



Ministère de l'Équipement
et des Transports - D311



Ville d'Enghien



Phase 2 - définition des objectifs



Plan Communal de Mobilité d'Enghien

COOPARCH-R.U.
Architecture Recherche Urbanisme

RAPPORT TECHNIQUE

Décembre 2007



En collaboration avec



**MET – DIRECTION DES ETUDES ET
DE LA PROGRAMMATION – D311**



VILLE D'ENGHIEN

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE D'ENGHIEN

PHASE II : DEFINITION DES OBJECTIFS

RAPPORT TECHNIQUE

DECEMBRE

0761/JD/BO/MD/at

TABLE DES MATIERES

	Page n°
0. INTRODUCTION.....	3
0.1 PHASAGE DE L'ETUDE.....	4
0.2 STRUCTURE DE LA PHASE 2 "OBJECTIFS"	5
1. CADRAGE DES OBJECTIFS DU PCM.....	6
1.1 OBJECTIFS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS MOTORISÉS	6
1.2 OBJECTIFS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS.....	6
1.3 OBJECTIFS EN MATIÈRE DE MODES DOUX.....	7
1.4 OBJECTIFS À L'ECHELLE DU CENTRE-VILLE D'ENGHIEN.....	7



LISTE DES FIGURES

Figure n°

0 INTRODUCTION

- 2.0.1 Planning de l'étude
- 2.0.2 Structure de la phase 2

1 DÉFINITION DES OBJECTIFS

- 2.1.1 Proposition d'objectifs en matière de déplacements automobiles (à l'échelle de la commune d'Enghien)
- 2.1.2 Proposition d'objectifs en matière de transports collectifs (à l'échelle de la commune d'Enghien)
- 2.1.3 Proposition d'objectifs en matière de modes doux (à l'échelle de la commune d'Enghien)
- 2.1.4 Proposition d'objectifs à l'échelle du centre-ville d'Enghien



0. INTRODUCTION

Ville "frontalière" avec la Flandre et à la limite entre le Hainaut et le Brabant Wallon, Enghien représente un pôle urbain de taille moyenne avec 12'000 habitants.

Ce positionnement géographique confère à la Ville d'Enghien un rôle de carrefour entre :

- l'Ouest de la Wallonie et la région de Bruxelles via l'A8 (Lille – Tournai - Bruxelles), la N7 (Tournai – Ath – Halle - Bruxelles) et la N55 (Binche - Le Roeulx – Soignies - Enghien) ;
- la région wallonne et la région flamande via la N285 (Mons – Enghien – Asse) et la N255 (Enghien – Ninove - Alost).

L'entité est constituée des communes réunies d'Enghien, Marcq et Petit-Enghien. Le centre-ville d'Enghien est caractérisé par une forme urbaine ancienne avec un réseau viaire sinueux et étroit. En outre, le territoire est marqué par la présence du Parc d'Enghien, site touristique, qui accueille plusieurs milliers de personnes par an.

Cette localisation d'Enghien offre des avantages certains à la commune du point de vue économique, ainsi qu'en matière de qualité de vie, mais ils apportent en contrepartie des inconvénients, tels que :

- **l'important trafic de transit, lié à la position de carrefour de la commune, entre la Flandre, le Hainaut et la région du Centre ;**
- **les nombreux flux de poids lourds entre la Wallonie et la Flandre ;**
- **une rupture spatiale au Nord due à la frontière avec la Flandre et matérialisée par la ligne ferrée Tournai – Ath – Halle – Bruxelles ;**
- **un réseau de voiries du centre-ville peu adapté à la circulation automobile et aux besoins de stationnement ;**
- ...

La ville d'Enghien et le Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) se sont donc associés pour élaborer un "Plan Communal de Mobilité" (PCM).



Cette étude a été confiée au bureau Transitec Ingénieurs-Conseils (pour réaliser le volet mobilité et pour assurer la responsabilité de l'étude) situé à Namur et **au bureau Cooparch – RU** (pour réaliser les volets "modes doux" et "aménagement des espaces publics"), situé à Bruxelles.

