



TRAJECT

30

Bienvenue
à
Soignies

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ – PHASE 1

VILLE DE SOIGNIES

Juin 2024 – Approuvé par le Conseil communal



TABLE DES MATIÈRES

1. [Contexte général](#)
2. [Territoire et population](#)
3. [Déplacements à pied et PMR](#)
4. [Déplacements à vélo](#)
5. [Transports publics et intermodalité](#)
6. [Circulation automobile](#)
7. [Sécurité routière](#)
8. [Charroi lourd](#)
9. [Stationnement](#)
10. [Mobilité scolaire](#)
11. [Services de mobilité](#)
12. [Dynamique communale](#)

1. CONTEXTE GÉNÉRAL

LE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Origines du PCM de Soignies

Un PCM actualisé, favorable aux modes actifs, pour plus de sécurité et de qualité de vie dans le centre et les villages.

La Ville de Soignies s'est dotée d'un premier PCM en 2003. Plus récemment, la Ville a développé sa Déclaration de Politique Communale (2019-2024) dont l'ambition est de « poursuivre le développement d'une mobilité aisée, douce et sécurisée ».

Vu l'ancienneté du Plan Communal de Mobilité en vigueur, les nouveaux défis et enjeux qui sont apparus, les nouvelles possibilités et visions en matière de mobilité, l'une des actions phares de son Programme Stratégique Transversal est celle de remettre à jour son Plan Communal de Mobilité.

L'actualisation du PCM de Soignies fait partie de l'une des actions définies du Programme Stratégique Transversal (PST 2019-2024) de la Ville, pour répondre à l'objectif stratégique « Être une entité offrant une mobilité douce, aisée et sécurisée » en développant notamment une stratégie globale de mobilité et sécurité routière. (PST 2019-2024)

Définition

« Le Plan Communal de Mobilité (PCM) est un **outil stratégique** qui vise à faciliter la planification de sa mobilité à l'échelle d'une commune. Il aide à améliorer l'**accessibilité** et la **mobilité**, la **sécurité routière** et le **cadre de vie** sur le territoire concerné ».

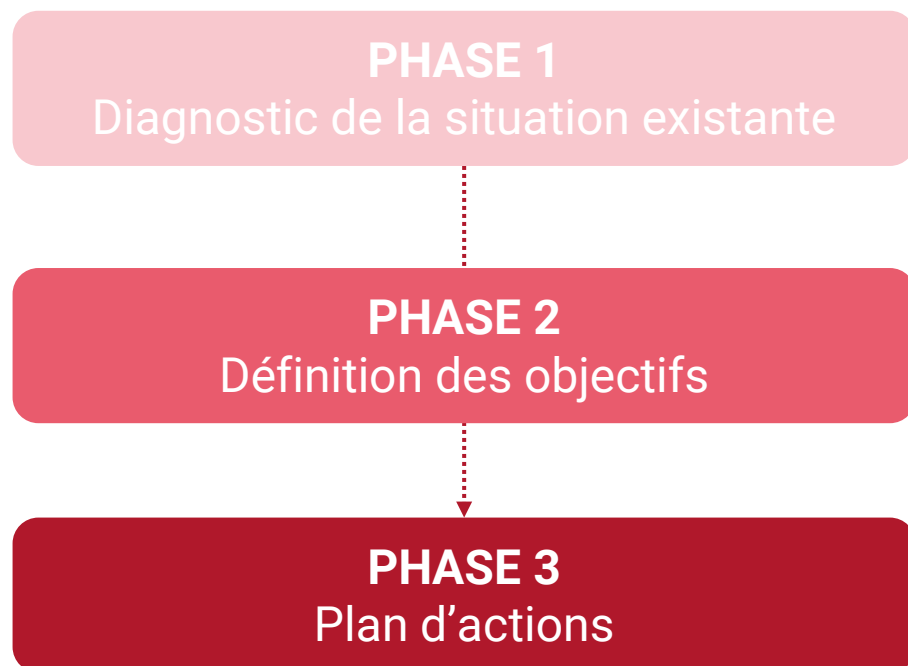
En matière d'accessibilité et mobilité, « l'idée est d'organiser un système de déplacements cohérent pour les **personnes** et les **marchandises** dans la commune ». ([SPW](#))

Le PCM a également pour objectif d'encourager la commune à s'engager dans la mise en œuvre de la vision FAST 2030 de la région wallonne.

LE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

Les étapes du PCM

Le PCM se découpe en 3 phases, synthétisées sur le schéma ci-dessous :



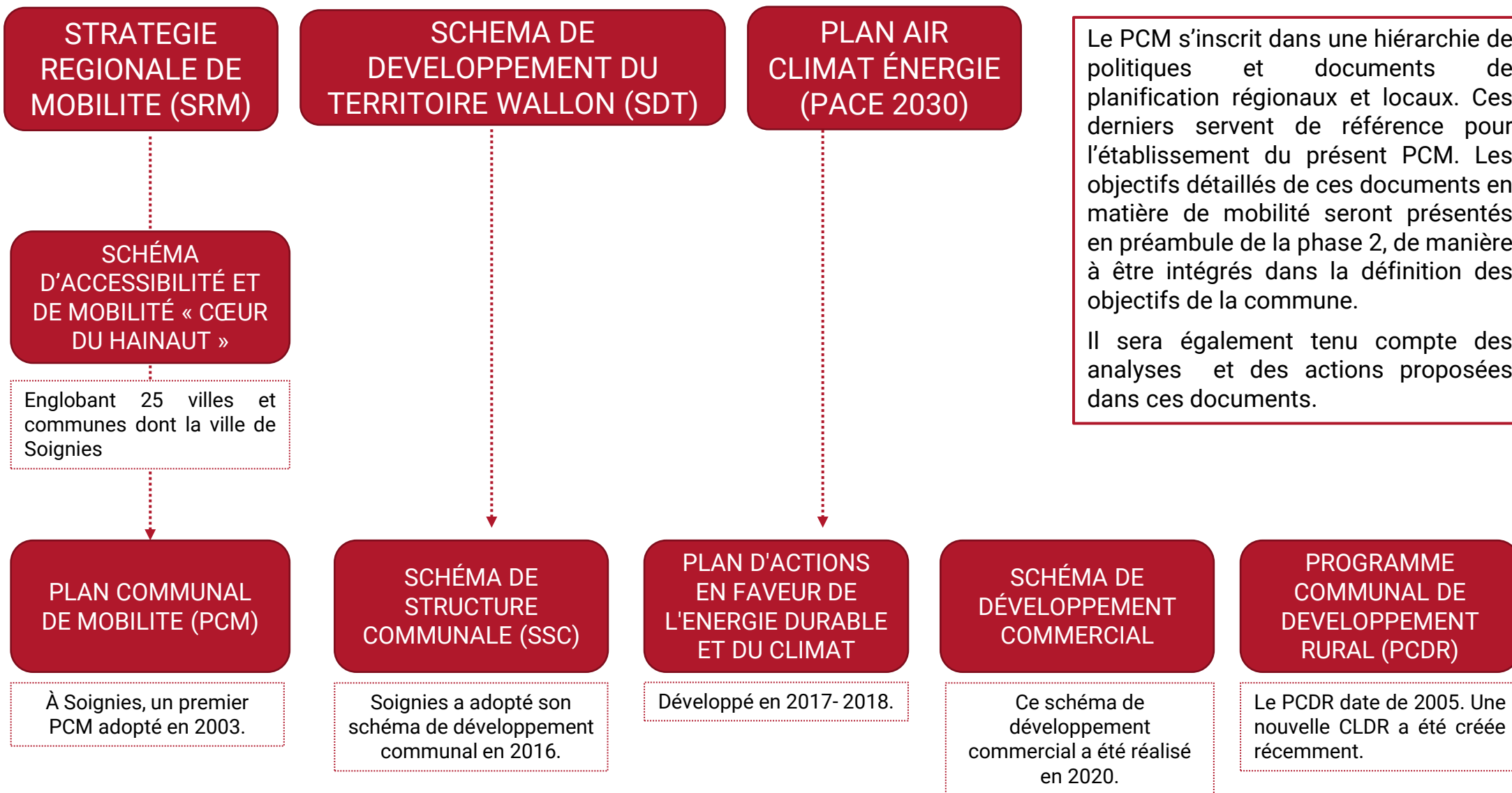
Suivi du PCM

Le PCM est suivi par un comité technique composé des personnes et/ou organismes suivants :

- Le CeM
- L'échevin de la mobilité
- D'autres représentants de la Commune (bourgmestre, élus, techniciens (mobilité, urbanisme...))
- Le SPW Mobilités et Infrastructures
- L'Agence de développement locale et l'Office Communal du Tourisme
- L'IDEA
- Le groupe TEC (OTW)
- Le groupe SNCB et Infrabel
- La zone de Police locale
- Le CHR Haute-Senne
- UNIS et COSMO (associations de commerçants et industriels)
- ATINGO, Tous à Pied, GRACQ, Pro Vélo (associations personnes à mobilité réduite et modes actifs)

D'autres organismes et instances sont également informés (la cellule mobilité de l'UWE, la cellule mobilité syndicale, Sofico, l'ACTP, etc.)

LES OUTILS DE PLANIFICATION EXISTANTS

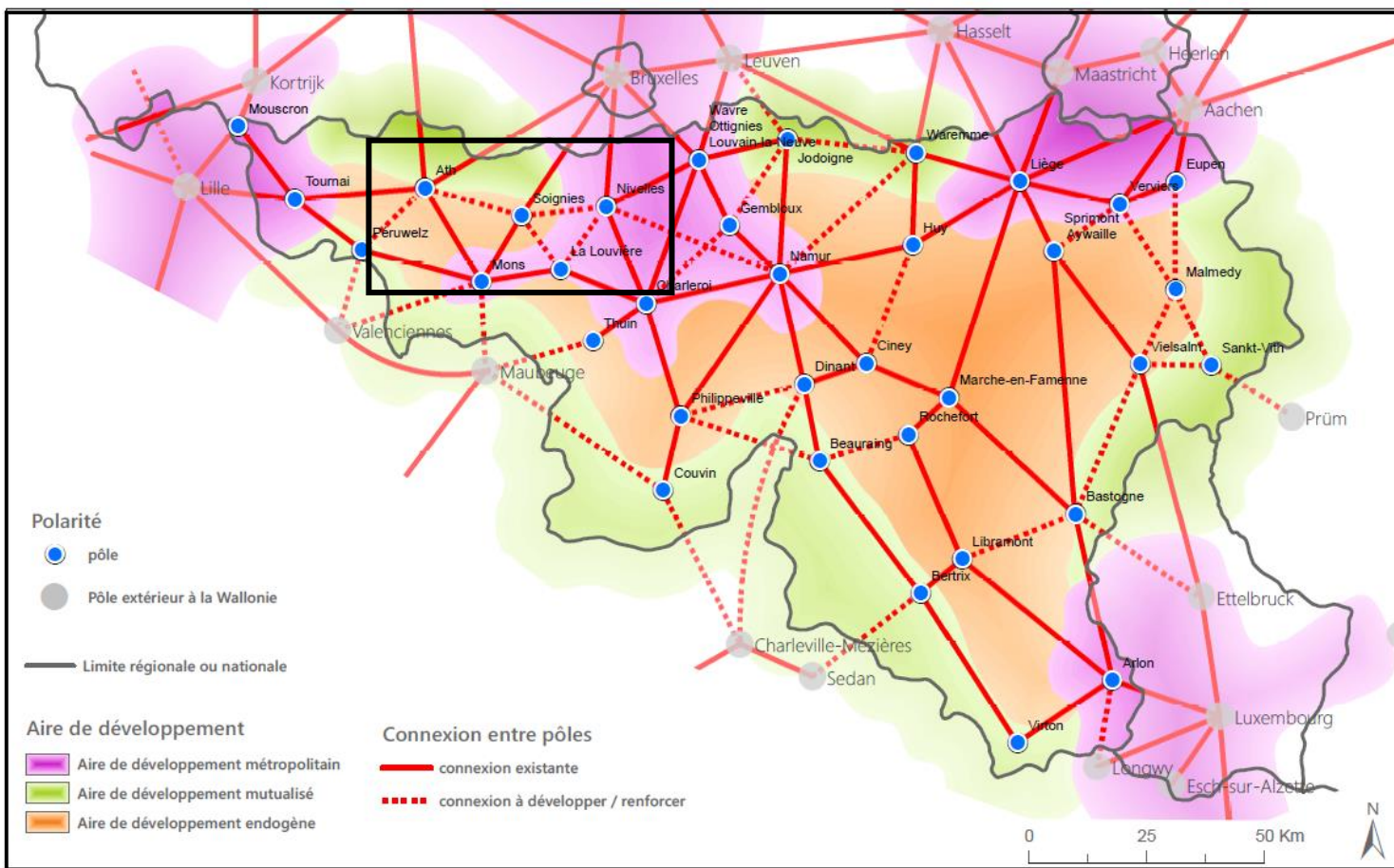


2. TERRITOIRE ET POPULATION

2. TERRITOIRE ET POPULATION

SITUATION ET PROFIL DE LA COMMUNE

SITUATION GÉNÉRALE



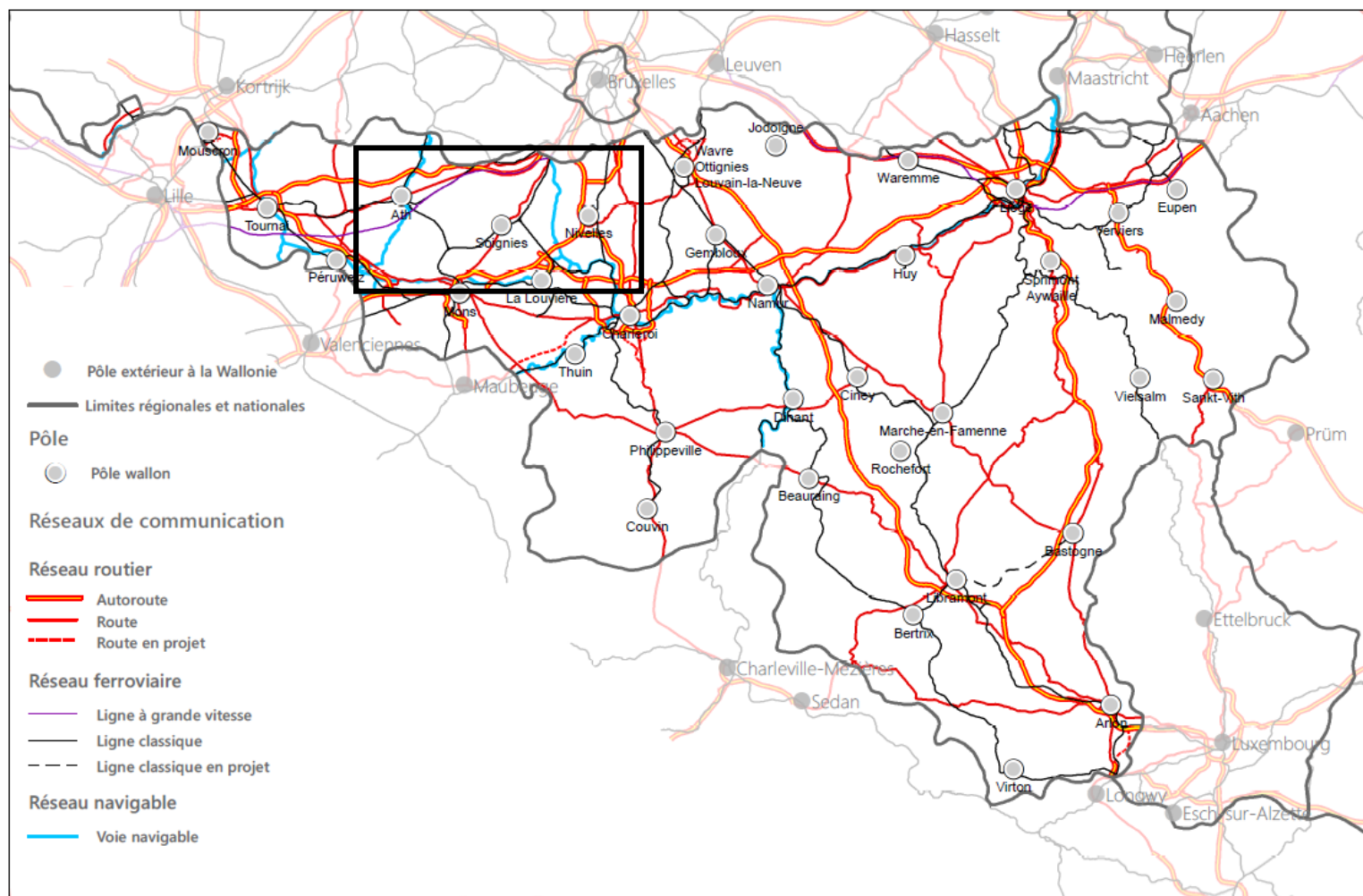
Soignies, un pôle (d'emploi) en province du Hainaut

Soignies est une Ville d'un peu plus de 28.000 habitants qui se situe au cœur de la province du Hainaut et est le chef-lieu de l'arrondissement de Soignies. La commune a été identifiée par le schéma de développement territorial (SDT) comme l'un des piliers de la structure multipolaire de la Région wallonne et constitue un pôle principal du Cœur du Hainaut et un pôle d'emploi.

SS3 - S'APPUYER SUR LA STRUCTURE MULTIPOLAIRE DE LA WALLONIE ET FAVORISER LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE TERRITOIRES EN PRÉSERVANT LEURS SPÉCIFICITÉS
SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE



SITUATION GÉNÉRALE



SS4 - RÉSEAUX DE COMMUNICATION
SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Une ville relativement bien desservie par les différents réseaux de transports

Soignies n'est toutefois que peu desservie par le réseau cyclable structurant. Elle est ponctuellement desservie par le RAVeL qui offre surtout des connexions locales, ainsi que par le réseau VHELLO qui a surtout une vocation de loisir.

La gare de Soignies est quant à elle une gare de d'importance supra-locale, avec une moyenne de 109 trains par jour (dont 81 trains IC/P), d'après l'atlas des gares de Wallonie (2019). Une seconde gare complète l'offre ferroviaire du territoire à Neufvilles, gare de proximité où circulent 28 trains par jour en moyenne, mais aucun train IC/P. (Atlas des gares de Wallonie 2019).

Soignies est par ailleurs desservie par 10 lignes de bus (3 structurantes) dont la majorité desservent le centre-ville en direction des différents villages et des pôles voisins.

Il n'existe aucun accès direct à l'autoroute sur l'entité, mais des liaisons existent pour, depuis Soignies, rejoindre la E429 au nord en direction de Bruxelles ou Tournai ainsi qu'au sud, la E42 (Lille – Tournai – Liège – Aix-la-Chapelle). La ville est par ailleurs relativement bien desservie par le réseau routier régional.

TYPOLOGIE DE LA COMMUNE

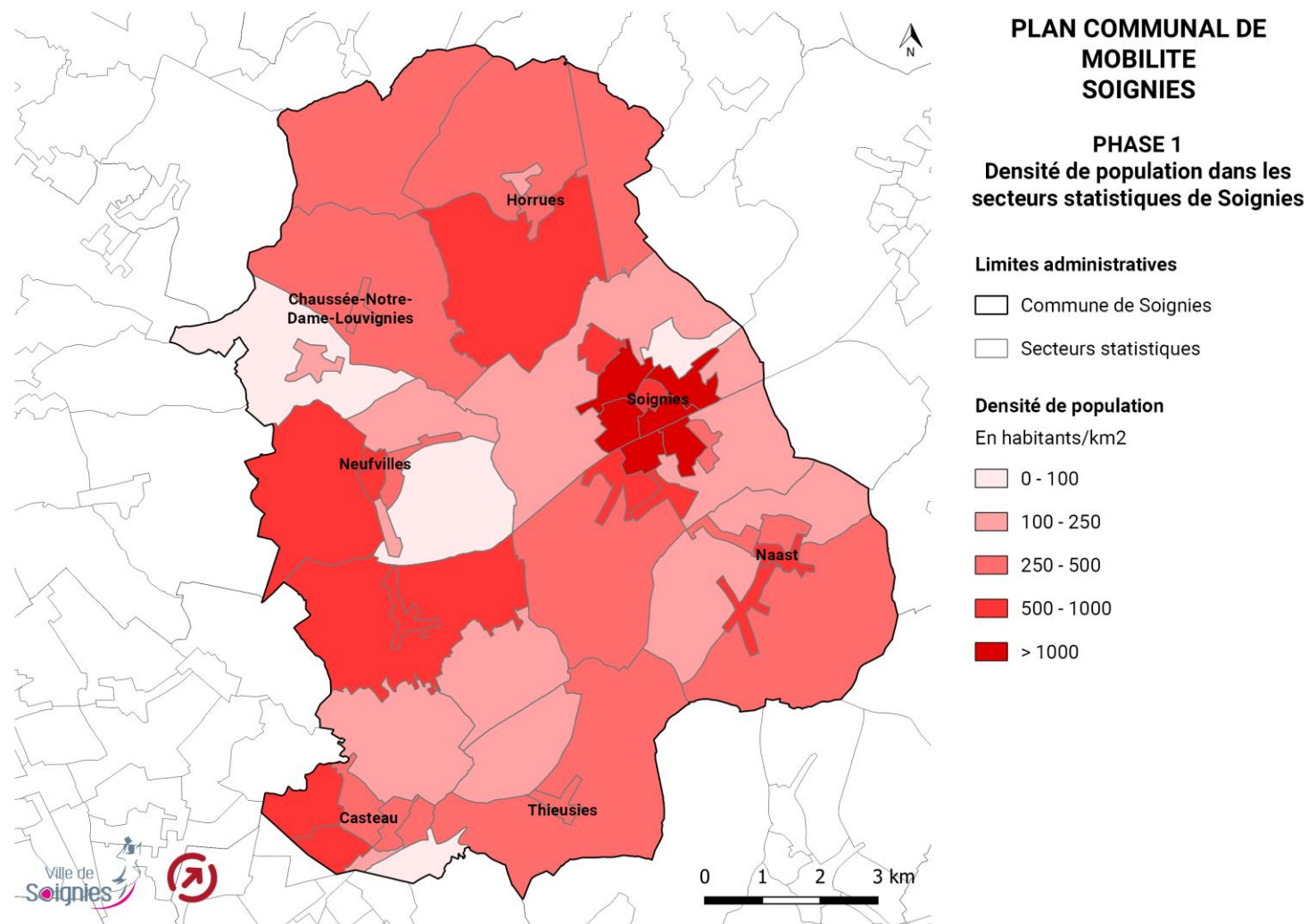
Une commune assez vaste... et densément peuplée en son centre-ville

Recouvrant une superficie de plus de 110 km², Soignies constitue une commune relativement vaste*. L'étendue de la commune s'explique par la fusion, en 1977, des anciennes communes de Casteau, Chaussée-Notre-Dame-Louvignies, Horrues, Naast, Neufvilles, Soignies et Thieusies.

Soignies est une commune dont la densité moyenne de 256 habitants/km² est assez similaire à celle de la Wallonie (217 habitants/km²).

La population s'établit surtout dans le centre urbain de Soignies (> 14.000 habitants) où la densité de population y est particulièrement importante. Les autres villages qui composent l'entité sont à la fois moins peuplés et moins densément peuplés. Après Soignies, les villages les plus peuplés sont Neufvilles (3.400 hab.), Casteau (2.950 hab.), Naast (2.850 hab.), Horrues (2.300 hab.), Thieusies (1.000 hab.) et Chaussée-Notre-Dame-Louvignies (900 hab.)

* Elle se classe 42^{ème}/262 en Wallonie



Principales catégories d'utilisation du sol

Commune de
Soignies

Terrains artificialisés

- résidentiels
- occupés par des commerces, bureaux et services
- occupés par des services publics et équipements communautaires
- à usage de loisirs et espaces verts urbains
- occupés par des bâtiments agricoles
- à usage industriel et artisanal
- dévolus au transport
- Carrières, décharges et espaces abandonnés
- Bâtiments spéciaux

Terrains non artificialisés

- Terres cultivées et cultures permanentes
- Prés et pâtures
- Forêts, bois et production de "sapins de Noël"
- Terres vaines et vagues
- Milieux naturels non exploités
- Plans d'eau et principaux cours d'eau

Non cadastré

- Voiries, cours d'eau et terrains de nature inconnue

SOURCES DES DONNÉES

Natures cadastrales issues de la matrice cadastrale c. 1^{er} janvier 2002 (AGDP)Limites des parcelles issues du PLV-07, Situation au 1^{er} janvier 2003 (SPAWDGO4)

Fond de plan hors Région wallonne, Bing Maps Aerial Imagery (en ligne en juillet 2010)

REFERENCE SPATIALE

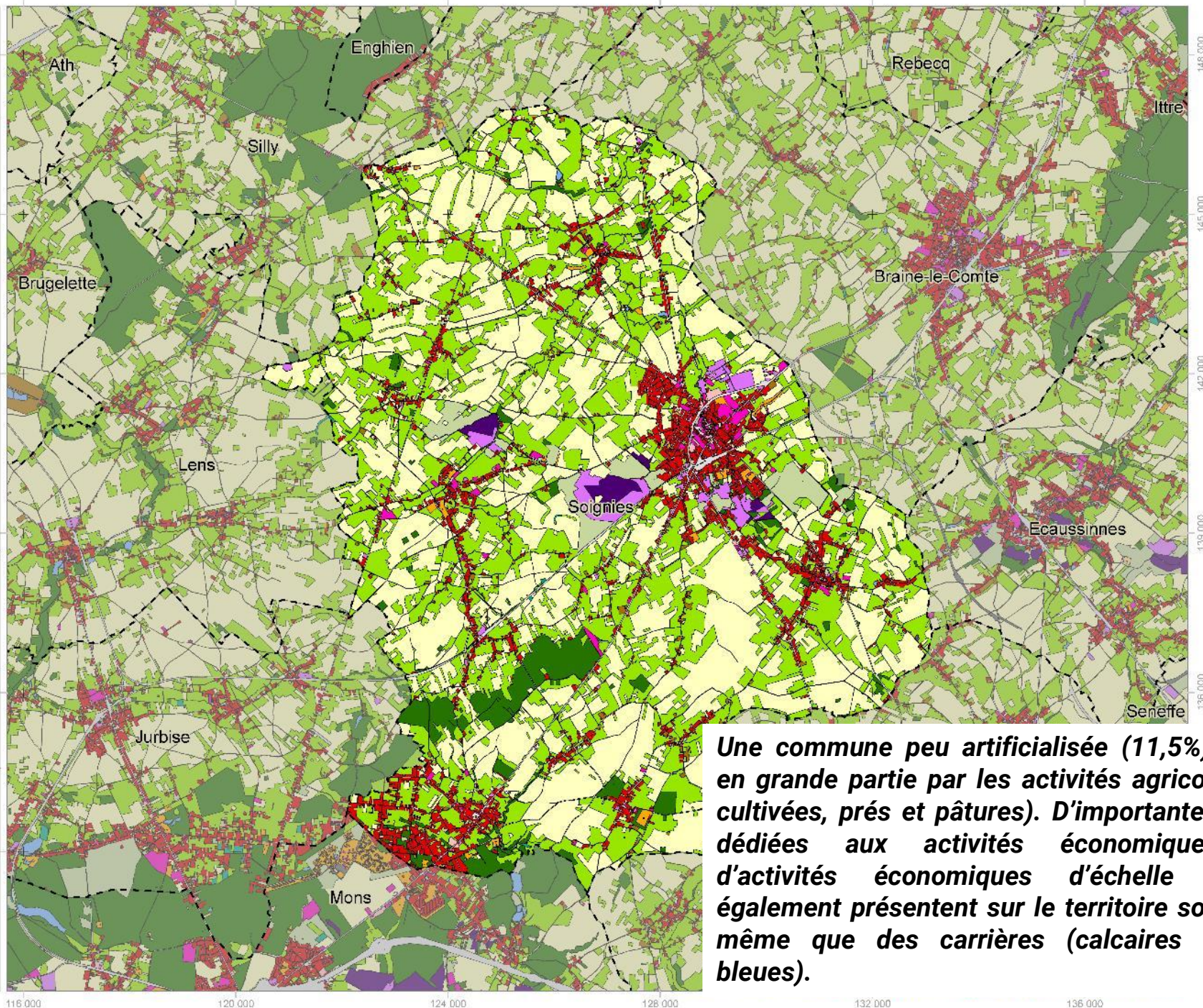
Système de coordonnées Lambert (mètres)
Projection Lambert Belge 1972

0 0,5 1 km

REALISATION

CPDT
DCLG/RCAT&Géomatique et DGO4/SPW

juin et 2010



Une commune peu artificialisée (11,5%), occupée en grande partie par les activités agricoles (terres cultivées, prés et pâtures). D'importantes surfaces dédiées aux activités économiques (parcs d'activités économiques d'échelle régionale) également présentent sur le territoire sonégien, de même que des carrières (calcaires et pierres bleues).

PRINCIPAUX PÔLES DE DÉPLACEMENTS

Une commune comportant de nombreux pôles de déplacements

La Ville de Soignies, et particulièrement son centre, est dotée de nombreux services et équipements (cf. carte ci-après) générant quantité de déplacements au sein de son territoire. Elle constitue à la fois un pôle d'emplois, mais aussi un pôle d'enseignement à une échelle qui s'étend au-delà de son territoire.

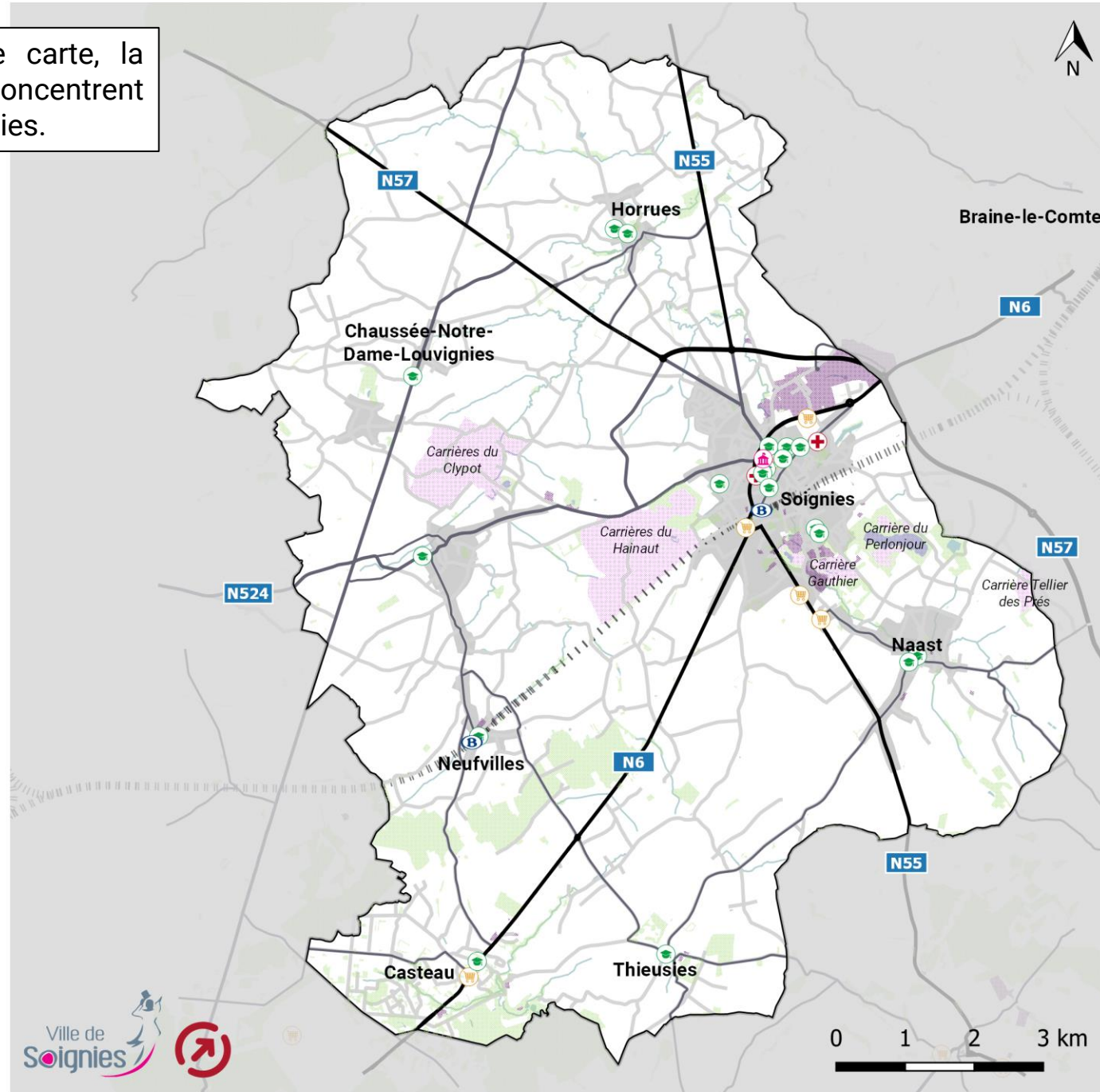
Son centre hospitalier, mais aussi la présence de carrières sont d'autres infrastructures et activités qui génèrent d'importants flux s'étendant au-delà des frontières communales.

Bien que la ville soit généreusement dotée, elle dépend également d'autres pôles vers lesquels se déplacent la population, et notamment Mons, La Louvière, ou encore Bruxelles.

Le Schéma de Développement Commercial mentionne notamment que « Le mix commercial de la commune de Soignies correspond à celui d'une ville sous-régionale où les chalandes peuvent disposer d'une offre suffisante pour les achats quotidiens, mais doivent se rendre dans des villes de rang supérieur pour des achats plus spécifiques et/ou occasionnels ».



Comme l'illustre cette carte, la majorité des pôles se concentrent dans le centre de Soignies.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE SOIGNIES

PHASE 1

Pôles générateurs de déplacements

Fond de plan

□ Commune de Soignies

■ Noyaux habitats

■ Forêts

— Cours d'eau

Réseau viaire et ferroviaire

— Réseau primaire 2

— Réseau secondaire

— Réseau de liaison locale

— Réseau de collecte

— Réseau de desserte locale

--- Réseau ferroviaire

Pôles

🏛 Hôtel de Ville

🚉 Gares

🎓 Établissements scolaires

🏥 CHR Haute Senne

🛒 Noyaux commerciaux

🏭 Carrières

🏘 Parcs d'activités économiques

PRINCIPAUX PÔLES DE DÉPLACEMENTS

Un pôle d'emplois important en cœur du Hainaut

Soignies constitue un pôle d'emplois au regard du Schéma de Développement du Territoire wallon. De fait, la Ville compte, en décembre 2019, 573 établissements assujettis à l'ONSS (Hainaut Développement) offrant **8.453 postes de travail**. Si cette offre ne permet pas de répondre à la demande des sonégiens (9.600 salariés), il est intéressant de noter qu'une grande partie des travailleurs sonégiens (> 70%) ne travaillent pas sur le territoire communal. Et, qu'à l'inverse, une majeure partie de l'emploi local (67%) est occupé par des personnes externes à la commune (Hainaut Développement, 2021). **La mobilité des travailleurs est donc assez importante** sur le territoire.

Soignies offre de l'emploi dans différents secteurs. Le premier à être représenté est celui de la **santé humaine** et de l'action sociale (27%). En effet, 3 sites hospitaliers du CHR Haute Senne employant environ 900 collaborateurs se situent sur le territoire de la Ville (Soignies et Neufvilles). L'hôpital couvre un bassin de population de plus de 75.000 habitants (Schéma de structure, 2016) et travaille notamment avec différentes universités. Le rayon d'attractivité de ce pôle s'étend donc au-delà des frontières communales.

L'industrie manufacturière emploie 13,6% des travailleurs de Soignies. La Ville compte trois parcs d'activités économiques générateurs d'emplois : la zone Industrielle de Soignies, Soignies Nord-Est et Soignies-Braine-Le-Compte. Soignies est également connue pour ses carrières de pierre bleue, qui génère plus de 430 emplois directs et 2500 emplois indirects.

Pour finir, ce sont les commerces et l'enseignement (11%) qui clôturent le podium des secteurs vecteurs d'emplois sur le territoire.



PRINCIPAUX PÔLES DE DÉPLACEMENTS

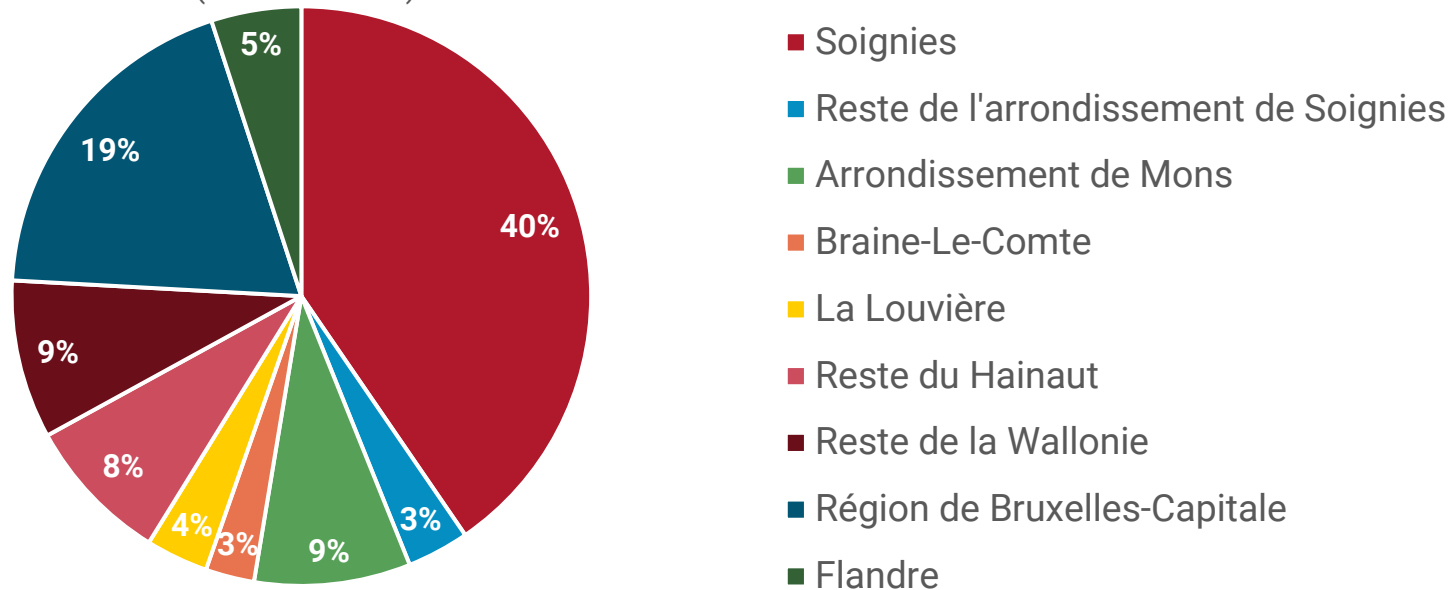
Une grande majorité des actifs sonégiens (60%) travaillent en dehors du territoire

Toujours selon les données du CENSUS 2011, 43% des habitants de Soignies travaillent dans l'arrondissement de Soignies, dont 40% à Soignies, tandis que 24% des sonégiens travaillent dans le reste de la Province du Hainaut.

Les pôles d'emploi les plus importants pour les travailleurs habitant à Soignies sont, outre Soignies, la région de Bruxelles-Capitale (1917 travailleurs), Mons (677 travailleurs), La Louvière (349 travailleurs) et Braine-Le-Comte (273 travailleurs).

À noter qu'en 2020, le taux d'emploi intérieur à Soignies était de 59,6%, ce qui signifie que l'offre d'emplois sur le territoire équivaut à 60% de l'effectif de population en âge de travailler

Destination des travailleurs vers Soignies
(CENSUS 2011)



PRINCIPAUX PÔLES DE DÉPLACEMENTS

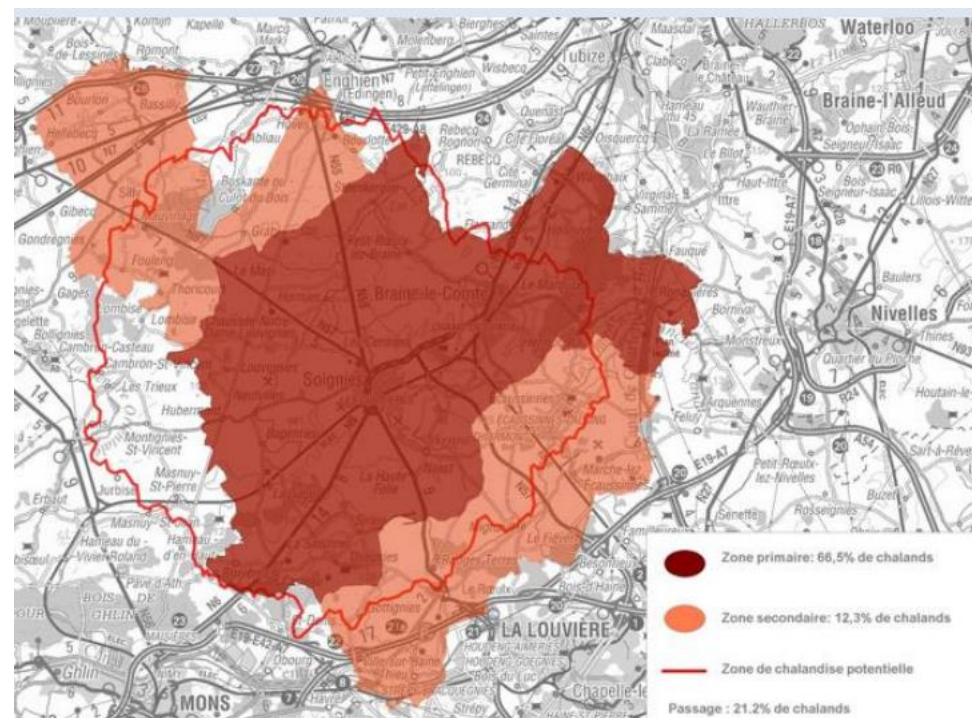
Un pôle commercial

Soignies possède un mix commercial similaire à celui d'une ville sous-régionale avec un centre-urbain riche en « petits » commerces, de plus grandes surfaces en périphérie du centre-ville et, dans les villages, de petits pôles locaux avec une offre assez faible (SDC, 2020).

Le centre-ville de Soignies est principalement composé de nombreux commerces de petite taille, notamment dans la rue de Mons, rue de la Station ou Léon Hachez. Par ailleurs, un marché est organisé chaque mardi sur les places Verte et Van Zeeland ainsi que sur la Grand-Place. Le dimanche, un plus petit marché a également lieu sur la Place Verte.

En périphérie du centre-ville, on retrouve de plus grandes surfaces commerciales, comme les Meubles Belot par exemple, qui représente 30% des surfaces commerciales de Soignies (SDC, 2020).

L'offre commerciale dans les villages est beaucoup moins importante, mais existante avec des commerces de proximité répondant aux besoins de base. Naast et Casteau présentent les caractéristiques de petits pôles locaux où le commerce établi permet de répondre à certains besoins de base des habitants de ces localités.



SDC 2020, Geoconsulting

Comme l'illustre la figure ci-avant, le centre-ville de Soignies attire des chalandes provenant de l'extérieur du territoire. La mobilité des chalandes est donc également conséquente que ce soit pour rejoindre les commerces du centre, qu'en ce qui concerne celle induite par les sonégiens pour rejoindre les pôles commerciaux à proximité (Mons, La Louvière, ...)

PRINCIPAUX PÔLES DE DÉPLACEMENTS

Un pôle d'enseignement

La commune est également un pôle d'enseignement, puisqu'elle compte 18 établissements, dont 12 écoles maternelles et/ou primaires, 6 établissements d'enseignement secondaire et l'Institut technique et agricole de la province de Hainaut (cours de promotion sociale). La plupart de ces établissements se trouvent dans le centre-ville, mais l'on trouve une école fondamentale quasiment dans chaque village.

Presque 70% des élèves scolarisés dans une école secondaire de Soignies sont originaires de la commune, un nombre bien supérieur à la moyenne wallonne de 44,1% ou celle du Hainaut de 49,9% (ETNIC, Communauté germanophone - DG Stat, MFWB – AGERS, 2020-2021).

