussinnes Saint-Géry	Ecaussinnes d'Enghien-Saint-Rémy
2003	262	nc	nc	95	117	nc
2004	239	nc	nc	97	117	nc
2005	227	nc	nc	113	108	nc
2006	242	nc	nc	116	108	nc
2007	+/- 225	85 + 70	nc	143	100	174 + 88
2008	217	148	112	nc	nc	nc

3.1.2.2 Enseignement secondaire

Tableau 15 : Enseignement secondaire

Nom de l'établissement	Adresse	Téléphone
Lycée Technique et Commercial ⁶	Rue Belle-Tête, 19 7190 Ecaussinnes	067 / 44 27 62

3.1.2.3 Autres enseignements

Tableau 16 : Autres enseignements

Nom de l'établissement	Adresse	Téléphone
Ecole Industrielle et Commerciale d'Ecaussinnes	Rue Ernest Martel, 6 7190 Ecaussinnes	067 / 44 38 32
Ecole de Danse du quartier Central	Rue Ernest Martel, 92a 7190 Ecaussinnes	0475/ 44 55 58
Atelier de dessin- Alain Sartiaux	Rue de Soignies, 1 7190 Ecaussinnes	0474/ 38 57 21

⁶ La majeure partie de l'établissement est située à Soignies. Un enseignement secondaire de type professionnel en restauration et hôtellerie est dispensé à Ecaussinnes.

3.2 Les aménagements existants et dysfonctionnements observés

L'analyse sur le terrain nous a permis d'identifier le fait que les aménagements diffèrent d'une école à l'autre et nécessitent une analyse au cas par cas pour aboutir à des propositions adaptées aux besoins des enseignants, des parents et des élèves.

Les fiches descriptives ci-après décrivent les aménagements existants et dysfonctionnements observés.

**Ecole fondamentale communale mixte du Sud
(rue Arthur Pouplier, 46-48 à Ecaussinnes-d'Enghien)**



Présence d'un passage piétons bien signalé en face de l'école.
Barrières colorées le long du trottoir.
Trottoirs en bon état.



Totem marquant l'emplacement de l'école avec des barrières aux abords du passage piétons



Eclairage du passage piétons



Abris bus de l'autre coté de la rue



Stationnement possible sur la place Cousin

**Ecole libre du Sacré Cœur
(rue Anselme Mary, 13 à Ecaussinnes-d'Enghien)**



La présence de l'école indiquée par un marquage au sol relativement en mauvais état



Trottoirs en mauvais états
Chicane avec du marquage au sol et un bac à fleurs afin de faire ralentir les automobilistes



Signalisation sommaire du passage piétons
Barrière colorée pour protéger l'accès à la venelle
Eclairage dans la venelle qui donne sur le passage piéton.

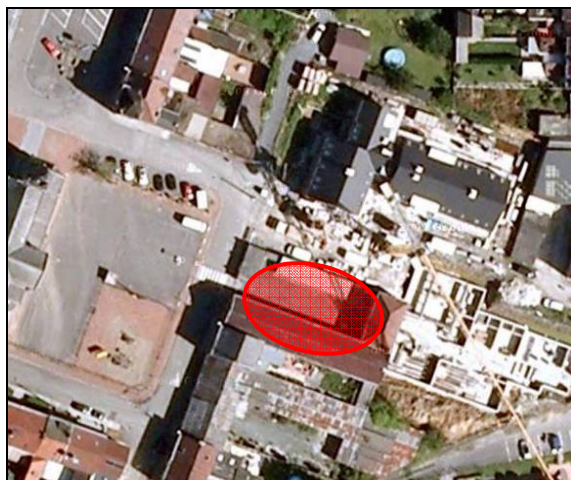


Trottoirs d'une largeur correct mais en mauvais état.
Présence d'un totem et de barrières marquant la présence de l'école.



Accès à l'école par une venelle depuis la place Cousin

**Ecole maternelle du Sacré Cœur
(rue Maurice Legrand à Ecaussinnes-d'Enghien)**



Passage piéton non signalé.
Présence de barrières colorées marquant
l'emplacement du passage.
Marquage au sol du passage piétons en mauvais
état



Playground à proximité de l'école non protégé



Absence d'indication de la présence d'une école
et d'éclairage.
Trottoir un peu étroit.



Stationnement possible sur la place Cousin

**Ecole fondamentale mixte O. Bouton
(rue Ernest Martel, 4 à Ecaussinnes-d'Enghien)**



Simple panneau signalant l'école
Trottoir relativement large et en bon état
Places de stationnement situées de part et
d'autre de la voirie
Chaussée en mauvais état
Marquage au sol estompé



Passage piéton en très mauvais état
Absence de dispositifs ralentisseurs visant à
faire ralentir les automobilistes



Le trottoir situé devant l'école n'est pas très large
Pas de signalisation des passages piétons
Absence de totem



Arrêt de bus devant l'école

Ecole communale O.Bouton (rue de Soignies, 1 à Ecaussinnes-d'Enghien)



Totem et barrière de couleur pour annoncer la présence d'une école
Le passage piéton n'est pas signalé et la peinture s'effrite un peu.



Barrières de couleurs le long du trottoir pour sécuriser l'accès à l'école.



Panneaux signalant la présence de l'école
Le marquage au sol n'est plus très visible

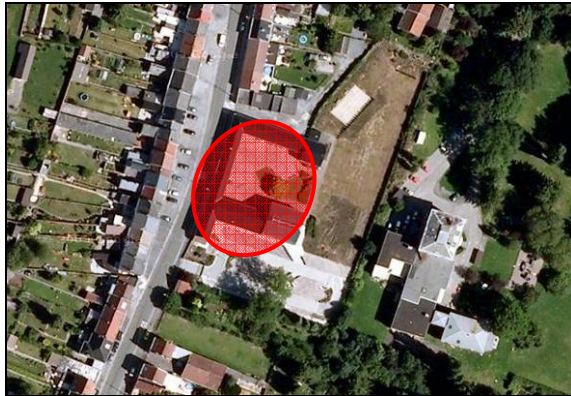


Ramassage scolaire à la sortie des classes.



A la sortie de l'école, le stationnement envahit la rue et un trottoir

**Lycée provincial des sciences et des techniques
(rue Belle Tête, 19 à Ecaussinnes-d'Enghien)**



Panneau signalant un établissement scolaire
Les trottoirs sont inexistant (voirie en travaux)



Le passage piéton est signalé par un simple
panneau
Les abords du lycée sont en travaux
Des bennes à ordures à proximité de l'entrée du
lycée, gênant les cheminements piétons
Absence de dispositifs ralentisseurs visant à
faire ralentir les automobilistes



Avec les travaux, le stationnement
s'organise difficilement de deux cotés de la
voirie

**Ecole Saint-Rémy
(rue de l'Eglise, 22-24 à Ecaussinnes-d'Enghien)**



Zone 30 et panneau



Trottoir réaménagé mais étroit



Voirie en sens unique
Totem et barrières de couleurs pour marquer l'école
Passage piéton signalé par un panneau
Marquage au sol rouge estompé
Absence d'éclairage au niveau du passage piéton



Stationnement en voirie à la sortie de l'école

**Ecole fondamentale mixte + Ecole libre Saint-Géry
(rue de l'Avedelle, 152 et 173 à Marche)**



Largeur et qualité du trottoir satisfaisantes



Zone 30
Panneau signalant les abords d'une école



Des voitures garées de part et d'autre de la
voirie
Largeur de la chaussée conforme à une zone 30.
Voirie en sens unique



² Un passage piéton est bien signalé par des
totems et feux clignotants
Présence d'une place PMR bien indiquée



Bonne visibilité du passage piéton grâce à un
marquage au sol différencié.
Présence de potelets pour marquer
l'emplacement.
Présence également de bacs à fleurs.
La voirie est aménagée pour réduire la vitesse
au niveau du passage piéton (dévoisement)

Ecole libre maternelle Saint-Géry (rue E. Vandervelde, 1 à Marche)



Panneau demandant aux voitures de réduire leur vitesse

Trottoir en mauvais état
Voiture stationnée sur le trottoir



Passage piéton à signalé par un panneau
Voitures garées sur les deux trottoirs
Totem signalant la présence d'une école.
Entrée de l'école peut visible depuis la rue.
Voirie rectiligne permettant des vitesses élevées
Voirie réduite par l'ajout d'une bande supplémentaire



Chaussée en mauvais état
Barrières au niveau du passage piéton protégeant la sortie de la cour
Absence d'éclairage au niveau du passage piéton
Mauvais état du passage piéton (peinture atténuée)

3.3 Analyse des comportements

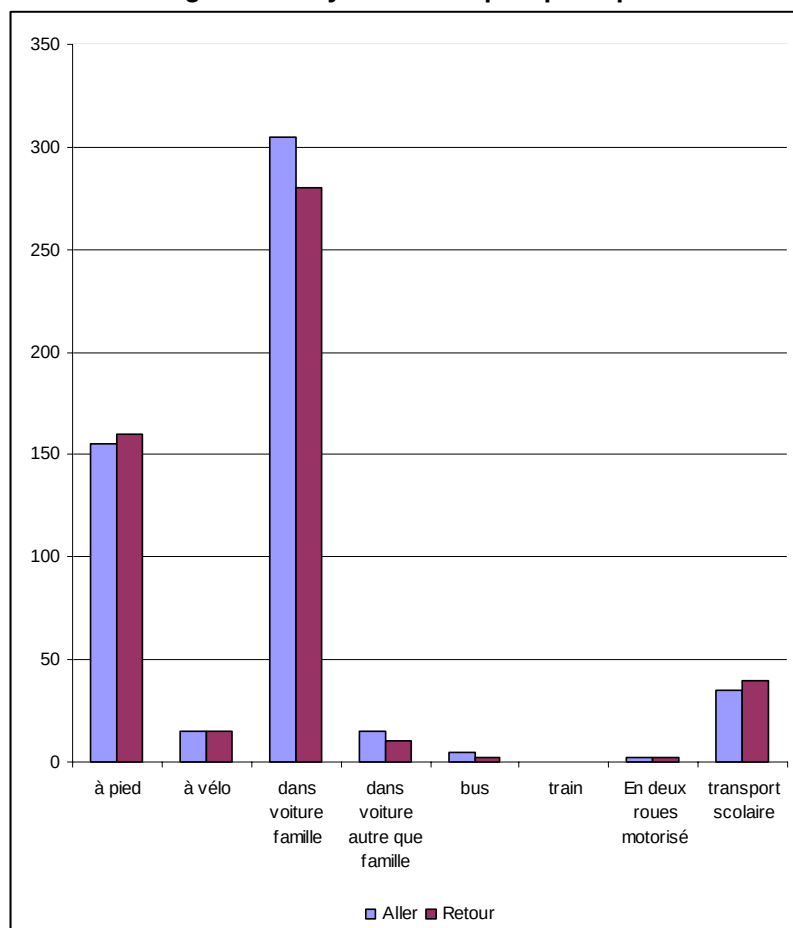
Afin d'établir un profil de la mobilité des écoles, nous nous basons sur l'enquête effectuée par le SPW en 2008 auprès des élèves des établissements scolaires de la commune et de leurs parents.

Ces enquêtes apportent de nombreux renseignements sur leur mobilité permettant de distinguer les points forts et faibles de la mobilité scolaire existante sur Ecaussinnes.

Les résultats présentés ici reprennent la synthèse des questionnaires à l'échelle de l

3.3.1 Moyen de transport principal

Figure 7 : Moyen de transport principal



La voiture est le mode de transport dominant tant à l'aller qu'au retour avec respectivement 60% et 57%.

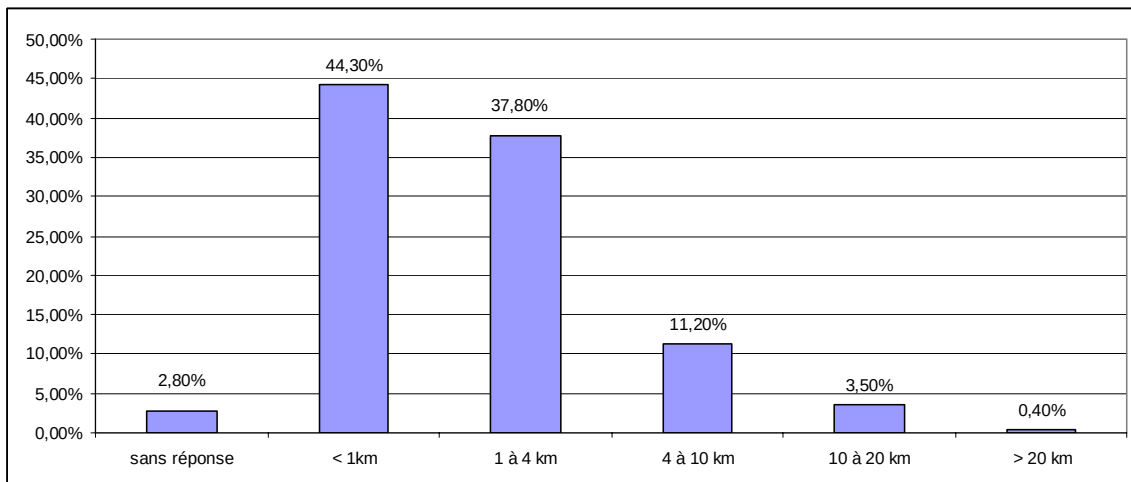
La marche à pied se classe comme second mode de transport et regroupe 30% des écoliers à l'aller et 31% au retour.

Enfin, le transport scolaire reste marginal par rapport à la voiture et à la marche à pied car il regroupe entre 6 et 8%

Source : Plan de déplacements scolaires d'Ecaussinnes

3.3.2 Distance domicile – école

Figure 8 : Distance domicile-école



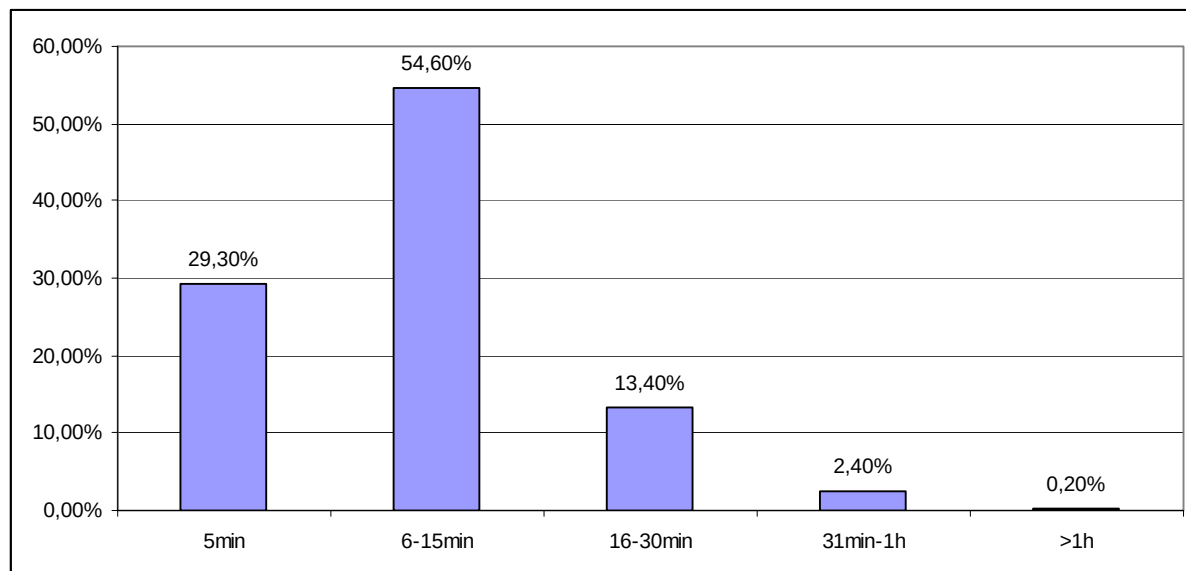
Source : Plan de déplacements scolaires d'Ecaussinnes

Concernant la distance domicile-école, 44% des élèves habitent à moins d' 1 km, 38% des élèves habitent entre 1 et 4 km. Environ 15% des élèves habitent à une distance supérieure à 4 km.

Il apparaît donc une proximité relativement forte entre le lieu de résidence et l'école

3.3.3 Durée du trajet

Figure 9 : Durée du trajet (p)

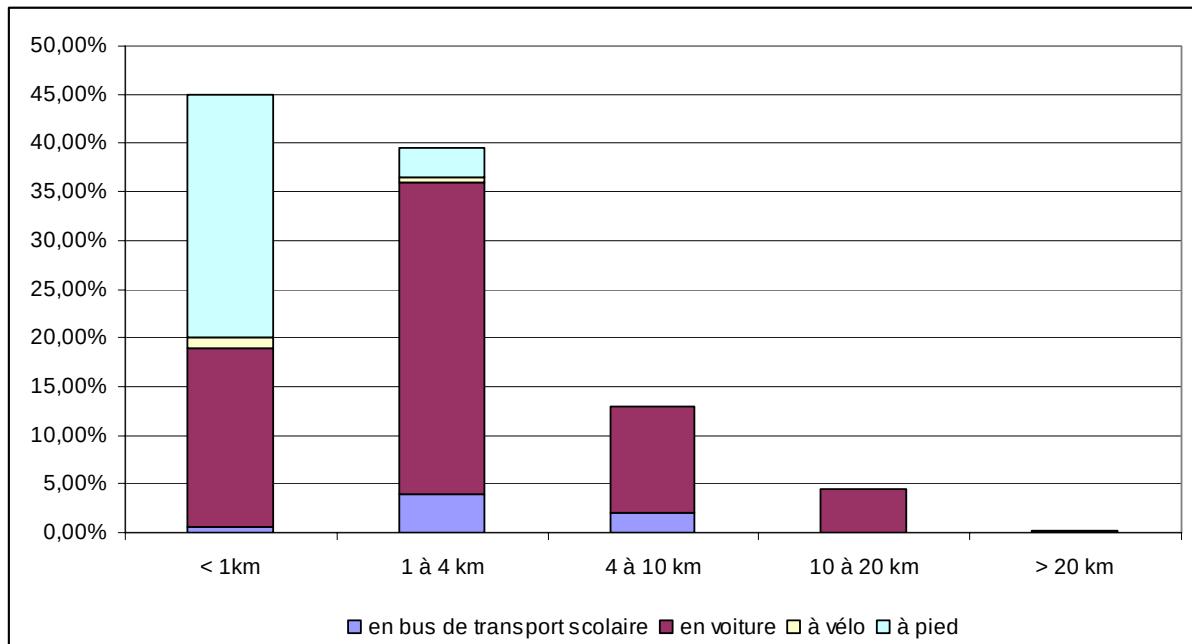


Source : Plan de déplacements scolaires d'Ecaussinnes

55 % des élèves ont un trajet compris entre 6 et 15 minutes pour se rendre à l'école et 29 ont un temps de trajet de moins 5 minutes. Enfin, 2,4% des élèves connaissent des temps de parcours d'au moins 30 minutes.

3.3.4 Mode de transport en fonction de la distance

Figure 10 : Rapport distance-mode de transport aller

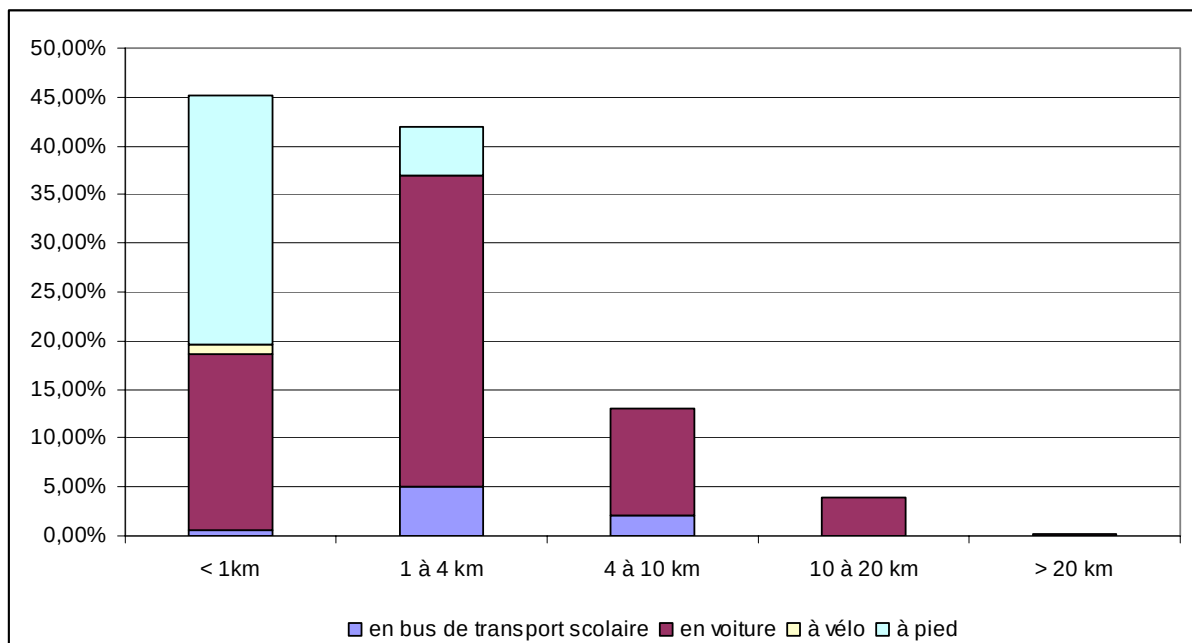


Source : Plan de déplacements scolaires d'Ecaussinnes

Pour les élèves habitant à plus de 1km de l'école, la voiture est le mode de transport privilégié avec une part supérieure à 80%.

Pour les distances inférieures à 1 km, la marche à pied est le mode dominant. En effet, environ 55% des élèves habitants à moins de 1km se rend à pied à l'école. La voiture reste encore fortement représentée car elle correspond au mode de déplacement de 40% des élèves résidant à moins de 1km de l'école.

Figure 11 : Rapport distance-mode de transport retour

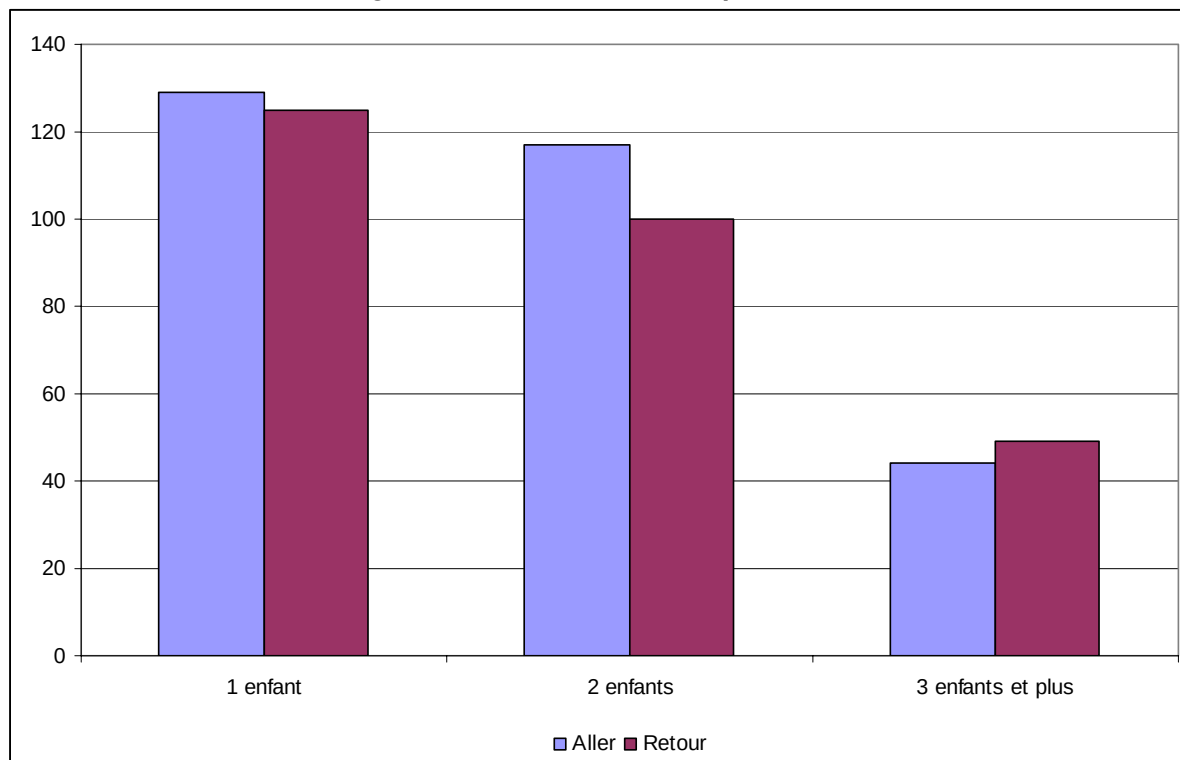


Source : Plan de déplacements scolaires d'Ecaussinnes

Au retour de l'école, la situation est similaire à celle de l'aller mais il est possible de noter que la part de la marche à pied augmente légèrement pour les élèves habitant à une distance comprise entre 1 et 4 km.

3.3.5 Covoiturage

Figure 12 : Nombre d'enfants par voiture



Source : Plan de déplacements scolaires d'Ecaussinnes

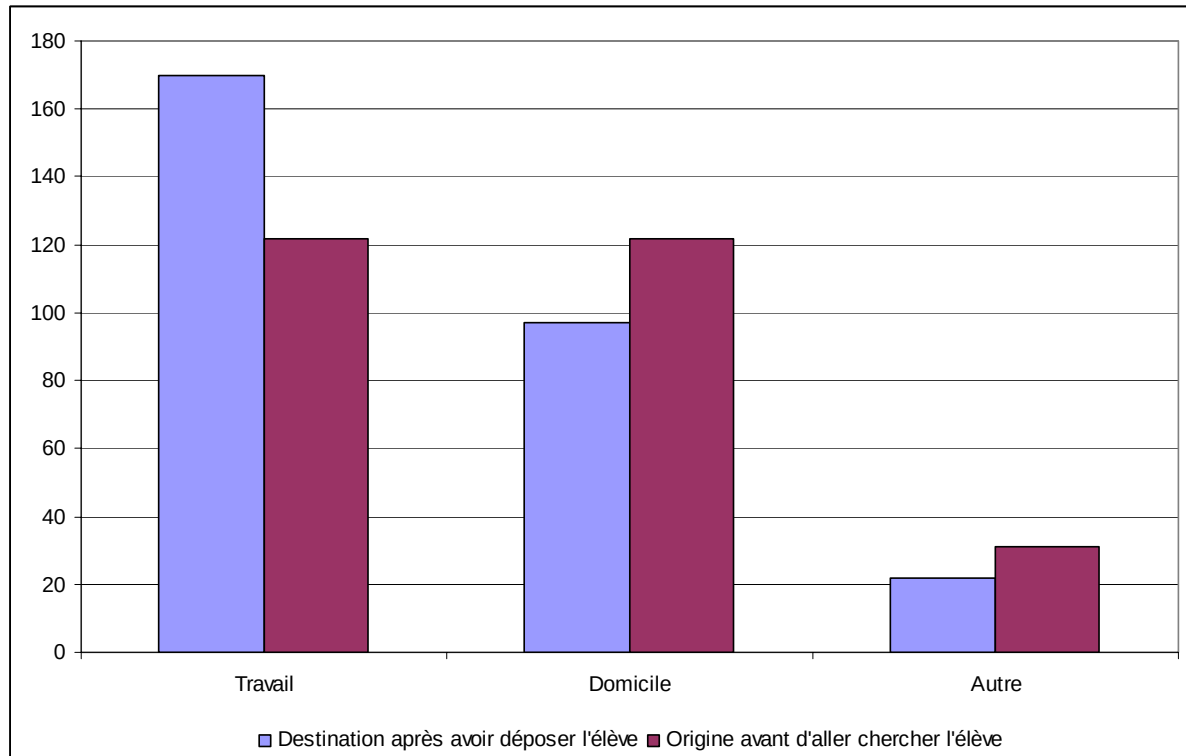
Il apparaît que 45% des enfants se rendant à l'école en voiture sont déposés de manière individuelle.

Le matin, dans 40% des cas, deux enfants sont dans une même voiture. Le soir, ce pourcentage est légèrement plus réduit (37%)

Les voitures emmenant trois enfants représentent 15% le matin et 18% le soir.

3.3.6 Destination et origine des parents après / avant l'école

Figure 13 : Destination (aller) et provenance (retour) du conducteur



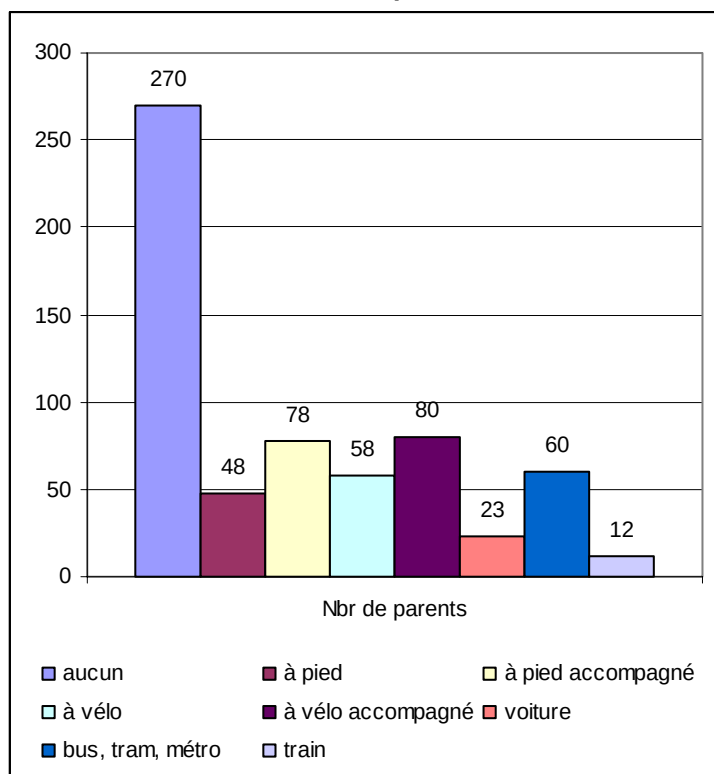
Source : Plan de déplacements scolaires d'Ecaussinnes

Le matin, la majorité des parents conduit l'enfant en se rendant au travail (58%). Plus du tiers des parents rentrent chez eux (38%).

Le soir, autant de parent vont rechercher leurs enfants à l'école en rentrant du travail qu'en venant de leur domicile. Si la conduite de l'enfant à l'école par les parents rentre, pour la majorité des parents, dans le cadre d'une chaîne de déplacements, c'est moins le cas pour le retour.

3.3.7 Utilisation d'un autre mode de transport

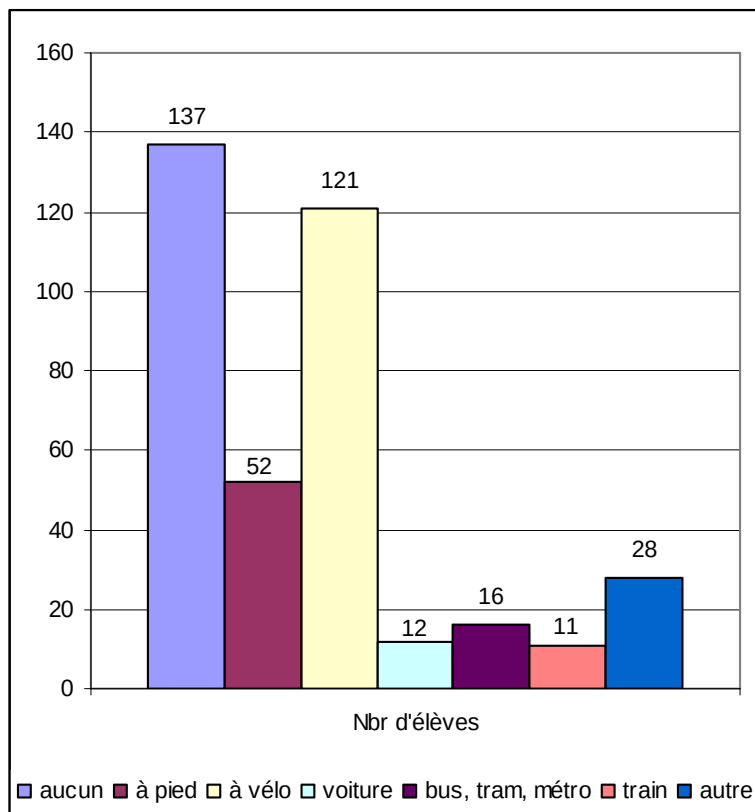
Figure 14 : Intérêt des parents pour l'utilisation d'un autre type de transport



Sur les 460 réponses enregistrées, 270 parents ne souhaitent pas utiliser un autre moyen de transport⁷.

Environ 100 parents montrent un intérêt pour la marche à pied et le vélo si ces modes sont sécurisés. Enfin, 60 parents se disent intéressés par le bus si celui-ci a des horaires adaptés.

Figure 15 : Intérêt des élèves pour l'utilisation d'un autre type de transport



Sur les 530 réponses, 137 élèves ne sont pas intéressés par un autre mode de transport.

Par contre, 121 élèves montrent un intérêt pour le vélo.

Enfin, la marche à pied intéresse 50 élèves environ.

⁷ Plusieurs choix de réponses possibles à cette question

3.4 Conclusions

Ecoles et Plan de Déplacements Scolaires

Les écoles de la commune disposent chacune d'aménagement plus ou moins marqués et plus ou moins efficaces. Toutefois, il apparaît que ces aménagements mériteraient d'être renforcés pour les écoles dont l'accès de fait par des voiries supportant des charges de trafic important (N532, rue Ernest Martel entre autres).

Il est certain que des problèmes liés à la responsabilité de chacun sont soulevés, notamment pour la mise en place d'outils tel que le Pédibus pour les établissements primaires. Cependant, il s'agit de responsabiliser les parents et les enfants tout en améliorant la mobilité et la sécurité aux abords des écoles.

Le principal public à cibler correspond aux élèves et aux parents qui habitent à moins de 4 km de l'école et qui utilisent la voiture. Même si l'utilisation de la voiture s'inscrit dans le cadre d'une chaîne de déplacements, il convient d'inciter à un report modal vers les modes doux notamment afin de pacifier les abords des écoles.

Il est donc clair que le Plan de Déplacement Scolaire sera l'occasion de communiquer sur les modes de déplacements.

4 Transports publics

La commune d'Ecaussinnes bénéficie d'une desserte par le réseau ferroviaire de la SNCB et par le réseau routier du TEC

4.1 TEC

4.1.1 Offre

4.1.1.1 Description du réseau

Ecaussinnes bénéficie de la desserte de deux réseaux TEC provinciaux : celui du Hainaut et celui du Brabant. Ainsi, deux lignes régulières desservent le territoire :

- La ligne 71 du TEC Brabant-Wallon qui relie Soignies à Nivelles ou Manage
- La ligne 107 du TEC Hainaut qui relie La Louvière, Ecaussinnes et Braine-le-Comte

Le réseau de bus TEC Hainaut traverse le territoire ouest/est tandis que le réseau TEC Brabant le traverse en direction nord/sud avec une importance des arrêts accentués dans les noyaux historiques d'Ecaussinnes d'Enghien et Ecaussinnes-Lalaing.

Les deux réseaux TEC desservent essentiellement les principaux axes routiers reliant les noyaux d'urbanisation historiques entre eux ainsi que ceux reliant Ecaussinnes aux communes voisines de la Louvière, Soignies, Nivelles et Braine-le-Comte.

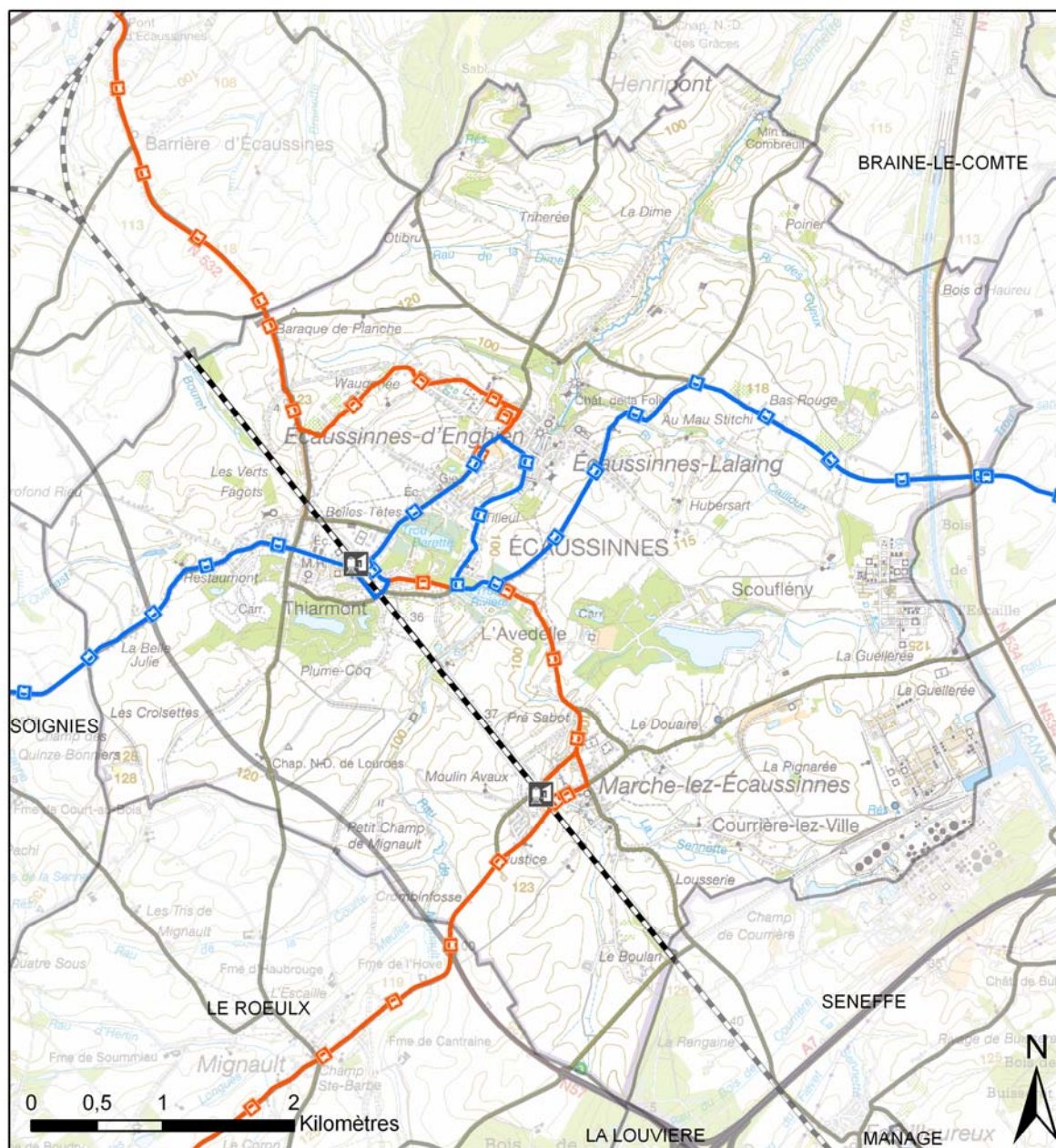
La ligne 71 accomplit 12 points d'arrêts sur Ecaussinnes en passant entre autres par :

- la rue de Restaumont vers Soignies,
- la rue Jules Blondeau et Arthur Pouplier vers la gare d'Ecaussinnes,
- l'avenue de la Déportation continuant sur la rue Ernest Martel puis la rue de la Haie
- le centre d'Ecaussinnes,
- la rue de l'Espinette puis la rue Triboureau en direction de Manage/Nivelles.

La ligne 107, quand à elle, avec 18 points d'arrêts, emprunte :

- la N532 vers Ecaussinnes, puis la rue Waugénée et la rue Ernest Martel en direction de la gare d'Ecaussinnes,
- la rue Camille Duray puis la rue de l'Espinette en direction de Marche-lez-Ecaussinnes,
- la rue des Carrières de l'Avedelle,
- la rue Vandervelde en direction de la Louvière.

Carte 11 : Les transports en commun



Légende

Ligne TEC	 gare_sncb
 71	 Ligne_ferroviaire
 107	

4.1.1.2 Fréquence

L'analyse de la fréquence cumulée des deux lignes de bus par période en période scolaire permet d'identifier l'intensité de la desserte d'Ecaussinnes.

