



TRAJECT

30

Bienvenue
à
Soignies

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ – PHASE 3

VILLE DE SOIGNIES

Juin 2024 – Approuvé par le Conseil communal



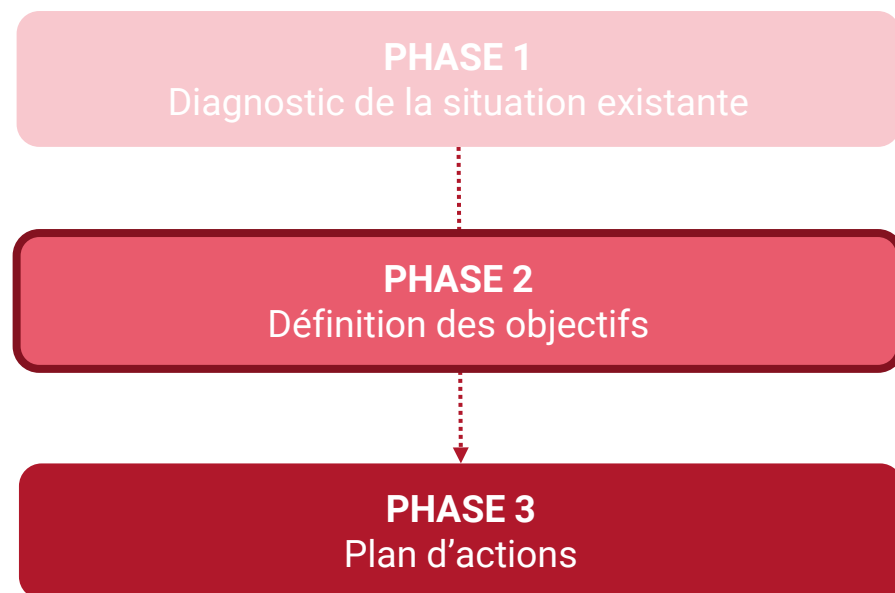
TABLE DES MATIÈRES

1. [Introduction](#)
2. [Schémas directeurs des déplacements](#)
3. Plan d'actions
 - A. [Faciliter le report modal](#)
 - B. [Accompagner le changement de comportement](#)
 - C. [Garantir la mobilité pour tous](#)
 - D. [Améliorer la qualité de vie et la sécurité routière](#)
 - E. [Suivre l'évolution des pratiques de mobilité](#)
4. [Programme d'actions](#)

INTRODUCTION

STRUCTURE DE LA PHASE 3

Le présent document se rapporte à la troisième et dernière phase du Plan Communal de Mobilité de la Ville de Soignies, qui s'attache à définir les mesures à prendre pour atteindre les objectifs définis dans la phase précédente.



Après cette partie introductive, cette troisième phase aborde les quatre chapitres suivants :

1. **Schémas directeurs des déplacements** : ce chapitre définit l'organisation souhaitée des déplacements, ainsi que la manière dont devraient se structurer les différents réseaux de transport sur le territoire communal à un horizon d'une dizaine d'années, tenant compte des spécificités du territoire communal et de sa population ;
2. **Plan d'actions** : celui-ci détermine pour chacune des thématiques abordées (déplacements piétons, cyclables, sécurité routière, etc.) les actions à prendre afin d'atteindre les objectifs définis en seconde phase, et se base sur les schémas directeurs des déplacements définis préalablement ;
3. **Programme d'actions** : il s'agit de planifier dans le temps la mise en œuvre des actions déterminées précédemment, ainsi que d'identifier les actions prioritaires. Ce chapitre identifiera également les principaux acteurs concernés, la Commune n'étant en effet pas la seule qui peut agir en vue d'améliorer mobilité et sécurité routière sur son territoire ;

SCHÉMAS DIRECTEURS DES DÉPLACEMENTS

SCHÉMAS DIRECTEURS DES DÉPLACEMENTS

QU'EST-CE QU'UN SCHÉMA DIRECTEUR DES DÉPLACEMENTS ?

Le schéma directeur des déplacements **définit l'organisation souhaitée des déplacements**, ainsi que la manière dont devraient **se structurer les différents réseaux de transport** sur le territoire communal à un horizon d'une dizaine d'années. Il s'agit de définir une **vision d'ensemble globale et cohérente** en matière de mobilité dans la commune.

QUID POUR SOIGNIES ?

Pour Soignies, un schéma directeur est défini à trois échelles spatiales :

- **Supra-communale** : pour les déplacements en lien avec les autres territoires et pôles voisins (Braine-le-Comte, Ecaussinnes, Mons, La Louvière, etc.) mais aussi à plus grande échelle (vers la Région de Bruxelles-Capitale) ;
- **Communale** : pour les déplacements effectués au sein même de la commune (entre les villages et entre les villages et le centre) ;
- **Centre** : pour les déplacements réalisés au sein du centre urbain.

ÉCHELLE SUPRA-COMMUNALE

À l'échelle supra-communale, les déplacements devront s'organiser autour :

Des pôles multimodaux, et en particulier de la gare de Soignies qui constitue le principal MobiPôle en devenir sur le territoire communal. Un réseau de Mobipôles et MobiPoints secondaires devra être développé ;

Du réseau d'itinéraires cyclables supra-communal à développer et sécuriser, notamment pour les déplacements vers Braine-le-Comte, Le Roeulx, La Louvière, ou encore Mons, mais aussi vers Ecaussinnes, Enghien, Silly, Lens, ... ;