	Élèves inscrits	Provenant de la commune
Maternelle	1018	83,5%
Primaire	2223	83,4%
Secondaire	4099	69,9%

Source : ETNIC, Communauté germanophone - DG Stat, MFWB – AGERS
(année scolaire 2020-2021)

2. TERRITOIRE ET POPULATION

DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE

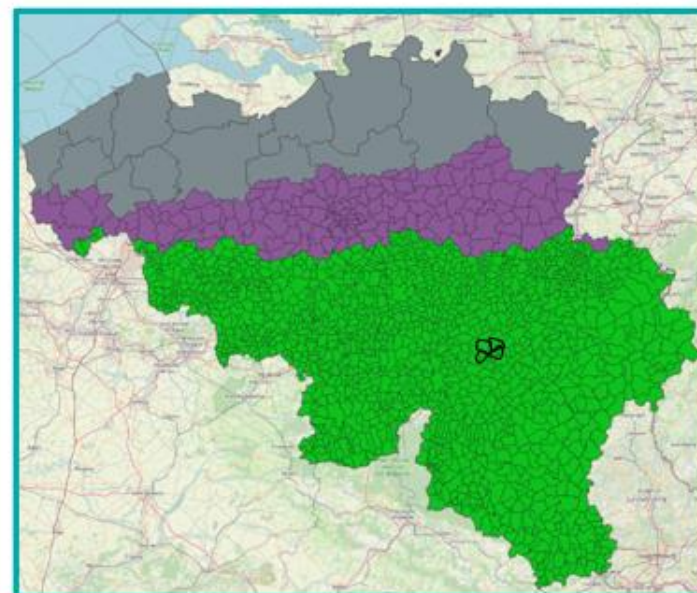
DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE

Une structure de déplacements évaluée sur base de données de Floating Mobile Data

Les données reprises ci-après sont issues de l'analyse des Floating Mobile Data (FMD). Il s'agit de données anonymisées et agrégées issues des réseaux d'opérateurs de téléphonie mobile afin de recueillir des informations sur les flux de déplacements quel que soit le mode transport ou le motif, ainsi que le nombre de présences dans certaines zones à différents moments de la journée. Ces données indiquent donc à quelle antenne était connecté chaque utilisateur durant la journée. De simples agrégations ont été effectuées pour obtenir des présences continues.

L'objectif est d'identifier les grands corridors de mouvement depuis et vers Soignies, et au sein même du territoire.

Les données analysées ont été collectées quotidiennement de mars à juin 2022, à l'exception des périodes de congés scolaires et proviennent du réseau Proximus. Selon la part de marché les données ont été redressées pour représenter l'ensemble des déplacements. Les déplacements ont été transmis à l'échelle des anciennes communes pour ce qui concerne la Wallonie, des communes pour la Région de Bruxelles-Capitale et les communes flamandes limitrophes, et à l'échelle des arrondissements pour le reste de la Flandre.



- Anciennes communes
- Communes
- Provinces

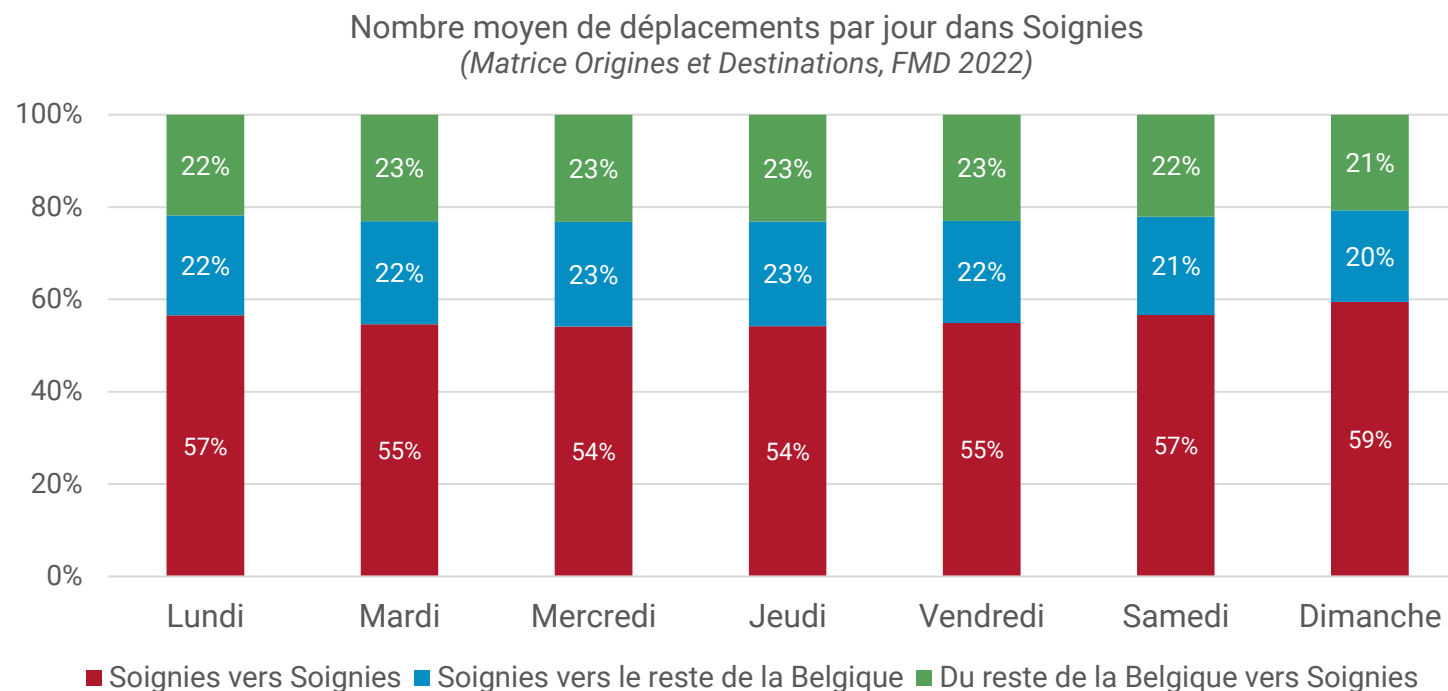
L'interprétation de ces données doit se faire avec beaucoup de précautions, sachant également qu'afin d'être repris en tant que déplacement, le seuil d'arrêt est de minimum 1h, ce qui signifie que les déplacements tels qu'aller chercher ou conduire quelqu'un (à l'école par exemple) ne sont pas repris dans les statistiques.

DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE

Une majorité des déplacements internes au territoire

L'analyse des déplacements par jour en lien avec le territoire sonégien montre que les déplacements internes sont en moyenne plus nombreux que vers ou depuis l'extérieur de la commune. À titre d'exemple, un jeudi moyen, 54% des déplacements s'effectuent au sein même du territoire tandis que respectivement 23% des déplacements s'effectuent vers l'extérieur et l'intérieur de la commune.

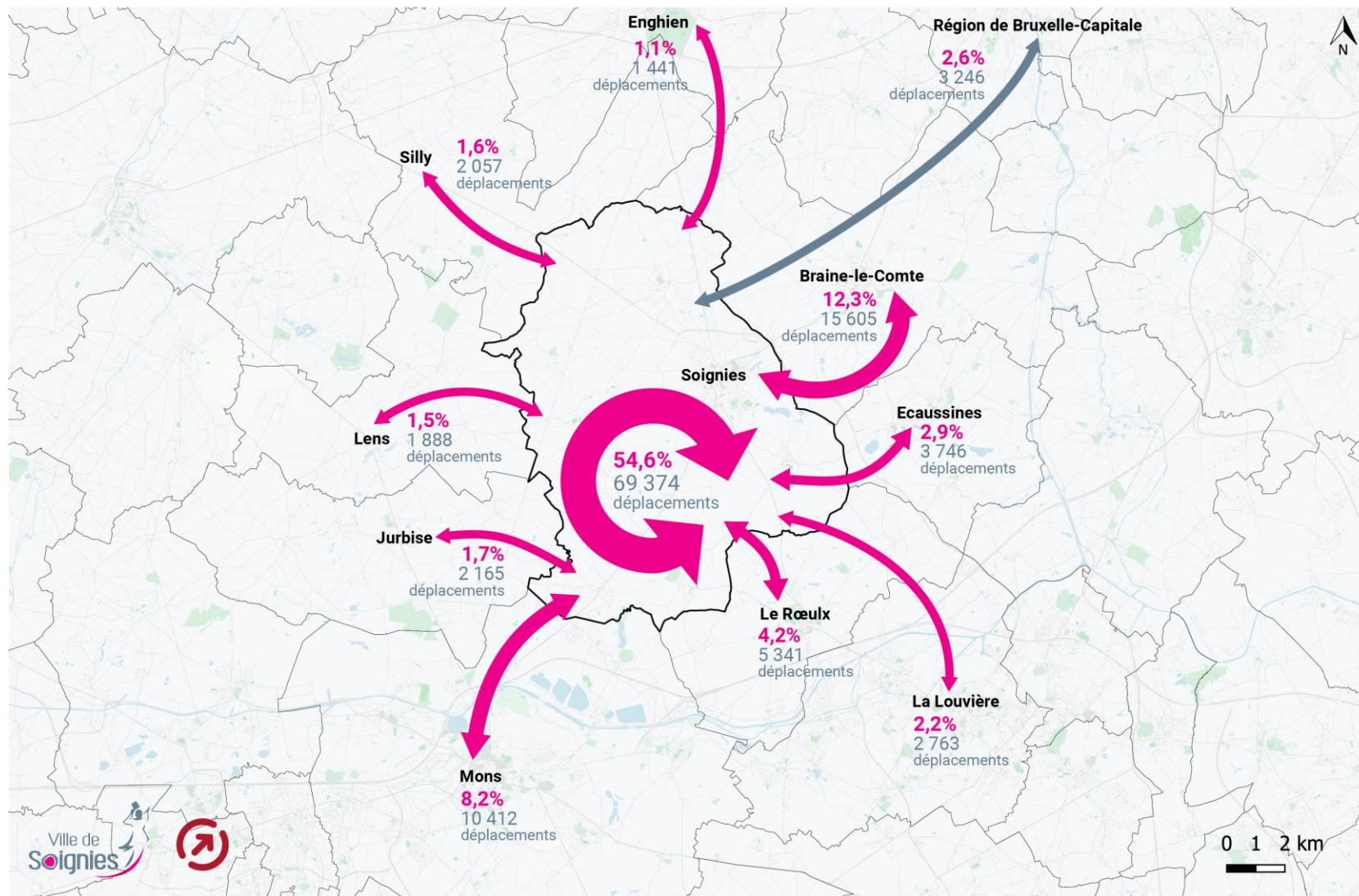
Le jour où le pic de déplacement est le plus important est le vendredi. Le samedi, le flux est quasiment aussi important que les jours de la semaine. Le dimanche, les déplacements sont en revanche moins nombreux. Pour rappel, les données considèrent un seuil de présence de minimum 1h, ce qui peut expliquer la (très) faible différence entre un samedi ou dimanche et un jour de semaine.



DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE SOIGNIES

PHASE 1 - Flux au sein du territoire sonégien, vers l'extérieur et l'intérieur de la commune *



Des échanges surtout avec les territoires situés à l'est et au sud

L'analyse des flux de déplacements via les Floating Mobile Data montre que la plupart des déplacements externes se font notamment vers le sud et l'est de la commune vers/depuis, par ordre d'importance : Braine-le-Comte, Mons, Le Roeulx, Écaussinnes et La Louvière.

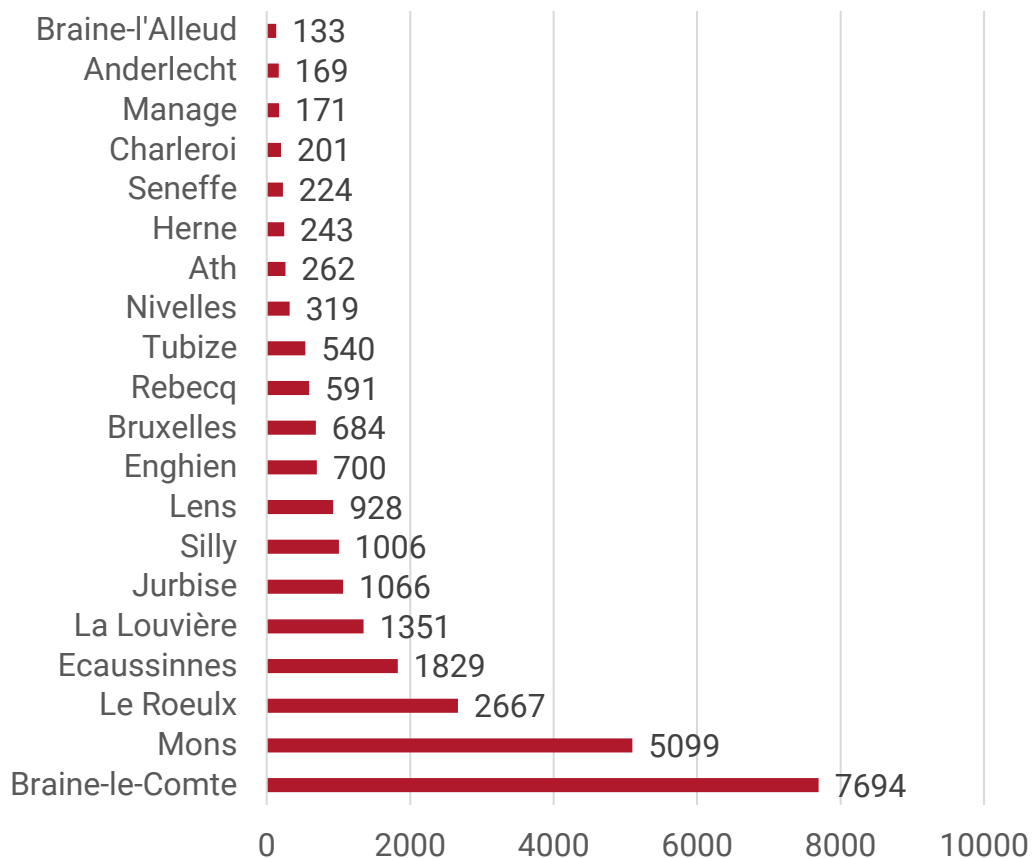
La page suivante reprend le top 20 des destinations et origines des déplacements journaliers au départ ou vers Soignies, pour un mardi moyen. Braine-le-Comte et Mons arrivent largement en tête de ces échanges.

À souligner le flux d'échanges avec la Région de Bruxelles-Capitale qui s'explique surtout par le motif « travail ».

*En nombre d'échanges par jour.

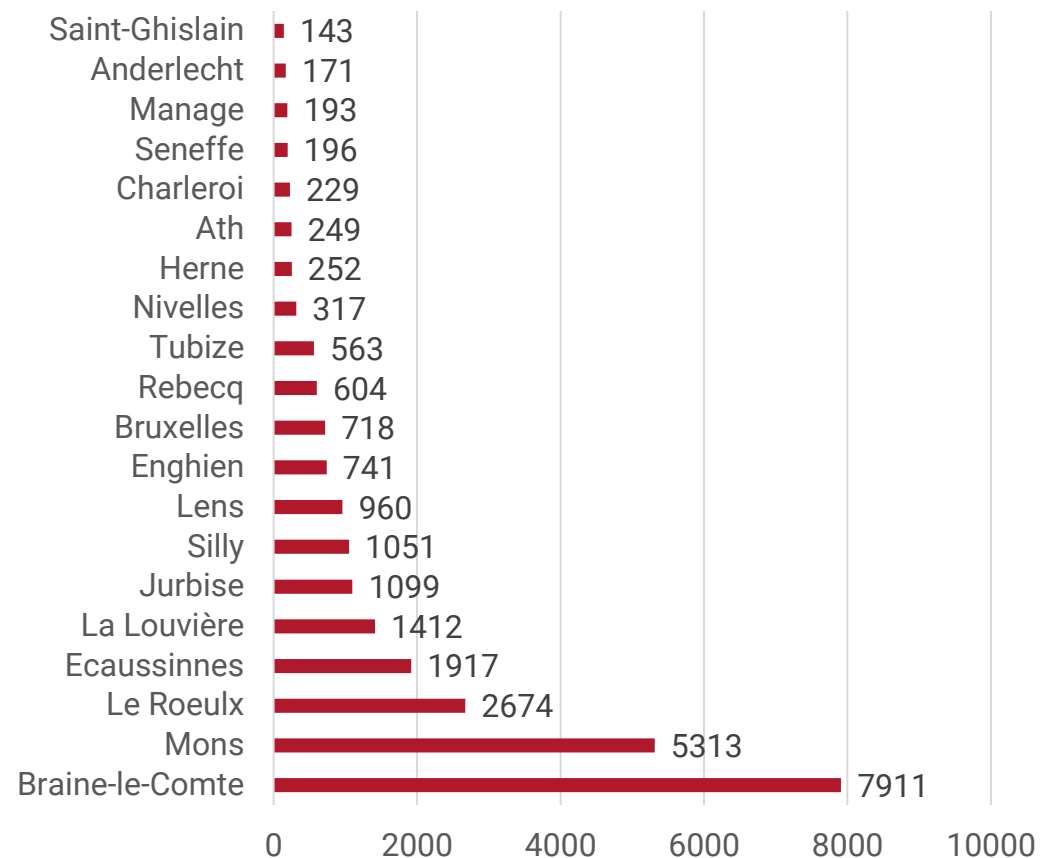
DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE

Top 20 des destinations des déplacements journaliers au départ de Soignies, pour un mardi moyen



Les pics horaires sont enregistrés entre 7 et 8 heures du matin et entre 16h et 17h.

Top 20 des origines des déplacements journaliers à destination de Soignies, pour un mardi moyen



Les pics horaires sont enregistrés entre 8 et 9 heures du matin et entre 16h et 18h.

De nombreux échanges entre le centre de Soignies et les autres villages de l'entité

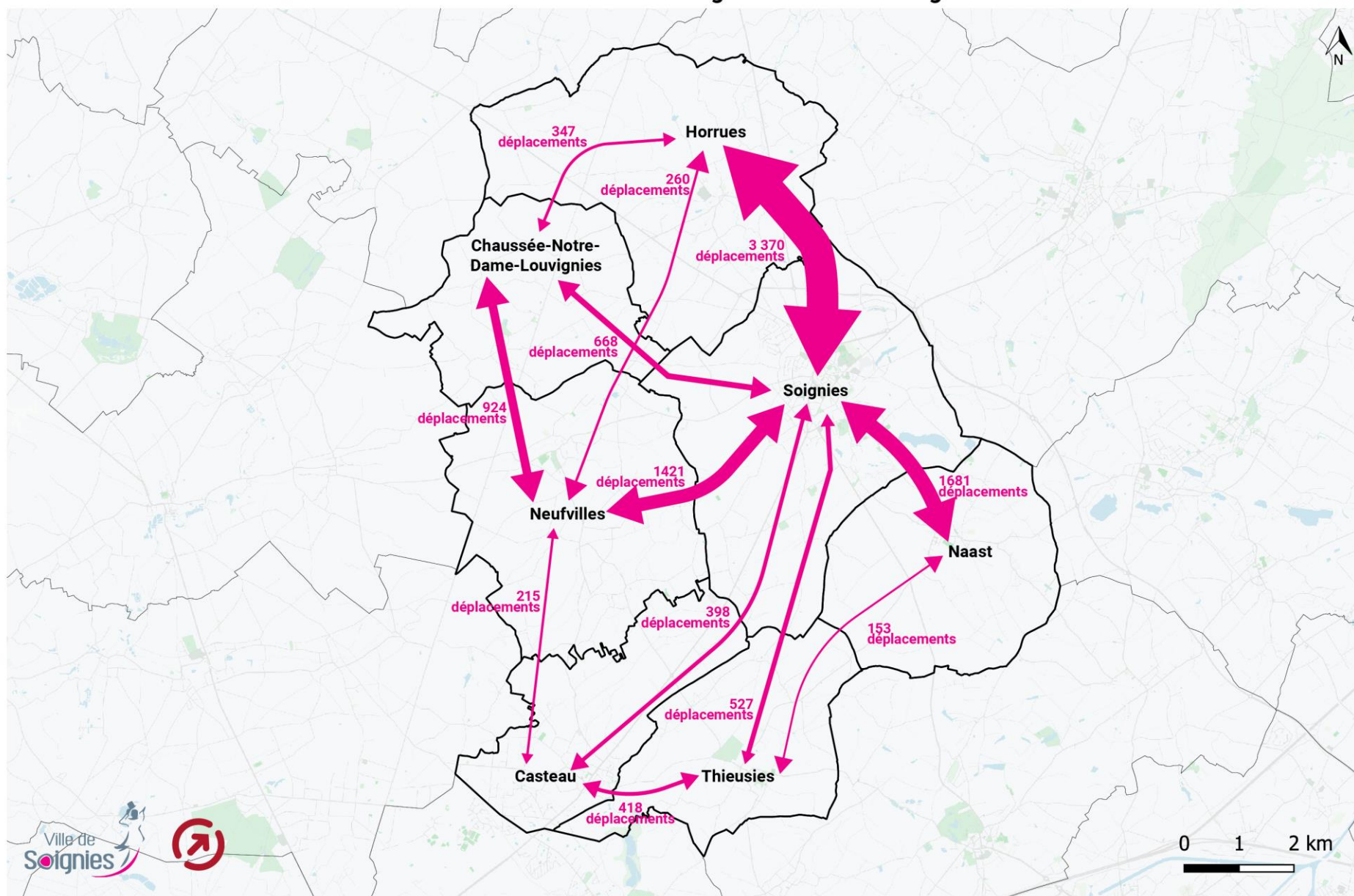
L'analyse des flux de déplacements via les Floating Mobile Data a montré qu'un peu plus de la moitié des déplacements des soignégiens étaient plutôt internes au territoire.

Ces déplacements sont importants vers/depuis le centre-ville de Soignies, en particulier depuis/vers les villages d'Horrues, Naast et Neufvilles.

Des échanges plus ou moins conséquents sont également effectués entre d'autres villages de l'entité, notamment entre Chaussée-Notre-Dame-Louvignies et Neufvilles.

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE SOIGNIES

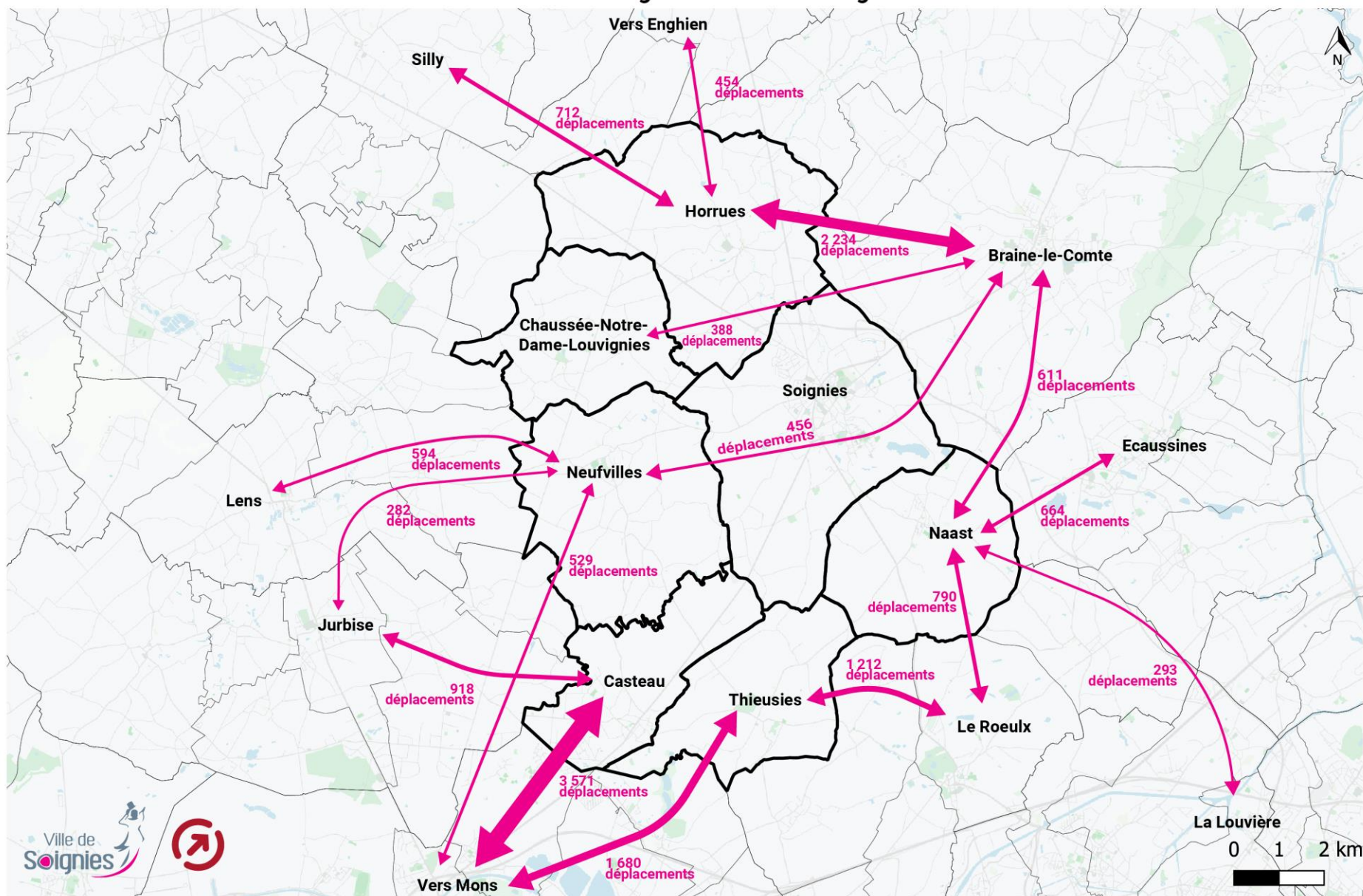
PHASE 1 - Flux entres les villages de la Ville de Soignies*



*Plus de 100 déplacements, un mardi moyen.

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE SOIGNIES

PHASE 1 - Flux entres les villages de la Ville de Soignies et l'extérieur *



*Plus de 250 déplacements, un mardi moyen.

Des échanges entre les villages de l'entité et leurs zones périphériques

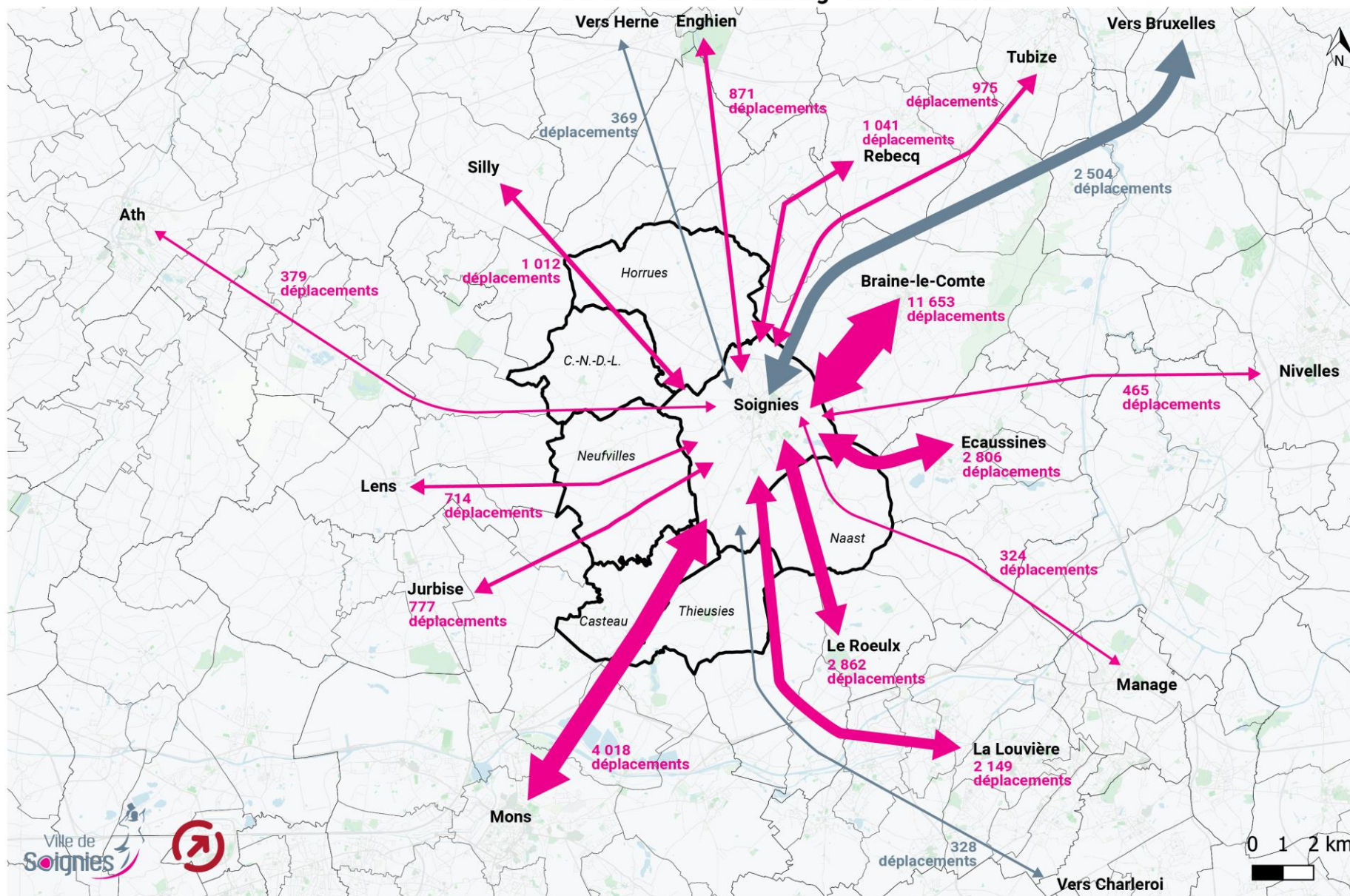
Une analyse des échanges entre les villages de l'entité et les territoires externes révèle que ceux-ci s'effectuent pour l'essentiel vers les zones périphériques.

Les habitants du village de Casteau ont plus d'échanges avec la ville de Mons (davantage qu'avec le centre de Soignies) par exemple. C'est également le cas pour Thieusies, mais avec une intensité plus faible.

Plus au nord de l'entité, Horrues compte davantage de déplacements avec Braine-le-Comte, Silly et Enghien. Et Naast avec Ecaussines, Braine-le-Comte ou encore Le Roeulx.

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE SOIGNIES

PHASE 1 - Flux entres le centre-ville de Soignies et l'extérieur*



*Plus de 250 déplacements, un mardi moyen.

Un centre-ville qui entretient des échanges plus diffus avec les territoires voisins

La carte ci-contre montre toutefois que les échanges se font davantage avec les territoires situés à l'est et au sud du territoire.

De nombreux déplacements se font également vers la Capitale.

2. TERRITOIRE ET POPULATION

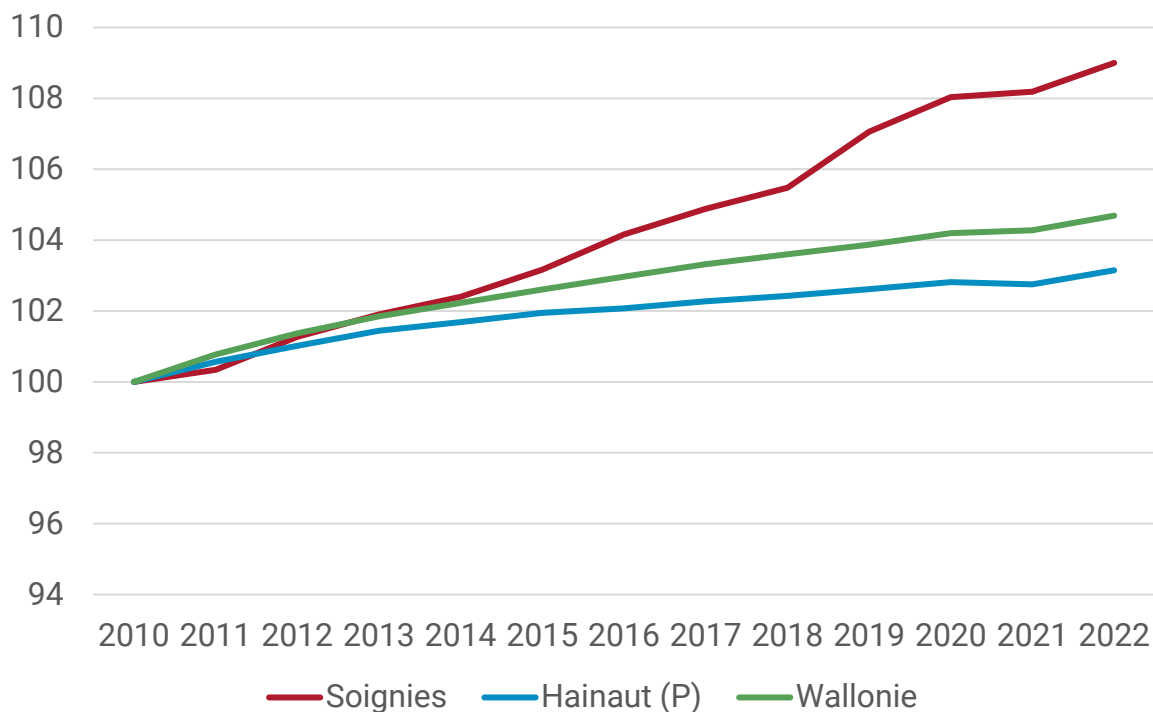
PROFIL DE LA POPULATION

PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA POPULATION

Une commune en croissance démographique

Pour rappel, Soignies est peuplée d'un peu plus de 28.000 habitants. Elle a connu une évolution positive de sa population depuis 2010 (+9%), une augmentation bien supérieure à celle du Hainaut (+3%) et de la Wallonie (+5%) (Statbel, 2022).

EVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 2010 ET 2022
(SUR BASE 100)

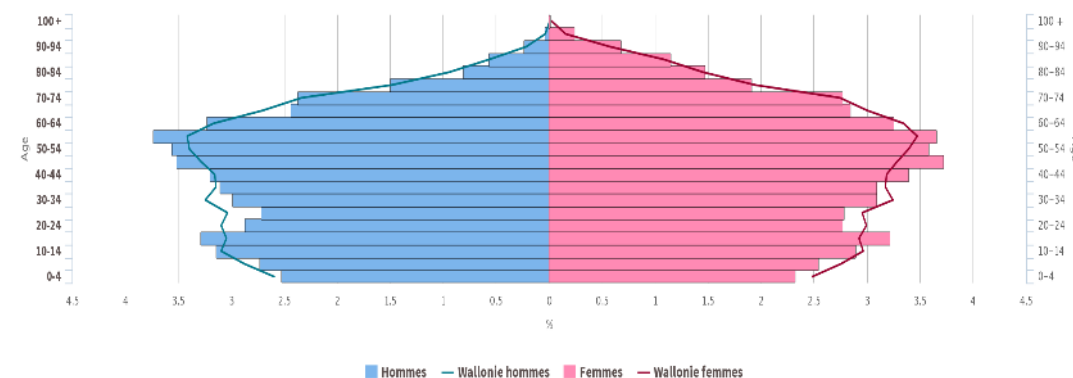


Une population sensiblement plus âgée que la moyenne wallonne

Avec un âge moyen de moins de 42,2 ans, la ville de Soignies se caractérise par une population légèrement plus âgée que la moyenne de la Province (41,8) et la Région (41,8).

C'est surtout la tranche d'âge 40-59 ans qui est sur-représentée par rapport à la moyenne wallonne tant chez les hommes que chez les femmes. En revanche, sa jeune population active (20-34 ans) est sous-représentée.

Pyramide des âges de l'entité SOIGNIES (Commune) [01/01/2022]



Sources : SPF Économie - Statbel

PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA POPULATION

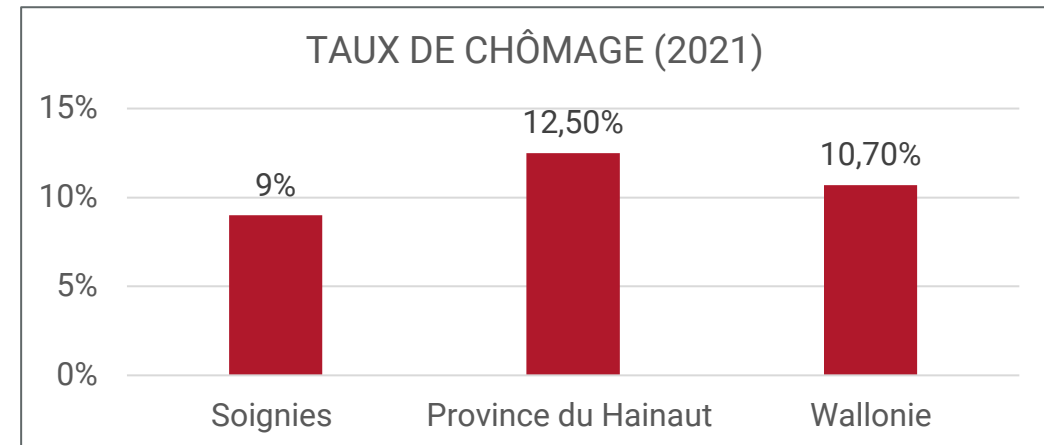
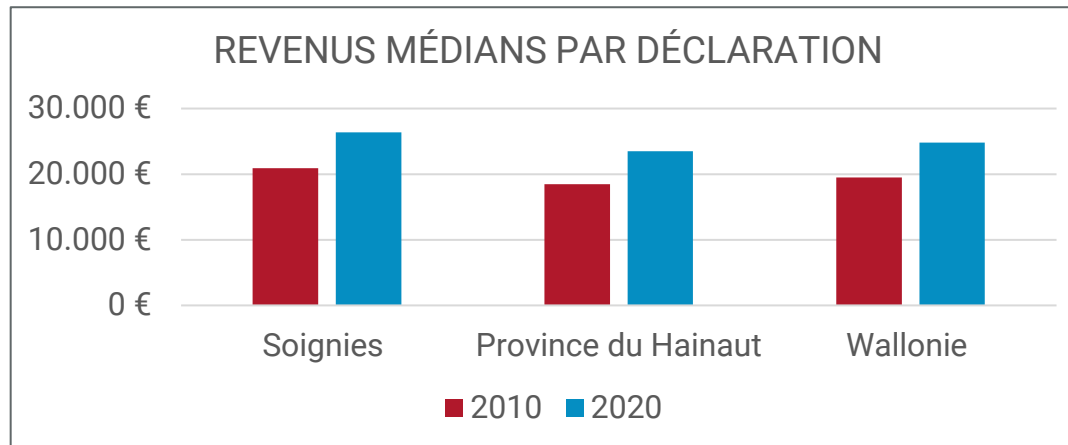
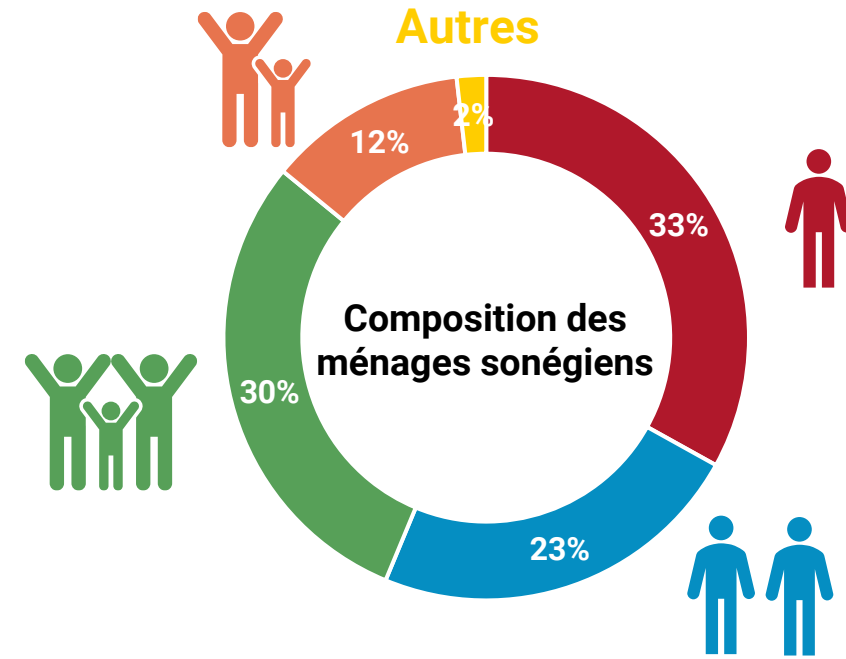
Une répartition des ménages assez classique

La répartition des ménages est similaire à celle de la province et de la région, avec cependant une très légère sur-représentation des couples avec enfants (30%) par rapport à la moyenne régionale (27%).

Source : Statbel, 2022

Une population aux revenus en hausse, légèrement plus élevée que la moyenne wallonne et un taux de chômage inférieur à la moyenne régionale

Source : Statbel, 2020 & Hainaut Développement, 2021



PROFIL DE MOBILITÉ DE LA POPULATION

Un taux de motorisation des ménages similaire à la moyenne wallonne

Le taux de motorisation moyen des ménages privés sonégiens (1,14 véh./ménage) est globalement similaire à celui de la Région wallonne (1,10 véh./ménage).

Sur la commune de Soignies, 76% des ménages possèdent au moins 1 véhicule, ce qui est équivalent à la moyenne wallonne (75%). La part des ménages sans voiture est donc de 24%, celle des ménages possédant 1 véhicule de 47%, 2 véhicules de 22,6% et 3 ou plus de 6,4%.

Une disparité probable entre centre et villages

Si aucune donnée n'est disponible quant à la répartition de ce taux de motorisation à l'échelle du territoire sonégien, il est probable qu'il soit moins élevé dans le centre-ville où l'offre de mobilité est plus importante, et à l'inverse plus important dans les villages.



Source : Traject

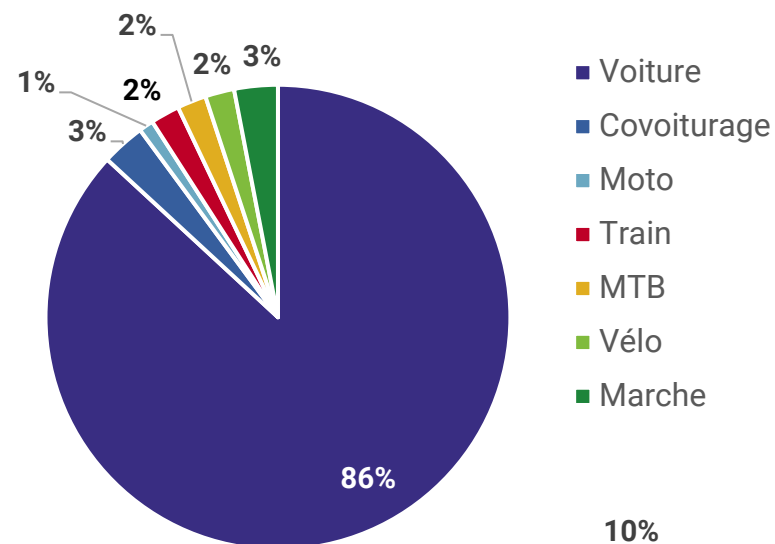
PROFIL DE MOBILITÉ DES USAGERS DU TERRITOIRE

Des travailleurs dont le mode de transport privilégié est la voiture

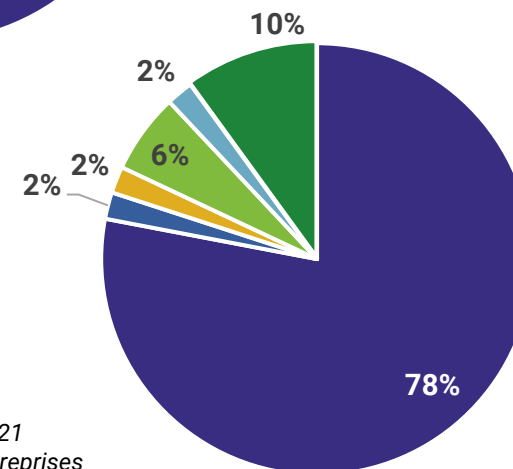
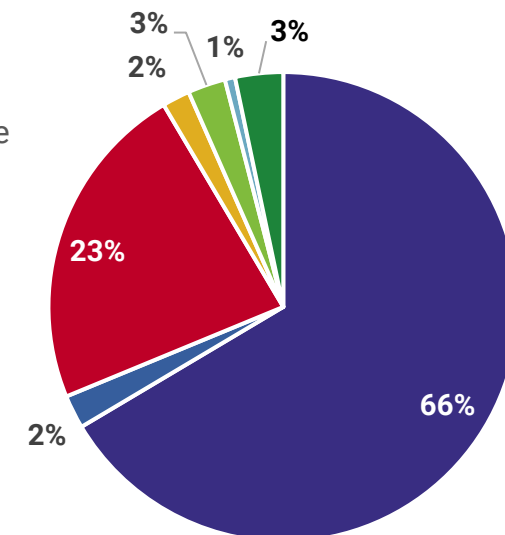
Afin d'étudier comment les travailleurs de Soignies se déplacent pour se rendre sur leur lieu de travail, ce sont les données issues du diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail réalisé en 2021 qui ont été utilisées :

- 86% des personnes travaillant à Soignies se déplacent en voiture. Ils sont donc très peu à se rendre sur le lieu de travail via un autre mode de déplacement, malgré le fait que nombre d'entre eux sont originaires de la commune ou viennent des communes voisines ;
- 66% des sonégiens se rendent sur le lieu de travail en voiture, suivi du train (23%). Pour rappel, une large partie de ceux-ci travaillent à l'extérieur du territoire et notamment à Bruxelles et Mons ;
- Les sonégiens travaillant à Soignies se rendent principalement en voiture (78%) sur le lieu de travail. À noter que 10% d'entre eux s'y rendent à pied, et 6% à vélo.