Fig. 2.0.1 La durée prévisionnelle d'élaboration du Plan Communal de Mobilité d'Enghien est de 8 à 9 mois, à compter du mois de février 2007.

Le présent rapport contient les éléments techniques de la deuxième phase de l'étude, à savoir la définition des objectifs en matière de mobilité multimodale et d'aménagement du territoire d'Enghien.

La première phase de l'étude (le diagnostic et l'analyse de la situation actuelle en matière de mobilité) a fait l'objet d'un rapport technique adopté lors du comité technique du 4 décembre 2007¹

0.1 PHASAGE DE L'ETUDE

Fig. 2.0.1 L'étude du PCM se compose des 3 phases principales suivantes :

Phase 1. Etablissement du diagnostic et analyse de la situation actuelle ;

Phase 2. Définition des objectifs ;

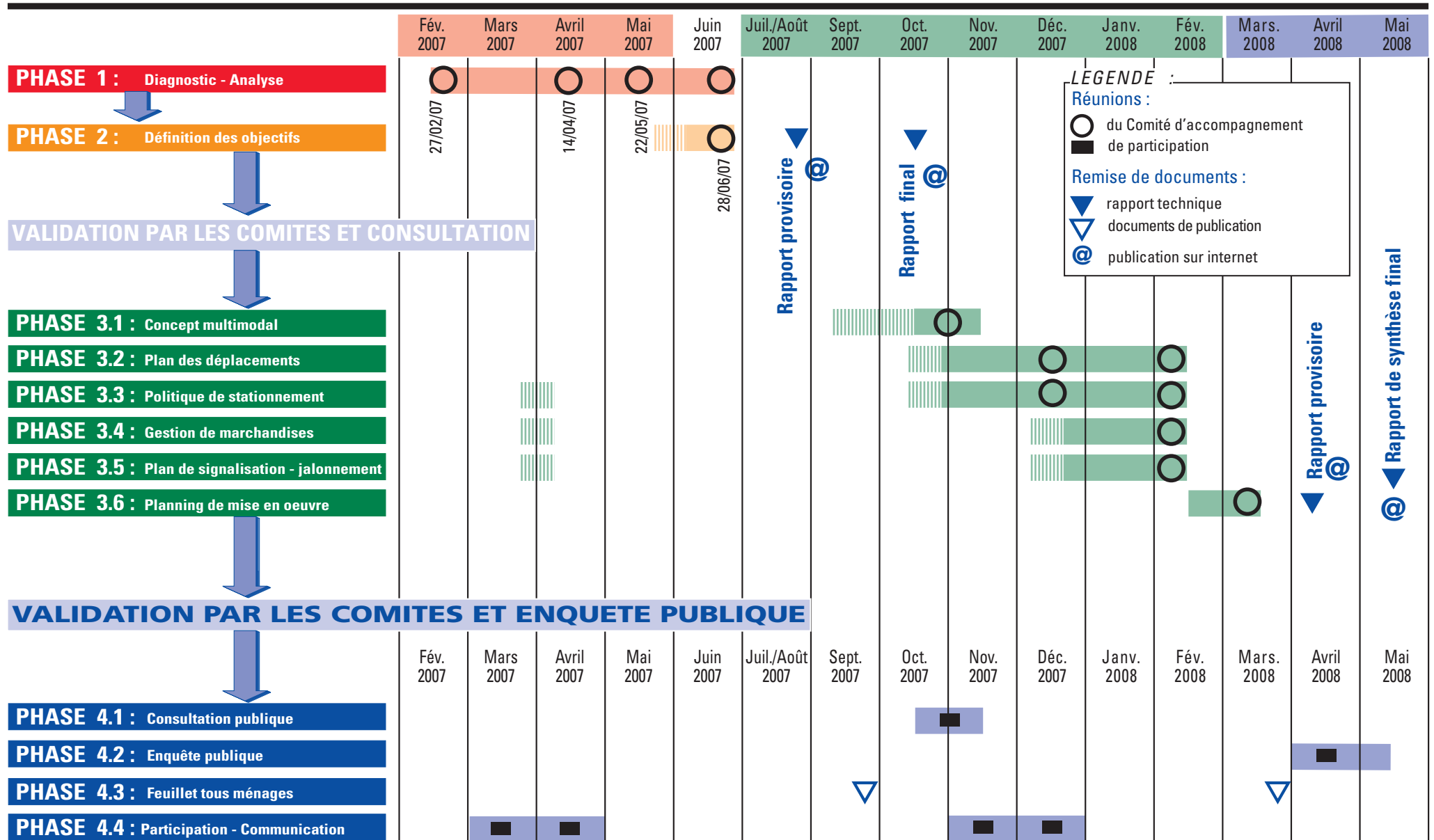
Phase 3. Plan de Mobilité, composée des sous-phases :