Ainsi, en période scolaire (Carte 12 : Fréquences cumulées des lignes de bus en période scolaire), Ecaussinnes bénéficie d'une assez bonne fréquence de passage du bus avec une vingtaine de passages pour les axes privilégiés que sont :

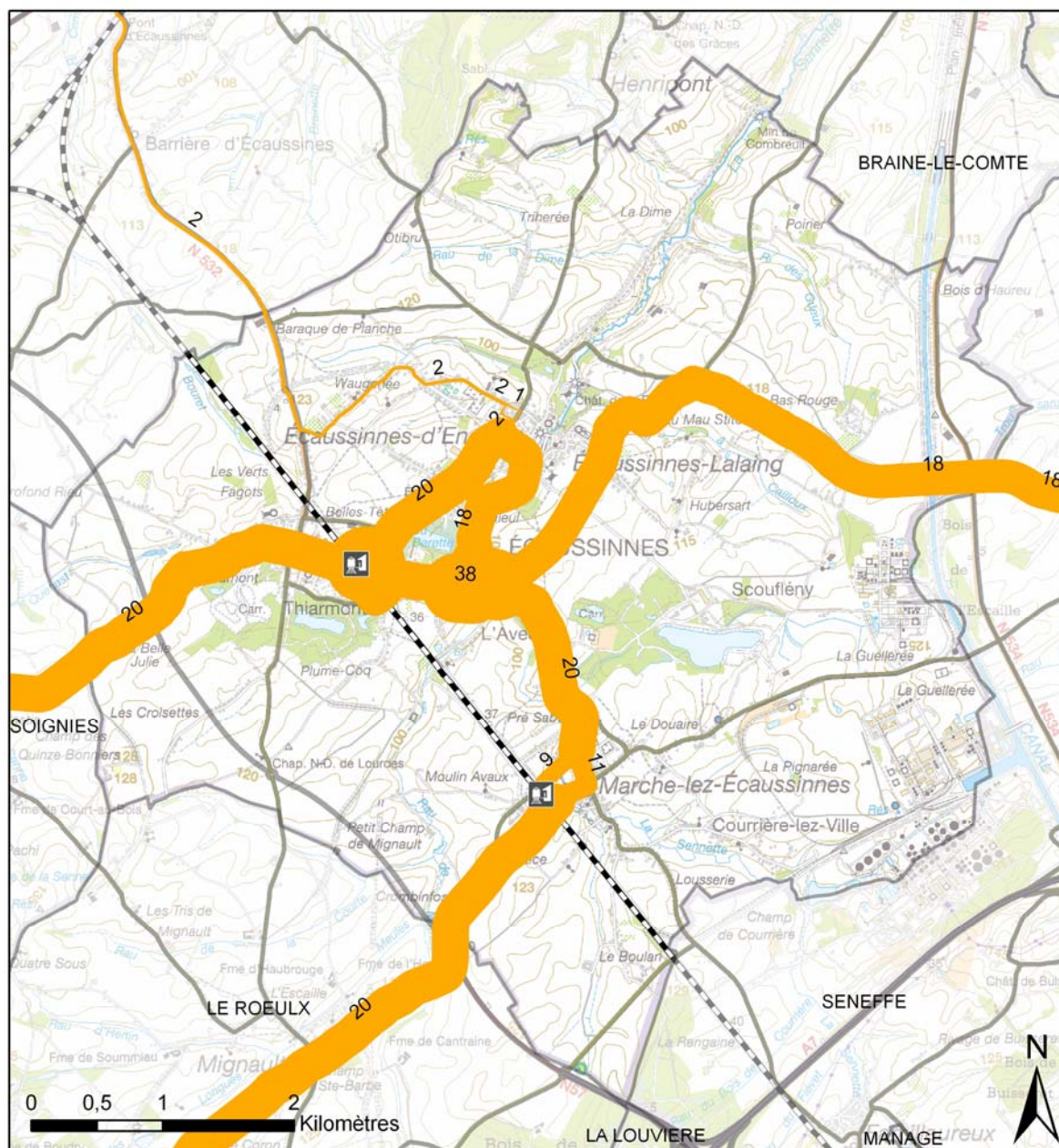
- rue de Restaumont
- le centre d'Ecaussinnes d'Enghien
- le centre d'Ecaussinnes-Lalaing
- la rue de l'Espinette
- la rue Triboureau
- la rue des Carrières de l'Avedelle
- la rue Vandervelde

Les bus desservant Ecaussinnes présentent des origines et des destinations qui peuvent varier d'un service à l'autre. Elles se répartissent de la manière suivante :

Tableau 17 : Origines et destination des bus desservant Ecaussinnes

Ligne	Origine	Destination	Nombre de bus par jour
71 (sens Manage/Nivelles ⇌ Soignies)	Feluy	Soignies	1
	Nivelles	Soignies	2
	Manage	Soignies	6
	Ecaussinnes	Soignies	1
71 (sens Soignies ⇌ Manage/Nivelles)	Soignies	Ecaussinnes	1
	Soignies	Nivelles	3
	Soignies	Manage	6
107 (sens Jolimont ⇌ Ecaussinnes)	La Louvière	Ecaussinnes	2
	La Louvière	Braine-le-Comte	1
	Jolimont	Ecaussinnes	8
107 (sens Ecaussinnes ⇌ Jolimont)	Ecaussinnes	La Louvière	2
	Ecaussinnes	Jolimont	6
	Houdeng-Goegnies	Jolimont	2
	Braine-le-Comte	Jolimont	1

Carte 12 : Fréquences cumulées des lignes de bus en période scolaire



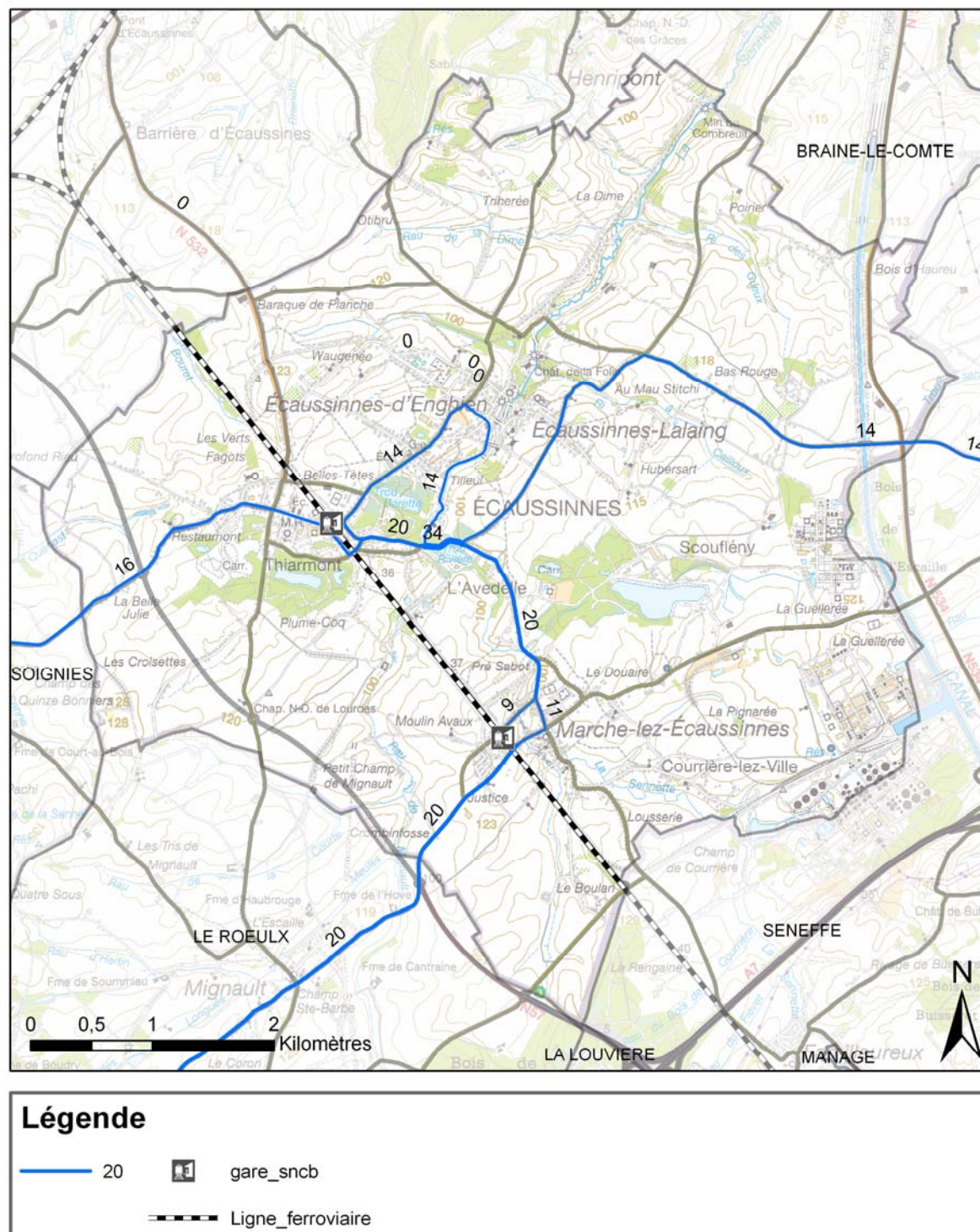
Légende

fréquences cumulées FC_sco

1	5	gare_sncb
10		Ligne_ferroviaire

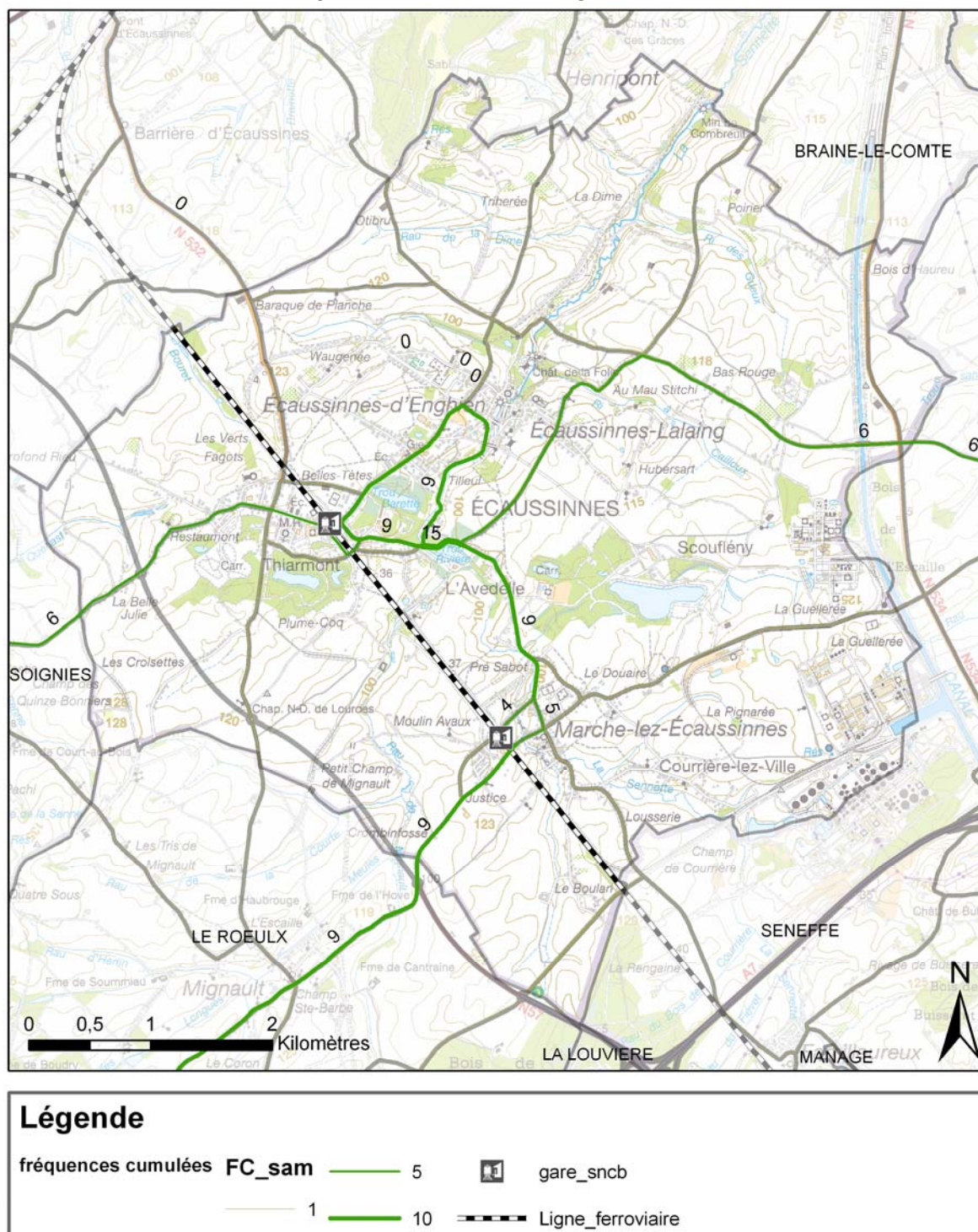
En période de vacances, les fréquences cumulées sont sensiblement du même ordre avec une légère baisse.

Carte 13: Fréquences cumulées des lignes de bus en période de vacances scolaires

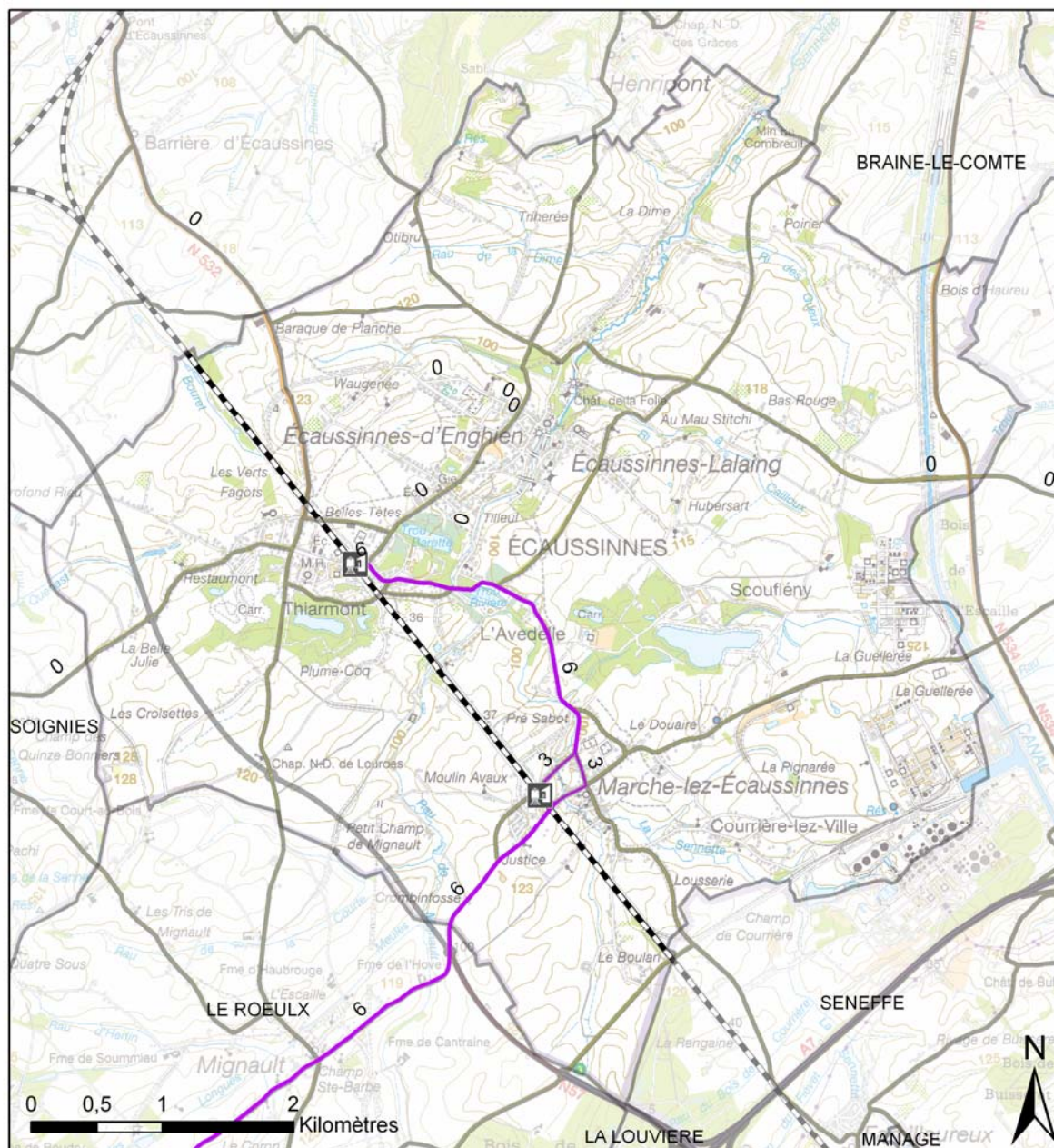


Le samedi et le dimanche, les lignes 71 et 107 accusent une importante baisse de fréquence avec une ligne 71 inexistante et la ligne 107 réduite au trajet Ecaussinnes – La Louvière – Jolimont.

Carte 14: Fréquences cumulées des lignes de bus le samedi



Carte 15 : Fréquences cumulées des lignes de bus le dimanche



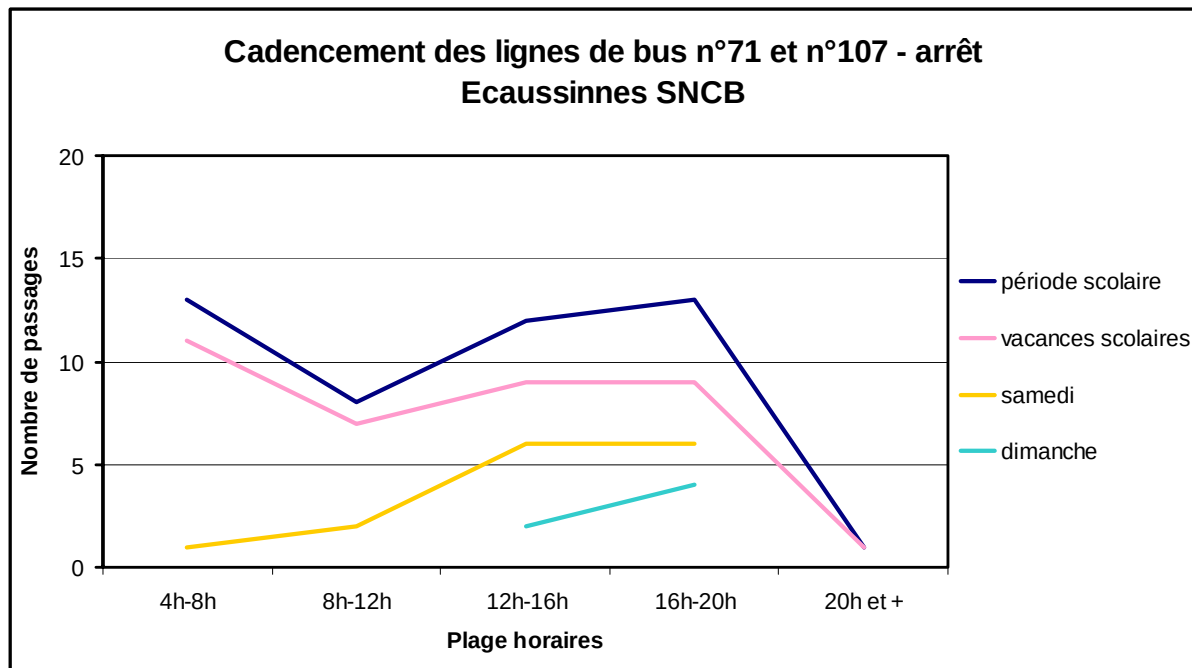
Légende

fréquences cumulées FC_dim

— 1	— 5	■ gare_sncb
— 10	— Ligne_ferroviaire	

4.1.1.3 Cadencement

Figure 16 : Cadencement des lignes TEC à l'arrêt Ecaussinnes SNCB



Source : Données TEC

En semaine, la ligne de bus 71 ne présente pas vraiment de cadencement, l'intervalle entre chaque passage variant de 30 min à 1h30 tout au long de la journée. Les heures de pointes du matin (entre 6h et 8h), du midi (entre 12h30 et 14h) et du soir (entre 16h et 17h) bénéficie d'une diminution du temps d'attente entre chaque passage. Le weekend end, le bus ne circule que le samedi, jour où un réel cadencement s'observe durant les heures de l'après midi (13h-18h).

Pour la ligne 107, le cadencement est plus visible avec un passage toutes les heures aux alentours de xxh45, même si un ralentissement du cadencement se fait sentir dans la seconde moitié de la matinée (en direction de Braine-le-Comte), ou dans la première moitié de l'après midi (en direction de Jolimont). Pour le samedi et le dimanche, même si le bus passe à un horaire régulier, le cadencement intervient essentiellement l'après midi, le matin ne bénéficiant bien souvent que d'un ou deux passages.

4.1.1.4 Manques identifiés

A la vue des caractéristiques des lignes TEC, des manques ont pu être identifiés.

Le zoning ne bénéficie d'aucunes lignes pour le desservir.

En termes de jours de desserte, Ecaussinnes semble mieux desservi par le TEC Hainaut, puisqu'il circule toute la semaine. Par contre, ceci est valable seulement pour une partie de la ligne, celle située au sud de la gare d'Ecaussinnes. Les autres arrêts ne sont desservis qu'en période scolaire à raison de 2 fois par jours maximum.

En termes de couverture territoriale, le TEC Brabant Wallon assure donc une meilleure desserte puisqu'elle dessert davantage de points de la commune.

Ecaussinnes se trouve en déficit de desserte le dimanche, avec la majorité du réseau qui ne fonctionne pas et des possibilités de direction réduites à celle de la Louvière.

En outre, un déficit en termes de desserte locale par un transport organisé à l'échelle intra communale (desserte entre les noyaux, jusqu'aux commerces et équipements ou bâtiments publics) se ressent fortement surtout pour les habitants non motorisés.

4.1.2 La demande

Le diagnostic du PCDR avait soulevé une baisse de 13.5% du nombre d'abonnés habitant sur Ecaussinnes-Lalaing et Ecaussinnes-d'Enghien, entre 2005 et 2008 (baisse de 519 à 450). Ces deux noyaux représentant la majorité des abonnées, la relative augmentation des abonnées habitant à Marche-lez-Ecaussinnes (augmentation de 67 à 73) ne permet pas de contrebalancer cette baisse.

En prenant comme référence le nombre total d'abonnés en 2005 (586), la part des abonnés scolaire s'élève à environ 15% (96 en 2004), la majorité habitant dans le noyau le plus peuplé, c'est-à-dire Ecaussinnes-d'Enghien.

4.1.3 Efficience des lignes TEC

En 2009, la ligne 107 a engrangé, au cours de l'ensemble de son fonctionnement, un total de 114 871 voyageurs pour 160 992 km, ce qui représente une charge d'environ 0.96 voyageurs par kilomètre parcouru en charge. A noter que 34% des km se sont fait à vide. La rentabilité de cette ligne semble assez faible avec un taux de couverture de 21%.

Pour ce qui est de la ligne 71, des données identiques ne sont pas disponibles, mais un comptage a été réalisé dans la semaine du 14 au 18 Mars 2011. Il a ainsi été possible de comptabiliser, pour l'ensemble de la ligne, la vente de 221 billets, de 388 cartes et de 90 abonnements.

4.1.4 Services scolaires

La commune d'Ecaussinnes assure le ramassage scolaire pour l'ensemble des écoles de la commune.

4.1.5 Autres aspects de la qualité des services TEC

4.1.5.1 Arrêts

A l'image de plusieurs communes rurales en province du Hainaut, il est possible de remarquer plusieurs typologies d'aménagements :

- Des arrêts simplement signalés par un poteau indiquant le numéro de la ligne, le marquage au sol et l'abri étant inexistant.

Photo 9: rue Emile Vandervelde – Marche-lez-Ecaussinnes

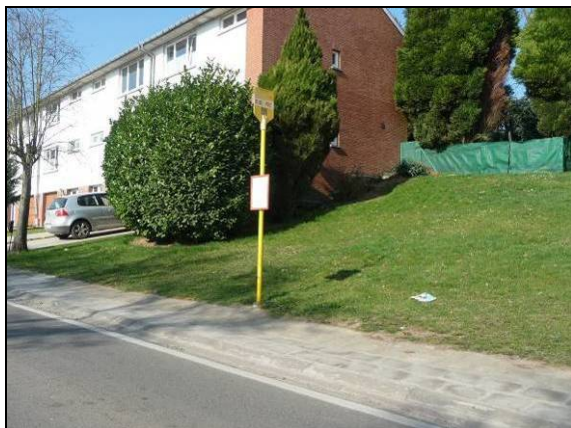


Photo 10 : rue des Carrières de l'Avedelle – Ecaussinnes-d'Enghien



- Des arrêts aménagés avec abribus, toujours sans marquage. En effet, la matérialisation de la place du bus, que ce soit par encoches ou même un simple marquage au sol est rare.

Photo 11: rue des Carrières de l'Avedelle – Marche-lez-Ecaussinnes



Photo 12 : rue Vandervelde – Marche-lez-Ecaussinnes



- Des arrêts très peu sécurisés.

Photo 13: rue de Triboureau – croisement avec la N534 après la traversée du canal en direction de Feluy



L'arrêt se situe sur une route en pente, de type liaison intercommunale avec une vitesse de circulation où la moyenne est au moins de 70 km/h. Le signallement de l'arrêt se résume à un poteau sans abri, ni marquage au sol, ni encoche pour le bus, alors que l'aménagement de la route aurait pu le permettre. Dans tous les cas, ici le marquage au sol ainsi qu'un abri semblerait la signalisation minimale afin de donner davantage de visibilité à cet arrêt.

L'aménagement et l'équipement d'arrêts dépendent de la place disponible au droit de l'arrêt. Il conviendrait, si possible, d'implanter des points d'arrêts au niveau des espaces offrant un gabarit suffisant pour répondre au confort des usagers.

4.1.5.2 Accessibilité des PMR

Le TEC propose un service PMR afin d'améliorer l'accessibilité des lignes régulières. En collaborant avec des associations, il tend à offrir un service de transport à la demande spécifique pour PMR. Ce service se veut de proximité c'est-à-dire qu'il s'exécute de porte à porte.

Il offre un service adapté aux besoins de chacun, un service de qualité encadré par un conducteur formé (aide à l'embarquement et à l'arrivée). Les bénéficiaires peuvent ainsi poursuivre leur activité en toute quiétude et même se faire accompagner par une personne de leur choix.

Le TEC réalise progressivement sur le territoire wallon, des travaux d'aménagements visant à prendre en compte les besoins des PMR et ainsi à adapter les arrêts. Citons, entre autres :

- Adaptation de la plate-forme (16cm) afin de réduire la hauteur à franchir par rapport à la marche du bus
- Profondeur de la plate-forme de 2m40 afin que les personnes voiturées disposent d'une distance de manœuvre confortable de 1m50 au niveau des portes médianes du bus
- Placer des dalles podotactiles à l'avant des plates-formes des quais pour guider vers les portes du bus

Sur Ecaussinnes, les arrêts ne sont pas équipés pour l'embarquement de PMR, tous ces aménagements étant la plupart du temps absents.

4.1.6 Conclusions

Transports en commun : le bus

La Commune d'Ecaussinnes bénéficie de deux lignes de bus desservant la commune sur un axe nord/sud et est/ouest.

Les points d'arrêts, situés sur les principaux axes et dans les noyaux d'urbanisation, sont assez fréquents et assez nombreux sur la commune

La fréquence de passage des lignes paraît correcte en semaine, mais fortement réduite voire inexistante en weekend.

Le zoning n'est pas desservi.

Il n'existe aucun transport organisé à l'échelle communale (à la demande) pour pallier les manques.

Les arrêts TEC reste peu signalé (seulement un poteau) avec une mauvaise accessibilité des PMR.

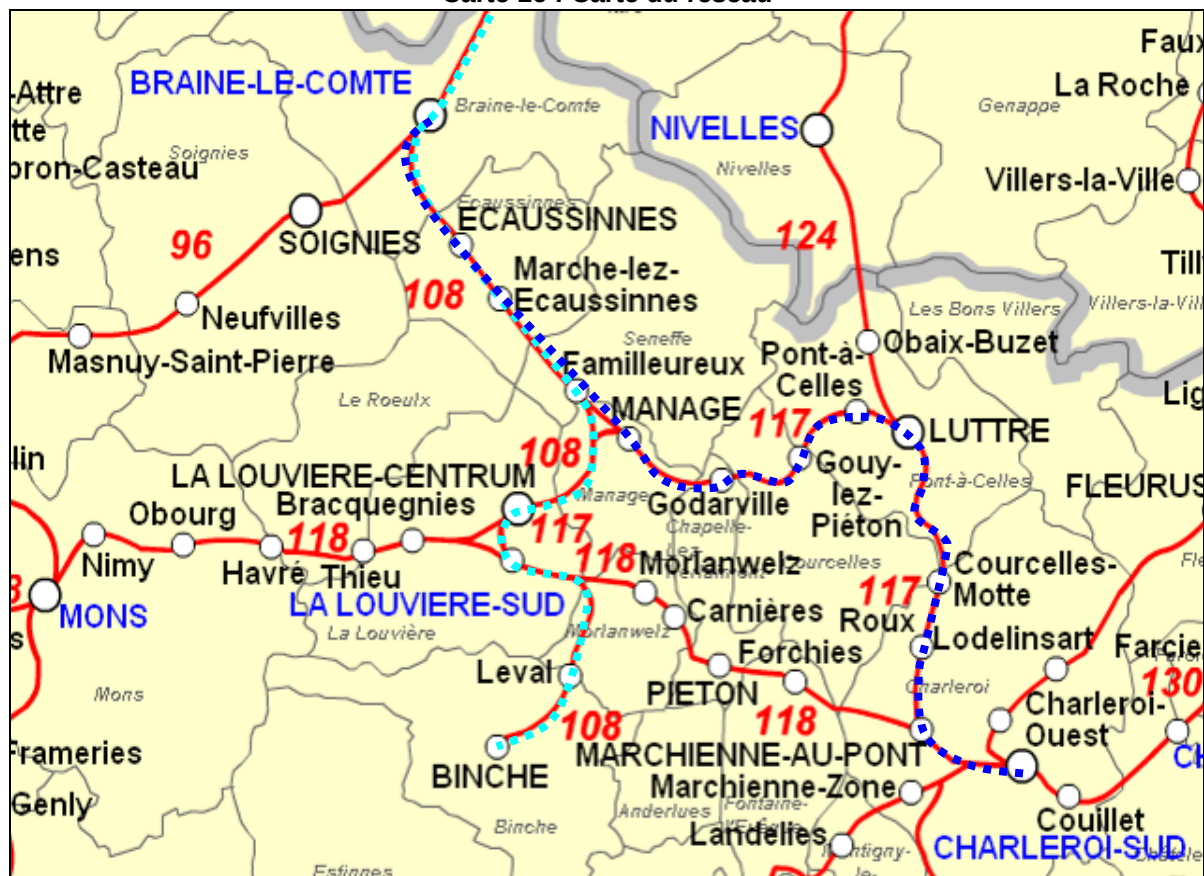
4.2 SNCB

4.2.1 Offre

Le réseau SNCB intervient pour Ecaussinnes aussi bien sur la desserte de pôles des Régions et Provinces voisines (Bruxelles, Charleroi, Binche, Louvain-la-Neuve) que sur la desserte de pôles proches type Braine-le-Comte, La Louvière, Luttre.

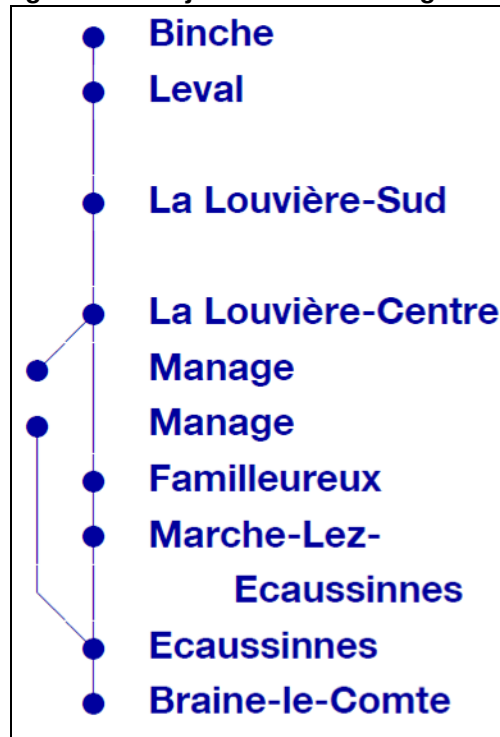
La commune d'Ecaussinnes possède deux gares, une à Ecaussinnes d'Enghien, l'autre à Marche-lez-Ecaussinnes où passe la ligne 108 en direction de Manage/Binche et Braine-le-Comte/Bruxelles. Cette dernière se dédouble et devient la ligne L117 permettant d'aller jusque Charleroi d'un côté et Louvain-la-Neuve de l'autre.

Carte 16 : Carte du réseau



Source : SNCB

Figure 17 : Trajet et arrêts de la ligne 108



Source : SNCB

Le temps de parcours au départ d'Ecaussinnes varie suivant les destinations et la distance avec la ville en question. Pour la plupart des destinations, le temps de parcours se rapproche de celui mis en voiture. Le train apparaît moins intéressant pour rejoindre Louvain-la-Neuve (1h30 minimum contre 50 min en voiture) ou Charleroi (50min minimum contre 30 min en voiture). Par contre, le train reste un moyen de transport compétitif en termes de temps de parcours pour les villes suivantes:

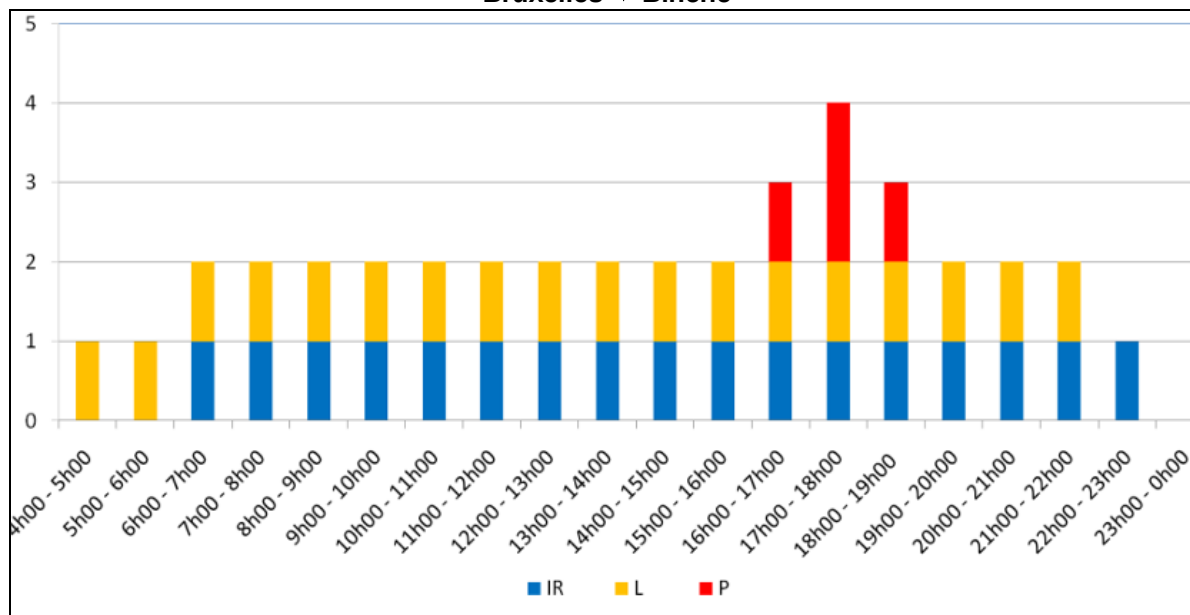
- Braine-le-Comte : 7 min contre 10 min en voiture
- Bruxelles : 35 min contre 40 min en voiture
- Binche : 30 min pour le trajet en train ou en voiture
- La Louvière : 18 min contre 16 min en voiture
- Luttre : 26 min contre 30 min en voiture.

Le train semble donc comme un moyen de déplacement très intéressant pour se déplacer vers les communes, pôles alentours et plus lointains.

4.2.1.1 Fréquences en gare d'Ecaussinnes

FRÉQUENCE EN SEMAINE

Figure 18 : Offre en semaine
Braine-le-Comte ⇒ Luttre
Bruxelles ⇒ Binche

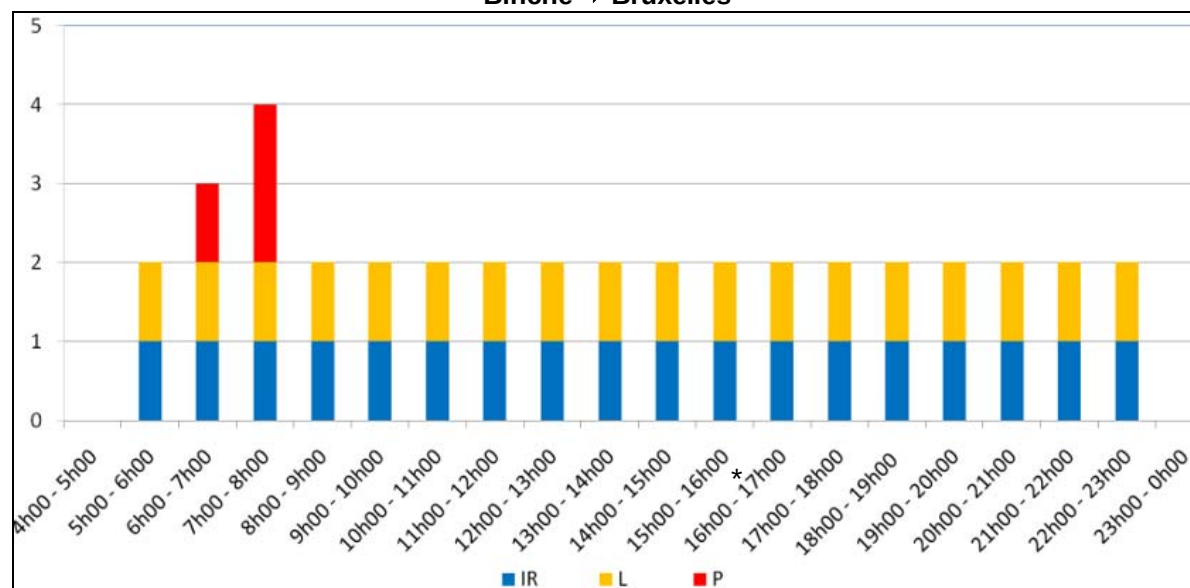


Sont différenciés sur le graphique, les trains de pointe, dit de renforcement (P), les trains locaux omnibus s'arrêtant très fréquemment (L) et les trains interrégionaux (IR).

En direction de Luttre et Binche, les IR ainsi que les L ont un cadencement à l'heure, respectivement à xxh14 et xxh42. Ces cadencements permettent aux écaussinnois de bénéficier du passage d'un train toutes les 30 min, en plus du renforcement entre 16h et 19h (3L + 1IR).

Au total, 39 trains par jour desservent la gare d'Ecaussinnes-d'Enghien.

Figure 19 : Offre en semaine
Luttre ⇒ Braine-le-Comte
Binche ⇒ Bruxelles



En direction de Braine-le-Comte et Bruxelles, le cadencement des IR et des L se fait respectivement à xxh47 et xxh18. Là encore, la commune est desservie par un train toutes les 30 min, ainsi qu'un renforcement entre 6h et 8h (2L + 1IR).

Dans ce sens là également, 39 trains par jour desservent la gare d'Ecaussinnes-d'Enghien, soit un total de 78 trains pour un jour en semaine.

Les renforcements tendent à répondre aux besoins en termes de déplacement domicile-travail avec pour principe que la plus importante demande se trouve en direction de Braine-le-Comte et Bruxelles.

FRÉQUENCES LE WEEK-END ET JOURS FÉRIÉS

Dans les deux sens, les IR gardent un cadencement à l'heure (xxh45 en direction de Luttre et Binche, xxh16 en direction de Braine-le-Comte et Bruxelles), mais les L ne circulent pas, ce qui donne 17 services par jour et par sens, soit un total de 34 trains par jour. L'offre se réduit donc de moitié par rapport à un jour de la semaine.

4.2.1.2 Fréquences en gare de Marche-lez-Ecaussinnes

Figure 20: Offre en semaine
Braine-le-Comte ⇌ Luttre

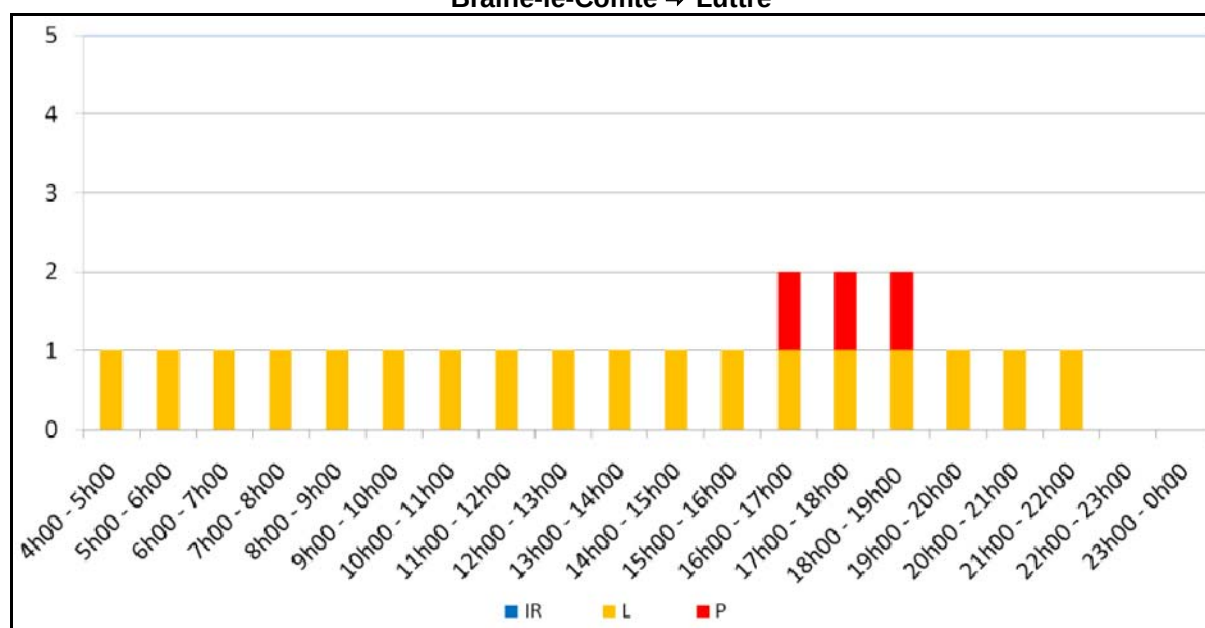
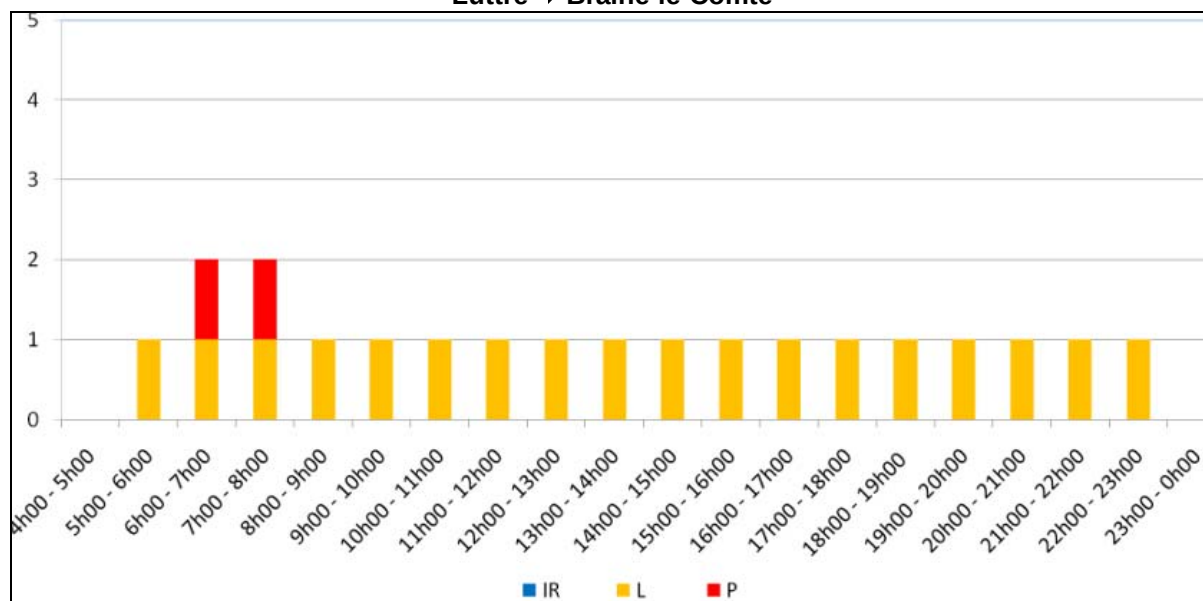


Figure 21 : Offre en semaine
Luttre ⇨ Braine-le-Comte



Source : SNCB

Marche-lez-Ecaussinnes bénéficie d'une vingtaine de trains par jour et par sens passant également à Ecaussinnes. Le cadencement est donc similaire avec un passage à xxh45 en direction de Luttre et xxh15 en direction de Braine-le-Comte.

Un renforcement en soirée (trois trains) ainsi qu'au matin (deux trains) s'observe et permet d'augmenter l'offre en direction de Bruxelles le matin et au retour de Bruxelles le soir (nécessite une correspondance à Braine-le-Comte).

Le point d'arrêt de Marche-lez-Ecaussinnes n'est pas desservi le weekend et les jours fériés.

4.2.2 Attractivité de la gare de Braine-le-Comte pour les Ecaussinnois

La gare de Braine-le-Comte représente une gare fortement attractive pour les habitants d'Ecaussinnes. Elle présente une offre beaucoup plus importante que la gare d'Ecaussinnes et particulièrement pour les liaisons vers Bruxelles. De plus, certains des trains assurant ces liaisons sont des trains IC (Intercités) qui proposent des temps de parcours réduits. Avec un train IC, il faut compter 20 minutes pour relier la gare de Braine-le-Comte et celle de Bruxelles-Midi.

L'offre entre Braine-le-Comte et Bruxelles se répartit, pour un jour de semaine, de la manière suivante :

Tableau 18 : Offre en gare de Braine-le-Comte à destination ou en provenance de Bruxelles

Sens	Trains CityRail (CR)	Trains Inter-régionaux (IR)	Trains Intercités (IC)	Trains d'heure de pointe	Total
Braine-le-Comte ⇨ Bruxelles	32	36	18	6	92
Bruxelles ⇨ Braine-le-Comte	33	36	19	4	92

Les trains d'heure de pointe permettent d'aller de Braine-le-Comte à Bruxelles le matin et de faire le trajet inverse le soir.

L'offre de stationnement en gare de Braine-le-Comte est relativement conséquente et est gratuite. Les usagers de la gare peuvent donc se stationner facilement. Cette offre couplée à la proximité avec Ecaussinnes (7km depuis la Grand'Place, soit 11 minutes) permet aux habitants d'accéder facilement à la gare afin d'y prendre leur train.

Ces différents facteurs font donc de la gare de Braine-le-Comte une gare fortement attractive pour les Ecaussinnois.

4.2.3 Aspects techniques

4.2.3.1 Le matériel roulant

Le matériel roulant utilisé sur la relation – Binche – Bruxelles – Louvain-la-Neuve est composé d'un mix de deux types :

- automotrices quadruples AM76 en unité simple, ou unité multiple, parfois complété avec des automotrices doubles AM 62-74 ; ce matériel est plutôt ancien, avec des conditions de confort qui sont sans doute un peu en-deçà des attentes actuelles des voyageurs (absence de climatisation, embarquement avec une grande hauteur de plancher au départ de quais bas, sièges « skai » en 2^e classe, banquettes 3+2). Ce matériel est cependant éprouvé et relativement fiable.
- voitures double étages encadrées par deux motrices de la série 26 couplées de part et d'autre du train en unité multiple : les voitures M6 sont climatisées et d'un confort optimal, et la rame dispose d'une voiture multifonctions (accueil aisé des vélos + poussettes, etc.). Des problèmes de fiabilité ont été signalés par les navetteurs avec ces rames, surtout au début de leur mise en service. Ces rames à double étage sont sensées circuler en priorité aux heures de pointe, mais vu l'exploitation conjointe des relations Louvain-la-Neuve – Bruxelles et Bruxelles – Ecaussinnes – Binche, il faut bien constater que cet objectif n'est pas toujours rencontré, une même rame ne pouvant être simultanément des deux côtés de la ligne.



Pour la relation Braine-le-Comte – Manage – Luttre – Charleroi, il s'agit d'automotrices doubles AM62-74. Une grande partie d'entre elles ont été rénovées en profondeur, et offrent un confort adéquat, quelque peu réduit par l'absence de climatisation.