PART MODALE DES PERSONNES VENANT TRAVAILLER À SOIGNIES



PART MODALE DES TRAVAILLEURS DE SOIGNIES



PART MODALE DES SONÉGIENS TRAVAILLANT À SOIGNIES

Source : Diagnostic Fédéral 2021
(sur base des données des entreprises de plus de 100 travailleurs)

PROFIL DE MOBILITÉ DES COMMERÇANTS ET CHALANDS DU CENTRE-VILLE - PRÉSENTATION

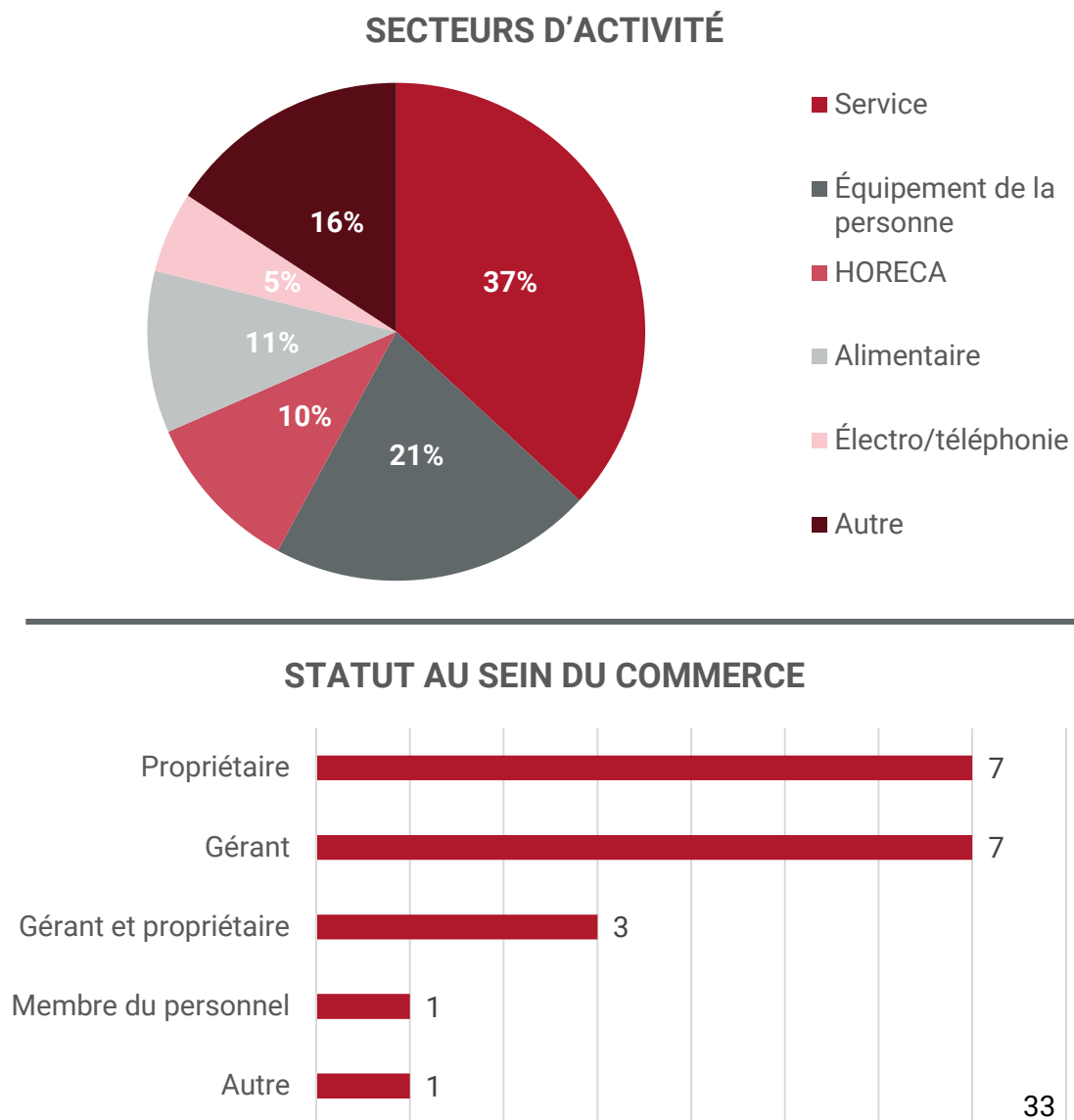
Enquêtes menées auprès des commerçants et chalandes du centre-ville

Dans le cadre du présent PCM, deux enquêtes mobilité ont été réalisées dans les commerces du centre-ville afin d'objectiver entre autres les habitudes de déplacements des commerçants (et la perception qu'ils ont de la mobilité de leur clients) et les habitudes de déplacements des chalandes.

Ainsi, l'enquête commerçant a été transmise par mail aux commerçants du centre-ville par la Ville de Soignies. 19 d'entre eux y ont répondu.

Les clients des commerces du centre-ville ont, eux, été interrogés par la Ville de Soignies le samedi 9 mars 2024. 66 personnes ont ainsi répondu à l'enquête.

Les résultats de ces enquêtes sont présentés ci-après.

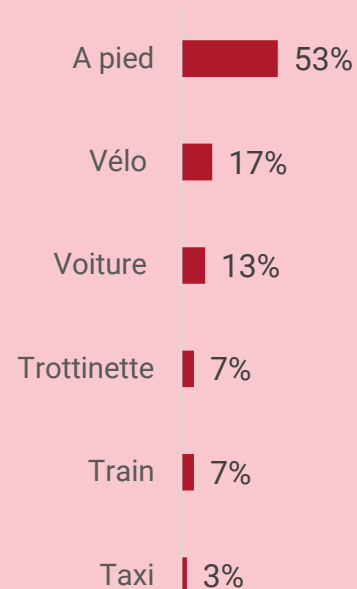


ENQUÊTE MOBILITÉ CENTRE-VILLE : **COMMERÇANTS**

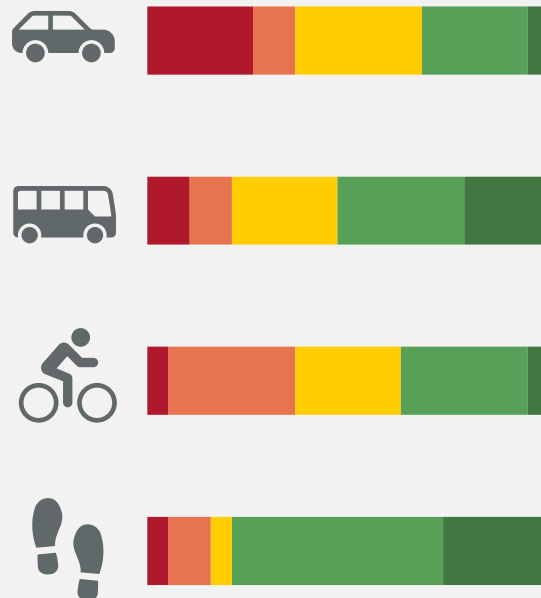
68% des commerçants sondés se rendent dans leur commerce en voiture
11% des commerçants s'y rendent à pied, **11%** à vélo et **11%** y vivent.

95% des commerçants estiment que les clients des magasins du centre-ville s'y rendent en voiture

PERCEPTION DES AUTRES MODES DE TRANSPORT :



PERCEPTION DE FACILITÉ D'ACCÈS DES COMMERCES DU CENTRE-VILLE EN :



Le centre-ville piétonnier?

Une menace pour 74% des commerçants sondés et une opportunité pour 16% d'entre eux.

Le centre-ville réaménagé et les zones de parking écartées?

Une menace pour 89% des commerçants sondés et une opportunité pour 5% d'entre eux.

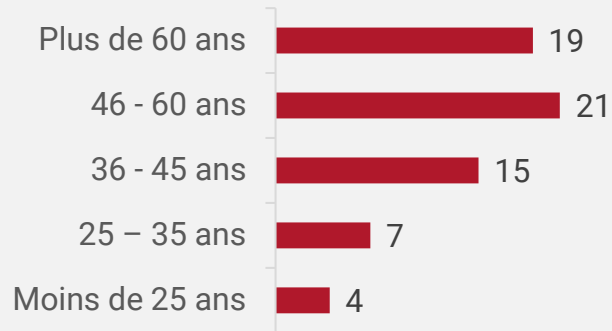
SUGGESTIONS POUR AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DES COMMERCES DU CENTRE-VILLE :

1. Stationnement gratuit / de longue durée (9)
2. Faciliter et sécuriser l'accès au centre-ville pour piétons et cyclistes (4)
3. Vitesses des véhicules excessives (2)
4. Parking gratuit pour les commerçants (2)
5. Améliorer la qualité des trottoirs (1)
6. Piétonnisation rue de Mons (1)
7. Ne pas piétonniser (1)
8. Augmenter le stationnement (1)

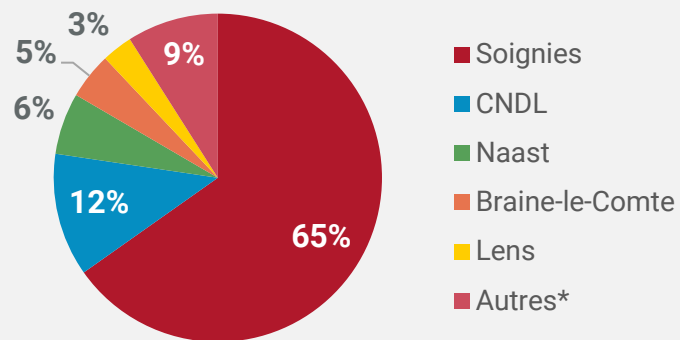
ENQUÊTE MOBILITÉ CENTRE-VILLE : CHALANDS

PROFIL DES CLIENTS SONDES :

TRANCHE D'ÂGE DES CLIENTS



PROVENANCE DES CLIENTS



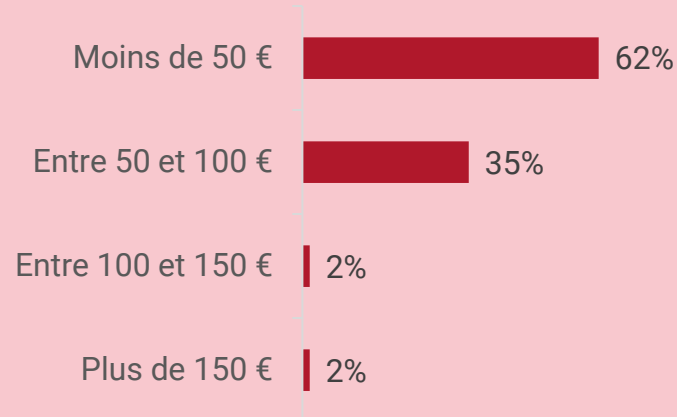
*Mons, Jurbise, Thieusies, Le Roeulx, Ecaussines, Boussu

PRÉSENCE, FRÉQUENCE ET DÉPENSES DANS LE CENTRE-VILLE :

86% Des clients interrogés sont présents dans le centre-ville uniquement pour faire des achats ou se restaurer.

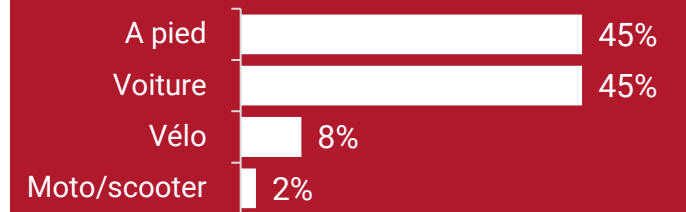
41% Des clients interrogés s'y rendent une fois par semaine tandis que **27%** clients s'y rendent 2 à 3 fois par semaine.

DÉPENSES MOYENNES



MOBILITÉ DES CLIENTS SONDES :

MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL DES CLIENTS



MOTIF DU CHOIX DU MODE DE TRANSPORT



1. Facilité/Proximité du lieu de départ (26%)
2. J'apprécie la marche (20%)
3. Exercice physique (15%)



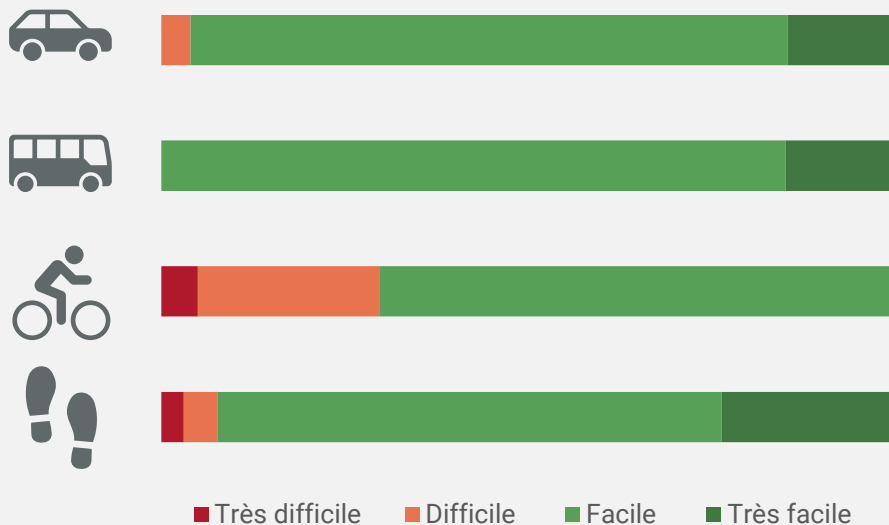
1. Pas de voiture (29%)
2. Facilité/proximité du lieu de départ, exercice physique, question financière et apprécie le vélo (14%)
3. Rapidité et autonomie (7%)



1. Rapidité (43%)
2. Confort (17%)
3. Autonomie (15%)

ENQUÊTE MOBILITÉ CENTRE-VILLE : CHALANDS

SE DÉPLACER EN CENTRE-VILLE :



SANS VOITURE, COMMENT SERIEZ-VOUS VENU ?



24%



9%

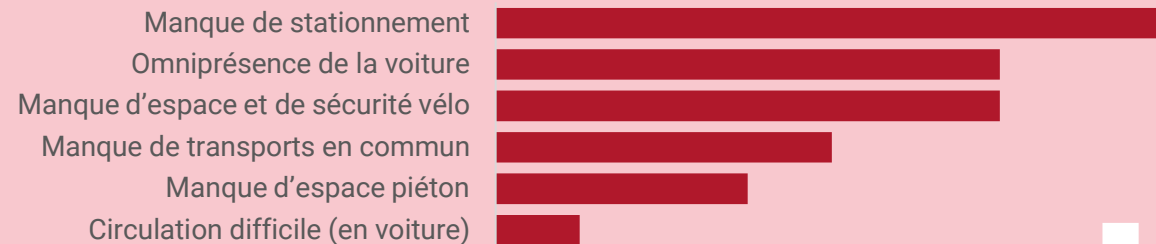


8%

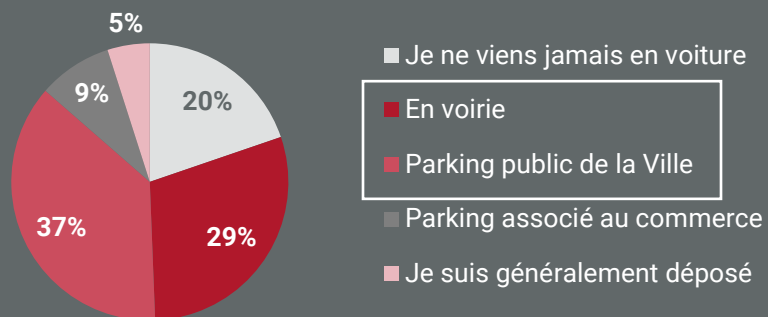


6%

LES FREINS À L'ACCESSIBILITÉ/ATTRACTIVITÉ DU CENTRE :



STATIONNEMENT EN CENTRE-VILLE :



CONDITIONS DE STATIONNEMENT :



AUTRES FREINS :

1. Manque de commerces (7)
2. Qualité/accessibilité des trottoirs (3)
3. Attractivité et variété des commerces (2)
4. Horaires des commerces (2)
5. Attractivité pour les jeunes (1)
6. Contrôles de stationnement (1)



ENQUÊTE MOBILITÉ CENTRE-VILLE : **CHALANDS**

LE TOP DES MESURES POUR AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ ET L'ACCESSIBILITÉ DES COMMERCE DU CENTRE-VILLE :



1. Végétaliser le centre-ville (26)
2. Des trottoirs plus larges (18)
3. Faciliter l'accès et le stationnement vélo (15)
4. Une meilleure desserte/fréquence des transports en commun (8)
5. Faciliter l'accès et le stationnement automobile (8)
6. Davantage de commerces et horeca (7)
7. Redynamisation des commerces du centre-ville (3)
8. Piétonnisation de la rue de Mons (1)

POURQUOI PRIVILÉGIER LE CENTRE-VILLE PAR RAPPORT AUX ZONES COMMERCIALES ?

1. Types de commerces présents dans le centre-ville (36)
2. Qualité des services proposés par les commerçants (36)
3. Accessibilité à pied du centre-ville (19)
4. Convivialité du centre-ville (18)
5. Proximité des magasins du centre-ville par rapport à mon domicile (14)
6. Consommer local (7)
7. Accessibilité en voiture du centre-ville (7)
8. Accessibilité à vélo du centre-ville (4)
9. Accessibilité en transports en commun du centre-ville (2)

SYNTHÈSE

SOIGNIES...

Une ville...

- Bien desservie par les grands axes de communication ;
- Étendue dont la densité de population est fortement concentrée dans le centre-ville ;
- Qui constitue un pôle local, et qui attire des travailleurs principalement issus du Hainaut et des étudiants du secondaire des communes voisines.

...dont la population...

- Est en croissance ;
- Légèrement plus âgée que la moyenne régionale et provinciale ;
- Qui possède des revenus plus élevés que la moyenne de la Province et de la Région ;
- Avec un taux de chômage inférieur à la moyenne wallonne ;
- Et présentant un taux de possession de véhicule(s) par ménage similaire à la moyenne wallonne.

...et dont les déplacements...

- Domicile-travail des sonégiens se fait principalement en voiture (66%) ou en train (23% des sonégiens) ;
- Les sonégiens travaillant dans l'entité se déplacent également majoritairement en voiture (78%) mais la marche à pied est également populaire (10%) ;
- Les personnes vivant à l'extérieur de la commune et travaillant à Soignies, se déplacent aussi principalement en voiture.
- Les commerces du centre-ville majoritairement fréquentés par les locaux

3. DÉPLACEMENTS À PIED ET PMR

3. DÉPLACEMENTS À PIED ET PMR

ZONES APAISÉES

ZONES 30

Une Ville pionnière

Soignies a été l'une des villes pionnières en Wallonie avec l'instauration de son centre urbain en zone 30 (2014) :

« Le périmètre de la zone 30 est délimité par la hanse formée par la Nationale 6 au nord et la voie ferrée au sud. Les entrées de zone sont identifiées par des panneaux (toujours), par des chicanes (rue du Nouveau monde et chemin de Nivelles), par des effets de porte (rue de Neufvilles, rue P.J. Wincqz, rue G. Wincqz et rue Léon Hachez) ou encore par des coussins berlinois (rue de Steenkerque, rempart du Vieux cimetière et rue de la Station). » (soignies.be)

Dans le centre, des zones 30 couvrent également l'ensemble du quartier des Cerisiers et une partie du quartier des Carrières.

Outre le centre-ville, les cœurs de village de Horrues, Thieusies, et les abords de l'église de Casteau ont également été limités à une vitesse de 30 km/h (cf. carte à la page suivante), en sus de l'ensemble des abords d'écoles. À noter que si des effets de porte ou la configuration des lieux rendent visibles et crédibles ces zones à Horrues et Casteau, aucun aménagement ne matérialise celle du cœur de Thieusies.



Zone 30 centre-ville de Soignies (gare)
Source : Traject, 2023

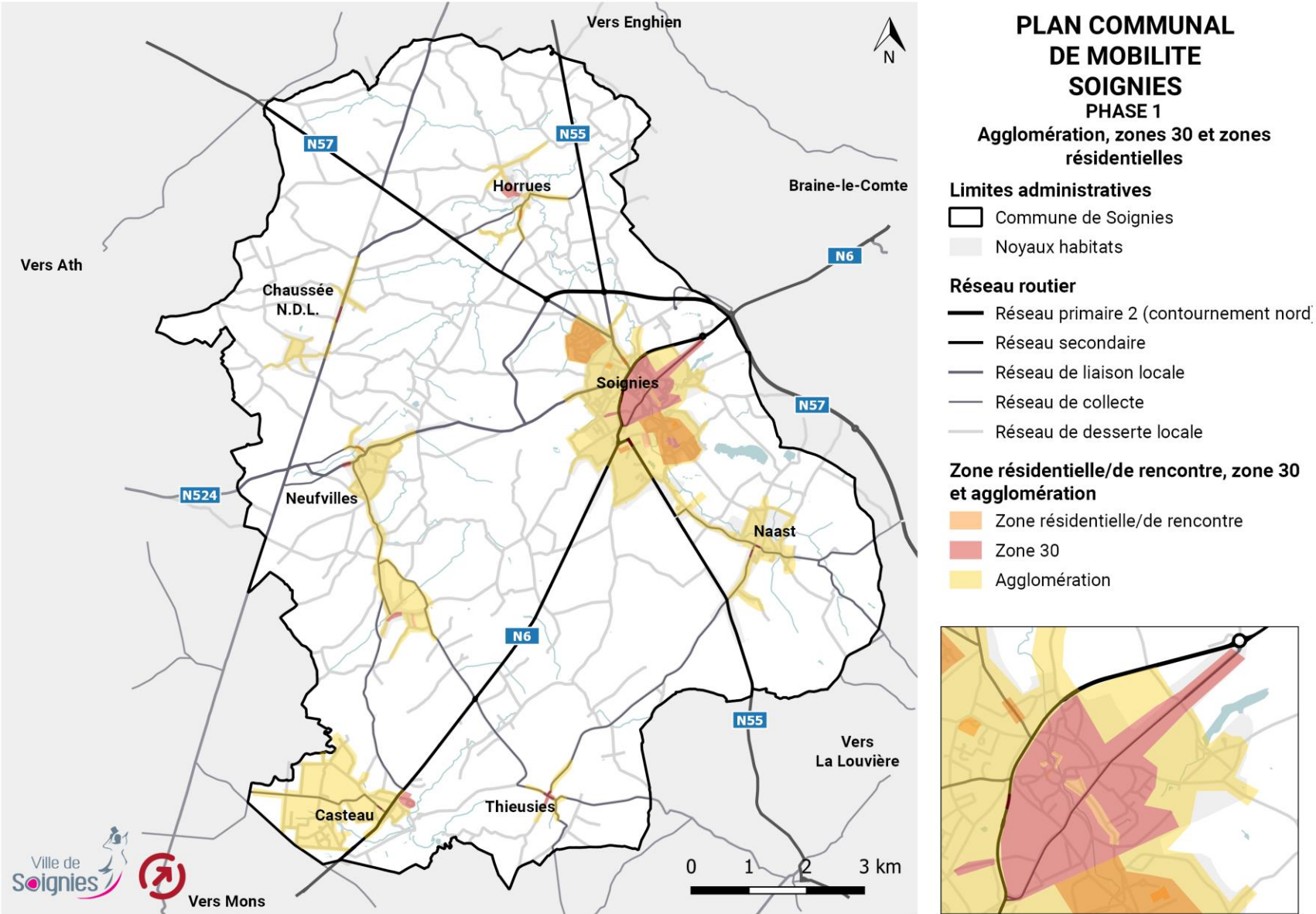


Zone 30 à Thieusies
Source : Traject, 2023



Zone 30 à Horrues
Source : Traject, 2023

ZONES RÉSIDENTIELLES ET DE RENCONTRE



ZONES RÉSIDENTIELLES ET DE RENCONTRE

Des zones de partage entre les usagers dans le cœur de ville

La ville développe plus largement une politique de création de zones apaisées sur son territoire, englobant les zones résidentielles et de rencontre. Ces zones, dans lesquelles la vitesse est limitée à 20 km/h, permettent de favoriser les déplacements des piétons (et des cyclistes).

Des telles zones existent dans le centre de Soignies, notamment au niveau du parvis de la Collégiale ou encore de la rue Léon Maubert.

La Ville mentionne néanmoins que certaines zones résidentielles sont « problématiques », comme celle de la rue de l'Ecole Moderne, en raison d'un flux de trafic assez important et d'une difficulté pour le piéton à y trouver sa place.



CHEMINS RÉSERVÉS

Quelques chemins réservés sur le territoire

Les chemins réservés sont conçus pour favoriser la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers puisqu'ils sont, à quelques exceptions près, les seuls usagers à pouvoir y circuler. Sur ces chemins, la vitesse est par ailleurs limitée à 30 km/h. Ces chemins permettent donc de faciliter les déplacements notamment entre les villages.

À Soignies, quelques sections de voirie sont en chemin réservé, dont celui du Fayt permettant de relier Horrues au centre-ville. Ceux-ci ne sont pas généralisés sur le territoire et correspondent le cas échéant à des sections d'itinéraires cyclables.



3. DÉPLACEMENTS À PIED ET PMR

DÉPLACEMENTS PIÉTONS

DÉPLACEMENTS PIÉTONS AU SEIN DU CENTRE URBAIN

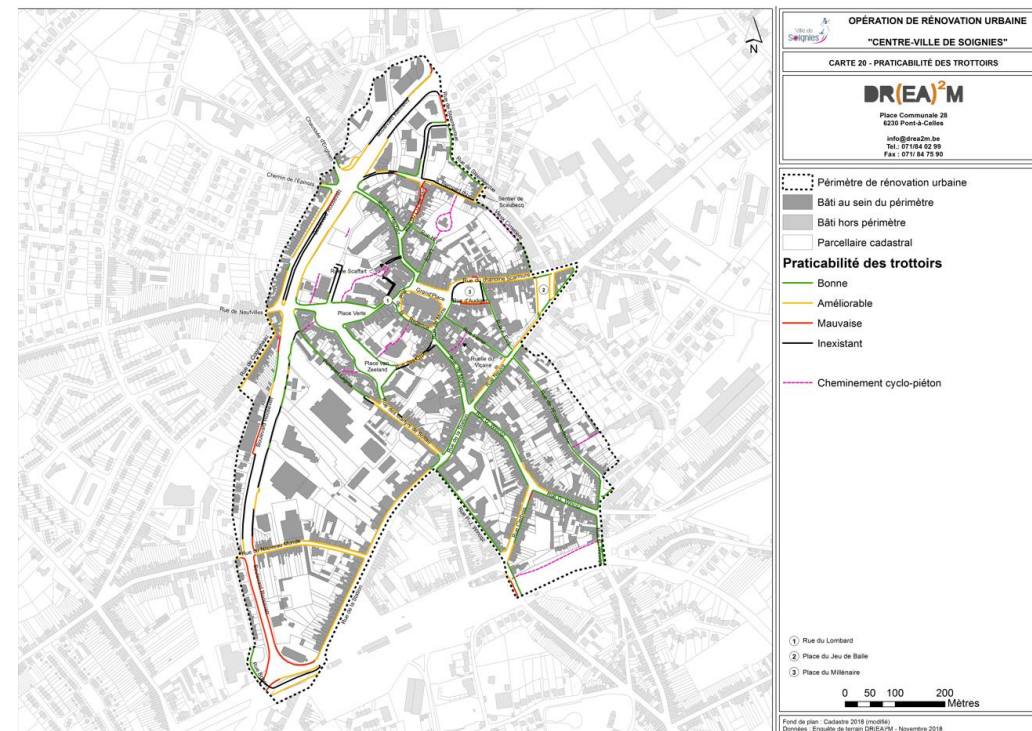
De nombreuses voies équipées de cheminements piétons de largeur confortable et des zones apaisées...mais un revêtement qui n'est majoritairement pas qualitatif

Dans le cadre du projet de rénovation urbaine, une analyse détaillée du réseau piéton a été réalisée dans le centre-ville de Soignies par le bureau d'Architecture DR(EA)²M.

Il en ressort que :

- Comme mentionné ci-avant, de nombreuses zones de rencontre, zones résidentielles et cheminements cyclo-piétons ont été développées dans le centre-ville. Cela représente un atout important pour la Ville mais des améliorations peuvent encore être apportées afin que le piéton puisse trouver sa place plus facilement dans les zones les plus fréquentées par les automobilistes (rue de l'Ecole Moderne par exemple).
- La majorité des voiries sont généralement équipées de trottoirs (ou espace de circulation pour les piétons) dont environ 75% possèdent une largeur d'au minimum 1,50m. Ce qui signifie tout de même que 25% des trottoirs sont relativement étroits avec, parfois, une largeur de moins d'un mètre de large.
- Concernant la qualité de revêtement de ces trottoirs, la praticabilité de ceux-ci est jugée comme bonne dans moins de la moitié des cas (45%), améliorable pour pratiquement une autre moitié (44%), et comme mauvaise dans le reste des cas (11%).

En combinant ces deux derniers facteurs, seuls 40 % des trottoirs du centre-ville présentent une largeur d'au minimum 1,50 m et sont qualifiés comme étant de bonne qualité.



*Praticabilité des trottoirs dans le centre de Soignies,
Opération de Rénovation Urbaine du Centre de Soignies,
DR(EA)²M, 2022*

DÉPLACEMENTS PIÉTONS AU SEIN DU CENTRE URBAIN

La Grand Place pas toujours qualitative pour les piétons...la Collégiale peu mise en valeur

Dans le cœur historique, l'espace alloué aux piétons et la qualité des cheminements qui leur sont destinés sont globalement satisfaisants, bien qu'ils ne soient pas considérés par de nombreuses personnes comme suffisamment qualitatifs. Dans le cadre du projet de rénovation urbaine, une enquête a en effet été réalisée auprès des habitants. Celle-ci révèle que 73% des personnes interrogées ce jour-là estiment que les aménagements ne sont donc pas « suffisamment qualitatifs ». Ils estiment également que la Collégiale n'est ainsi pas suffisamment mise en valeur de par la place importante laissée à la voiture (Opération de Rénovation Urbaine « Centre-ville de Soignies », Tome 3).

En effet, parmi les principaux lieux qui peuvent être pointés (négativement), la Grand Place et les abords de la Collégiale Saint-Vincent. Du côté nord de la place en particulier, les cheminements piétons sont très peu qualitatifs et l'espace largement dédié à la voiture. Les cheminements ne sont en outre pas continus.

Une place du Millénaire pas pensée pour le piéton

La place du Millénaire est un autre (mauvais) exemple. Les cheminements piétons y sont très peu qualitatifs et cette place également essentiellement dédiée à la voiture (stationnement, circulation). De ce fait, les liaisons piétonnes ne sont pas toujours suffisantes ou continues. Ainsi, par exemple, en venant de la rue de Mons vers la rue d'Audiger, il faut traverser le parking car le trottoir s'arrête subitement (photo ci-contre).



Grand Place
Traject 2023



Rue d'Audiger
Traject 2023

DÉPLACEMENTS PIÉTONS AU SEIN DU CENTRE URBAIN

Davantage d'espaces alloués aux piétons sur la place Van Zeeland et la Place Verte ... mais des places également largement dominées par la voiture

Ces deux places (et la Grand Place) sont animées tous les mardis, jour de marché à Soignies, et occupées par une septantaine de marchands.

À l'instar des deux autres places précitées, les autres jours de la semaine celles-ci ont une fonction essentielle de parking (payant et à disque bleu). Elles offrent néanmoins davantage d'espaces pour les piétons, et sont notamment agrémentées de bancs.

Des rues commerçantes de qualité variable

La rue du Lombard, qui permet de faire la liaison entre la Place Verte et la Grand-Place, accueille des commerces de proximité (comme une pâtisserie ou fromagerie) mais est cependant très mal aménagée pour les piétons. Les trottoirs y sont beaucoup trop étroits obligeant les piétons à circuler sur la voirie. Le stationnement automobile y a été largement privilégié par rapport aux déplacements à pied.



DÉPLACEMENTS PIÉTONS AU SEIN DU CENTRE URBAIN

A l'instar de la rue du Lombard, la rue du Chanoine Scarnure n'offre pas non plus des cheminements piétons de qualité. Aucun dispositif ne permet par exemple pas non plus de traversée cette voirie au croisement avec la rue Félix Eloy (notamment pour les personnes à mobilité réduite).

La rue de Mons, l'une des principales rues commerçantes du centre-ville, et rue Léon Hachez, sont quant à elles, bien plus accueillantes pour les piétons. Les trottoirs y sont suffisamment larges et de bonne qualité. Il est néanmoins important de préciser qu'aucun aménagement pour les personnes à mobilité réduite, telles que des dalles podotactiles par exemple.



DÉPLACEMENTS PIÉTONS AU SEIN DU CENTRE URBAIN

Des espaces piétons de largeur confortable sur l'axe Station – Neuve...et des revêtements généralement en (très) bon état

La rue de la Station et la rue Neuve constituent un axe de déplacements important et de liaison entre le cœur de ville et la gare.

Bien qu'à certains endroits, une place importante y soit donnée à la voiture (en particulier à proximité de la gare), la qualité des aménagements piétons peut être qualifiée de globalement bonne. Les trottoirs présentent une largeur de minimum 1,5m et le revêtement de relativement bonne qualité.



DÉPLACEMENTS PIÉTONS AU SEIN DU CENTRE URBAIN

Des piétons « oubliés » sur le boulevard Roosevelt

Le boulevard Roosevelt (N6) est l'un des endroits les moins accueillants du centre-ville pour les piétons (et les cyclistes). Il accueille cependant des pôles importants du centre-ville comme la piscine, l'hôpital, une école ou de l'HoReCa.

D'une part, le flux trafic y est important et d'autre part, aucun aménagement continu n'est aménagé pour les piétons. Par endroit, aucun cheminement piéton n'existe, et les piétons sont alors amenés à se déplacer sur la zone de stationnement et/ou sur l'accotement. À un autre endroit, une piste cyclable a été peinte sur le trottoir, piétons et cyclistes doivent donc partager cet espace.

À souligner toutefois la présence de passages pour piétons au droit des différents carrefours ou équipements (avec feux à bouton poussoir) rendant quelque peu plus perméable cette voie largement destinée à l'automobile (4 bandes de circulation avec stationnement de part et d'autre). Cependant, les passages piétons en face du Chemin de l'Épinois sont en très mauvais états.



Boulevard Roosevelt (N6), Traject 2023

DÉPLACEMENTS PIÉTONS DANS LES QUARTIERS RÉSIDENTIELS

Des quartiers disposant de venelles offrant de précieux raccourcis et généralement équipés de trottoirs

Dans les quartiers périphériques du centre, les voiries sont généralement équipées de trottoirs. Comme partout ailleurs, la qualité de l'équipement est toutefois variable. Les nouveaux quartiers dont les constructions sont nouvelles possèdent des trottoirs de très bonne qualité (photo 1), alors que dans les quartiers plus anciens les revêtements sont généralement moins qualitatifs.

A souligner, la présence de multiples venelles qui offrent de précieux raccourcis (photo 3).



DÉPLACEMENTS PIÉTONS AU SEIN DES VILLAGES

Des infrastructures globalement moins accueillantes

Dans les villages, l'équipement en trottoirs des villages est aussi assez variable, mais de manière générale, les villages sont très peu aménagés pour les piétons ou les cheminements sont discontinus. En général, les centres et abords d'écoles (photo n°1 à Casteau) sont davantage équipés de trottoirs que le reste des villages. Outre le fait qu'ils soient discontinus ou d'une largeur insuffisante, les trottoirs sont également occupés par endroit par des véhicules en stationnement, représentant donc un obstacle pour le bon déplacement des piétons (et PMR), comme à Naast par exemple (photo n°3).

Des aménagements redonnant l'espace public aux piétons

Par endroit, l'espace public a été repensé en vue de permettre d'élargir l'espace dévolu aux piétons. A Naast, une zone de terrasse a été aménagée au sein d'un carrefour. Ce qui permet à la fois d'offrir un tel espace au commerçant tout en maintenant un espace de circulation confortable pour les piétons. Par ailleurs, En plus de donner plus d'espace aux piétons, le prolongement de cette terrasse avec l'installation de bacs de fleurs, permet de mieux structurer ce carrefour très large.



LA MARCHÉ À PIED COMME MODE DE DÉPLACEMENT

La marche comme mode de déplacement domicile-travail...

Pour rappel, d'après le diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail, la marche est le second mode de transport le plus utilisé par les travailleurs sonégiens pour se rendre sur le lieu de travail à Soignies. Ainsi, 10% des sonégiens travaillant dans l'entité se rendent à pied sur le lieu de travail.

...mais aussi pour de nombreux autres motifs de déplacements

Bien qu'aucune autre donnée ne permette actuellement d'évaluer le volume de déplacements effectués à pied sur le territoire, ni la nature de ces déplacements, les visites de terrains ont montré que de nombreux déplacements étaient effectués sur le territoire, en particulier dans le centre-ville, et pour divers motifs de déplacements (se rendre à l'école, à la gare, dans les commerces, etc.).



3. DÉPLACEMENTS À PIED ET PMR

DÉPLACEMENTS DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

PRISE EN COMPTE DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Des espaces publics peu adaptés aux personnes à mobilité réduite... mais un aspect en cours de suivi par la Ville

Bien que les aménagements récents témoignent d'une prise en compte des personnes à mobilité réduite dans l'espace public (quai de bus surélevé, abaissement de trottoirs au droit de quelques passages pour piétons, aménagements de zones résidentielles,...), celui-ci reste globalement peu adapté à leurs déplacements.

Dans le centre-ville, le patrimoine de la pierre bleue est notamment très important. Ainsi, le revêtement est majoritairement composé de cette pierre, mais les écartements entre les différentes dalles ne sont pas toujours propices aux déplacements des PMR. Certains trottoirs sont par ailleurs très étroits, ne sont pas systématiquement abaissés ni munis de dalles podotactiles aux abords des passages piétons ou traversées.

Une étude de rénovation urbaine réalisée en 2022 a permis de réaliser un cadastre des lieux problématiques. Le Conseil Consultatif des aînés et moins valides se réunit régulièrement pour aborder la thématique et relaie les problèmes à la commune.

Un suivi est donc réalisé par la Commune et la thématique est prise en compte dans les décisions de celle-ci.



SYNTHÈSE

En ce qui concerne les zones apaisées...

- Soignies, une ville pionnière dans le développement des zones 30 qui couvrent une large partie du centre-ville et plusieurs cœurs de village...mais des zones à rendre encore plus visibles et lisibles par endroit ;
- Des zones résidentielles et de rencontre également développées sur le territoire, en particulier dans le centre-ville ;
- Des chemins réservés permettant des connexions entre les différentes parties du territoire.

Des infrastructures piétonnes de qualité variable

- Un centre-ville mieux équipé, mais des revêtements pas toujours qualitatifs, des liaisons piétonnes discontinues, des trottoirs parfois trop étroits, et Une grande importance accordée au stationnement au détriment des aménagements piétons ;
- Des villages globalement peu aménagés pour les piétons ;
- Du stationnement empiétant sur les trottoirs dans certains villages ;
- Des espaces globalement peu adaptés aux déplacements des personnes à mobilité réduite (mais dont la problématique est prise en compte).

De nombreux déplacements effectués à pied

- 10% des sonégiens travaillant à Soignies se déplacent à pied ;
- Des déplacements effectués également pour de nombreux autres motifs

4. DÉPLACEMENTS À VÉLO

4. DÉPLACEMENTS À VÉLO

LE RÉSEAU CYCLABLE

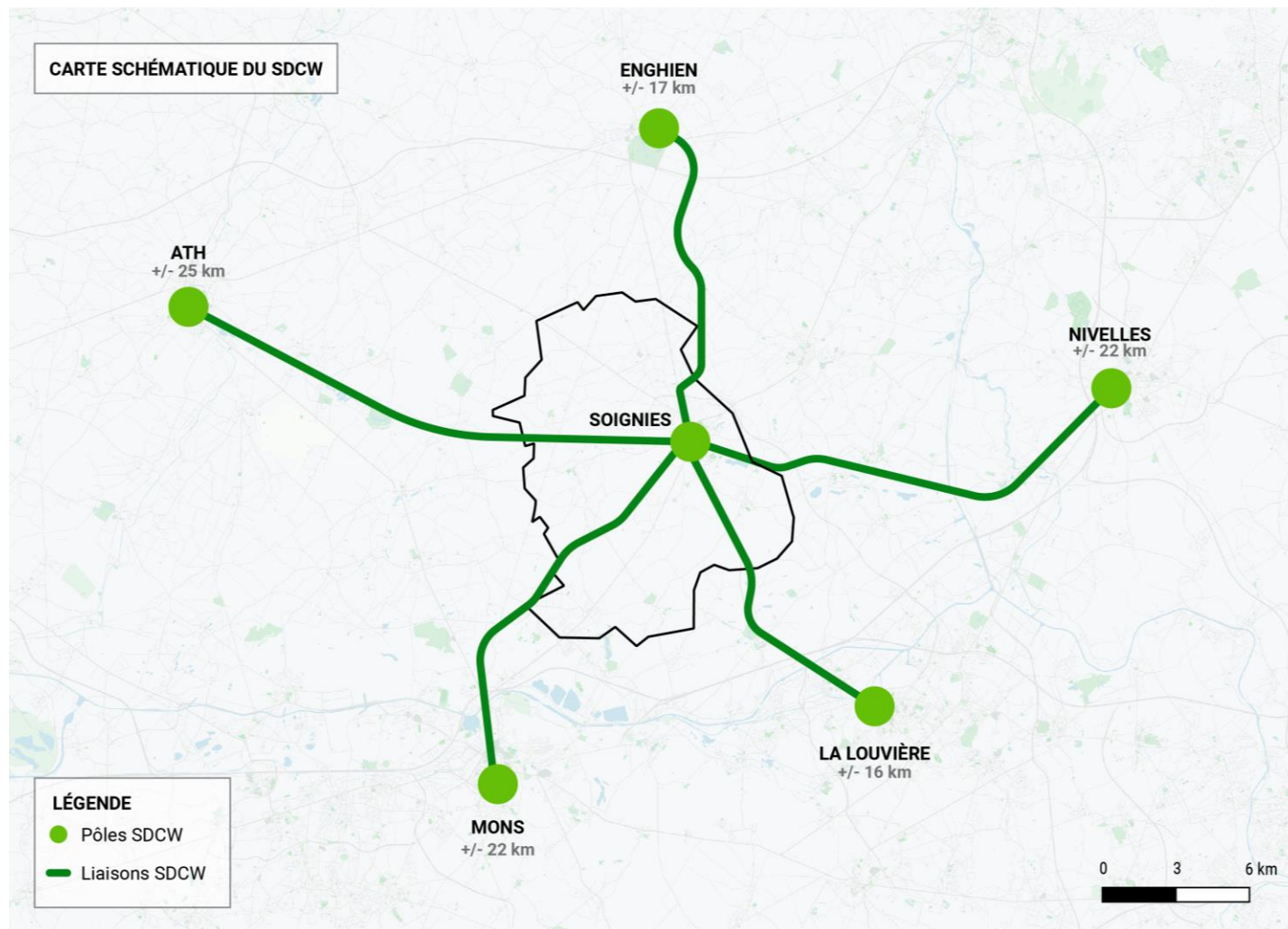
LE RÉSEAU SUPRA-COMMUNAL

Soignies, pôle wallon à connecter

Le **schéma directeur cyclable** établi en 2010 en Région wallonne identifie la commune de Soignies comme un pôle wallon à connecter. De ce fait, la commune est reliée (théoriquement) à plusieurs autres pôles à proximité dont Mons, La Louvière et Enghien (depuis et vers lesquels de nombreux déplacements sont effectués), mais aussi Ath et Nivelles (des territoires avec lesquels des échanges ont lieu mais dans une moindre mesure).

Ce réseau emprunte en grande partie des **voies locales de circulation** sur le territoire (vers Enghien, Ath, Mons) dont le chemin de Fayt repris en chemin réservé. L'itinéraire faisant la liaison avec La Louvière constitue pour partie un itinéraire RAVeL. En effet, la Ville est intégrée au **réseau RAVeL**, avec les lignes L114 (Soignies – Naast) et L427 (Neufvilles). Si les infrastructures associées offrent un certain confort de déplacement, il est à noter que les deux lignes desservant le territoire ont une vocation essentiellement locale.

A noter que ce réseau supra-local n'est pas balisé.