- 3.1 Concept multimodal d'organisation des déplacements et du stationnement ;
- 3.2 Plan des déplacements ;
- 3.3 Politique du stationnement ;
- 3.4 Gestion de marchandises ;
- 3.5 Plan de signalisation - jalonnement ;
- 3.6 Planning de mise en œuvre.

¹ Rapport technique, phase 1 diagnostic-analyse, décembre 2007



Planning de l'étude - Environ 12 mois



En parallèle à ces phases "techniques" de l'étude, un volet important est consacré à la communication auprès des acteurs concernés et de la population en général.

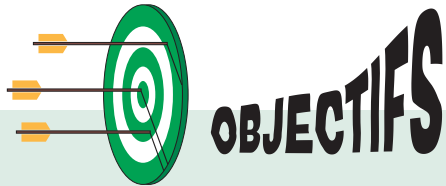
0.2 STRUCTURE DE LA PHASE 2 "OBJECTIFS"

Fig. 2.0.2 La définition des objectifs consistent à définir, en collaboration avec les élus d'Enghien et les partenaires impliqués dans le projet, les objectifs du PCM d'Enghien en matière :

- des déplacements ;
- du stationnement ;
- du jalonnement ;
- de l'aménagement urbain ;
- ...



Déroulement de la phase 2 du PCM d'Enghien



Définition des objectifs

- ... en matière de déplacements
- ... en matière de stationnement
- ... en matière de jalonnement
- ... en matière d'aménagement urbain

1. CADRAGE DES OBJECTIFS DU PCM

1.1 OBJECTIFS EN MATIERE DE DEPLACEMENTS MOTORISES

Fig. 2.1.1 Les principaux objectifs en matière de déplacements sont les suivants :

- **diminuer le trafic de transit** à travers le centre-ville d'Enghien, notamment les flux en relation avec la Flandre en valorisant l'usage du nouveau contournement Nord ;
- **marquer clairement les entrées** de Petit-Enghien et de Marcq, notamment sur la N7 ;
- **maîtriser les vitesses sur la N7** dans la traversée de Marcq et de Petit-Enghien, mais également sur les voies secondaires à caractère industriel ;
- **sécuriser et/ou améliorer le fonctionnement des carrefours** les plus accidentogènes, afin de favoriser tous les usagers en présence.