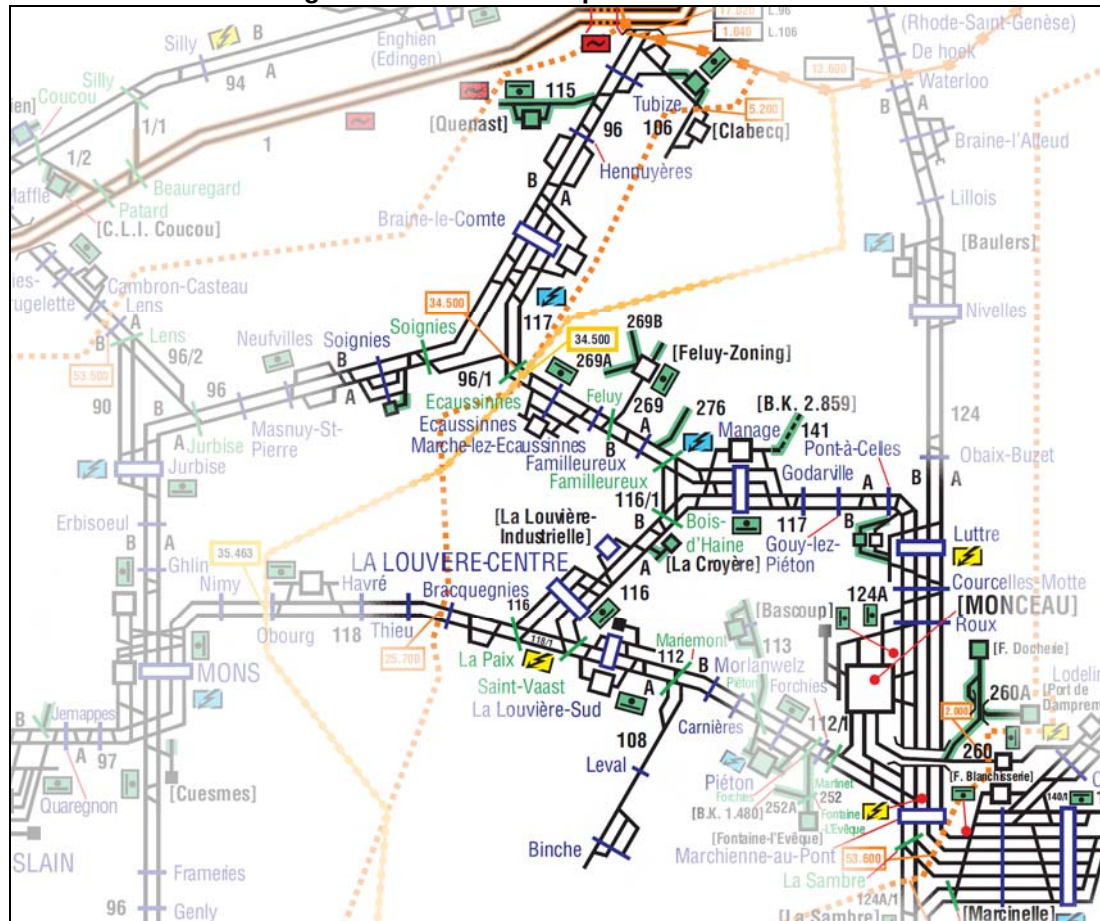


4.2.3.2 L'infrastructure

Tout le réseau voisin d'Ecaussinnes est électrifié et à double voie, ce qui garantit une grande fluidité de circulation et de fortes capacités de transport, amplement suffisantes pour la demande actuelle et future.

Tout le réseau voisin est électrifié en 3000 V continu comme le reste du réseau belge

Figure 22 : carte technique du réseau SNCB



Source : extrait DRR annexe C4 du 14 juin 2011

A noter que la ligne 117 entre Braine-le-Comte et Luttre est équipée de raccordements en triangle vers la ligne 96 Mons-Bruxelles, la ligne 116 Manage – La Louvière et son prolongement vers Binche par la L108. Ces divers raccordements permettent une grande souplesse d'exploitation, surtout valorisée pour le trafic marchandises, mais aussi comme itinéraires de déviation en cas de perturbation majeure sur le réseau.

La ligne dispose à proximité d'Ecaussinnes de plusieurs raccordements marchandises :

- L269 vers Feluy-Zoning, ligne électrifiée jusqu'aux voies de formation de Feluy, + les antennes non électrifiées 269A et 269B.
- L276 vers Familleureux – Tyberchamps

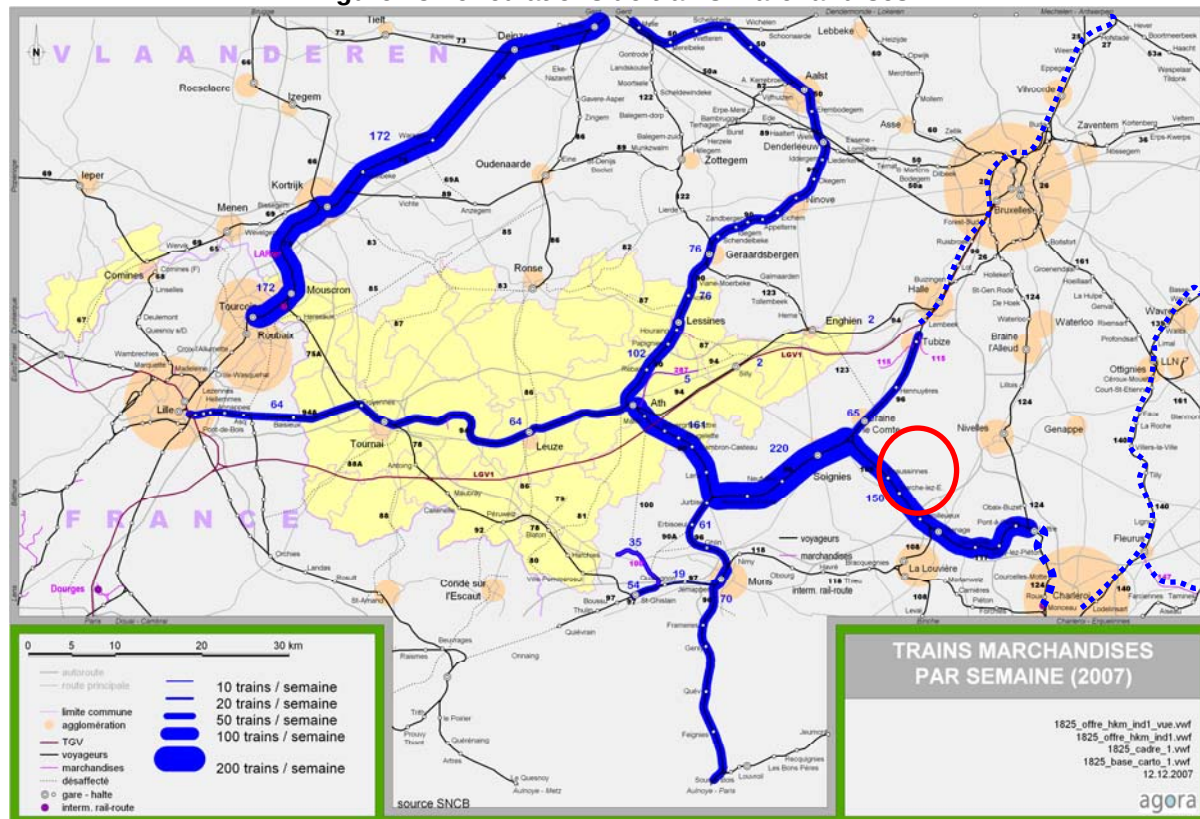
La gare d'Ecaussinnes est d'ailleurs mise à profit pour la desserte de ces raccordements, en permettant des rebroussements de trains venus de la gare de formation de Monceau et/ou de La Louvière – industrielle.

La gare d'Ecaussinnes et la formation de Feluy bénéficient par ailleurs d'un poste de signalisation.

4.2.4 Le trafic marchandises

Sans être pour autant un gros axe de fret européen, la ligne 117 Luttre – Manage – Ecaussinnes – Braine-le-Comte joue un rôle important dans la circulation des trains marchandises sur le réseau belge.

Figure 23 : circulations de trains marchandises



source SCHEMA D'ACCESSIBILITE ET DE MOBILITE POUR LA WALLONIE PICARDE

Outre un rôle assez direct dans la desserte des raccordements marchandises de Feluy-Zoning et de Familleureux, la ligne L117 à Ecaussinnes permet aussi le passage des relations fret ci-après :

- Port d'Antwerpen / Gent-Zeehaven / Zeebrugge vers Monceau
- La Louvière Industrielle ↔ Clabecq (Duferco)
- Dunkerque – Lille – Tournai – Kinkempois (Arcelor-Mittal)
- Gare de formation de Muizen – Monceau

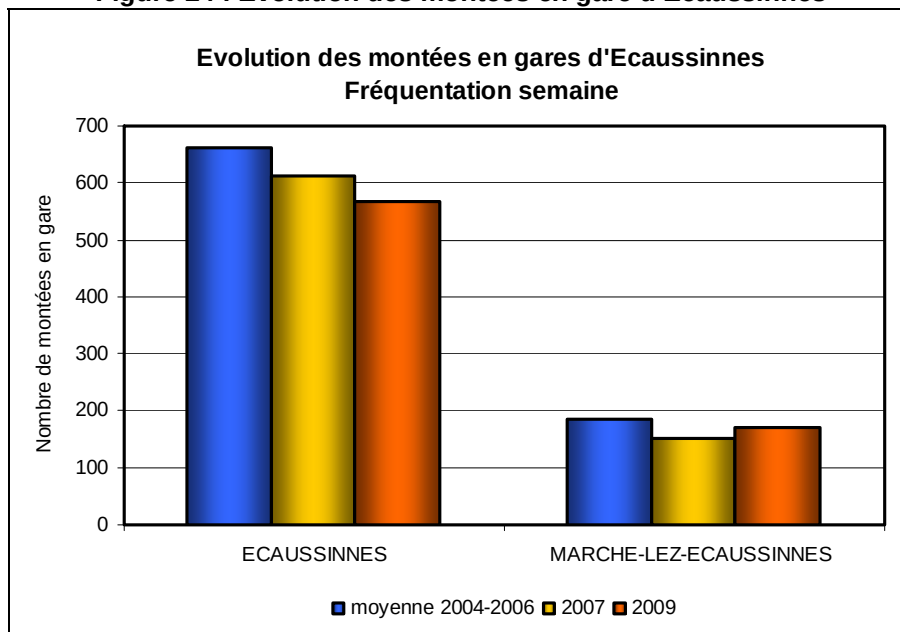
Le profil plus plat de la ligne 117 par rapport à la ligne L118 Mons – Charleroi offre effectivement un avantage certain pour la circulation de trains lourds.



4.2.5 Demande

4.2.5.1 Fréquentation des gares

Figure 24 : Evolution des montées en gare d'Ecaussinnes

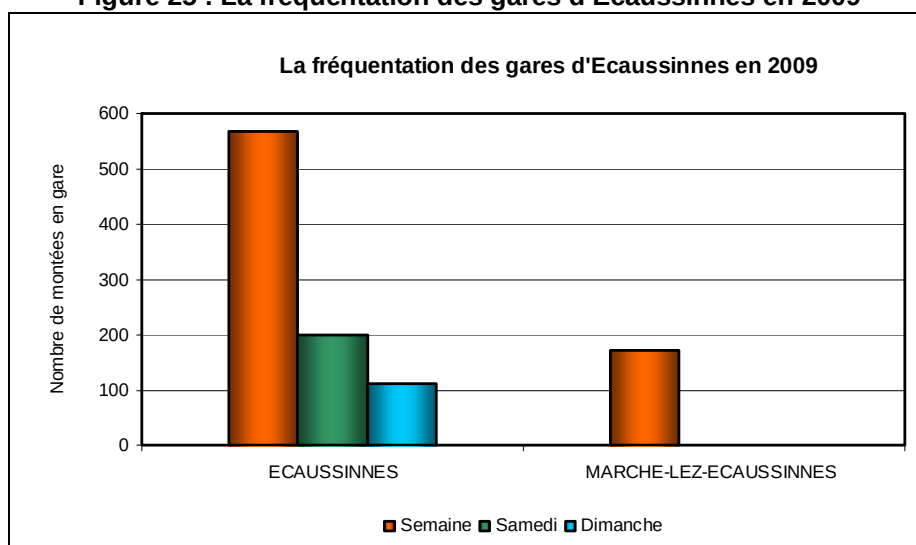


Source : données SNCB

Entre 2004 et 2009, la fréquentation en gare d'Ecaussinnes a diminué tandis que celle du point d'arrêt de Marche-lez-Ecaussinnes est restée stable.

Ecaussinnes a une fréquentation plus importante que le point d'arrêt de Marche-lez-Ecaussinnes. Cela s'expliquant naturellement par le fait que cette gare bénéficie d'une meilleure desserte puisque c'est la principale gare d'Ecaussinnes, Marche-lez-Ecaussinnes ne représentant qu'un point d'arrêt.

Figure 25 : La fréquentation des gares d'Ecaussinnes en 2009



Source : données SNCB

La fréquentation se réduit fortement le week-end, ce qui confirme que la grande majorité de la fréquentation de la gare en semaine est due aux déplacements domicile-travail ou domicile-école.

4.2.6 Gare et point d'arrêt

La gare d'Ecaussinnes d'Enghien représente la gare principale de la Commune où s'arrêtent aussi bien les trains de voyageurs que de marchandises, tandis que la gare de Marche-lez-Ecaussinnes se définit davantage comme un point où l'arrêt des trains est moins fréquent (un train voyageur/heure).

4.2.6.1 La gare d'Ecaussinnes

La gare d'Ecaussinnes propose un guichet ouvert la semaine de 5h45 à 13h00. Celui-ci est fermé le week-end. Outre le guichet, Ecaussinnes offre peu de services aux voyageurs : un parking voiture, un parking vélos, des quais bas. Un passage souterrain permet d'accéder aux quais.

L'accueil des personnes à mobilité réduite est possible entre 5h00 et 21h00 la semaine mais pas le week-end. De plus, la gare dispose de quai, ce qui complique l'accès aux trains, d'autant plus qu'il n'y a pas de rampe mobile.

Photo 14: gare d'Ecaussinnes



Le parking aménagé est doté d'une centaine de places relativement bien occupées durant la journée.

Photo 15: première partie du parking de la gare



Photo 16 : seconde partie du parking de la gare



Le garage à vélo se situe directement sur le quai. Il est gratuit, mais non sécurisé, quoique son positionnement à proximité des rails permette un certain contrôle social.

Photo 17: le parking à vélos se situe sur le quai 2



Photo 18: vélos stationnés en gare d'Ecaussinnes



Le passage sous les voies ressemble à la plupart des passages sous voie ; Il est peu lumineux, avec de mauvaises odeurs. Une initiative locale a permis d'habiller le passage sous-terrain par des tags. Malheureusement, ce travail est actuellement dégradé par d'autres tags qui n'ont rien d'artistiques.

Le passage permet de faire le lien entre les différents quais, et sert également de liaison urbaine entre les rues Arthur Pouplier et rue du Tunnel d'un côté, avenue de la Déportation et rue Camille Duray de l'autre.

Photo 19 : sortie du passage sous voie



Photo 20: entrée du passage sous voie



Photo 21: passage sous voie



Photo 22: passage sous voie



Photo 23: escalier d'accès aux quais depuis le passage sous voie

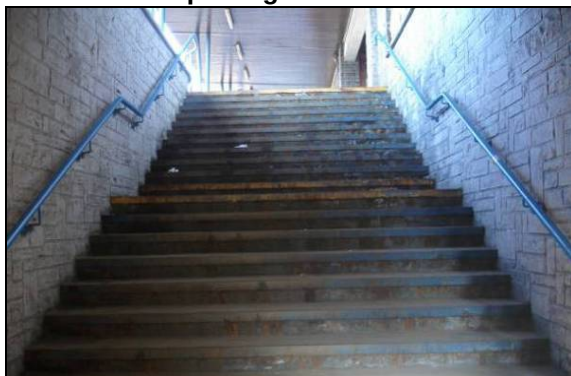
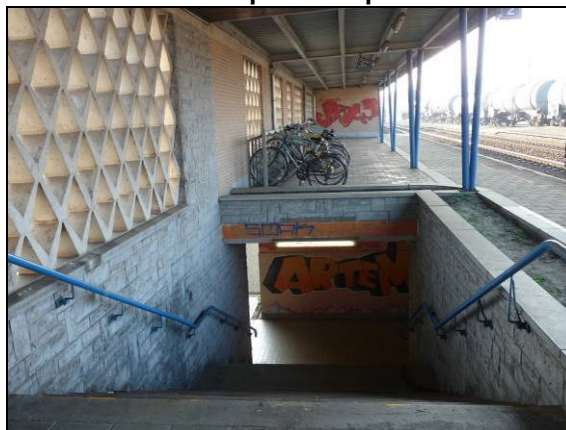


Photo 24: escalier d'accès au passage sous voie depuis les quais



Enfin, les parkings voitures, vélos ainsi que l'arrêt de bus situé devant la gare témoigne d'opportunités d'intermodalité.

Photo 25: arrêt du bus à la gare

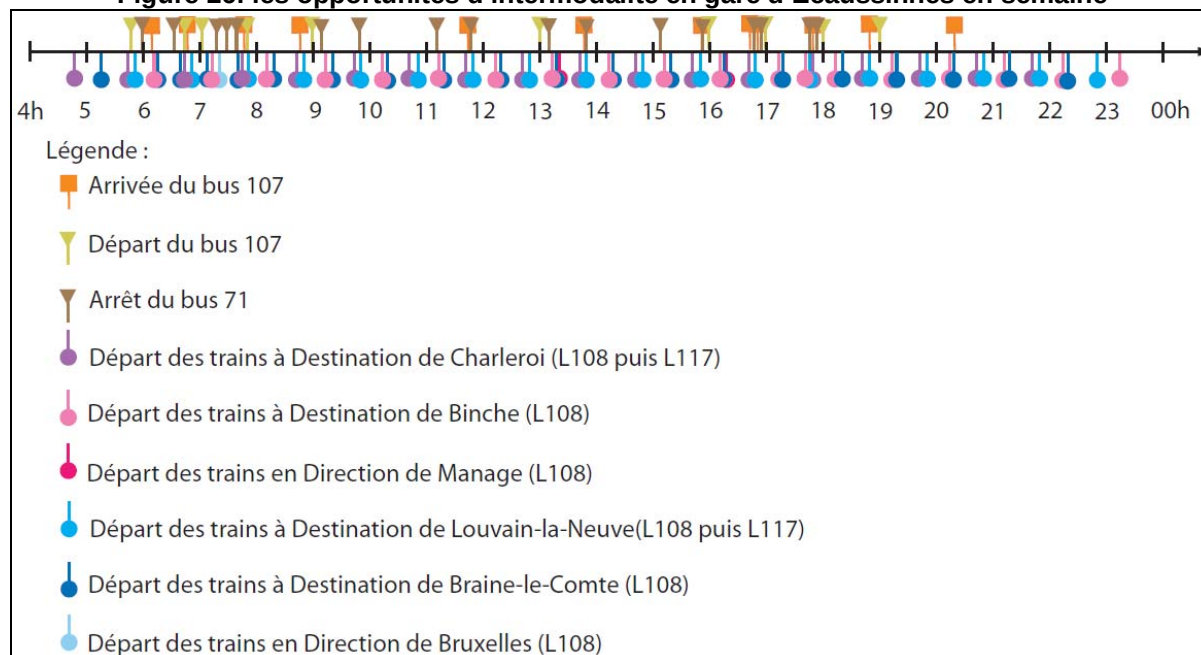


Photo 26 : arrêt du bus à la gare



La gare d'Ecaussinnes est desservie par les deux lignes de bus passant sur la commune, les lignes 107 et 71. La proximité de l'arrêt de bus avec la gare donne un accès immédiat entre le bus et le train (principe de quai-à-quai) à l'arrivée depuis Bruxelles / Braine.

Figure 26: les opportunités d'intermodalité en gare d'Ecaussinnes en semaine



Source : données SNCB et TEC

Les possibilités de connexions bus-train et train-bus sont surtout présentes aux heures de pointe du matin et du soir. Le reste de la journée, elles semblent moins évidentes.

4.2.6.2 La halte de Marche-lez-Ecaussinnes

A Marche-lez-Ecaussinnes, il ne s'agit pas d'une gare mais d'une halte. Celle-ci n'offre aucun guichet ni aucun service. L'aménagement y est très sommaire :

- Un parking réduit et très peu utilisé (il est également utilisé par des riverains),
- Un parking à vélos également réduit et non sécurisé ;
- Les quelques éléments de mobilier paraissent détériorés.

Photo 27: la halte de Marche-lez-Ecaussinnes



Photo 28: voie ferrée au niveau de la halte à Marche-lez-Ecaussinnes



Photo 29: le parking de la halte



Photo 30 : le parking de la gare sous utilisé



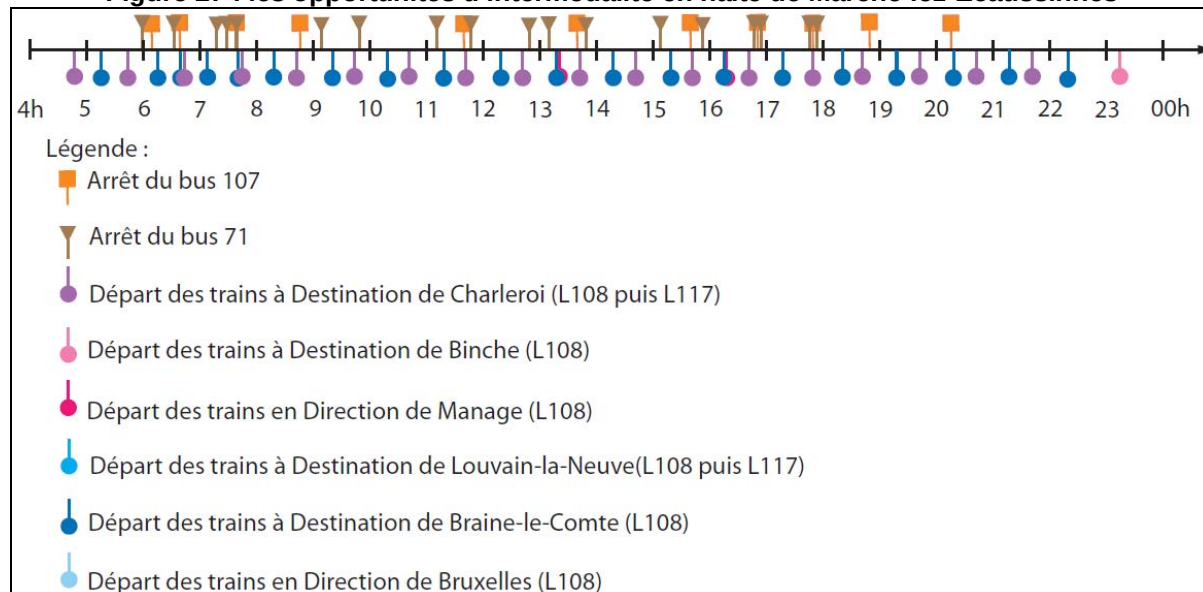
Photo 31 : parking vélos



Photo 32 : parking vélo



Figure 27 : les opportunités d'intermodalité en halte de Marche-lez-Ecaussinnes



Source : données SNCB et TEC

Seule la ligne 107 dessert la halte de Marche-lez-Ecaussinnes. En termes d'intermodalité, les possibilités de connexions bus-train et train-bus semblent acceptables à la vue des horaires. Par contre, la distance entre l'arrêt TEC et le point d'arrêt SNCB est de l'ordre de 150m, ce qui ne correspond pas à des conditions optimales et réduit fortement les opportunités d'intermodalité.

Le côté minimaliste de la halte, son mobilier simpliste voire en mauvais état, ses petits parkings pour vélos ou pour voiture concourent à donner un statut de moindre importance à cet arrêt.

4.2.7 Conclusions

Transports en commun : le train

La Commune d'Ecaussinnes possède une gare à Ecaussinnes d'Enghien et une halte à Marche-lez-Ecaussinnes.

La ligne 108 dessert les deux gares. Elle assure les liaisons entre Manage/Binche ⇔ Braine-le-Comte/Bruxelles

Dédoublément de la ligne 108 en la ligne 117 avec la possibilité de se rendre à Charleroi ⇔ Louvain-la-Neuve

Le train reste attractif en termes de temps trajet par rapport à la voiture.

En semaine, le cadencement se fait à la ½ heure avec un renforcement le matin en direction de Braine-le-Comte/Bruxelles et le soir en direction de Luttre/Binche.

Le weekend, le nombre de passage de trains se réduit de moitié avec un cadencement à l'heure.

La halte de Marche-lez-Ecaussinnes est uniquement desservie la semaine et cette desserte se fait uniquement par des trains Omnibus.

Les gares d'Ecaussinnes observent une baisse de la fréquentation depuis 2004.

A la gare d'Ecaussinnes, les opportunités d'intermodalité se ressentent surtout aux heures de pointe. A Marche-lez-Ecaussinnes, l'arrêt TEC semble trop éloigné du point de halte du train pour permettre des connexions entre les deux modes de transport.

5 Modes doux

Les « modes doux » désignent ici les modes de déplacements pouvant utiliser les voies de circulations dites douces, car séparées de celles destinées aux voitures ou véhicules motorisés en général : chemins, sentiers, venelles, trottoirs...

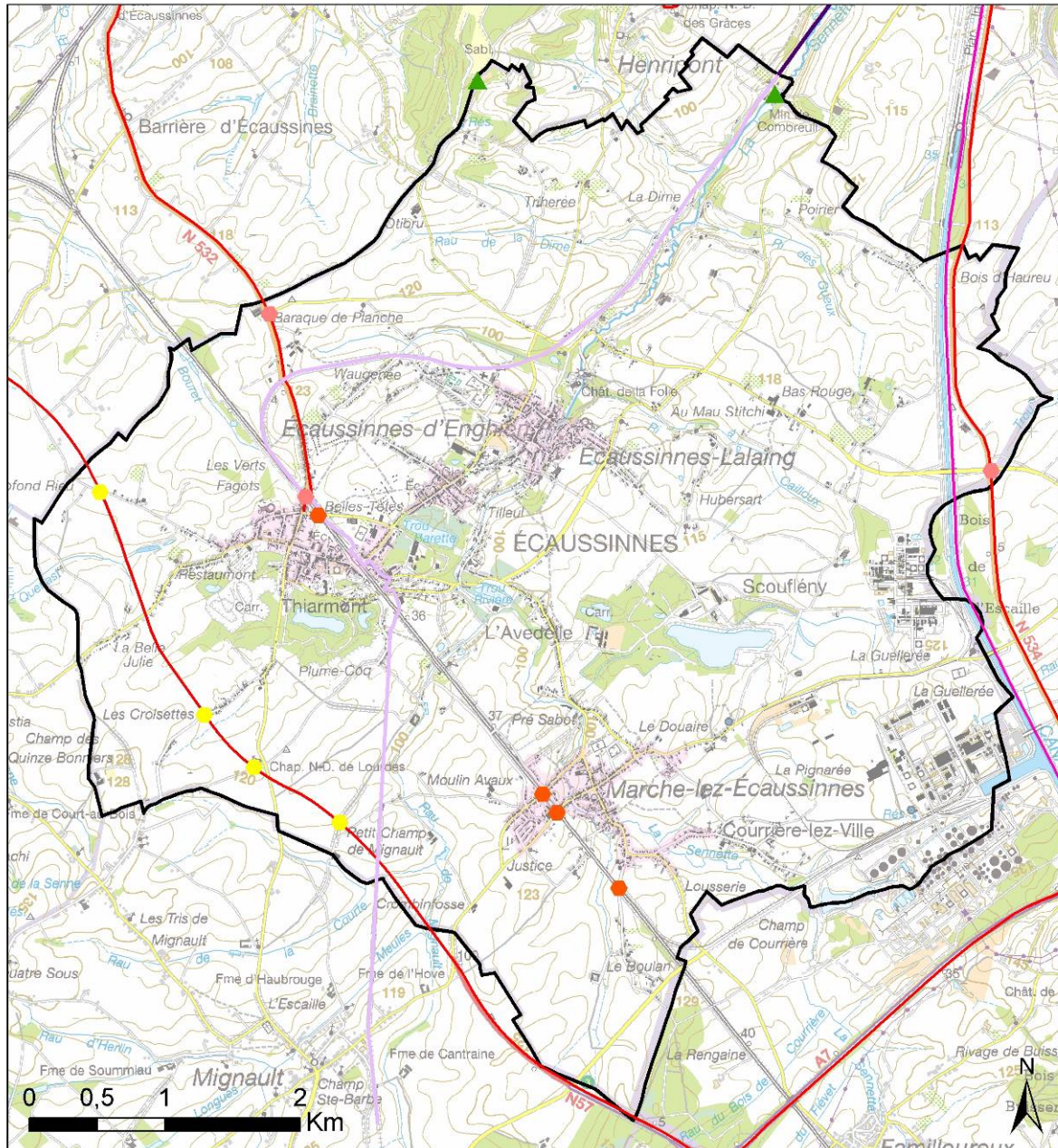
Ici, seront surtout considérés les cyclistes ainsi que les piétons et nous analyserons la qualité de circulation de ces usagers sur le territoire de la Commune en termes d'accessibilité, de sécurité et d'aménagement.

5.1 Coupures et points de passages difficiles

Les usagers non motorisés (marche et vélo) sont exposés à l'environnement dans lequel ils se déplacent. Les attentes de ces usagers sont importantes en ce qui concerne la sécurité et la qualité des aménagements.

Les points de franchissement ont donc une importance capitale : typologie, qualité et sécurité de l'aménagement. Les coupures dues aux thalwegs, ou vallons (généralement occupées par les cours d'eau), ainsi que les lignes de crête sont également des éléments de relief majeurs dans le territoire.

Carte 17 : Les coupures pour les modes doux



Légende

- | | | |
|------------------------|-------------------------|---------------------------|
| ● Coupures N532-N534 | ▲ points topographiques | — RAVeL |
| ● Coupures N57 | | — Pré-RAVeL |
| ● Coupures voie ferrée | | — anciennes voies ferrées |

5.1.1 Les coupures imperméables

Les coupures sont dites « imperméables », lorsqu'elles sont franchissables en un nombre de points limités, à savoir les cours d'eau, franchissables par des ponts. Les voies ferrées sont du même type de coupure.

5.1.1.1 Le canal

Le canal traverse une petite partie de la Commune à l'extrême Est et selon un axe nord-sud. Ses rives ont d'excellentes potentialités pour le cheminement piéton et surtout cyclable, il y a d'ailleurs le RAVeL n°3 qui y passe (Réseau Autonome de Voiries Lentes). Un point de franchissement se situe sur la Commune, mais le canal ne constitue pas une importante coupure à l'échelle communale vue sa faible occupation du territoire. A Ecaussinnes, la seule traversée au dessus du canal s'effectue par la rue de Triboureau, voirie ayant un rôle de collecteur communal. La traversée ne paraît pas sécurisée ni pour les cyclistes (pas de circulation en site propre) ni pour les piétons (trottoirs étroits). En effet, compte-tenu de la configuration du pont, la visibilité est relativement réduite et les vitesses pratiquées par les automobilistes sont souvent élevées.

Photo 33: pont au dessus du canal – rue de Triboureau



Photo 34 : vue du Canal et du RAVeL direction sud-est



5.1.1.2 Le chemin de fer

La ligne de la SNCB Braine-le-Comte – Luttre passe par les deux gares d'Ecaussinnes, coupant la Commune dans un axe nord-ouest / sud-est.

Photo 35: passage étroit en dessous de la ferrée par la rue Eric Vandervelde à Marche-lez-Ecaussinnes



Photo 36: passage dangereux sur la voie ferrée par la rue de la Justice à Marche-lez-Ecaussinnes

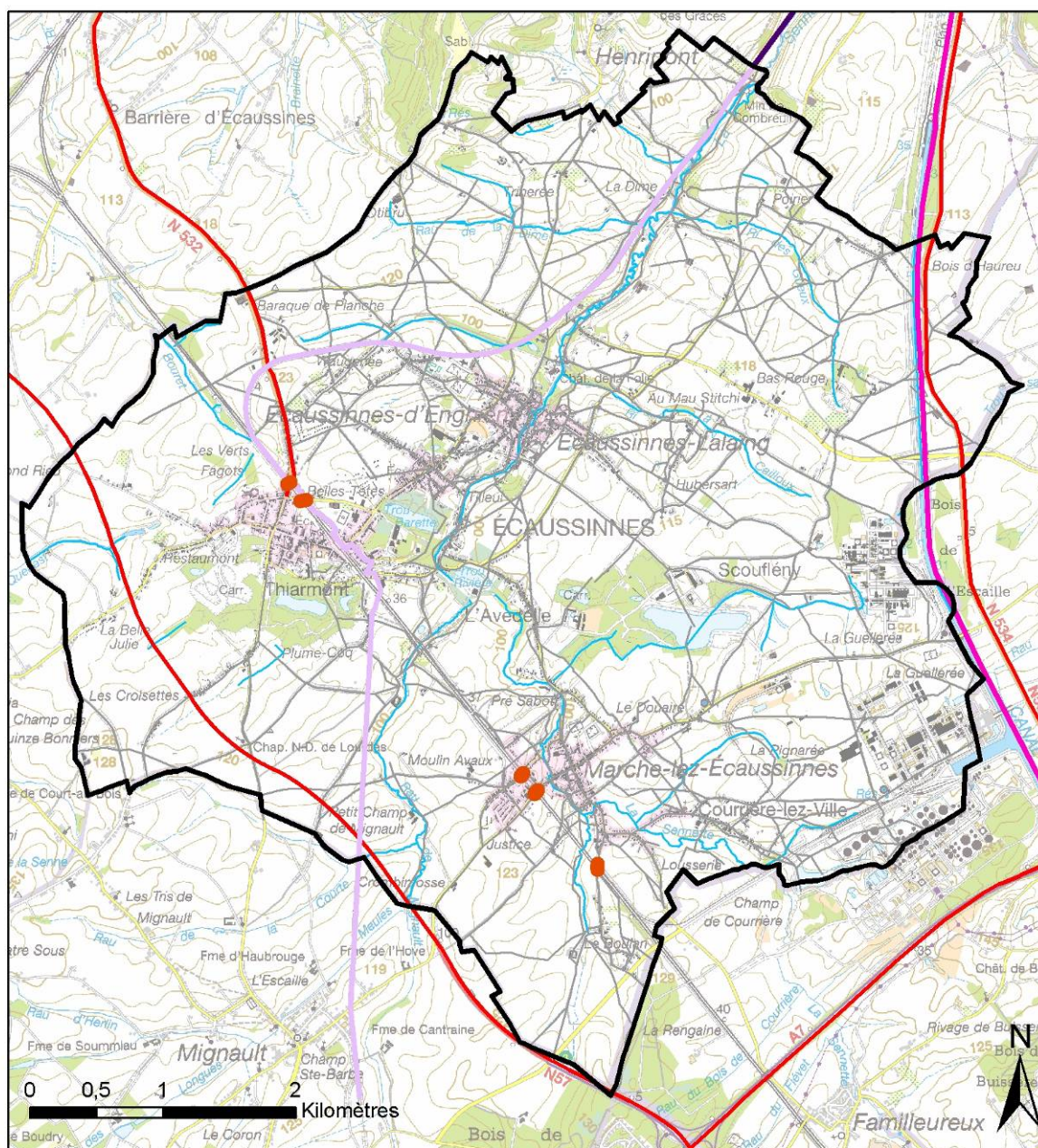


De nombreuses routes permettent de traverser la voie ferrée, mais ces jonctions sont difficilement sécurisables, encore moins pour les piétons ou les cyclistes.

La plupart des points de franchissement de la voie paraissent dangereux pour les cyclistes et encore plus pour les piétons.

C'est par conséquent, un élément à prendre en compte avec attention lors de l'analyse des modes doux d'un point de vue sécuritaire.

Carte 18: points de passage difficile de la voie ferrée



Légende

● localisation des points de passages difficiles

5.1.2 Les coupures dues aux routes nationales

Les coupures dues aux routes nationales sont souvent insidieuses. En effet, elles demeurent franchissables partout en théorie, mais l'absence d'aménagement sécurisé, la vitesse et le volume du trafic motorisé réduisent en pratique ces possibilités de traversée.

5.1.2.1 La N57b

Photo 37 : la N57 en direction de la Louvière



Elle forme une coupure selon un axe nord-ouest sud-est et reste localisée à l'ouest du territoire communal.

Cette voirie n'est pas adaptée pour le déplacement des piétons et cyclistes, induisant également de grandes difficultés de traversées par ces mêmes modes de déplacements doux. Il est intéressant de rappeler, qu'à l'origine, cette voirie a été créée afin de permettre l'acheminement vers et depuis les sites de carrières en activité. C'est la raison de sa typologie et de sa non-adaptation aux modes de déplacement doux.

Photo 38 : Vue de la N57

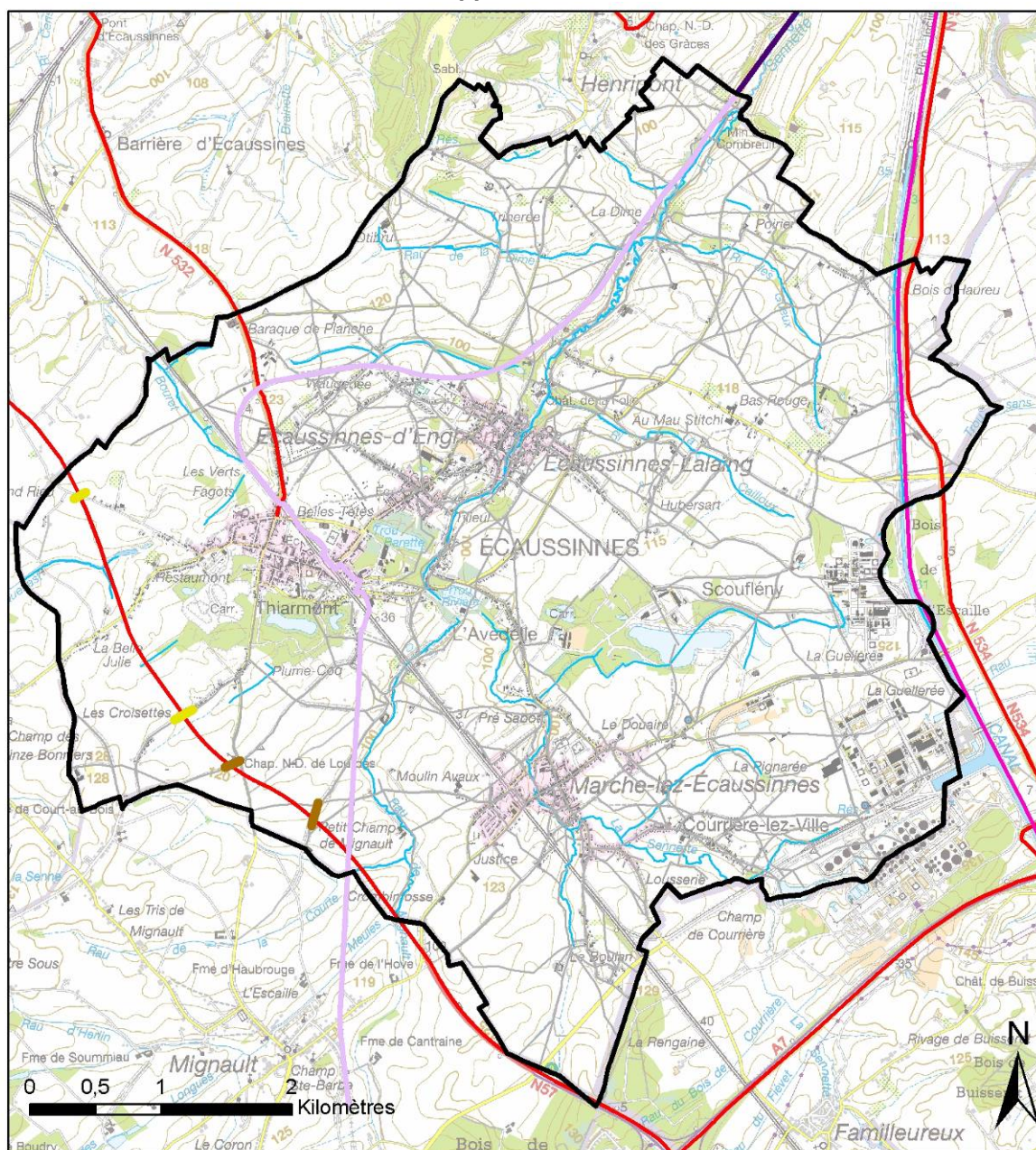


Photo 39 : Vue de la N57



En effet, les voiries qui débouchent sur la N57 constituent en général des points de franchissement difficiles et peu sécurisés pour les modes doux. Ceci est dû notamment à sa très grande largeur ainsi qu'à la forme très rectiligne de cette route qui favorise une vitesse excessive.

Carte 19 : les coupures ou points de passage difficiles des cheminements modes doux par rapport à la N57



Légende

— passages difficiles — ruptures

En ce qui concerne l'impact du passage de cette route nationale sur le territoire d'Ecaussinnes, Il faut différencier deux types de coupures :

- Les passages difficiles pour les chemins ou routes locales traversés par la Nationale ;
- Les points où la Nationale est une véritable rupture.

Photo 40 : rupture de la rue de le Croisette



Photo 41 : rupture de la rue de la Croisette



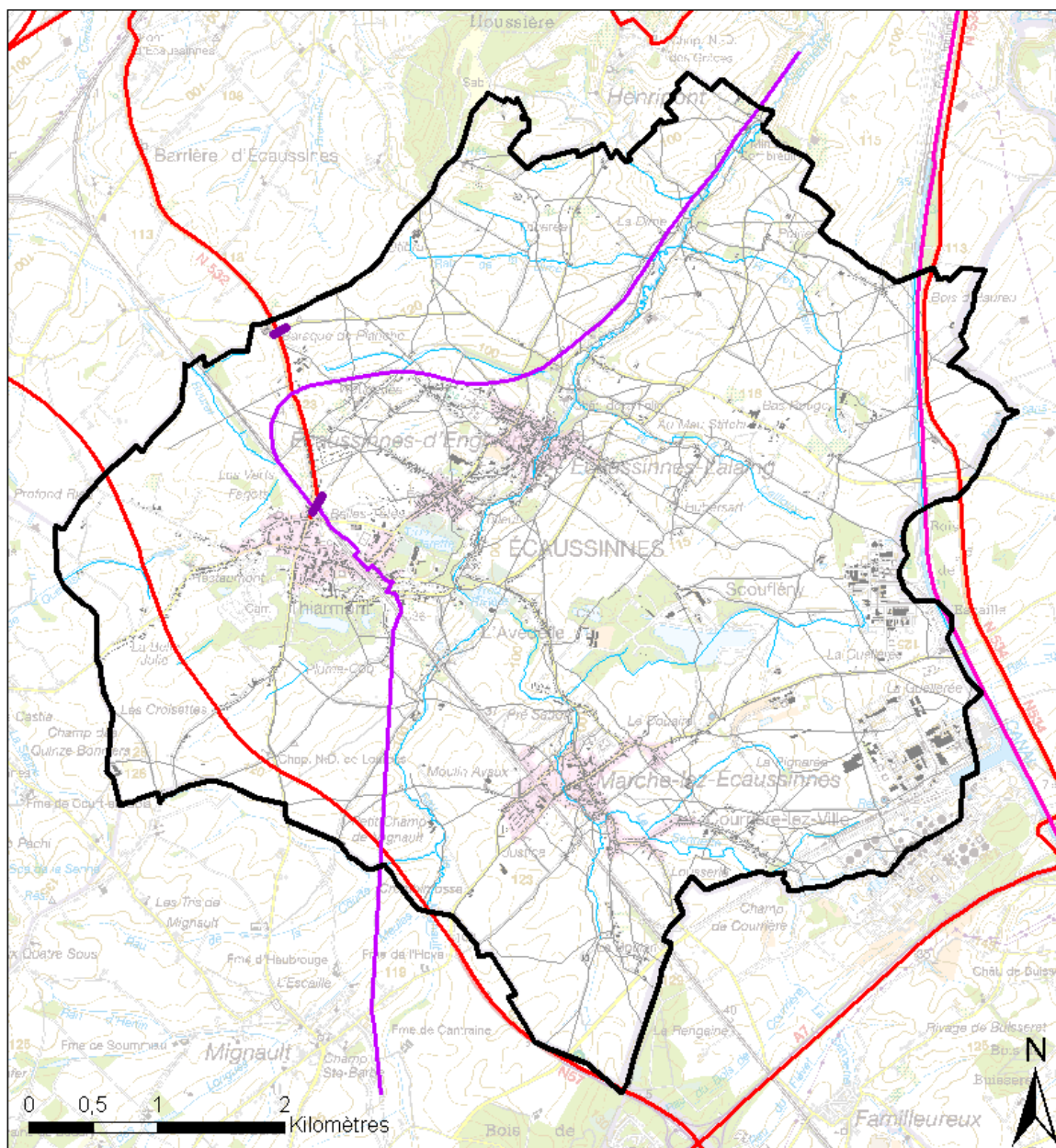
En deux endroits, la construction de la N57 a nécessité la coupure nette de deux routes de desserte locale (rue de Profondieux et rue de la Croisette). Il n'est plus possible de traverser la N57, chacun des deux côtés de ces voiries s'étant transformés en voie sans issue. Une partie des hameaux des Croisettes et de Profondieux se retrouvent donc isolés et ne possèdent plus d'accès direct vers Ecaussinnes. Il en est de même pour la rue de Roelux, mais un rond-point étant situé tout proche pallie la rupture.

Ceci diminue le nombre de points de traversées de cette voirie de transit et accentue son effet barrière qui aurait pu avoir d'importantes conséquences sur le territoire de la Commune si elle ne se localisait pas aux frontières communales ouest. Par contre, elle risque d'être une barrière importante pour la suite lors de la connexion des réseaux de déplacements doux partant des noyaux d'Ecaussinnes vers les Communes alentours à l'ouest.

5.1.2.2 La N534 et N532

La N534 et la N532 sont les autres voiries nationales de la Commune d'Ecaussinnes sont moins fréquentées mais aussi moins larges que la N57. La différence de flux de circulation n'empêche pas la vitesse qui rend ces voiries de liaisons intercommunales souvent inadaptées et non sécurisées pour les modes de déplacements doux.

Carte 20 : Passage de la N532 et N534 sur le territoire communal



Légende

— localisation de points de passages difficiles N532

La N534 constitue une coupure marginale du fait de son positionnement à l'extrême est de la Commune et de sa faible emprise territoriale.