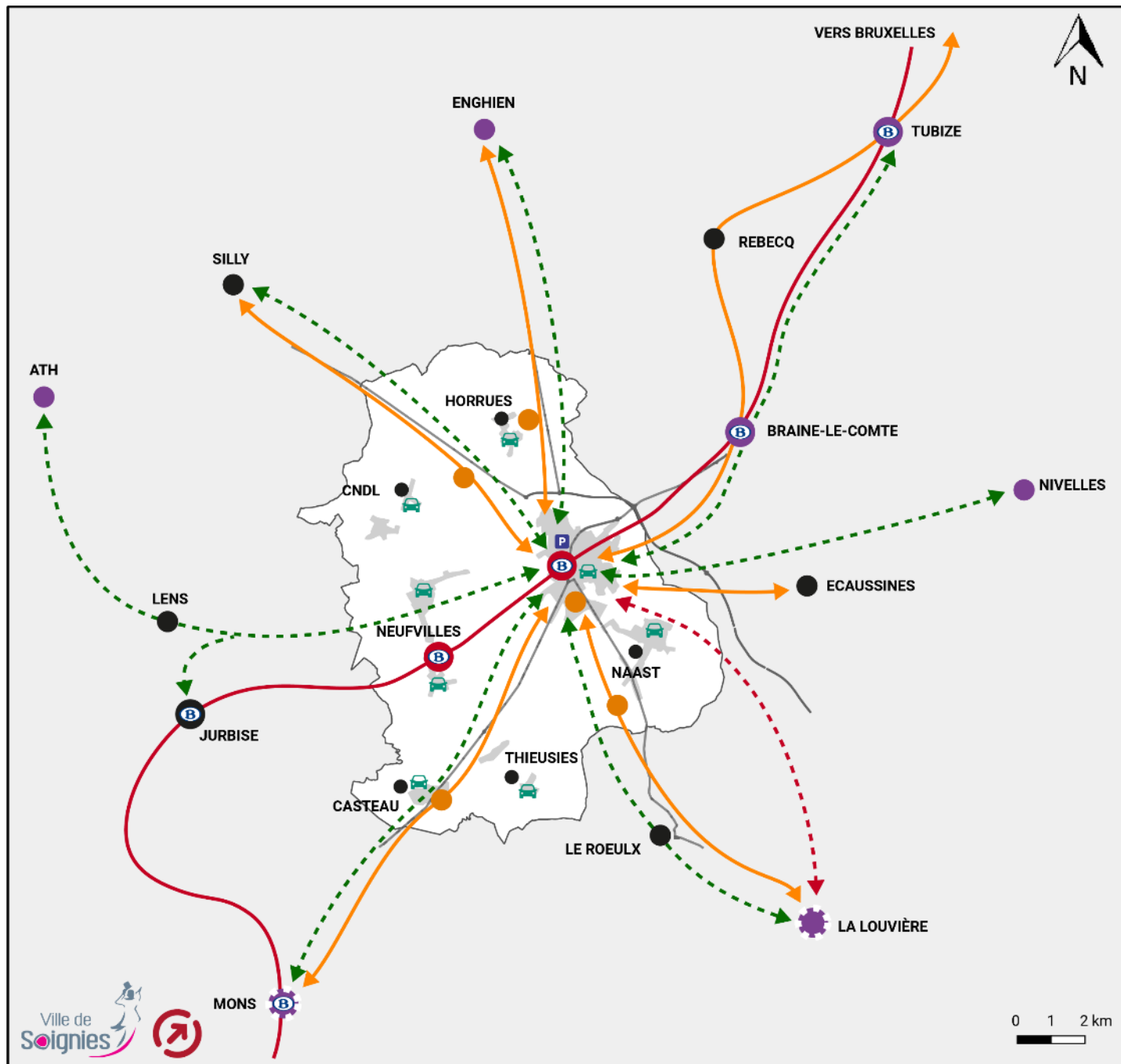
Du réseau de transport public structuré autour :

- **Des lignes ferroviaires** (qui desservent les gares de Soignies et Neufvilles) à renforcer ;
- **Du réseau de bus** à consolider et à renforcer ;
- **D'un service de transport à la demande** à implémenter aux endroits et/ou à des moments où l'offre en transport public est moindre ou inexistante ;

Autour du covoiturage et des services de voitures partagées à promouvoir et développer ;

Autour des principaux axes de circulation automobile (N57, N6, N55).

Le schéma directeur des déplacements à l'échelle supra-communale est repris ci-après.



ÉCHELLE COMMUNALE

À l'échelle communale, les déplacements seront organisés autour :

- Des **réseaux de modes actifs** communaux à développer ;
- Du **réseau de bus** organisé en étoile depuis le centre de Soignies, et qui dessert l'ensemble des villages de l'entité. Et dans une moindre mesure du réseau ferroviaire qui permet des connexions entre Soignies et Neufvilles.

Dans le cadre du redéploiement du réseau de bus prévu dans les prochaines années, il y a lieu de s'assurer d'une offre adéquate pour les liaisons internes à la commune que ce soit via le réseau de lignes régulières ou par le biais d'un service de transport à la demande ;

- Des **services de mobilité** qui sont à renforcer, et notamment d'un développement des services de véhicules partagés à l'échelle de l'ensemble de la Commune.

Le schéma directeur des déplacements à l'échelle communale est repris ci-après.

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ SOIGNIES

PHASE 3

Schéma directeur des déplacements
à l'échelle communale

Limites administratives

- Commune de Soignies
- Noyaux habitats

Pôles d'échanges multimodaux

- MobiPôle
- MobiPoint « urbain »

Réseau piétons

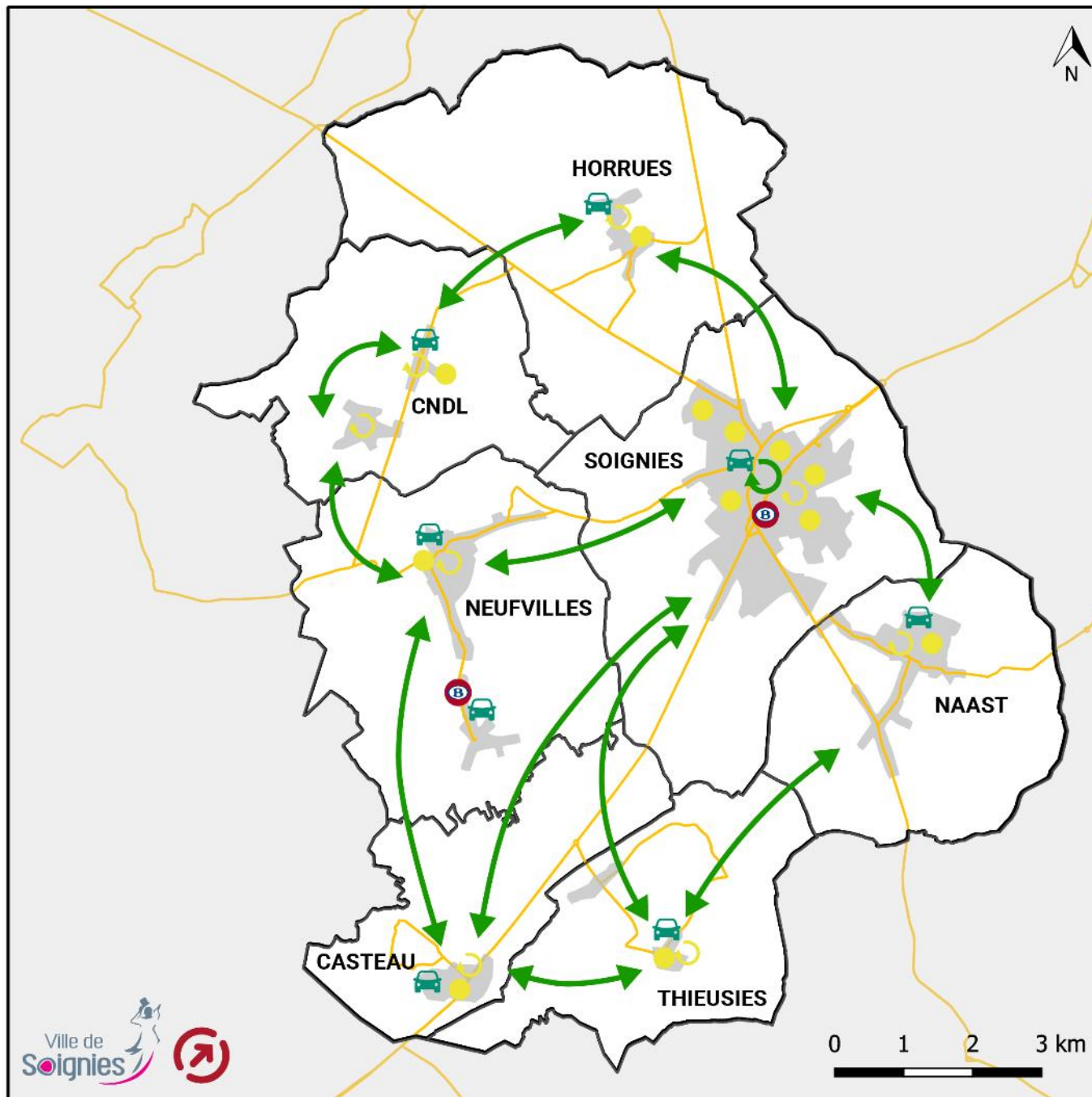
- Liaison piétonne

Réseau cyclable

- Liaison cyclable

Réseau de transport public et services de mobilité

- Gare SNCB
- Liaison de bus
- Voiture partagée à développer



ÉCHELLE DU CENTRE-VILLE

À l'échelle du centre-ville, **les déplacements à pied et à vélo doivent y être facilités et favorisés** :