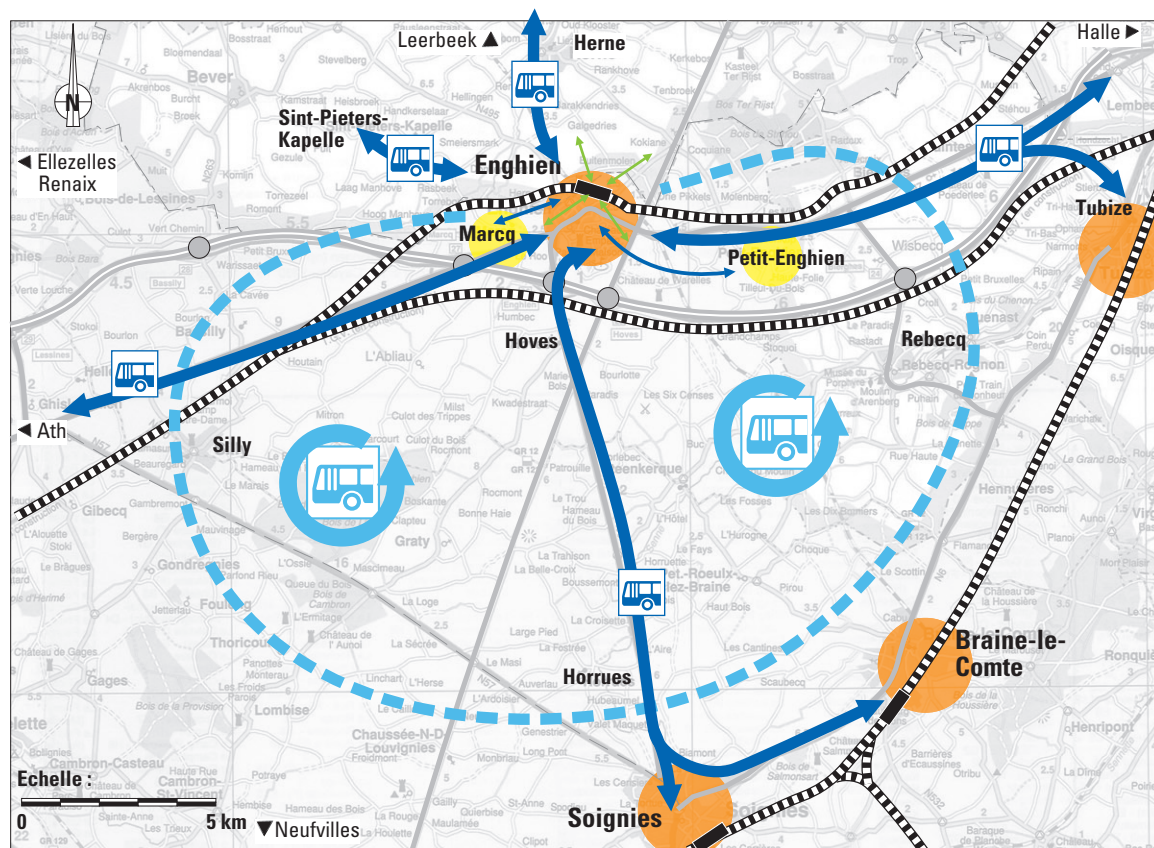
1.2 OBJECTIFS EN MATIERE DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Fig. 2.1.2 L'analyse du diagnostic a permis de mettre en évidence les objectifs suivants pour les déplacements en transports en commun :

- **améliorer les liaisons "régionales"** avec Soignies, Braine-le-Comte, Ath et dans une moindre mesure, avec Halle et Tubize dans le Brabant Wallon, et avec Herne et St-Pieters-Kapelle en Flandres ;
- **améliorer la desserte à la commune**, notamment afin de favoriser le rabattement vers la gare SNCB depuis Petit-Enghien et Marcq ;
- **améliorer l'intermodalité** au niveau de la gare d'Enghien avec :
 - des correspondances trains↔bus plus performantes ;
 - une offre en stationnement pour les deux-roues et les vélos ;
 - des cheminements piétons sécurisés
 - des conditions d'accueil optimales pour l'ensemble des clients.
- **expérimenter la desserte à la demande des villages** d'Enghien, Soignies, Silly et Braine-le-Comte avec les centres-villes de ces communes.



Proposition d'objectifs en matière de transports collectifs (à l'échelle de la commune d'Enghien)




 **Améliorer les liaisons "régionales" avec Soignies / Braine-le-Comte, Ath et, dans une moindre mesure, avec Halle / Tubize et Herne / St-Pieters-Kapelle.**