La N532 permet d'atteindre le centre d'Ecaussinnes d'Enghien depuis Braine-le-Comte. Deux voiries de desserte, la rue des Sept Douleurs et la rue Waugénée, débouchent sur cette dernière, constituant des intersections peu sécurisées pour les piétons et les cyclistes. De plus, ne pouvant pas traverser la N532, les modes de déplacements doux, une fois arrivés à ces points se trouvent dans l'obligation de prendre la N532, qui n'est pas tout à fait adéquate : bande bidirectionnelle cyclable mal entretenue pour les cyclistes, trottoirs seulement d'un côté de la voirie et de l'autre accotement non stabilisé dès la sortie du centre du village...

Photo 42 : entrée dans Ecaussinnes-d'Enghien par la N532 par le sud



Photo 43 : sortie d'Ecaussinnes-d'Enghien par le N532 direction sud



Photo 44 : bande cyclable bidirectionnelle sur la N532 en direction d'Ecaussinnes



Photo 45 : croisement des rues Arthur Pouplier et Jules Blondeau à Ecaussinnes-d'Enghien



Les coupures que représentent les grands axes, et leur corollaire, les difficultés plus ou moins grandes de franchissement sont un des facteurs influençant directement les pratiques de mobilité, et notamment les déplacements non motorisés, surtout des enfants et personnes âgées ou autres personnes à mobilité réduite.

5.2 Déplacements piétons

Se distinguent deux motifs de déplacement à pied : la marche utilitaire et la marche de loisir.

La marche utilitaire est principalement liée à des déplacements contraints quotidiens, tels que : aller à l'école, faire des achats ou accomplir une démarche, dans un environnement proche, les distances maximales étant alors de l'ordre du kilomètre (soit 10 à 15 minutes de marche).

Les déplacements de loisirs, c'est-à-dire la promenade ou la randonnée, ont une forte capacité de développement compte tenu des sentiers, chemins et venelles qui sillonnent la Commune.

5.2.1 Marche utilitaire

5.2.1.1 Les aménagements en voirie

La marche comme mode de déplacement quotidien est particulièrement sensible à deux facteurs :

- La distance à parcourir : la vitesse moyenne d'un piéton est faible, de l'ordre de 4 à 5 km/h, soit environ 1 km en 10 à 15 minutes, ce qui correspond aux distances internes aux villages et bourgs.
- Les conditions environnementales : le confort des cheminements (revêtement, bruit, sécurité routière) est un élément important pour le choix de la marche comme mode de déplacement, seul ou en complément des transports en commun. L'insécurité réelle et/ou perçue sur beaucoup de voiries peut-être dissuasive.

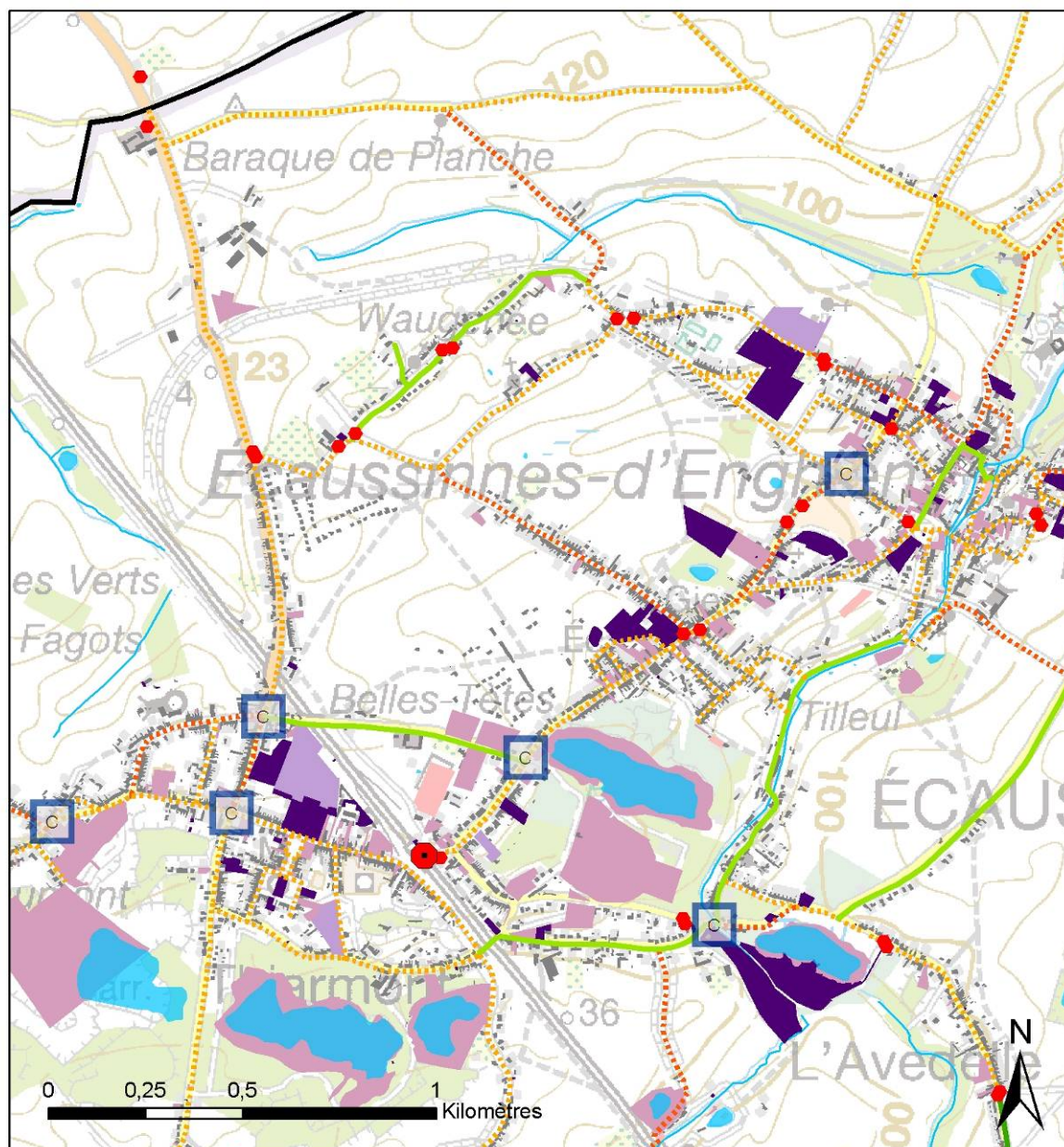
Outre le fait que les trottoirs et accotements soient ou non revêtus, des critères essentiels de « praticabilité » sont donc à distinguer. Il s'agit, d'une part, de leur état global (nature et état du revêtement) et d'autre part de leur largeur praticable (tenant compte, outre de leur largeur physique, de la présence d'obstacles, fixes ou mobiles, limitant de fait la largeur réellement utilisable). Un autre critère de praticabilité peut être étudié, celui des traversées : vitesse d'approche, visibilité, pas de possibilité de traverser en deux temps...

Le relevé tient également compte de la présence d'aménagements modérateurs de vitesse présents, des arrêts de bus TEC afin d'étudier le niveau de sécurité ainsi que les possibilités de modalité du piéton dans ses déplacements quotidiens.

Enfin, le relevé des abords des écoles a été effectué en portant une attention particulière aux conditions de sécurité des cheminements. Dans le cadre des zones 30 aux abords d'écoles, un certain nombre d'aménagements ont été mis en œuvre. Cependant, des lacunes demeurent dans la matérialisation de ces zones 30 et dans les cheminements sécurisés.

Le principal centre d'Ecaussinnes regroupe les noyaux historiques d'Ecaussinnes-d'Enghien et Ecaussinnes-Lalaing. Afin de tendre vers une analyse exhaustive, nous avons pris en compte les carrefours dangereux, l'état des trottoirs, les arrêts TEC ainsi que la gare et les bâtiments publics, commerces et terrains de loisirs.

Carte 21 : accessibilité et déplacements doux dans les centres d'Ecaussinnes-d'Enghien et Ecaussinnes-Lalaing⁸



Légende

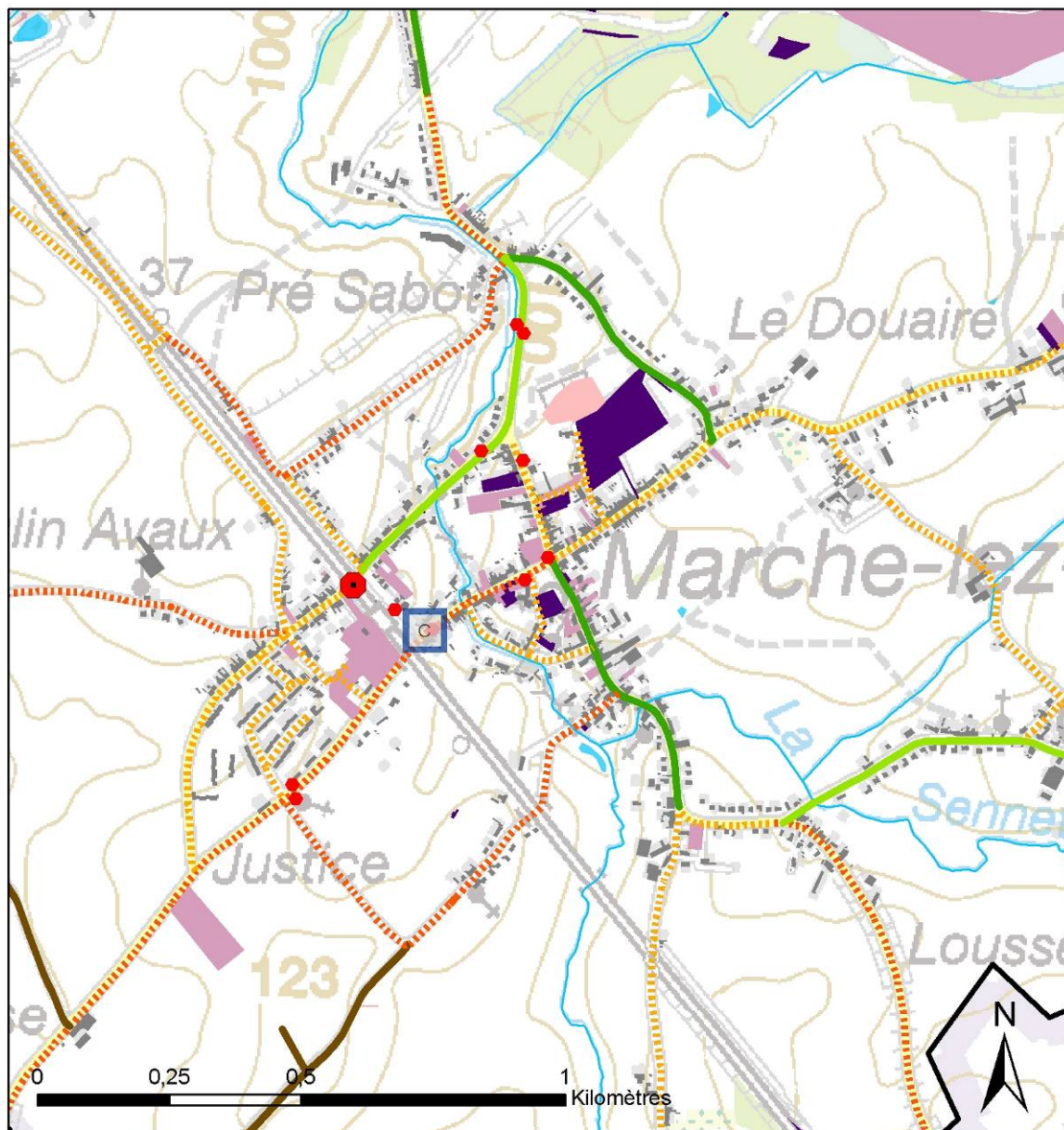
■ Terrains, bâtiments, équipements publics	Etat sanitaire des voiries	● Mauvais	● arret TEC
■ Terrains, bâtiments voués à l'activité économique	● Très bien	● Très mauvais	● gare SNCB
■ Terrains, bâtiments destinés aux loisirs	● Bien	● Terre	■ carrefour dangereux
■ Bâtiments sociaux ou hospitaliers	● Moyen		

⁸ Les éléments suivants sont pris en compte dans la classification de l'état sanitaire des voiries :

- la qualité du revêtement de la route (ornières, rustines, nids de poule, usure, affaissement, etc.) ;
- la qualité des abords tels que trottoirs, parkings, talus, murs de soutènement, etc. (discontinuités des revêtements, compositions hybrides, défoncement ou descellement des matériaux, etc.).

Source : Schéma de structure d'Ecaussinnes

Carte 22 : accessibilité et déplacements doux dans le centre de Marche-lez-Ecaussinnes



Légende			
 Terrains, bâtiments ou équipements publics	Etat sanitaire des voiries	 Mauvais	 gare SNCB
 Terrains, bâtiments voués à l'activité économique	 Très bien	 Très mauvais	 arrêts TEC
 Terrains, bâtiments destinés aux loisirs	 Bien	 Terre	 Carrefour dangereux
 Bâtiments sociaux ou hospitaliers	 Moyen		

En règle générale, comme le pré-diagnostic l'avait déjà soulevé, les trottoirs sont assez étroits voire même absents ou utilisés par le stationnement, ce qui ne permet pas une circulation optimale et sécurisée du piéton dans ses déplacements quotidiens. Si la qualité du revêtement restent souvent basique (asphalte, goudron), ils apparaissent plutôt en bon état.

Sur plusieurs voiries, les trottoirs ont fait l'objet d'un réaménagement et présentent une grande qualité grâce à des largeurs confortables et l'utilisation de matériaux de grande qualité tels que la pierre bleue.

Centre historique

Photo 46 : trottoirs de qualité sur la rue du Moulin



Photo 47 : absence de trottoir dans la rue Georges Soupart



Photo 48 : trottoirs de qualité aux abords de la Place des Martyrs



Photo 49 : trottoir réaménagé avec de la pierre bleue dans la rue Arthur Pouplier



Extensions des noyaux historiques

Photo 50: trottoir dégradé dans la rue Jean Jaurès



Photo 51 : stationnement sur le trottoir dans la rue Jules Blondeau



Photo 52 : trottoir asphalté dans la rue Saint-Roch



Photo 53 : trottoir de qualité encombré par du stationnement dans la rue Anselme May



Photo 54 : trottoir de qualité dans la rue du Brabant



Photo 55 : trottoir de qualité encombré par du stationnement sur la rue de la Justice



Photo 56 : potelets anti-stationnement sur la rue des carrières de l'Avedelle



Photo 57 : stationnement sur le trottoir dans la rue des carrières de l'Avedelle



Photo 58 : trottoir de qualité dans la rue des carrières de l'Avedelle



Photo 59 : trottoirs étroits sur le boulevard de la Sennette



Lotissements récents

Photo 60 : trottoirs de qualité mais étroits dans un lotissement récent - rue Perlinghi



Lors de l'urbanisation de nouvelles ZACC ou de nouveaux lotissements, une attention particulière a été portée à l'aménagement des trottoirs. Ceux-ci présentent une bonne qualité de revêtement mais, dans certains cas, leur largeur reste limitée.

Trottoirs réaménagés

Certains trottoirs ont bénéficié de réfections de pavés récentes permettant une complète aisance dans la circulation piétonne

Photo 61 : trottoir réaménagé du côté des habitations dans la rue du tunnel



Photo 62 : un seul trottoir réaménagé dans la rue du Tunnel



Dans la rue du Tunnel, seul un trottoir a été refait, celui côté habitation. L'autre, côté gare, malgré sa bonne largeur, a un aspect très moyen (revêtement goudron dégradé).

Trottoirs de qualité

A l'échelle communale, de nombreux trottoirs de qualité sont présents. Ils se situent essentiellement dans les centres villageois.

Photo 63 : trottoir avec un bon revêtement dans la rue de Familleureux



Photo 64 : larges trottoirs dans la rue Ernest Martel



Photo 65 : trottoir avec une largeur importante dans la rue Ernest Martel



Photo 66 : trottoirs de qualité satisfaisante dans la rue de Nivelles



Trottoirs de mauvaise qualité

Plusieurs rues se trouvent avec des trottoirs ayant une largeur insuffisante ou de mauvaise qualité. Ces caractéristiques peuvent témoigner de leur fréquentation et/ou de leur ancienneté.

Photo 67 : trottoir étroit et encombrés au débouché sur la Place des Martyrs



Photo 68 : trottoir en mauvais état au débouché sur la rue de la Justice



Photo 69 : trottoirs étroits et en mauvais état sur la rue des Carrières de l'Avedelle



Entrée de zones urbanisées

Enfin, certaines rues aux entrées des centres urbanisés adoptent souvent un profil routier (gabarit large, absence de trottoir) sur lesquelles des vitesses excessives sont souvent pratiquées, ce qui met les usagers faibles en réelle insécurité. Ces tronçons devraient d'autant plus favoriser la mise en place d'éléments permettant aux piétons et aux cyclistes de circuler plus sereinement.

Photo 70 : absence de trottoirs à l'approche de la zone urbanisée sur la rue Anselme Mary



Photo 71 : trottoir d'un seul côté au niveau des premières habitations sur la rue Anselme Mary



Le trottoir apparaît à l'approche de l'urbanisation se situant sur le même accotement que les habitations.

Photo 72 : trottoir moyen sur la rue de Bel Air



Photo 73 : trottoir étroit sur la rue de Bel Air



5.2.1.2 Les venelles

En complément des aménagements piétons présents en voirie, la commune d'Ecaussinnes dispose d'un important réseau de venelles. Celui-ci est particulièrement intéressant pour les habitants car il permet de relier différents points sur la commune en toute sécurité (absence de circulation automobile)

Des venelles apparaissent au détour de rue dans les noyaux anciens.

Photo 74 : départ d'une venelle au croisement de la rue Mayeurmont et de la rue du Daim – elle permet de rejoindre la rue de la Marlière



Photo 75 : Ecaussinnes d'Enghien - Donnant sur la N532, elle permet de rejoindre la rue du Flou et d'accéder ainsi à la Place Cousin



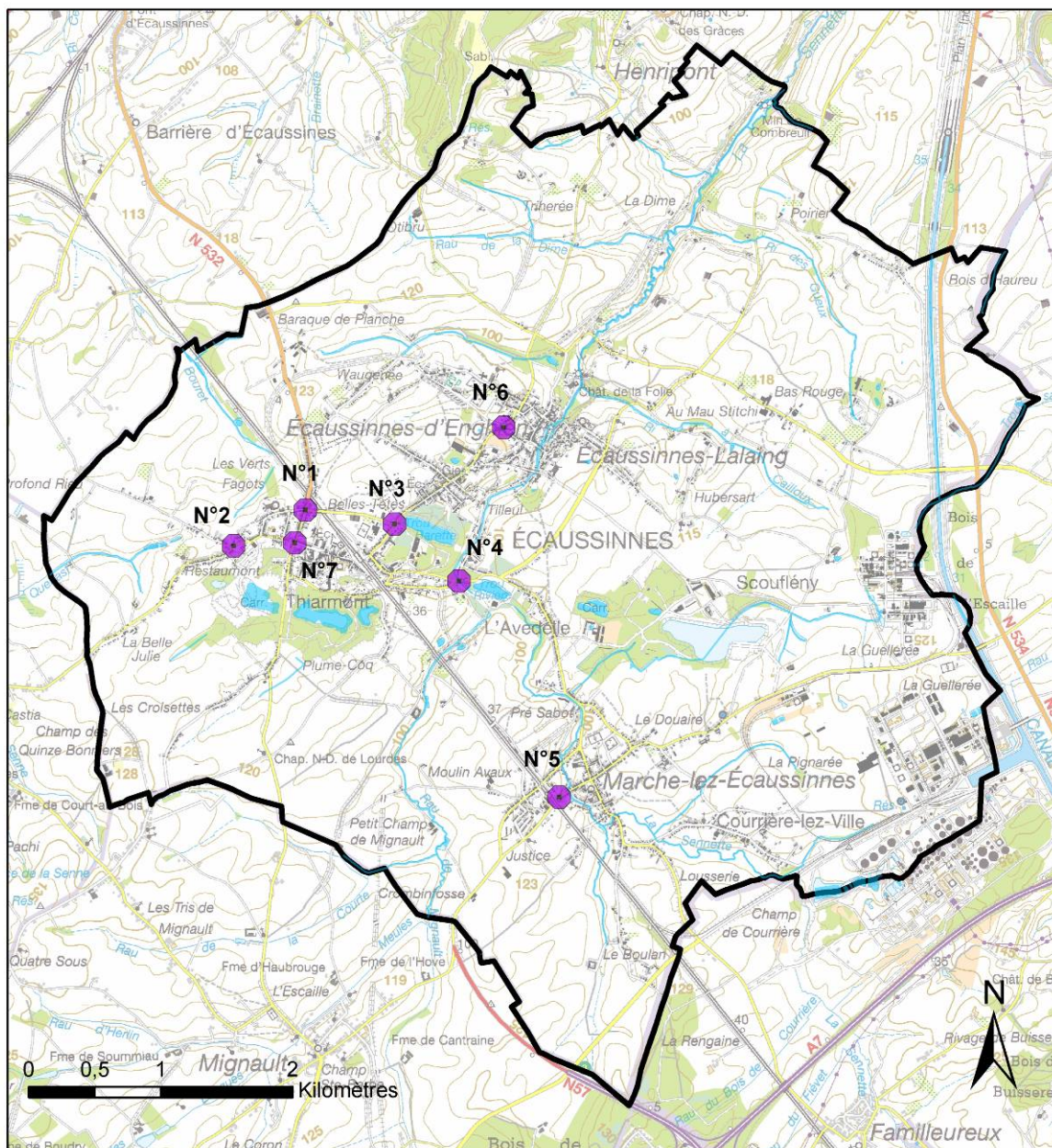
Afin de promouvoir l'ensemble des venelles de la Commune, la Commission Communale d'Aménagement du Territoire et de la Mobilité (CCATM) a édité un fascicule les intégrant dans un objectif de valorisation des déplacements utilitaires effectué à pied⁹.

⁹ Nous n'avons pas, à ce jour, pu récupérer ce fascicule. Le réseau proposé par la CCATM sera intégré au cours de la phase suivante de l'étude, c'est à la dire la phase de propositions.

5.2.1.3 Les carrefours dangereux pour les piétons

Outre l'état des trottoirs et des voiries, il convient également de se pencher sur les carrefours pouvant être considérés comme dangereux ou non adaptés à la traversée des piétons.

Carte 23 : localisation des carrefours non sécurisés



Légende

- Carrefour dangereux pour les piétons

CARREFOUR RUE BEL-AIR – N532 – RUE VICTOR CUVELIER (N°1)

Photo 76 : vue aérienne du carrefour



Photo 77 : arrivée sur le carrefour depuis la
rue Belle-Tête



Photo 78 : arrivée sur le carrefour depuis la
rue Victor Cuvelier



Photo 79 : arrivée sur le carrefour depuis la
chaussée de Braine



Photo 80 : arrivée sur le carrefour depuis la
rue Bel-Air



CARREFOUR RUE DE RESTAUMONT – RUE PROFONDIEUX – RUE FORMAHON (N°2)

Photo 81 : vue aérienne du carrefour



**Photo 82 : arrivée sur le carrefour depuis la
rue de Restaumont**



CARREFOUR RUE BEL-AIR – RUE ERNEST MARTEL – CHEMIN DU LONG SPINOIS – AVENUE DE LA DÉPORTATION (N°3)

Photo 83 : vue aérienne du carrefour



Photo 84 : arrivée sur le carrefour depuis l'avenue de la Déportation



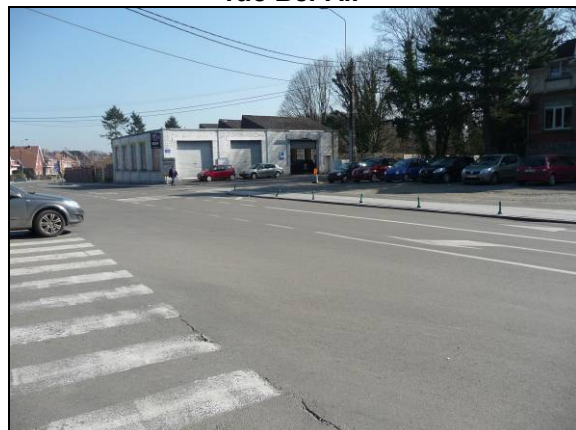
Photo 85 : arrivée sur le carrefour depuis le chemin du long Spinois



Photo 86 : arrivée sur le carrefour depuis la rue Ernest Martel



Photo 87 : arrivée sur le carrefour depuis la rue Bel-Air



CARREFOUR RUE NOIRES-TERRES – RUE CAMILLE DURAY - RUE BEAUGRAND – RUE DES
CARRIÈRES DE L'AVEDELLE (N°4)

Photo 88 : vue aérienne du carrefour



Photo 89 : arrivée sur le carrefour par la rue Camille Duray



Photo 90 : arrivée sur le carrefour depuis la rue des Carrières de l'Avedelle



Photo 91 : arrivée sur le carrefour depuis la rue Noires-Terres



Photo 92 : arrivée sur le carrefour depuis la rue Beaugrand



CARREFOUR RUE DE TRIBOUREAU – CHEMIN DES ECAUSSINNES – N534

Carte 24 : vue aérienne du carrefour



Photo 93 : arrivée sur le carrefour depuis la
rue de Triboureau



Photo 94 : arrivée sur le carrefour depuis le
chemin des Ecaussinnes



Photo 95 : arrivée sur le carrefour depuis le
sud de la N280



CARREFOUR RUE DU CHEMIN DE FER – RUE EMILE VANDERVELDE (N°5)

Photo 96 : vue aérienne sur le carrefour



Photo 97 : arrivée sur le croisement par la rue Emile Vandervelde, depuis le centre de Marche-lez-Ecaussinnes



Photo 98 : arrivée sur le croisement par la rue du Chemin de Fer



Photo 99 : arrivée sur le croisement par la rue Emile Vandervelde, depuis la N57



Photo 100 : passage de la rue Vandervelde sous la voie ferrée



CARREFOUR RUE DE LA HAIE – RUE DES OTAGES – RUE SAINT-ROCH (N°6)

Photo 101 : vue aérienne du carrefour



Photo 102 : arrivée sur le carrefour depuis le nord de la rue de la Haie



Photo 103 : arrivée sur le carrefour depuis le sud de la rue de la Haie



Photo 104 : arrivée sur le carrefour depuis la rue des Otages



CARREFOUR RUE ARTHUR POUPLIER – N532 – RUE JULES BLONDEAU (N°7)

Photo 105 : vue aérienne du carrefour



Photo 106 : arrivée sur le carrefour depuis la
rue Anselme Mary



Photo 107 : arrivée sur le carrefour depuis la
rue Belle-Tête



Photo 108 : arrivée sur le Carrefour depuis la
rue Arthur Pouplier



SYNTHÈSE

Les carrefours décrits ci-dessus se caractérisent essentiellement par un profil de voirie assez large favorisant une vitesse de circulation de 50km/heure ou plus. Il n'y a aucun feu qui pourrait distribuer le temps de passages entre les différents modes de déplacements, ce sont souvent des carrefours avec des stop et/ou des priorités à droite (N°6).

Ces éléments rendent les traversées piétonnes très insécurisées en plus des distances conséquentes et d'un marquage au sol parfois vieillissant (N°5).

Certains carrefours offrent très peu de visibilité aux automobilistes (N°2 - N°7) tout en ayant très peu d'espace dédié uniquement aux piétons (N°1 – N°4 – N°5) alors que l'assiette de la voirie pourrait le permettre.

A noter quelques particularités suivant les carrefours.

Le carrefour N°1 possède des places de stationnement non délimitées par rapport à l'espace trottoir, ce qui nuit à la visibilité de la circulation piétonne.

Le carrefour N°2 possède un square au milieu qui empêche une bonne visibilité que ce soit pour la voiture ou pour le piéton.

Le carrefour N°4 se compose de deux croisements, le croisement des rues Camille Duray et Noires-Terres, tout d'abord, puis celui de la rue Beaugrand avec la rue des Carrières de l'Avedelle. La largeur des voiries, la vitesse de circulation des automobilistes ainsi que le cumul des priorités à droite rendent les traversées piétonnes très peu sécurisantes. L'étroitesse des trottoirs s'ajoute à ce contexte non sécurise et le renforce.

La circulation piétonne devient très complexe au carrefour N°5, au niveau du passage sous la voie ferrée compte tenu de l'étroitesse des trottoirs et de la vitesse de circulation.

Enfin, le carrefour n°7, bien que bénéficiant d'une signalisation particulière, revêtement au sol différent, reste tout de même assez dangereux.

5.2.2 Marche de loisirs

Carte 25: atlas des cheminements piétons



Légende

— REVER - sentiers et chemins répertoriés par la CCATM	- Atlas des chemins	- Opportunités proposés dans le SSC
— RAVeL	 Opportunités	— Chemin
		— Chemin de terre
		— Sentier
		— Sentier

La marche de loisirs s'effectue habituellement sur des sentiers ou chemin qu'il convient de distinguer comme suit :

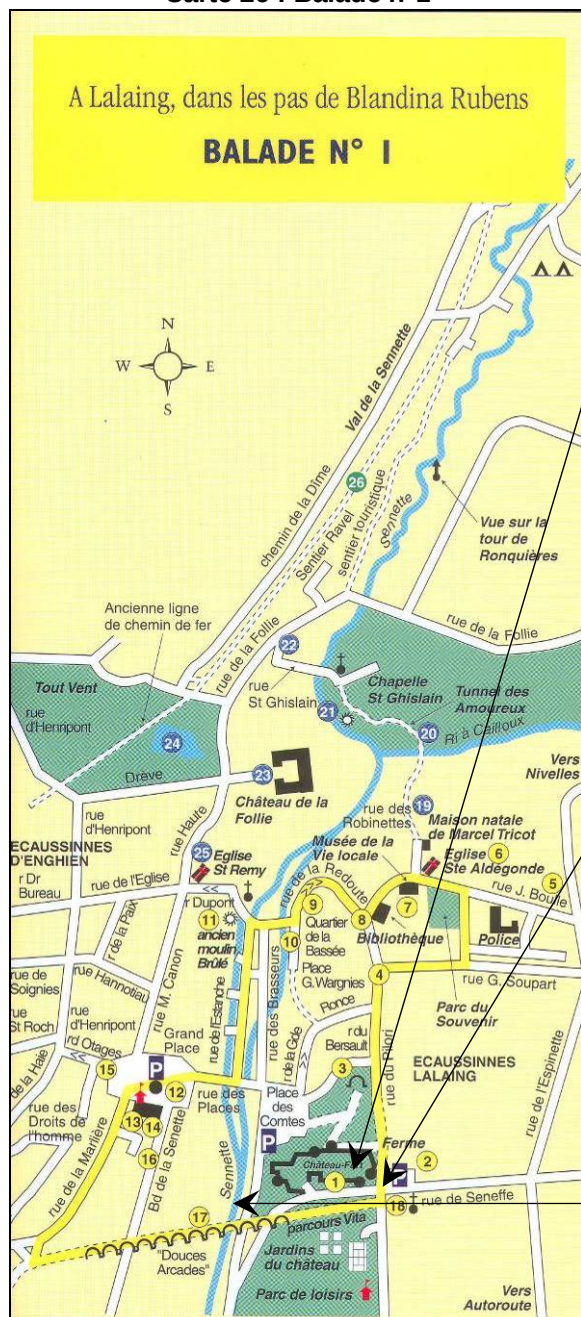
- Sentier : voie publique étroite qui ne permet que la circulation de piétons et de véhicules n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons (code de la route du 1/12/1975, art.2.5).
- Chemin : voirie dont l'assiette plus large qu'un sentier ne permet toutefois que le passage d'un seul véhicule ordinaire à la fois (d'après le code forestier et l'arrêté royal sur le Roulage du 1er décembre 1975).

La commune possède un grand potentiel en termes de chemins et sentiers pour une multitude de promenades sur tout le territoire.

En effet, même si Ecaussinnes ne bénéficie pas de chemins de grande randonnée, elle possède un dense réseau de route piétonne, chemins, sentiers et venelles. Ces dernières peuvent être mobilisées aussi bien pour les déplacements utilitaires (cf. 5.2.1.2 Les venelles) que pour les déplacements de loisirs.

Le site internet d'Ecaussinnes propose d'ailleurs trois itinéraires balisés de promenades allant d'une à trois heures de balade dans le noyau historique et les alentours proches d'Ecaussinnes-Lalaing. Ils permettent de découvrir toutes les particularités touristiques d'Ecaussinnes, comme les musées, les châteaux, les anciens moulins, des chapelles, la Grand Place, mais également de passer par certaines venelles et le sentier touristique de Ronquières et d'avoir des points de vue paysagers intéressants sur la commune.

Carte 26 : Balade n°1



Source : http://www.ecaussinnes.be/culture-et-loisirs/tourisme/photos_Ballade/balade-nb0-1

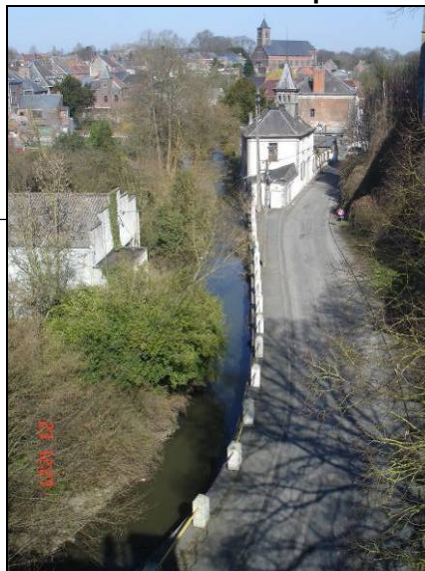
Photo 109: le sentier « parcours Vita »



Photo 110 : venelle pour accéder au sentier



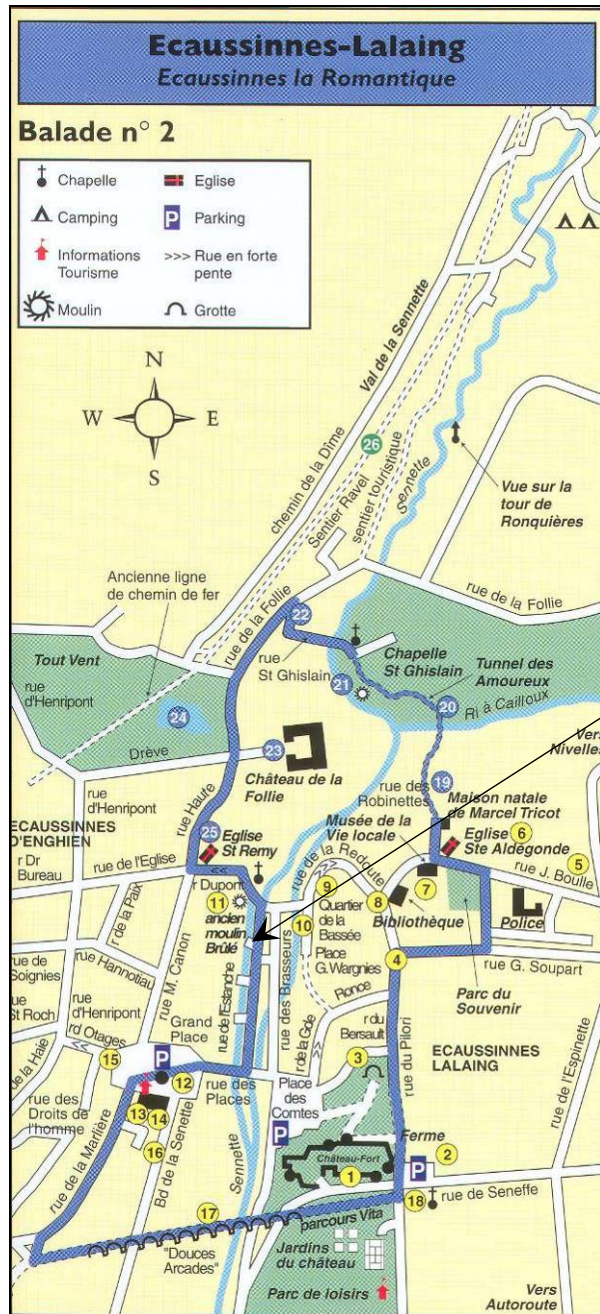
Photo 111 : vue du centre depuis le sentier



Une petite venelle part de la rue de Seneffe au niveau du château et permet d'accéder à un sentier intéressant. En effet, débutant au niveau du château, il surplombe Ecaussinnes et passe au-dessus de la Sennette, de la rue du Moulin (accès à la Place des Comtes Van Der Burch), du Boulevard de la Sennette (accès direct à la Grande Place). Il offre donc une vue sur la Commune et rejoint ensuite la rue de la Marlière à son niveau.

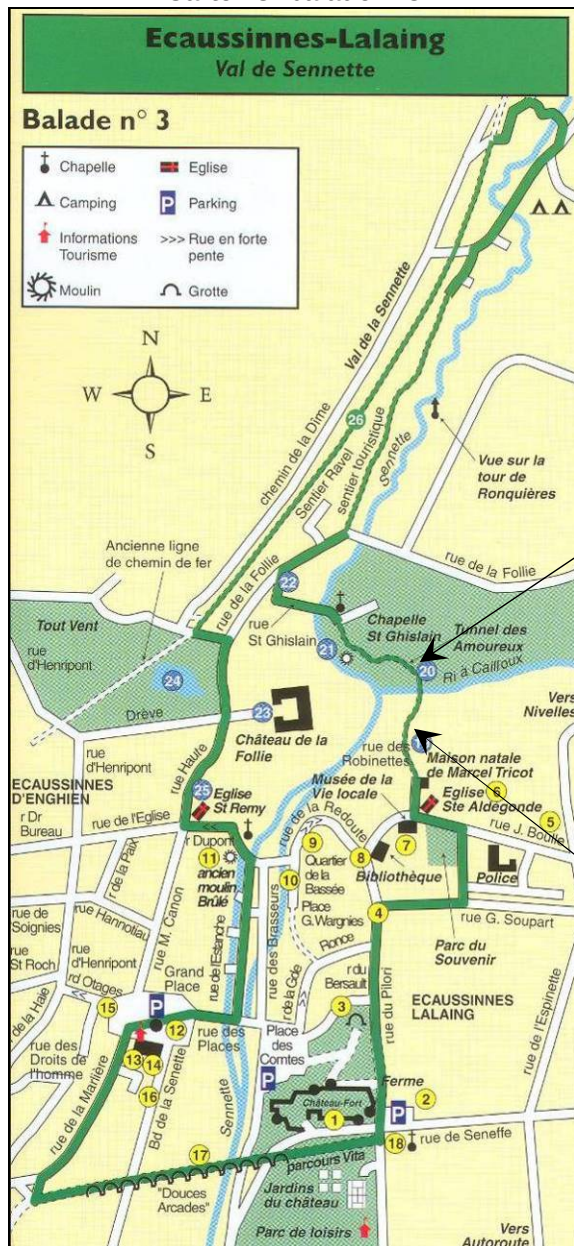
Photo 112 : petite venelle entre la Grand Place
et la Place des Comtes Van Der Burch –
donne sur la rue des Places

Carte 27 : Ballade n°2



Source : http://www.ecaussinnes.be/culture-et-loisirs/tourisme/photos_Ballade/balade-nb0-2

Carte 28: balade n°3



Source : http://www.ecaussinnes.be/culture-et-loisirs/tourisme/photos_Ballade/balade-nb0-3

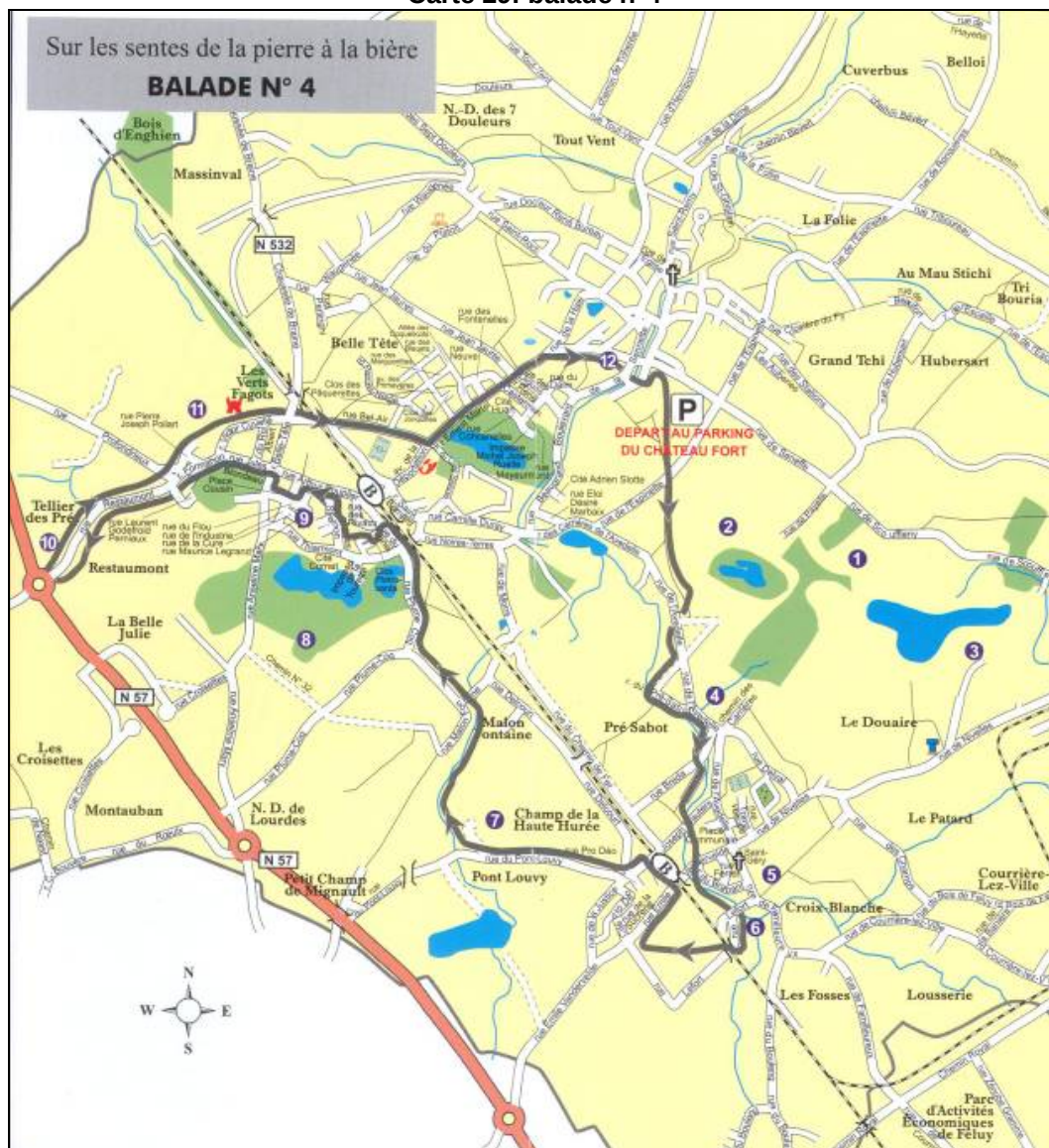
Photo 113 : sentier touristiques vers Ronquières



Photo 114 : rue des Robinettes



Carte 29: balade n°4



Source : http://www.ecaussinnes.be/culture-et-loisirs/tourisme/photos_Ballade/balade-nb0-4

Outre ces promenades proposées, Ecaussinnes possède également un sentier touristique allant en direction de Ronquière. Deux panneaux indicateurs ont été répertoriés sur la commune.

Photo 115 : indication du sentier au début de la rue des Robinettes



Photo 116 : début du sentier après la rue des Robinettes



**Photo 117 : indication du sentier sur la Place
des Comtes Van Der Burch, au pied du
château**



**Photo 118 : début du sentier depuis la Place
des Comtes Van Der Burch**



Pour la marche de loisirs, les piétons ont de plus la possibilité d'emprunter des routes. En effet, certaines de desserte locale sont tellement étroites qu'elles pourraient devenir piétonnes, avec une réfection au préalable, car elles sont parfois dans un mauvais état.

Photo 119: Ecaussinnes d'Enghien - Rue Saint-Bernard



Photo 120 : Ecaussinnes d'Enghien - Rue des Sept Douleurs – fait la liaison entre la N532 et la rue Autribu



Des chemins servant auparavant d'accès aux carrières mériteraient aujourd'hui d'être sécurisés et pourraient servir de support à la circulation douce de loisir. D'autres, apparus avec la construction de nouveaux lotissements, pourraient être mieux signalés car ils font naître de nouvelles possibilités de liaisons.

Photo 121: Sentier d'accès à une carrière près du lieu-dit Scoufléni



Photo 122: ce sentier permet de relier la voie sans issue du lotissement Perlinghi avec la rue Waugénée



Les nombreuses opportunités de promenades existant sur le territoire, constituent un véritable potentiel en termes de circulation douce. Il semble donc nécessaire de mettre en valeur, d'aménager et de sécuriser ces différents chemins afin de permettre la création d'un véritable réseau élargi dédié aux modes doux.