- **L'hypercentre**, qui concentre nombre d'activités et de services, doit devenir un lieu de déplacement privilégié pour les piétons (et les cyclistes) ;
- Les quartiers rendus progressivement « **marchables** » et « **cyclables** » et la **Ville 30 étendue** ;
- Les connexions cyclo-piétonnes entre les différents quartiers doivent aussi être facilitées ;
- Les **services de mobilités** et l'**intermodalité** entre les modes de transports doivent être développés/renforcés ;
- Le **stationnement** doit être **optimisé**, en particulier dans l'hypercentre (et aux abords de la gare) ;
- Enfin, le **boulevard de la N6** et la **rue de la Station** doivent être repensées de manière plus multimodale.

Le schéma directeur des déplacements à l'échelle du centre-ville est repris ci-après.

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE SOIGNIES

PHASE 3 Schéma directeur centre- ville

-  Hypercentre à valoriser
-  Ville 30 à étendre
à l'ensemble des quartiers
-  Quartier marchable/cyclable
-  Liaison cyclo-piétonne
à développer
-  Axe structurant cyclable
à créer
-  MobiPôle et MobiPoint
à créer/renforcer
-  Axe à requalifier
-  Stationnement à optimiser
-  Nouveaux projets à maitriser
(gestion des flux)



PLAN D' ACTIONS

FEUILLE DE ROUTE POUR INTERPRÉTER LE PLAN D'ACTION

DEGRÉ DE PRIORITÉ



Priorité 1



Priorité 2



Priorité 3

BUDGET



< 5000 €



5000 à 30 000€



30 000 à 150 000€



> 150 000 €



Coût humain

ÉCHÉANCE



Court terme (≤ 3 ans)



Moyen terme (≤ 5 ans)



Long terme (≤ 10 ans)



Action continue

A. FACILITER LE REPORT MODAL

Objectifs

- ▶ Veiller à un aménagement du territoire cohérent, et à la prise en compte des aspects mobilité lors de tout nouveau projet de développement
- ▶ Poursuivre le développement des zones apaisées et rendre les zones existantes plus lisibles
- ▶ Faire du centre-ville, des cœurs de villages et noyaux d'habitats des lieux de déplacements de qualités pour les piétons
- ▶ Faire de Soignies une ville cyclable (exemplaire)
- ▶ Garantir de bonnes conditions de stationnement pour les cyclistes sur le territoire
- ▶ Identifier les points d'amélioration du réseau de transport public, en vue d'une plus grande utilisation
- ▶ Faire de la gare de Soignies un véritable mobipôle, et développer un réseau de mobipôles secondaires permettant une intermodalité facilitée



► A.1. VEILLER À UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE COHÉRENT, ET À LA PRISE EN COMPTE DES ASPECTS MOBILITÉ LORS DE TOUT NOUVEAU PROJET DE DÉVELOPPEMENT

Soignies dispose d'un potentiel foncier encore important, les perspectives d'évolution de la population sont assez fortes et de nombreux projets sont en cours de développement à Soignies (immobiliers, économiques et sociaux).

Il est donc important que le territoire se développe tout en limitant les besoins des déplacements ou que ceux-ci puissent se faire via des modes de transports alternatifs à la voiture.

Un territoire qui s'aménage et se développe de manière cohérente demande une collaboration des différents services de la Ville : aménagement du territoire et urbanisme, mobilité, environnement, travaux, commerces équitables... Une collaboration qui se doit d'être optimale et efficace, de sorte également à s'assurer de la bonne prise en compte des aspects de mobilité lors de tout nouveau projet de développement.

ACTIONS PROPOSÉES

A.1.1. Etablir des échanges réguliers entre les services communaux (en vue d'assurer un développement urbain cohérent et de prendre en compte les aspects de mobilité durable lors de tout nouveau projet de développement)

A.1.1 – ÉTABLIR DES ÉCHANGES SYSTÉMATIQUES ENTRE LES SERVICES COMMUNAUX

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Faisant partie de la même direction, les services Mobilité et Aménagement du territoire de la Ville échangent régulièrement, permettant de garantir une vision commune. Il s'agira de poursuivre cette dynamique à l'avenir en vue de s'assurer d'un aménagement du territoire cohérent permettant de limiter les besoins en déplacement. À l'instar de ce que préconise le Schéma de Développement Territorial, une attention particulière devra notamment être apportée à développer les différents équipements et services au sein des polarités (et non en dehors de celles-ci).

De manière complémentaire, il est nécessaire que la Ville mette en place une méthodologie de travail claire et systématique avec d'autres services et en particulier les services urbanisme et aussi travaux, commerces équitables, et marchés publics – en vue notamment de la prise en compte des aspects de mobilité lors de tout nouveau projet à venir sur le territoire.

Lors du développement d'un nouveau projet immobilier, la Ville s'assurera de la **mise à disposition d'un minimum d'offre en stationnement vélo**, que celle-ci soit qualitative et diversifiée en

vue de permettre l'accrochage de différents types de vélo (cf. aussi audit de politique cyclable). Pour les projets de plus grandes envergures, elle s'assurera de la **perméabilité du site pour les piétons et les cyclistes**. Elle veillera également à ce que les voiries soient aménagées de sorte à répondre à leur fonction. Les voiries locales constitueront des zones apaisées (préférentiellement des zones de rencontre ou résidentielle).

En ce qui concerne les travaux routiers, la Ville appliquera le **principe STOP** qui vise à porter une attention d'abord aux piétons, ensuite aux cyclistes et usagers des engins de micromobilité, aux transports publics et partagés, et enfin aux véhicules automobiles individuels.

A.1.1 – ÉTABLIR DES ÉCHANGES SYSTÉMATIQUES ENTRE LES SERVICES COMMUNAUX

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Garantir un aménagement du territoire cohérent et la prise en compte des aspects de mobilité lors de tout nouveau projet

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- Ville de Soignies

Priorité



Temporalité



Action continue

- Echange entre les services communaux

Indicateur : Part des échanges avec les services urbanisme, travaux, commerces équitables et marchés publics (lorsqu'un projet touche à la mobilité)

Cible : 100%

Budget



Financement



/

Actions liées



En particulier :

C.1.1 Tenir compte des besoins des PMR dans tout projet d'aménagement

D.1.1 Repenser les espaces publics dans le centre et les villages

► A.2. POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES ZONES APAISÉES ET RENDRE LES ZONES EXISTANTES PLUS LISIBLES

Depuis 2014, Soignies, qui a été une Ville pionnière en Wallonie, a limité son centre-ville à une vitesse maximale de 30 km/h. Au cours des dernières années, différentes zones de rencontre et autres zones apaisées se sont développées un peu partout sur le territoire sonégien. Elles permettent (théoriquement) aux modes actifs d'occuper l'espace public avec davantage de légitimité et sécurité. Cependant, il ressort qu'actuellement ces zones manquent parfois de lisibilité et ne sont pas toujours comprises de tous. Il sera donc nécessaire de renforcer la communication et la compréhension de ces zones pour que chaque usager en comprenne leur signification et leur rôle.