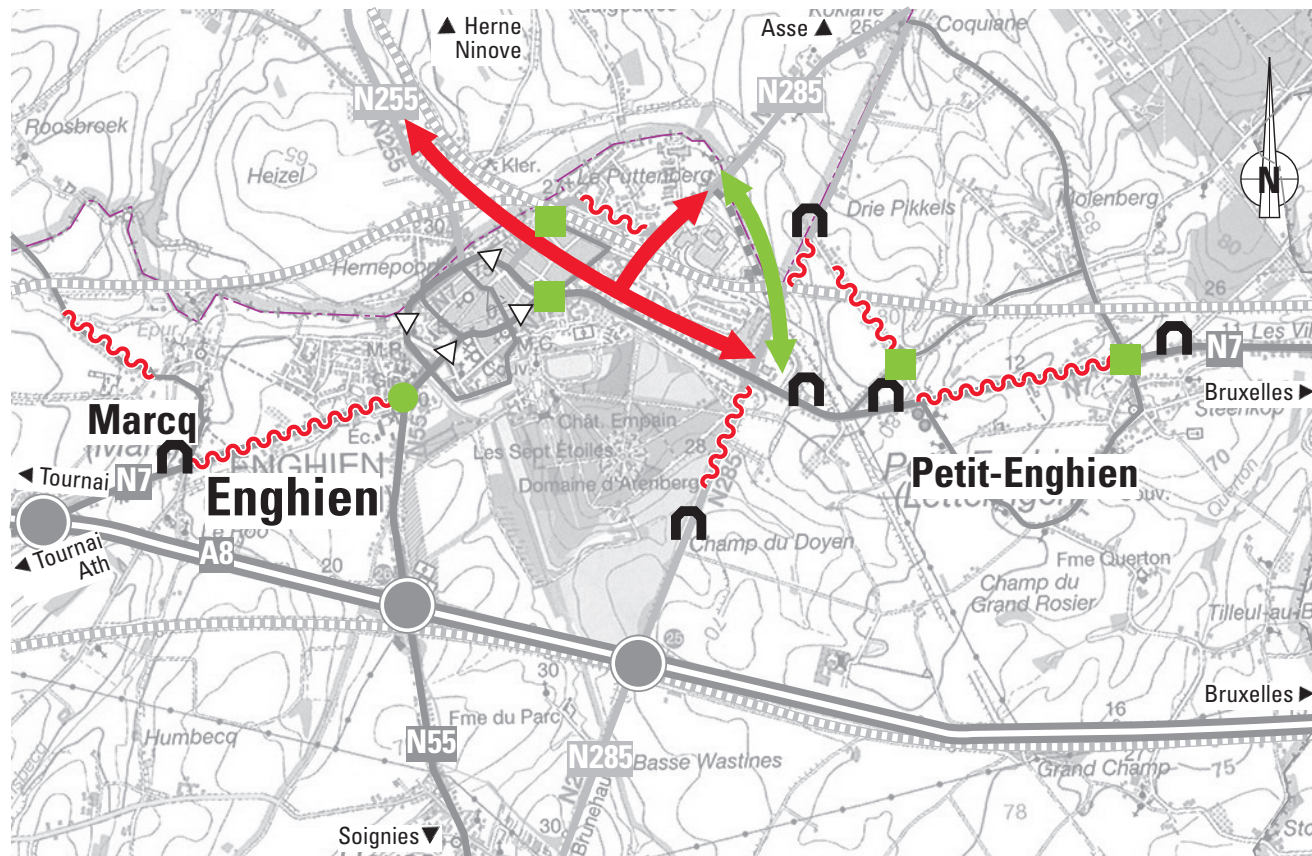
 **Améliorer la desserte interne à la commune, afin notamment de favoriser le rabattement vers la gare SNCB depuis Petit-Enghien et Marcq.**






 **Améliorer l'intermodalité au niveau de la gare d'Enghien :**

- correspondances trains <-> bus
- stationnement deux-roues et vélos
- cheminements piétons sécurisés
- conditions d'accueil










 **Expérimenter la desserte à la demande des villages d'Enghien, Soignies, Sully et Braine-le-Comte en relation avec les centres-villes de ces communes.**

Proposition d'objectifs en matière de déplacements automobiles (à l'échelle de la commune d'Enghien)