Carte schématique du Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie
Source : WalOnMap & Traject, 2023

LE RÉSEAU SUPRA-COMMUNAL

Des voies à haut potentiel pas toujours confortables pour les cyclistes

Le schéma directeur cyclable identifie également des **voiries régionales à haut potentiel cyclable**, dont plusieurs desservent le territoire communal :

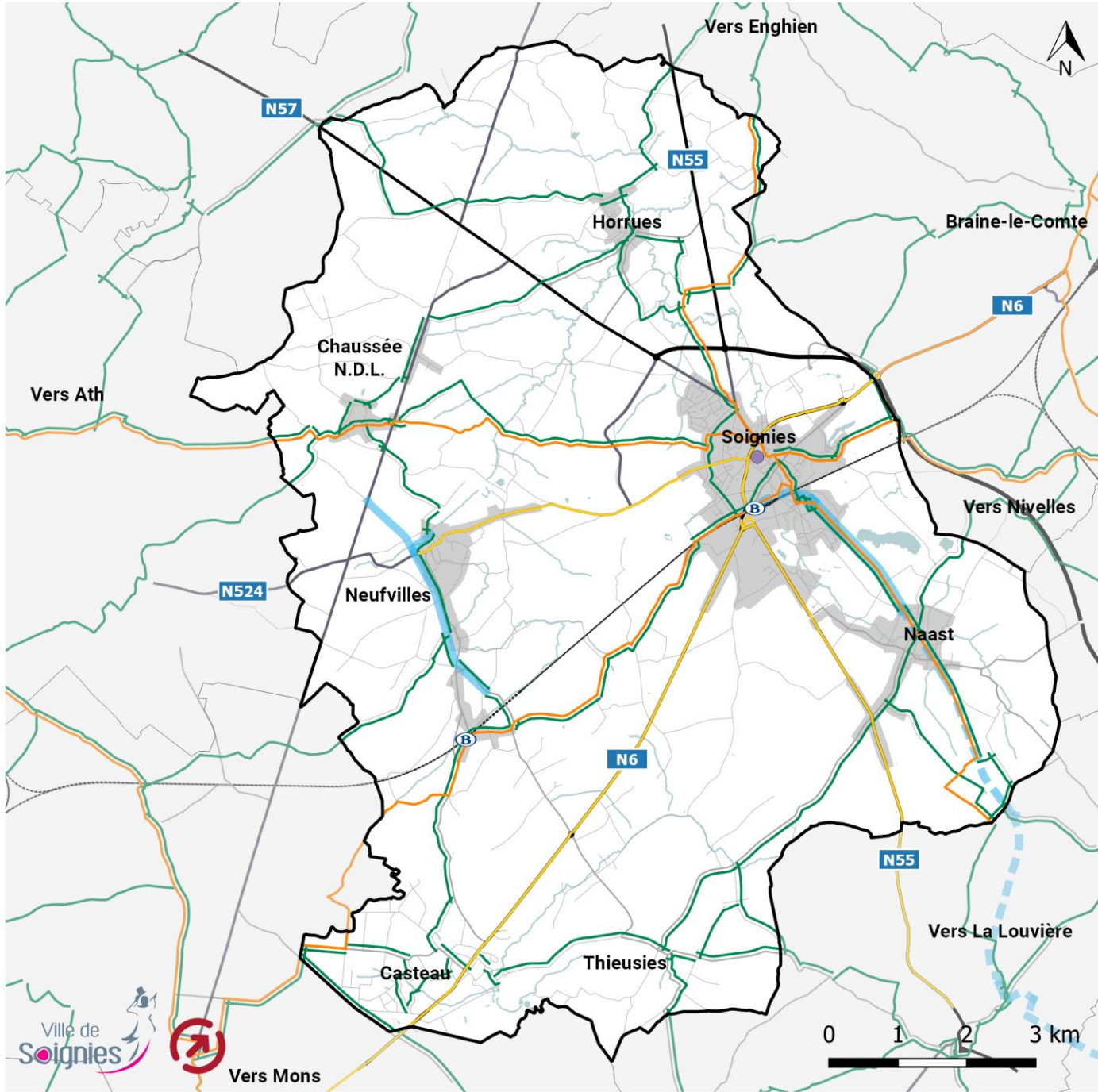
- La N6, permettant de connecter le centre de Soignies à Braine-le-Comte et Tubize au nord-est, et Mons au sud-ouest ;
- La N55 sur sa section connectant le centre urbain à Le Roeulx, et La Louvière.

Ces voiries ne sont actuellement que partiellement aménagées pour les cyclistes (cf. carte ci-après). Les aménagements consistent en des **pistes cyclables marquées** qui ne disposent pas toujours d'une zone tampon isolant quelque peu les cyclistes du trafic automobile. Davantage encore dans ce cas, les cyclistes se sentent généralement peu, voire pas, en sécurité, d'autant plus vu la densité de trafic et les vitesses pratiquées le long de ces axes.

La N524 dans sa section entre le centre de Soignies et le village de Neufvilles est également reprise comme voie à haut potentiel cyclable.

Cette voirie au gabarit moins important que la N6 et N55 comporte une piste cyclable marquée sur une partie de son tracé situé en dehors de l'agglomération (tronçon sur lequel la vitesse de circulation est limitée à 70 km/h et interdit à la circulation des poids lourds). En entrée d'agglomération le trottoir a été « transformé » en piste cyclable.





PLAN COMMUNAL DE MOBILITE SOIGNIES

PHASE 1

Réseaux cyclables existants et projetés

Limites administratives

- Commune de Soignies
- Noyaux habitats

Réseau viaire et ferroviaire

- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte
- Réseau de desserte locale
- Rail

Réseaux cyclables

- Pôles SDCW
- Liaisons SDCW
- Voies régionales à haut potentiel cyclable (SDCW)
- RAVeL
- Potentiel RAVeL
- Réseau Points Noeuds

LE RÉSEAU SUPRA-COMMUNAL

Une vision régionale qui évolue...

Cette vision de déploiement des infrastructures cyclables le long des voies régionales identifiées à haut potentiel cyclable, évolue aujourd'hui et tend progressivement à se généraliser le long de l'ensemble des axes régionaux selon les opportunités rencontrées.

De fait, les autres tronçons de voiries régionales (non reprises comme présentant un haut potentiel cyclable), disposent d'aménagement en faveur des cyclistes :

- La N55 qui assure une connexion avec Enghien est équipée d'une piste cyclable marquée avec zone tampon de part et d'autre de sa chaussée ;
- La N57 vers Ghislenghien comporte sur une partie de son tracé une piste cyclable bidirectionnelle.

Ces voies offrent donc une certaine sécurité aux cyclistes dans leur déplacement.

Globalement, le réseau régional desservant le territoire et permettant les connexions avec les pôles voisins manquent néanmoins de confort et de sécurité.



...et le souhait de développer un réseau régional

La Région envisage par ailleurs le développement d'un réseau à l'échelle régionale qui serait hiérarchisé en trois niveaux (nouveau décret mobilité durable) :

- Le réseau structurant traduit par les cyclostrades
- Le réseau supra-local fonctionnel
- Le réseau de desserte locale

LE RÉSEAU SUPRA-COMMUNAL

Un réseau à vocation touristique parcourant le territoire

En parallèle, depuis 2017, la province du Hainaut développe au cœur de son territoire son réseau cyclable à vocation touristique, sous la forme d'un réseau points-nœuds. Le réseau **Vhello** sillonne ainsi 24 communes, dont Soignies, et se rattache à un ensemble de réseaux points-nœuds comprenant plus de 41.000 km de tronçons balisés.

Sur le territoire sonégien ce réseau correspond en grande partie au réseau cyclable communal (cf. ci-après), ce qui présente l'avantage d'une mutualisation possible des aménagements et autres investissements en vue d'un plus grand confort et sécurité des itinéraires.

Afin de mettre en valeur ce réseau et d'informer les cyclistes en balade, la Province a placé, à différents endroits du territoire, des panneaux informatifs tel que repris sur la photo ci-contre.



*Panneau d'information présent sur la place de Thieusies
Source : Traject*

LE RÉSEAU CYCLABLE COMMUNAL

Un réseau communal théorique bien balisé

Dans le but de promouvoir la pratique du vélo sur son territoire, la Ville de Soignies a développé son propre réseau cyclable. Celui-ci est très bien balisé, facilitant l'orientation des cyclistes dans leur déplacement.

Ce réseau permet de connecter le centre de Soignies à l'ensemble des autres villages, ainsi que la majorité des villages entre eux (Naast – Thieusies – Casteau par exemple). Ponctuellement, il permet aussi une connexion avec les territoires voisins, notamment avec la ville d'Enghien depuis Horrues.

Ce réseau favorise surtout les chemins ruraux où la charge de trafic est la plus faible. Il emprunte toutefois ponctuellement des voies de collecte locale où le trafic est plus dense (par exemple entre Naast et Thieusies). Globalement, aucune de ces voies ne présente d'aménagement spécifique, ce qui, sur les voies à plus forte densité de trafic, rend les déplacements moins sécurisés, voire dangereux pour un public moins averti.

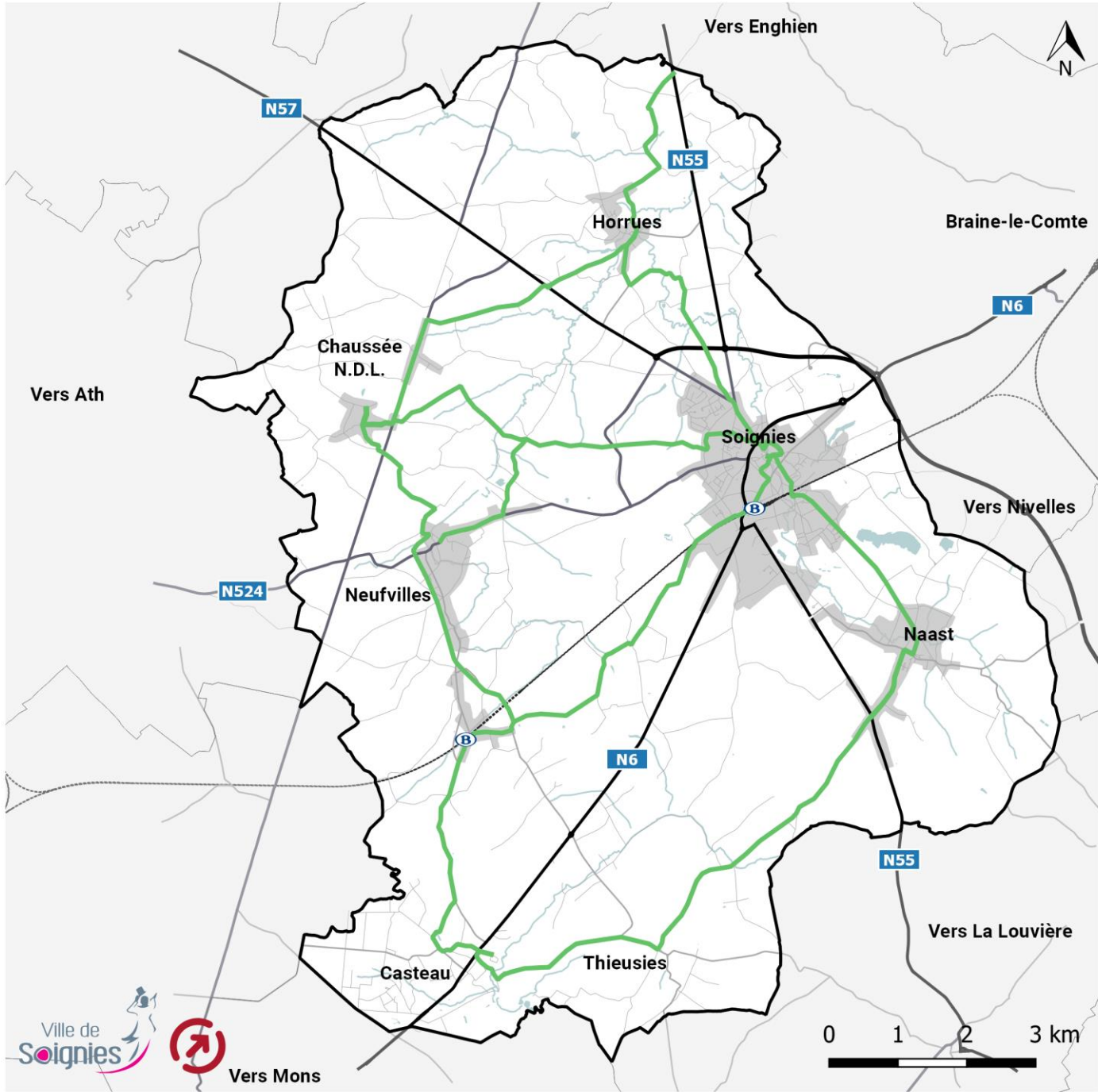
Les tronçons de RAVeL desservant le territoire sont intégralement intégrés au réseau cyclable communal, offrant des conditions de déplacements plus sûrs et confortables sur les itinéraires concernés. L'un de ceux-ci permet une connexion entre Naast et Soignies à l'abri de la circulation, alors que l'autre offre une connexion vers le complexe sportif et l'école de Neufvilles.



RAVeL et balisage du réseau vélo de Soignies à Neufvilles
(centre sportif), Traject 2023



Entrée de Soignies rue de la Station annonçant zone 30,
Traject 2023



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE SOIGNIES

PHASE 1
Réseau cyclable communal

Limites administratives

- Commune de Soignies
- Noyaux habitats

Réseau viaire et ferroviaire

- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte
- Réseau de desserte locale
- Rail

Réseau cyclable

- Réseau cyclable communal

LE RÉSEAU CYCLABLE DANS LE CENTRE URBAIN

Une large partie du centre bourg de Soignies couverte par des zones apaisées...

Pour rappel, le centre-ville est entièrement couvert par une zone 30 qui s'étend également dans certains quartiers résidentiels périphériques. Un apaisement du trafic qui facilite et favorise la pratique du vélo et permet une mixité des circulations, à l'exception des endroits où le trafic y est conséquent tel que sur l'axe Station – ch. Braine. Cet apaisement de la circulation pourrait éventuellement être renforcé, par exemple par la création de rues cyclables spécifiquement si la voie concernée est intégrée au(x) réseau(x) cyclable(s) et/ou que le flux de cyclistes y est (quasiment) aussi élevé que le flux de trafic automobile.

Par ailleurs, et pour rappel également, des zones de rencontre/résidentielles sont également présentes dans le centre. Il s'agit d'un autre dispositif favorable à la pratique du vélo en ville, de même que le fait que l'ensemble des voies en sens unique (qui rencontrent les critères) sont ouverts au contre-sens cyclable.



Rue du Nouveau Monde
Traject 2023



Grand'Place
Traject 2023



Place Verte
Traject 2023

LE RÉSEAU CYCLABLE DANS LE CENTRE URBAIN

...mais des voies à fort trafic (parfois repris comme voie à haut potentiel cyclable) pas toujours sécurisées pour les cyclistes

Les principaux axes desservant le centre bourg sont dans l'ensemble peu confortable pour les cyclistes, et bien que certains d'entre eux comprennent des aménagements cyclables :

- La chaussée de Braine, dans sa section la moins urbanisée, comporte une piste cyclable dans chacun des sens de circulation permettant une circulation à l'abri de la circulation. A l'approche du centre-ville, les pistes laissent place à des bandes cyclables suggérées suscitant l'attention des conducteurs sur la présence de cyclistes potentiels sur la route. Sur le reste de cette chaussée (et sur la rue de la Station), plus aucun aménagement cyclable n'est présent. Le flux de trafic peut toutefois être élevé sur cette voie la rendant alors moins confortable pour les déplacements à vélo ;
- Le boulevard de Roosevelt (N6) comporte une piste cyclable marquée de part et d'autre de la chaussée. Depuis le rond-point de la chaussée de Mons jusqu'au croisement de la rue du Nouveau Monde, celle-ci est en réalité dessinée sur un ancien trottoir, impliquant de fait un partage de l'espace à cet endroit. Ceci est d'autant moins confortable que l'espace est étroit et que la piste est en (très) mauvais état. La piste cyclable marquée se poursuit ensuite sur le boulevard mais se situe en bord de chaussée entre les voies de circulation automobile et les zones de stationnement. Cette piste cyclable est dans les faits peu praticable et non-sécurisée pour différentes raisons : le revêtement n'est pas de bonne qualité, le marquage n'est pas toujours apparent, la largeur n'est (dans les faits) pas suffisante (1,30m min. de largeur standard), aucune zone tampon n'est aménagée (ligne blanche continue par exemple) et le flux de circulation des véhicules sur le boulevard est très important. Comme mentionné précédemment, il s'agit d'une voirie régionale qui constitue un réel enjeu au niveau du centre de Soignies.
- Les axes de pénétration (N6, N55, N57, N527) ne sont globalement, soit pas aménagés, soit les aménagements n'offrent pas des conditions optimales de déplacements. Seul la N57, la N524 et la N6 très ponctuellement, comporte une piste cyclable séparée dans chacun des sens de circulation.

LE RÉSEAU CYCLABLE DANS LE CENTRE URBAIN



LE RÉSEAU CYCLABLE DANS LES VILLAGES

Certains villages qui profitent du RAVeL...

Le village de Neufvilles jouit de la présence du RAVeL qui permet des déplacements à vélo au sein même du village, notamment pour rejoindre le complexe sportif et différentes écoles de l'entité. Le village de Naast bénéficie aussi du RAVeL qui davantage pour effectuer des connexions avec le centre de Soignies qui pour effectuer des déplacements au sein même du village.

A souligner également la présence d'un chemin réservé le long de la rue Reine de Hongrie, en marge du village de Neufvilles.

...mais pour le reste globalement peu d'aménagement

Dans l'ensemble, il n'a que peu d'aménagement en faveur des cyclistes.

LE RÉSEAU CYCLABLE DANS LES VILLAGES



PRINCIPALES ZONES D'ATTENTION

La Ville de Soignies dispose de nombreuses zones apaisées favorables à la pratique cyclable (même si certaines zones doivent encore être améliorées) et est parcourue par des chemins réservés et le RAVeL. Elle possède par ailleurs un réseau cyclable balisé sur tout le territoire.

Néanmoins, celui-ci n'offre pas des conditions de déplacement sûre et confortable sur son ensemble. Dans sa candidature à l'appel au PIWACY (2021), la Commune pointe notamment les points noirs suivants :

- La rue J. Quintart à Chaussée-Notre-Dame-Louvignies
- Le chemin de Casteau entre Casteau et Neufvilles
- La rue de Sirieu entre Thieusies et Naast.

Il en est de même des itinéraires situés le long des axes régionaux de circulation qui constituent par endroit de réels points noirs en matière de sécurité, même si des aménagements pour les cyclistes y sont présents.

Ceux-ci consistent la plupart du temps en des pistes cyclables marquées (parfois sans zone tampon), en ce compris sur les tronçons situés hors agglomération. La traversée de ces voiries est par ailleurs particulièrement délicate. Toujours dans sa candidature PIWACY, la Commune identifie spécifiquement les traversées des axes suivants :

- La chaussée d'Enghien (N55) à Horrues
- La chaussée du Roeulx (N55) à Naast
- La chaussée de Bruxelles (N6) à Casteau
- Le boulevard Roosevelt (N6) qui coupe le centre-ville.

Dans une autre mesure, le revêtement de certaines voiries du centre a été pointé comme étant glissant, en particulier par temps humide.

4. DÉPLACEMENTS À VÉLO

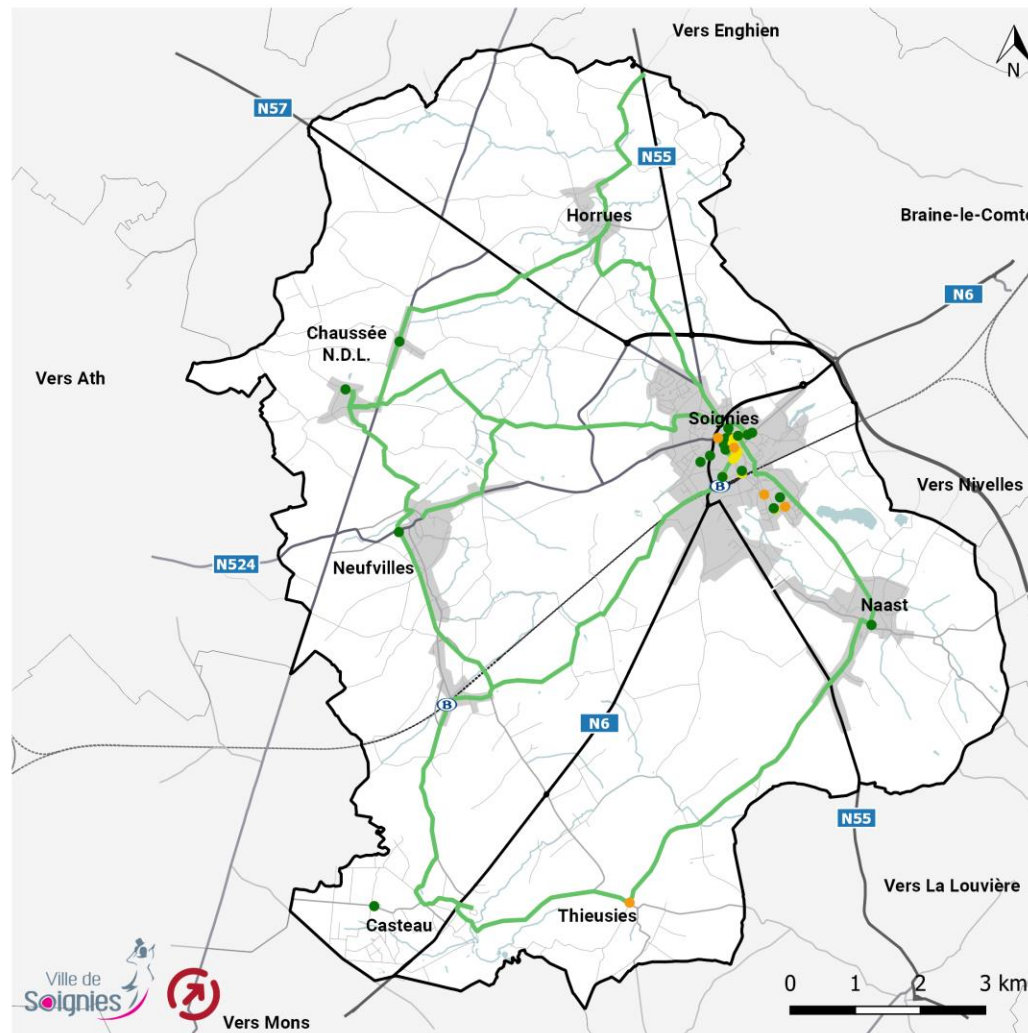
LES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT

DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT

Une offre en stationnement essentiellement dans le centre-ville

Sur le territoire une vingtaine de lieux sont équipés de dispositifs de stationnement (public) pour les vélos, situés essentiellement dans le centre-ville. Certains commerçants offrent également la possibilité de stationner un ou plusieurs vélos, de même qu'il existe une offre aux gares de Soignies et Neufvilles. De multiples lieux sont donc équipés, mais de nombreux autres ne le sont en revanche pas. L'offre est très limitée dans les villages, voire inexistante.

L'installation de dispositifs de stationnement est toutefois toujours en cours de développement sur le territoire. Il est notamment prévu d'installer des arceaux supplémentaires en 2023. Dans un avenir proche, 5 lots d'arceaux seront installés. La Ville ambitionne également de pouvoir en installer à d'autres endroits du centre-ville.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE SOIGNIES

PHASE 1 Stationnement vélo

Limites administratives

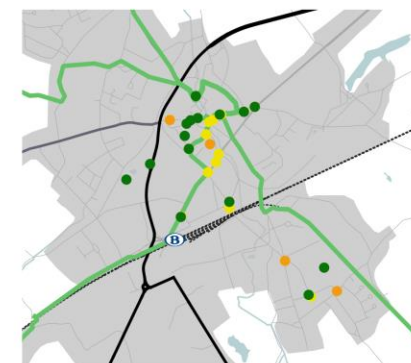
- Commune de Soignies
- Noyaux habitats

Réseau viaire et ferroviaire

- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte
- Réseau de desserte locale
- Rail

Réseau et stationnement cyclable

- Réseau cyclable communal
- Arceaux vélos existants
- Futurs arceaux vélos
- Proposition de placement d'arceaux vélos par la commune

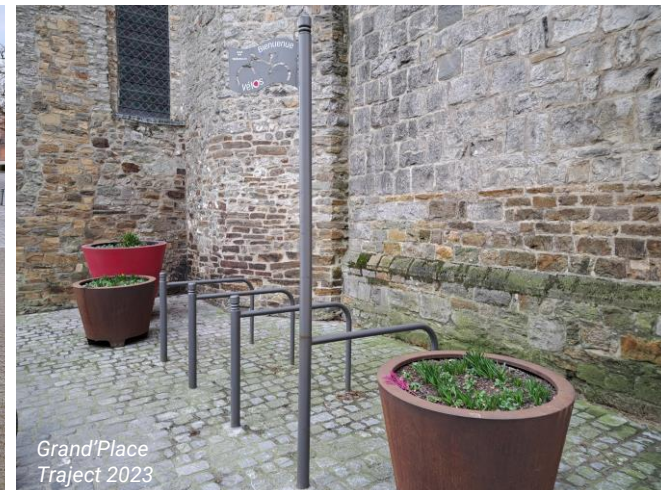


DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT

Une offre qui consiste essentiellement en des arceaux vélos

Les dispositifs mis à disposition consistent pour la plupart en des arceaux qui permettent un accrochage adéquat des vélos. Sont également mis à disposition quelques box fermés, tel que sur la place Verte, offrant davantage de sécurité, notamment pour un stationnement longue durée. Cette offre longue durée est toutefois assez sporadique sur le territoire.

À souligner notamment le fait que s'il existe la possibilité de stationner environ 90 vélos à la gare de Soignies, les dispositifs ne sont pas adaptés à un stationnement longue durée. De nombreux vols de vélos sont rapportés freinant fortement la combinaison vélo-train pour se déplacer. Outre le fait que le local mis à disposition pour le stationnement des vélos ne soit pas fermé, il est de manière plus globale peu qualitatif. Il en ressort que de nombreuses personnes soit n'accèdent plus à la gare à vélo, soit stationnent leur vélo directement sur le quai (davantage de contrôle social).



4. DÉPLACEMENTS À VÉLO

UTILISATION ACTUELLE DU VÉLO

UTILISATION ACTUELLE DU VÉLO

Peu de données disponibles...mais des comptages programmés prochainement

Il existe peu de données permettant de connaître la pratique du vélo sur le territoire. La principale source actuellement mobilisable est le diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail (qui ne concernent que les entreprises de plus de 100 personnes). Des comptages ont par ailleurs été réalisés sur le territoire dans le cadre du réseau Vhello, mais avaient pour première ambition de mesurer le flux de cycliste en période estivale.

A noter qu'un relevé du flux cycliste est programmé prochainement en plusieurs endroits du territoire et permettra d'avoir une première idée du flux cycliste sur l'entité.

Le vélo comme moyen de déplacement pour rejoindre son lieu de travail

Pour rappel, d'après le diagnostic fédéral 2021 des déplacements domicile-travail, le vélo est un mode de déplacement plutôt minoritaire de manière générale (3%) mais il est sensiblement plus utilisé par les sonégiens travaillant à Soignies (6%).

POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE CYCLABLE

Un important potentiel de développement de la pratique cyclable sur le territoire communal

Plusieurs facteurs sont propices au développement de la pratique cyclable sur le territoire :

- La configuration du territoire

Le centre-ville, au sein duquel habite la moitié de la population (14.000 personnes) concentre la majorité des services et équipements.

La majorité des villages de l'entité est située à distance cyclable du centre-ville. En outre, le vélo à assistance électrique offre la possibilité de faire des distances plus longues et a davantage de personnes de pouvoir utiliser ce mode de déplacement. À titre d'information, en 2019, 34% des vélos vendus en Belgique étaient électriques tandis qu'en 2021, ce taux est passé à 39% des vélos vendus (Traxio, 2021).

Le territoire possède un relief assez propice à l'usage du vélo (à l'exception du nord à Horrues), avec de nombreux chemins ruraux où le trafic y est faible, et un centre-ville où la vitesse est limitée à 30 km/h.

- Les ambitions communales (et régionales)

Au regard des différents projets en cours de développement dans la commune, notamment grâce à l'aide des subsides des appels à projets PIWACY et PIMACI, la pratique du vélo est amenée à se développer à Soignies. La Commune ambitionne ainsi de : favoriser les liaisons cyclables entre Soignies et les 6 villages de l'entité, favoriser les liaisons entre les villages et envisager des connexions supra-communales avec les pôles environnants.

Village	Distance
Naast	4 km
Casteau	9 km
Thieusies	8 km
Neufvilles	5 km
CNDL	6 km
Horrues	4 km

Distance entre les villages et le centre-ville (PIWACY, 2020)

PROJETS

Une participation à l'appel à projets Wallonie Cyclable

La Ville a répondu à l'appel à projet PIWACY, lui permettant ainsi de recevoir un subside de 750 000 € pour la mise en place d'infrastructure favorisant les déplacements à vélo. Un RAVeL d'une distance de 2 km va donc être développé entre Neufvilles (rue Reine de Hongrie) et Casteau.

Dans le cadre de l'appel à projets PIMACI, des pistes cyclables, entre autres, vont également être développées sur le territoire.

Du stationnement vélo supplémentaire

De nouveaux arceaux vélos supplémentaires vont être installés sur tout le territoire au courant de l'année 2023.

BILAN ET POTENTIALITÉS

Un réseau cyclable...

- Défini à l'échelle communale et supra-communale (mais qui ne définit pas de hiérarchisation telle qu'envisagé par le nouveau décret mobilité durable et accessibilité locale) ;
- Qui dessert tous les villages de l'entité et assure tant des connexions avec le centre-ville qu'avec les pôles voisins ;
- Qui s'appuie également sur des voies à haut potentiel cyclable ;
- Balisé, en particulier sur les itinéraires cyclables communaux ;

- Qui bénéficie partiellement de sites propres, d'aménagements cyclables, ou de la présence de zones apaisées ;
- Mais qui manque encore de sécurité en de nombreux endroits.

Des déplacements à vélo...

- Peu monitorés actuellement, mais une campagne de comptages prévue prochainement
- Dont le potentiel de développement est relativement important

5. TRANSPORTS PUBLICS ET INTERMODALITÉ

5. TRANSPORTS PUBLICS ET INTERMODALITÉ

LE RÉSEAU FERROVIAIRE

OFFRE FERROVIAIRE

Deux gares présentes sur le territoire

Le territoire est desservi par la ligne ferroviaire 96 qui relie Bruxelles à Quévy en passant notamment par Braine-le-Comte et Mons. Deux arrêts sont présents sur la commune :

- Un à hauteur du centre-urbain de **Soignies**. L'Atlas des gares wallonnes (2019) définit différentes typologies afin de classer les gares de Wallonie. La gare de Soignies est classée comme une « petite gare périurbaine et/ou industrielle ».

Le nombre de trains par jour est de 109 (dont 81 trains IC/P). De fait, 3 relations desservent la gare :

- **Deux relations Intercités** (IC-06 et IC-14) qui relient Mons (18') et Bruxelles (26') ainsi que Quiévrain (53'), Liège (2h) et Landen (1h30).
- et **1 relation locale** entre Jurbise (8') et Braine-le-Comte (6').
- Un à hauteur de Neufvilles. Selon l'Atlas des gares wallonnes (2019), la gare de Neufvilles est reprise comme « petite gare rurale ». En effet, le nombre de trains desservant la gare chaque jour est de 28. Depuis Neufvilles, il est ainsi possible, via des trains Omnibus (L), de relier Braine-le-Comte et Jurbise.

Ligne

96

Bruxelles
Braine-le-Comte
Mons
Quévy

Gares

- BRUXELLES-NORD
- BRUXELLES-CENTRAL
- BRUXELLES-MIDI
- FOREST-MIDI
- RUISBROEK
- LOT
- BUIZINGEN
- HAL
- LEMBEEK
- TUBIZE
- HENNUYERES
- **BRaine-le-Comte**
- SOIGNIES
- NEUFVILLES
- MASNUY-SAINT-PIERRE
- JURBISE
- ERBISOEUL
- GHILIN
- **MONS**
- FRAMERIES
- GENLY
- **QUEVY**

OFFRE FERROVIAIRE EN GARE

La gare de Soignies desservie par trois trains chaque heure, dont deux en direction de Mons et de Bruxelles

Le tableau suivant reprend la desserte ferroviaire aux gares de Soignies et Neufvilles. Si à Soignies, 3 trains desservent chaque heure la gare, la desserte n'est que de 1 passage par heure à Neufvilles qui pour rappel est uniquement desservie par une relation Locale (L) dont l'amplitude horaire est moindre.

Le week-end, la ligne IC-06 entre Mons et Bruxelles est la seule à desservir la gare de Soignies.

LIGNE	DESTINATION	GARES	CADENCE SEMAINE	CADENCE WE ET JOURS FÉRIÉS	FRÉQUENCE JOURNALIÈRE (SEMAINE)		FRÉQUENCE JOURNALIÈRE (WE ET JOURS FÉRIÉS)	
					SENS 1*	SENS 2**	SENS 1*	SENS 2**
IC-06	Mons – Soignies – Bruxelles	Soignies	1/h	1/h	19/jour	19/jour	18/jour	18/jour
IC-14	Quiévrain – Mons – Bruxelles – Louvain – Liège	Soignies	1/h	/	17/jour	18/jour	/	/
L	Jurbise – Braine-le-Comte	Soignies et Neufvilles	1/h	/	14/jour	14/jour	/	/

* Dans le sens indiqué par « Destination »

** Sens contraire

ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DE LA GARE DE SOIGNIES

Une gare idéalement localisée au centre-ville et donc à distance piétonne pour de nombreux habitants

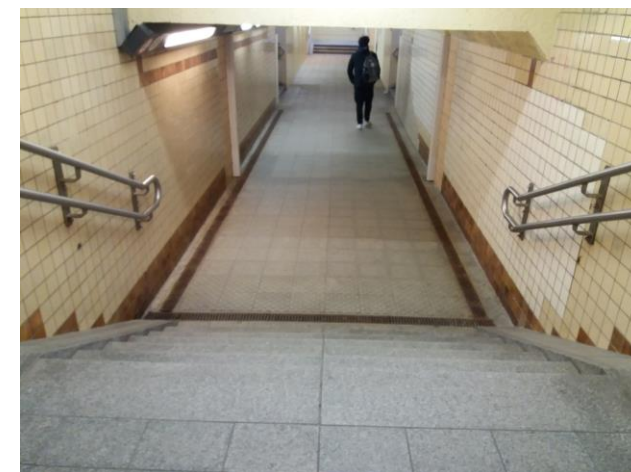
La gare est située au centre-ville et, de ce fait, est accessible à pied pour de nombreux habitants qui vivent dans le centre historique de Soignies. Elle permet également de rejoindre à pied les nombreux pôles de déplacements présents dans le centre-ville (écoles, commerces, etc.).

Aux abords directs de la gare, les trottoirs présentent des largeurs globalement confortables ($\geq 1,5\text{m}$) et sont d'assez bonne qualité. Ailleurs, dans le centre-ville, les cheminements piétons sont de qualité plus variable, ce qui nuit quelque peu à la qualité de l'accessibilité piétonne de la gare, et notamment pour les personnes à mobilité réduite (cf. par ailleurs). Pour ces derniers, diverses facilités sont offertes au niveau de la gare. Le bâtiment de la gare et le quai n°1 sont accessibles via une rampe avec main courante depuis la rue de la Station. Des dalles podotactiles aiguillent également les personnes mal voyantes. En revanche, les autres quais (ou le quai n°1 si l'on vient depuis les quartiers situés au sud) ne sont accessibles que via des escaliers passant sous les voies ferrées. Ainsi, l'accessibilité PMR de la gare pourrait être améliorée (via une plateforme élévatrice par exemple).

A noter encore que si les infrastructures ferroviaires constituent, d'une certaine manière, une barrière entre le centre, la gare et les quartiers périphériques, il existe différents points de traversées : via la gare en dessous des voies, via la N6 qui passe au-dessus du chemin de fer, les rues P.J. Wincqz et G. Wincqz en dessous. À la gare, les possibilités de traversées ne sont donc pas adaptées aux personnes à mobilité réduite.



Dispositif PMR pour accéder au quai 1 de la gare de Soignies, Traject 2023



Accès vers les quais de la gare de Soignies, Traject 2023

ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DE LA GARE DE SOIGNIES

Une gare desservie par les différents réseaux cyclables de l'entité

De par sa localisation, la gare est également située à distance cyclable pour de nombreux habitants de l'entité, et permet de rejoindre de nombreux pôles dont ceux présents dans le centre. Elle est par ailleurs desservie par les différents réseaux cyclables desservant le territoire (communal, régional, points-nœuds) et située à l'extrémité du RAVeL en provenance de Naast. Elle jouit donc d'une localisation idéale. Toutefois, pour rappel, la qualité et la cyclabilité de ces différents réseaux est encore loin d'être optimum.

Plus spécifiquement, le centre-ville dans lequel s'intègre la gare, jouit de multiples zones apaisées, dont une vaste zone 30, favorables à la pratique cyclable. Il a toutefois été souligné que les principaux axes desservant le centre, dont en particulier le boulevard Roosevelt (N6), ne sont pas confortables à vélo.

Plus de 90 dispositifs de stationnement pour vélo... mais de nombreux vols de vélos rapportés

Des dispositifs de stationnement sont installés aux abords de la gare. Le P1 propose un parking non-couvert (10 places), tandis que le P2 dispose d'un parking avec abri (10 places). Il existe aussi un grand parking couvert dans un local réaménagé (60 places + 11 pince-roues) qui est toutefois peu attractif et manque d'éclairage. Au total ce sont donc plus de 90 dispositifs qui sont mis à disposition des cyclistes pour stationner leur engin.

Lors de la visite de terrain du 24 janvier 2023 (soit en période hivernale), 10 vélos étaient attachés dans le parking couvert (de 60+11 places), 8 vélos sur le parking non-couvert du P1, 5 vélos sur le parking vélo couvert du P2 ainsi que 2 vélos en stationnement sauvage - soit 25 vélos au total.

Selon les informations transmises par le Gracq local de nombreux vols de vélos ont été rapportés, freinant de nombreuses personnes à (encore) venir à vélo à la gare.



Dispositifs de stationnement vélo sur le P2 de la gare de Soignies, Traject 2023



Parking vélo intérieur de la gare de Soignies, Traject 2023

ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DE LA GARE DE SOIGNIES

Une bonne accessibilité en transport en commun

La gare est desservie par 6 lignes de bus (dont 3 lignes structurantes), qui permettent à la fois la liaison avec des pôles extérieurs (Braine-le-Comte, Mons ou Le Roeulx) et des liaisons locales vers les villages de l'entité.

Près 500 places de stationnement automobiles mises à disposition

Deux parkings gérés par la SNCB sont disponibles à proximité de la gare, ce qui permet à de nombreux véhicules de stationner. Leur capacité est de 150 places sur le P1 et 327 places sur le P2, soit 477 places au total. Il s'agit de parking payant.

Devant la gare, une partie de la rue de la Station et la rue du Viaduc sont des zones de stationnement gratuites. Les autres voiries du quartier sont en zone bleue (excepté riverains), c'est-à-dire une zone à disque avec une durée maximal de stationnement de 2h.



TEC SCNB Gare, Traject 2023



Bparking P1 Soignies, Traject 2023



Bparking P2 Soignies, Traject 2023

ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DE LA GARE DE NEUFVILLES

Une accessibilité à pied limitée aux habitants des quartiers environnants peu densément peuplés

La gare de Neufvilles est implantée au sein d'une zone peu densément peuplée et a de ce fait une attractivité piétonne limitée.

Quelques dispositifs de stationnement vélo et une gare desservie par deux lignes de bus scolaires

La gare de Neufvilles a été intégrée au réseau cyclable communal. Des dispositifs de stationnement non-couverts pouvant accueillir 10 vélos sont mis à disposition. S'ils ont le mérite d'exister, ils ne sont toutefois pas adaptés à un stationnement de longue durée.

La gare est desservie par deux lignes de bus (scolaires) 27 (Soignies – Neufvilles – Thoricourt – Silly) et 27/ (Soignies – Horrues – Neufvilles – Soignies).

Des places de stationnement pour automobiles disponibles en voirie

Le stationnement à la gare de Neufvilles se fait en voirie où des espaces de stationnement non-aménagés existent de part et d'autres des voies ferrées.



DEMANDE POUR LE MODE TRAIN

Une diminution globale de la demande au cours de ces dix dernières années...mais une tendance récente à la hausse

D'après l'évolution des montées aux gares sonégiennes (Soignies et Neufvilles confondues), celles-ci ont vu leur fréquentation globalement diminuée. Alors qu'on enregistrait près de 3.200 montées un jour de semaine en 2013, ce chiffre s'est réduit à 2.500 en 2023 (-20%). A noter la hausse récente de la fréquentation, puisqu'en 2019 et 2022, cette fréquentation était passée sous la barre des 2.500 montées.

La fréquentation en week-end est nettement moindre, mais connaît une tendance globale à la hausse ces deux dernières années.

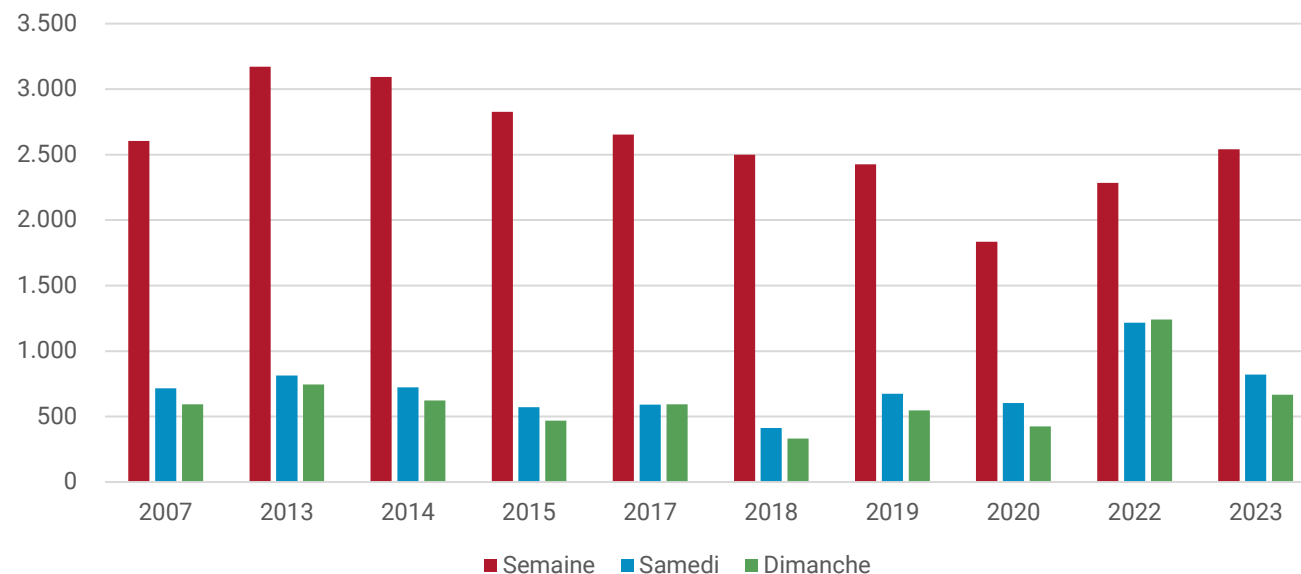
La gare de Neufvilles très peu fréquentée

En 2023, le nombre de montées enregistré à la gare de Neufvilles était de 59, ce qui s'explique notamment par le rôle davantage local de cette gare qui, pour rappel, n'est desservi que par des trains L.

Un réseau ferroviaire à consolider

Le projet de schéma de développement territorial (SDT) identifie les relations desservant Soignies comme un « réseau ferroviaire à consolider ». Cela témoigne du potentiel que représente le réseau.

Evolution du nombre de montées aux gares sonégiennes (2007-2023)



5. TRANSPORTS PUBLICS ET INTERMODALITÉ

L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

RÉSEAU BUS

Un réseau en étoile depuis le centre assurant des connexions avec les pôles voisins

La ville de Soignies est desservie par un réseau de 8 lignes de bus qui s'organise en étoile autour de son centre. Parmi ces lignes, deux sont structurantes et assurent des connexions avec les principaux pôles voisins (Mons, La Louvière), et deux autres plus secondaires permettent de connecter des pôles et entités plus locales comme Braine-le-Comte, Nivelles ou encore Enghien.

Des connexions scolaires supra-communales et locales

En sus, ce sont 4 lignes régulières à vocation plus scolaires et/ou pendulaires qui parcourent le territoire communal. Elles permettent de relier les villages au centre-ville, et ses établissements scolaires, sa gare et ses autres équipements. Deux d'entre elles s'étendent au-delà du territoire communal.

Des villages connectés au centre de Soignies

La grande majorité des villages de la commune sont desservis par le réseau bus et sont connectés à Soignies-centre, mais avec des fréquences et des dessertes variables (cf tableau ci-

après).