Par ailleurs, d'autres zones de rencontre devront être développées (aux endroits opportuns) pour apaiser davantage le territoire communal et inciter à se déplacer à pied et à vélo.

ACTIONS PROPOSÉES

- A.2.1.** Clarifier les zones apaisées existantes et les rendre plus lisibles
- A.2.2.** Étendre et développer les zones apaisées ailleurs sur le territoire

QU'EST-CE DONC DES ZONES APAISÉES ?

RAPPEL

Il s'agit de zones dans lesquelles la **vitesse de circulation est réduite** (≤ 30 km/h). On distingue les principales zones suivantes :

Zone piétonne



L'accès aux zones piétonnes est réservé aux piétons. Certains véhicules peuvent toutefois y accéder, de même que les cyclistes si la réglementation le prévoit.

Zone de rencontre et zone résidentielle



Dans les zones de rencontre et zones résidentielles, la vitesse est limitée à 20 km/h. Les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique, les jeux y sont également autorisés. [Pour en savoir plus](#)

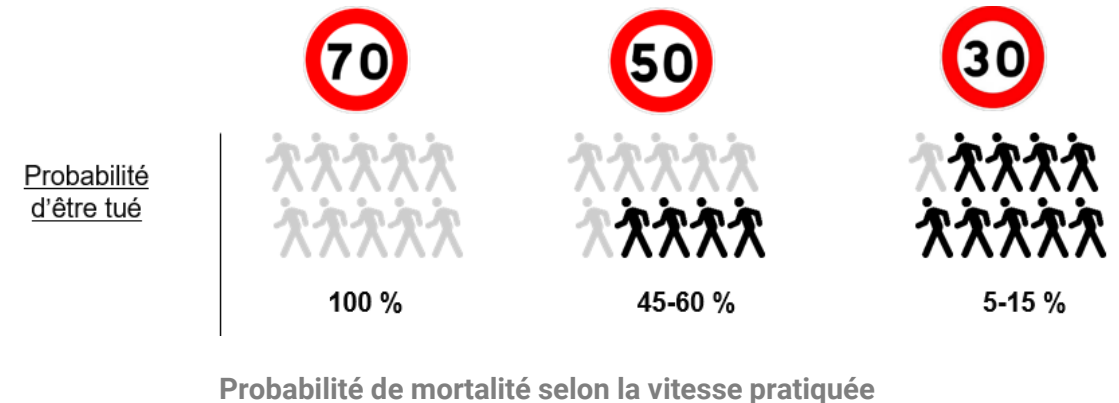
Zone 30



Zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km/h.

[Pour en savoir plus](#)

Les zones apaisées constituent une mesure phare pour l'amélioration des conditions de déplacement des piétons (et cyclistes), et plus spécifiquement leur confort et leur sécurité. En effet, la vulnérabilité des piétons est étroitement liée à la vitesse de circulation des automobilistes, puisqu'elle diminue lorsque la vitesse des automobilistes diminue.



A.2.1. CLARIFIER LES ZONES APAISÉES EXISTANTES ET LES RENDRE PLUS LISIBLES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Le diagnostic du présent PCM a mentionné que certaines zones résidentielles (et zones 30) ont été identifiées par la Ville comme étant « problématiques ». Elles ne sont en effet pas toujours comprises de tous les usagers et engendre des conflits entre ceux-ci, notamment pour le piéton qui peine à y trouver sa place.

Afin de palier à cette problématique, **la communication sera primordiale** afin de sensibiliser tous les utilisateurs et de faciliter l'utilisation de ces zones apaisées. Ainsi, cette communication pourrait se faire via différents canaux :

- Sur le terrain : Panneaux/affichages explicatifs au début des zones de rencontre, etc.
- Via une communication plus large : Publication dans la revue communale ou article sur le site web de la Ville reprenant une carte des zones apaisées et une explication concernant le comportement à adopter pour chaque usager ;

Les bons exemples

La Ville de Sète et la communauté de communes de l'Ile-de-Noirmoutier (France) ont développé une signalétique spécifique placée en entrée de zone de rencontre indiquant la priorité accordée aux piétons dans les zones de rencontre, et la vigilance accrue que doivent avoir les automobilistes.



À Namur, une signalétique expliquant la zone de rencontre a également été développée et installée en entrée de celle-ci.



La Ville de Pau (France) a développé un guide sur les zones apaisées et leur fonctionnement.

A.2.1. CLARIFIER LES ZONES APAISÉES EXISTANTES ET LES RENDRE PLUS LISIBLES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Outre la communication, **l'aménagement** pourrait être amélioré pour davantage de cohérence, notamment aux entrées et sorties de zones apaisées (signalisation renforcée, changement de couleur/revêtement, etc. ; cf. aussi action 2.2.2 pour les zones 30).

Les zones résidentielles et/ou de rencontre pourraient être agrémentées de **mobiliers urbains**, d'**éléments de végétation**, et le **stationnement organisé** ou réorganisé afin d'inciter les automobilistes à circuler au pas.

Ci-contre deux exemples d'aménagement zones résidentielles/rencontre.

Lors de l'aménagement/réaménagement des zones apaisées et en particulier des entrées et sorties, il y a aura lieu de prendre en considération l'ambition d'extension de ces zones par endroit (cf. action A.2.2.). Si les aménagements sont plus conséquents et concernent l'ensemble de la zone concernée, il y aura également lieu de profiter de l'occasion pour améliorer les cheminements des piétons et cyclistes (cf. actions A.3.1. et A.4.2.) en particulier s'ils concernent les zones 30. Les aménagements prendront également en considération les besoins des personnes à mobilité réduite (cf. action C.1.1.).

Ces aménagements pourront être discutés avec les habitants des rues concernées.