-  **Diminuer le trafic de transit à travers le centre-ville d'Enghien, notamment les flux en relation avec la Flandre ...**
-  **... en valorisant l'usage du nouveau contournement Nord.**
-  **Marquer clairement les entrées de Petit-Enghien et de Marcq, notamment sur la N7.**
-  **Maîtriser les vitesses sur la N7 dans la traversée de Marcq et de Petit-Enghien, sur la Chaussée de Brunehaut, ainsi que sur les voies secondaires à caractère résidentiel.**
-  **Sécuriser et/ou améliorer le fonctionnement des carrefours les plus accidentogènes, afin de favoriser tous les usagers en présence.**

Légende :

-  Réseau autoroutier
-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Réseau routier collecteur
-  Projet de contournement Est
-  Sortie d'autoroute
-  Réseau ferroviaire SNCB
-  Gare IC/IR
-  Limites communales

Echelle :



1.3 OBJECTIFS EN MATIERE DE MODES DOUX

Fig. 2.1.3 Les principaux objectifs en matière de modes sont les suivants :

- **permettre la continuité des aménagements cyclables** dans la traversée du centre-ville d'Enghien ;
- assurer la liaison entre l'itinéraire cyclable en relation avec Petit-Enghien et les bandes cyclables existantes sur la N7 ;
- **développer des dispositifs de stationnement vélo** aux abords des commerces et services du centre-ville, au niveau de la gare SNCB et du centre sportif ;
- **permettre la traversée du Parc d'Enghien**, notamment en relation avec le centre sportif ;
- **sécuriser les carrefours** les plus dangereux pour les cyclistes.