5.3 L'accessibilité et les déplacements pour les Personnes à Mobilité Réduite

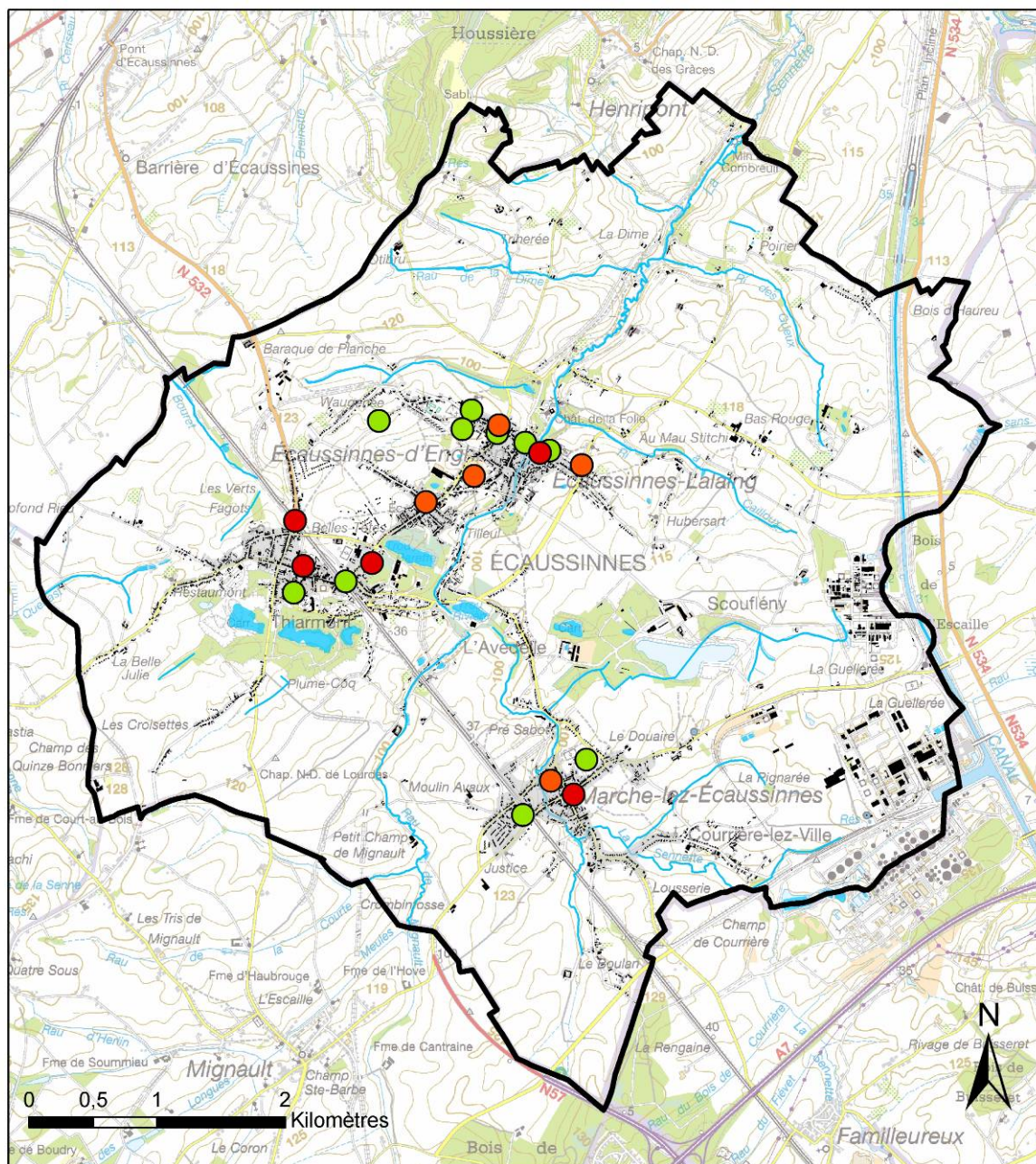
Par Personnes à Mobilité Réduite, il faut entendre toute personne présentant de manière temporaire ou permanente une difficulté à se déplacer. Entrent dans cette définition les personnes blessées ou convalescentes, les personnes transportant des charges pondéreuses, les personnes avec poussette ou landau, les personnes âgées ou présentant un handicap physique léger ou plus lourd, les malvoyants... Les personnes en fauteuil roulant ne sont donc pas les seules PMR !

Les personnes à mobilité réduite devraient pouvoir accéder à tous les équipements, comme tout le monde. Mais dans la réalité, cela n'est pas toujours le cas, même si des efforts sont faits, et des aménagements à leur attention sont parfois réalisés lors de travaux de rénovation.

Dans le cadre du recensement des aménagements piétons, la problématique des PMR a été prise en considération ; elle montre d'importantes lacunes.

L'accessibilité PMR est considérée comme faible car peu de bâtiments leurs sont accessibles : maison communale, écoles, églises, poste....

Carte 30 : accessibilité des bâtiments publics d'Ecaussinnes¹⁰



Légende

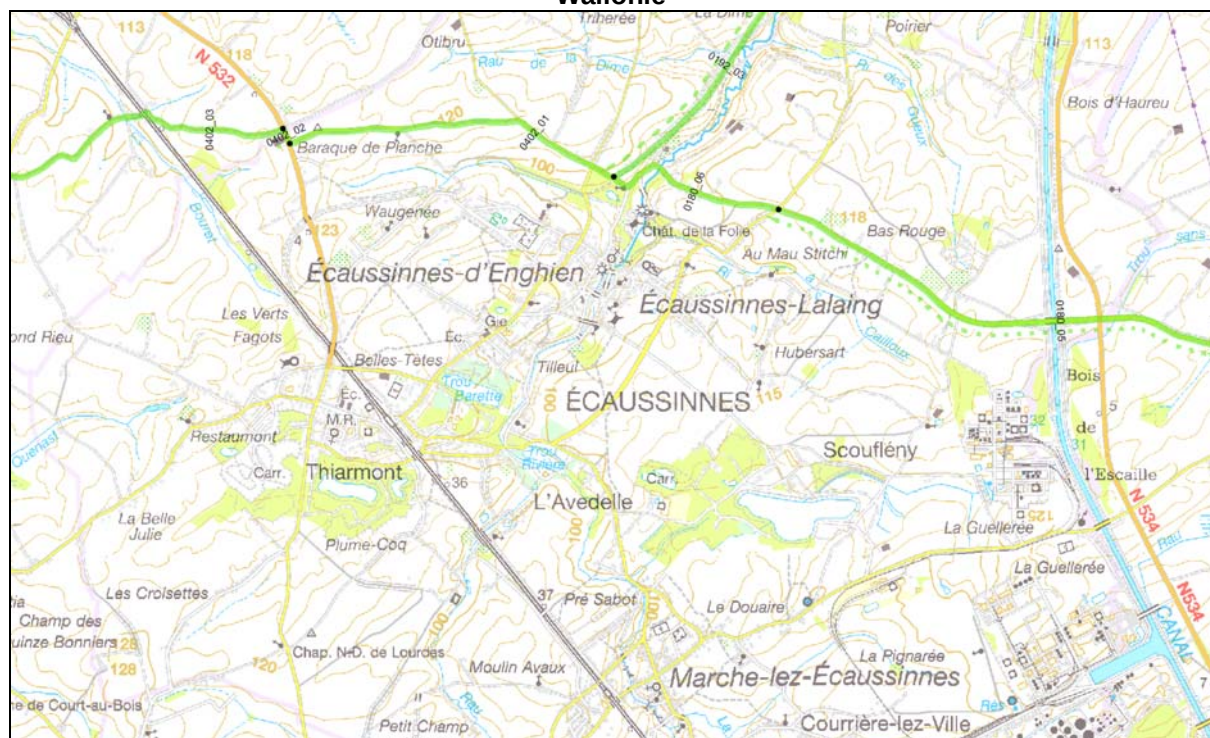
● accessible ● moyennement accessible ● non accessible

¹⁰ Il s'agit d'un recensement effectué sur base d'observations de terrain. Celui-ci n'intègre donc pas la législation complexe et spécifique relative à l'accessibilité des bâtiments. Source : schéma de structure communal.

5.4 Déplacements cyclistes

La Région Wallonne a lancé une étude d'un an pour la création d'un schéma directeur cyclable réalisé par quatre bureaux d'études (Agora, l'Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable, Pro Velo, le Groupe de Recherche et d'Actions des Cyclistes Quotidiens). Il vise à créer un réseau cyclable reliant des pôles. Le schéma directeur représente le document de référence de la politique cyclable wallonne et sa mise en œuvre.

Carte 31 : liaisons cyclables proposées sur Ecaussinnes par le Schéma Directeur Cyclable de Wallonie



Source : Schéma Directeur Cyclable de Wallonie

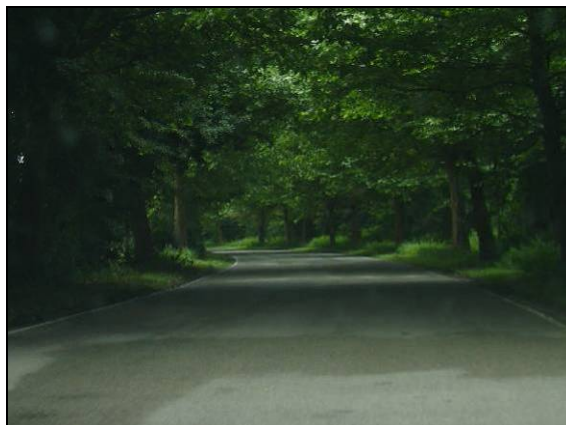
Le réseau cyclable traverse la commune d'Ecaussinnes d'est en ouest. Il est repris dans le tracée Soignies-La Louvière et Soignies-Nivelles. La couleur du tracée indique un bon voir un excellent niveau de sécurité du réseau tandis que les pointillés détermine une praticabilité faible.

Le tracé reprend la rue des Sept Douleurs, la rue Tout-vent, la rue de la Folie et la rue de Triboureau. Il s'agit de voiries qui supportent des charges de trafic assez faibles. Toutefois, les vitesses pratiquées par les automobilistes peuvent être supérieures à la réglementation, ce qui est insécurisant pour les cyclistes.

Photo 123: rue des Sept Douleurs



Photo 124 : rue de Triboureau

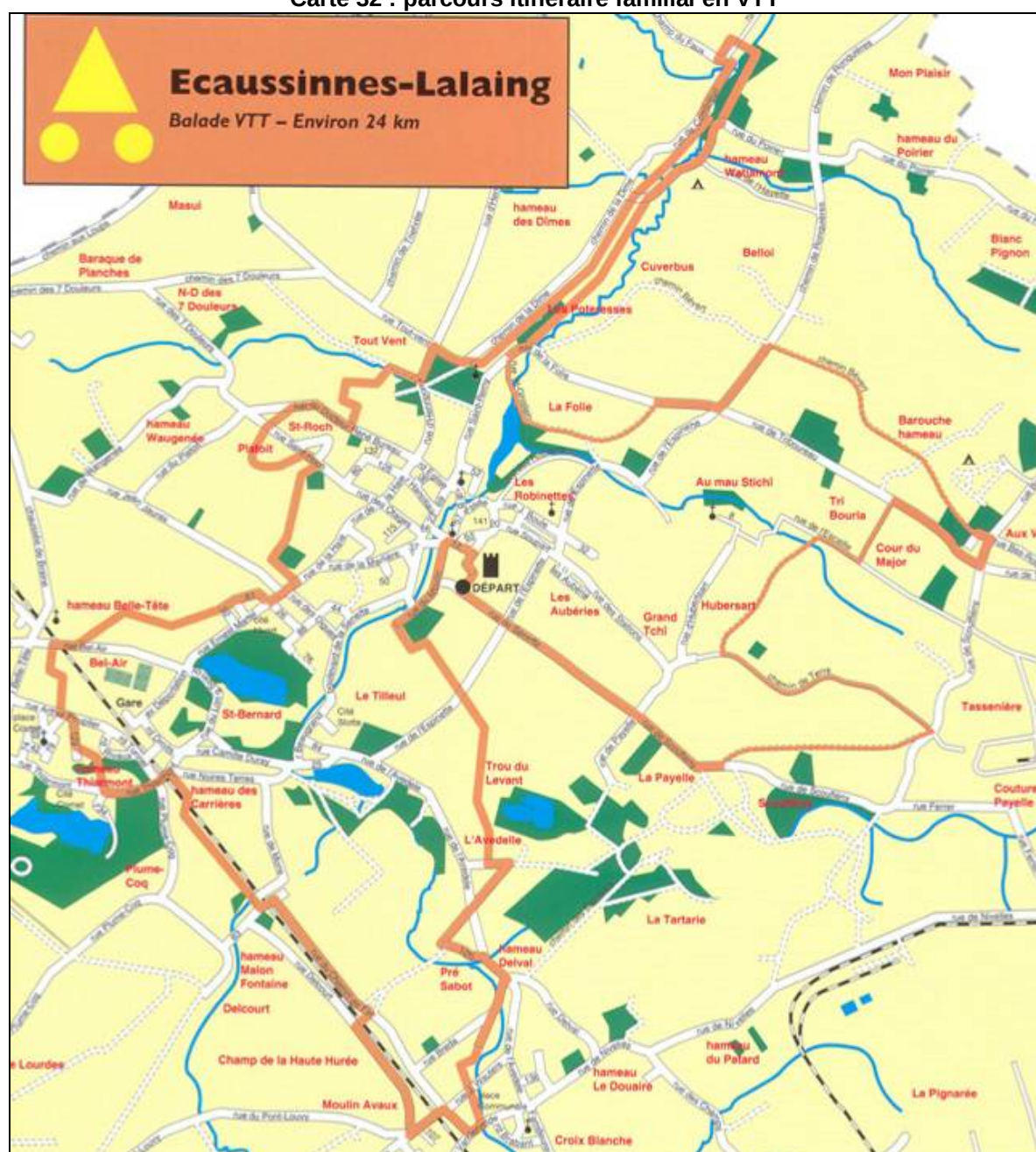


5.4.1 Itinéraires existants de loisir

Il faut rappeler ici qu'un itinéraire cyclable n'est pas uniquement constitué d'aménagements cyclables spécifiquement dédiés (de type piste cyclable). En effet, dans de nombreux cas, les itinéraires cyclables préférentiels prendront place le long de voiries non aménagées spécifiquement pour les cyclistes. Elles pourront avoir fait l'objet d'autres types de mesures attractives. Au sens du code de la route, le vélo est un véhicule autorisé partout, sauf routes pour automobiles et autoroutes. Outre de répertorier les pistes cyclables et aménagements spécifiques, il s'agit également d'analyser les chemins possibles pour les cyclistes.

Outre les trois itinéraires de promenades piétonnes répertoriés, la commune en propose un quatrième itinéraire sous forme de boucle familiale en VTT (les éléments particuliers du patrimoine architectural lié à la pierre et le cadre paysager du « Val de Sennette »). Le parcours est balisé par le logo reconnaissable ci-dessous.

Carte 32 : parcours itinéraire familial en VTT



Source : <http://www.ecaussinnes.be/culture-et-loisirs/tourisme/nos-balades/balade-en-VTT>

5.4.2 Itinéraire existant utilitaire

En général, Ecaussinnes n'est pas une commune dont les voiries ont été aménagées avec une attention particulière pour les cyclistes, il n'y a que très peu de signalisation, de marquage au sol ou d'aménagement.

Tout d'abords, les aménagements cyclables sur le réseau régional sont inexistants, la N57, comme tout autre nationale, ne paraît pas du tout adaptée aux déplacements cyclistes.

Photo 125: la N57



Photo 126 : la N57



Les aménagements cyclables sur voiries de liaisons intercommunales sont, à l'heure actuelle, uniquement présent sur la chaussée de Braine. Au Nord, la N532 dispose d'une piste cyclable marquée bidirectionnelle. Celle-ci est en mauvais état avec beaucoup de graviers qui empêchent une circulation de qualité. Cet aménagement s'arrête au niveau du pont au dessus de l'ancienne voie ferrée, ce qui oblige les cyclistes allant en direction de Braine-le-Comte à traverser la voirie.

**Photo 127 : piste cyclable bidirectionnelle
peu praticable**



**Photo 128 : traversée des cyclistes avant
d'arriver au pont**



A la sortie d'Ecaussinnes d'Enghien, au sud, la N532 est certes mieux entretenue mais ne dispose plus d'aménagement destiné aux cyclistes.

Photo 129 : absence d'aménagement cyclable sur la rue Anselme Mary en sortie d'Ecaussinnes



Photo 130 : absence d'aménagement cyclable sur la rue Anselme Mary en entrant dans Ecaussinnes



Dans le centre d'Ecaussinnes d'Enghien, certaines voiries ne possèdent aucun aménagement ou marquage particulier à destination des cyclistes, alors qu'elles en auraient pourtant la capacité.

Photo 131 : large emprise de la rue de la Déportation



Photo 132 : absence d'aménagement lors du réaménagement de la rue Ernest Martel



A noter quelques voiries de type réseau collecteur local ou réseau de desserte locale se trouvent en sens unique limité, c'est-à-dire que les voitures ne peuvent circuler que dans un sens alors que les cyclistes peuvent circuler dans les deux sens.

Photo 133 : rue des Carrières de l'Avedelle



Photo 134 : rue de la Justice



Photo 135 : intersection de la rue de la Justice avec la rue Vandervelde



Peu de dispositifs de parcsages pour vélos sont présents sur la Commune. La majorité se trouve aux gares permettant ainsi des déplacements multimodaux.

Photo 136 : parking à vélos à la gare d'Ecaussinnes d'Enghien



Photo 137 : parking à vélos à la gare de Marche-lez-Ecaussinnes



5.4.3 Itinéraires projetés : le RAVeL

Le concept de RAVeL (réseau autonome de voiries lentes) se retrouve dans d'autres pays sous le nom de voies vertes. Cette appellation fut reconnue officiellement au niveau européen, suite au colloque international de Lille (Septembre 2000), dans le cadre du développement du projet REVER. Ce projet regroupe 6 partenaires : la Région Wallonne, la Région Bruxelles-Capitale, la France, le Luxembourg, l'Irlande et le Royaume-Uni. L'objectif est de développer un véritable réseau transnational constitué en majorité de voies vertes, et de routes à faible trafic pour relier ces différentes voies entre elles ou rejoindre des pôles d'intérêt touristique, industriel, résidentiel...¹¹

Photo 138 : le RAVeL sur les berges du canal de Bruxelles à Charleroi



Photo 139 : le RAVeL sur les berges du canal de Bruxelles à Charleroi



Une ligne de RAVeL (réseau autonome de voiries lentes) passe le long du canal et des anciennes lignes de chemins de fer (RAVeL n°3).

Il existe également d'autres emprises ferroviaires qui représentent un potentiel de reconversion en RAVeL : l'ancienne ligne 106 qui relie Ecaussinnes et Rebecq et l'ancienne ligne 107 qui relie Ecaussinnes et Erquelinnes.

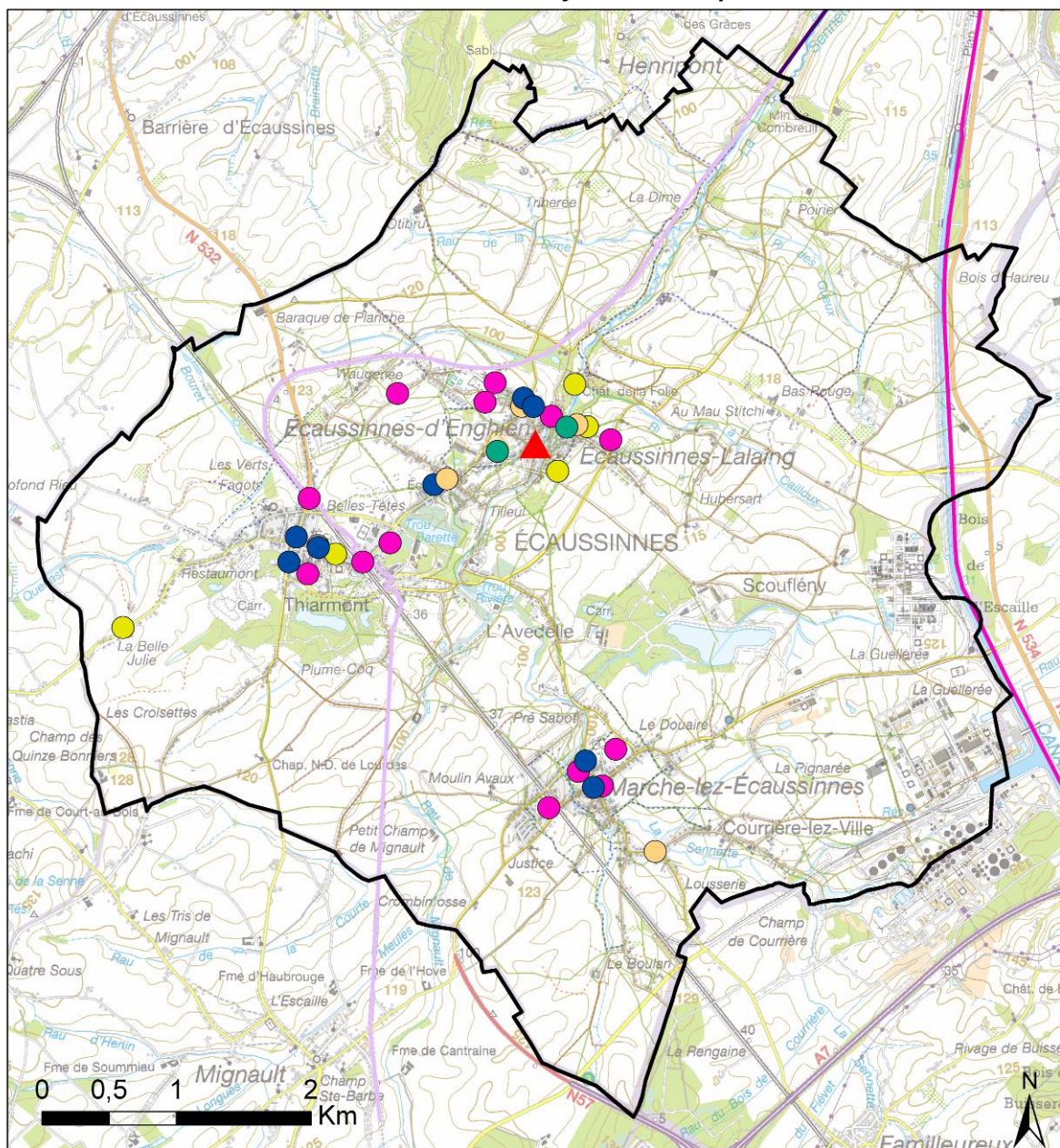
La ligne 106 est d'ailleurs répertoriée sous le nom de Pré-RAVeL hors des limites communales. Comme son nom l'indique, le pré-RAVeL est une solution intermédiaire avant l'aménagement définitif du RAVeL¹².

Le RAVeL passe à proximité des noyaux urbains de la commune dans lesquels se trouvent des points d'attraction touristiques. La valorisation de certains chemins et sentiers pourraient permettre de relier le RAVeL directement à ces noyaux et ainsi d'appuyer la dynamique touristique du territoire.

¹¹ Source : <http://ravel.wallonie.be/opencms/opencms/fr/cles/AutresResaux/Autresreseauxa.html>

¹² Source : <http://ravel.wallonie.be/opencms/opencms/fr/cles/AutresResaux/Autresreseauxa.html>

Carte 33 : Accessibilité aux noyaux urbains par le RAVeL



Légende

- | | | | |
|---|--|--|--|
|  RAVeL |  école |  autres bâtiments publics |  loisirs |
|  Pré Ravel |  maison communale |  administratif |  tourisme |
|  Anciennes voies ferrées | | | |

5.5 Conclusions

Modes doux

Les aménagements actuels permettant de relier les différents villages semblent insuffisants, ils ne permettent pas de créer une continuité utile et sûre entre les différents pôles de la Commune → Forte opportunité de développer un réseau de liaisons secondaires entre les différents villages écaussinnois pour les modes de déplacements doux.

Opportunité pour redonner aux noyaux écaussinnois leur fonction de lieu de vie avec des cheminements optimisés et sécurisés.

Les aménagements cyclables pour les déplacements utilitaires sont peu présents sur la commune et ne permettent pas de relier entre eux les villages de la commune et leurs pôles générateurs de transport (écoles, commerces, administrations, gares, etc.)

6 Transport privé

6.1 Offre de transport

6.1.1 Taux de motorisation

Le taux de motorisation est le nombre de véhicules légers et de motos ramené au nombre d'habitants. Pour Ecaussinnes, le taux de motorisation n'a pas évolué entre 2007 et 2009 et s'est maintenue à 49%.

Tableau 19 : évolution du taux de motorisation sur Ecaussinnes entre 2007 et 2009

	Ecaussinnes				
	population	voitures	motos	Total (voitures+moto)	taux de motorisation
2007	10042	4428	489	4917	49%
2009	10465	4603	550	5153	49%

Source : Service Public Fédéral

6.1.2 Parc de véhicules

En 2009, le parc automobile d'Ecaussinnes totalisait 5 865 véhicules qui se répartissaient de la manière suivante :

Tableau 20 : parc de véhicules

Types de véhicules	Nombre en 2007	Nombre en 2009	Accroissement
Voitures	4428	4603	3,95%
Camions	429	473	10,25%
Motos	489	550	12,47%
Tracteurs agricoles	174	174	0%
Tracteurs routiers	32	13	-59,37%
Autobus	9	10	1,11%
Autres	39	42	7,69%
Total	5600	5865	1,51%

Source : Service Public Fédéral

Entre 2007 et 2009, le nombre de véhicules recensés sur Ecaussinnes a augmenté de 1.51%. La plus forte augmentation enregistrée est celle des motos avec +12% environ. Le nombre de voitures a augmenté d'environ 4 %. Un seul type de véhicules a vu son évolution baissé, c'est le cas des tracteurs routiers qui ont fortement diminué avec une baisse de 60%.

6.1.3 Réseau viaire principal

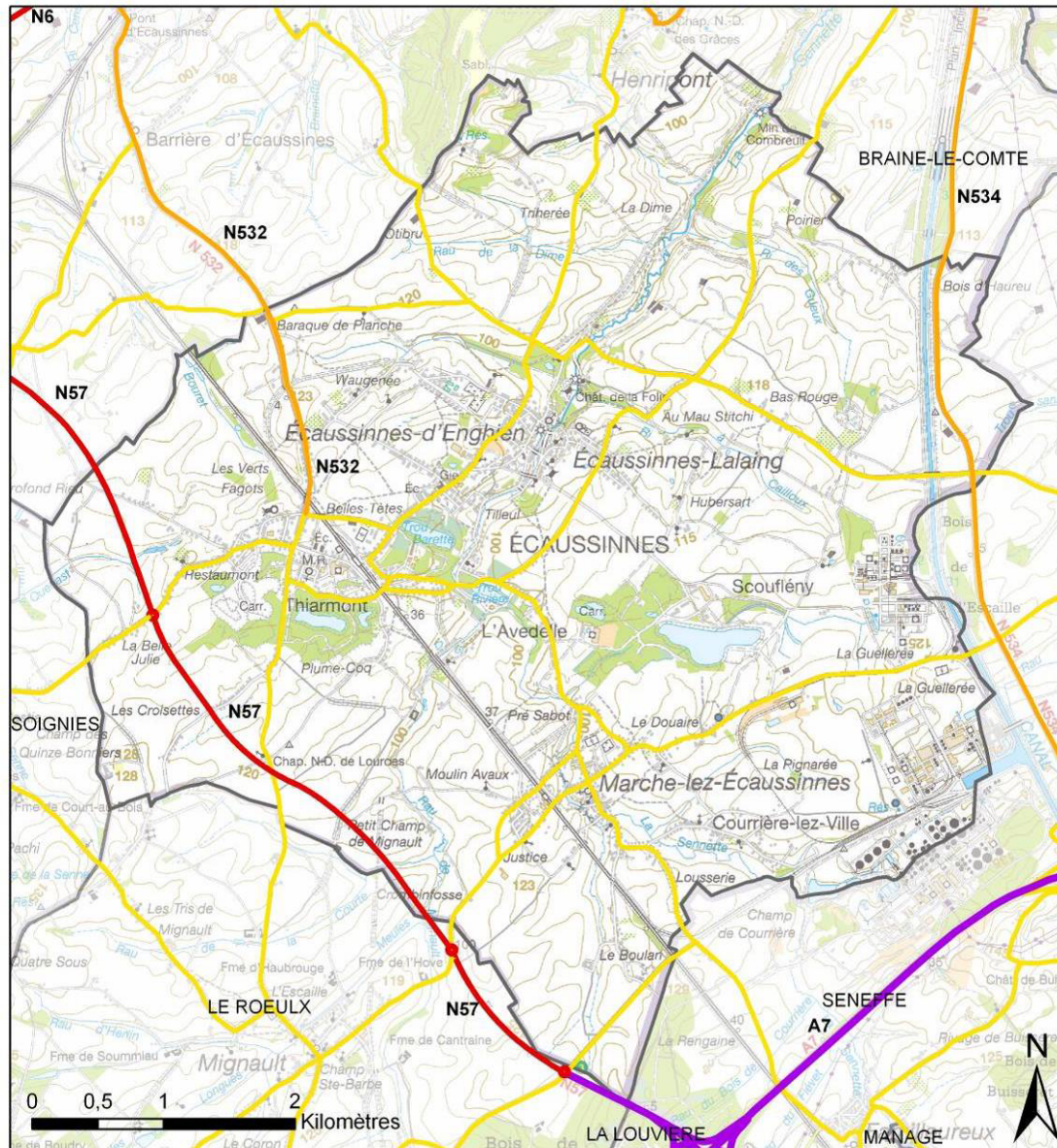
La commune d'Ecaussinnes est desservie par des réseaux routiers de différents niveaux : national, régional et communal.

Sans bénéficier d'un accès direct, la commune d'Ecaussinnes est bordée par l'autoroute A7/E19 qui relie Bruxelles à Mons. Cette infrastructure représente un avantage certain pour la mobilité du territoire en offrant un accès rapide à Bruxelles et à Mons, pôles urbains et d'emploi à l'échelle nationale.

La route nationale N57 passe à l'Ouest de la commune pour rejoindre l'autoroute A7 au niveau de l'échangeur de La Louvière. Elle permet de rejoindre Braine-le-Comte et Soignies. Cette voirie a été construite afin de capter le trafic de poids-lourds généré par les carrières. Elle correspond ainsi à un véritable contournement pour la commune et permet ainsi de réduire le trafic de transit dans le centre d'Ecaussinnes.

Deux routes secondaires desservent le territoire : la N532 et la N534. La N532 dessert le centre-ville d'Ecaussinnes-d'Enghien et le relie à Braine-le-Comte. La N534 se situe à l'Est de la commune et a une direction Nord-Sud en longeant le canal de Charleroi. Elle se connecte à l'autoroute A7/E19.

Carte 34 : hiérarchie du réseau routier



Légende

Hiérarchie des voiries

Réseau autoroutier

Réseau primaire

Réseau secondaire
Réseau collecteur



limites communales Ecaussinnes

6.2 Descriptif des axes principaux

La commune d'Ecaussinnes est accessible depuis l'extérieur par l'autoroute A7/E19 et la nationale N57. La N57 correspond à une voirie de contournement visant à capter une partie du trafic de transit et surtout à protéger les zones urbaines du trafic de poids-lourds généré par les carrières.

Les voiries secondaires que sont la N532 et la N534 desservent le territoire communal selon un axe nord-sud de part et d'autre de la commune. Ces voiries présentent des largeurs relativement importantes et les véhicules y pratiquent souvent des vitesses supérieures à la réglementation.

La rue de Triboureau est une voirie donnant accès à la N534 et sur laquelle les vitesses pratiquées sont également élevées, ce qui peut générer des situations d'insécurité.

Dans le centre d'Ecaussinnes, l'avenue de la Déportation correspond à la principale voirie reliant Ecaussinnes-d'Enghien et Ecaussinnes-Lalaing. Il s'agit d'une voirie structurante pour les déplacements effectués au sein du territoire communal.

6.2.1 Description de la national N57

La N57 en provenance de Soignies, passe à l'ouest de la commune d'Ecaussinnes. Elle se rattache à l'autoroute A501 au sud de Marche-lez-Ecaussinnes au niveau de l'échangeur avec l'A7 (Mons-Bruxelles). La structure de la N57 ne varie pratiquement pas. Elle est composée de 1x1 voie sur tout le parcours avec la présence à certains endroits de glissières de sécurité. Des giratoires sont installés pour la relier avec les voiries qui desservent la commune d'Ecaussinnes.

Photo 140 : la N57



Photo 141 : la N57



6.2.2 Description de la national N532

La N532 en provenance de Braine-le-Comte traverse du Nord au Sud la commune d'Ecaussinnes-d'Enghien et rejoint ensuite la N57. Elle a donc un profil varié, alternant entre des tronçons urbanisés ou non.

Photo 142 : la N532 – chaussée de Braine



Photo 143: la N532 – carrefour avec la rue de Bel Air



En agglomération, elle a un profil reconnaissable avec la présence de passages piétons et de places de stationnement sur les côtés. Elle reste une route prioritaire comme le montre le stop et les panneaux indicateurs au carrefour. La chaussée est assez large pour recevoir un trafic assez conséquent.

Photo 144: la N532 – rue de Belle Tête en travaux



Photo 145: la N532 – rue de Belle Tête devant le lycée



Dans cette partie d'Ecaussinnes, la N532 a un profil plus tourmenté. Des travaux sont en cours et la chaussée est en très mauvais état. Sur ce secteur, la vitesse est limitée à 30 km/h à cause des travaux. Les trottoirs ne sont pas présents sur cette partie de la rue.

Photo 146 : la N532



Photo 147 : la N532



Hors agglomération, la N532 a un profil qui correspond plus une voie secondaire : absence de marquage au sol, chaussée dégradée et étroite.

6.2.3 Description de l'avenue de la Déportation

L'avenue de la Déportation est le prolongement de la rue Ernest Martel en direction de la gare d'Ecaussinnes et du parking de la gare. Cette rue relie le centre-ville d'Ecaussinnes-Lalaing à celui d'Ecaussinnes-d'Enghien.

Photo 148 : avenue de la Déportation



Photo 149 : avenue de la Déportation- accès depuis la gare



L'avenue est assez large et est bordé par du bâti implanté à l'alignement. Les trottoirs sont bien dimensionnés, mais un passage piéton n'est pas signalé. En accès à la gare, l'avenue semble un plus étroite, à cause du stationnement en épis qui consomme plus d'espace.

6.2.4 Description de la rue de Triboureau

Cette voirie passe à l'est de la commune d'Ecaussinnes. Elle permet de rejoindre la N534 et traverse le canal à grand gabarit Bruxelles-Charleroi. Son profil ne présente que de légères variations.

Photo 150 : rue de Triboureau – pont au dessus du canal



Juste avant de passer le canal, la chaussée est dans un état acceptable. Il n'y a pas de marquage au sol pour séparer les voies de circulation. La voirie est assez large, les bas-côtés ne sont pas très bien entretenus.

Photo 151 : rue de Triboureau



La chaussée est globalement en relativement bon état à l'exception de certains endroits ponctuels.

Photo 152: rue de Triboureau



La chaussée est bon état et d'une largeur qui semble être suffisante. Il n'y a pas de trottoir le long du bâtiment sur la gauche de la route.

6.2.5 Description de la N534

Photo 153: la N534



Suivant un axe Sud-Nord depuis l'échangeur avec l'A7, la N534 est parallèle au canal à grand gabarit Bruxelles-Charleroi et remonte en direction de Ronquières. La N534 est une 1x1 voie, d'une largeur importante et d'un revêtement en bon état. En aval de la zone industrielle, une intersection permet de se rendre à la commune d'Ecaussinnes en empruntant la route de Triboureau.

6.3 Cas spécifique des accès à la N57

L'aménagement de la N57 a nécessité de couper des voiries certaines voiries antérieures. Plusieurs aménagements ont alors été mis en œuvre :

- La rue de la Croisette a été coupée et, de chaque côté, des raquettes de retournement ont été aménagées ;
- Une voirie passe sous la N57. Cette voirie relie la rue des Croisettes et la rue d'Ecaussinnes (Soignies) ;
- Les carrefours entre les voiries existantes et la N57 ont été aménagés sous forme de giratoires. Ainsi, quatre giratoires permettent de rejoindre les noyaux urbains d'Ecaussinnes depuis la N57. Ce sont ces giratoires et leurs voiries d'accès que nous allons étudier ici, l'objectif étant d'identifier les dysfonctionnements potentiels sur les voiries d'accès à Ecaussinnes.

6.3.1.1 Accès à la N57 par la rue de Restaumont

Photo 154 : accès à la N57 par la rue de Restaumont depuis Ecaussinnes



L'accès à la N57 par la rue de Restaumont depuis Ecaussinnes-d'Enghien ne présente pas de marquage au sol séparant les deux voies de circulation.

Il n'y a pas de trottoir alors que nous sommes encore en agglomération. En effet, le panneau de fin d'agglomération est signalé un peu plus loin.

A l'entrée du giratoire, un passage piéton est présent mais il ne bénéficie pas de signalisation.

En termes de signalétique, il y a un panneau indicateur sur les directions à prendre en amont du giratoire.

Photo 155 : accès à la N57 par la rue de Restaumont depuis Naast



L'accès à la N57 par la rue de Restaumont depuis Naast se fait depuis le sud en direction d'Ecaussinnes-d'Enghien.

Le marquage au sol séparant les voies de circulation est là encore absent. Les bas-côtés de la rue sont en mauvais état, le passage piéton à l'entrée du giratoire n'est là non plus pas signalé.

Sur cette partie de la route, il n'y a pas non plus de panneau indicateur sur les directions au niveau du giratoire. Par ailleurs, la végétation située de par et d'autre de la chaussée ne permet pas de savoir que l'on arrive sur un giratoire.

6.3.1.2 Accès à la N57 par la rue Anselme Mary

Photo 156 : accès à la N57 par la rue Mary depuis Ecaussinnes



L'accès à la N57 se fait depuis la rue Anselme Mary en venant de la commune d'Ecaussinnes-d'Enghien.

La chaussée est une 1x1 voie sans marquage au sol. Elle présente une largeur relativement réduite, ce qui est contradictoire avec son rôle et la charge de trafic qu'elle supporte. Sur un tronçon, des bandes de revêtement ont même du être rajoutées de chaque côté de la route afin de faciliter le croisement des véhicules.

L'approche du giratoire est signalée par des lampadaires mais il n'y a pas de panneau indicateur. L'état de la chaussée n'est pas en très bon en particulier sur le côté droit.

Photo 157 : entrée du giratoire au niveau de l'intersection entre la rue Mary et la N57



L'état de la chaussée en entrée du giratoire est dans un état moyen : le marquage au sol commence à s'estomper et des gaillons sont présents sur la chaussée, réduisant ainsi l'adhérence des véhicules.

Il n'y a pas de panneau indiquant le giratoire et les différentes directions.

6.3.1.3 Accès à la N57 par la rue du Roeulx

Photo 158 : accès à la N57 par la rue du Roeulx



L'accès à la N57 par la rue du Roeulx se compose de 1x1 voie. La chaussée est un peu dégradée sur le côté gauche.

Un panneau signale le giratoire et rappelle les règles de priorité. Le marquage au sol vient renforcer ce panneau.

Il n'y a pas de panneau indiquant les directions en sortie du giratoire.

Photo 159 : accès à la N57 par la rue du Roelux



L'approche du giratoire est sinueuse, la chaussée est en mauvais état sur le côté gauche.

Il n'y a pas de marquage au sol séparant les voies de circulation.

Les abords de la chaussée ne sont pas sécurisés.

6.3.1.4 Accès à la N57 par la rue Emile Vandervelde

Photo 160 : accès à la N57 par la rue du Roelux



L'accès à la N57 depuis la rue Emile Vandervelde correspond à la voirie d'accès à Marche-lez-Ecaussinnes. La chaussée est une 1x1voie séparée par une bande blanche continue dont le marquage au sol n'est plus très visible. La chaussée est en relativement bon état.

Un panneau signale la limitation de vitesse à 70km/h ainsi que des virages dangereux pour arriver sur le giratoire.

Un panneau indiquant la présence d'un giratoire ainsi que les directions est situé en amont du carrefour

Photo 161 : entrée sur le giratoire de la N57 par la rue du Roelux



Le marquage au sol indique bien que la priorité pour les véhicules qui sont engagés sur le giratoire.

Il apparaît que la jonction des deux chaussées n'est pas parfaite.

6.3.1.5 Accès à la N57 par la chaussée de la Résistance

Photo 162 : accès à la N57 par la chaussée de la Résistance



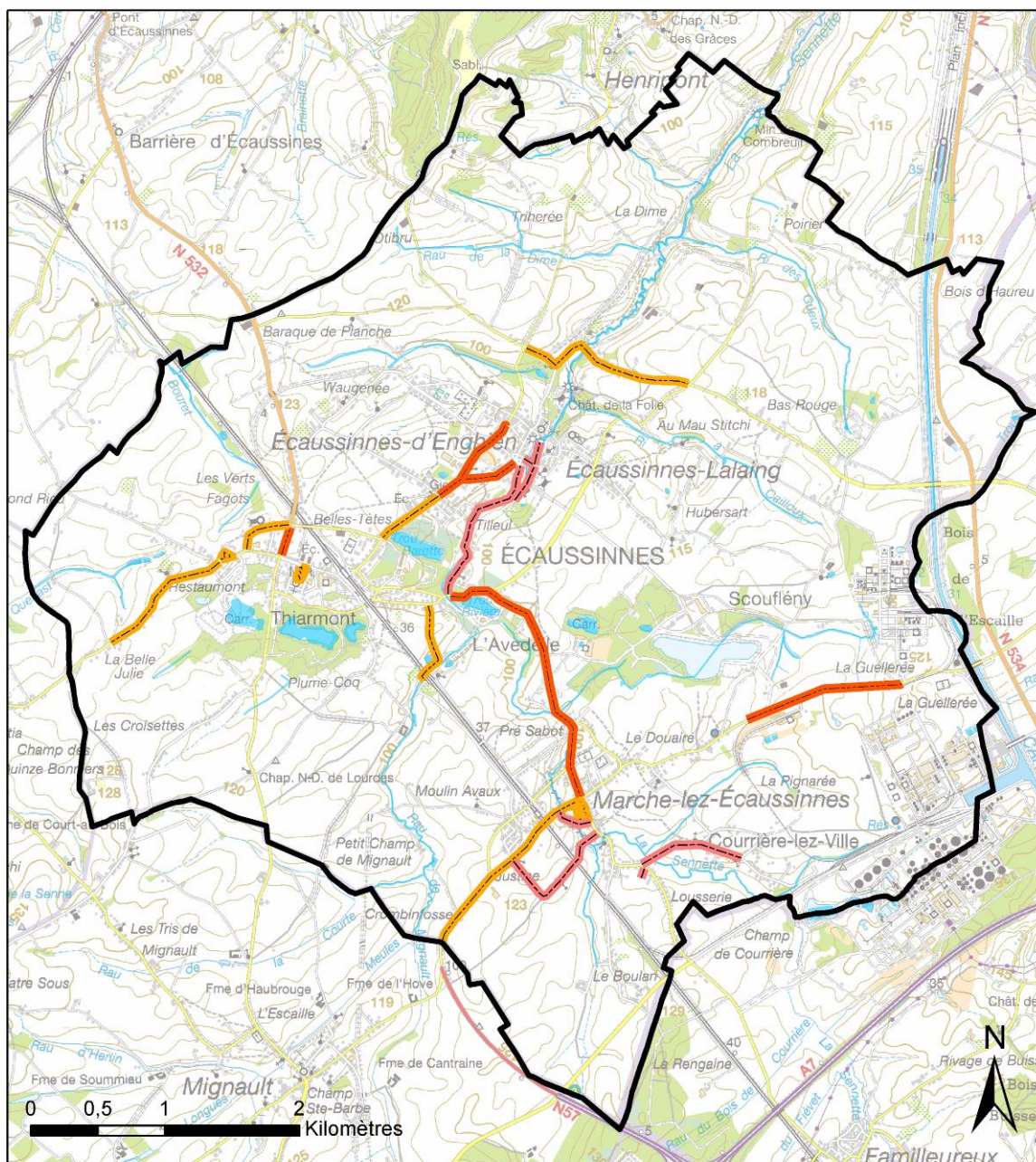
La chaussée de la Résistance permet de relier le zoning directement depuis la N57 et l'autoroute A7/E19.

Compte-tenu de sa fonction, cette voirie présente une largeur importante permettant aux camions de se croiser sans aucune difficulté.

Cette voirie présente un profil très rectiligne en accès au giratoire sur la N57, ce qui permet aux véhicules de pratiquer des vitesses importantes.

6.4 Voiries en cours de réaménagement

Carte 35 : voiries en cours de réaménagement



Légende

— chantiers prévus par IDEA — en cours — à venir

6.5 Demande de déplacements

6.5.1 Flux à l'échelle de la commune d'Ecaussinnes

6.5.1.1 Trafic journalier moyen pour un jour de semaine

Une campagne de comptage a été réalisée au cours de la semaine du mercredi 23 mars au mardi 29 mars 2011. Les résultats présentés ici sont extraits de cette campagne.

Pour le trafic journalier moyen pour un jour de semaine, il apparaît que la N57 est la voirie la plus chargée avec 14 300 EVP¹³ tous sens confondus. La part des poids lourds dans le trafic s'élève à 13%. Ce chiffre peut s'expliquer par la présence de carrières et de l'autoroute A7 au sud de la commune. La N54 capte donc le trafic à destination et arrivant depuis l'autoroute A7.

Le tronçon de la N532 entre Ecaussinnes-d'Enghien et Braine-le-Comte est la seconde voirie la plus chargée avec un trafic EVP tous sens confondus s'établissant à 6 300. Cette caractéristique souligne donc l'importance des flux entre Ecaussinnes et Braine-le-Comte.