La connexion inter-villages est possible pour les villages desservis par une même ligne (Chaussée N.D.L.-Neufvilles ou Casteau-Thieusies par exemple)

Une accessibilité différente en fonction du territoire

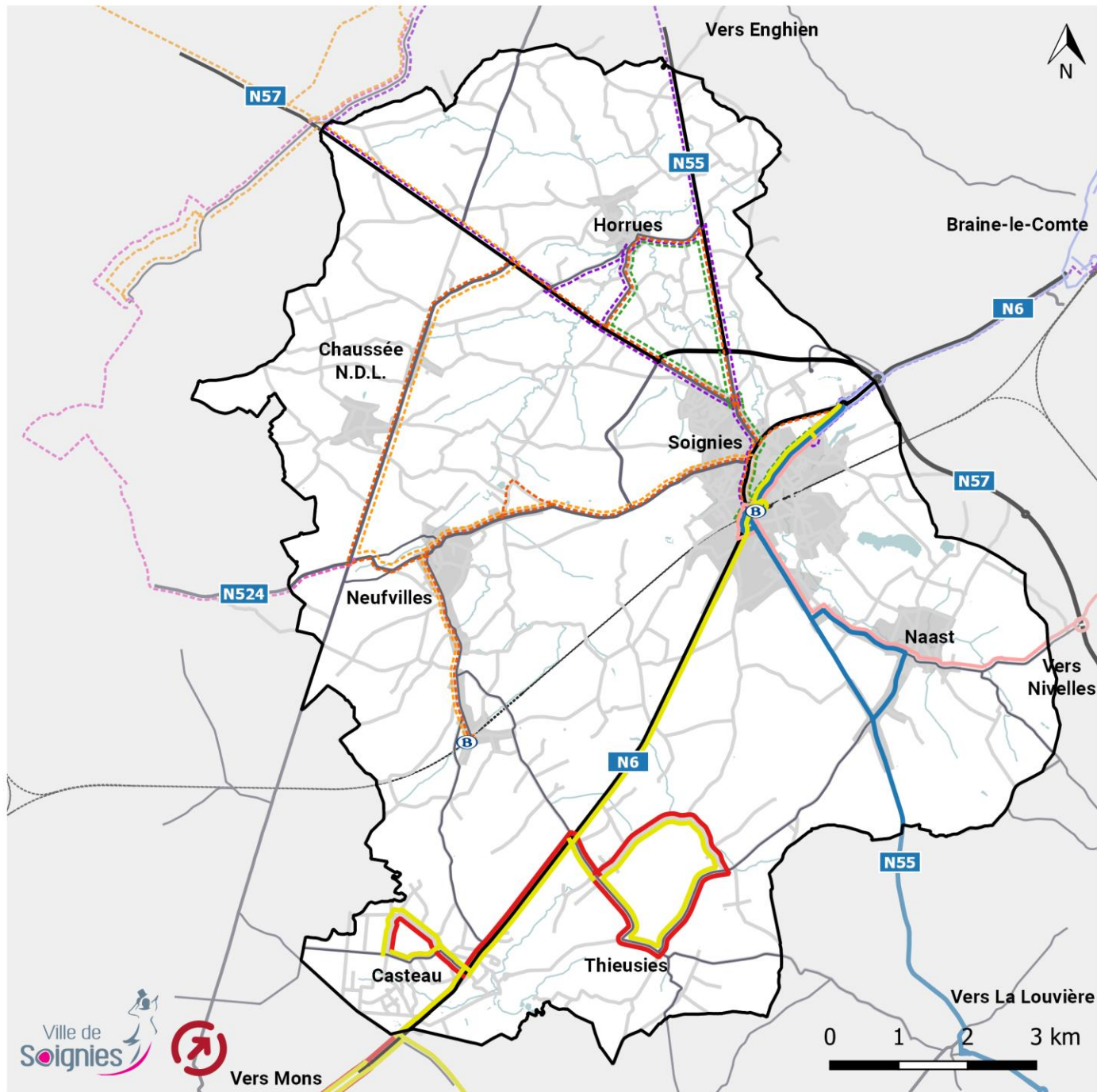
Selon le Schéma d'Accessibilité et de Mobilité « Cœur du Hainaut », l'accessibilité des abords de la gare de Soignies est classée « Bonne desserte (A) » défini en fonction de l'offre en bus de en train, c'est-à-dire un minimum de 4 trains et 5 bus/heure/sens. À contrario, le nord de Soignies est considéré comme ayant une desserte peu attractive (pas de train et de 1 à 15 bus/jour) (Schéma d'Accessibilité et de Mobilité « Cœur du Hainaut », 2018).

RÉSEAU BUS

RÔLE	LIGNE	ITINÉRAIRE	FRÉQUENCE (SCOLAIRE)		FRÉQUENCE (VACANCES)	
			SENS 1*	SENS 2**	SENS 1*	SENS 2**
Lignes structurantes principales	15 ¹ (et 15/)	Mons – Soignies (via Casteau)	19/jour	23/jour	17/jour	17/jour
	134 ¹	Jolimont - Soignies	21/jour	21/jour	18/jour	18/jour
Lignes secondaires	71	Manage/Nivelles - Soignies	11/jour	13/jour	8/jour	7/jour
	116	Soignies – Braine-le-Comte – Rebecq – Tubize – Halle	12/jour	13/jour	3/jour (depuis Soignies)	12/jour
Lignes scolaires/pendulaires	26	Soignies - Horrues	3/jour		3/jour	
	27	Soignies - Silly	3/jour	3/jour	3/jour	3/jour
	27/	Soignies – Neufvilles	4/jour	5/jour	4/jour	3/jour
	42	Enghien – Neufvilles	2/jour	1/jour	/	/
	126	Enghien – Braine-le-Comte	5/jour	4/jour	5/jour	4/jour

1 : circulent samedi et dimanche (à horaires et fréquences réduites)

2 : circulent samedi (à horaires et fréquences réduites)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE SOIGNIES

PHASE 1

Réseaux de transports publics

Limites administratives

- Commune de Soignies
- Noyaux habitats

Réseau TEC

Lignes structurantes principales

- 15 - Mons - Soignies
- 15/ - Mons - Casteau
- 134 - Jolimont - Soignies

Lignes secondaires

- 71 - Manage/Nivelles - Soignies
- 116 - Soignies - Braine-le-Comte - Rebecq - T

Lignes scolaires

- 26 - Soignies - Horrues
- 27 - Soignies - Silly
- 27/ - Soignies - Neufvilles
- 42 - Enghien - Neufvilles
- 126 - Enghien - Braine-le-Comte

Réseau ferroviaire

- Gares
- Rails

Réseau routier

- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte
- Réseau de desserte locale

ARRÊTS DE BUS

Les arrêts principaux du centre-ville équipés

Les arrêts TEC les plus fréquentés à Soignies se situent dans le centre-ville et particulièrement à la gare de Soignies et le long de l'axe rue de la Station – chaussée de Braine. Ces arrêts disposent d'une zone d'attente revêtue d'un matériau dur (trottoir) et certains d'entre eux sont dotés d'un abri bus dans au moins un des deux sens de circulation. Ils disposent également d'une corbeille et de bancs en sus du traditionnel poteau TEC et sont relativement accessibles pour les PMR (dalles podotactiles).

Sur le boulevard Roosevelt, des abris bus sont présents à certains arrêts (devant les cliniques St-Vincent et Au Vivier) mais leur accessibilité ainsi que leur revêtement et l'espace d'attente ne sont pas de très bonne qualité.



ARRÊTS DE BUS

Les principaux arrêts des villages généralement équipés d'un abri

Dans les villages, les arrêts principaux sont ceux considérés avec une moyenne de montées comprise entre 10 et 60 par jour ouvrable (période scolaire février-mars 2020) : Horrues Place, Neufvilles Postes, Neuvfilles Monument, Thieusies Place, Casteau Village, Casteau Monument, Naast Monument et Naast Place, entre autres.

Ces arrêts sont souvent aménagés avec un abri, une corbeille et un plan mais généralement dans un sens uniquement et leur qualité est très variable.



ARRÊTS DE BUS

D'autres arrêts inconfortables et parfois insécurisants

De manière globale, le reste des arrêts dans les villages ne sont généralement pas équipés. Il s'agit simplement d'un poteau reprenant le nom de l'arrêt, les lignes desservies, les horaires théoriques de passage et, de temps à autre, une corbeille.

Les zones d'attente de nombre d'entre eux sont peu confortables : elles ne disposent pas toujours d'une zone dure de 2 mètres de large sur 15 à 20 mètres de long. Dans certains cas, les voyageurs doivent attendre sur un accotement ou ne disposent pas de zone d'attente.

Outre l'inconfort généré, cette situation peut également être insécurisante, en particulier aux endroits où les limites de vitesse maximum imposées sont élevées (>50 km/h) comme à l'arrêt « Station essence » situé à Casteau et/ou le long des principales voies de circulation.



ARRÊTS DE BUS

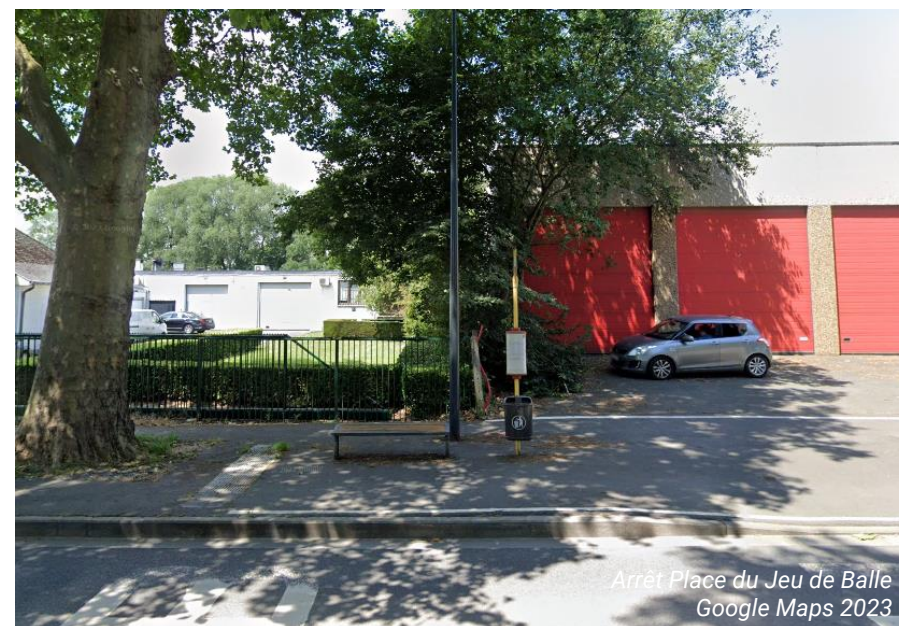
Peu d'arrêts sont accessibles aux personnes à mobilité réduite

Pour être accessibles, les arrêts doivent :

- Avoir un revêtement dur et stable (ce qui est le cas généralement dans le centre historique, mais pas systématiquement dans les villages);
- La bordure de quai doit avoir une hauteur permettant le déploiement de la lame d'accès (Atingo recommande ainsi une bordure de quai de 16 cm) ;
- Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour pouvoir manœuvrer un fauteuil roulant ;
- Être aménagés de dalles podotactiles en tête de quai.

L'arrêt de bus Place du jeu de Balle est un bon exemple en matière d'accessibilité, puisqu'il est large, avec un revêtement dur, un différentiel de hauteur par rapport à la voirie et qu'il est équipé de dalles podotactiles. À noter cependant que l'abri en lui-même n'est pas totalement accessible aux PMR.

Il est ainsi considéré comme « conforme » (sur base de réalisation d'audits par Atingo), c'est-à-dire que le voyageur à mobilité réduite peut monter sans aide dans le bus. Les arrêts Belle Vue, Rond Point et Hôpital ont également été audités « conforme ». Ils respectent donc les critères ci-dessus mais ils représentent une très faible partie des arrêts de l'entité.



FRÉQUENTATION DU RÉSEAU

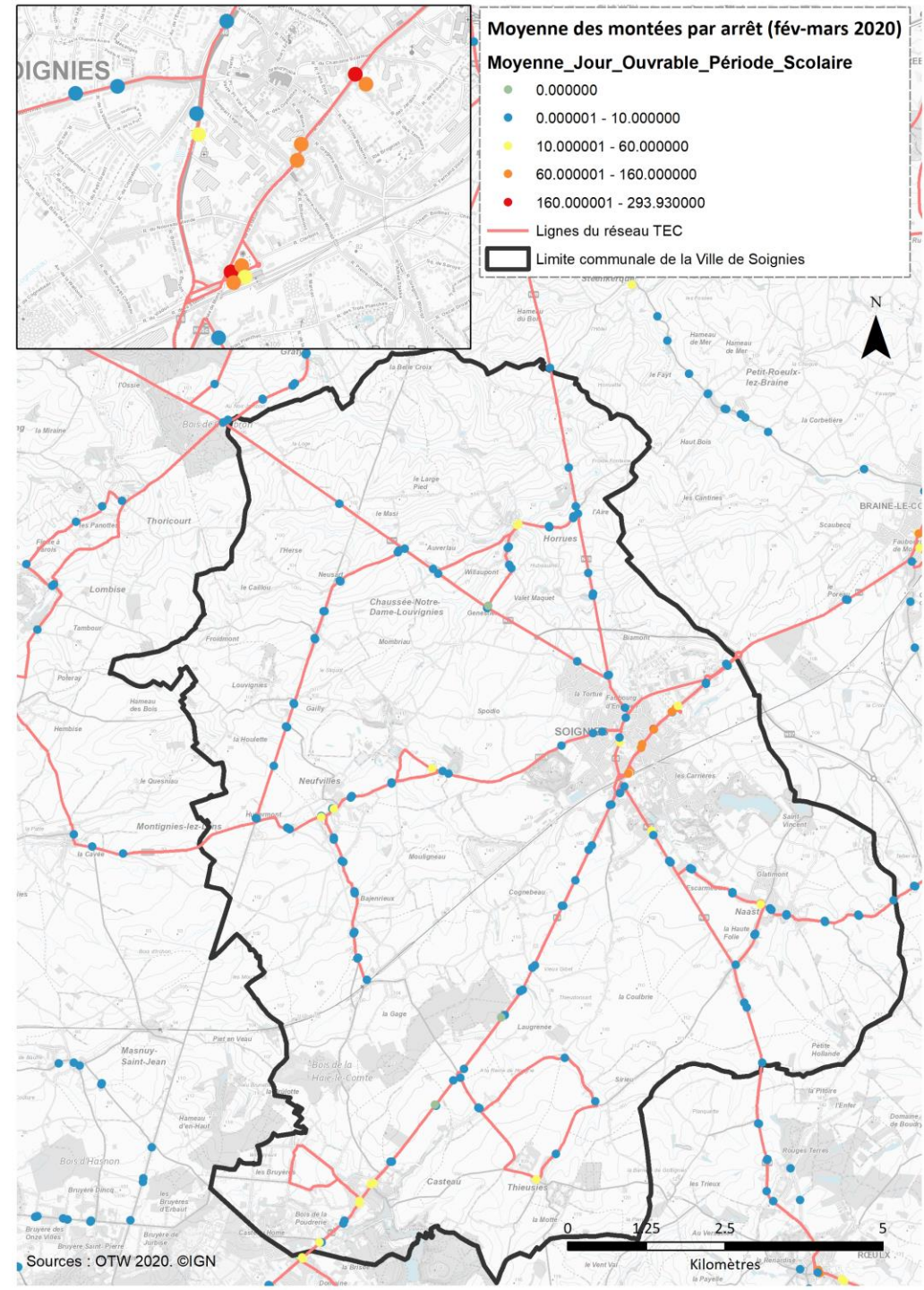
Les arrêts les plus fréquentés situés dans le centre de Soignies

Globalement, les arrêts les plus fréquentés de l'entité se situent sur l'axe rue de la Station – chaussée de Braine.

Dans le centre, 2 arrêts comptabilisent le plus grand nombre de montées journalières en semaine :

- Soignies Gare : **entre 290 et 674 montées/j (semaine)**
Desserte de la gare où 8 lignes de bus prennent leur départ et où près de 110 trains transitent quotidiennement : pôle intermodal
- Place du jeu de Balle : **entre 220 et 453 montées/j (semaine)**
Desserte du Collège Saint-Vincent, établissement secondaire accueillant de nombreux élèves

Dans les villages, hormis à Chaussée-Notre-Dame-Louvignies, certains arrêts se démarquent avec des fréquentations de 10 à 60 montées journalières.



DYSFONCTIONNEMENT ET PROJETS

Des dysfonctionnements dans la fluidité de la circulation

Des problèmes de fluidité de circulation des bus TEC ont été identifiés à hauteur de l'école secondaire Saint-Vincent, à l'un des arrêts les plus fréquentés de l'entité, « Place du Jeu de Balle ». En effet, aux heures de pointe, le flux des élèves traversant le passage piétons provoque un ralentissement de la circulation des bus et, par conséquent, un retard aux autres arrêts.

D'autre part, des difficultés sont rencontrées par les conducteurs de bus afin de reprendre la N6 en direction de La Louvière ou Mons en provenance de la gare de Soignies.

Un redéploiement planifié prochainement

L'Autorité Organisatrice du Transport de Wallonie (AOT) planifie un redéploiement du réseau dans la zone couverte par la Ville de Soignies à l'horizon 2027. Il s'agit de redéfinir la structure du réseau de bus desservant le territoire.

SYNTHÈSE

Deux gares sur le territoire :

- La gare principale, Soignies, dans le centre-ville :
 - permettant de relier de grands pôles comme Bruxelles, Mons (ou Liège) ;
 - une gare d'origine fortement fréquentée (2.300 personnes en moyenne/jour) ;
 - Disposant d'une relativement bonne accessibilité multimodale; Desservie notamment par quasi l'entièreté des lignes de bus de l'entité.
- Une gare rurale, à Neufvilles :
 - exerçant un rôle de gare locale (Jurbise – Braine-le-Comte) ;
 - active uniquement en semaine.

En ce qui concerne le bus...

- Un réseau en étoile depuis la gare qui permet de relier les villages et les pôles voisins ;
- Une majorité des montées qui s'effectuent dans le centre de Soignies, et plus particulièrement à la gare ;
- Les principaux arrêts généralement équipés d'abris et disposant d'une zone d'attente « confortable », mais une majorité d'arrêt peu qualitatif
- Seulement 4 arrêts audités « conformes » à l'accessibilité PMR sur la totalité du territoire de l'entité.

Des projets...

- Un redéploiement du réseau TEC prévu à l'horizon 2027
- À l'horizon 2025, deux changements sont à noter sur le réseau de trains SNCB :
 - La ligne L31 Braine-le-Comte – Jurbise sera rallongée jusqu'à Mons en semaine ;
 - Deux trains IC par heure vers Bruxelles le week-end, à la place d'un train par heure actuellement.

6. CIRCULATION AUTOMOBILE

ACCESSIBILITÉ ET STRUCTURE DU RÉSEAU ROUTIER

Une très bonne accessibilité en voiture

La Ville de Soignies est au carrefour de plusieurs routes régionales :

- La N6 (sud-ouest au nord-est) relie Mons à Bruxelles et permet notamment de rejoindre Braine-le-Comte ;
- La N55 (nord-sud), permet une connexion avec Enghien, et de rejoindre Le Roeulx, La Louvière et Binche ;
- La N57 qui contourne le centre de Soignies en direction du Nord-Ouest vers Renaix. Elle permet de rejoindre la E42 ainsi que la E19 ;
- N524 qui relie Soignies à Baudour.

La commune, et plus particulièrement son centre est ainsi connecté aux pôles voisins.

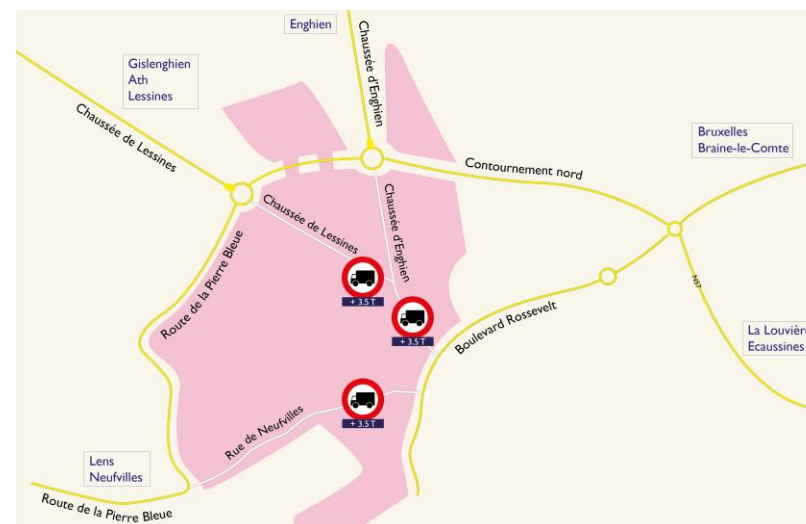
Une accessibilité indirecte au réseau autoroutier

Il n'existe aucun accès direct au réseau autoroutier sur le territoire de Soignies. Ainsi, pour rejoindre la E19/E42, il faudra emprunter la N57, et pour rejoindre l'A8/E429, au Nord de Soignies, il faudra emprunter la N55.

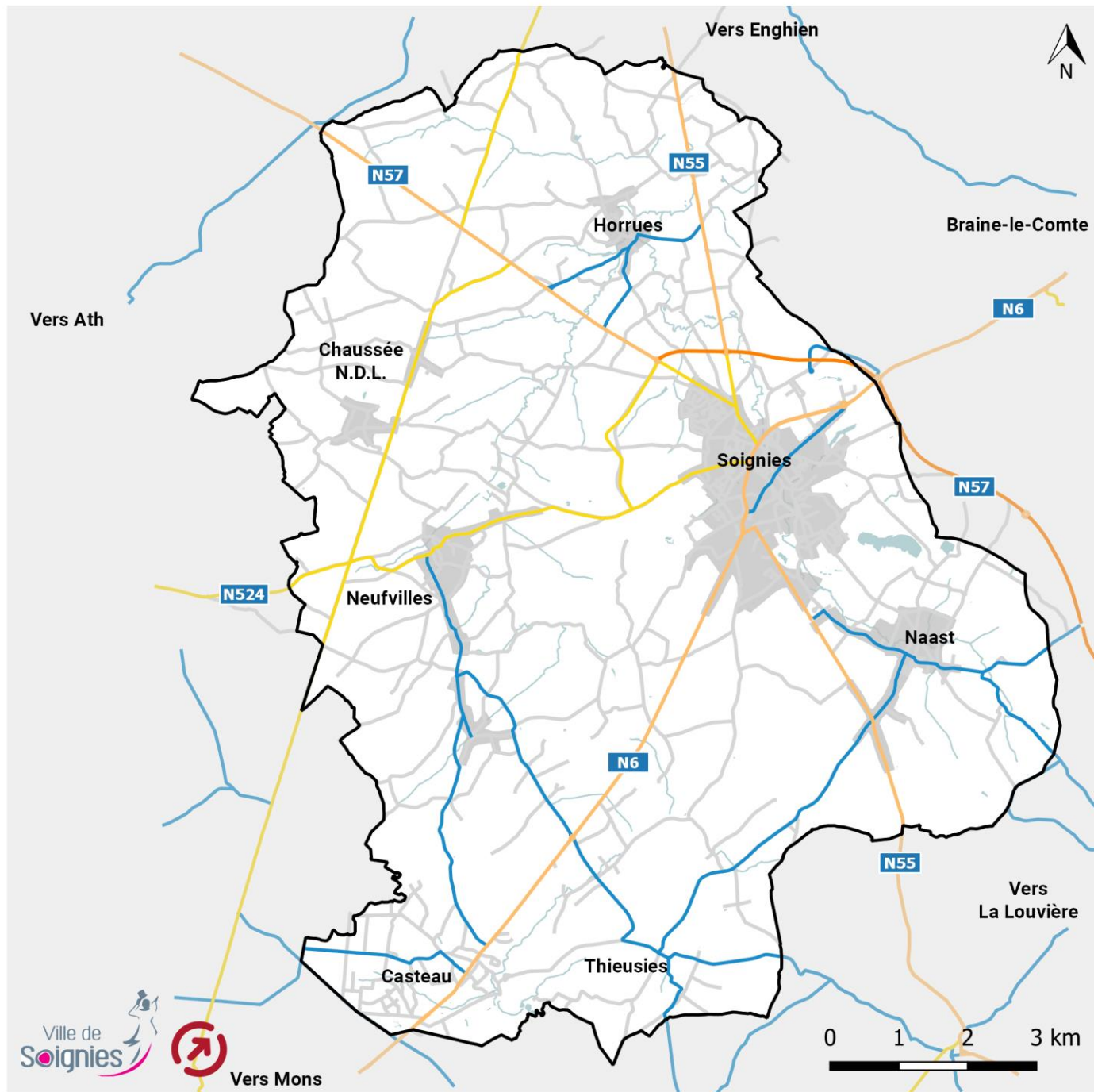
Un nouvel axe routier pour le contournement du centre-ville

En 2016, la Ville de Soignies a inauguré le « contournement nord ». Il s'agit d'une connexion directe depuis la rue de Neufvilles, chaussées de Lessines et d'Enghien vers la E19 et la E42 sans devoir passer par le boulevard Roosevelt.

L'objectif est de diminuer le trafic qui traverse le centre-ville, limiter le charroi-lourd sur la rue de Neufvilles et les chaussées d'Enghien et de Lessines et ainsi faciliter l'accès aux zones économiques de la Ville et renfoncer ses pôles économiques et industriels.



« Ouverture du contournement nord », Bulletin communal édition spéciale mobilité – Ville de Soignies (2016)



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE SOIGNIES

PHASE 1 Réseau routier

Limites administratives

- Commune de Soignies
- Noyaux habitats

Réseau routier

- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte
- Réseau de desserte locale

Une desserte routière organisée en étoile

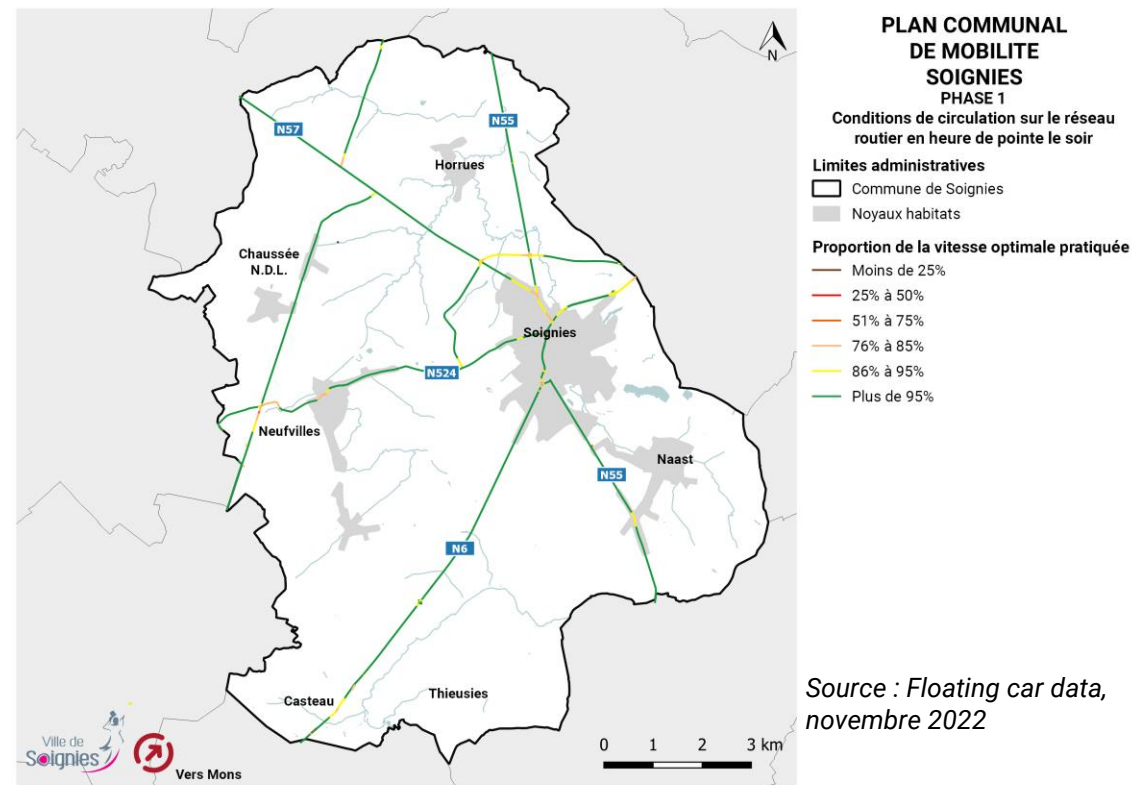
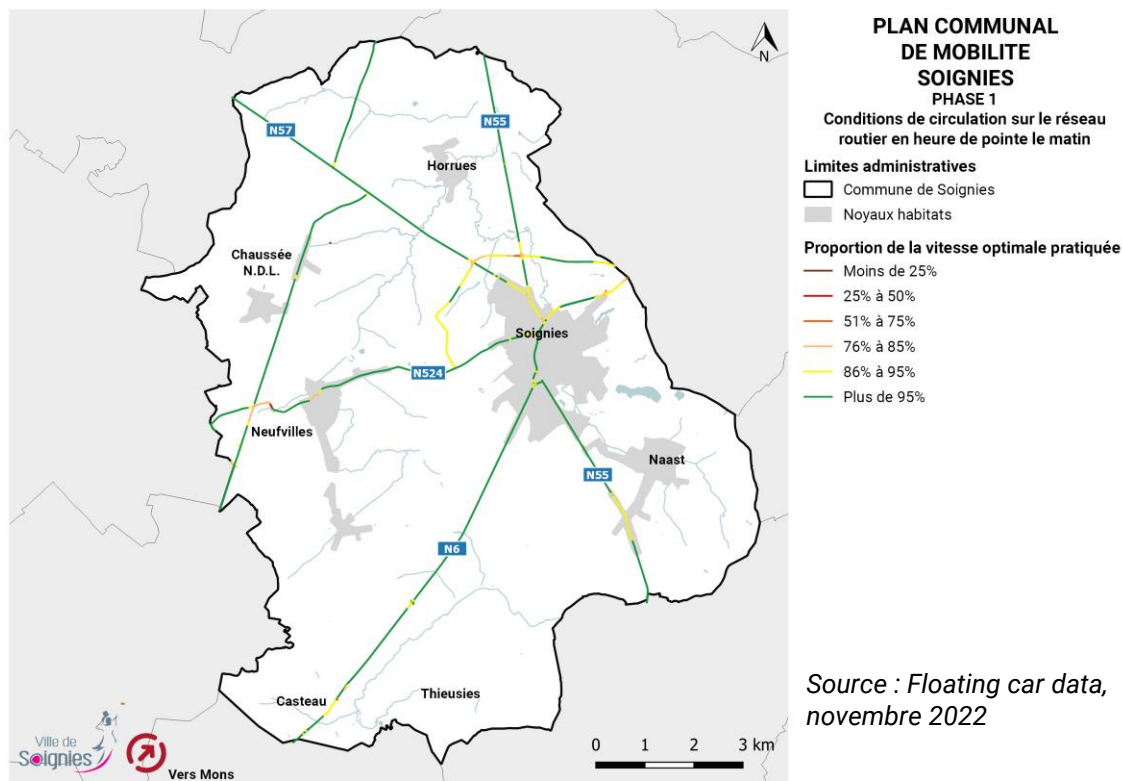
La carte ci-contre illustre la structure et la hiérarchie du réseau routier sur le territoire communal. Celui-ci s'organise logiquement autour des voies régionales en étoile par rapport au centre-ville.

UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER ET DYSFONCTIONNEMENTS

Un réseau routier relativement fluide

Les cartes ci-dessous ont été réalisées sur base des données de Floating Car Data (FCD) qui permettent d'analyser le trafic sur le réseau routier.

Ces cartes, illustrant les conditions de circulation durant les pointes du matin et de fin de journée sur les principaux axes de circulation, montrent que ces conditions sont globalement fluides sur le territoire sonégien et qu'il n'y a pas de gros embarras de circulation. Le principal nœud se situe en bordure du territoire au niveau du rond-point situé au croisement des N57 et N6 au droit duquel des remontées de files plus conséquentes peuvent apparaître. Des files peuvent se former également à d'autres endroits, notamment au droit du rond-point formé entre la N6 et la N55.



UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER ET DYSFONCTIONNEMENTS

LE CAS DE LA N6

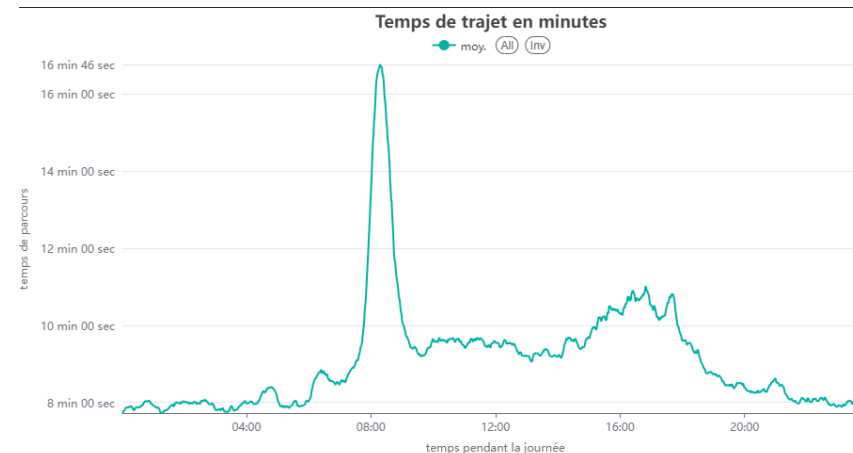
Une analyse spécifique de la N6

Compte tenu de l'enjeu qu'elle représente sur le territoire, la N6 a fait l'objet d'une analyse spécifique des conditions de circulation et d'une quantification des flux de circulation.

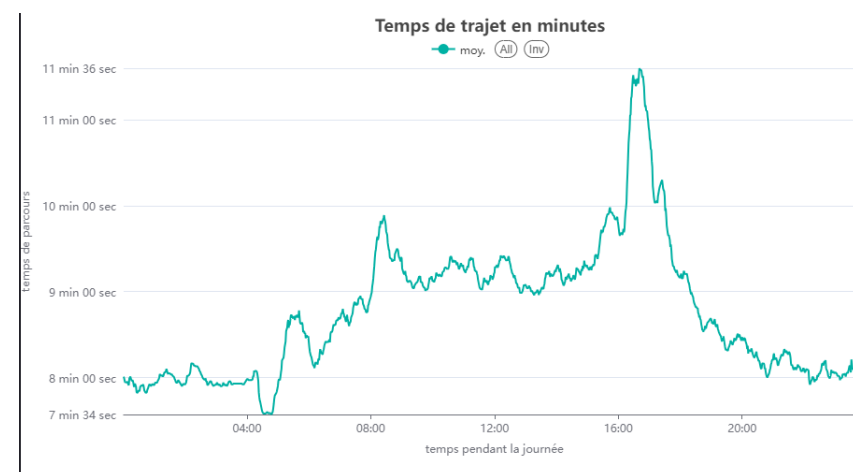
Des ralentissements essentiellement durant la pointe du matin (en semaine)

Les graphiques ci-contre représentent le temps de trajet des automobilistes circulant sur la N6, entre le rond-point formé avec la rue Reine de Hongrie et le rond-point formé avec la N57, soit sur un peu plus de 8 km. En période nocturne, le temps de trajet entre ces deux lieux est d'en moyenne 8 minutes. En journée, celui-ci varie globalement entre **9 et 10 minutes**. Si durant la pointe de fin de journée les pertes de temps sont relativement limitées quel que soit le sens de circulation – ce qui n'exclut pas quelques remontées de files – elles sont en revanche plus importantes durant la pointe du matin lorsque l'on se dirige vers le nord. Le temps de parcours moyen est alors d'en moyenne **17 minutes** ce qui représente une perte de temps d'environ **7 à 8 minutes** par rapport à la situation durant les heures dites creuses. Comme l'illustre le graphique du haut ci-contre, ce pic est relativement concentré et ne s'étend que sur quelques dizaines de minutes.

En dehors de ces périodes, le trafic est relativement fluide sur cette section de voirie.



Temps de parcours sur la N6 (BK 43,4 à 35,0)
Source : Floating car data ; Septembre 2023, moyenne des mardis et jeudis



Temps de parcours sur la N6 (BK 35,0 à 43,4)
Source : Floating car data ; Septembre 2023, moyenne des mardis et jeudis

UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER ET DYSFONCTIONNEMENTS

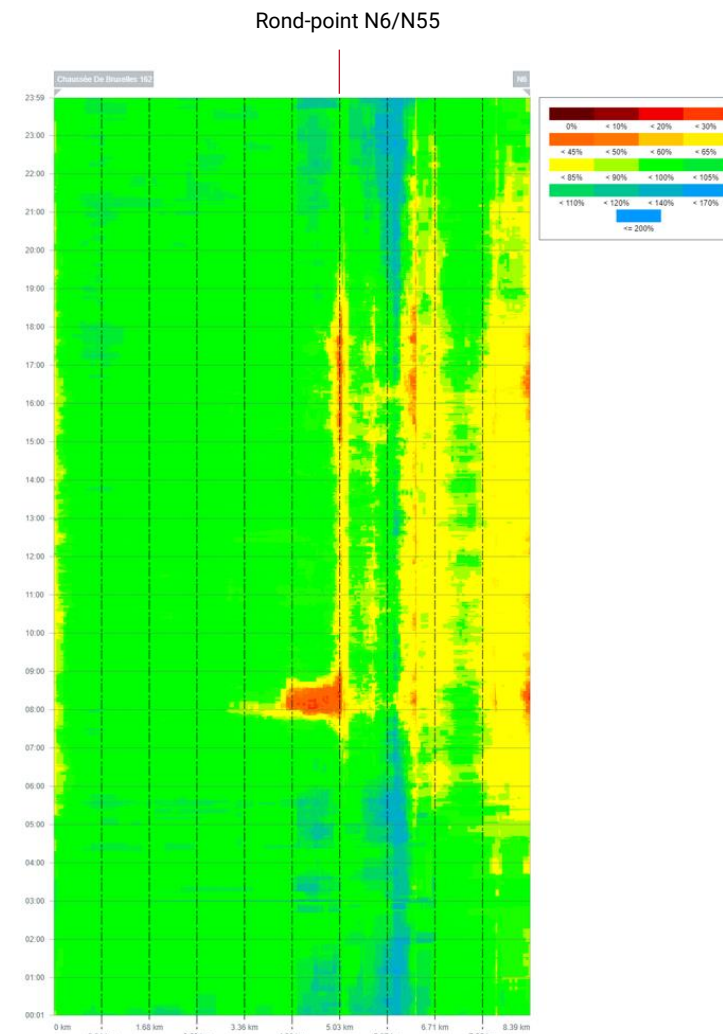
LE CAS DE LA N6

Des pertes de temps principalement au rond-point N6/N55

Une analyse plus fine des conditions de circulation rapporte que c'est essentiellement au droit du rond-point formé entre la N6 et la N55 que les pertes de temps se produisent – et donc principalement durant les heures de pointe. En traversée de Soignies, il y a globalement peu de perte de temps quelle que soit la période de la journée et la direction empruntée. Les données rapportent même que la vitesse de circulation y est en moyenne plus élevée que celle autorisée à certains endroits.

Une analyse de la capacité utilisée théorique du rond-point N6/N55 rapporte que durant les périodes de pointe, le rond-point présente un taux de capacité élevé, en particulier au niveau des branches nord et sud, et davantage durant la pointe du matin que du soir. **Le matin, en semaine, des files se forment sur la chaussée de Mons** et peuvent remontées sur plusieurs centaines de mètres. Si le flux important de trafic important circulant dans le rond-point (et la manière dont celui-ci se répartit) explique en grande partie les embarras de circulation, une utilisation non optimale du rond-point pourrait dans une moindre mesure constituer une partie de l'explication.

Durant la pointe du soir, des files se forment davantage sur le boulevard Roosevelt. Hormis le flux de circulation, cela peut également être dû à des remontées de files en provenance du centre commercial des Archers et qui s'étendent sur le carrefour. Cette constatation vaut également par moment pour la journée du samedi. En dehors de ces périodes, peu de files se forment.



Conditions de circulation sur la N6 (BK 35,0 à 43,4), vers le nord
Source : Floating car data ; Septembre 2023, moyenne des mardis et jeudis

UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER ET DYSFONCTIONNEMENTS

LE CAS DE LA N6

A souligner le fait que tant la N6 (chaussée de Mons) que la N55 (chaussée du Roeulx) auraient vu leur charge de trafic diminuer comparativement aux flux mesurés lors de l'élaboration du premier Plan Communal de Mobilité – de respectivement 18.000 à **16.500 véhicules/j (N6)** et de 18.500 à **14.000 véhicules/j (N55)** en semaine. Compte tenu des projets prévus dans les années à venir à proximité (reconversion du site Durobor et projet des Aulnaies), il est probable que le trafic y augmente quelque peu bien que la localisation de ces projets facilite davantage une utilisation plus raisonnée de la voiture.

Le détail des comptages effectués en février 2024 le long de la N6 et de la N55 est repris en annexe I.

Peu d'embarras de circulation ailleurs...mais des carrefours qui présentent des enjeux de sécurité, notamment pour les modes actifs

Un même type d'analyse a été réalisée pour les autres principaux carrefours formés avec la N6 et traversant le centre-ville. Globalement, l'ensemble des carrefours analysés sont en mesure d'absorber le flux de trafic. Quelques mouvements s'avèrent toutefois plus délicats, et en particulier le mouvement de tourne-à-gauche en sortie de la rue de la Station durant les heures de pointe ce qui n'est pas sans impact sur la régularité des bus.

Les schémas ci-après font une synthèse des flux et de la capacité utilisée des carrefours. Le détail pour chacun des carrefours est repris en annexe.

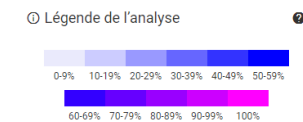
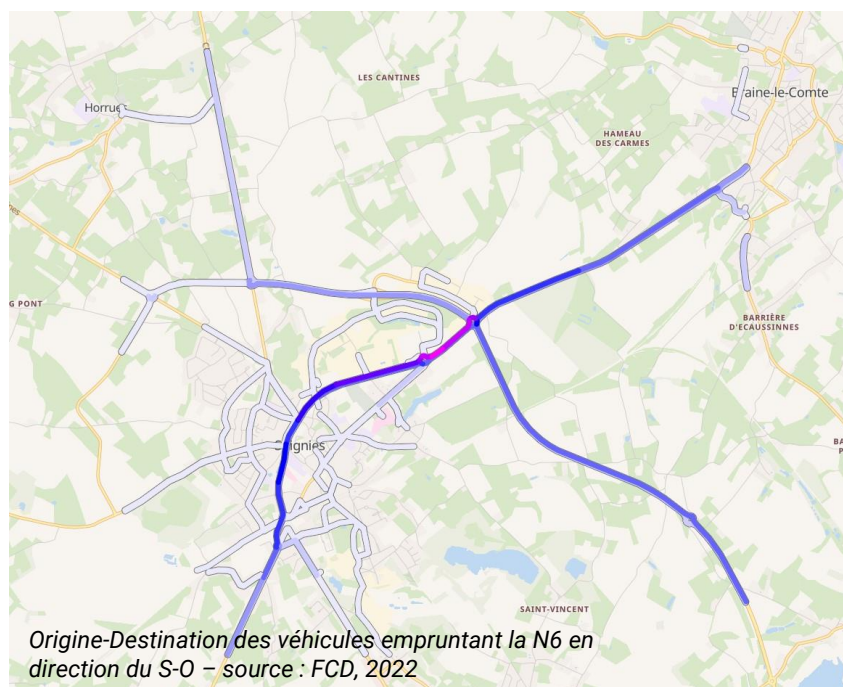
UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER ET DYSFONCTIONNEMENTS

LE CAS DE LA N6

L'axe Roosevelt – JF Kennedy (N6) un axe de transit conséquent en traversée du centre-ville

Les données de Floating Car Data (FCD) permettent également de se faire une idée de l'origine-destination des véhicules en circulation. Une analyse spécifique des véhicules empruntant l'axe Roosevelt – JF Kennedy montre qu'une grande partie de ces véhicules ne font que transiter par cet axe et n'ont pas pour destination le centre-ville. Une large partie de cet axe est d'ailleurs consacré à la circulation automobile et constitue une véritable barrière au sein du centre-ville.

L'origine et la destination des véhicules sont toutefois variées. À noter le fait qu'une partie des véhicules empruntant la N6 depuis le sud de la commune poursuivent leur chemin en direction de Neufvilles. Très peu de véhicules provenant du sud poursuivent en revanche en direction de l'est.