Paternosterstraat, Leuven



Priesterstraat, Poperinge
(source : Google Maps)



Rue Keyenveld, Ixelles
(source : Google Maps)



Fribourg-en-Brisgau

A.2.1. CLARIFIER LES ZONES APAISÉES EXISTANTES ET LES RENDRE PLUS LISIBLES

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Clarifier la compréhension des zones apaisées de tous les usagers pour favoriser des déplacements plus confortables et conviviaux aux usagers de mobilités actives

Lieux concernés



- Zones apaisées existantes (hors zones 30 d'abords d'école) en centre-ville et dans les cœurs des villages

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies**
- Service Public de Wallonie (SPW), OTW, Zone de Police

Priorité



Temporalité



Action à court terme

- Communication
Indicateur : nombre de campagne / panneaux installés / *Cible* : au minimum 1 communication/an

Action à moyen terme

- Aménagement (mobiliers urbains)
Indicateur : nombre de zones existantes traitées / *Cible* : Ensemble des zones existantes

Budget



- Communication

- Aménagement (mobilier, urbain)
 

Financement



- Fonds propres de la Ville
- Subsidies SPW

Actions liées



- A.2.2. Développer des zones apaisées
- A.3.1. Développer un réseau piéton structurant
- A.4.1. Mettre en œuvre le réseau cyclable communal
- C.1.1. Tenir compte des besoins des PMR dans tout projet d'aménagement

A.2.2. DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES AILLEURS SUR LE TERRITOIRE

1/ EXTENSION DES ZONES 30 DES CŒURS DE VILLAGE ET DU CENTRE-VILLE

Actuellement, le centre-ville de Soignies est entièrement limité à une vitesse maximale de 30 km/h. C'est également le cas pour les cœurs de villages de Horrues, Thieusies ainsi qu'aux abords de l'église de Casteau (et aux abords des écoles). Des zones de rencontre/résidentielles existent également à Soignies, dans son centre. **Il s'agira de progressivement développer ce type de zone ailleurs sur le territoire.**

Les cartes en annexe reprennent les propositions d'extension et/ou de **développement de zones 30 en cœur de villages et du centre-ville**. Un soin particulier devra être apporté à la manière dont seront aménagés ces lieux afin de les rendre lisibles et respectés par l'ensemble des usagers (cf. les grands principes d'aménagement ci-contre).

Les grands principes d'aménagement - Extrait de la [Sécurithèque](#)

« L'accès à la zone 30 doit être **clairement reconnaissable** par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux. L'ensemble de la zone est aménagé de façon **cohérente** avec la limitation de vitesse .

Il convient de **prévoir un minimum d'aménagements** :

- Aménagements d'entrée : dispositif surélevé, installation d'un/ de coussin(s), un trottoir traversant, une réduction de la largeur de la chaussée, une chicane, une différence de revêtement, etc.
 - Dans les artères roulantes, il est recommandé de répéter des aménagements réducteurs de vitesse à une fréquence suffisante (maximum 75 m) afin que la limitation de la vitesse à 30 km/h soit respectée.
- Différents végétaux peuvent accompagner l'aménagement
- Il est conseillé de tendre vers un principe d'aménagement uniforme sur le territoire d'une même commune.

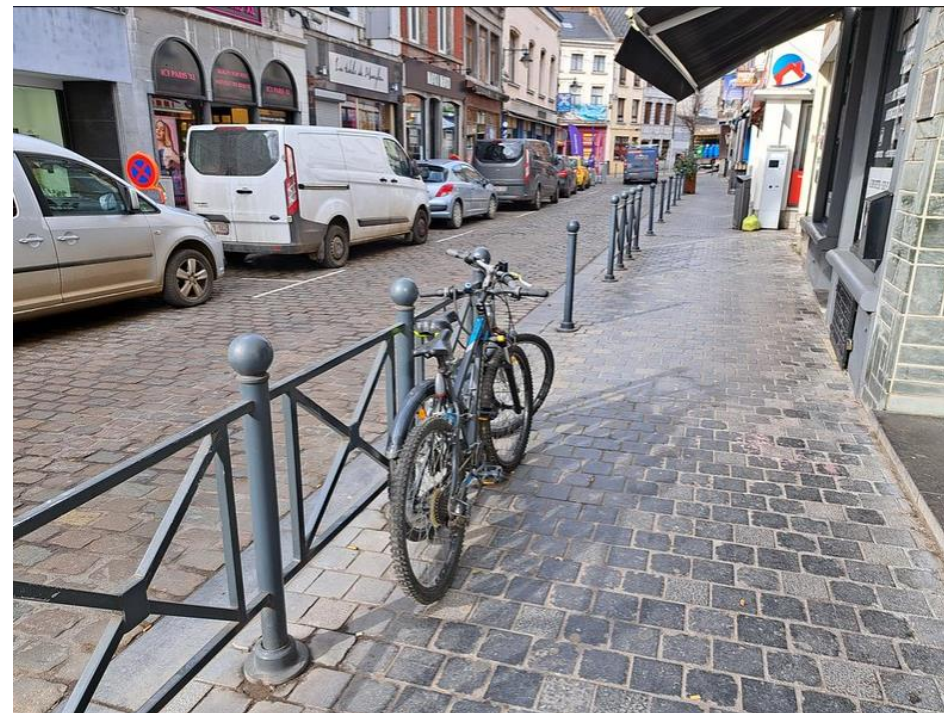
A.2.2. DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES AILLEURS SUR LE TERRITOIRE

2/ EXTENSION DES ZONES DE RENCONTRE DU CŒUR DE VILLE

En parallèle, une **extension** – en deux temps – **des zones de rencontre** est proposée pour l'hypercentre (cf. carte ci-après) ;

- À court terme, de rues dont l'aménagement actuel correspond déjà globalement à celle d'une zone de rencontre : **Grand Place, rue de Mons, rue de la Régence, rue du Lombard, rue des Orphelins** ;
- À long terme, d'autres voies qui nécessiteront un réaménagement à cet effet : Place Verte, Place Van Zeeland, rue des Martyrs de Soltau, rue d'Audiger et une portion de la rue du Chanoine Scarmure.

Là aussi, l'aménagement des zones de rencontre devra être soigné, rendu lisible, et une attention particulière portée aux personnes à mobilité réduite dont les personnes mal voyantes (cf. action A.2.1.).