Les voiries qui mènent à la N57 sont également parmi les plus chargées, ce qui indique un report de la N57 vers le centre d'Ecaussinnes et de Marche-lez-Ecaussinnes. Il convient de préciser qu'au cours de la campagne de comptage, la rue des carrières de l'Avedelle était en travaux, ce qui provoque un report vers la N57 pour les flux entre les villages de la commune.

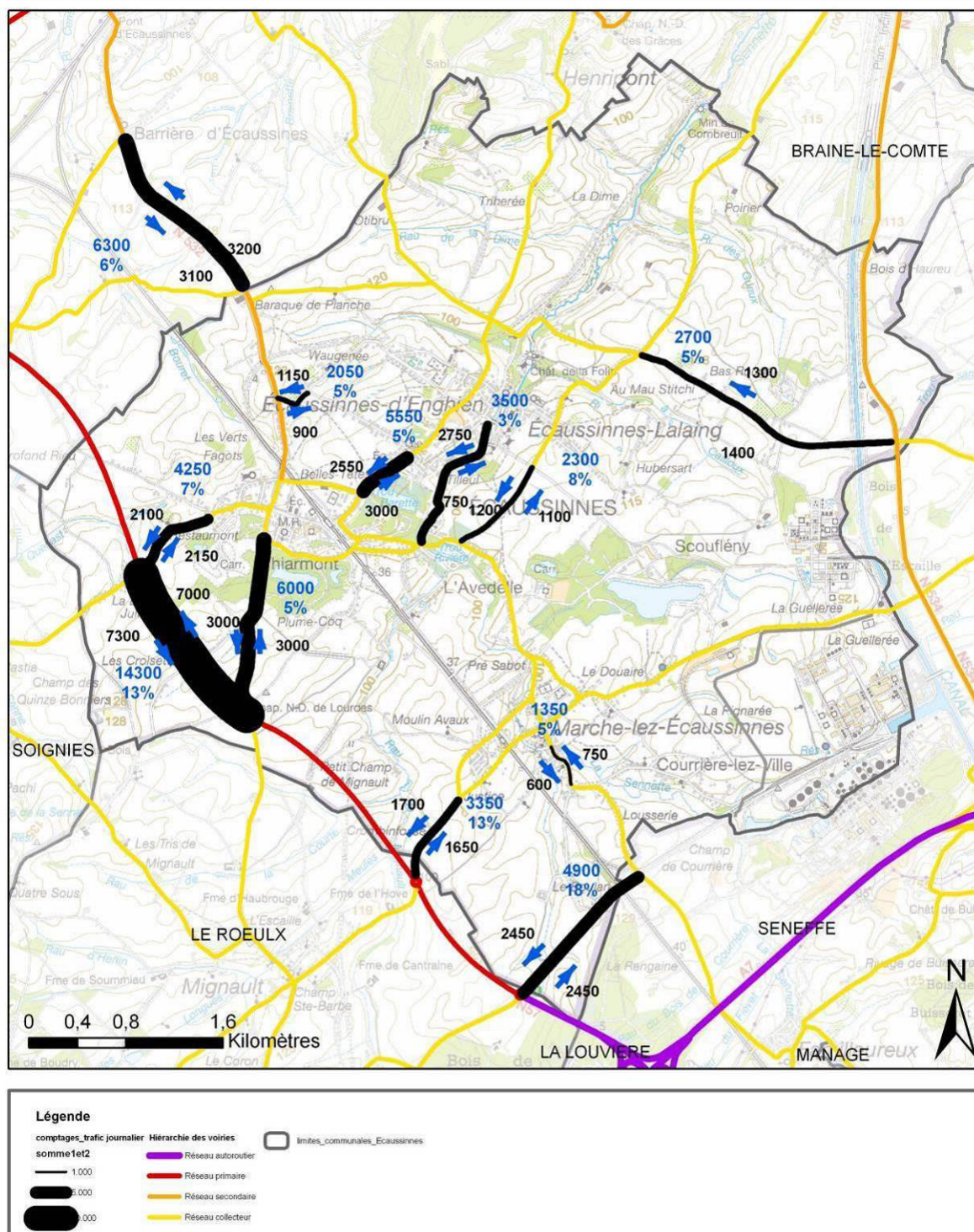
Les voiries en accès à la N57 enregistrent également une part importante de poids-lourds. En effet, cette part varie entre 13 et 18% pour les sections les plus chargées. Il s'agit des voiries donnant accès au zoning de Marche (rue Emile Vandervelde et chaussée de la Résistance). Le centre de Marche-lez-Ecaussinnes est donc encore fortement traversé par les poids-lourds qui se dirigent, pour la grande majorité, vers le zoning. Il conviendra donc, pour la suite de l'étude, de réfléchir aux moyens mobilisables afin d'augmenter le report du trafic de poids-lourds vers la chaussée de la Résistance et ainsi de protéger le centre de Marche-lez-Ecaussinnes de ce trafic de poids-lourds.

La chaussée de Triboureau connaît, quant à elle, un trafic modéré avec 2 700 EVP tous sens confondus.

Parmi les voiries du centre-ville, la rue Ernest Martel est la voirie dont le trafic est le plus important avec 5 500 EVP tous sens confondus. La seconde voirie la plus chargée est le boulevard de la Sennette avec un trafic mesuré de 3 500 EVP tous sens confondus. En ajoutant le trafic enregistré sur la rue de l'Espinette, ce sont plus de 11 000 EVP qui sont comptabilisés entre Ecaussinnes-d'Enghien et Ecaussinnes-Lalaing. Cette valeur souligne l'importance des flux entre ces deux noyaux urbains.

¹³ EVP : Equivalent Voiture Particulière

Carte 36 : trafic moyen journalier pour un jour de semaine



6.5.1.2 Trafic en heure de pointe du matin

A partir des données de comptage, nous avons pu établir le trafic sur la commune d'Ecaussinnes à l'heure de pointe du matin.

En heure de pointe du matin, l'axe où le trafic est le plus important est la N57 avec 1200 véhicules tous sens confondus. Les flux sont relativement équilibrés avec 550 EVP vers l'autoroute et 650 dans l'autre sens.

Les flux sur la N532 se font essentiellement au départ du centre-ville d'Ecaussinnes-d'Enghien et en direction de Braine-le-Comte. En effet, 300 EVP sont enregistrés en direction de Braine-le-Comte et seulement 170 dans l'autre sens. Il apparaît donc que des habitants d'Ecaussinnes se rendent à Braine-le-Comte pour travailler ou pour aller à l'école.

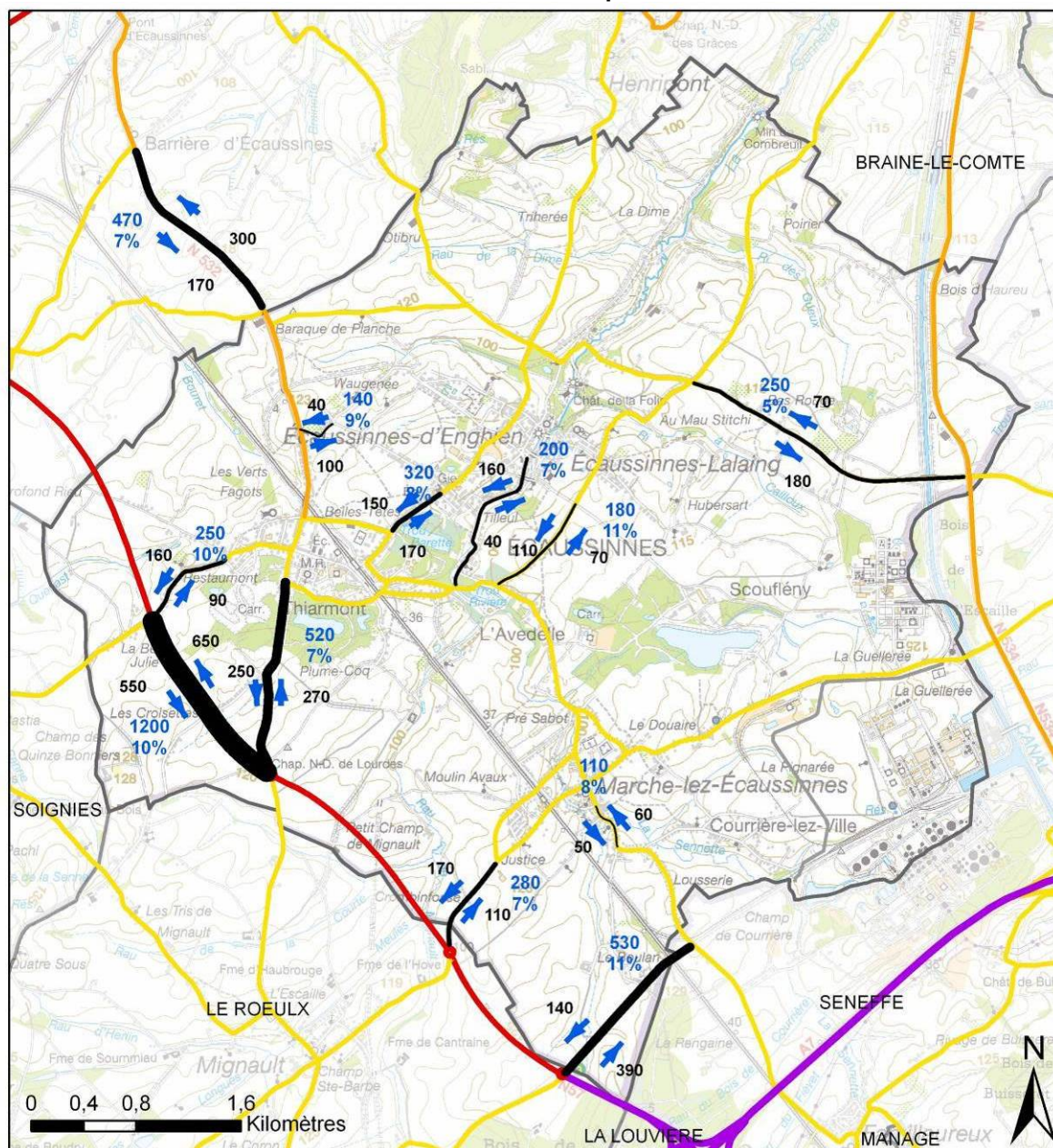
Les voiries qui mènent à la N57 présentent des profils différents. Sur les rues de Restaumont et Emile Vandervelde, les flux enregistrés sont essentiellement sortant vers la N57 (160 sorties comptabilisées contre 90 entrées sur la rue de Restaumont et 170 sorties comptabilisées contre 110 entrées sur la rue Emile Vandervelde). Par contre, sur la rue Anselme Mary, les flux sont équilibrés. Sur la chaussée de la Résistance, il s'agit de flux entrant en direction du zoning notamment. En effet, 390 EVP sont comptabilisés en direction du zoning contre 140 vers la N57.

Les proportions importantes de poids-lourds sont enregistrées sur la N57, la chaussée de la Résistance et la rue de Restaumont. Ces voiries enregistrent environ 10% de poids-lourds en heure de pointe du matin.

La chaussée de Triboureau connaît un trafic modéré avec 250 EVP tous sens confondus.

Parmi les voiries du centre-ville, la voirie dont le trafic à l'heure de pointe du matin est le plus important est la rue Ernest Martel avec 320 véhicules tous sens confondus. Ces flux se répartissent équitablement entre les deux sens. La seconde voirie la plus chargée est le boulevard de la Sennette avec un trafic mesuré de 200 EVP tous sens confondus. Il s'agit principalement de flux allant vers le sud et de la rue Camille Duray. Sur la rue de l'Espinette, la circulation s'effectue également en direction du sud et de la rue Camille Duray. Ces trois voiries présentent une part de poids lourds à l'heure de pointe du matin qui est assez conséquente puisque celle-ci varie de 7 à 11%.

Carte 37 : trafic en heure de pointe du matin



6.5.1.3 Trafic en heure de pointe du soir

De la même manière que pour l'heure de pointe du matin, nous avons pu établir le trafic sur la commune d'Ecaussinnes à l'heure de pointe du soir.

En heure de pointe du soir, de la même manière que le matin, la N57 est la voirie qui enregistre le trafic est le plus important. L'intensité du trafic est similaire à l'heure de pointe du matin avec 1200 véhicules tous sens confondus (700 EVP vers l'autoroute et 500 dans l'autre sens).

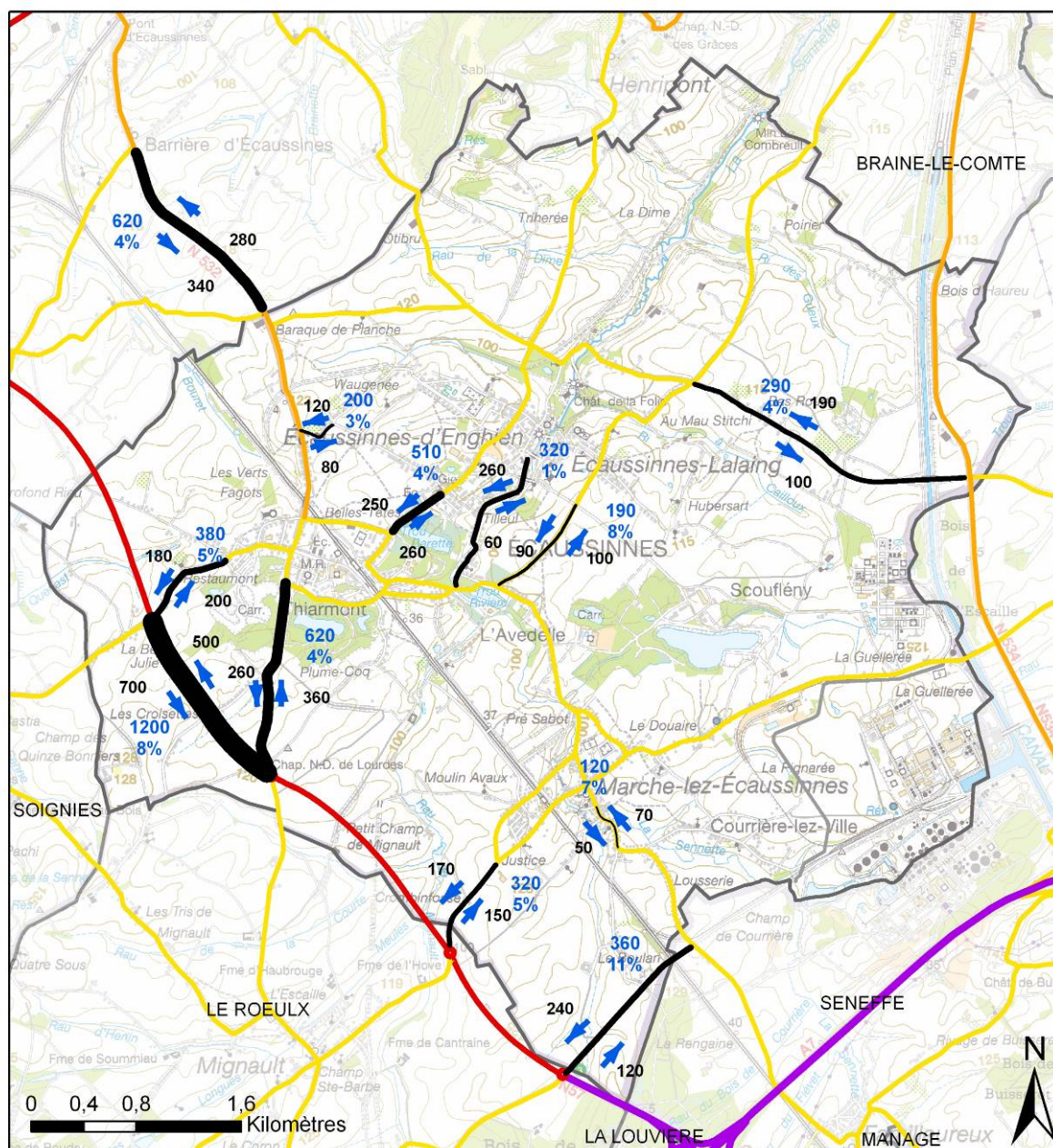
La deuxième voirie la plus fréquentée est la N532 qui comptabilise 600 EVP. Le flux le plus important se fait à destination d'Ecaussinnes avec 340 EVP contre 280 vers Braine-le-Comte, ce qui laisse supposer un retour des actifs et des scolaires qui ont passé la journée à Braine-le-Comte.

Les voiries d'accès à la N57 enregistrent des fréquentations diverses en heure de pointe du soir. Les rues de Restaumont et Emile Vandervelde présentent des flux équilibrés avec respectivement 380 et 320 EVP comptabilisés dans les deux sens. Sur la rue Anselme Mary, les flux sont à destination d'Ecaussinnes avec 360 EVP enregistrés contre 260 dans l'autre sens. Ce flux correspond aux actifs rentrant chez eux et qui ont emprunté l'autoroute. Sur la chaussée de la Résistance, le flux sortant est deux fois plus important que le flux entrant (240 EVP contre 120 EVP). Cette caractéristique s'explique par la fin de journée de travail des employés du zoning.

Les proportions de poids-lourds les plus importantes sont identifiables sur la chaussée de la Résistance avec les poids-lourds qui correspondent à 11% du trafic de cette voirie. Secondairement, ces proportions sont relativement fortes sur la N57 et la rue de l'Espinette (8% du trafic).

Dans le centre-ville, de la même manière que pour le matin, le trafic est plus élevé sur la rue Ernest Martel avec 510 EVP, ce qui est 1,5 fois supérieur à l'heure de pointe du matin. Les véhicules comptabilisés se répartissent équitablement dans les deux sens. Cet équilibre entre les flux est également observable sur la rue de l'Espinette. Par contre, sur le boulevard de la Sennette, les flux se dirigent principalement vers le sud et la rue Camille Duray. Contrairement à l'heure de pointe du matin, les poids-lourds tiennent une part moins importante sur la rue Ernest Martel et le boulevard de la Sennette. Sur la rue de l'Espinette, les poids-lourds correspondent encore à 8% du volume de trafic.

Carte 38 : trafic en heure de pointe du soir



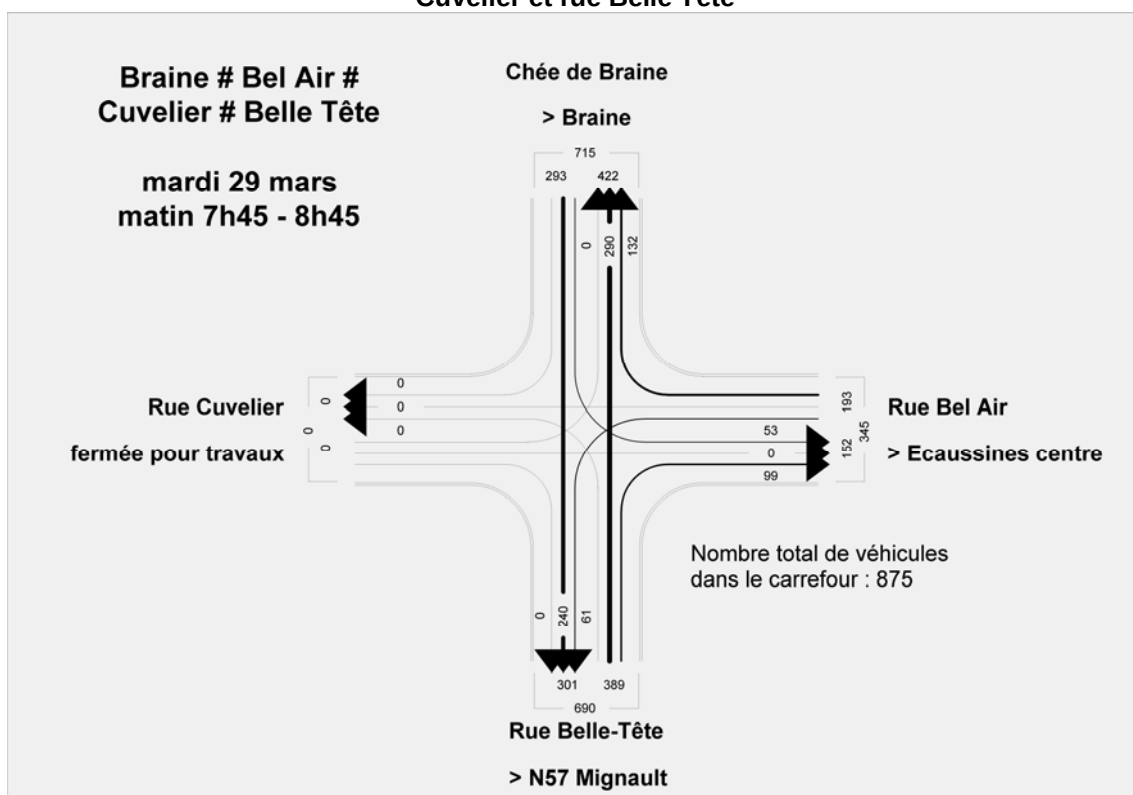
6.5.2 Flux au niveau des carrefours en heure de pointe du matin

Nous avons effectué des comptages directionnels sur trois carrefours. Les résultats présentés ici sont issus de ces comptages.

6.5.2.1 Carrefour chaussée de Braine, rue de Bel Air, rue Cuvelier et rue Belle Tête

En raison d'une fuite de gaz, la rue Cuvelier était fermée. Toutefois, l'impact reste limité puisque les véhicules seront comptabilisés au niveau du carrefour entre la rue Belle Tête, la rue Pouplier, la rue Mary et la rue Blondiau

Figure 28 : comptages directionnels sur le carrefour chaussée de Braine, rue de Bel Air, rue Cuvelier et rue Belle Tête



Le flux principal enregistré sur le carrefour vient de la rue Belle-Tête. Ce flux s'effectue essentiellement vers la chaussée de Braine avec les trois quarts des véhicules qui traversent ce carrefour. Le quart restant se dirige vers le centre d'Ecaussinnes.

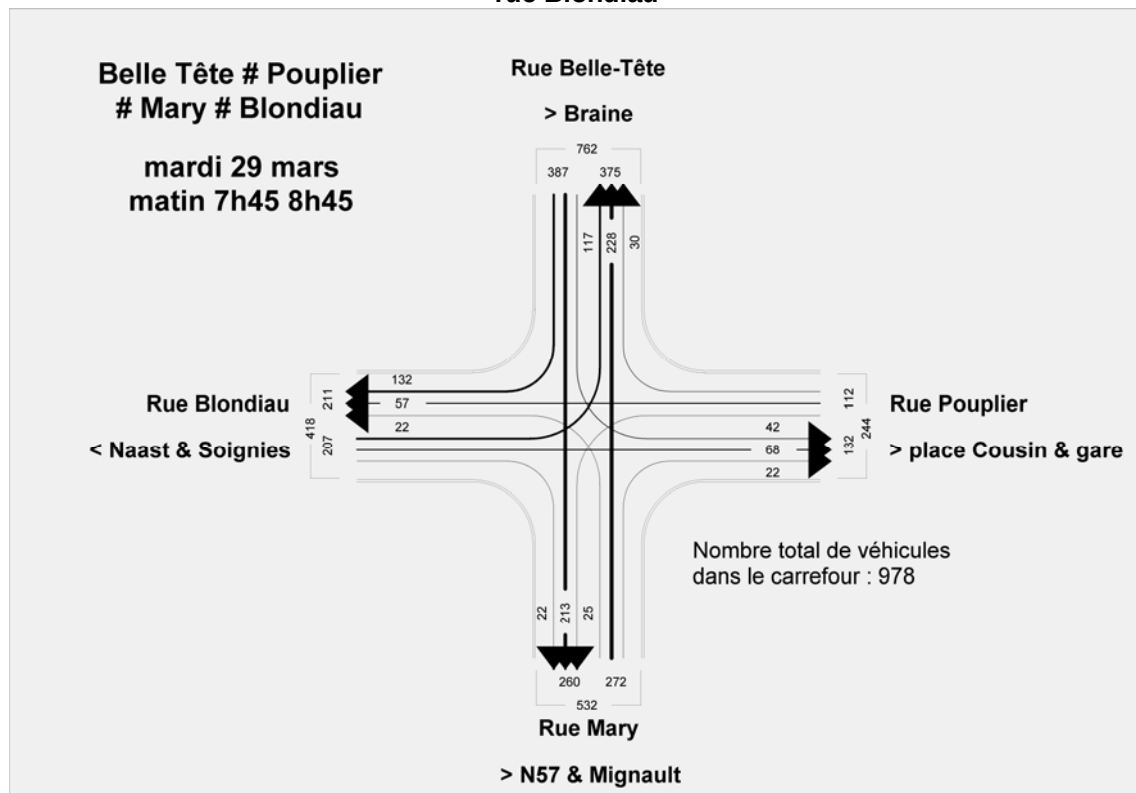
Les véhicules arrivant de la chaussée de Braine traversent essentiellement le carrefour vers la rue Belle-Tête. En effet, de 80% d'entre eux effectue ce mouvement. Les mouvements de tourne-à-gauche vers le centre d'Ecaussinnes regroupent les 20% restant.

Depuis le centre d'Ecaussinnes et la rue Bel Air, les flux se répartissent à hauteur de 70% vers Braine-le-Comte et de 30% vers la N57.

Il apparaît donc que les mouvements enregistrés sur le carrefour sont essentiellement traversant selon un axe Nord-Sud, c'est-à-dire de Braine-le-Comte vers la N57 et inversement.

6.5.2.2 Carrefour rue Belle Tête, rue Pouplier, rue Mary et rue Blondiau

Figure 29 : comptages directionnels sur le carrefour rue Belle Tête, rue Pouplier, rue Mary et rue Blondiau



Le flux principal vient de la rue Belle-Tête. Il se dirige à 55% vers la rue Mary et à 34% vers la rue Blondiau. Le tourne-à-gauche vers la rue Pouplier regroupe seulement 11% des flux arrivant de la rue de Belle Tête.

Les véhicules arrivant de la rue de Mary s'orientent principalement vers la rue Belle-Tête à hauteur de 83%. Les mouvements de tourne-à-droite et de tourne-à-gauche sont équivalents et regroupent chacun 8% des flux originaires de la rue Mary.

Dans le sens Est-Ouest, le flux principal partant de la rue Pouplier se dirige à 50% vers la rue Blondiau. Les autres véhicules empruntent soit la rue Mary soit la rue Belle Tête dans des proportions similaires (respectivement 22% et 27%).

Depuis la rue Blondiau, le flux principal s'effectue en direction de la rue Belle-Tête à hauteur de 56%. Le flux traversant le carrefour concentre 33% des véhicules et seulement 11% des véhicules effectuent un tourne-à-droite.

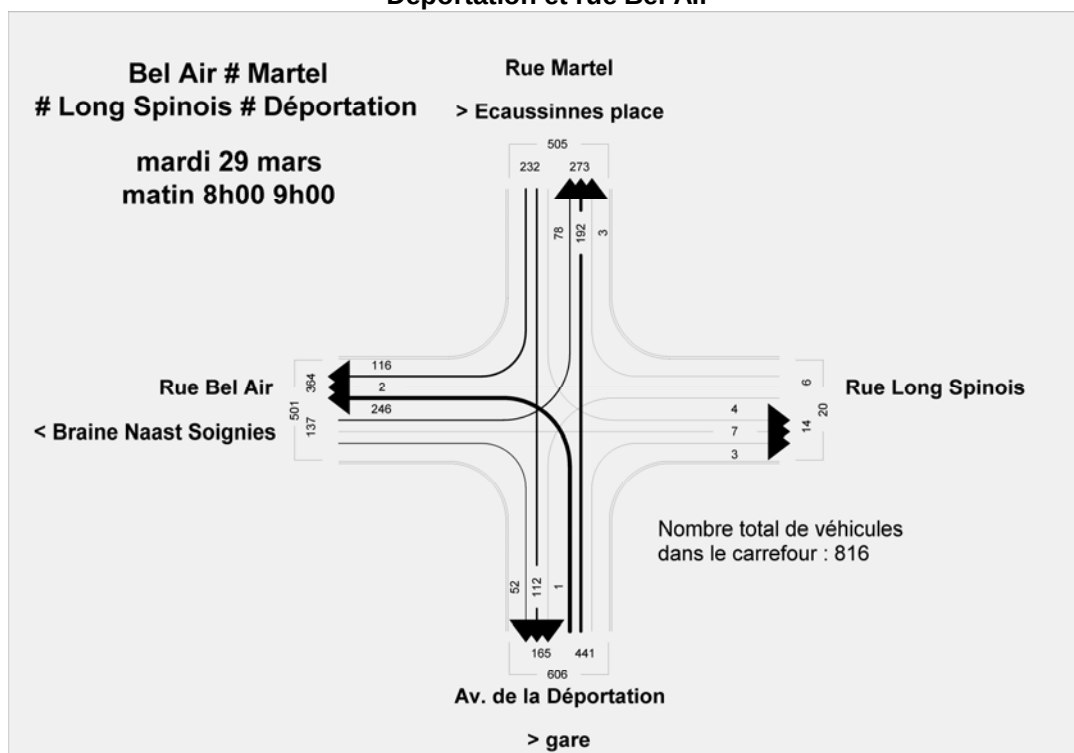
En résumé, le flux principal de ce carrefour est principalement orienté selon un axe Nord-Sud, c'est-à-dire qu'il s'agit de mouvements essentiellement à destination de Braine-le-Comte ou de la N57.

Le deuxième flux principal s'effectue entre de la rue Blondiau et rue Belle-Tête. Ce second flux peut, en partie, être dû à la fermeture rue Cuvelier.

Par conséquent, ce carrefour enregistre essentiellement des flux de circulation qui s'effectue entre la N57 et Braine-le-Comte. La N57 ne semble donc pas capter le trafic de transit entre l'autoroute et Braine-le-Comte, ce qui induit un trafic de transit sur la chaussée de Braine.

6.5.2.3 Carrefour rue Belle Tête, rue Pouplier, rue Mary et rue Blondiau

Figure 30 : comptages directionnels sur le carrefour rue Martel, rue Long Spinois, avenue de la Déportation et rue Bel Air



Le flux principal du carrefour s'effectue depuis l'avenue de la Déportation vers la rue Bel Air. En effet, 55% du flux originare de l'avenue de la Déportation se dirige vers la rue de Bel Air. Les autres véhicules (43%) prennent la direction de la rue Martel, c'est-à-dire qu'ils traversent le carrefour.

A partir de la rue Martel, environ 50% du flux va en direction de l'avenue de la Déportation et 50% vers la rue Bel Air.

Le flux en provenance de la rue Bel Air se dirige à 57% vers la rue Martel et à 37% vers l'avenue de la Déportation.

Les flux depuis et à destination de la rue du Long Spinois restent marginaux à l'échelle du carrefour. Ceci s'explique par le caractère local de cette voirie.

Il ressort de l'analyse de ce carrefour que le principal mouvement s'effectue de l'avenue de la Déportation vers la rue Bel Air. Ce trafic va ensuite se retrouver sur la chaussée de Braine et se diriger plus logiquement vers Braine-le-Comte.

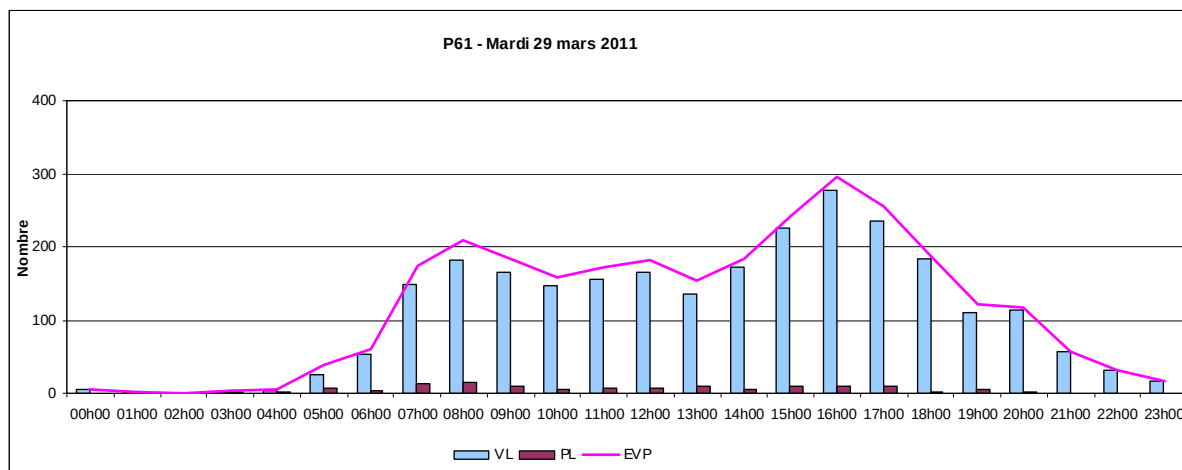
Les flux entre Ecaussinnes-d'Enghien et Ecaussinnes-Lalaing sont fortement représentés au niveau du carrefour.

6.5.3 Flux internes à Ecaussinnes-d'Enghien et Ecaussinnes-Lalaing

Nous avons positionné des points de comptages sur les voiries reliant Ecaussinnes-d'Enghien et Ecaussinnes-Lalaing afin de quantifier les flux entre ces deux noyaux urbains.

6.5.3.1 Avenue de la Déportation (point de comptage n°6)

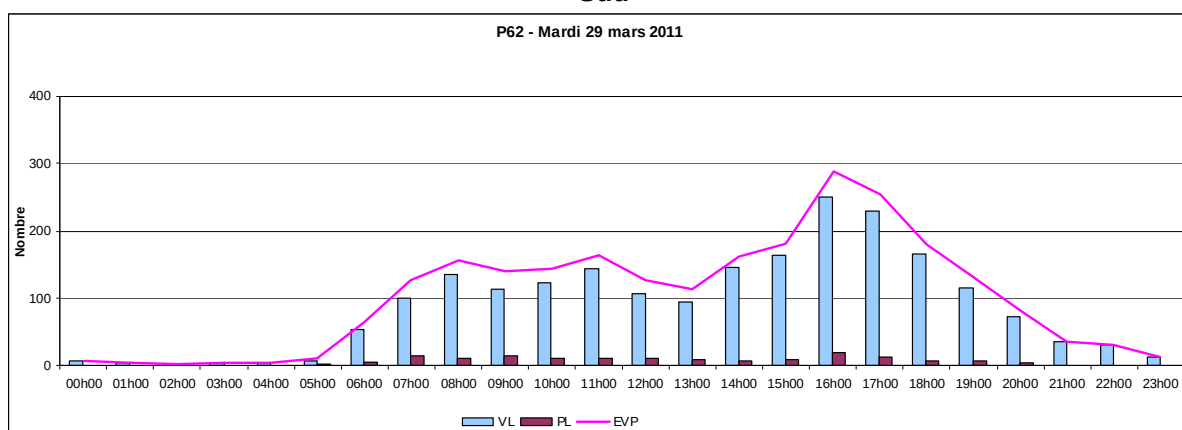
Figure 31 : évolution de la circulation sur l'avenue de la Déportation en direction du Quartier Central



Du Quartier Sud vers le Quartier Central, un pic important de véhicules est observable vers 16h00. Ce pic atteint environ 300 véhicules et doit correspondre aux flux de sortie des écoles.

Une deuxième pointe est présente en matinée vers 8h00 mais de manière moins marquée. Celle-ci correspond probablement aux flux en direction des lieux de travail et des écoles.

Figure 32 : évolution de la circulation sur l'avenue de la Déportation en direction du Quartier Sud



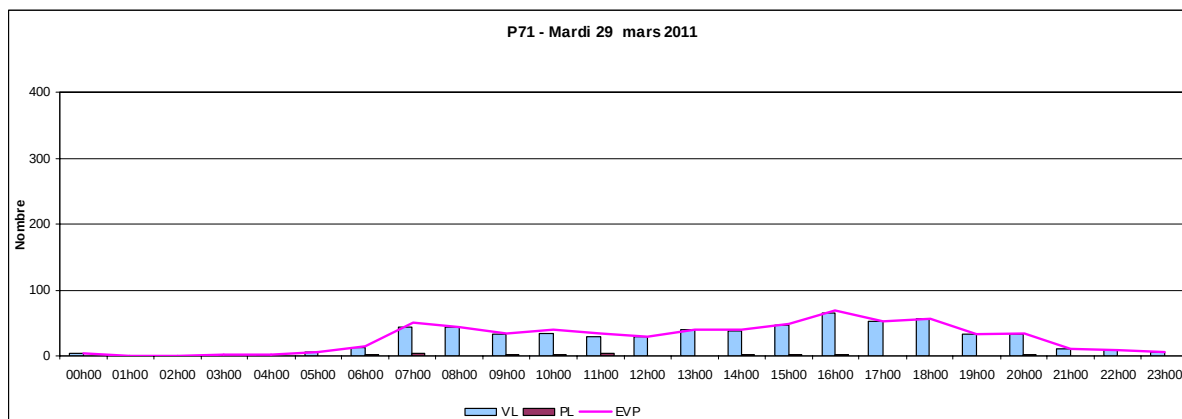
Du Quartier Central vers le Quartier Sud, la pointe la plus marquée se situe en après-midi autour de 16h-17h00 avec 250 véhicules environs.

Au niveau de l'avenue de la Déportation, les flux semblent être plus importants depuis le Quartier Sud vers le Quartier Central.

Le flux de poids lourds du Quartier Sud vers le Quartier Central est relativement faible tandis que dans l'autre sens, une très légère pointe s'observe vers 16h00.

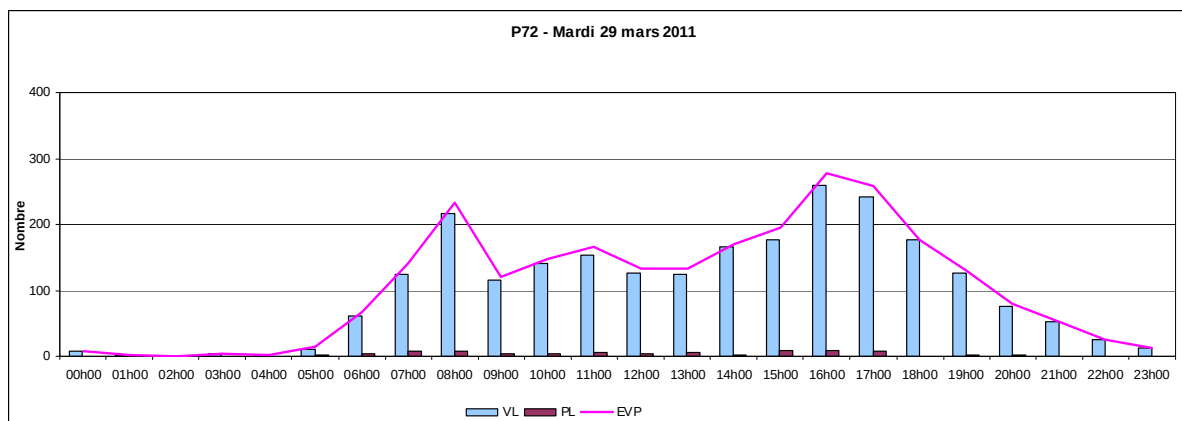
6.5.3.2 Boulevard de la Sennette (point de comptage n°7)

Figure 33 : évolution de la circulation sur le boulevard de la Sennette en direction du Quartier Central



Sur le boulevard de la Sennette, un faible flux de véhicules se répartit de manière homogène sur l'ensemble de la journée depuis le Quartier Sud en direction d'Ecaussinnes du Quartier Central.

Figure 34 : évolution de la circulation sur le boulevard de la Sennette en direction du Quartier Sud

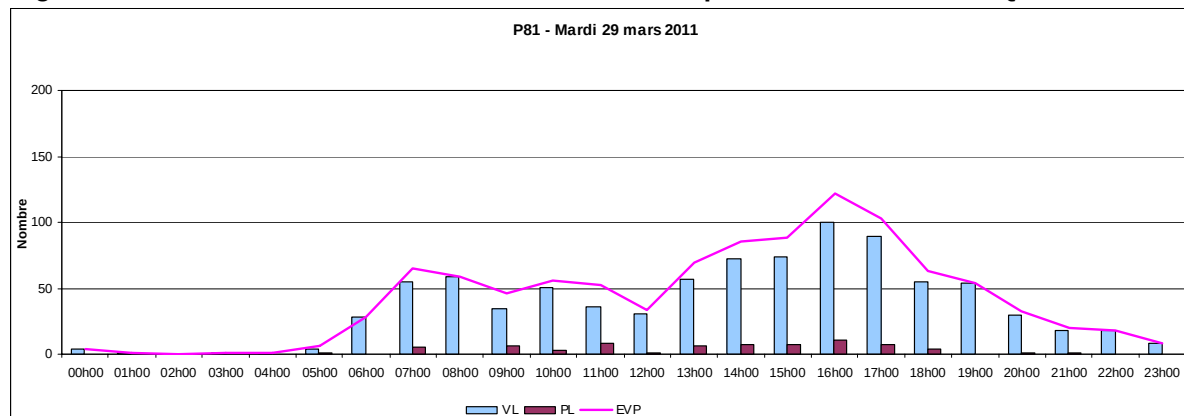


Le flux de véhicules est plus important du Quartier Central vers le Quartier Sud. Deux pics de véhicules sont observables sur la journée. Le premier s'effectue à 8h00 avec 200 véhicules et le second autour de 16h-17h00 avec 250 véhicules.

Au niveau du boulevard de la Sennette, le flux le plus important part du Quartier Central et se dirige vers le Quartier Sud. Le flux de poids lourds est très marginal sur cette relation.

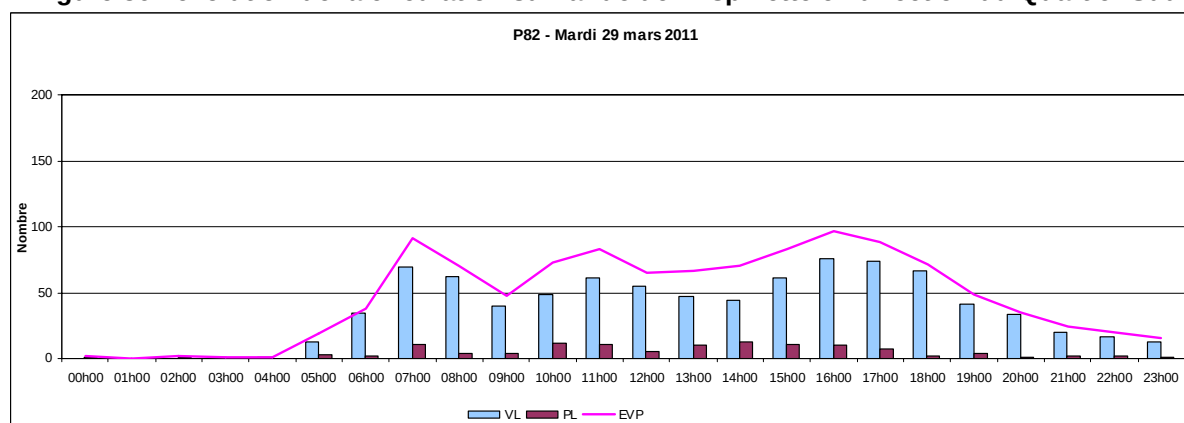
6.5.3.3 Rue de l'Espinette (point de comptage n°8)

Figure 35 : évolution de la circulation sur la rue de l'Espinette en direction du Quartier Central



Dans le sens Quartier Sud vers le Quartier Central, le flux de véhicule varie tout au long de la journée. Une pointe à 100 véhicules est présente à 16h00.

Figure 36 : évolution de la circulation sur la rue de l'Espinette en direction du Quartier Sud



Depuis le Quartier Central vers le Quartier Sud, le flux de véhicules est globalement plus faible. Deux pointes de même intensité (90 EVP) sont constatées vers 7h00 et 16-17h00.

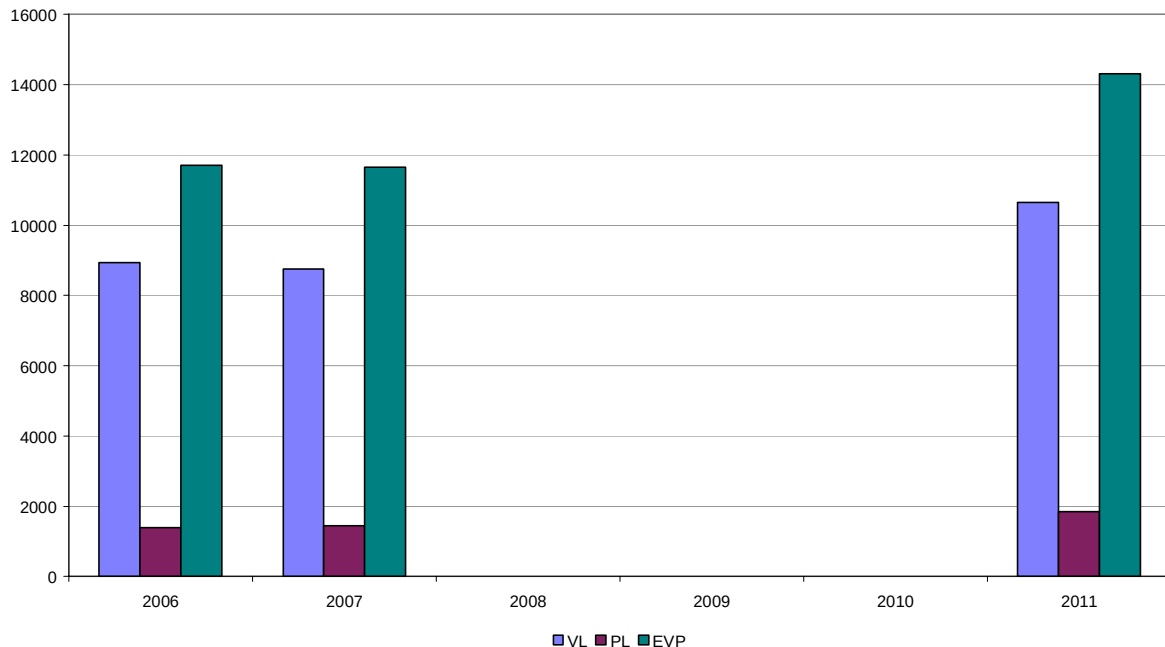
Au niveau de la rue de l'Espinette, le flux le plus important se fait en direction du Quartier Central. En matière des flux poids lourds, le flux le plus important est en direction du Quartier Sud avec une distribution assez homogène tout au long de la journée.