PROJETS

Propositions de réaménagement du boulevard Roosevelt

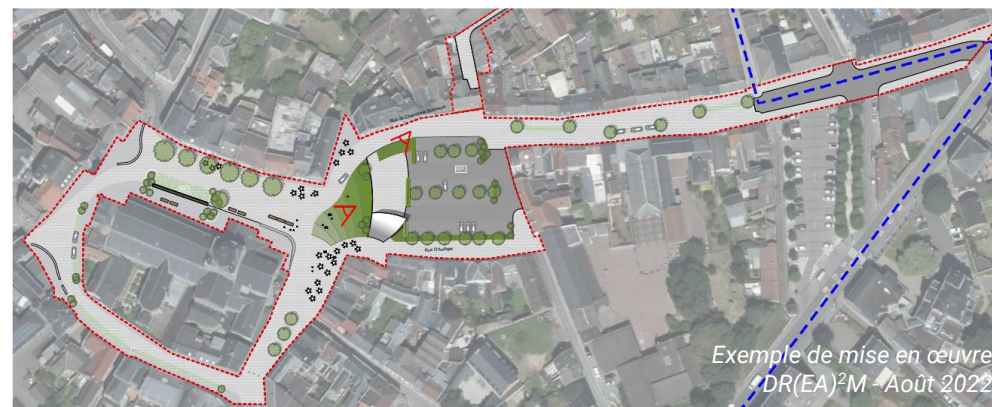
Dans le cadre du plan de rénovation urbaine du centre, différentes propositions ont été développées. L'un d'eux consiste au réaménagement d'un tronçon du boulevard Roosevelt qui, actuellement, est consacré aux déplacements motorisés et à leur stationnement, mobilisant ainsi 4 à 6 bandes de circulation.

L'objectif de ce réaménagement est de transformer ce boulevard en boulevard urbain et d'y réduire la charge du trafic en favorisant l'usage des mobilités actives et en améliorant la sécurité, le cadre de vie, les espaces verts,...

Propositions de réaménagement autour de la Collégiale

La Collégiale, monument exceptionnel du territoire, est entourée par du stationnement et la circulation automobile. Cet élément patrimonial du paysage sonégien est ainsi très peu mis en valeur. L'ambition de cette proposition est d'y développer un espace public plus convivial en réduisant l'espace alloué à la voiture pour le rendre aux piétons et cyclistes et en y créant des espaces de rencontre.

Il s'agit à l'heure actuelle de propositions qui devront être affinées dans le cadre du présent PCM sur les aspects de mobilité et de circulation.



UTILISATION ACTUELLE DE LA VOITURE

La voiture comme mode de déplacement principal

Comme l'ont montré les analyses du profil de mobilité, 66% des déplacements domicile-travail des travailleurs de Soignies sont effectués en voiture. Par ailleurs, sur le territoire et dans son aménagement, la voiture occupe une grande place de l'espace public. Il est probable, plus largement, que la voiture soit le mode de déplacement privilégié de nombreux sonégiens pour tout autres motifs de déplacement. En effet, comme le souligne le chapitre consacré au stationnement, le taux de rotation des places de parking assez élevé dans l'hyper centre de Soignies témoignant l'utilisation de la voiture pour différents motifs.



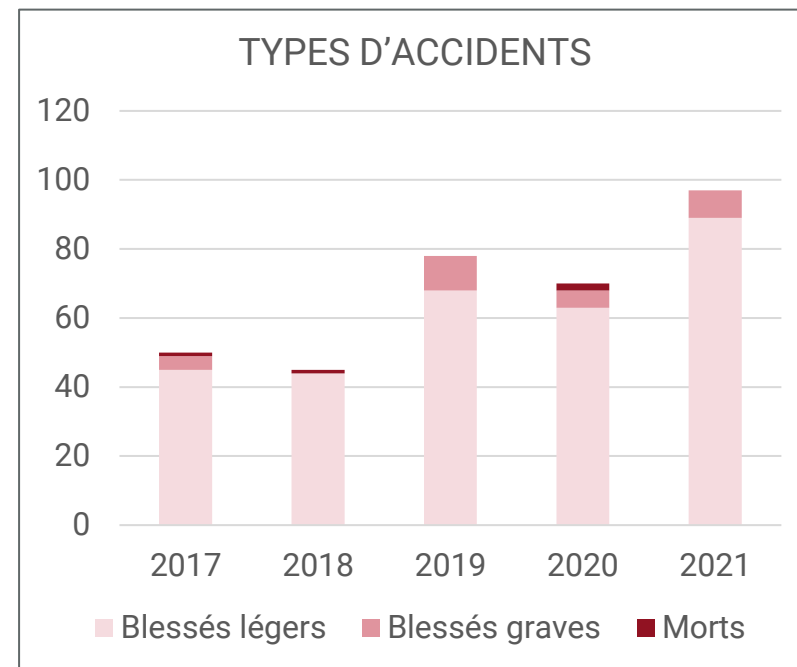
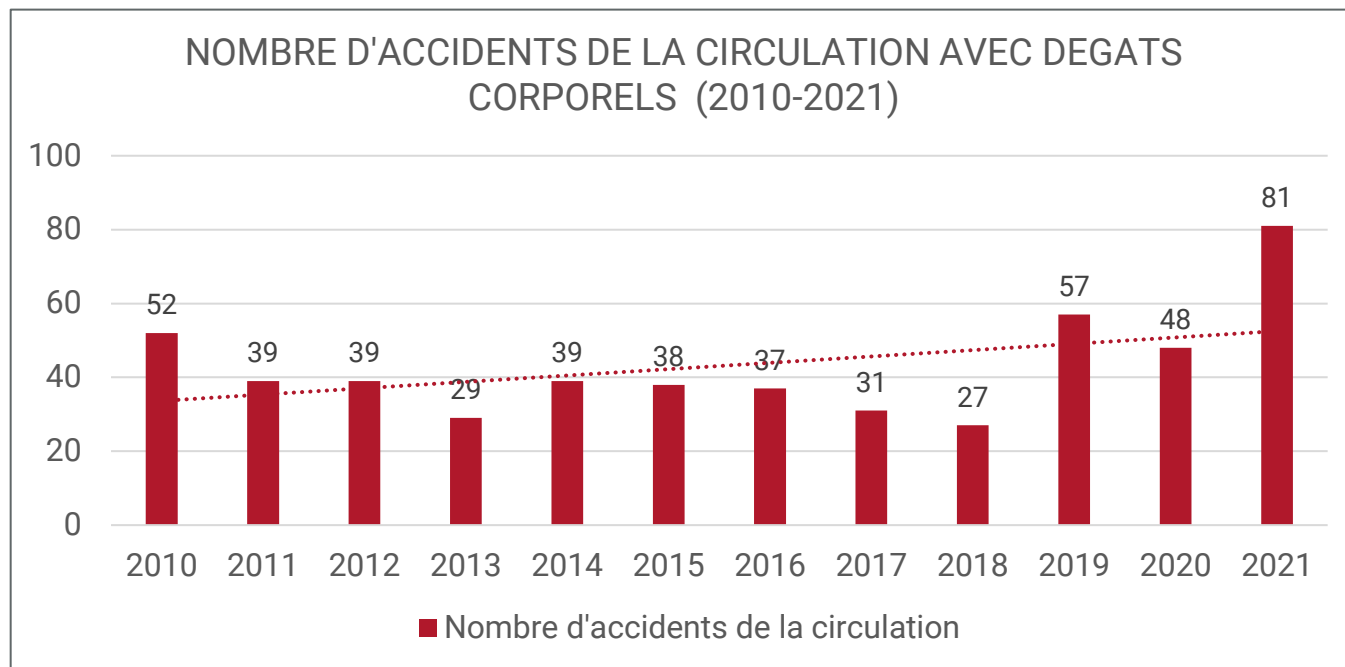
7. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

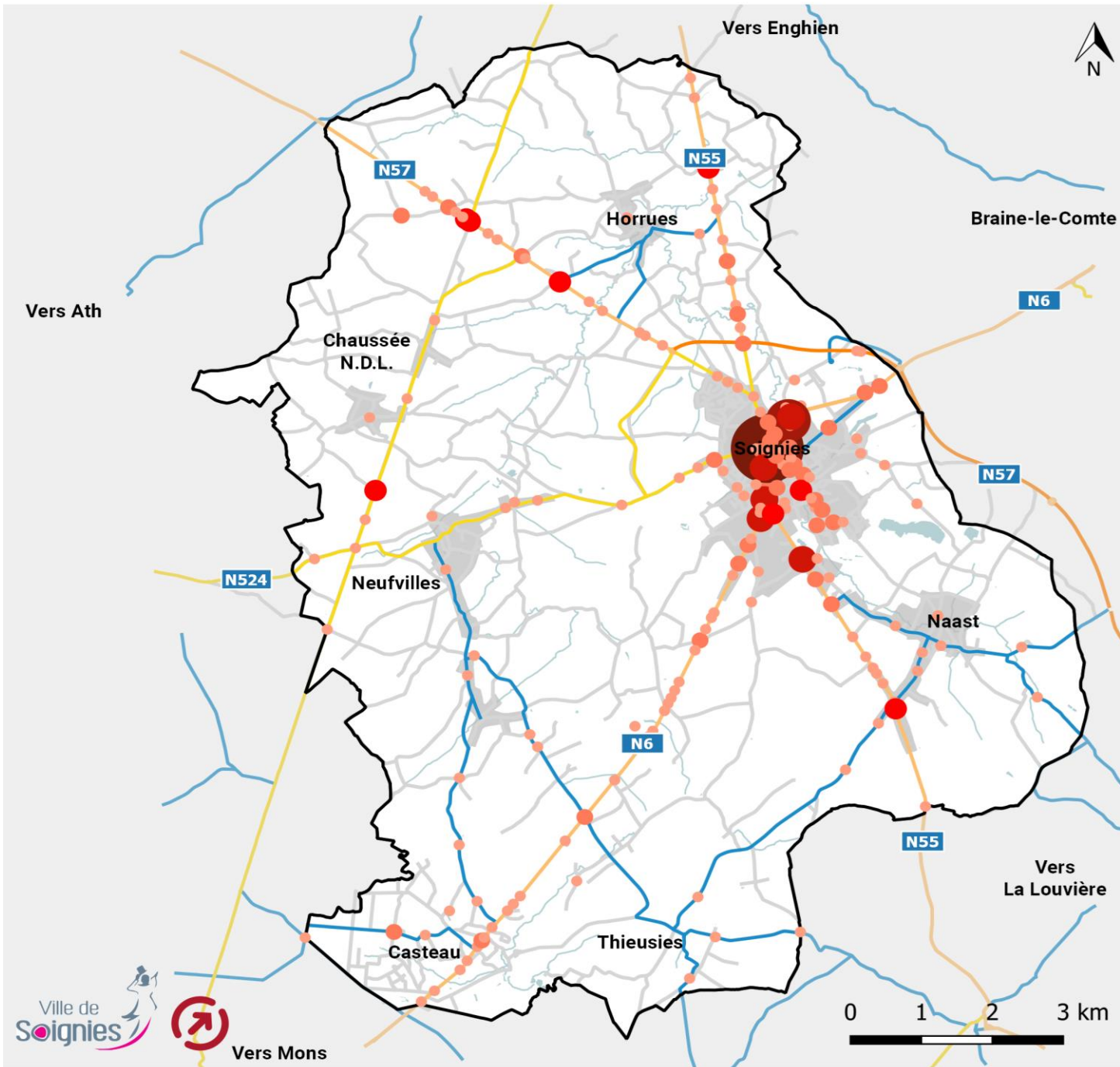
NOMBRE ET TYPOLOGIE DES ACCIDENTS

Une augmentation du nombre d'accidents et de blessés corporels depuis 2017

Le nombre d'accidents de la circulation avec dégâts corporels a augmenté au cours des 5 dernières années. La grande majorité de ces accidents ont pour conséquence des blessés légers. Ainsi, en 2011, 39 accidents de circulation avaient été recensés. Ce chiffre s'élève en 2021 à 81, soit un peu plus du double (SPF Economie – Statbel, 2022).

Dans le cadre de son PST, la Ville de Soignies a instauré en 2019 un plan global de sécurité routière visant notamment à sécuriser les abords des écoles, à limiter les vitesses de circulation et à créer des aménagements de sécurité. La sensibilisation et la prévention viennent compléter ce plan.





PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ SOIGNIES

PHASE 1 Accidents de la circulation

Limites administratives

- Commune de Soignies
- Noyaux habitats

Réseau routier

- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte
- Réseau de desserte locale

Accidents de 2016 à 2020

- 1
- 2
- 3
- 4
- 7
- 12

Les lieux accidentogènes les plus importants sont situés dans le centre-ville

La carte ci-contre permet d'identifier les endroits où ont eu lieu des accidents de la circulation entre 2016 et 2020.

La majorité des accidents se sont produits sur les voiries régionales et/ou dans le centre-ville. 12 accidents ont notamment été enregistrés au croisement de la rue de Neufvilles et du boulevard Roosevelt.

D'après les informations de l'AWSR, deux accidents mortels se sont produits entre 2020 et 2021 à Soignies sur la N55 et la N524 (rue de Neufvilles).

ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION ET EFFETS DE PORTE

Des signaux d'entrée d'agglomération ...

En règle générale, les panneaux signalant l'entrée d'agglomération (F1) sont placés judicieusement à l'approche de zones d'habitat. Au droit de certaines entrées d'agglomération, notamment des villages, les signaux F1 sont également accompagnés ponctuellement de panneaux « Bienvenue à ... ».

... très peu d'effet de porte

Peu d'effets de portes ont été aménagés aux différentes entrées d'agglomération des villages. Les effets de porte contribuent à améliorer la lisibilité des entrées d'agglomération et incitent les automobilistes à ralentir aux abords des agglomérations.



Entrée d'agglomération et effet de porte à
Chaussée-Notre-Dame-Louvignies
Source : Traject – 2023



Entrée d'agglomération avec marquage au sol à
Horrues
Source : Traject – 2023



Sortie d'agglomération à Thieusies
Source : Traject – 2023

RESPECT DES LIMITES DE VITESSE

De nombreux excès de vitesse sur certains axes du territoire

Afin d'avoir un (petit) aperçu du respect des limitations de vitesse sur une partie du territoire, une analyse des relevés de vitesse a été réalisée sur 4 grands axes de la Ville : Chaussées de Mons, d'Enghien, de Braine et boulevard John F. Kennedy du 6 au 17 février 2023.

Globalement, les vitesses sont relativement respectées sur les axes où la vitesse est limitée à 90 km/h (chée de Braine et bd JF Kennedy). Cependant, la chaussée d'Enghien et de Mons enregistrent un pourcentage d'excès de vitesse supérieur à 35% et leur V85 indiquent une vitesse de 78 et 79 km/h alors que la vitesse y est limitée à 70 km/h.

	Chaussée de Mons 70 km/h			Chaussée d'Enghien 70 km/h			Chaussée de Braine (RN6) 90 km/h			Boulevard John F. Kennedy 90 km/h		
	Voitures	Camions	Total	Voitures	Camions	Total	Voitures	Camions	Total	Voitures	Camions	Total
Total	115.673	5.544	121.217	68.802	1.834	70.636	163.651	11.651	175.302	73.934	2.129	76.063
Vitesse réglementaire	63.75%	4219	76.10%	52.78%	1326	72.30%	97.93%	11469	98.44%	99.33%	2126	99.86%
% excès de vitesse	36.25%	26.51%	35.69%	47.22%	30.06%	46.71%	2.07%	1.63%	2.03%	0.67%	0.19%	0.66%
V85 (km/h)*	78	74	78	79	74	78	75	72	75	71	64	71

(*) : vitesse en-dessous de laquelle 85% des véhicules enregistrés circulaient

PASSAGES À NIVEAUX

La suppression de passages à niveaux souhaités par Infrabel

Selon les statistiques d'Infrabel, au moins un accident par semaine et un décès par mois sont recensés aux passages à niveau en Belgique. Ces accidents engendrent également des impacts sur la sécurité du réseau et le respect des horaires de trains.

De ce fait, Infrabel souhaite fermer progressivement les passages à niveaux ou les remplacer par des alternatives plus sûres (comme des tunnels par exemple).

Actuellement, aucun projet n'est à l'ordre du jour sur l'entité de Soignies mais des ambitions sont présentes à long terme.

SYNTHÈSE

Des accidents...

- En augmentation depuis 2017 ;
- Se produisant en plus grand nombre le long des axes régionaux et/ou dans le centre-ville (qui sont les lieux concentrant le plus de flux automobile).

Des entrées d'agglomération...

- Judicieusement signalées par le panneau F1 ;
- Peu rendus visibles via des effets de porte.

Des vitesses de circulation....

- Qui ne sont pas toujours respectées, avec de nombreux excès de vitesse enregistrés sur des axes limités à 70 km/h

8. CHARROI LOURD

PÔLES GÉNÉRATEURS DE TRAFIC LOURD

Des carrières génératrices d'un flux de trafic lourd

Soignies est la capitale européenne de la pierre de taille, et comporte plusieurs sites carriers sur son territoire. Les deux plus importants (Hainaut et Clypot) sont tous deux situés à l'ouest du centre-ville et accessibles directement (ou indirectement) via la N524. La connexion avec le réseau routier structurant s'effectue par le biais de la route de la Pierre Bleue qui permet de rejoindre la N57, et les autoroutes E19 et E429 sans transiter par le centre de Soignies. En effet, les poids lourds sont interdits de transit dans le centre.

Le site de Gauthier-Wincqz est quant à lui situé en marge du centre de Soignies, et plus spécifiquement du quartier des Carrières localisé au sud-est du centre.

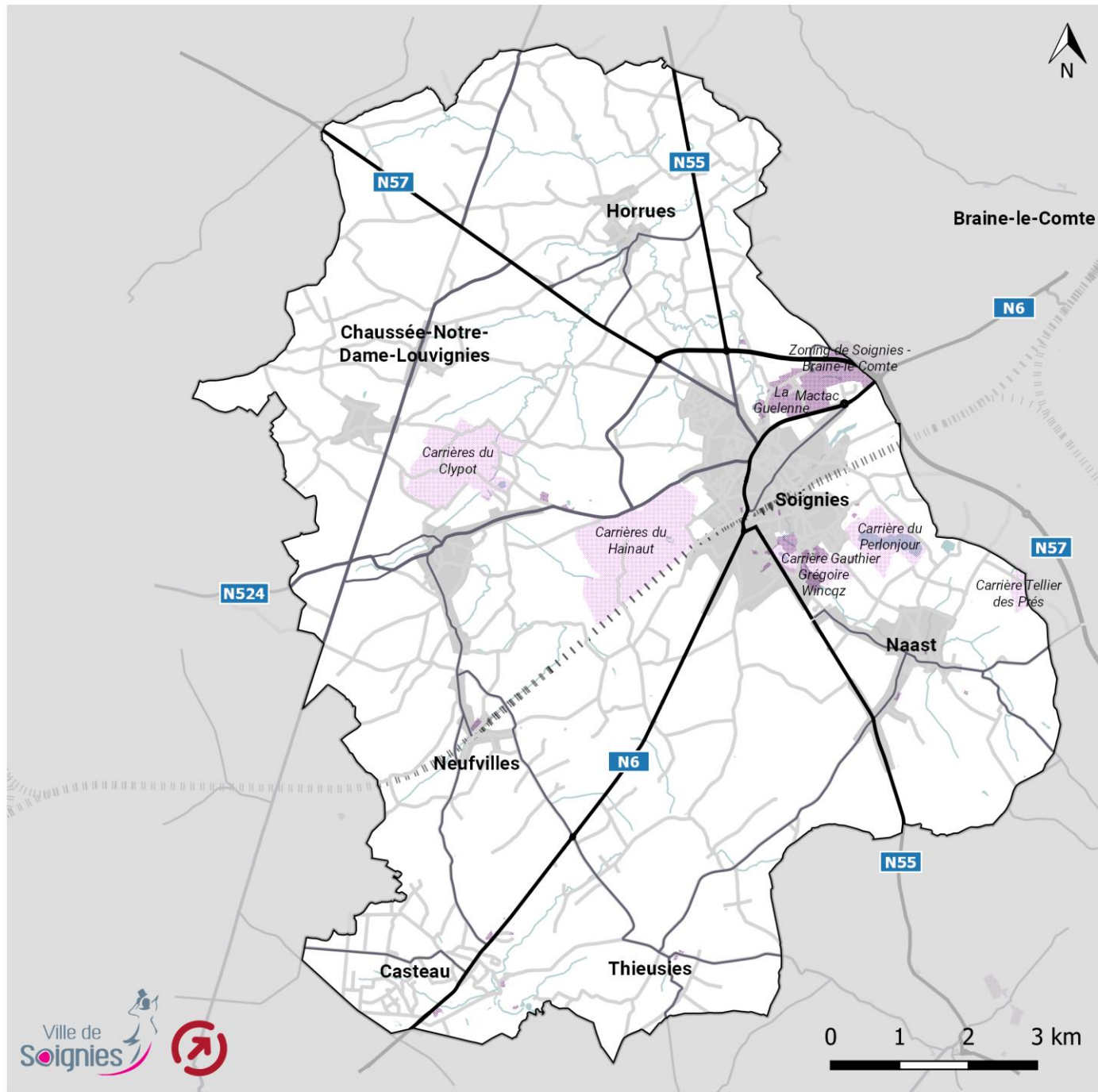
Enfin, les carrières Tellier des Prés, à cheval sur les territoires de Soignies et d'Ecaussines, sont quant à elles directement accessibles via la N57.

A titre indicatif, les carrières du Clypot génèreraient un flux de 600 à 700 camions chaque jour. Un flux qui n'est donc pas négligeable et auquel il faut ajouter celui généré par les autres carrières. Ces camions sont généralement remplis de 90% de granulat pour 10% de pierre bleue.

Selon l'exploitant des carrières, le transport représente une part importante du coût de ces marchandises (environ 30% de la facture).



Carrières du Hainaut



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE SOIGNIES

PHASE 1

Pôles générateurs de déplacements

Fond de plan

- Commune de Soignies
- Noyaux habitats
- Forêts
- Cours d'eau

Réseau viaire et ferroviaire

- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte
- Réseau de desserte locale
- Réseau ferroviaire

Pôles

- Carrières
- Parcs d'activités économiques

PÔLES GÉNÉRATEURS DE TRAFIC LOURD

Des parcs d'activité économique directement accessibles via le réseau routier structurant

Outre les carrières, trois parcs d'activité économique s'étendent sur le territoire et sont génératrices d'un flux de poids lourds :

- Le parc de Soignies qui s'étend sur 42ha et se compose de 42 entreprises. Il s'agit en grande partie d'une zone industrielle, destinée aux activités à caractère industriel. Ce parc ne dispose plus de surface disponible ;
- Le parc de Soignies Nord-est, de moindre envergure (17ha), comporte 15 entreprises. Ce parc est destiné aux petites entreprises qui ont une activité d'artisanat, de service aux entreprises, de distribution locale et ainsi qu'aux petites industries. Il ne dispose plus non plus de surface disponible ;
- Le parc de Soignies – Braine-le-Comte, grand de 55 ha. Ce parc, qui comporte 21 entreprises, est occupé pour moins de sa moitié et dispose d'une réserve foncière de 30 ha. cette zone est destinée, d'une part, aux activités d'artisanat, de services aux entreprises, de distribution, de recherche et de petite industrie et, d'autre part, aux activités à caractère plus industriel.

Ces trois parcs sont contigus et situés au nord-est du centre-ville. Ils sont directement accessibles via la N57 (et la N6) et donc connectés au réseau autoroutier. Leur localisation n'implique donc pas la nécessité de transiter par les villages de l'entité. Pour les véhicules en provenance du sud-est, l'accès aux différents parcs s'effectue via la N6, et donc via le centre-bourg de Soignies et le boulevard Roosevelt qui constitue une zone à enjeux à l'échelle de l'entité.

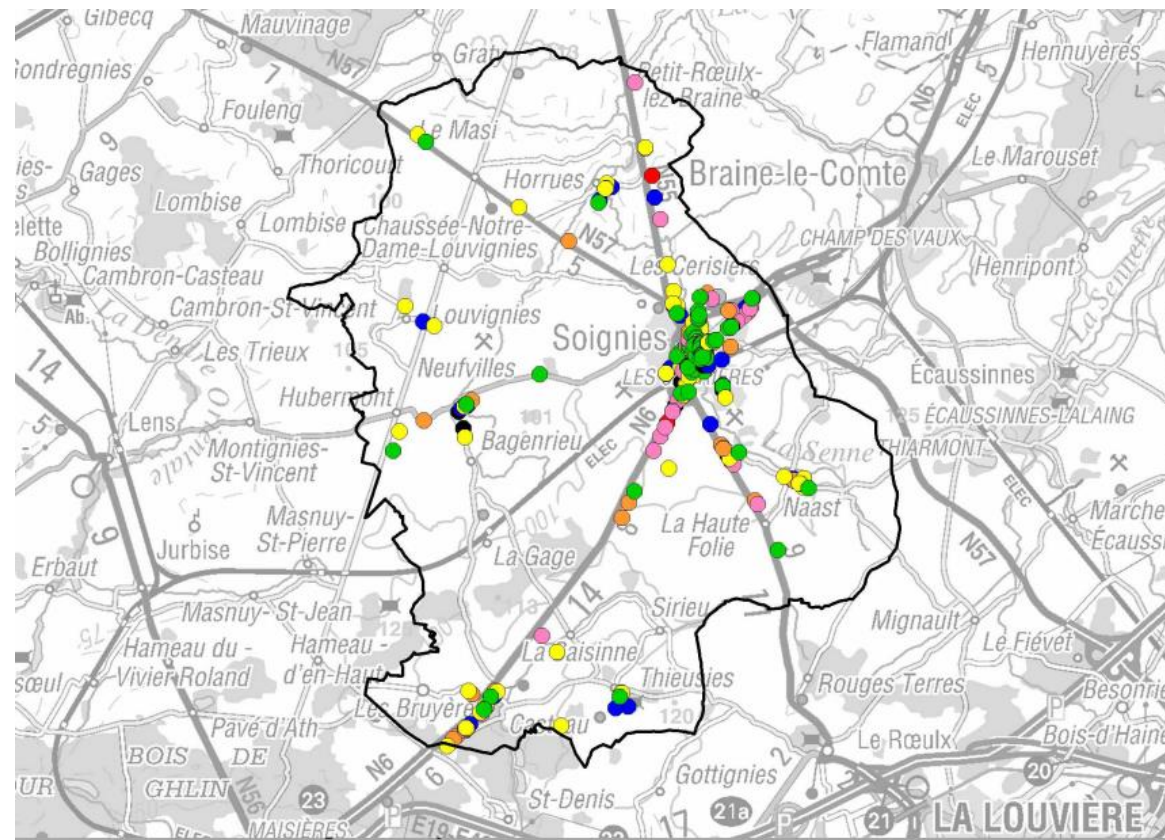
PÔLES GÉNÉRATEURS DE TRAFIC LOURD

Un trafic lourd généré également par l'activité commerciale...

Les commerces, et en particulier les commerces de grandes surfaces sont également générateurs d'un charroi de véhicules plus lourds. Ceux-ci se concentrent en particulier dans le centre-ville – et plus spécifiquement en périphérie de celui-ci. On en retrouve également ailleurs sur le territoire et notamment le long des principaux axes routiers (N6, N55), et plus ponctuellement au sein des villages.

...et par l'activité agricole

Enfin, Soignies constitue une ville à dominance agricole. Une grande partie de son territoire est en effet occupée par des activités agricoles qui génèrent toutefois un trafic plus diffus.



Répartition des commerces
Analyse par catégorie commerciale

- Besoins Quotidiens
- Mode et Luxe
- Loisirs
- Equipement de la Maison
- Commerces de détails - autres
- Combustibles/ Matériel de Transport
- Divertissement
- Services



MESURES DE RÉGULATION ET DYSFONCTIONNEMENTS

De nombreux tronçons interdits à la circulation des poids lourds

Sur le territoire, nombreux sont les tronçons de circulation qui sont interdits de circulation pour les poids lourds. Comme l'illustre la carte en page suivante, les restrictions de circulation ne sont toutefois pas homogènes sur le territoire, les interdictions concernant les plus de 3,5 T, plus de 5T ou plus de 10T. A souligner le fait qu'en raison de la présence d'habitations, des limitations ont été imposées sur certaines voiries desservant les parcs d'activité économique.

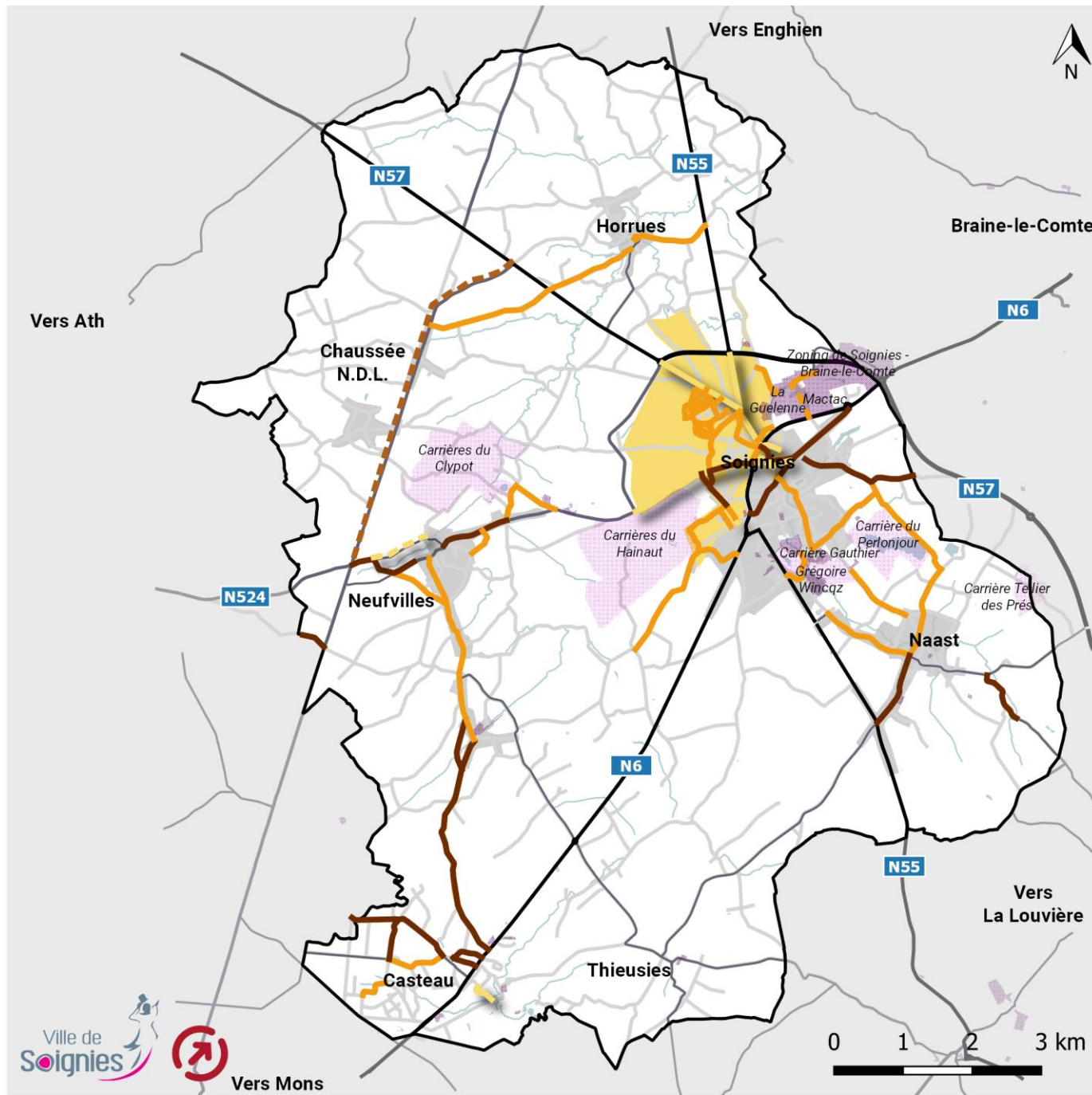
A souligner également l'existence d'une zone interdite aux poids lourds dans la partie nord du centre-ville

L'axe Roosevelt – JF Kennedy comme axe de transport privilégié, notamment pour assurer les connexions avec la région montoise

En raison des diverses limitations de vitesse imposées, les boulevards Roosevelt et JF Kennedy jouent un rôle prépondérant dans la circulation des poids lourds. Pour exemple, ils sont empruntés par les véhicules provenant des carrières du Hainaut et du Clypot se dirigeant vers la région montoise, qui depuis leur site emprunte successivement la route de la Pierre Bleue, la N57 jusqu'au rond-point formé avec la N6, et ensuite ces deux boulevards.

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE SOIGNIES

PHASE 1 Limitation de tonnage



Limites administratives

- Commune de Soignies
- Noyaux habitats

Réseau routier

- Réseau primaire 2
- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte
- Réseau de desserte locale

Pôles

- Parc d'activités économiques
- Carrière

Limitation de tonnage

- 10T
- 5T
- 3.5T
- 3.5T

Limitation de tonnage non mise en oeuvre

- 7.5T
- 5T
- 3.5T

PROJETS

Extension des Carrières du Hainaut

Le gisement des Carrières sera très prochainement agrandi, ce qui impliquera un flux de poids lourds supplémentaire sur l'entité. Par ailleurs, la rue de Neufvilles et la route de la Pierre bleue seront déplacées/modifiées en vue de permettre cette extension de carrières.

SYNTHÈSE

De nombreux générateurs de poids lourds ...

- Plusieurs carrières, mais aussi des parcs d'activité économique, des commerces, et des activités agricoles

... dont la localisation permet en général de limiter le trafic sur les voies locales

... et des mesures prises à cet égard

- De nombreuses voies interdites à la circulation des poids lourds, mais un ma

Mais un manque d'homogénéisation des restrictions et un transit de poids lourds importants via l'axe Roosevelt – JF Keneedy

9. STATIONNEMENT

DANS LE CENTRE-URBAIN

GESTION DU STATIONNEMENT

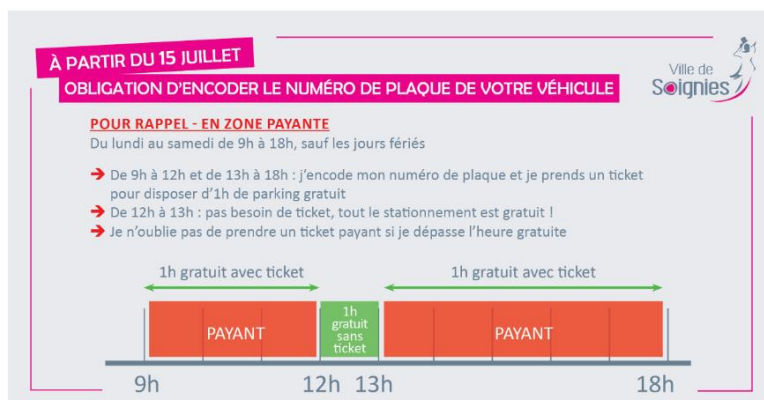
Une gestion (renforcée) du stationnement dans le centre-ville

Au vu de la pression croissante sur le stationnement dans son centre-ville, la Ville de Soignies a renforcé sa gestion au cours des années via :

- La mise en place d'une **zone payante** dans son hypercentre (> 250 places).

La première heure est gratuite. La seconde heure est de 1,20€. Les heures supplémentaires coûtent 4€/h. L'objectif est donc d'encourager la rotation par un stationnement de (très) courte durée.

Elle garantit une offre en stationnement pour les personnes devant stationner leur véhicule pour une courte durée et notamment les chalandes

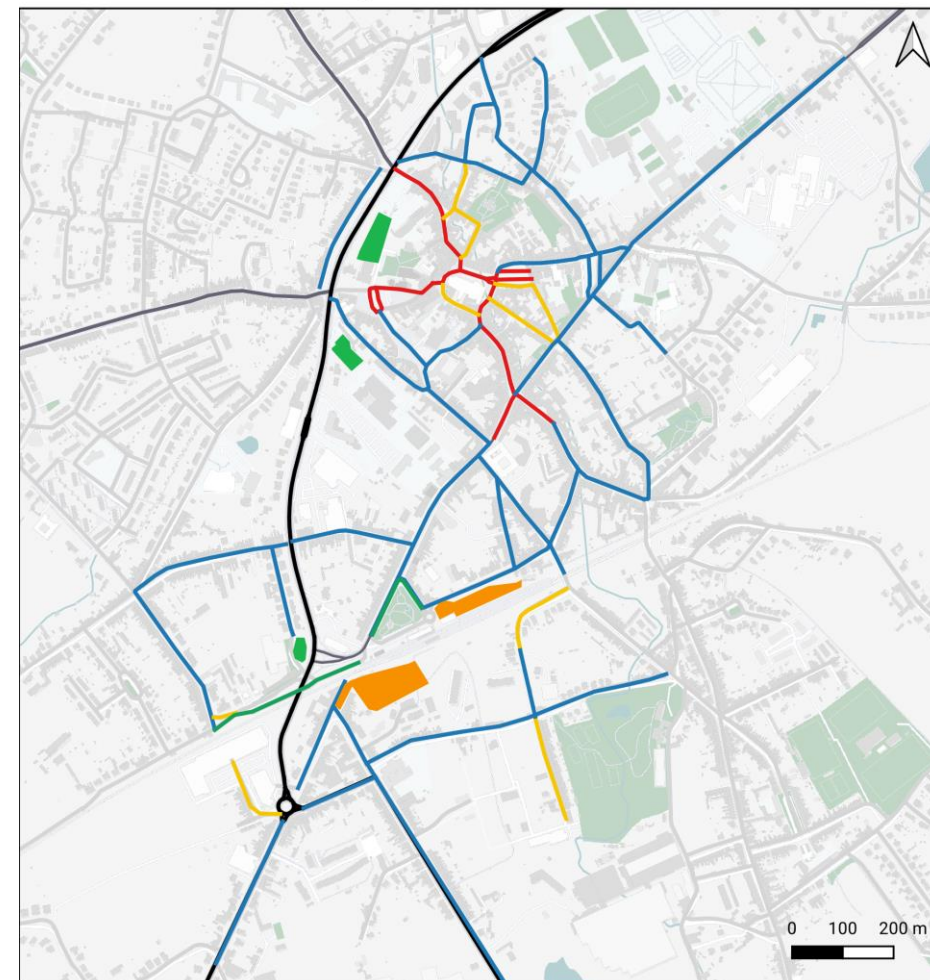


Source : Ville de Soignies

- L'**extension des zones bleues** qui s'étendent tant en marge de l'hyper-centre que dans les quartiers nord et sud de la gare – et qui permettent de protéger le stationnement riverain.

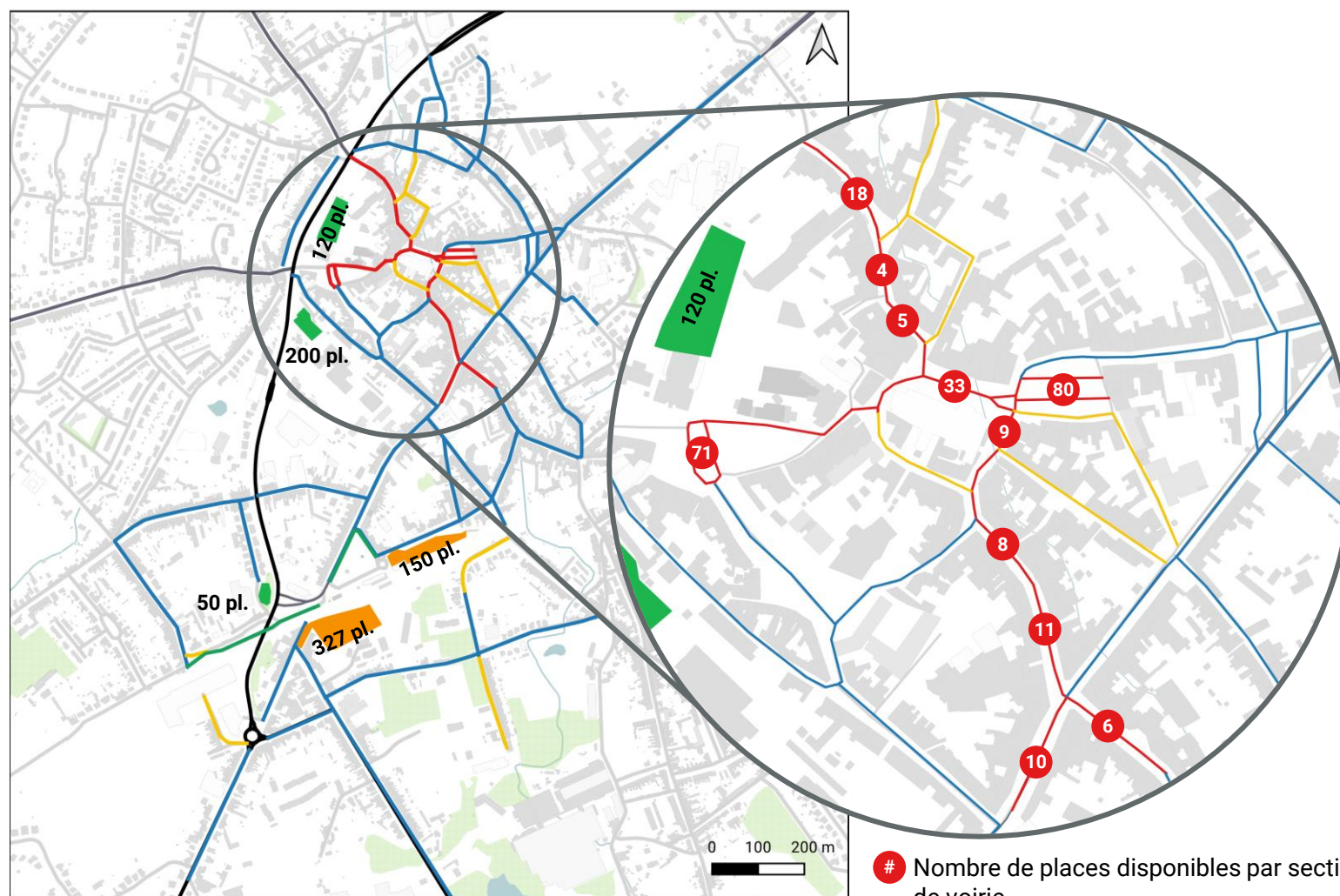
Cette extension est à mettre en parallèle d'une gestion payante dans le centre et des deux parkings de la SNCB, qui offrent une capacité de respectivement 150 et 327 places.

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE SOIGNIES
 Phase 1 : Diagnostic - Zones de stationnement



Zones de stationnement centre-ville	Parking
Zone rouge payant	Parking gratuit
Zone bleue carte riverains/disque bleu	Parking Infrabel (payant)
Zone jaune carte riverains	
Stationnement gratuit	

GESTION DU STATIONNEMENT



Le schéma ci-contre reprend la répartition de l'offre en stationnement au sein de la zone payante, soit 255 places, dont plus de la moitié concentrée place du Millénaire (80 places) et place Verte (71 places).

Zones de stationnement centre-ville

- Zone rouge payant
- Zone bleue carte riverains/disque bleu
- Zone jaune carte riverains
- Stationnement gratuit

Parking

- Parking gratuit
- Parking Infrabel (payant)

Nombre de places disponibles par section de voirie

GESTION DU STATIONNEMENT

Une carte de stationnement et des facilités pour les riverains

Les riverains ont la possibilité de disposer d'une carte de stationnement leur permettant de stationner sans limite de temps et à tout moment dans les zones bleues. La première carte est gratuite et valable deux ans. La seconde, valable deux ans également, est délivrée au montant forfaitaire de 50€.

Par ailleurs, tant en périphérie de l'hyper-centre que dans les quartiers situés au sud de la gare, les riverains disposent de places de stationnement qui leur sont exclusivement réservées (cf. carte page précédente).

Les riverains disposent donc de facilités de stationnement, et notamment de la possibilité d'obtenir une carte de stationnement ce qui n'est pas le cas d'autres types d'utilisateurs (professions médicales, entreprises, etc.)

Des parkings gratuits en bordure du centre-ville

En bordure du centre-ville et à proximité de la gare, plus de 500 places de parking gratuites sont mises à disposition de l'ensemble des utilisateurs. Ceux-ci ne sont toutefois pas jalonnés depuis/sur les axes structurants de circulation automobile, et en particulier la N6.



Source : Ville de Soignies

PRESSION EN STATIONNEMENT

ABORDS DE LA GARE

Une pression en stationnement très forte aux alentours de la gare (en journée)

La pression en stationnement aux alentours de la gare est relativement forte en journée en particulier aux endroits où le stationnement est gratuit, et traduit une forte demande des navetteurs.