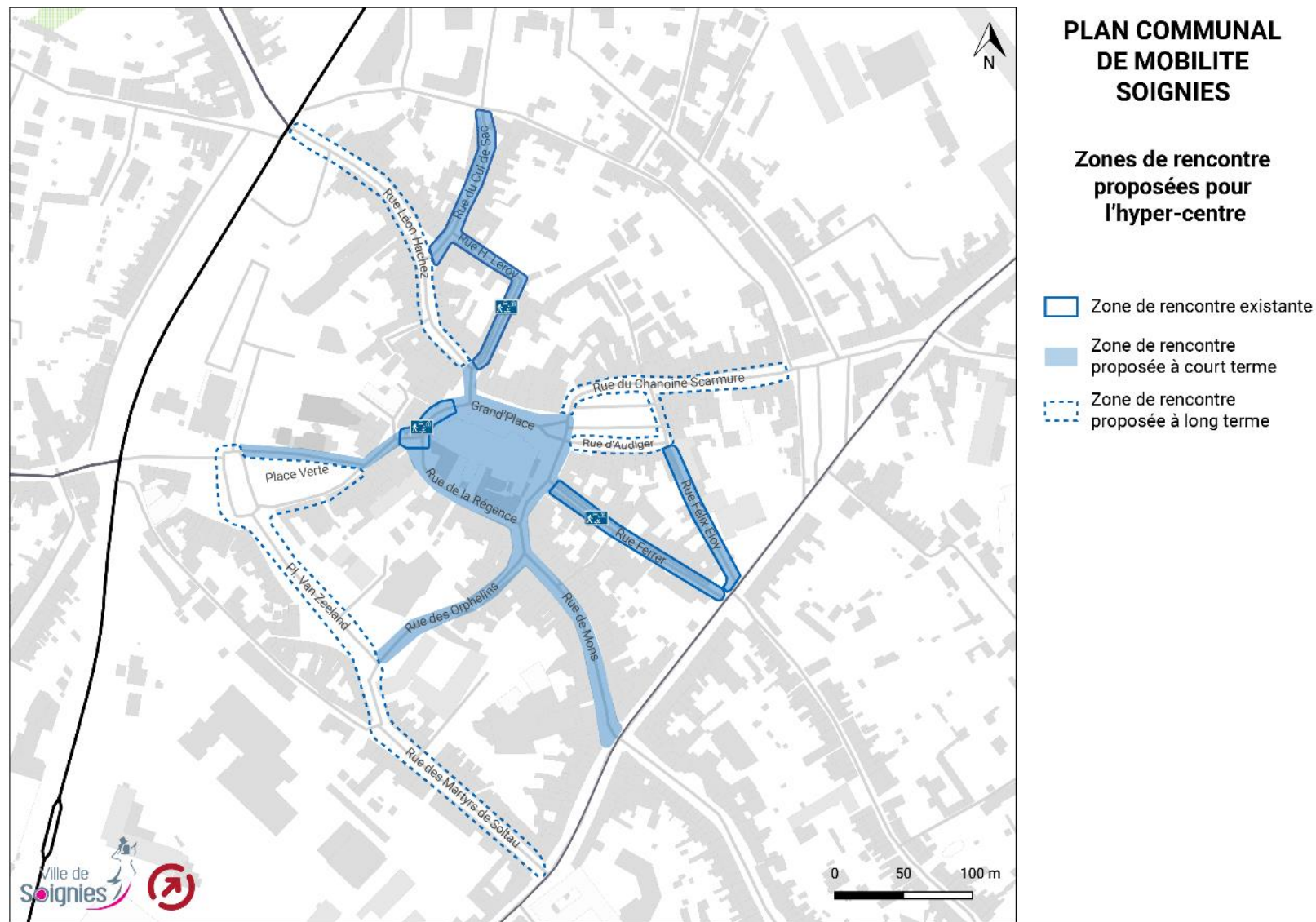


A l'image d'autres voiries, la rue de Mons présente le profil pour être rapidement convertie en zone de rencontre

Source : Traject

A.2.2. DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES AILLEURS SUR LE TERRITOIRE

2/ EXTENSION DES ZONES DE RENCONTRE DU CŒUR DE VILLE



A.2.2. DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES AILLEURS SUR LE TERRITOIRE

3/ EVALUATION DE LA PIÉTONNISATION DE CERTAINES ARTÈRES COMMERÇANTES

Par ailleurs, il est également proposé :

- À court terme, de tester les possibilités de **fermeture temporaire de circulation automobile sur la Grand Place et la rue de la Régence**, par exemple le samedi et/ou le dimanche. Et par la suite, de pérenniser cette proposition ;
- À long terme, de tester la fermeture temporaire à la circulation sur une zone élargie englobant la rue des Orphelins, la rue de Mons, la rue Ferrer et la rue Felix Eloy. L'objectif étant d'**évaluer les possibilités de piétonnisation dans l'hyper-centre** en vue de rendre plus qualitatif, et donc plus attractif, le centre-ville (cf. aussi les actions D.1.1 et D.1.2).

Ces tests pourraient être effectués dans le cadre d'évènements à venir dans le centre-ville (braderies, ...), ou d'actions spécifiquement menées en vue de la dynamisation du centre-ville. Ceux-ci pourraient ainsi s'inscrire dans le cadre de campagnes de communication visant à valoriser le centre-ville et sa bonne accessibilité multimodale et à orienter les automobilistes vers les espaces de stationnement mis à disposition (cf. action. D.2.1.).

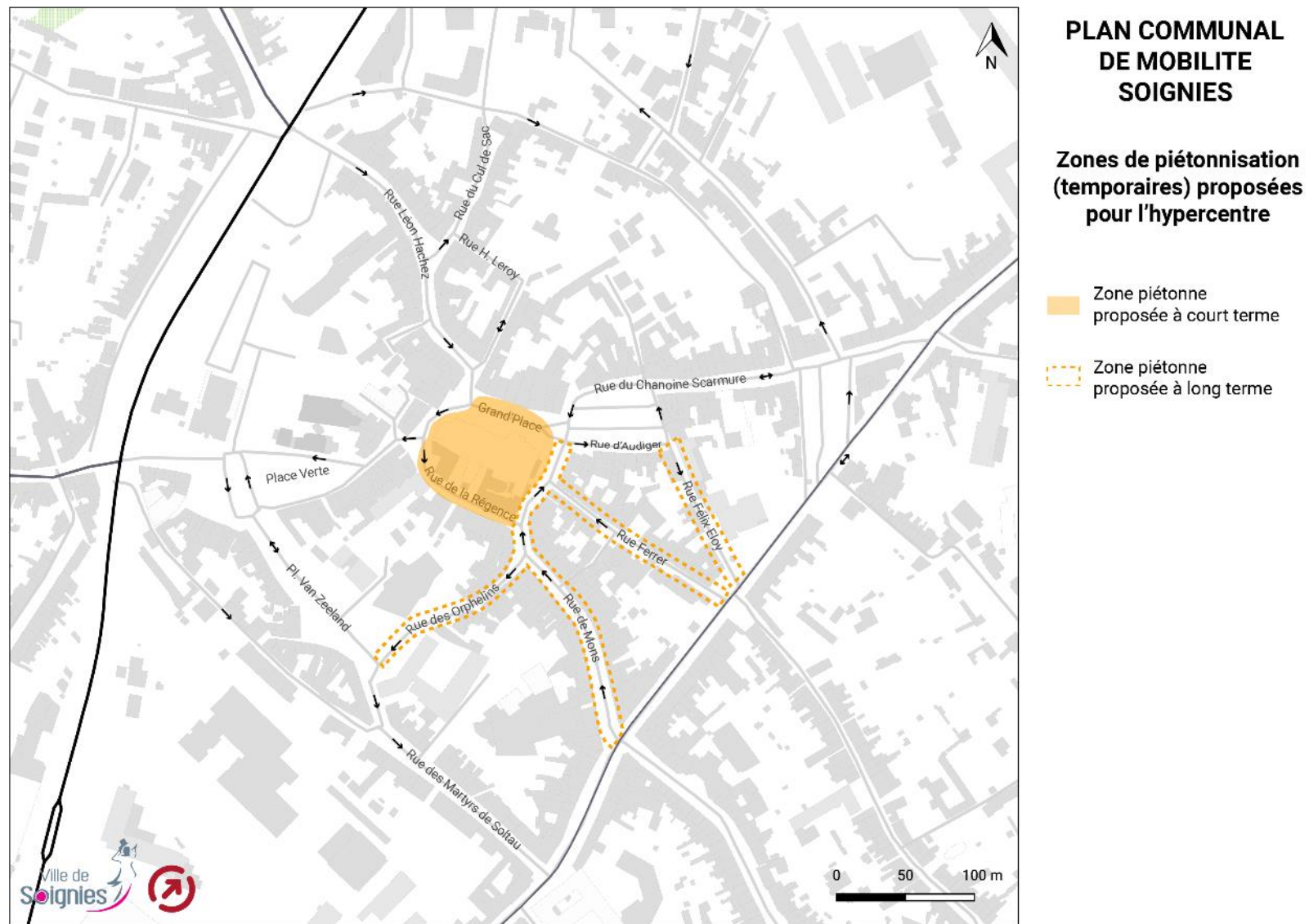


À long terme, doit être testée la piétonnisation de certaines artères du centre-ville