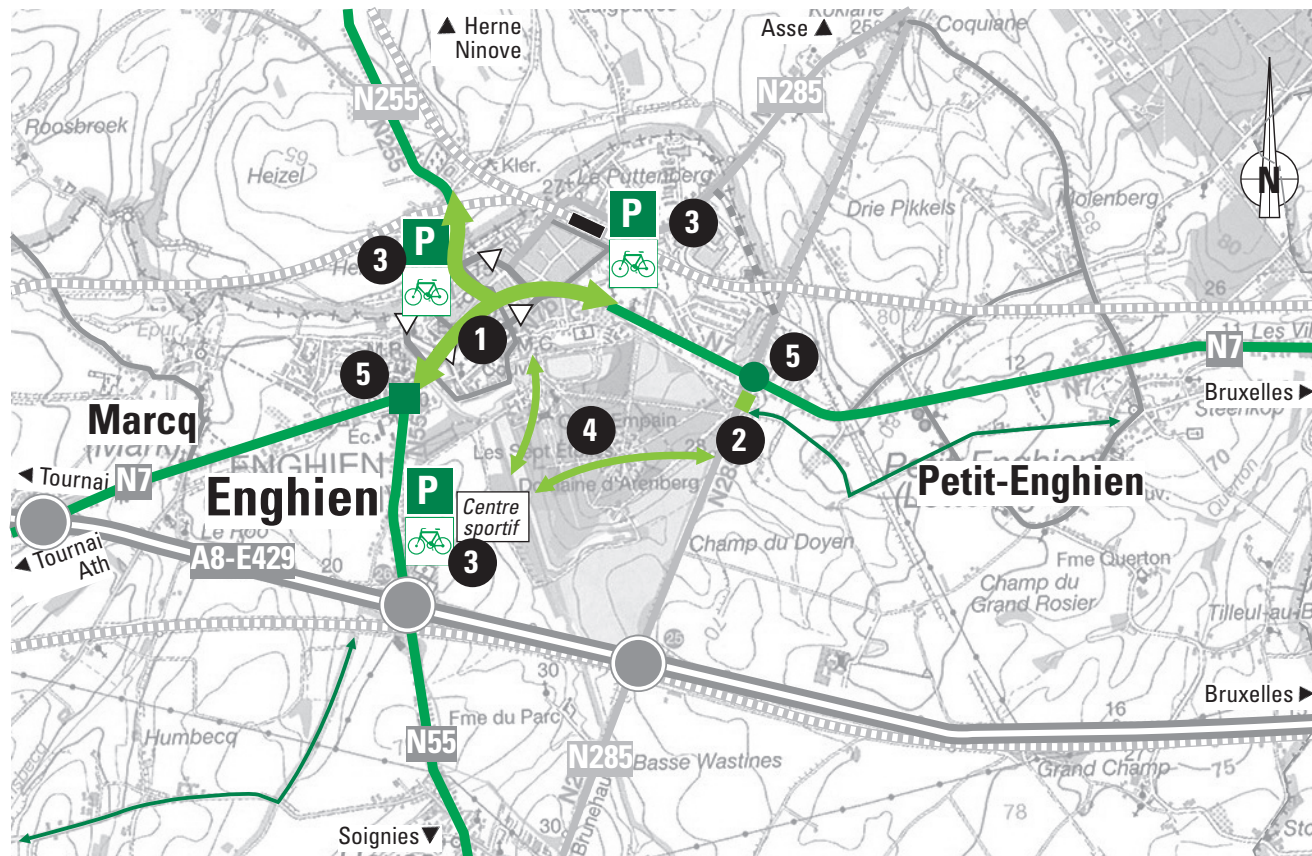
1.4 OBJECTIFS A L'ECHELLE DU CENTRE-VILLE D'ENGHIEN

Fig. 2.1.4 Compte tenu des spécificités inhérentes à un centre-ville, et notamment pour le centre-ville d'Enghien dont les particularités en termes de déplacements, de stationnement et de contraintes du bâti, ont été soulignées à travers l'analyse du diagnostic, des objectifs spécifiques ont pu être définis pour ce secteur. La majorité d'entre eux concerne le stationnement :

- **favoriser le stationnement des clients** (usagers de courte durée) dans les rues commerçantes ;
- **diminuer le stationnement de longue durée** (notamment des employés et des navetteurs) :
 - en réglementant le stationnement dans les rues commerçantes et aux abords de la gare ;
 - en favorisant le stationnement de longue durée aux abords du centre-ville ;
 - en créant un nouveau parking-relais ?
- **améliorer les conditions de stationnement des riverains**, notamment aux abords de la gare SNCB ;
- **favoriser les livraisons** (emplacements réservés).



Proposition d'objectifs en matière de "modes doux" (à l'échelle de la commune d'Enghien)



- 1 Permettre la continuité des aménagements cyclables dans la traversée du centre-ville d'Enghien
- 2 Assurer la liaison entre l'itinéraire cyclable en relation avec Petit-Enghien et les bandes cyclables existantes sur la N7
- 3 Développer des dispositifs de stationnement vélo aux abords des commerces et services du centre-ville, au niveau de la gare SNCB et du centre sportif
- 4 Permettre la traversée du Parc d'Enghien, notamment en relation avec le centre sportif
- 5 Sécuriser les carrefours les plus dangereux pour les cyclistes