Des zones de stationnement gratuites existent en effet aux alentours de la gare : parking Brison de 50 places, dans une partie de la rue de la Station, aux alentours du square Bordet, dans la rue Brison et dans la rue du Viaduc. La pression en stationnement y est donc très importante en journée comme l'illustrent les photos ci-contre. Une partie des navetteurs y stationnent en effet leur véhicule, au détriment des parkings payants de la SNCB qui n'étaient pour exemple occupés qu'à respectivement 66% et 42% de leur capacité en date du 24 janvier. 240 places de stationnement étaient donc inoccupées au sein de ces parkings. Le fait que le stationnement de ces parkings soient payants expliquent certainement leur sous-utilisation. Pour un abonnement, il faut compter 478 €/an ou 47,80€/mois. A souligner le fait que le cout d'un abonnement y est plus cher qu'ailleurs, notamment qu'à la gare de Braine-le-Comte (424€/an).

En revanche, la pression est nettement moindre dans les zones bordant la gare et reprises en zone bleue, tel que le long de la rue de la Station.



Parking Grison
Traject 2023



Rue du Viaduc
Traject 2023

PRESSION EN STATIONNEMENT

HYPERCENTRE

Certaines zones soumises à forte pression à certains moments de la journée, mais des réserves de capacité existantes à l'échelle de l'hypercentre

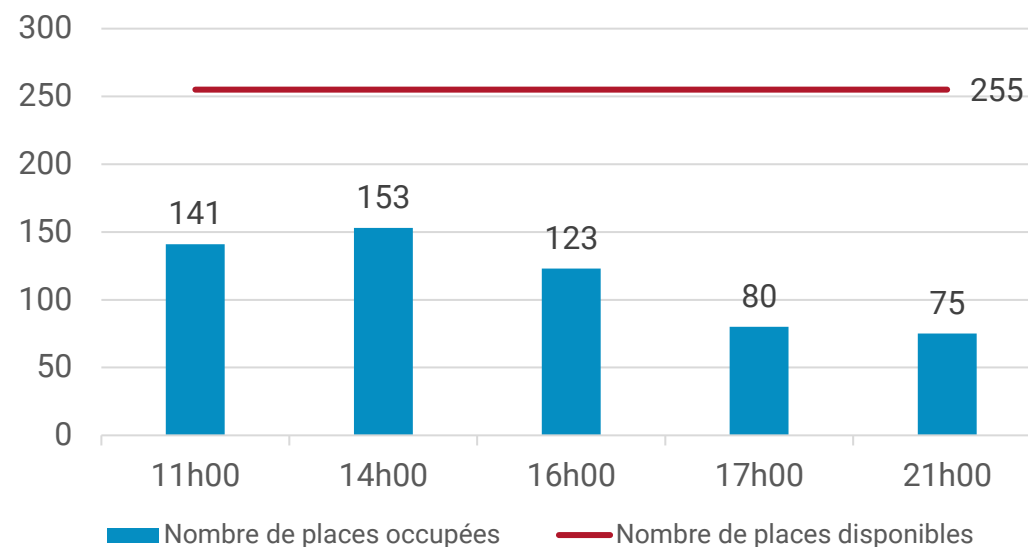
En vue d'objectiver la pression en stationnement dans l'hyper centre des relevés en stationnement ont été effectués le mercredi 24/01/24 à 11h, 14h et 16h, le lundi 05/02/24 à 17h et 20h, ainsi que le samedi 09/03/24 à 12h et 15h. Ceux-ci ont été complétés par des relevés ponctuels et l'analyse agrémentée par des échanges avec les acteurs locaux.

Il en ressort que globalement, quel que soit le moment de la journée et de la semaine il existe une réserve de capacité en stationnement plus ou moins importante à l'échelle de l'hypercentre. Le mercredi, le taux d'occupation des places de stationnement en zones payantes est d'au maximum 60%. Lors des relevés, au minimum 100 places de stationnement sont ainsi à tous moments disponibles. La pression en stationnement est toutefois différente selon les moments de la journée. Elle est globalement plus importante en journée, et est en revanche nettement moins conséquente en fin de journée.

Un constat similaire est observé le samedi, où la pression est néanmoins globalement moindre.

La période de sortie d'écoles constitue une période particulièrement critique en matière de stationnement, en particulier à proximité des écoles. La place du Millénaire est notamment très fortement prisée (alors qu'elle ne l'est pas forcément à d'autres moments de la journée). A ce même moment d'autres zones sont en revanche peu occupées (ex : place Verte).

Occupation zones payantes centre-ville en semaine (hors période d'entrée et de sortie d'écoles primaires)



PRESSION EN STATIONNEMENT

HYPERCENTRE

Des disparités existent selon les endroits :

- **La rue de Mons ou la Grand Place enregistrent un taux d'occupation important**, en particulier en milieu de journée que ce soit la semaine ou le samedi (> 90%). Plus tard dans la journée, ce taux est en revanche assez réduit (< 40%) ;
- **La place Verte et la place du Millénaire enregistrent un taux d'occupation nettement moindre** (< 60%) et disposent généralement d'importantes réserves de capacité, en ce compris en journée:
 - La place Verte est davantage occupée le vendredi et samedi soir (moments durant lesquels d'autres parkings sont peu prisés, tel que le parking de la Poste situé à proximité) ;
 - La place du Millénaire est pour rappel prisée lors des périodes d'entrées et de sorties d'écoles, durant un laps de temps qui est toutefois limité.



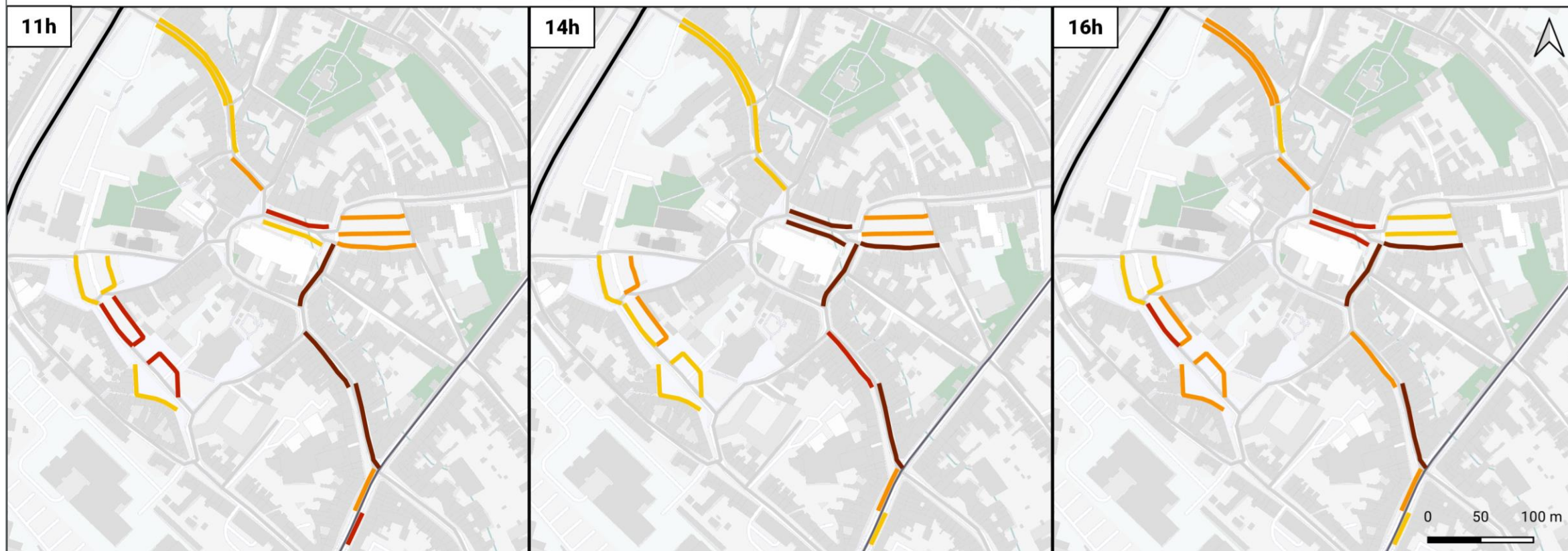
PRESSION EN STATIONNEMENT

HYPERCENTRE

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE SOIGNIES

PHASE 1

Taux d'occupation dans le centre-ville à 11h, 14h et 16h (24/1/2024)



Fond de plan

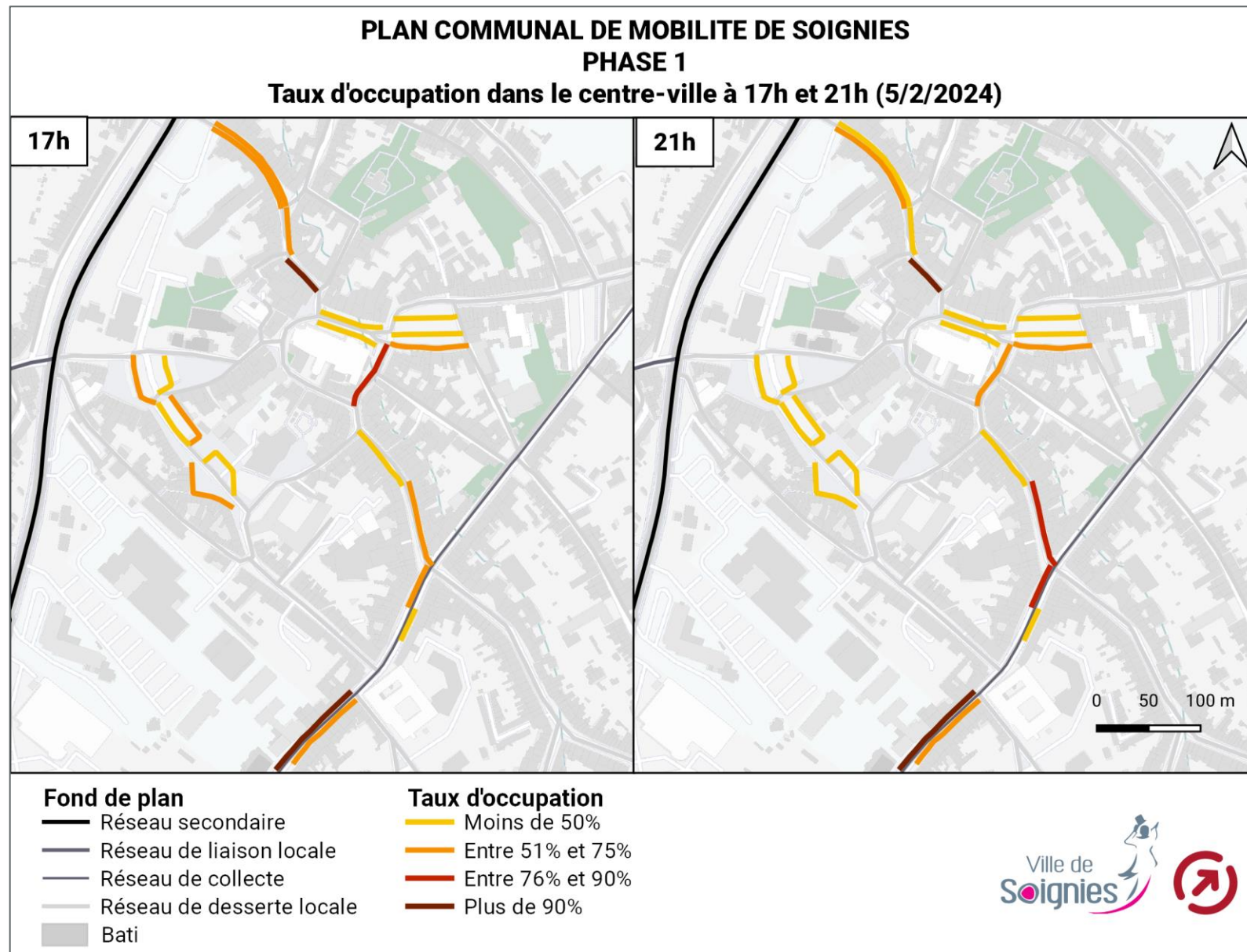
- Réseau secondaire
- Réseau de collecte
- Réseau de desserte locale
- Bati

Taux d'occupation

- Moins de 50%
- Entre 51% et 75%
- Entre 76% et 90%
- Plus de 90%

PRESSION EN STATIONNEMENT

HYPERCENTRE



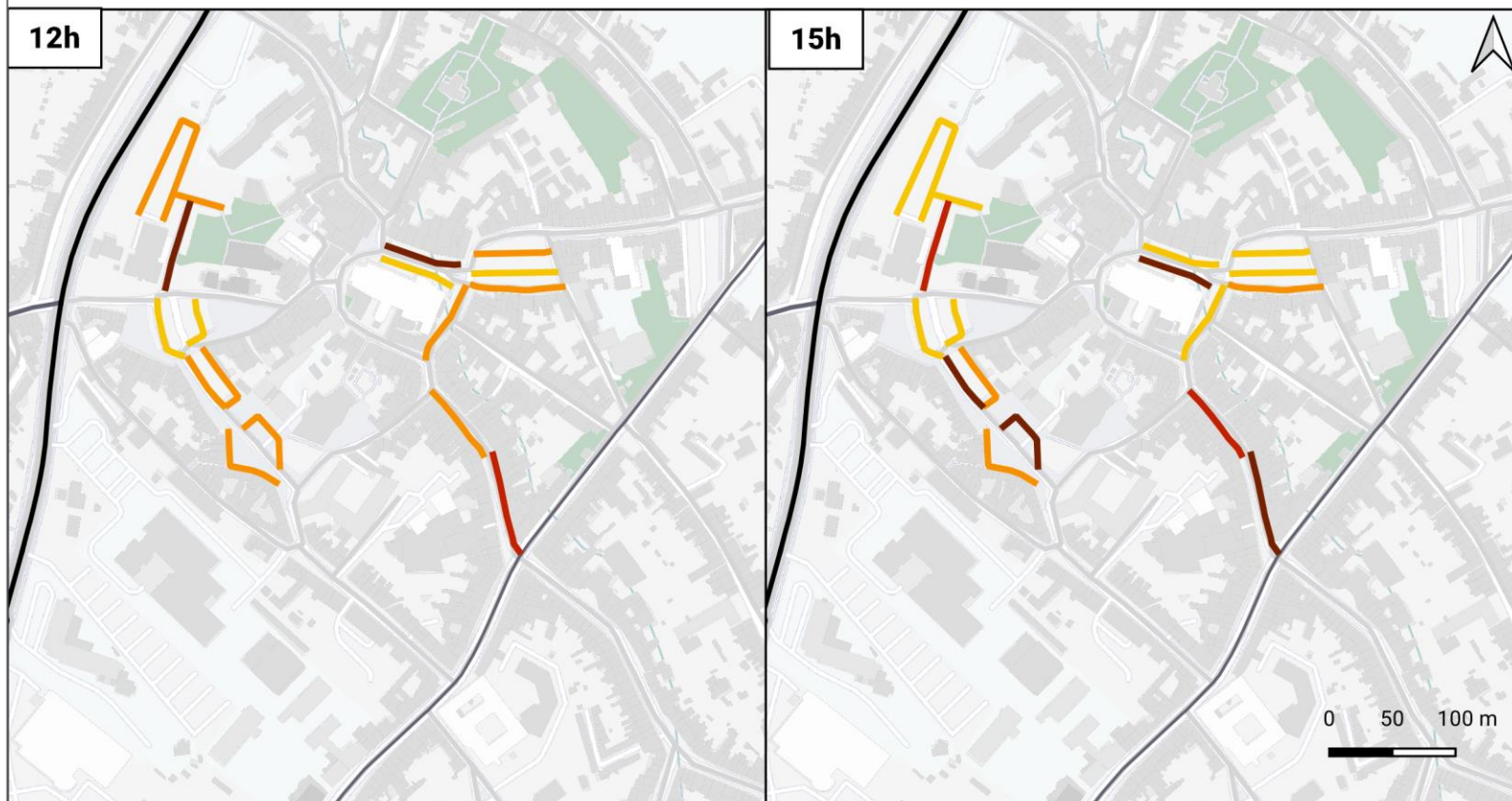
PRESSION EN STATIONNEMENT

HYPERCENTRE

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE SOIGNIES

PHASE 1

Taux d'occupation dans le centre-ville un samedi à 12h et 15h (9/3/2024)



Fond de plan

- Réseau secondaire
- Réseau de liaison locale
- Réseau de collecte
- Réseau de desserte locale
- Bati

Taux d'occupation

- Moins de 50%
- Entre 51% et 75%
- Entre 76% et 90%
- Plus de 90%

PRESSION EN STATIONNEMENT

HYPERCENTRE

Une utilisation majoritairement de très courte durée dans la zone payante de l'hypercentre...

Une évaluation de la durée du stationnement a pu être réalisée sur base des données transmises par la société en charge de la gestion du stationnement dans le centre-ville.

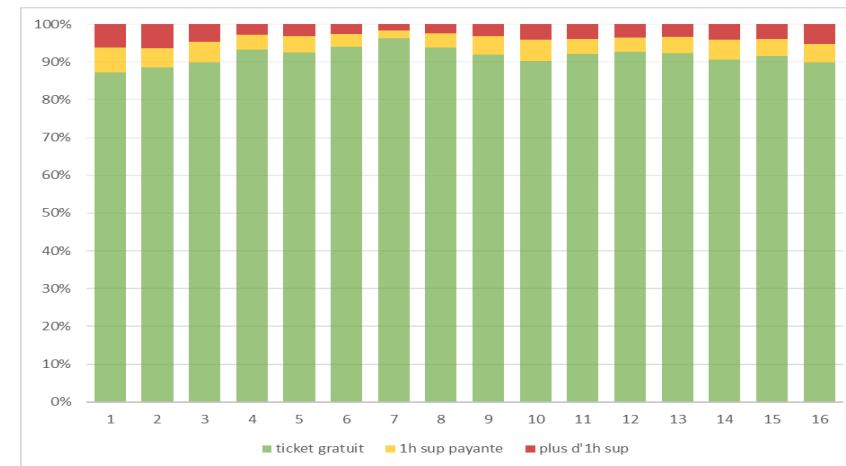
Comme l'illustre la figure ci-contre, plus de 90% des tickets pris aux horodateurs sont des tickets « gratuits », impliquant un stationnement de très courte durée. Et ce constat vaut pour l'ensemble des horodateurs et donc indépendamment de la localisation de celui-ci.

...se traduisant par un coefficient de rotation assez élevé

Il en ressort un taux de rotation assez élevé dans l'hyper centre d'un peu moins de 9 véhicules/place/jour durant la période de fonctionnement de la zone payante (09h-18h).

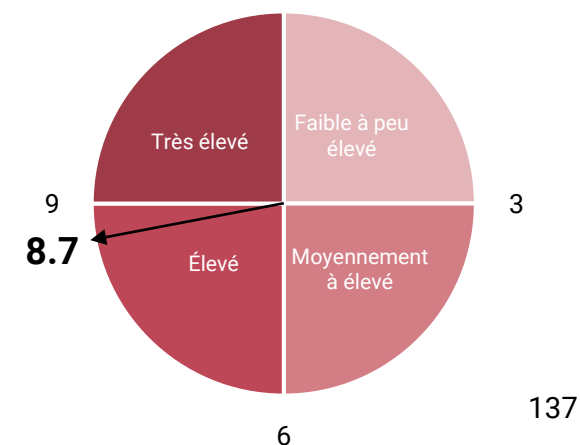
Près de 20.000 rétributions en 2022

Si la majorité des utilisateurs de la zone payante prennent leur ticket à l'horodateur ou payent via l'application « Yellowbrick », plus de 18.500 redevances ont été envoyées (5%).



Répartition de la durée de stationnement par horodateur
Source : Rauwers, 2022

Coefficient de rotation dans le centre-ville



PRESSION EN STATIONNEMENT

HYPERCENTRE

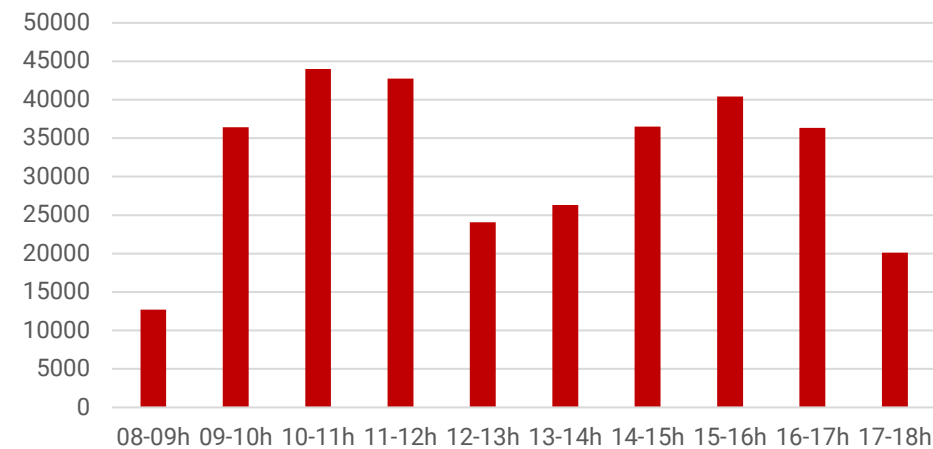
Une demande plus conséquente en fin de matinée et milieu/fin d'après-midi

La figure ci-contre reprend l'évolution du nombre de tickets aux horodateurs au cours de la journée. Elle illustre la demande plus importante en fin de matinée (10-12h) et en milieu/fin d'après-midi (14h-17h). Cette demande est moindre en début de journée et fin d'après-midi et durant le midi.

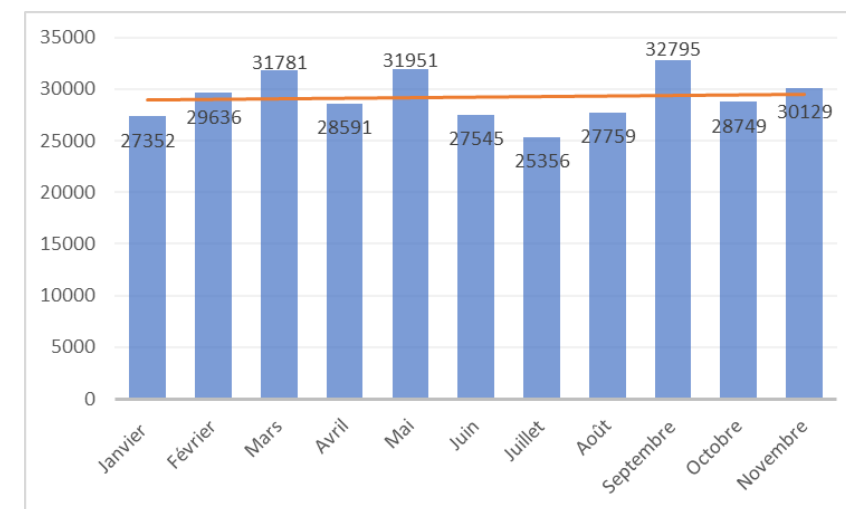
Une évolution peu marquée au cours de l'année

Bien que des différences existent, la demande est assez homogène tout au long de l'année. Les mois enregistrant le moins de demandes sont janvier, et juin-juillet-août ; et ceux avec la plus forte demande sont mars, mai et septembre.

Répartition du nombre de tickets pris aux horodateurs au cours de la journée



Source : Sur base des données Rauwers, 2022



Source : Rauwers, 2022

PRESSION EN STATIONNEMENT

PARKINGS PUBLICS

... et des parkings en périphérie en partie sous-occupés

Les parkings en périphérie du centre, où le stationnement est gratuit, ne sont pas utilisés à leur pleine capacité :

- Le **parking Salamandre**, situé sur le boulevard Roosevelt, à 5 minutes à pied du centre, possède 200 places de stationnement gratuites. Une partie de ces places est occupées par les véhicules de Bpost. 125 places sont disponibles au public. Ce parking est globalement sous-occupé. A titre indicatif, lors d'une visite de terrain effectué le 17 février 2023, le taux de remplissage de ce parking était de 50%. Ce qui signifie qu'une soixantaine de places étaient disponibles ;
- Le **parking de la Poste**, accessible via la Place Verte, a une capacité de 120 places (environ 200 places si l'on considère le parking autrefois destiné au covoiturage et ses alentours). Ce parking présente un taux de remplissage plus élevé. En journée la semaine, il est généralement fortement utilisé (> 75%). En revanche, il l'est nettement moins le week-end (taux d'occupation de respectivement 55% et 40% à 12h et 15h le samedi 9 mars).



SYNTHÈSE

Une offre en stationnement...

- Assez importante dans le centre-ville ;
- Règlementée sur une partie de celui-ci ;
- Proposant des parkings gratuits en bordure du centre-ville ;

Une demande en stationnement...

- Très importante dans les environs de la gare induite par les navetteurs
- Conséquente par moment dans certaines zones de l'hypercentre, mais une zone « payante » qui joue son rôle de rotation et qui dispose de réserves de capacité non négligeables
- Qui n'utilise pas pleinement le potentiel offert par les parkings situés en bordure du centre-ville

10. MOBILITÉ SCOLAIRE

LA POPULATION SCOLAIRE

Une offre scolaire importante centralisée dans le cœur de Soignies

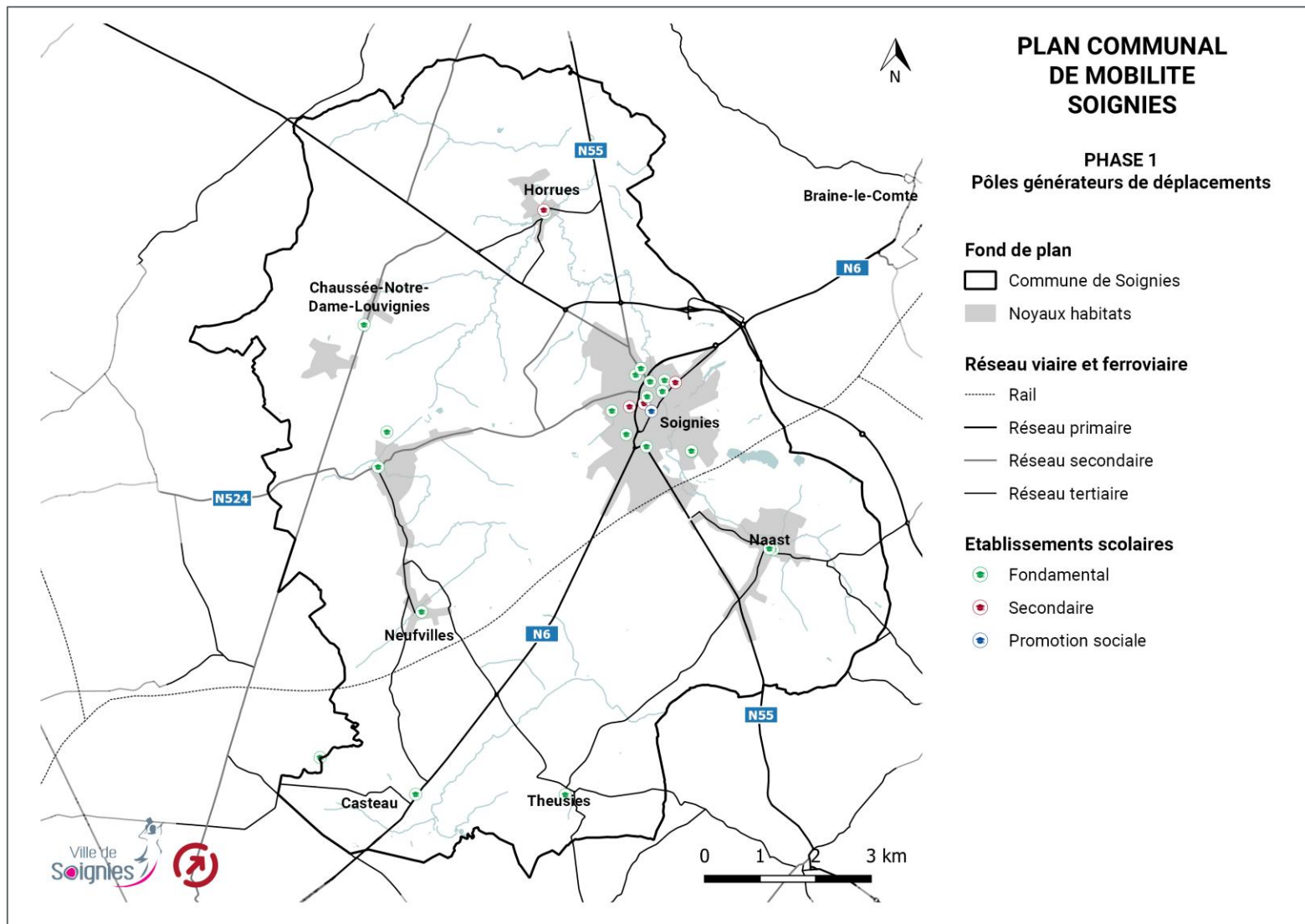
Soignies compte 22 établissements scolaires qui rassemblent plus de 7000 élèves de tous les niveaux :

- 15 écoles fondamentales (dont 8 communales) pour 21 implantations
- 6 écoles secondaires
- 1 école de promotion sociale

La plupart de ces établissements sont centralisés dans le centre-ville comme le montre la carte ci-contre, mais chaque village est au moins doté d'une école fondamentale.

A noter que l'école Professionnelle d'enseignement secondaire se situe quant à elle à Horrues, contrairement aux autres établissements secondaires tous localisés à Soignies.

Une école de promotion sociale est également implantée à Soignies.



VISIBILITÉ ET SÉCURITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE

Des efforts consentis afin d'améliorer la visibilité et la sécurité des abords d'école

Soignies compte 28 zones d'abords d'école où la vitesse est ainsi limitée à 30 km/h. Depuis le premier Plan Communal de Mobilité, la Ville (et la Région) se sont investies à rendre plus visibles et plus sécurisés l'ensemble des abords d'école de l'entité. Des **panneaux additionnels** sont ainsi implantés devant les écoles en vue de renforcer la visibilité de leurs abords, de même qu'un **totem commun** est placé au droit des passages pour piétons qui permet une identité spécifique au sein du territoire. Des **aménagements réducteurs de vitesse** combinés par endroit à un élargissement de l'espace de circulation pour les piétons renforcent également la sécurité des abords des écoles de l'entité.



VISIBILITÉ ET SÉCURITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE

Les cas de l'école de Thieusies et de Chaussée-Notre-Dame-L.

Ces deux écoles sont des exemples des efforts consentis.

Au droit de l'entrée de l'école de Thieusies, un rétrécissement latéral de la chaussée combiné à une extension de trottoir ont été créés. Un totem y a été implanté en vue de renforcer la visibilité des abords d'école et marque la présence du passage pour piétons. Plus en amont, un double rétrécissement de la chaussée a été réalisé et une chaussée réduite maintenue via la création d'une zone de stationnement.

À Chaussée-Notre-Dame-L., outre des éléments réducteurs de vitesse, des signaux lumineux ont été implantés en vue d'attirer l'attention des automobilistes.

Mais une visibilité qui pourrait être renforcée

Par endroit la visibilité des écoles pourrait être accrue. Très peu de marquage au sol signalant/rappelant la zone 30 ne sont présents aux abords des écoles par exemple.



Abords de l'école communale de Thieusies



Abords de l'école communale de Chaussée-Notre-Dame-Louvignies

ACCESSIBILITÉ

ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE

Des trottoirs présents le long des établissements scolaires

Les écoles du territoire sonégien disposent de trottoirs à leurs abords. Leur qualité est généralement bonne, à l'exception de l'une ou l'autre école (Ecole Saint-Martin à Horrues par exemple) où les trottoirs pourraient avoir une largeur plus importante afin de faciliter et sécuriser davantage le déplacement des enfants et de leurs accompagnants.

Des barrières sont présentes au droit des passages piétons, ce qui permet à la fois d'éviter tout stationnement sur le trottoir mais aussi de canaliser le flux piéton.

Dans le centre-ville, une rue scolaire a été créée devant l'entrée de l'école fondamentale Saint-Vincent. La rue Félix Eloy est ainsi fermée à la circulation le matin et le soir aux horaires de début et fin d'école. Outre le renforcement de la sécurité des enfants aux abords de l'école, la rue scolaire permet, entre autres, une meilleure qualité de l'air, moins de bruit, plus de convivialité et plus d'autonomie pour les enfants.

Une autre rue scolaire a été créée dans le cadre du réaménagement de la place Wauters depuis janvier 2023. D'autres projets d'aménagement de rues scolaires sont en cours sur le territoire notamment sur la place devant l'école du Petit Granit)



ACCESSIBILITÉ

ACCESSIBILITÉ À VÉLO

Une accessibilité à vélo qui doit être améliorée...

De manière générale – et bien qu’il faille souligner la présence de zones 30 étendues dans le centre-ville et certains villages, et la présence d’infrastructures cyclables en site propre tel que le RAVeL qui dessert les écoles de Neufvilles – la « cyclabilité » du territoire est encore lacunaire. Par ailleurs, très peu d’infrastructures cyclables sont prévues pour les déplacements à destination des établissements scolaires spécifiquement.

... et peu d'écoles disposant de dispositifs de stationnement vélo

Dans les villages, les écoles ne sont pas équipées de dispositifs de stationnement. Dans les écoles secondaires du centre, certaines comme l’Athénée Royal Jules Bordet, disposent d’un parking vélos. Il s’agit cependant de dispositifs de type « pinces-roues », qui ne sont globalement pas recommandés.



Athénée Jules Bordet
Traject, 2023

ACCESSIBILITÉ

ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORTS PUBLICS

Des écoles globalement bien desservies

De manière générale, les établissements scolaires du territoire sont tous desservis par le réseau bus. En plus des lignes régulières structurantes, il existe 5 lignes dont les horaires sont relativement adaptés aux horaires scolaires. La desserte est particulièrement attractive pour les écoles secondaires du centre-ville de Soignies autour duquel s'articule le réseau de transport public, qui jouissent également de la proximité de la gare.

L'accessibilité des arrêts de transports aux abords de certaines écoles pourrait/devrait cependant être améliorée, notamment aux abords de l'Athénée Royal Jules Bordet sur le boulevard Roosevelt où, comme mentionné dans le chapitre 5, l'accessibilité n'y est pas la plus optimale. En revanche, aux abords d'autres écoles du centre-ville comme le Collège Saint-Vincent (rue Neuve) ou le Lycée Provincial des Sciences et des Technologies (rue de la Station), l'accès aux arrêts de transports en commun sont de meilleure qualité.

Un service de transport scolaire

L'école la Roseraie, école primaire d'enseignement spécialisé (qui possède une implantation à Soignies ainsi qu'un internat, l'autre site se situe dans la commune de Braine-le-Comte), organise un transport scolaire. Ce service est organisé par la Région wallonne pour assurer une offre complémentaire pour les déplacements domicile-école.

SYNTHÈSE

Une population scolaire...

- Conséquente, avec plus de 7300 élèves scolarisés à Soignies répartis dans les 22 établissements (année scolaire 2020-2021) ;

Des établissements scolaires...

- Avec une identité visuelle uniforme aux abords des écoles fondamentales communales ;
- Disposant de trottoirs aux abords immédiats de la majorité des écoles ;
- Dont l'accès à vélo est à largement renforcer ;
- Accessibles en bus (voire en train), en particulier ceux situés dans le centre.

11. SERVICES DE MOBILITÉ

SERVICES OFFERTS À LA POPULATION

Différents services de mobilité offerts à la population soignienne

La Ville de Soignies, avec l'appui d'associations et d'entreprises, offre à ses habitants divers services de mobilité leur permettant de se déplacer facilement.

Mise à disposition de vélos

L'Office communal du Tourisme de Soignies met à disposition des vélos de ville, vélos mixtes, vélos électriques, VTT, un tandem ainsi qu'un tricycle adapté aux personnes à mobilité réduite. Ceux-ci sont disponibles à la location à la journée (9h-16h) et comprennent accessoires (casque, cadenas,...) et assurance (forfait de 6€) avec assistance au dépannage Touring.

Il est également possible d'emprunter un siège bébé (2-5 ans), une remorque pour enfant(s) (2-6 ans) ou un follow-me (4-9 ans).

Ceux-ci ont cependant une vocation plutôt touristique.

Covoiturage

La Ville possède une page dédiée au covoiturage sur son site internet. Elle y mentionne les avantages de la pratique et le fournisseur de services de covoiturage (plateforme de mise en

relation de covoitureurs) carpool.be. À noter que cette page aurait besoin d'une mise à jour, l'application comOn n'étant plus active depuis septembre 2021 (devenue carpool.be).

En 2017, un parking destiné au covoiturage (18 places) avait été mis en place derrière l'Hôtel de Ville. Celui-ci a été supprimé depuis dû à des problèmes de gestion et une inutilisation de celui-ci.

Voitures partagées

Les plateformes de partage de voitures entre particuliers tels que Getaround, Cozywheels ou Wibee sont présentes et actives à Soignies. Des profils sont créés tant pour la demande/l'utilisation de véhicules que pour la mise à disposition de véhicules.

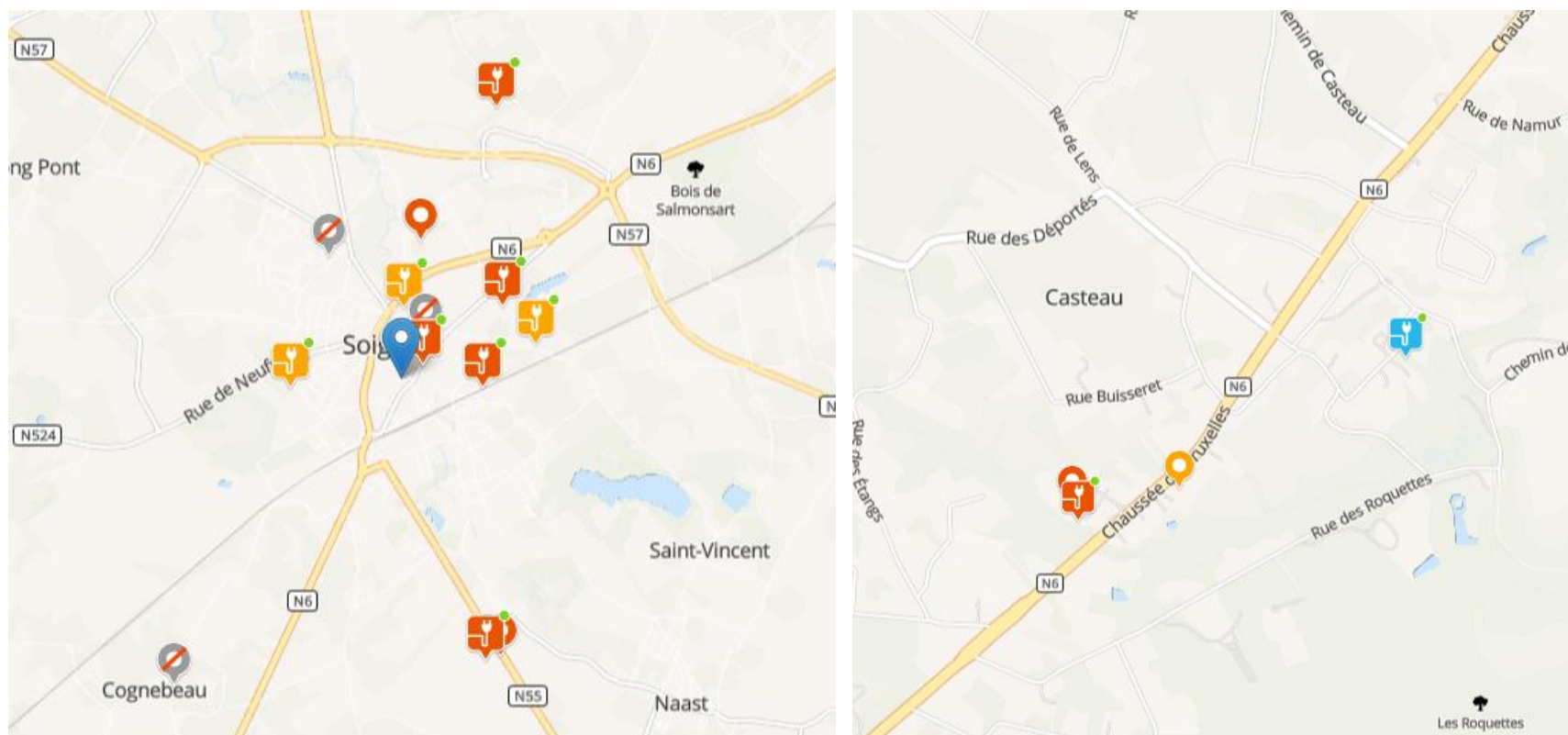
En avril 2023, une voiture partagée (Cambio) a été installée en face de la gare, au Square Bordet.



SERVICES OFFERTS À LA POPULATION

Bornes de recharge

Des bornes de recharges sont disponibles dans le centre-ville notamment et quelques-unes à Casteau (chargemap.com, 03/2023).
Fin octobre 2022, la Province du Hainaut, dans le cadre de son Plan pour les Energies Positives, a annoncé octroyer des subsides (16.000€) pour le déploiement de bornes de recharges pour voitures électriques.



Carte des bornes de recharges, Chargemap 03/2023
<https://fr.chargemap.com/map>

SERVICES OFFERTS À LA POPULATION

Taxi social

Les services d'un taxi social sont disponibles sur le territoire de la Ville et sont opérés par l'ASBL Le Quinquet. Ce service est nommé « Rap-IDESS » et est à destination des habitants de Soignies mais également de Braine-le-Comte (+65 ans, personnes ayant droit au RIS, disposant d'un revenu inférieur à un certain montant, demandeurs d'emploi, bénéficiaires du CPAS ou du statu BIM, familles monoparentales au revenu brut mensuel inférieur à 1740€,...). Les tarifs de ce service sont déterminés légalement par la Région Wallonne.

Soignies dispose également du service Handicap-Car, service de transport pour personnes à mobilité réduite.

Des compagnies de taxi

Différentes compagnies de taxis existent à Soignies : Taxi Ben, Amalco Taxi, Taxi MobiTous ou Taxi Pascal. Ces sociétés permettent de réaliser des trajets plus ou moins longs pour des personnes seules ou des groupes. Elles proposent notamment des trajets vers l'aéroport.

La majorité de ces services sont disponibles de 7h00 à 22h00, à l'exception de Taxi Ben disponible 24h/24 et 7j/7.

TEC Hainaut et Handicap-Car

Un accord existe entre TEC Hainaut et Handicap-Car pour l'organisation d'un service de transport « porte-à-porte » de personnes à mobilité réduite.

Ce service est destiné aux personnes dont la mobilité est réduite, en raison de leur état de santé, et qui ne peuvent pas utiliser (temporairement ou définitivement) les services du TEC.

Il est cependant nécessaire de réserver son transport à l'avance (min. 48h à l'avance).

DES ÉVÈNEMENTS LIÉS À LA MOBILITÉ

Des événements ponctuels et des services intéressants

Différents événements et services autour du vélo sont organisés dans la commune :

- **Bicyclette Guinguette** : dans le cadre de la Semaine de la Mobilité, la Ville de Soignies organise son action « Bicyclette Guinguette » avec, au programme, balade familiale et touristique à vélo, parcours vtt, concours de vélos customisés, jeux, châteaux gonflables, animation et marché de producteurs et artisans locaux.
- **Repair café** : Un Repair Café est organisé environ une fois par mois par Soignies en Transition, un projet citoyen qui vise le développement d'une dynamique de proximité locale et de liens. Ainsi, lors de ces ateliers il est possible de venir faire réparer, entre autre, son vélo.



COMMUNICATION

Site internet

La communication de mobilité sur le site de la Commune est présente mais n'est pas directe. Une partie de ce qui est lié à la mobilité se retrouve sous l'onglet « Services communaux / Mobilité » (parmi 40 autres « Services communaux »).

Différentes informations sont présentes sous cet onglet : Carte de stationnement, covoiturage (à mettre à jour), plan cyclable (à mettre à jour), la zone 30, le stationnement, le service de taxi social et des informations sommaires sur le train et les bus.

D'autres infos, notamment celles concernant la location de vélos à l'Office de Tourisme, se trouvent sur le site de l'Office de Tourisme.

Revue communale

La mobilité dans le Bulletin Communal de Soignies est présente dans de nombreux bulletins annonçant notamment les événements organisés dans le cadre de la semaine de la mobilité, l'annonce de la participation au PIWACY ou encore l'actualisation du PCM.

Réseaux sociaux

La Ville est présente sur les réseaux sociaux et y communique sur différents sujets dont la mobilité, notamment lors de la semaine de la mobilité.

SYNTHÈSE

Des services de mobilité...

- Offerts à la population et notamment à destination des personnes à mobilité réduite (taxi social) et de nature touristique (vélos) ;
- En cours de développement bornes de recharge, voitures partagées,...
- Et qui mériteraient d'être encore plus largement étendus

Une communication...