Source : ville patrimoine et durable

A.2.2. DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES AILLEURS SUR LE TERRITOIRE

3/ EVALUATION DE LA PIÉTONNISATION DE CERTAINES ARTÈRES COMMERCANTES



A.2.1. DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Objectifs



- Offrir des conditions de déplacement plus confortables et plus conviviales pour les piétons et la mobilité active en développant des zones apaisées aux endroits qui s'y prêtent

Lieux concernés



- Centre-ville
- Cœurs des villages

Acteurs concernés



- Ville de Soignies
- Service Public de Wallonie (SPW) / OTW / Zone de Police

Priorité



Temporalité



Action progressive

- zones 30 (cœurs de villages et centre-ville)
Indicateur : Nombre de zones apaisées développées ou étendues / *Cible* : min. propositions d'extension et de développement faites dans le PCM
- zones de rencontre (Coeur de ville)
Indicateur : Nombre de voies en zone de rencontre / *Cible* : min. propositions faites dans le cadre du PCM
- zones piétonne (Coeur de ville)
Indicateur : Test *Cible* : réalisation de la tâche

Budget



Financement



- Subsidies SPW, FEDER
- Fonds propres de la Ville

Actions liées



A.2.2. Clarifier les zones apaisées existantes et les rendre plus lisibles

A.3. FAIRE DU CENTRE-VILLE, DES CŒURS DE VILLAGES ET NOYAUX D'HABITATS DES LIEUX DE DÉPLACEMENTS DE QUALITÉ POUR LES PIÉTONS

Une grande partie de la population, des services et équipements, activités économiques ainsi que la gare sont concentrés dans le centre-ville de Soignies. Il a été mis en évidence dans la première phase du PCM que de nombreuses voies du centre-ville sont équipées de cheminements piétons de largeur confortable et des zones apaisées mais que le revêtement de ces équipements n'était majoritairement pas qualitatif. D'autres voies ne disposent pas de cheminements piétons confortables et/ou ceux-ci sont discontinus par endroit.

Dans les cœurs de villages, bien que les flux de déplacements y soient moindres, il a été constaté dans la première phase de diagnostic, que malgré les zones 30 dans les cœurs de certains villages, les infrastructures ne sont pas toujours accueillantes ou sont discontinues.

Partant de ce constat, le PCM ambitionne d'améliorer les conditions de déplacement des piétons tant dans le centre-ville que dans le cœur de village et propose de se focaliser en priorité sur un réseau piéton structurant à développer à l'échelle du centre-ville et des villages. En parallèle, il sera important de valoriser et éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles qui desservent ces lieux.

ACTIONS PROPOSÉES

A.3.1. Créer un réseau piéton structurant

A.3.2. Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles



A.3.1. CRÉER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

DESCRIPTION GÉNÉRALE

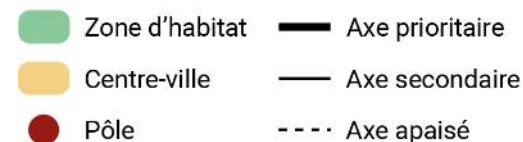
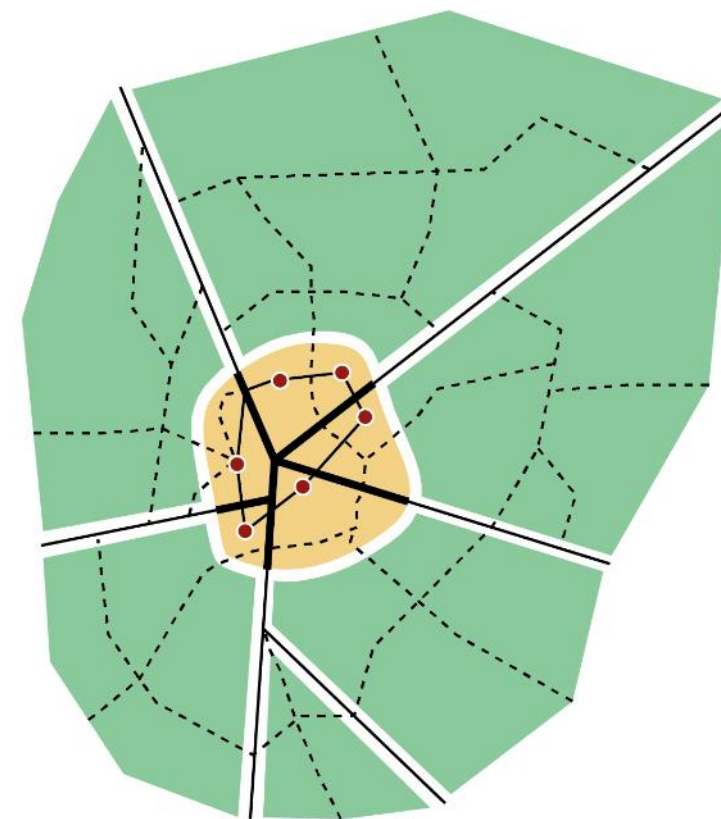
Parallèlement au développement de zones apaisées, il s'agira d'améliorer les conditions de déplacements des piétons en priorité le long d'un réseau piéton structurant à créer tant à l'échelle du centre-ville que des villages.

Les cartes ci-après reprennent les réseaux proposés pour chacune des entités du territoire. Ces réseaux sont construits autour des deux niveaux hiérarchiques suivants :

- Les axes prioritaires desservant les principaux pôles piétons globalement situés dans l'hyper-centre de Soignies et les cœurs de villages ;
- Les axes secondaires permettant de rejoindre les principaux pôles piétons et les pôles secondaires situés le long des principaux axes de circulation automobile – qui nécessitent d'apporter une attention toute particulière aux conditions de circulation des piétons.

Les autres axes qui ne sont pas repris constituent globalement des axes secondaires de circulation automobile, sur lesquels une mixité des circulations peut être envisagée et sont davantage propices à la mise en place de zones apaisées.