Entre le Quartier Sud et le Quartier Central, les flux s'effectuent essentiellement sur l'avenue de la Déportation. Sur cette voirie, la principale pointe s'observe, pour les deux sens, à 16h. Entre 16h et 17h, ce sont 580 EVP qui empruntent l'avenue de la Déportation. Le boulevard de la Sennette et la rue de l'Espinette enregistre des flux moins importants qui sont respectivement de 350 et de 220 EVP entre 16h et 17h, heure la plus chargée de la journée. Dans le centre d'Ecaussinnes, la circulation est donc la plus dense entre 16h et 17h.

6.5.4 Evolution du trafic sur la N57

A partir des données de comptages du SPW sur la N57, nous avons pu quantifier l'évolution du trafic sur cette voirie entre 2006 et 2011. Le tronçon concerné se situe entre la rue de Restaumont et la rue Mary.

Figure 37 : évolution du nombre de véhicules sur la N57 entre 2006 et 2011



Entre 2011 et 2006, la N57 enregistre une augmentation générale du trafic. En effet, le trafic est passé de 11 700 EVP à 14 300 EVP, soit une hausse de plus de 20%. Cette hausse est observable aussi bien pour les véhicules légers que pour les poids-lourds. Pour les voitures, la progression est de 20% alors qu'elle est de plus de 30% pour les poids-lourds.

En termes de proportion, les poids lourds représentent environ 20% des EVP comptabilisés sur les 3 campagnes de comptages.

La N57 permet donc de capter une charge de trafic conséquente et en limite l'impact sur la qualité de vie d'Ecaussinnes.

6.6 Conclusions

Transport privé

A l'échelle communale, la N57 est la voirie qui enregistre le trafic le plus important. Elle capte une partie du trafic de transit qui empruntait auparavant la N532 et permet d'accéder aux différents noyaux de la commune. Cependant, les voiries reliant la N57 et Ecaussinnes ne sont pas toutes adaptées pour recevoir ces nouveaux flux.

En termes de circulation, il apparaît que, même si la N57 capte une part importante du trafic de transit, la N532 est encore utilisée par de nombreux automobilistes pour se rendre à Braine-le-Comte.

A l'échelle des quartiers d'Ecaussinnes, les échanges entre le Quartier Sud et le Quartier Central sont relativement importantes avec des pics de circulation en heure de pointe du soir, à la sortie des écoles notamment.

7 Circulation de poids-lourds

7.1 Problématique générale

La commune d'Ecaussinnes doit faire face à un trafic de poids-lourds relativement important pour deux raisons essentiellement. D'une part, les carrières situées à proximité immédiate génèrent un trafic de poids-lourds qui se concentrent actuellement sur la N57. D'autre part, le zoning de Marche est également un pôle générateur de flux de poids-lourds avec les différentes industries qui y sont installées. En plus de ces deux éléments spécifiques, des camions sont nécessaires à l'approvisionnement des commerces de centre-ville.

Photo 163 : poids-lourds sur la N57



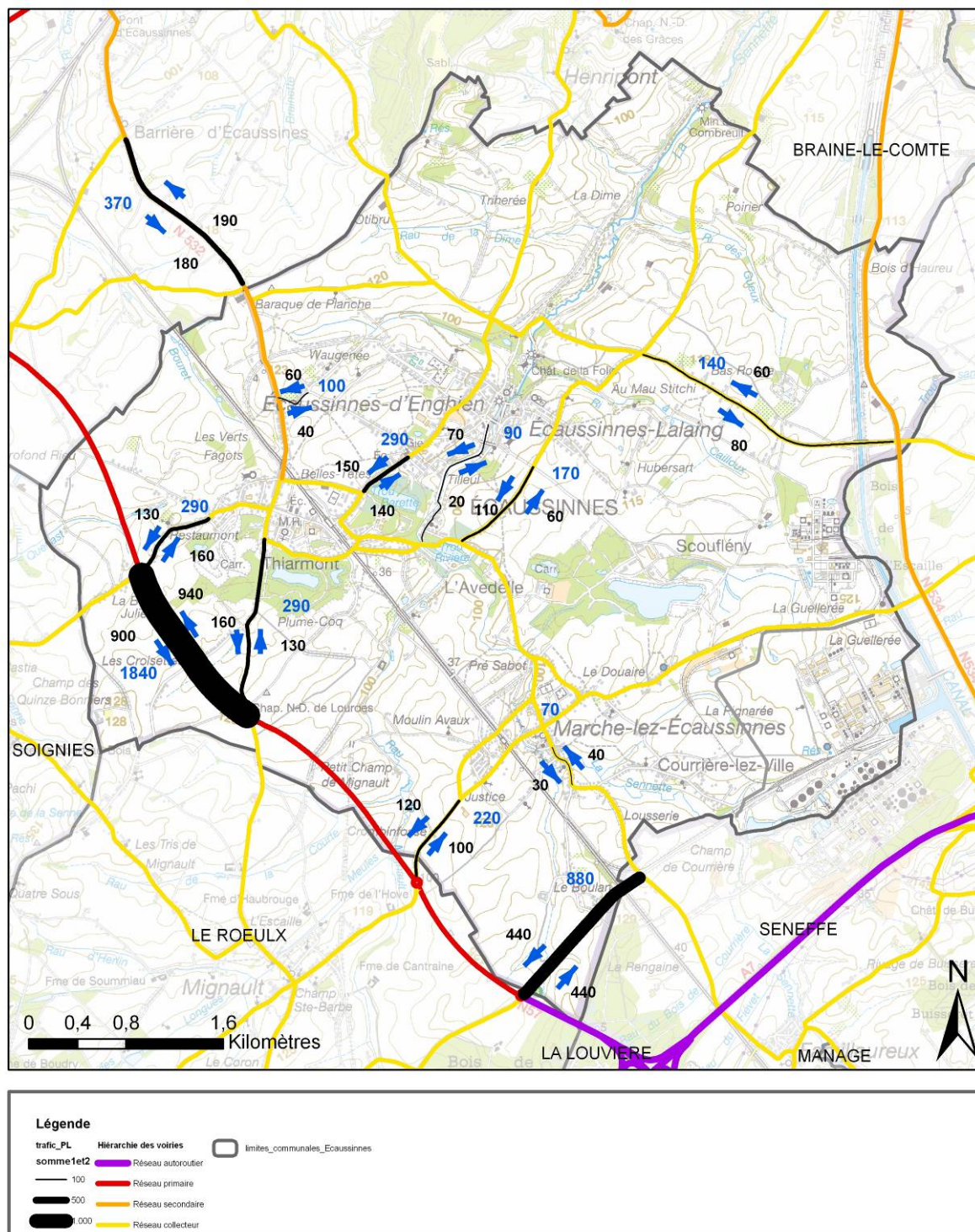
Photo 164 : poids-lourds sur la rue de Nivelles dans le zoning



7.2 Flux de poids-lourds sur la commune

A partir des données de comptages, nous avons pu extraire les flux de poids-lourds sur la commune pour un jour ouvrable.

Carte 39 : trafic journalier moyen de poids-lourds



La N57 est la voirie qui supporte le plus grand nombre de poids-lourds sur la commune. Chaque jour, elle enregistre le passage d'environ 1800 poids-lourds qui se répartissent équitablement entre les deux directions. Par conséquent, il apparaît que la N57 a permis de libérer Ecaussinnes d'une circulation de poids-lourds dommageable pour la qualité de vie.

La deuxième voirie la plus fréquentée par les poids-lourds est la chaussée de la Résistance avec près de 900 poids-lourds comptabilisés chaque jour. Ce flux se répartit équitablement entre les deux directions et indique les allers-retours effectués par les poids-lourds qui se rendent dans le zoning de Marche.

Les voiries donnant accès à Ecaussinnes-d'Enghien (rue Mary et rue de Restaumont) supporte un trafic de poids-lourds de près de 300 véhicules par jour. Cette intensité semble disproportionnée compte-tenu du profil de ces voiries.

Dans le centre d'Ecaussinnes, près de 300 poids-lourds sont également comptabilisé sur une journée sur la rue Ernest Martel. Cette circulation vient détériorer la qualité de vie d'Ecaussinnes.

7.3 Signalisation spécifique aux poids-lourds

Photo 165 : signalisation spécifique aux poids-lourds



A Marche-lez-Ecaussinnes, une signalisation spécifique a été implantée. Deux informations sont reprises. Premièrement, la circulation des véhicules de plus de 10 tonnes est interdite. Deuxièmement, il est indiqué aux chauffeurs de poids-lourds qu'ils ne peuvent pas accéder au zoning.

Les rues concernées par cette réglementation sont la rue des Champs et la rue de Courrière-lez-Ville.

7.4 Conclusions

Circulation de poids-lourds

La circulation de poids-lourds sur Ecaussinnes est liée à deux activités : les carrières et le zoning. Le trafic lié aux carrières se concentre sur la N57 alors que celui lié au zoning se focalise sur la chaussée de la Résistance.

La N57 a permis de capter une importante partie du trafic de transit de poids-lourds et ainsi libérer Ecaussinnes de cette circulation. Cependant, les voiries d'accès à Ecaussinnes-d'Enghien supportent des charges conséquentes et inadaptées par rapport à leur profil.

8 Stationnement

8.1 Méthodologie stationnement

Pour étudier le stationnement sur Ecaussinnes, nous avons procédé à une étude d'occupation du stationnement sur les axes suivants :

- Ecaussinnes-d'Enghien :
 - o rue Arthur Pouplier,
 - o rue du Tunnel,
 - o avenue de la Déportation,
 - o rue Ernest Martel,
 - o rue de la Haie,
 - o rue de la Marlière,
 - o la Grand Place
- Ecaussinnes-Lalaing
 - o place des Comtes Van der Burch
 - o rue du Pilon
- Marche-lez-Ecaussinnes
 - o rue de Nivelles
 - o rue Familleureux
 - o rue des carrières de l'Avedelle
 - o rue Joseph Wauters

Dans un premier temps, il s'agit d'estimer l'offre, c'est à dire le nombre de places de stationnement existantes sur la zone étudiée.

Ensuite, la demande, c'est-à-dire le nombre de voitures stationnées, doit être quantifié. Pour cela des comptages sont organisés un jour représentatif (jeudi).

Pour estimer l'occupation, les comptages seront répétés à deux reprises sur la journée : matin et soirée.

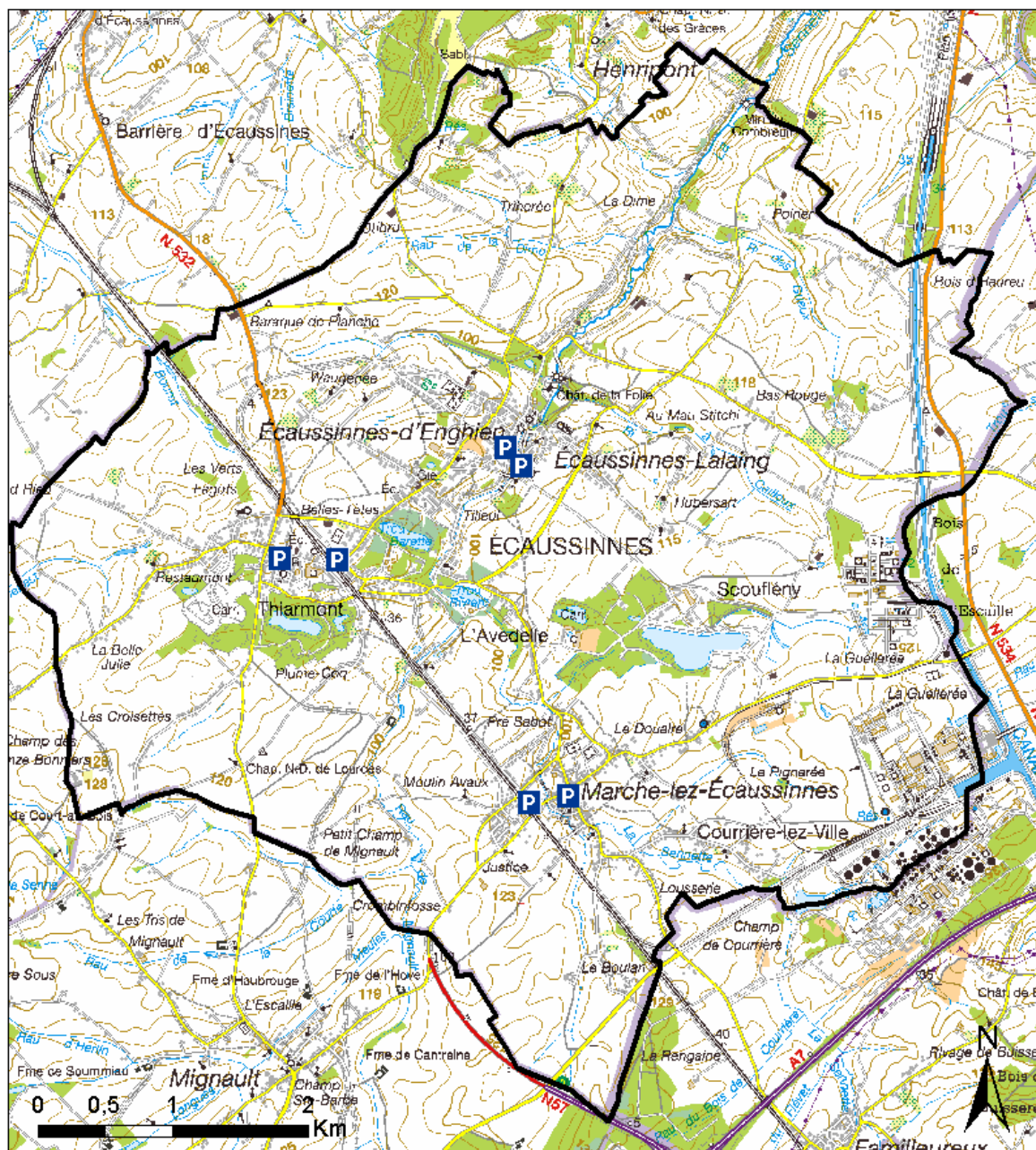
Une attention particulière sera donnée au stationnement illégal, qui peut être un indicateur révélateur de la situation existante du stationnement, et également aux places réservées aux personnes à mobilité réduite (PMR).

8.2 Offre de stationnement

Sur l'ensemble de la commune, la majorité du stationnement se fait le long des voiries, à l'exception de quelques places

8.2.1 Localisation des espaces de stationnement

Carte 40 : localisation des poches de stationnement



Légende

P offre de stationnement

8.2.2 Ecaussinnes-d'Enghien

8.2.2.1 Place Cousin

Photo 166 : stationnement sur la place
Cousin



Photo 167 : vue d'ensemble de la place
Cousin



La place Cousin représente un espace de stationnement important à l'échelle de la commune. En effet, elle peut accueillir environ 70 véhicules sur sa partie centrale. Ce stationnement est utilisé par les riverains, les commerçants et les clients des commerces, le personnel et les parents d'élève de l'école fondamentale communale mixte du Sud.

Le parking dispose de marquage au sol permettant de formaliser clairement les places de stationnement. Des places réservées aux PMR sont également présentes sur la place.

Le parking est gratuit mais ne peut être utilisé le dimanche matin.

8.2.2.2 Parkings de la gare

Photo 168 : parking de la gare



Photo 169 : parking devant la gare



Photo 170 : vue d'ensemble du plateau de la gare



La gare d'Ecaussinnes représente un pôle générateur de déplacements important pour le territoire communal et génère un besoin en stationnement important. En effet, le matin, les actifs allant travailler en train se rendent à la gare et laissent leur voiture stationnée jusqu'à leur retour à Ecaussinnes, c'est-à-dire le soir. Par conséquent, chacune de ces voitures bloque une place pour toute la journée.

Pour répondre à cette demande, le parking de la gare peut accueillir environ 80 voitures (dont 3 places réservées aux PMR). Le plateau de la gare dispose quant à lui d'une trentaine de places supplémentaires. En plus des usagers de la gare ces espaces de stationnement peuvent être utilisés par les riverains, les commerçants et leurs clients.

En termes d'aménagement, le parking de la gare a été aménagé avec des pavés alors que sur le plateau de la gare, il s'agit uniquement d'un marquage au sol.

Il s'agit également d'un parking gratuit.

8.2.2.3 Grand Place

Photo 171 : stationnement non formalisé sur la Grand Place



Photo 172 : stationnement formalisé sur la Grand Place



Sur la Grand Place, le stationnement n'est pas formalisé sur l'ensemble de l'espace. En effet, sur l'espace central, il n'y a pas de marquage au sol permettant de délimiter les places. En dehors de cet espace, le stationnement est formalisé par du marquage au sol.

Des places de stationnement sont réservées aux PMR en accès direct à la Maison Communale.

Le stationnement n'est pas réglementé mais il n'est pas possible de garer sa voiture le mercredi à cause du marché. Ainsi, un report de stationnement vers les voiries voisines est observable.

8.2.2.4 Stationnement en voirie

En dehors des places ayant vocation à accueillir le stationnement, le stationnement s'effectue en voirie. Selon les rues, les places de stationnement sont formalisées ou non.

Photo 173 : stationnement dans la rue Arthur Pouplier



Le stationnement sur la rue Arthur Pouplier s'effectue de manière longitudinale.

Le marquage au sol délimite des bandes de stationnement mais ne délimite individuellement les places.

Photo 174 : stationnement sur la chaussée de Braine



Sur la N532, à l'entrée d'Ecaussinnes-d'Enghien en arrivant de Braine-le-Comte, le stationnement est possible en voirie.

Les places sont délimitées par du marquage au sol.

Le stationnement n'est pas réglementé

Photo 175 : stationnement sur la rue de Belle Tête



Photo 176 : stationnement sur la rue de Belle Tête



En raison des travaux sur la voirie, le stationnement dans la rue de Belle-tête se fait actuellement de manière anarchique sans aucun marquage au sol.

Le stationnement n'est pas réglementé.

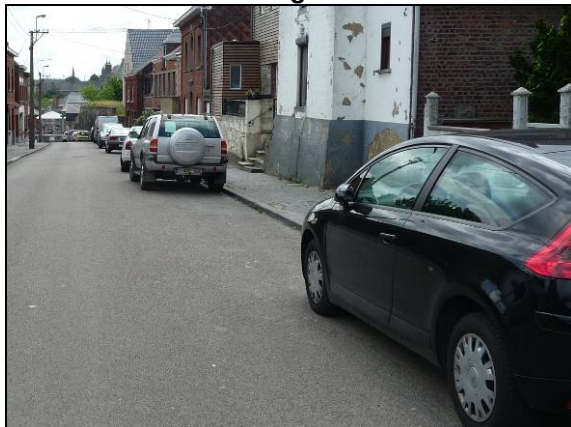
Photo 177 : stationnement dans la rue Thiarmon



Dans certaines voiries, comme dans la rue Thiarmon, les véhicules sont garés le long du trottoir sans que le stationnement ne soit formalisé par du marquage au sol ou une indication quelconque.

Sur cette voirie, le stationnement n'est pas réglementé.

Photo 178 : stationnement dans la rue des Otages



Dans la rue des Otages, le stationnement s'effectue de manière longitudinale mais sans marquage au sol.

Cette voirie donne accès à la Grand Place et subit une importante pression de stationnement les jours de marché à cause du report du stationnement et de l'attractivité du marché.

Le stationnement n'est pas réglementé.

Photo 179 : stationnement dans la rue de l'Eglise



Dans la rue de l'Eglise, le stationnement s'organise perpendiculairement à la voirie. Il n'y a pas de marquage au sol pour délimiter les places.

Le stationnement n'est pas réglementé.

Photo 180 : stationnement dans la rue de la Haie



Dans rue de la Haie, le stationnement est longitudinal sur la voirie.

Il n'y a pas de marquage au sol, excepté pour la place réservée aux PMR. Cette place est également indiquée par un panneau.

Le stationnement n'est pas réglementé

8.2.2.5 Réglementations particulières

A Ecaussinnes-d'Enghien, le stationnement n'est, en règle générale, pas réglementé. Cependant, sur certains tronçons, le stationnement fait l'objet d'une organisation un peu spécifique.

Dans les zones commerçantes ou la pression de stationnement peut être importante, le temps de stationnement peut être limité à 15 minutes maximum. La rue Arthur Pouplier est notamment concernée par cette réglementation

Sur d'autres voiries, le stationnement est organisé par une zone bleue (disque de stationnement). La rue des Carrières de l'Avedelle est notamment visée par ce dispositif. Cependant, les riverains de ces voiries ne sont pas concernés par cette réglementation.

Photo 181 Panneau indiquant que la durée du stationnement est limitée à 15 minutes, rue Arthur Pouplier



Photo 182 : stationnement réglementé par une zone bleue, rue des Carrières de l'Avedelle



Photo 183 : stationnement alterné sur la rue de la Haie



Sur quelques voiries, le stationnement s'effectue de manière alterné. Au cours des 15 premiers jours de chaque mois, le stationnement est possible d'un seul côté de la rue et les 15 derniers jours il s'effectue de l'autre côté.

La rue de la Haie devant la maison des associations sont notamment concernées par cette réglementation.

Photo 184 : stationnement autorisé sur le trottoir dans la rue du Platoit



Sur certaines voiries, comme sur la rue du Platoit, le stationnement est autorisé sur le trottoir.

Cette situation est préjudiciable pour les piétons car ils doivent marcher sur la chaussée et se placer dans une situation d'insécurité.

8.2.3 Ecaussinnes-Lalaing

A Ecaussinnes-Lalaing, les espaces de stationnement sont plus restreints, notamment à cause de la typologie du cadre bâti (ancien centre historique). Par conséquent, l'offre de stationnement se limite à une place et à quelques tronçons en voirie.

8.2.3.1 Place des Comtes Van der Burch

Photo 185 : stationnement sur la Place des Comtes Van der Burch



La Place des Comtes Van der Burch correspond, à Ecaussinnes-Lalaing, au plus grand espace de stationnement avec une capacité d'une trentaine de places.

Cette offre de stationnement peut être mobilisée par les riverains, les commerces et leur clientèle.

Les places de stationnement sont délimitées par du marquage au sol.

Pour les jours de marché, cet espace peut capter une partie du report de stationnement de la Grand Place car ces deux places sont proches d'une centaine de mètres.

Le stationnement ne fait pas l'objet d'une réglementation particulière.

8.2.3.2 Stationnement en voirie

Photo 186 : stationnement sur la rue du Pilori



Dans la rue du Pilori, une petite poche de stationnement a été aménagée. Du stationnement en épi a été formalisé et il vient compléter le stationnement longitudinal. Au total, l'offre s'élève à 10 places de stationnement.

Un marquage au sol permet de délimiter les places.

Une place est réservée aux PMR.

Le stationnement n'est pas réglementé.

Photo 187 : stationnement sur la place des Martyrs



Photo 188 : stationnement entre la place des Martyrs et la rue du Pilon



La place des Martyrs dispose de 7 places disposées en épi et formalisées par du marquage au sol. Dans son prolongement vers la rue du Pilon, 5 places dont une réservée aux PMR ont été formalisées par du marquage au sol.

Il n'y a pas de réglementation concernant le stationnement.

Photo 189 : stationnement sur la rue Soupart



Sur la rue Soupart, le stationnement s'effectue en voirie.

Il n'y a pas de marquage au sol pour formaliser les places.

Le stationnement n'est pas réglementé.

8.2.4 Marche-lez-Ecaussinnes

A Marche-lez-Ecaussinnes, le stationnement s'organise exclusivement en voirie à l'exception de la place principale qui représente une poche de stationnement.

8.2.4.1 Place de Marche-lez-Ecaussinnes

Photo 190 : stationnement sur la place de Marche-lez-Ecaussinnes



Photo 191 : stationnement interdit le vendredi après-midi



Sur la place de Marche-lez-Ecaussinnes, le stationnement correspond à l'espace situé le plus à l'ouest, le reste de l'espace étant davantage dédié aux modes doux.

Le stationnement s'organise d'un côté en épi (bordures) et de manière plus libre de l'autre.

La place n'est pas asphaltée mais recouverte de dolomies.

Les places de stationnement ne disposent d'aucun marquage.

Le stationnement n'est pas réglementé mais il n'est pas possible d'utiliser la place comme espace de stationnement le vendredi après-midi.

La place de Marche va prochainement faire l'objet d'un réaménagement.

8.2.4.2 Gare de Marche-lez-Ecaussinnes

Photo 192 : parking de la gare de Marche



A la gare de Marche-lez-Ecaussinnes, le parking présente une capacité d'une quinzaine de places.

Le stationnement n'est pas formalisé.

Le parking est en pavé mais ne présente pas un aspect qualitatif particulier.

Le stationnement n'est pas réglementé.

8.2.4.3 Stationnement en voirie

Photo 193 : stationnement sur la rue de Familleureux



Dans la rue de Familleureux, le stationnement s'effectue de manière longitudinale par rapport à la voirie.

Chaque place est délimitée par un marquage au sol.

Le revêtement est en pavé car il a fait l'objet récemment d'une rénovation dans le cadre du réaménagement de la rue.

Une place est réservée pour les PMR.

Photo 194 : stationnement dans la rue des carrières de l'Avedelle



Photo 195 : stationnement dans la rue des carrières de l'Avedelle



Dans la rue des carrières de l'Avedelle, le stationnement est longitudinal. Les places sont reconnaissables par leurs teintes différentes de la chaussée. Elles sont identifiables également par un jeu de couleurs des pavés.

Une place est réservée aux PMR.

Le stationnement n'est pas réglementé.

Photo 196 : stationnement dans la rue Emile Vandervelde



Sur la rue Emile Vandervelde, le stationnement s'organise de façon perpendiculaire par rapport à la voirie.

Les places ne sont pas formalisées.

Le stationnement ne fait pas l'objet d'une réglementation particulière.

8.2.4.4 Réglementations particulières

Photo 197 : stationnement limité à 30 minutes
sur la rue de Familleureux



La seule réglementation de stationnement présente à Marche-lez-Ecaussinnes est située sur la rue de Familleureux. Il s'agit d'une limitation du temps de stationnement afin d'augmenter la rotation du stationnement à proximité des commerces.

8.3 Demande

8.3.1 Méthode

Afin d'évaluer les éventuels problèmes liés au stationnement en période scolaire, nous avons effectué un relevé de stationnement dans les noyaux urbains. Ce relevé a été effectué le matin et en fin d'après-midi.

Un taux d'occupation a été calculé lorsque les places de parkings sont réglementées, c'est-à-dire, lorsque les places sont clairement identifiables par des marquages au sol.

L'occupation de ces places de parking a été cartographiée pour deux moments clés de la journée :

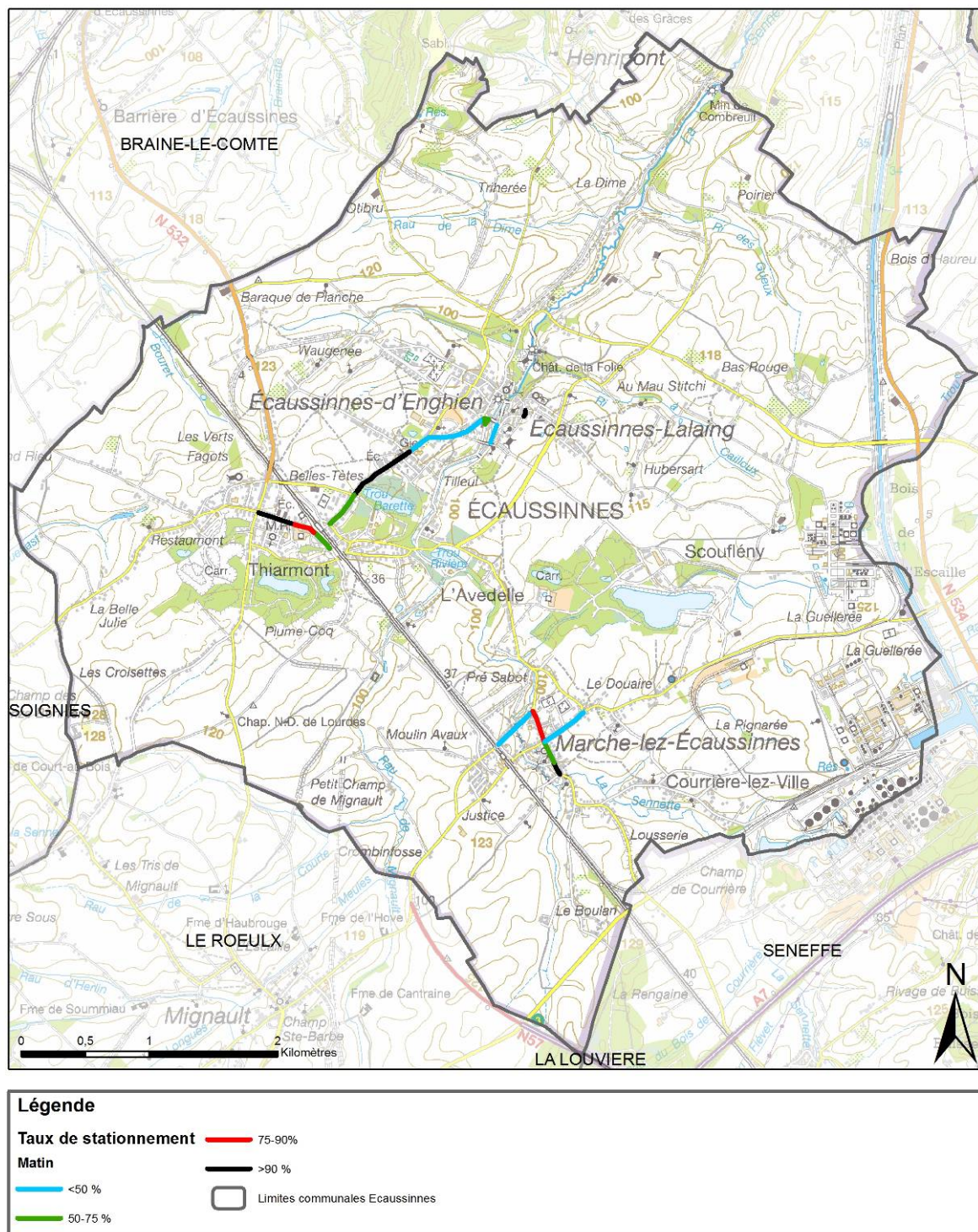
10h00 : période d'activité, les actifs travaillant sur Ecaussinnes étant présents,

16h30 : après le départ des « scolaires » et avant le retour des actifs.

Lorsque le taux d'occupation a pu être calculé, celui-ci est représenté sous forme d'un pourcentage d'occupation des places.

8.3.2 Occupation du stationnement le matin

Carte 41 : occupation du stationnement le matin

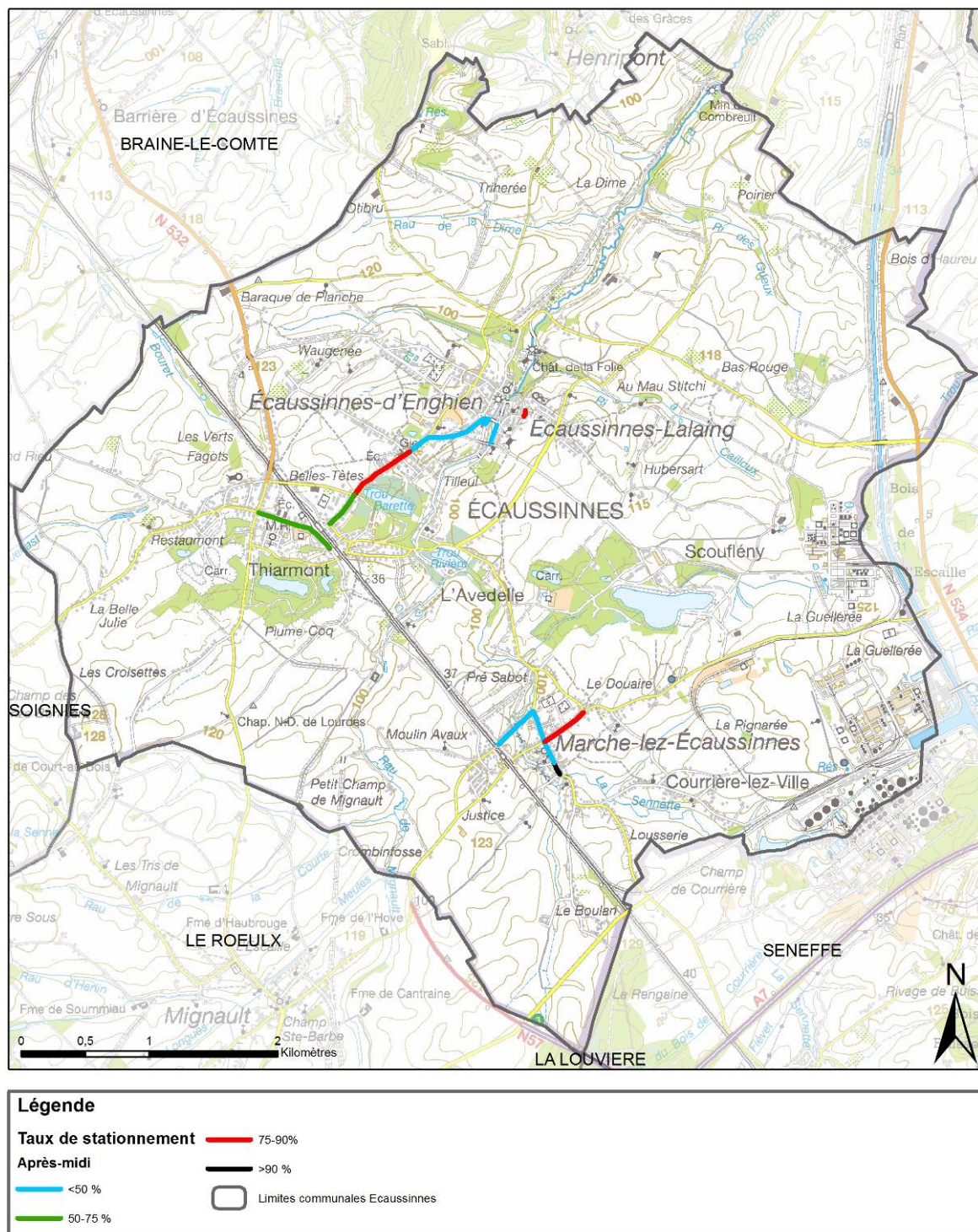


Le matin, trois tronçons en voirie présentent une pression de stationnement relativement importante : la rue Arthur Pouplier, la rue Ernest Martel, la rue du Pilori et la rue de Familleureux.

Le parking de la gare et le plateau de la gare d'Ecaussinnes sont, quant à eux, occupés à plus de 100%. Hormis ces deux espaces, les autres poches de stationnement de la commune disposent d'une réserve de capacité satisfaisante.

8.3.3 Occupation du stationnement l'après-midi

Carte 42 : occupation du stationnement l'après-midi



L'après-midi, la pression de stationnement sur la rue Arthur Pouplier, la rue Ernest Martel et la rue du Pilori est moins importante que le matin. Il ne reste que la rue de Familleureux qui présente une pression relativement forte.

A Ecaussinnes, la gare et ses abords connaissent encore une demande importante.

De la même manière que le matin, les poches de stationnement les plus importantes ne connaissent pas de saturation.

8.4 Conclusion

Stationnement

En journée, la demande en stationnement se concentre essentiellement sur les voiries et plus particulièrement la rue Arthur Pouplier, la rue Ernest Martel, la rue du Pilon et la rue de Familleureux.

La gare d'Ecaussinnes et ses abords connaissent, quant à eux, une pression de stationnement importante toute au long de la journée.

Les autres poches de stationnement disposent d'une réserve de capacité satisfaisante.

9 Sécurité routière

9.1 Données sources

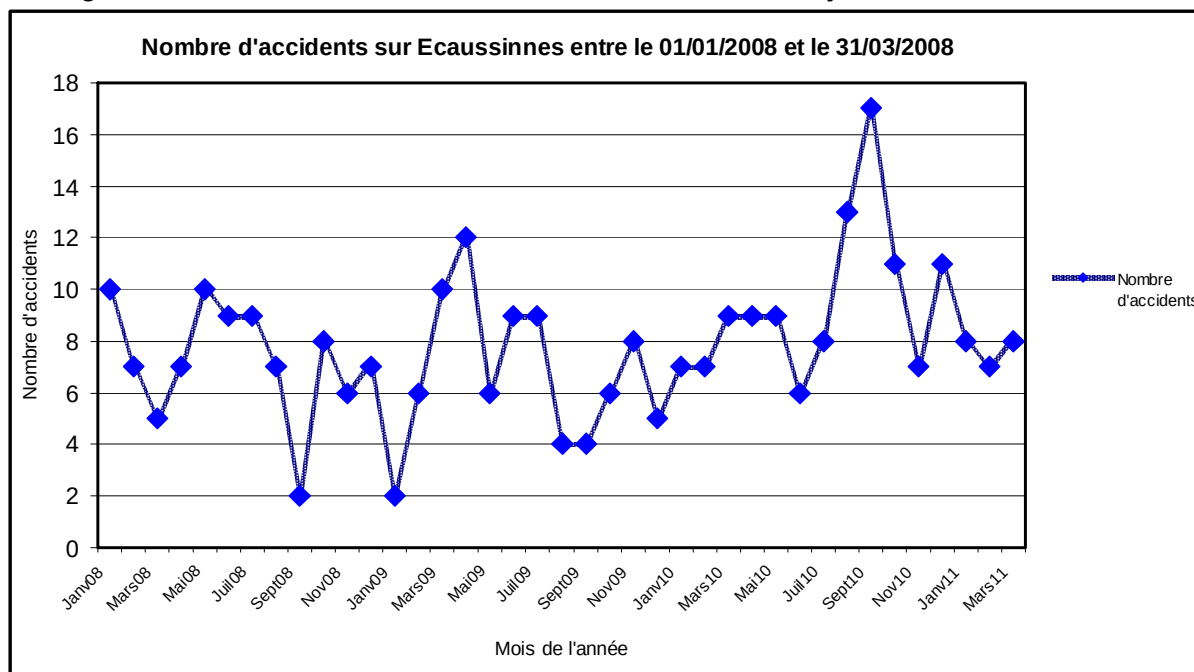
9.1.1 Les accidents

La Zone de Police Haute Senne nous a fourni des données concernant l'accidentologie sur la Commune d'Ecaussinnes. Il s'agit du nombre d'accidents intervenus sur le territoire communal entre le 01/01/2008 et le 01/03/2011, précisant pour chacun sa gravité (accidents avec blessés, avec décès, avec dégâts matériels) et sa localisation.

9.1.1.1 Caractérisation

Le graphique ci-après indique le nombre d'accidents par mois entre janvier 2008 et mars 2011.

Figure 38 : nombre d'accidents sur Ecaussinnes entre le 1er janvier 2008 et mars 2011



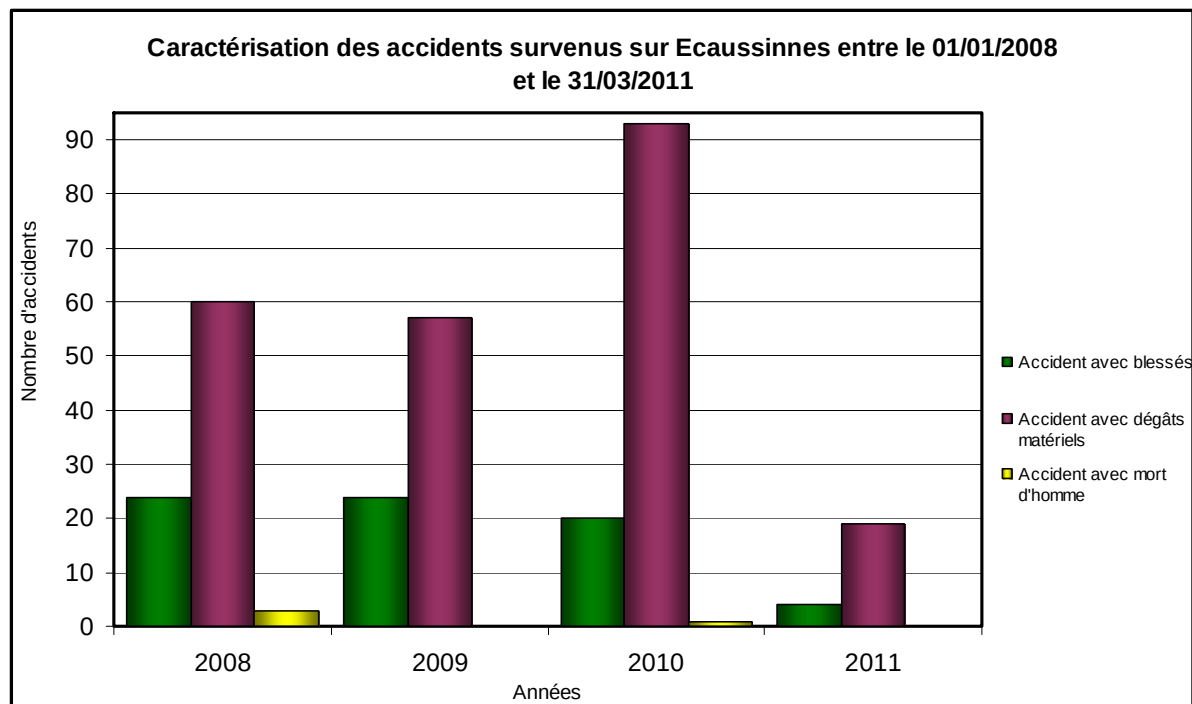
Source : Zone de Police Haute Senne

Le nombre d'accidents varie fortement d'un mois à l'autre, les pics mensuels sur chaque année correspondent à des mois différents. Alors qu'en 2008, janvier et mai représentaient les mois les plus accidentogènes, en 2009, ce fut mars et avril, et enfin en 2010, août, septembre, octobre ainsi que décembre comptaient le plus grand nombre d'accidents.

Une quelconque tendance globale semble difficile à dégager. Le nombre d'accidents en augmentation depuis 2010 est, par contre, un point de diagnostic important à relever et à surveiller pour l'année 2011 en cours, afin de voir si cette tendance se vérifie.

Une caractérisation des accidents est possible pour les trois années.

Figure 39 : caractérisation des accidents



Source : Zone de Police Haute Senne

Il est rassurant d'avoir une majorité d'accidents avec dégâts matériels uniquement. Le nombre de blessés reste stable entre 2008 et 2010 et le nombre de tués reste très faible voire inexistant sur les années étudiées.

Tableau 21 : le taux de gravité des accidents survenue sur Ecaussinnes entre le 01/01/2008 et le 31/03/2011

	2008	2009	2010	2011
Nombre d'accidents	87	81	114	23
Accident avec blessés	24	24	20	4
Accident avec mort d'homme	3	0	1	0
Gravité	31 %	29,6%	18,4%	17,4 %

Source : Zone de Police Haute Senne

En 2008 et 2009, le taux de gravité¹⁴ indique que les accidents sont relativement dangereux puisque un tiers entraîna au moins un blessé.