- Effectués via différents canaux (site internet, bulletin communal, réseaux sociaux
- Mais qui reste lacunaire et difficilement identifiable sur le site internet

12. DYNAMIQUE COMMUNALE

PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

Des perspectives d'évolution démographiques relativement importantes dans la Ville de Soignies

Entre 2011 et 2021, la population sonégienne s'est accrue de 7,7%. Selon les données statistiques de l'IWEPS, à l'horizon 2035, la perspective d'évolution du nombre d'habitants à Soignies reste importante et est plus élevée que la moyenne wallonne. En effet, le nombre relatif d'habitants en 2035 à Soignies évoluerait de 12% en 15 ans par rapport à 2020, soit près de 3400 sonégiens supplémentaires. Le territoire comporte de nombreuses réserves foncières pouvant accueillir cette nouvelle population, essentiellement au sein des Zones d'Aménagement Communal Concernée (ZACC). Comme le soulignait le Schéma de Développement Communal (2016), les terrains encore disponibles pour le développement immobilier à Soignies sont relativement dispersés sur le territoire, et sont présents aussi bien dans le centre-ville que dans les villages périphériques.

Ces données indiquent donc que Soignies devrait connaître une croissance démographique non négligeable à l'avenir, ce qui entraînera des besoins en déplacements supplémentaires.

Les activités liées aux carrières et les activités économiques susceptibles de s'accroître à l'avenir

Ces deux types d'activité sont susceptibles de voir leurs activités se développer. Si les PAE de Soignies et Soignies Nord-Est ne disposent plus de surface disponible, 30ha sont encore vides d'occupation dans le parc de Soignies-Braine-le-Comte. Il existe également des possibilités d'extension des sites carriers, notamment des deux principales carrières de l'entité.

Ci-après sont repris les principaux projets envisagés sur le territoire communal à ce jour.

PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

ZACC des Aulnées

Un permis a été délivré pour le développement d'un projet sur la ZACC des Aulnées. Il s'agit du développement d'un écoquartier avec 499 appartements, 65 maisons unifamiliales (soit 564 logements), des aires de jeux, 4 conciergeries, une crèche, des bâtiments réservés aux professions libérales ou petits commerces, 827 places de stationnement pour les résidents dont 557 souterraines. La construction devrait se dérouler en 4 phases d'environ 130 logements chacune sur une période de 20 ans (horizon 2040).

Reconversion de l'ancien AD Delhaize

Le Delhaize du centre-ville de Soignies, fermé depuis 3 ans, va être reconverti. La volonté du Collège communal est de garder de l'espace vert et d'éliminer le béton en prônant une mobilité active et la mixité des espaces. Ainsi, une enseigne alimentaire ainsi qu'un parc urbain seront développés afin d'offrir un espace vert de qualité aux citoyens, dans le centre-ville.

Une liaison cyclo-piétonne devrait également être développée entre la rue des Martyrs, rue de Soltau et la rue de Mons et une station Cambio y sera installée. Quelques places de parking y seront aménagées.

Une consultation citoyenne a été organisée avec la population, présente en nombre, dans le courant du mois d'avril 2023. La fin des travaux est prévue pour novembre 2026.

PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

Reconversion du site de Durobor, un projet aux enjeux multiples

Durobor était une entreprise active dans l'industrie du verre depuis 1928 jusqu'en 2019/2020 où elle déposa le bilan. Depuis, elle est entrée dans un processus de reconversion industrielle pour lequel un master plan est en développement.

Le site de Durobor est implanté dans le quartier des Carrières, en marge du centre de Soignies et à proximité directe de la gare. Ce quartier est notamment l'un des plus densément peuplés de la commune.

L'objectif de cette reconversion est de développer de nouvelles activités économiques créatrices d'emplois tout en gardant la mémoire industrielle historique de ce site de 9,5 hectares. Les enjeux de cette reconversion sont multiples : économiques (création d'emplois, relocalisation d'activités économiques,...), de développement urbain (projet démographique important, mobilité,...), environnementaux, etc.

Ce projet (re)génèrera une demande importante de déplacements dont il faudra tenir compte dans les aménagements futurs, même si Master Plan en cours de réalisation, montre que le quartier est relativement accessible. Selon le Master Plan, sa reconversion sera même une opportunité pour « *décloisonner le quartier et le rendre plus perméable pour les modes actifs et favoriser les déplacements plus durables quand le quartier.* » (Master Plan – Redéploiement du site industriel DUROBOR – Soignies, 2022).



© Belga

PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

Rénovation et réhabilitation du Modern Hotel

Acquis par la Ville de Soignies en 2016, un projet de réhabilitation du bâtiment (classé) Art Nouveau a été lancé afin de lui rendre ses fonctions premières : un établissement Horeca et deux logements.

Des fonds FEDER ont été octroyés à la Ville afin de réaliser ces travaux. La fin de ceux-ci est prévue pour la fin de l'année 2026 pour une ouverture en 2027.

Un projet aux enjeux économiques, touristiques et patrimoniaux importants.

Extension de l'activité liée aux Carrières

Les Carrières du Hainaut sont en cours d'extension avec un ajout de 116 hectares prévus sur le site d'extraction.

Ceci engendrera un flux de poids lourds supplémentaire sur l'entité, avec un impact (positif) en termes d'activité économique et d'emploi.

SYNTHÈSE

Des perspectives de développement importantes

- Une augmentation de la population de plus de 3.000 personnes attendues dans les 15 prochaines années
- Les activités liées aux carrières et les activités économiques susceptibles de s'accroître à l'avenir

Des projets déjà dans les cartons

- Dont la reconversion du site de Durobor
- Et le développement d'un vaste projet sur la ZACC des Aulnées



JONATHAN HAYNES

jha@traject.be



STÉPHANIE LEGRAND

stephanie@traject.be

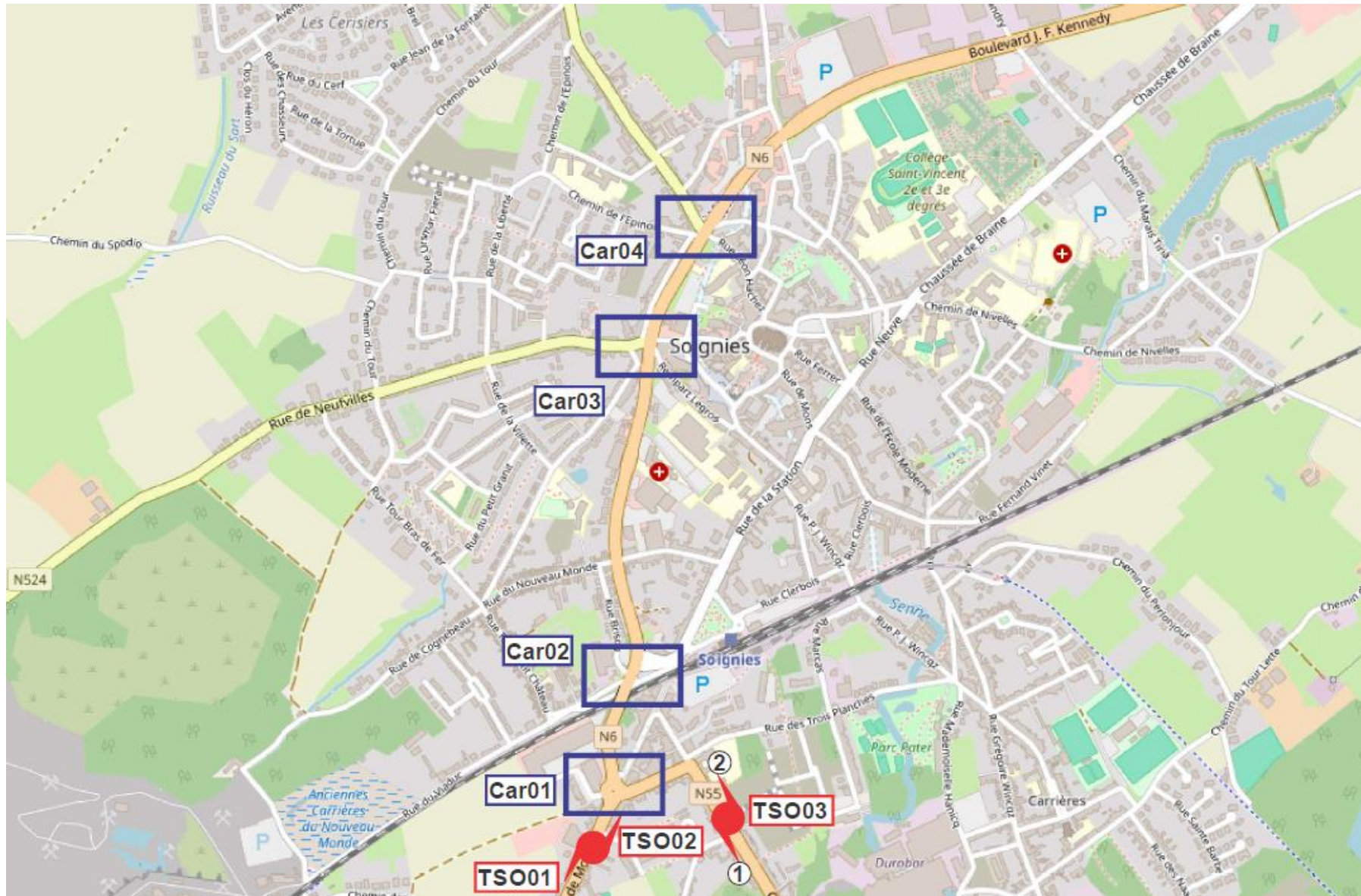


ANNEXES

ANNEXE I

COMPTAGES DE TRAFIC ROUTIER (N6, N55)

LOCALISATION DES POSTES DE COMPTAGES

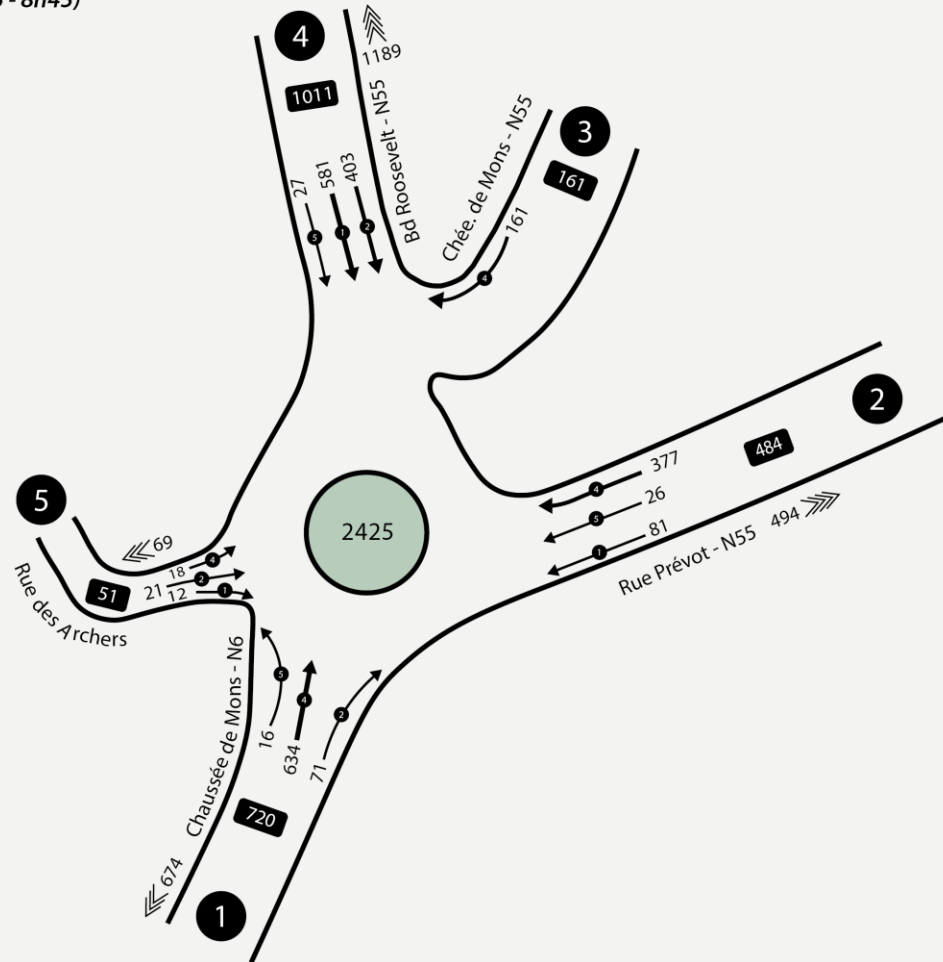


Une campagne de comptages de trafic routier a été effectuée au droit de 2 sections de voirie et de 4 carrefours en février 2024.

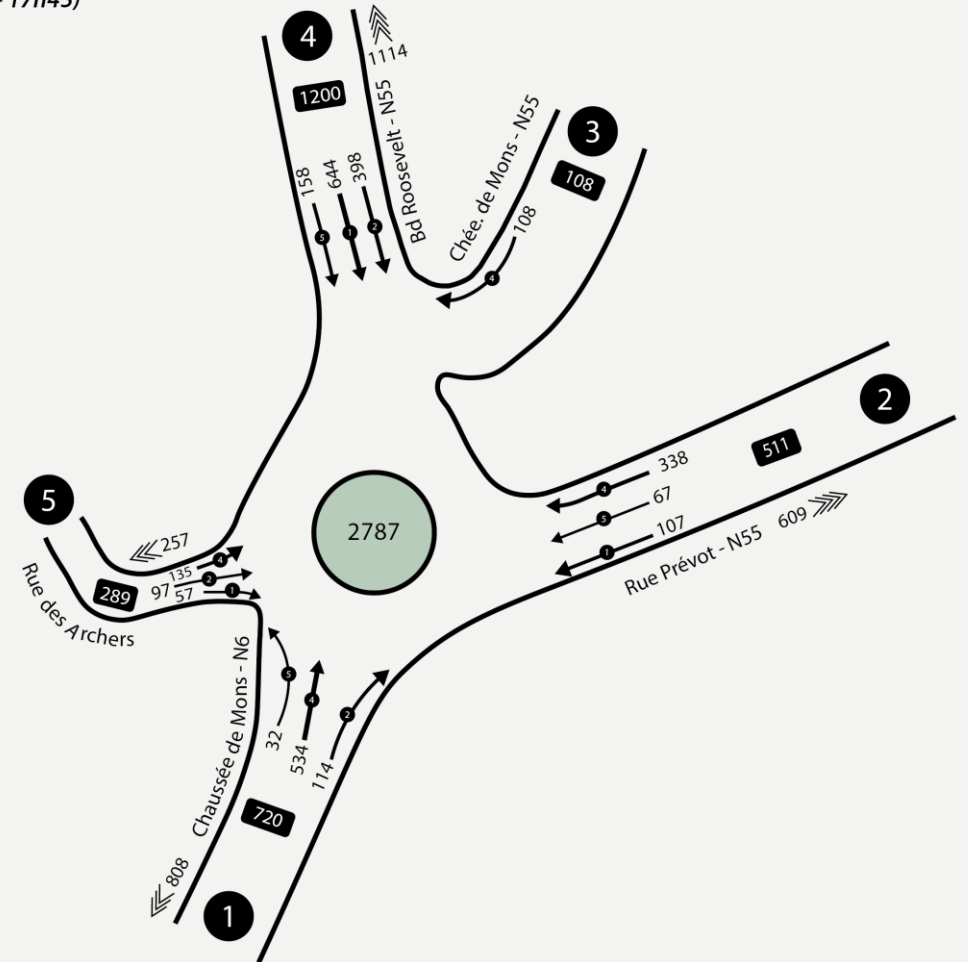
Le résultat des comptages est repris aux pages suivantes.

CARREFOUR 01 : BOULEVARD ROOSEVELT – CHAUSSÉE DE MONS – RUE DES ARCHERS

Matin (07h45 - 8h45)

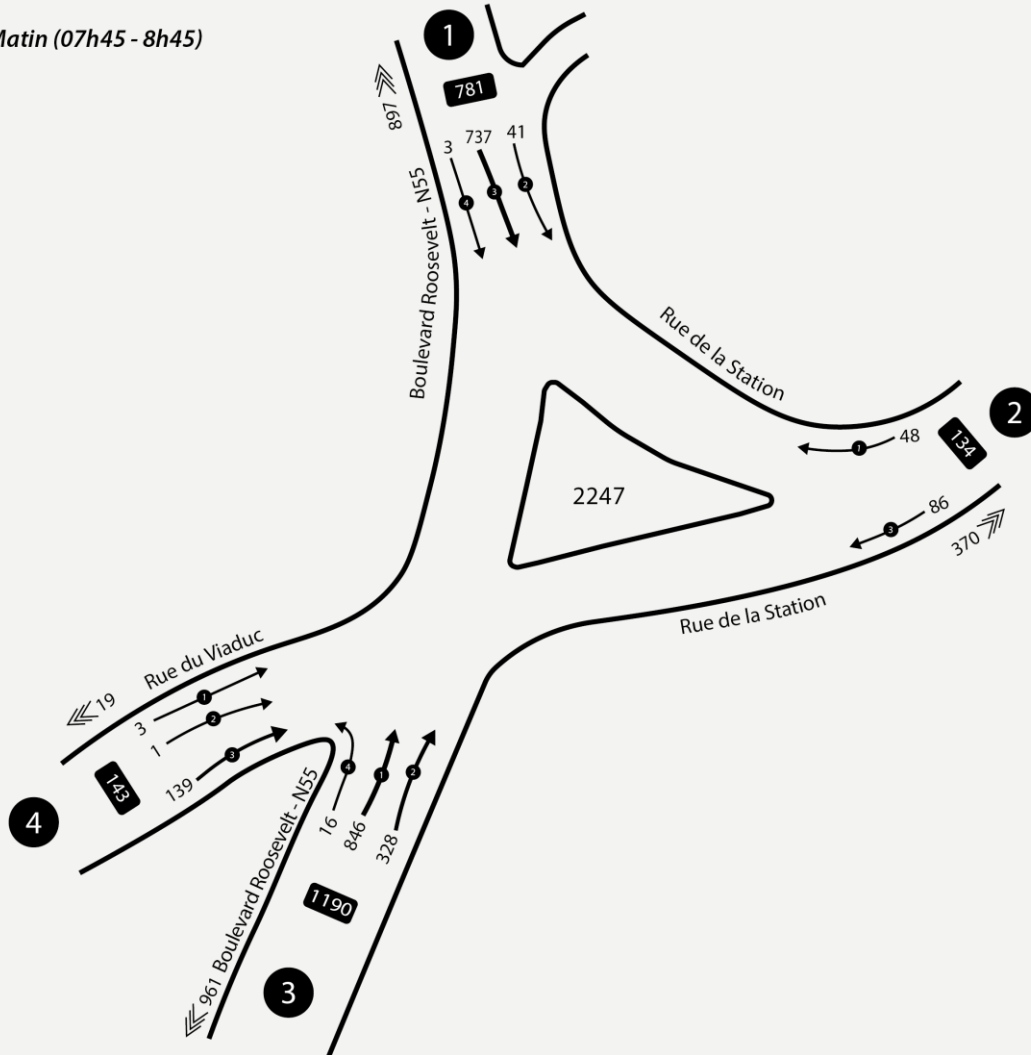


Soir (16h45 - 17h45)

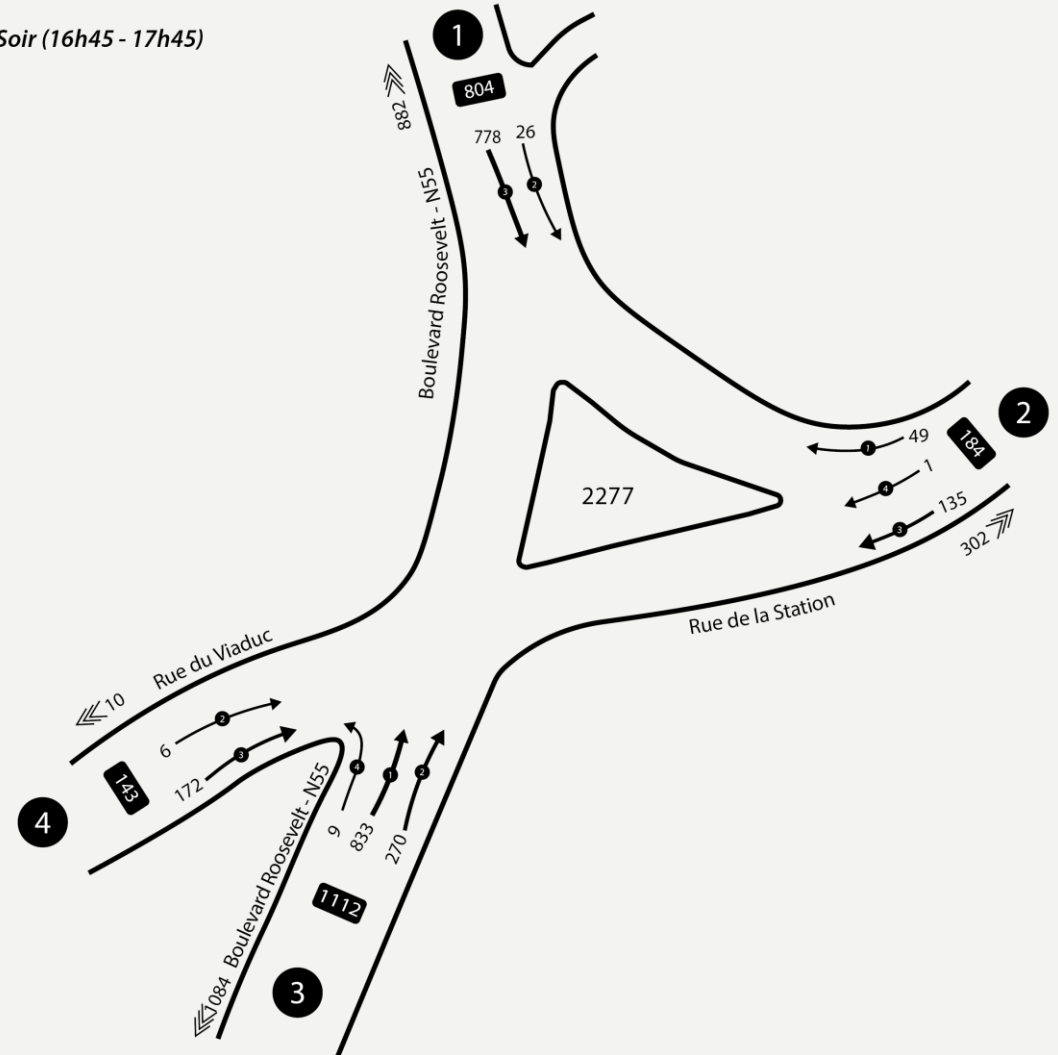


CARREFOUR 02 : BOULEVARD ROOSEVELT – RUE DE LA STATION

Matin (07h45 - 8h45)

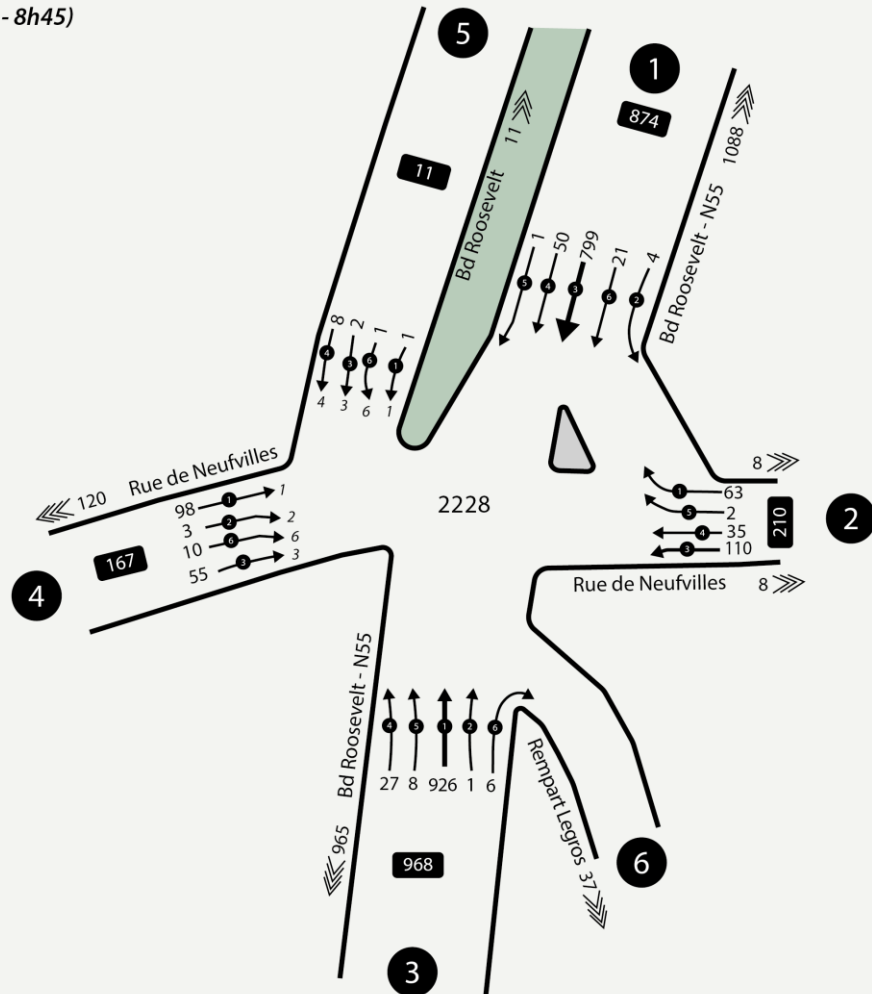


Soir (16h45 - 17h45)

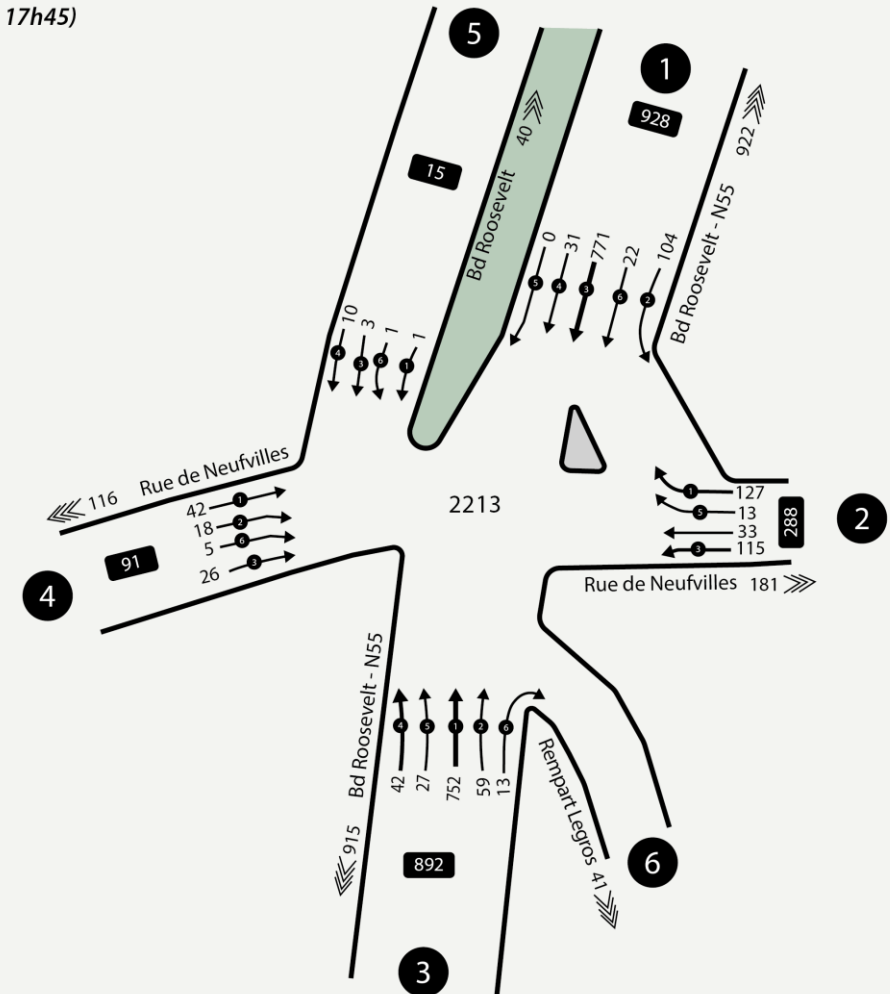


CARREFOUR 03 : BOULEVARD ROOSEVELT – RUE DE NEUFVILLES

Matin (07h45 - 8h45)

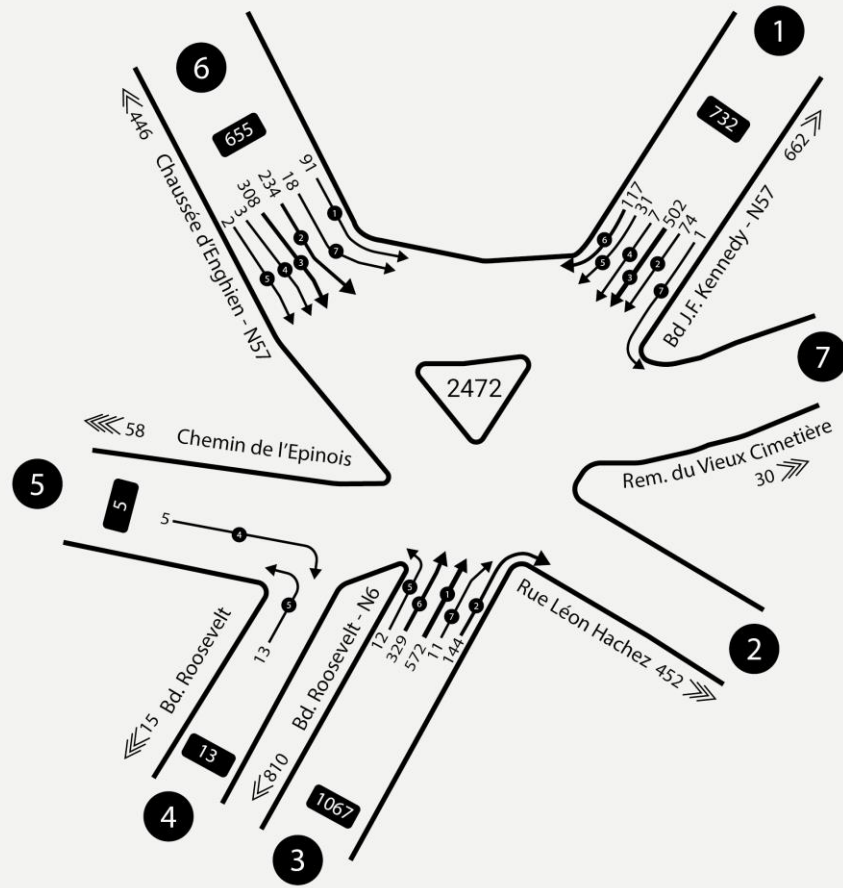


Soir (16h45 - 17h45)

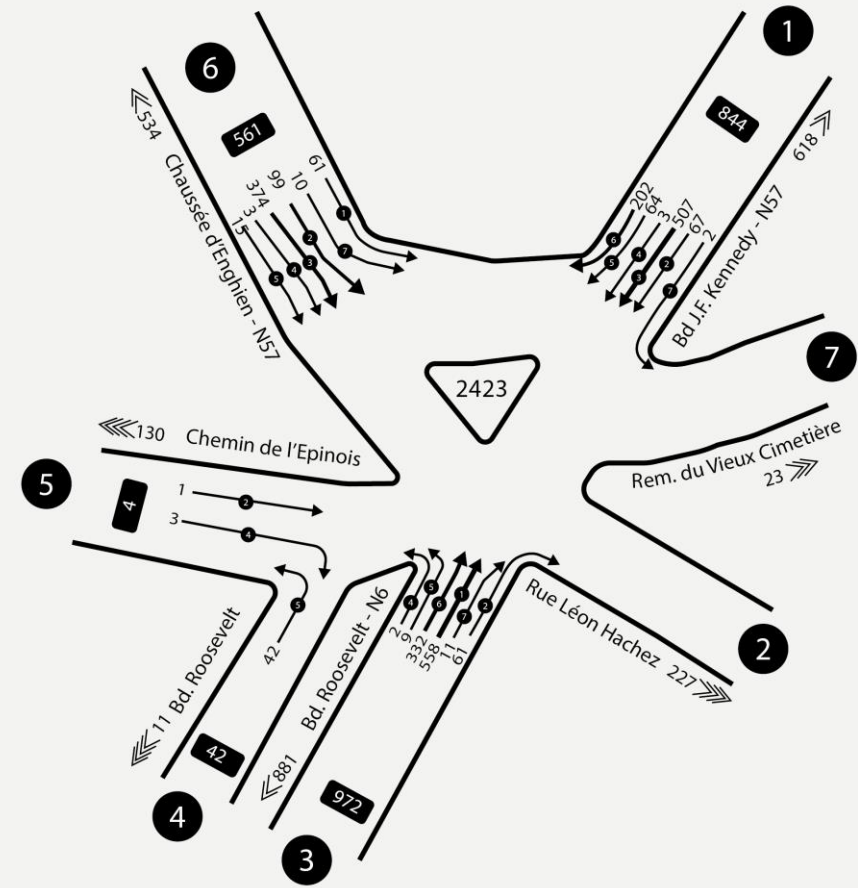


CARREFOUR 04 : BOULEVARD ROOSEVELT – BOULEVARD JF KENNEDY & CHAUSSEE D'ENGHIEN

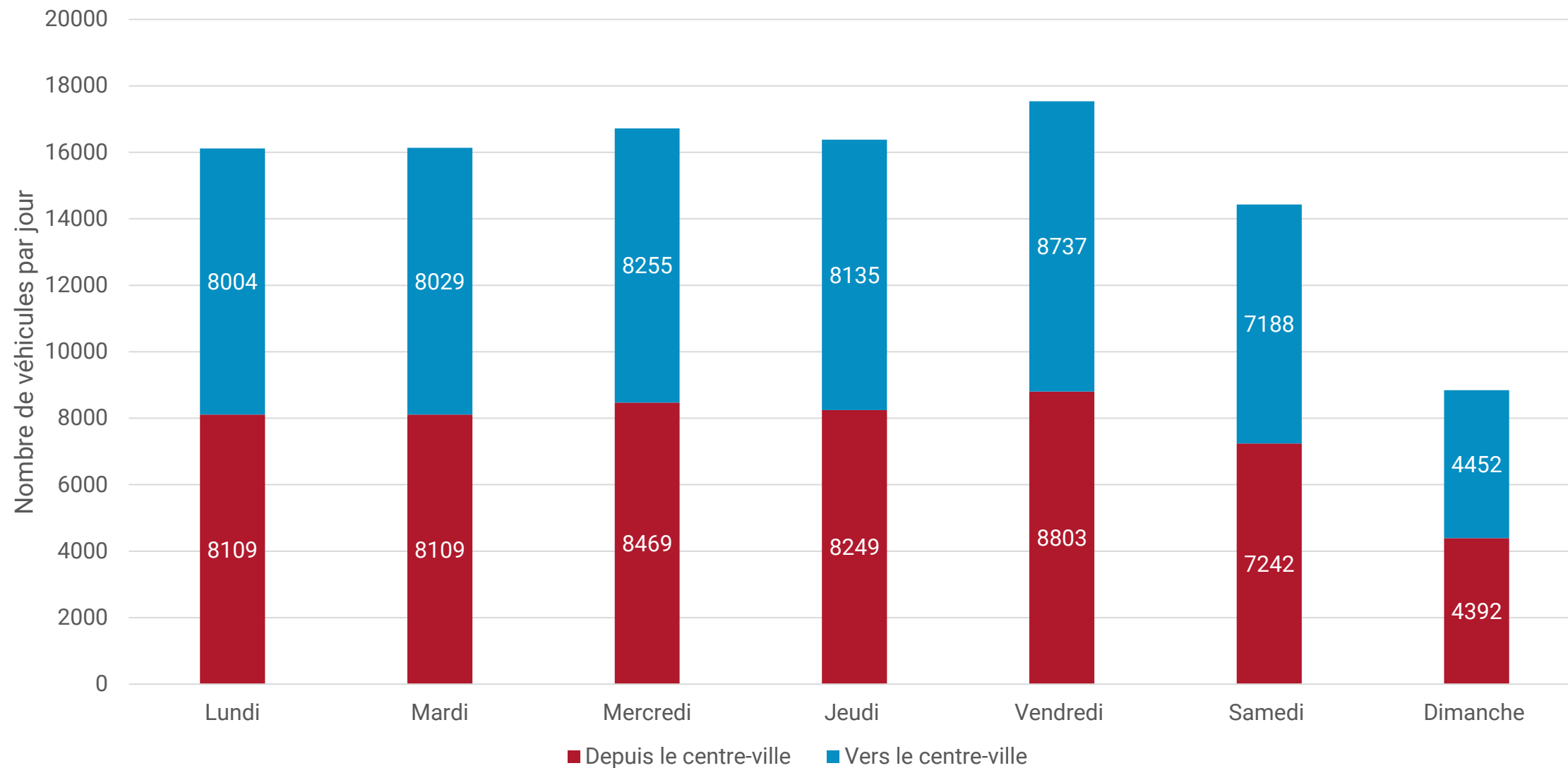
Matin (07h45 - 8h45)



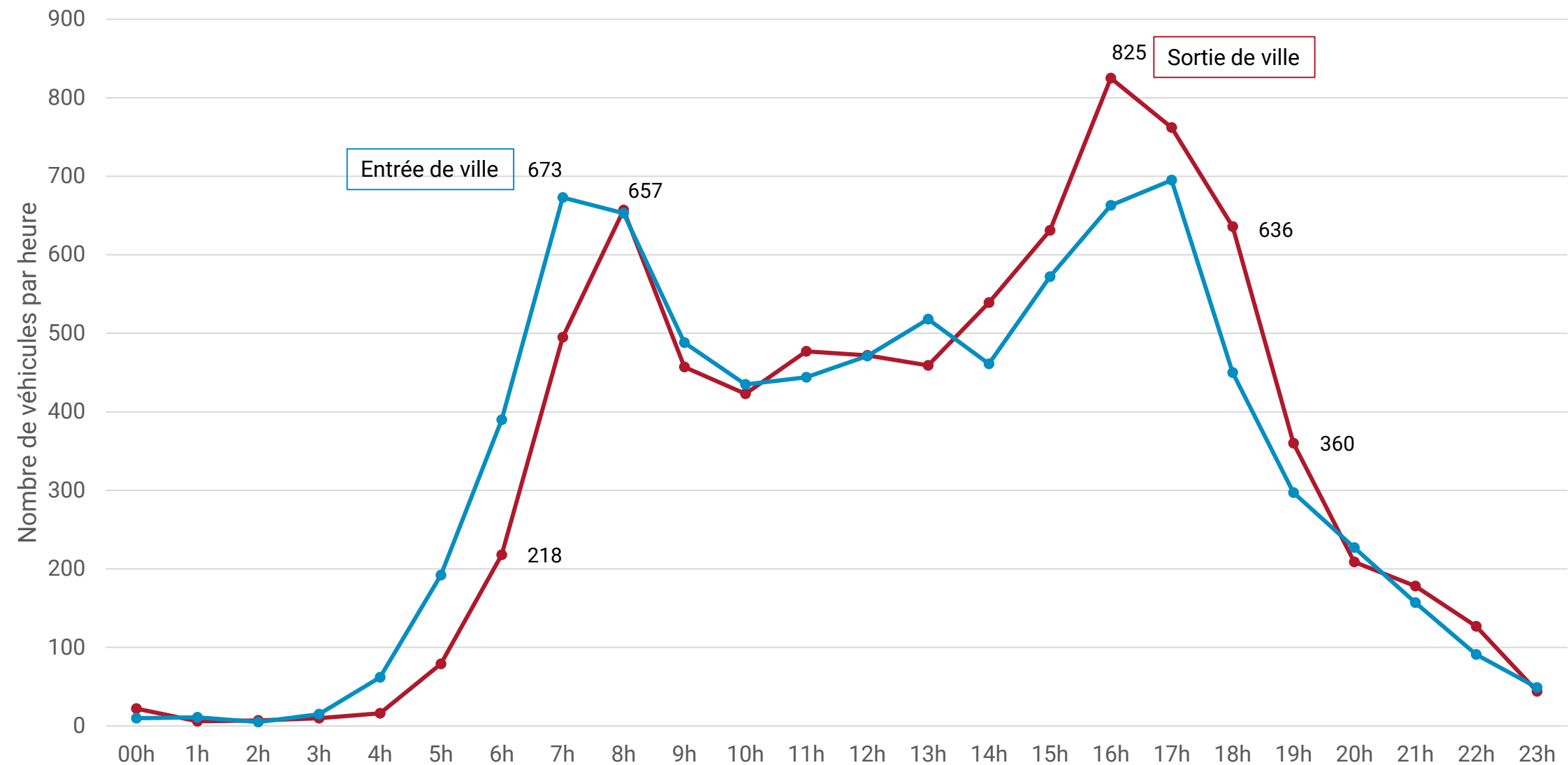
Soir (16h45 - 17h45)



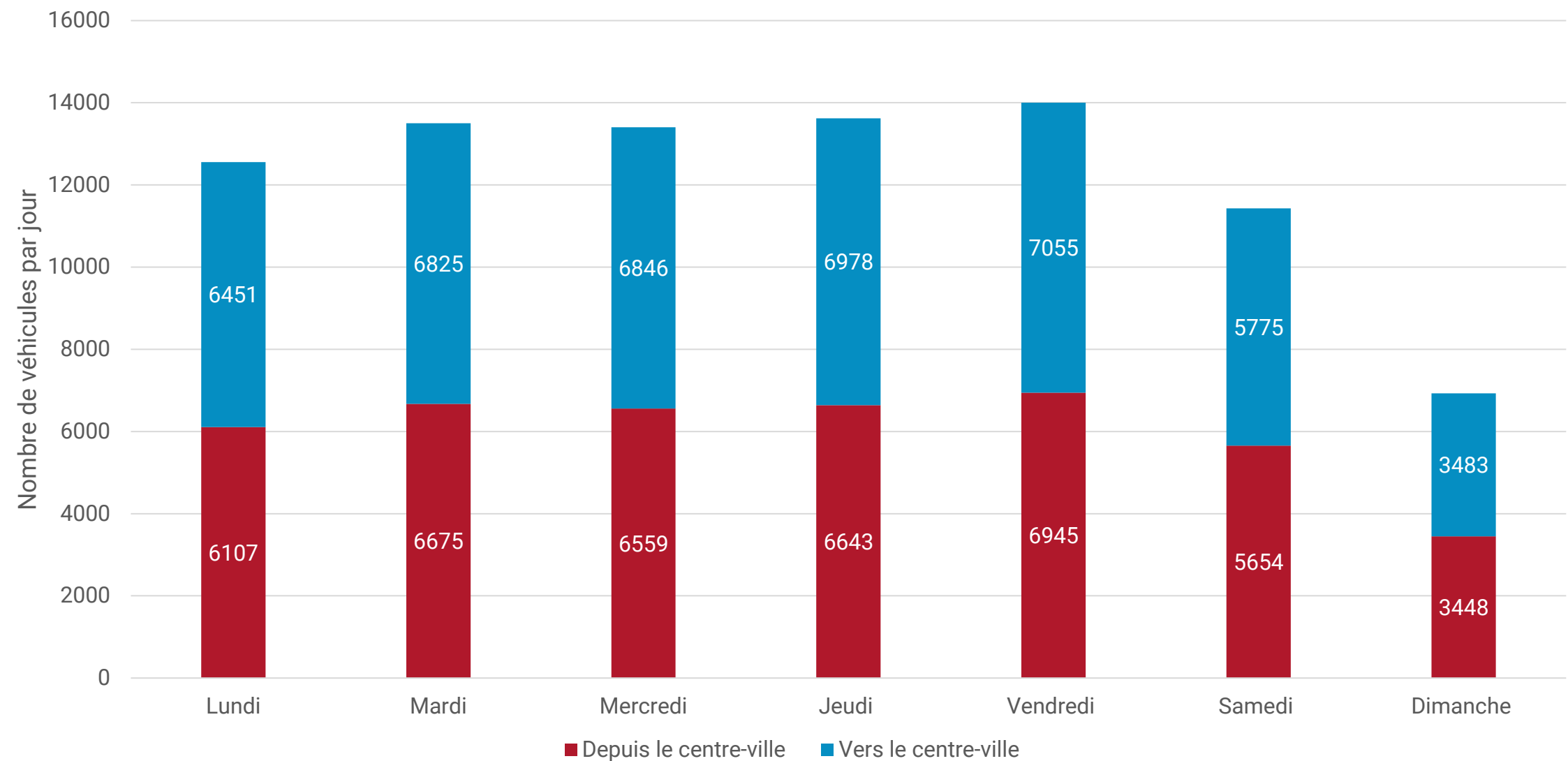
TS001-TS002 : FLUX QUOTIDIEN SUR LA N6



TS001-TS002 – FLUX HORAIRES SUR LA N6



TS003 – FLUX QUOTIDIEN SUR LA N55



TS003 – FLUX HORAIRE SUR LA N55