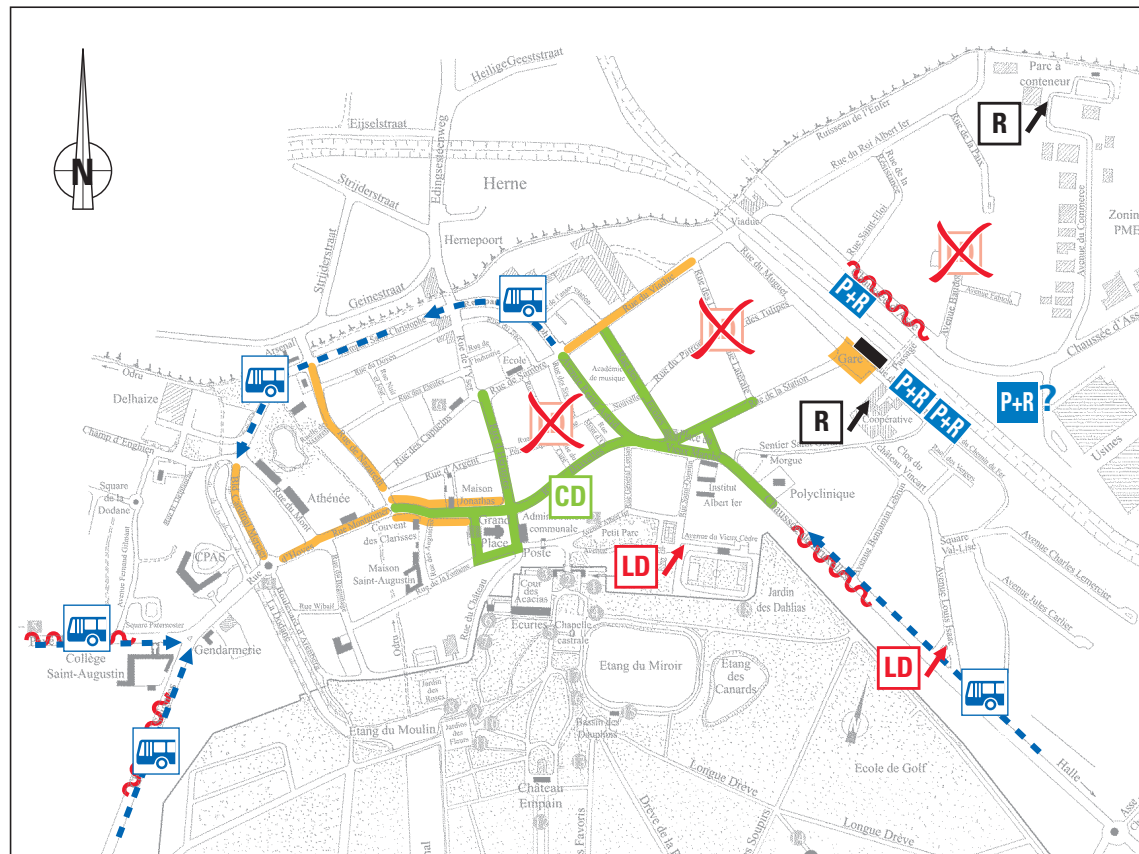
Légende :

- Réseau autoroutier
- Réseau routier principal
- Réseau routier secondaire
- Réseau routier collecteur
- Projet de contournement Est
- Sortie d'autoroute
- Réseau ferroviaire SNCB
- Gare IC/IR
- Aménagements cyclables existants
- Liaisons cyclables à développer


Echelle :
0 1 km





Propositions d'objectifs à l'échelle du centre-ville d'Enghien



Objectifs en matière de stationnement

-  **Favoriser le stationnement des clients** (usagers de courte durée) dans les rues commerçantes
-  **Diminuer le stationnement de longue durée** (notamment des employés et des navetteurs) en réglementant le stationnement dans les rues commerçantes et aux abords de la gare, mais également ...
-  ... en favorisant le stationnement de longue durée aux abords du centre-ville
-  ... en créant un nouveau parking-relais ?
-  **Améliorer les conditions de stationnement des riverains, notamment aux abords de la gare SNCB**
-  **Favoriser les livraisons** (emplacements réservés)

Objectifs en matière de transports collectifs et de "modes doux"

-  **Améliorer les conditions de circulation des bus**
-  **Améliorer les cheminements piétons, notamment dans les rues commerçantes et les plus fréquentées aux abords des écoles, ainsi que les arrêts bus**

Objectifs en matière de trafic automobile et de poids lourds

-  **Diminuer la vitesse aux entrées du centre-ville**
-  **Maîtriser le trafic de poids lourds**

D'autres objectifs sont ressortis en matière de transports en commun et de modes doux :

- **améliorer les conditions de circulation des bus** ;
- **améliorer les cheminements piétons**, notamment dans les rues commerçantes et les plus fréquentées aux abords des écoles, ainsi que les arrêts bus.

Enfin, en matière de déplacements automobiles et de trafic de poids lourds les objectifs sont les suivants :

- **diminuer la vitesse aux entrées** du centre-ville ;
- **maîtriser le trafic de poids lourds.**

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils

J.-M. Dupasquier,
Directeur

L. Bonnard,
Chef de projet

Namur, le 6 décembre 2007

0761/JD/BO/MD/at