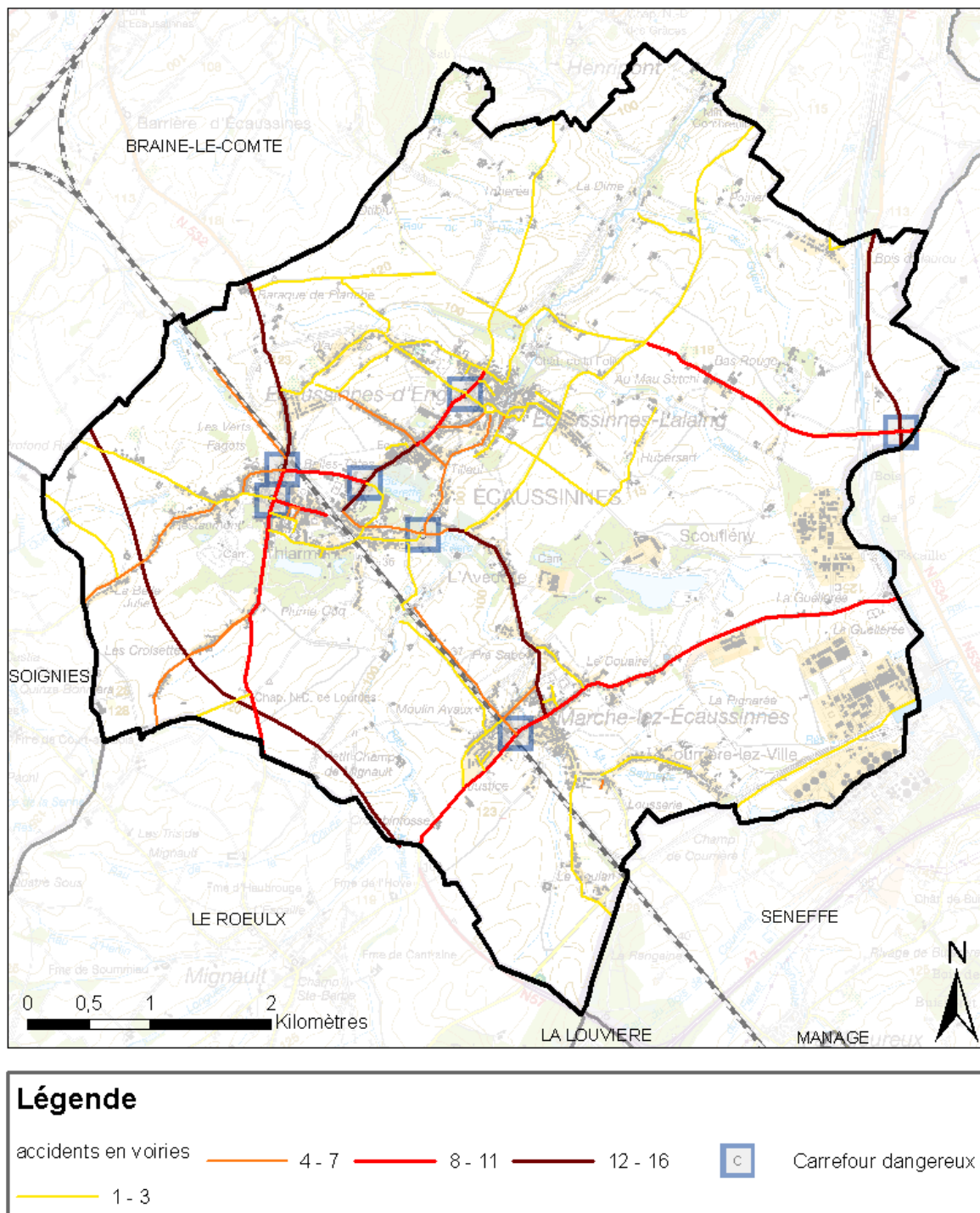
A partir de 2010, la tendance paraît à la baisse avec une proportion de un cinquième. Seulement, cette évolution est uniquement due à l'augmentation du nombre d'accidents avec dégâts matériels d'autant plus que le nombre d'accidents provoquant un blessé ou un mort reste stable.

D'un point de vue sécuritaire, les statistiques d'accidents avec blessés ou décès se veulent rassurantes. Par contre, une croissance aussi importante du nombre d'accidents, et plus précisément d'accidents avec dégâts matériels mérite d'être soulignée.

¹⁴ Mode de calcul : nombre de tués + nombre de blessés graves rapporté au nombre d'accidents

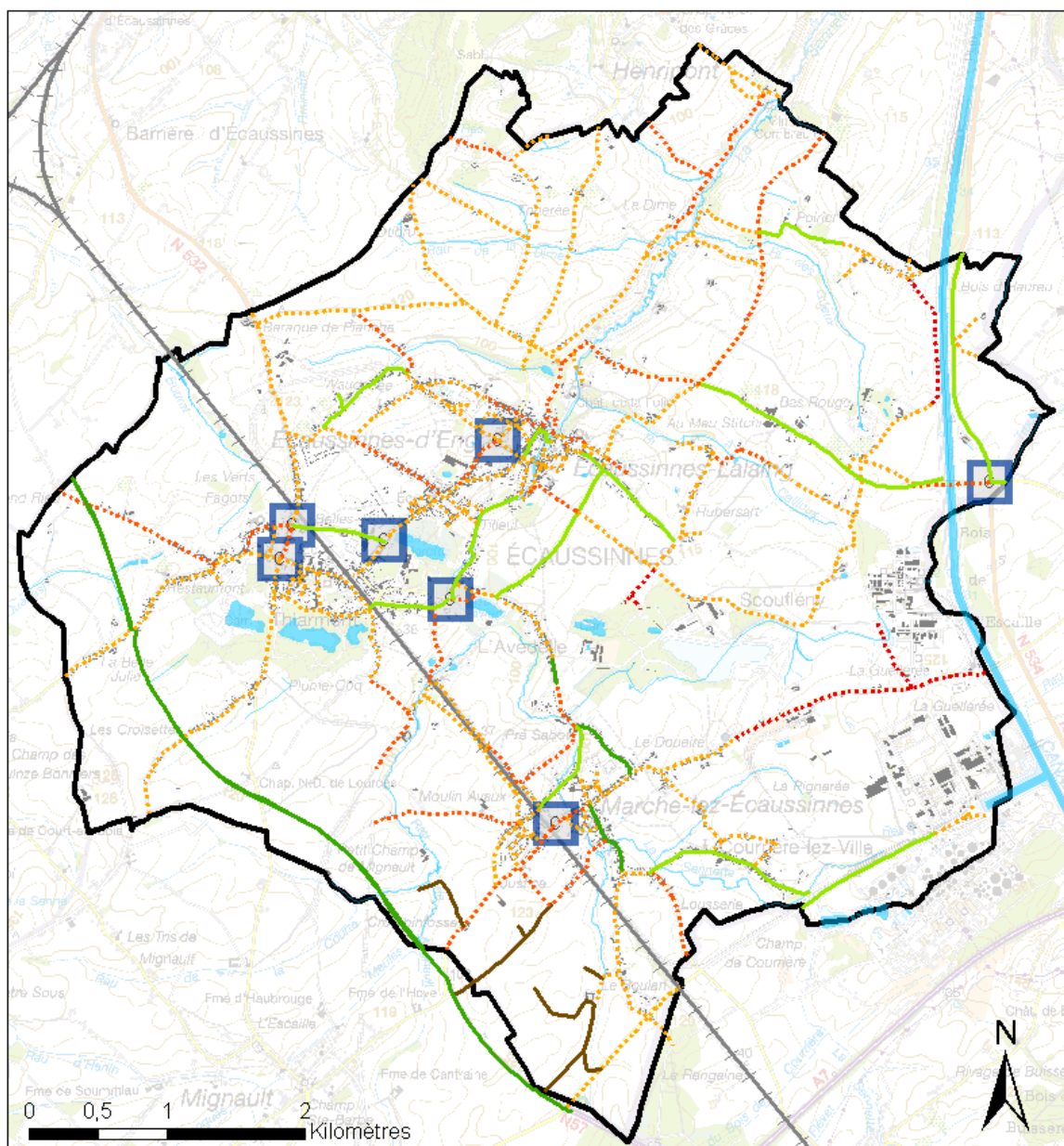
9.1.1.2 Localisation

Carte 43 : localisation des accidents en voiries entre 2008 et 2011



Tous les accidents survenus à Ecaussinnes entre 2008 et 2011 ont été répertoriés suivant la rue concernée. L'état sanitaire des voiries permet d'apporter une information sur une des causes possibles des accidents. En effet, si la voirie est répertoriée comme mauvaise ou très mauvaise, les risques d'accidents peuvent augmenter.

Carte 44 : état sanitaire des voiries



Légende

Etat sanitaire des voiries	 Moyen	— Terre
— Très bien	 Mauvais	C Carrefour dangereux
— Bien	 Très mauvais	

Il en ressort que la majorité des rues ayant connu le plus grand nombre d'accidents sont majoritairement dans un état moyen à mauvais voire très mauvais. Par contre, toutes les rues identifiées comme moyenne ou mauvaise ne comptent pas forcément un nombre important d'accidents. L'impact de l'état des voiries serait donc assez négligeable sur le nombre d'accidents, sachant que la majorité des rues paraissent dans un état moyen.

Les voiries pouvant être qualifiées « d'accidentogènes » sont spécifiquement celles où la vitesse autorisée est accrue par leur appartenance au réseau primaire ou secondaire (N57b, N534). Elles se trouvent dans un bon voire très bon état sanitaire et officient en tant que lien vers le reste de la Province. Ce sont également des voiries du réseau collecteur ou secondaire dans un état moyen (N532, rue des Carrières de l'Avedelle, avenue de la

Déportation puis rue Ernest Martel) ou exceptionnellement bon (rue de Triboureau) et très fréquentées de part leur fonction de connecteur entre les différents noyaux historiques de la commune ou comme porte d'entrée/sortie sur le territoire. Dans une moindre mesure, cette catégorie compte également la rue Vandervelde, puis rue de Nivelles, la rue Anselme Mary, la rue de la Haie et la rue Bel Air.

En conclusion, le nombre d'accidents accumulés sur une même voirie est directement liée à sa fréquentation.

9.1.2 Les infractions

Entre le 01/01/2008 et le 31/03/2011, la Police a enregistré 1 327 infractions pour excès de vitesse commises et relevées durant cette période.

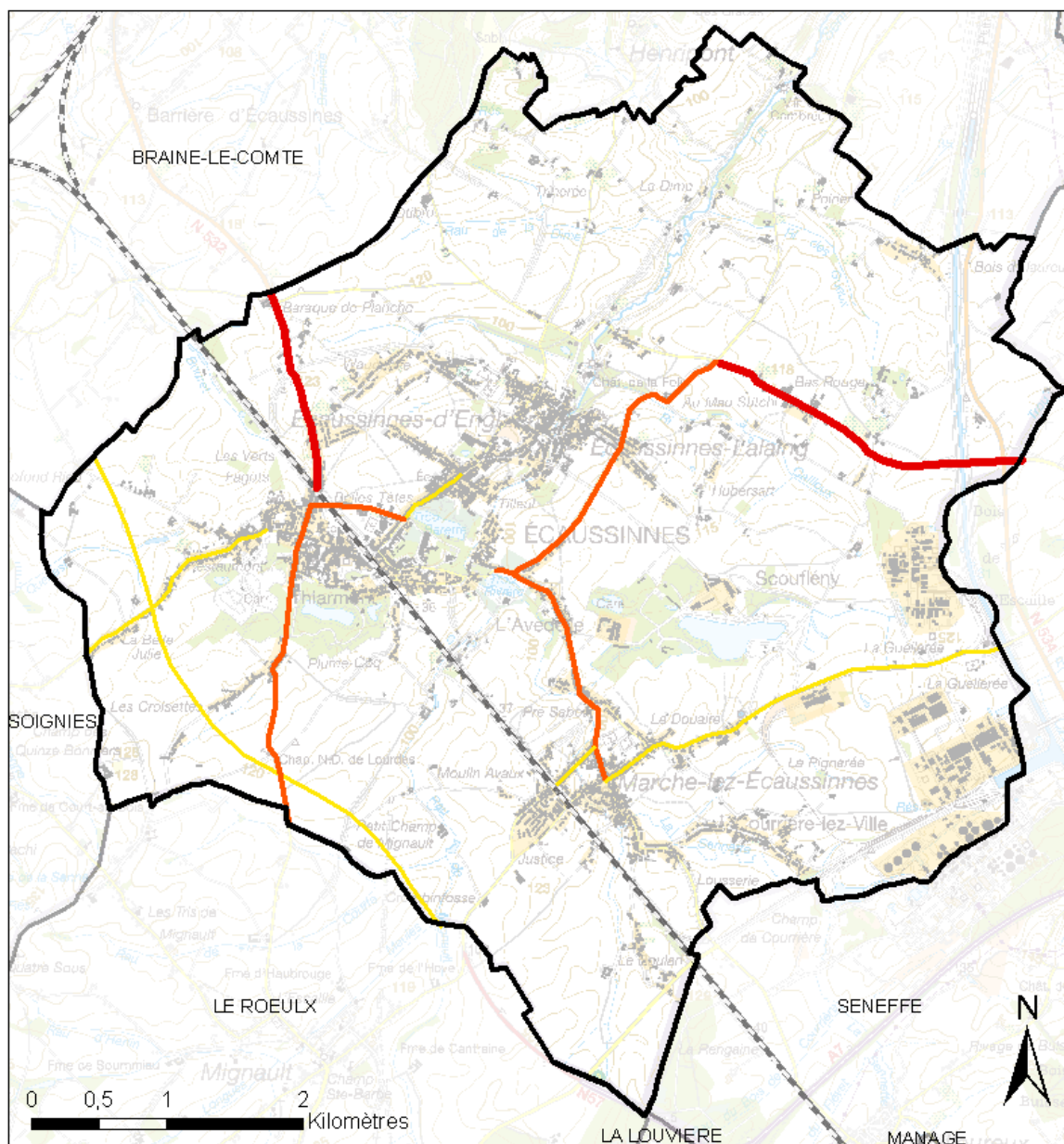
Les excès de vitesse se localisent surtout sur les voiries d'entrées et de sorties de la commune, appartenant au réseau primaire, secondaire. Ensuite, les voiries du réseau collecteur recensant le plus d'infractions sont celles permettant de relier les noyaux historiques entre eux et également de relier ces derniers au réseau primaire et secondaire.

Sont reprises donc :

- La N57
- La N 532 (chaussée de Braine et rue Anselme Mary)
- La rue de Restaumont
- La rue de Nivelles
- La rue de Triboureau
- La rue des Carrières de l'Avedelle
- La rue Ernest Martel
- La rue de l'Espinette

Sur Ecaussinnes-d'Enghien, la rue Bel Air reliant la chaussée de Braine avec l'Avenue de la Déportation-la rue Ernest Martel, pourtant courte en distance, cumule 102 infractions. Cette voirie paraît clairement être utilisée au dessus de ces capacités. Plus modérément, la rue Formahon et la rue Joseph Wauters, à Marche-lez-Ecaussinnes, reprennent le même constat.

Carte 45 : infractions pour excès de vitesse entre 2008 et 2011



Légende

Nombre d'excès de vitesse

—	1 - 24	—	62 - 102	—	361 - 580
---	--------	---	----------	---	-----------

9.2 Conclusions

Sécurité routière

Les données d'accidents signalent une tendance à l'augmentation des accidents, depuis 2010, à vérifier.

Les voiries d'entrées/sorties de la commune ainsi que celles reliant les différents noyaux cumulent les statistiques les plus élevées en termes d'accidents et d'excès de vitesse, ce constat est directement en lien avec leur fréquentation.

Opportunités de réduire la vitesse de circulation surtout dans certaines voiries où les excès semblent inacceptables et dangereux de part l'assiette et l'aménagement de la voirie.

10 Conclusion

Le Plan de Mobilité est l'occasion d'optimiser les déplacements de tous sur le territoire d'Ecaussinnes et de favoriser un maximum un report des usagers de la voiture, vers les modes alternatifs (transport en commun, vélo, marche) surtout pour les déplacements quotidiens intra communaux.

La Commune d'Ecaussinnes bénéficie d'une bonne attractivité en termes de nouveaux habitants, les nombreux projets d'habitats en cours sur le territoire en témoignent. Un accroissement de la population est donc à prévoir ainsi qu'une bonne connexion de ces nouveaux hameaux d'habitat aux noyaux centraux.

Malgré une activité économique développée sur le territoire communal (zoning notamment), une majorité des habitants d'Ecaussinnes travaillent en dehors du périmètre communal. Les déplacements domicile-travail sont importants en direction du reste de la Province et des différents arrondissements alentours plus ou moins loin, tels celui de Bruxelles, Soignies, Nivelles, Charleroi, La Louvière et Braine-le-Comte. Ces derniers semblent facilités grâce à :

- La N57b, voirie de type réseau primaire directement connectée à l'autoroute A7/E19 qui relie Mons et Bruxelles ;
- Les N532 et N534, voiries de réseau secondaire reliant aux pôles d'emplois les plus proches dont Braine-le-Comte;
- Deux lignes de bus traversant la commune en direction ouest ⇔ est et nord ⇔ sud
- Une ligne de train cadencée à la demi-heure en semaine et renforcée aux heures de pointe qui permet de rejoindre Bruxelles ou Charleroi.

Ecaussinnes dispose d'un réseau viaire bien structuré qui prend appui sur la N57. Cette voirie, qui a été aménagée récemment, a permis de capter une partie du trafic de transit et des flux poids-lourds qui s'engouffraient dans les zones urbaines de la commune. La N57 a permis de libérer Ecaussinnes d'une part de trafic de transit. Cependant, il apparaît que les flux entrant sur Ecaussinnes depuis la N57 demeurent encore conséquents alors que les voiries empruntées présentent des gabarits réduits. A noter qu'une partie de ces flux sont toujours à destination de Braine-le-Comte.

En terme d'intermodalité, une complémentarité entre les moyens de transport bus et train semble possible, mais surtout à la gare d'Ecaussinnes et aux heures de pointe. Les manques en termes de transports en commun les weekends end et jours fériés représentent une faiblesse importante pour la mobilité des habitants.

Les axes de desserte des hameaux se caractérisent par un état moyen, la plupart du temps acceptable, avec une étroitesse et une sinuosité des voiries accrues dans les noyaux historiques, nécessitant de limiter le volume et la vitesse de circulation.

De même des carrefours nécessiteront un réaménagement à cause de leur manque de visibilité et de leur dangerosité sous-jacente.

Des outils favorisant les déplacements raisonnés (utilisation de moyens de déplacement doux) sont envisageables pour les déplacements utilitaires quotidiens se faisant à l'intérieur de la commune, comme aller faire des courses, s'occuper de démarches administratives....

Dans l'optique de développer ces moyens de déplacements, Ecaussinnes à tout intérêt à inciter au covoiturage, améliorer les possibilités de déplacements à pieds ou à vélo ainsi que leur qualité d'utilisation...

En ce qui concerne les enfants, les moyens de déplacements doux pour se rendre à l'école ou aux activités extrascolaires peuvent bénéficier d'une impulsion.

En effet, les enquêtes réalisées pour l'initiative d'un Plan de Déplacement Scolaire, montrent un potentiel de modification des comportements à privilégier chez les élèves et leurs parents : le covoiturage, la marche accompagnée (Pedibus) peuvent être organisés.

Cette première partie de la phase 1 du plan de mobilité a permis d'aborder l'ensemble des thématiques décrivant les modes de déplacement et a mis en exergue les besoins en mobilité des habitants d'Ecaussinnes.

La deuxième partie de la phase 1, à suivre, permettra de lister les objectifs du Plan Communal de Mobilité d'Ecaussinnes sur base des besoins des habitants de la commune.

Partie 2 : Définition des objectifs

1 Introduction

A partir des différents répertoriés au cours de la première partie de cette phase, il s'agit maintenant de définir **les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude**.

Nous présentons ici les objectifs selon leur échelle géographique, et les spécificités propres à chacun des modes de déplacement sont abordées à chaque fois que l'échelle et la problématique traitée s'y prêtent.

Il est certain que les différents objectifs, tant géographiques que modaux se recoupent et se confondent parfois, mais la mobilité est un système dans lequel tous les éléments sont interdépendants et les problématiques transversales.

Ne confondons pas non plus les objectifs avec les fiches projets et propositions qui seront étayées en phase 2 de l'étude.

Les objectifs ne se focalisent pas sur des actions ou des lieux particuliers, mais formalisent de manière plus abstraite **les orientations à prendre**, et à traduire par la suite en propositions et actions concrètes sur le terrain (Phase 2).

2 Enjeux identifiés

2.1 La gestion du développement économique et urbain du territoire

Le territoire d'Ecaussinnes bénéficie d'une bonne attractivité en termes d'habitants, comme en témoignent le solde migratoire positif ainsi que les nombreux projets d'habitats en cours de construction ou à venir.

Cette évolution dynamique induit une urbanisation croissante qu'il convient de maîtriser afin qu'elle se développe de façon raisonnée en intégrant déjà les besoins qui vont en découler, en termes de mobilité, d'équipements publics, d'écoles....

Cette maîtrise de l'urbanisation semble d'autant plus importante qu'une grande part du territoire se situe encore en surface non bâtie, principalement destinée à l'agriculture. Ces espaces participent aux qualités paysagères et à une partie de l'activité économique d'Ecaussinnes, elle mérite donc une attention particulière dans le contexte d'une urbanisation et d'une mobilité croissante.

Enfin, l'activité pétrochimique, avec le zoning, prend une place importante dans la commune que ce soit en termes d'espace, de développement économique ou encore de trafic routier, surtout avec les camions. Il est donc essentiel de l'intégrer à la réflexion

Nous proposons dès lors, comme objectif, la prise en compte de la dimension **d'aménagement du territoire, en poursuivant sur la voie d'une urbanisation continue** par l'intégration des nouveaux projets d'habitat et d'activités économiques au sein des ensembles urbanisés et le long des axes de desserte des transports en commun en évitant l'étalement urbain.

2.2 Le renforcement de l'offre de transports publics

L'offre TEC semble très convenable au regard de la taille de la Commune. En effet, elle permet de desservir les principaux noyaux d'habitats et les centres,

- **L'amélioration quantitative et qualitative en complétant l'offre TEC pour les déplacements internes à la commune**
- **Le renforcement de l'offre TEC le week-end**
- **Le renforcement des liaisons entre Ecaussinnes et Nivelles**
- **Le développement d'une desserte du zoning**
- **L'amélioration qualitative des points d'attente et d'accueil, que ce soit pour le bus ou le train, en termes de convivialité, d'intermodalité, d'usage et d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite**

2.3 L'organisation des modes de déplacements doux

Le territoire d'Ecaussinnes, de part les distances relativement courtes entre les noyaux d'habitats et les centres, permet d'envisager une grande partie des déplacements quotidiens à pieds et/ou à vélo.

Malheureusement, la commune ne possède pas de réels aménagements (signalétique, marquage, sécurisation...) permettant de valoriser les modes de déplacements doux, et plus particulièrement le vélo.

- Dès lors, il conviendrait **d'organiser les modes de déplacements doux afin de permettre une réelle continuité piétonnes et cyclables entre les différents noyaux urbains**
- **Améliorer les liaisons entre Ecaussinnes et les communes voisines** en termes de déplacements doux

2.4 Améliorer la circulation routière en termes de stationnement, de trafic, de sécurité pour une meilleure qualité du cadre de vie

Ecaussinnes bénéficie d'une bonne accessibilité ainsi que d'une bonne connexion avec sa Province, et avec les pôles urbains majeurs à l'échelle nationale (Mons, Bruxelles). Elle est desservie par des réseaux routiers de différents niveaux qui répondent également aux besoins de déplacements intracommunaux.

- **Formaliser la hiérarchie du réseau viaire** existant afin d'appuyer la fonction de chacune et réfléchir aux aménagements permettant d'y arriver
- **Lutter contre le trafic de transit** dans les zones urbanisées en effectuant un report vers la N57
- **Réfléchir à une plus grande sécurisation des voiries principales faisant le lien entre les différents noyaux d'habitat et avec les territoires alentours** afin de baisser la vitesse de circulation, notamment au niveau des entrées de ville.
- **Améliorer qualitativement l'offre de stationnement** afin de réduire le stationnement illicite

3 Objectifs généraux du PCM

Les objectifs généraux doivent se retrouver dans l'ensemble des études qui sont menées sur le territoire communal. Ils dépassent largement le cadre de la mobilité et sont généralement développés dans les schémas de structure ou de développement rural.

Le Plan Communal de Mobilité doit contribuer à renforcer ces objectifs de projets de territoire en minimisant le recours à la voiture particulière et en optimisant les modes alternatifs, les plus respectueux de l'espace public afin que la commune s'engage dans une démarche de développement durable et d'amélioration de leur cadre de vie.

3.1 Améliorer l'accessibilité pour tous

- Organiser un système de déplacement cohérent
 - Assurer une mobilité autonome pour (presque) toute la population
 - Assurer l'accessibilité pour tous les lieux fortement fréquentés
 - Favoriser autant que possible les modes doux, le transport public et l'intermodalité
 - Faciliter les déplacements « utiles » par les modes routiers
 - Promouvoir une mobilité durable pour toute la collectivité
 - Résorber activement les difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite lors de chaque intervention sur les espaces ou bâtiments publics

3.2 Améliorer la sécurité routière

- Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route
- Améliorer le sentiment d'insécurité pour favoriser le vélo, la marche et la fonction sociale des rues

3.3 Améliorer la qualité du cadre de vie

- Renforcer la convivialité des espaces publics dans les noyaux agglomérés
 - Favoriser la revitalisation des noyaux urbains
 - Redistribuer l'espace public au profit des modes doux
 - Réduire l'insécurité routière

3.4 Contenir le développement territorial

Cf. La gestion du développement économique et urbain du territoire ci-dessus.

- Poursuivre le regroupement spatial de l'habitat et des activités, sous forme de remplissage des zones agglomérées existantes ou zones d'extension attenantes
- Connecter les entités par des liens autant que possible multimodaux

3.5 Favoriser la communication

- Initier une sensibilisation, une éducation, une information, une communication,
- Favoriser une participation active à la mobilité vers et avec le citoyen et les acteurs locaux.

4 Objectifs communaux par mode de déplacement

4.1 Transports publics

4.1.1 TEC

- **Envisager des dessertes complétant l'offre des lignes régulières du TEC**
 - Dans les zones peu denses et moins bien desservies pour rejoindre le centre (sous la forme de services à la demande ou toute autre variante de desserte).
 - Durant le week end, là où la fréquence du réseau TEC se réduit fortement
- **Réfléchir à la mise en place d'un service de transport à la demande, destiné aux personnes non motorisés** habitant dans les noyaux d'habitation non desservis par le TEC
- **Assurer un service de transport équivalent pour les PMR** (mise en place d'un service spécifique)
- **Envisager des liaisons plus régulières vers Nivelles** afin de permettre aux Ecaussinnois d'accéder aux équipements (écoles notamment), aux commerces et aux services présents à Nivelles
- **Appuyer et accompagner les entreprises du zoning pour la mise en place de solution de desserte d'un transport collectif** depuis le centre et la gare d'Ecaussinnes (navette au niveau communal)
- **Améliorer les conditions d'accueil, de correspondance et d'attente aux arrêts de bus** de l'ensemble du territoire communal, notamment au niveau des arrêts situés le long des axes routiers inter-villages.

4.1.2 SNCB

- **Améliorer les conditions d'accueil en gare d'Ecaussinnes avec :**
 - Un parking vélo supplémentaire et sécurisé (type box)
 - Redéploiement de l'offre de stationnement pour les voitures
 - Retravailler l'espace public au niveau des accès à la gare pour l'ensemble des usagers
 - Faciliter l'accès aux trains pour les personnes à mobilité réduite
- **Améliorer qualitativement les conditions d'accueil des voyageurs à la gare de Marche-lez-Ecaussinnes avec :**
 - De meilleures conditions d'attente (réfection des arrêts)
 - Des espaces de stationnement bien signalés, réaménagés et protégés que ce soit pour les voitures ou pour les vélos (box)
 - Retravailler la totalité de l'espace public

4.2 Modes doux (utilitaires, loisirs)

4.2.1 Ligne directrice

- **Améliorer fortement les conditions de déplacement pour les piétons, les PMR et les cyclistes**, avec des itinéraires confortables, sûrs, directs et attractifs, pour relier en priorité les noyaux bâtis au centre (écoles, administration communale, centre culturel, zone d'activités économiques, commerces...).

4.2.2 Sécurisation des modes doux

- **Réaménager les carrefours identifiés comme dangereux** afin d'assurer une plus grande sécurité des traversées, des circulations piétonnes et cyclistes
- **Limiter l'effet des contraintes physiques qui existent sur le territoire pour tous les modes doux :**
 - Créer des traversées de la N57 sécurisées
 - Réfléchir à une meilleure sécurisation des passages sur et sous la voie ferrée :
 - Aménager des franchissements sécurisés du Canal
- **Lutter contre le stationnement sur le trottoir** (légal ou illégal) par des aménagements physiques
- **Aménager un véritable réseau cyclable visible et sécurisé**
- **Développer dans les cœurs des villages un traitement de l'espace public** au profit de la sécurité et de la convivialité pour le déplacement des modes doux.
- **Accorder une grande attention à tous les détails de réalisation** afin qu'ils tiennent comptes de l'ensemble des usagers, y compris des personnes à mobilité réduite.

4.2.3 Continuité des modes doux et intermodalité

- Poursuivre toutes initiatives associées au **balisage et à la mise en valeur des sentiers** et à leur intégration dans un réseau cartographié facilement lisible pour les usagers piétons et cyclistes
- **Assurer une continuité au-delà des limites** communales pour les itinéraires cyclables et de marche.
- **Assurer l'entretien régulier des pistes cyclables et promenades.**
- **Compléter le réseau utilitaire existant** de la CCATM en optimisant les liaisons entre les villages, les accès aux pôles générateurs de déplacements (écoles, commerces, gare, équipements publics, lieux touristiques) afin d'améliorer les conditions de déplacements des modes doux au quotidien.

- **Assurer une continuité du réseau marche de loisirs** en proposant des liaisons entre les différentes promenades ainsi que des variantes locales
- **Aménager le RAVeL**
- **Aménager des espaces de stationnement pour vélos** au niveau des pôles générateurs de déplacements (arrêts de bus, commerces, équipements publics, écoles...) afin de faciliter l'intermodalité
- **Profiter de toute occasion pour développer une nouvelle stratégie d'incitation à l'utilisation des modes doux.**

4.2.4 Déplacements scolaires

- **Améliorer les aménagements autour des écoles** de la Commune pour la sécurité des écoliers aux abords
- **Proposer un aménagement adaptable aux différentes écoles**
- Lister et expliciter les outils existants pour accompagner, dans le cadre **d'un plan de déplacement scolaire, le développement des modes alternatifs à la voiture** (pédibus, vélobus, covoiturage,...)

4.3 Transports privés

4.3.1 Trafic routier

- **Hiérarchiser le réseau et adapter l'aménagement des axes routiers** afin d'améliorer sa lisibilité :
 - Niveau de l'agglomération (N57, ...)
 - Niveau de distribution et de liaison entre pôles (N532, N534 ...)
 - Niveau des liaisons interquartiers
 - Niveau des liaisons locales
- **Adapter les carrefours et le réseau routier à la hiérarchie choisie et au régime de vitesses prescrites :**
 - améliorer la qualité et la sécurité des accès à la N57 avec un réaménagement de voirie
 - Poursuivre les aménagements de voirie en cours afin d'arriver à une redistribution de l'espace public
 - Adapter les carrefours identifiés afin d'améliorer la circulation et la sécurité
- **Maîtriser le trafic de transit de poids lourds :**
 - Réfléchir à la mise en place d'une signalétique pour poids lourds entre le zoning et les grands axes
- **Préserver les zones habitées de la vitesse de circulation :**
 - Créer des « effets de porte » afin d'identifier le territoire traversé
 - Sécuriser les traversées des noyaux d'habitats afin de maîtriser la circulation
- **Améliorer la lisibilité de la signalétique et le jalonnement.**
- **Maîtriser, par des aménagements physiques, les vitesses,** tout particulièrement en entrée et au centre dans les villages de l'entité
- **Créer des « effets de porte » afin d'identifier le territoire traversé**

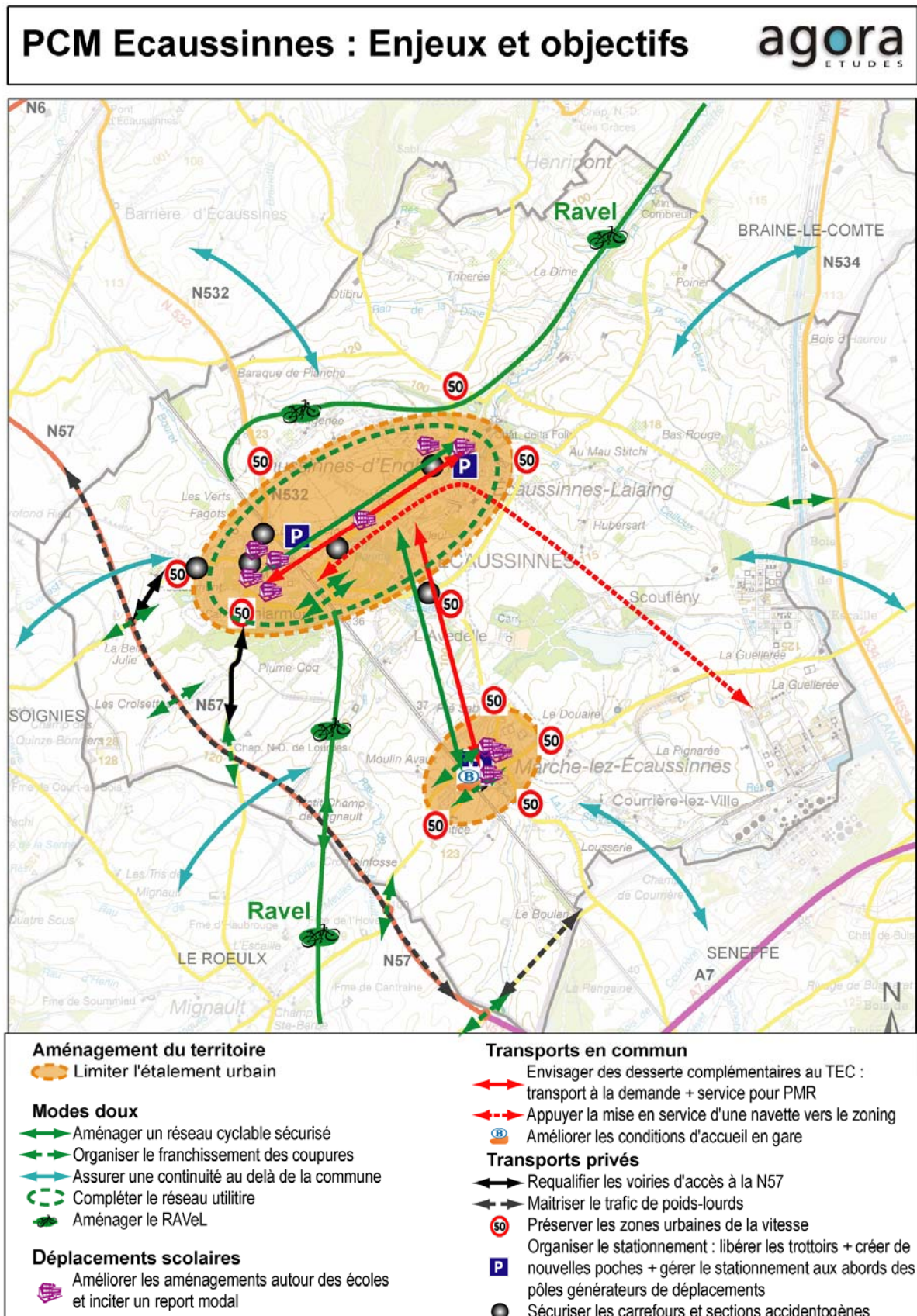
4.3.2 Stationnement

- **Lutter contre le stationnement sur le trottoir** (légal ou illégal).
 - Formaliser le stationnement en voirie
- **Prévoir des poches de stationnement** là où un manque a pu être identifié
- **Prévoir les effets induits en termes de stationnement** des différents projets d'habitat et de zones d'activités économiques
 - Assurer le besoin en stationnement pour éviter l'utilisation des places de stationnement publiques à usage privé.
- **Réfléchir à la résolution du stationnement poids lourds** en voirie dans certains noyaux d'habitat
- **Organiser le stationnement au centre des villages et aux abords des pôles d'activités majeurs de la commune**, dans une optique d'accessibilité générale de tous les modes.
 - Réglementer le stationnement aux abords des commerces afin d'avoir une rotation plus importante
 - Coordonner, faciliter et signaler les accès aux stationnements existants ainsi que leur usage, en relation avec un réseau de déplacements à pied sécurisé.
- **Proposer une organisation du stationnement appropriée aux abords des écoles (dépose-minute) pour faciliter la circulation**

4.3.3 Sécurité routière

- **Sécuriser les axes de trafic important**, notamment pour la **maîtrise des vitesses** de trafic hors agglomération
- Sécuriser les **sections accidentogènes et les carrefours identifiés comme dangereux** (accès et traversée)

5 Carte récapitulant les principaux objectifs du PCM d'Ecaussinnes



6 La communication n'est pas un objectif mais un devoir

Un plan de mobilité concerne l'ensemble de la population. Il est, par conséquent, indispensable de l'**informer**, de la **sensibiliser**, voire de l'**éduquer** pour qu'elle en comprenne les tenants et aboutissants de la mobilité sur un territoire tel que celui d'Ecaussinnes et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence.

Cette politique de communication est une condition indispensable à la réussite du projet mais également une mise en valeur de l'étude. Cette valorisation s'inscrit dans un ensemble d'actions déjà concrétisées ou à venir :

- Toutes boîtes,
- Réunions publiques début octobre,
- Mise en place ou confirmation du rôle de commissions communales de la mobilité, ou autres commissions communales en tenant lieu.

Nous noterons que bon nombre d'actions de sensibilisation pourront et devront **cibler le public des enfants et adolescents**, en raison :

- De l'importance de la **mobilité scolaire** dans la problématique,
- De l'effet d'entraînement sur les parents,
- De la nécessité de modifier les comportements sur le long terme,
- De l'utilité **d'autonomiser les déplacements des enfants** pour leur offrir une certaine indépendance du phénomène parent-taxi, générateur de déplacements automobiles et d'une certaine habitude à l'usage de ce mode.
- De l'importance de les intégrer plus tôt dans la circulation afin de leur assurer une expérience pratique de la mobilité non motorisée (et/ou du vélomoteur), afin de les sensibiliser et responsabiliser envers les usagers faibles pour leur future expérience d'automobilistes après l'obtention du permis de conduire.

Par ailleurs, il est important que des **demandes émanant de la population** (situations problématiques, projets de sentiers, objectifs) puissent être transmis aux bureaux d'études en temps utile. Cela ne se conçoit que sur base d'une large information des enjeux auprès du public.

Cette communication peut déboucher sur la **prise d'initiatives au sein du public**, dans le cadre de plans de déplacements scolaires ou de plans de déplacements d'entreprises, ou d'autres actions locales (groupes sentiers, cyclistes, piétons, cavaliers,...). **La phase 2 précisera le principe et l'utilité de ses outils.**

Annexes

1 Compte-rendu de la réunion d'information publique

La réunion publique d'information s'est déroulée le mardi 20 Septembre à Foyer culturel d'Ecaussinnes. Des remarques ont été formulées par les habitants, elles sont listées ci-dessous.

Les plus pertinentes seront prises en compte dans les propositions en phase 3.

MOBILITÉ SCOLAIRE

- Dans une optique de favoriser l'utilisation du bus scolaires pour les trajets domiciles-écoles, il semble essentiel d'optimiser la desserte du bus scolaire, car actuellement la desserte semble peu performante et donc peu attractive. En effet, certains enfants ont des trajets plus ou moins long pouvant aller jusqu'à 2h ; note PPL : ceci est sans doute vrai, mais uniquement pour le transport scolaire gratuit organisé vers l'enseignement spécialisé, et c'est un peu insoluble, ces bus font des trajets de près de 100 km en ramassant les enfants au passage à leur domicile, donc les trajets sont complexes
- souhait de créer des aménagements sécurisés pour cyclistes jusqu'aux écoles ;

TRANSPORTS EN COMMUN

- Dans le diagnostic, compléter que la ligne TEC – Nivelles qui passe par Ecaussinnes s'arrête bien souvent avant, à Manage. En définitive, peu de bus s'arrêtant à Ecaussinnes vont jusqu'à Nivelles ;
- Le diagnostic devrait faire mention de la gare de Braine-le-Comte, très utilisée par les écaussinnois car elle offre beaucoup plus de possibilités de trajets que la gare d'Ecaussinnes ;
- Afin de capter plus de clientèle, les deux bus du matin pourraient alterner entre la desserte du trajet habituel et la desserte d'une variante locale (côté Espinette), afin de desservir davantage d'habitants ;
- souhait d'aménager des box vélos fermés et sécurisés dans les gares et aux arrêts de bus afin de donner l'opportunité aux usagers d'avoir des déplacements intermodaux vélo-train et vélo-bus ;

MODES DOUX

- Afin d'améliorer les équipements pour cyclistes sur la commune, souhait d'installer des box fermés individualisés et sécurisés à proximité de la gare. Ces box seraient à la charge de la commune. En effet, le guichet de la gare va fermer PPL à ma connaissance c'est déjà fait !, la SNCB n'envisage pas des investissements à court terme à la gare d'Ecaussinnes. Concernant l'accès à la gare pour les cyclistes, ces derniers peuvent y arriver par un petit chemin le long de la voie ferrée débutant du carrefour Belle-tête jusqu'à la rue Arthur Pouplier. Afin d'être plus sécurisant, ce dernier devrait bénéficier de quelques améliorations notamment au niveau de l'éclairage ;
- Beaucoup de trottoirs sur Ecaussinnes semblent envahis par des voitures qui y stationnent (stationnement illégal ou autorisé). Il faudrait trouver une solution afin de permettre aux usagers doux de se déplacer sur le trottoir sans encombre tout en permettant aux voitures de se stationner. Il faut savoir que la Région Wallonne interdit le stationnement sur trottoir sans laisser un passage d'au moins 1,5m par

arrêté gouvernemental. La commune, avec ces panneaux l'autorisant, se trouve en infraction et doit remédier à cela en abrogeant l'autorisation ;

- La rue de la Déportation ainsi que Ernest Martel devrait être étudiées dans le sens d'un aménagement cyclable sécurisé ;
- Afin de résoudre le problème de la rue de la Croisette coupée par la N57, ne pourrait-on pas envisager la création d'une passerelle réservée aux modes doux, comme cela avait été envisagé il y a quelques années ;
- Concernant le RAVeL et la réhabilitation de la ligne 106, ne serait-il pas plus ambitieux d'objectiver de la réaliser et non pas simplement d'étudier la faisabilité de cet aménagement ;

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Les pénétrantes de la N57 depuis Ecaussinnes représentent une problématique importante puisque ce sont des voiries qui supportent un trafic important et des vitesses excessives sans y être pourtant adaptés. C'est un problème connu de tous pour lequel la commune a déjà tenté des solutions, notamment, par exemple pour la rue de Profondrieux. Avec un système interdisant toute circulation excepté circulation locale couplé à des avertissements puis de la répression, les habitants ont dénoté une amélioration de la situation en termes de vitesse et de flux. L'un des effets induits est que ce trafic s'est reporté sur les voiries alentours, notamment la rue de Restaumont. Il s'agira donc d'identifier des pistes de solutions dans la suite de l'étude, mais la résolution des problèmes passe avant tout par une hiérarchisation des voiries ;
- Dans l'optique de diriger plus efficacement les automobilistes vers la N57 et ainsi éviter qu'ils passent par les zones urbanisées, souhait d'installer une signalétique directionnelle vers la N57 ;
- L'enjeu de diminuer les vitesses des automobilistes aux entrées des zones urbanisées est encore insuffisamment résolu. Il faut des mesures visant à fortement limiter les vitesses de circulation dans ces zones urbaines ;
- La Place de la Gare est signalée comme espace dangereux au niveau de la circulation ;
- Il est demandé au bureau d'études d'expliquer comment ils vont déterminer la localisation des effets de porte, à l'aide de quels critères ? Cela se fera au cas par cas en fonction du type de voirie, du type d'urbanisation... ;
- Il y a un problème de vitesse sur la rue de la Follie à la sortie d'agglomération derrière le château pour rejoindre l'autoroute. Les automobilistes roulent trop vite dès qu'ils voient le panneau indiquant la fin de l'agglomération. Ne pourrait-on pas réfléchir un l'endroit optimal pour placer ce panneau ainsi qu'un rappel de vitesse 50 ? La commune rappelle que des travaux sont prévus à cet endroit afin d'aménager un véritable trottoir.

STATIONNEMENT

- Il est demandé de réfléchir à des poches de stationnement pour les poids-lourds, le weekend. Cette problématique est à résoudre au cas par cas, quartier par quartier suivant le contexte. Il existe des sites qui pourraient potentiellement devenir des parkings de délestages pour poids lourds : à proximité du cimetière, l'ancienne route

de Familleureux, pénétrante au zoning ou encore le terrain servant de dépôt communal. Les hypothèses sont à étudier plus en détail. Il faut bien comprendre qu'un arrêté municipal ne servirait à rien, il faut donc du dialogue et de la recherche pour trouver des solutions alternatives. Il faudrait se renseigner du côté de l'entreprise de Géocycle qui apparemment interdirait le stationnement de poids-lourds à proximité de son site, de même que l'intercommunale IDEA, qui en tant qu'opérateur public devrait prendre ce problème en charge ;

- Les enjeux et objectifs du PCM font mention d'une amélioration qualitative de l'offre de stationnement. Or, la principale offre, outre le stationnement en voirie, se trouve sur des places qui pourraient être réaménagées dans l'optique d'une diminution de la place de la voiture aux profits des usages doux ;
- Il y aurait également un gros problème de stationnement rue Victor Cuvelier ;
- Quid des nouveaux logements en constructions, surtout sur le site Bel Air. En effet, en général, les projets prévoient une voiture par ménage alors que les ménages qui viennent s'installer à Ecaussinnes disposent souvent de deux voitures, ce qui sous-entend que le reste des voitures devra trouver une place dans les rues ou les parkings publics voisins.

SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

- La commune souffre d'un problème de signalétique directionnelle générale sur tout son territoire avec un manque de clarté et de lisibilité des différents équipements, noyaux urbains, activités...;

ORGANISATION DE LA CIRCULATION

- Il existe plusieurs voiries d'entrée et de sortie de la commune. La mise en sens unique de ces voiries pourrait être étudiée. De cette manière, les nuisances générées par le trafic seraient partagées entre les habitants. De plus, la réduction de la voirie à une seule voie de circulation permettra de formaliser une nouvelle bande de stationnement. Cependant, il est rappelé que les vitesses pratiquées sont souvent plus élevées sur les voiries à sens unique, et que cela occasionne des détours.
- Des flux importants de véhicules venant de Braine-le-Comte et traversant Ecaussinnes sont observables sur Ecaussinnes. Il conviendra donc dans la suite de l'étude d'identifier des dispositifs permettant de rabattre les habitants de Braine-le-Comte vers la N57 et ainsi préserver Ecaussinnes du trafic de transit



agora
ETUDES

urbanisme
environnement
planification
mobilité
espace public