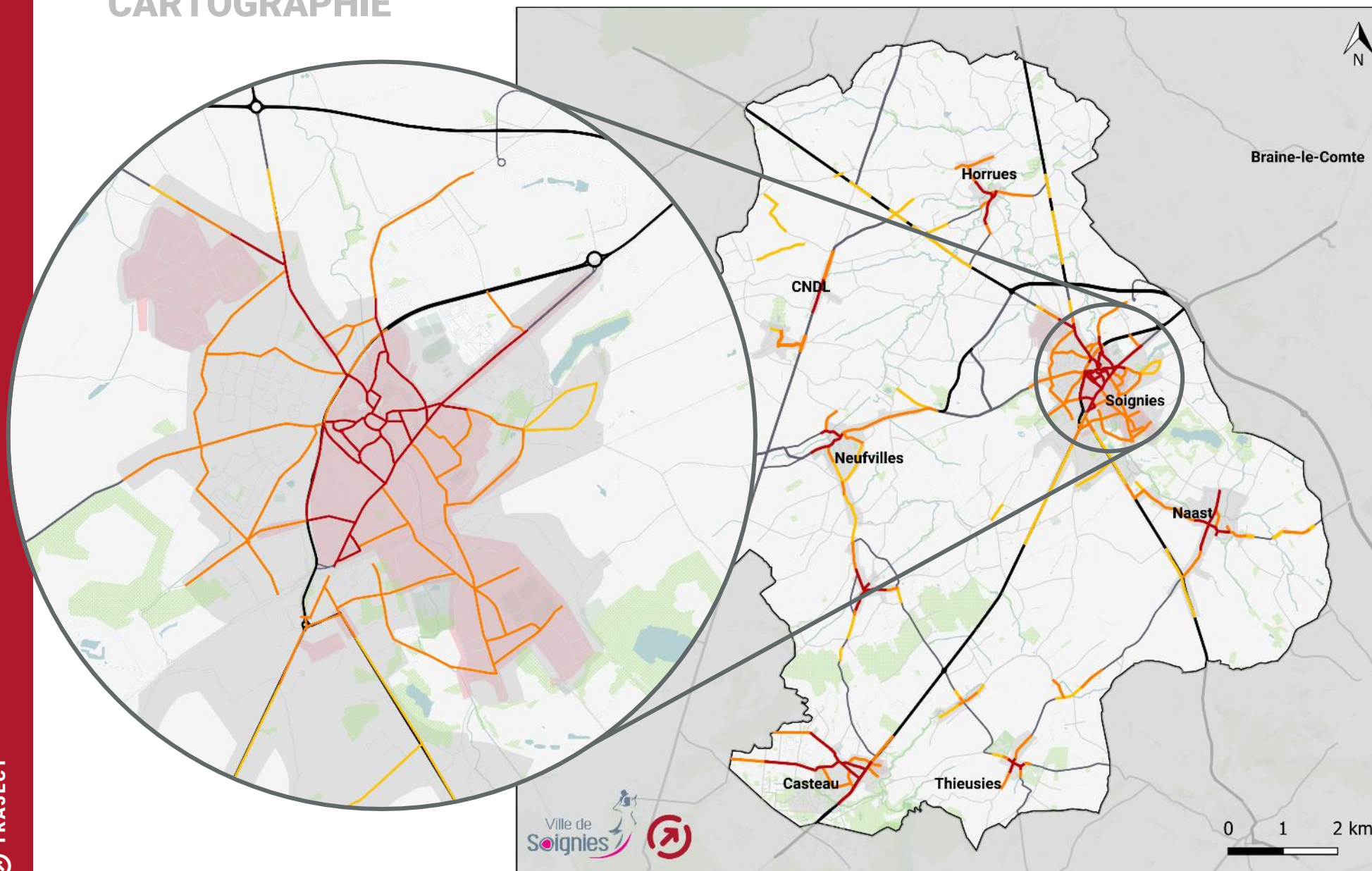
À noter que la question des abords d'école est traitée par ailleurs (cf. action C.3.1).



© Traject

A.3.1. CRÉER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

CARTOGRAPHIE



PLAN COMMUNAL
DE MOBILITE
SOIGNIES

PHASE 3
Réseau structurant piéton

- Réseau structurant piéton
- Réseau structurant primaire
 - Réseau structurant secondaire
 - Réseau structurant tertiaire

A.3.1. CRÉER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

DESCRIPTION GÉNÉRALE

L'ensemble de ces réseaux structurants devra être rendu progressivement **qualitatif pour les piétons** en particulier en termes de **confort** (qualité des revêtements, largeur eu égard au flux piéton) et de **continuité** des déplacements. Une attention particulière devra être portée aux personnes à mobilité réduite de sorte que les cheminements leurs soient accessibles (cf. action C.1.1.).

À ces différents égards la mise en place de trottoirs traversant doit être envisagée, en particulier le long des axes « prioritaires ». Il s'agit d'un « espace spécifiquement aménagé pour la circulation des piétons, mais franchissable par les véhicules sortant d'une rue secondaire (ou y entrant) ».

Pour plus d'informations sur le **trottoir traversant** : [Sécurothèque](#)

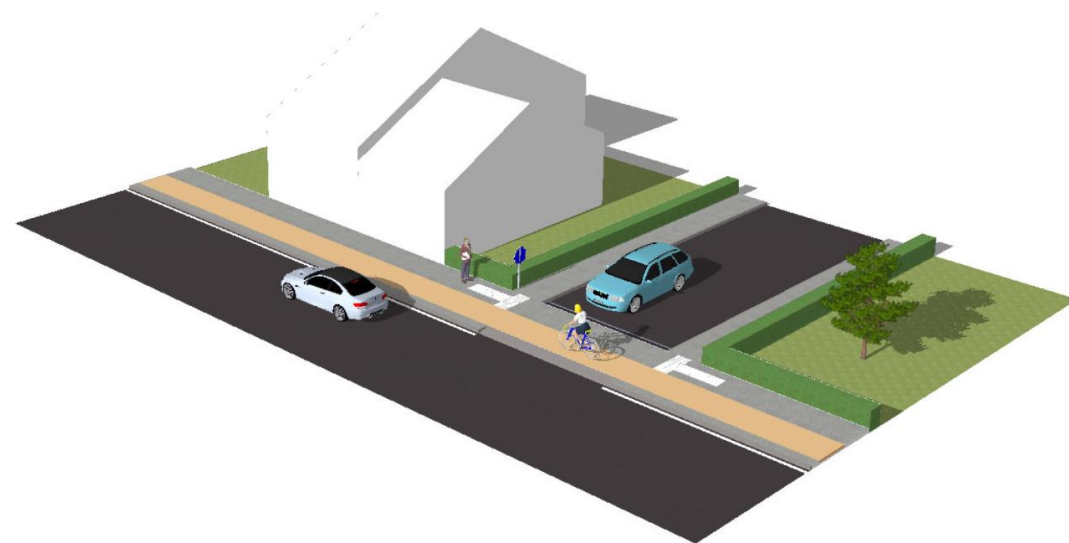


Schéma d'aménagement d'un trottoir traversant
Source : Sécurothèque

A.3.1. CRÉER UN RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Offrir des conditions de déplacements confortables pour les piétons

Lieux concernés



- Cf. carte ci-avant

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies, SPW**
- OTW, Atingo, Tous à Pied

Priorité



Temporalité



Action progressive

- Cheminements piétons de qualité

Indicateur : km de cheminements piétons de qualité

Cible : au min. réseau prioritaire à moyen terme / au min. réseau secondaire et tertiaire à long terme

Budget



Financement



- Subsidies SPW
- Fonds propres Ville
- SPW

Actions liées



C.1.1. Tenir compte des besoins des PMR dans tout projet d'aménagement

C.3.1. Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles

A.3.2. VALORISER, ÉVENTUELLEMENT RÉHABILITER (ET ENTRETENIR) LES SENTIERS ET VENELLES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Le territoire sonégien est parcouru par de multiples sentiers et venelles qui permettent des raccourcis précieux à l'abri des tumultes du trafic. L'action consistera à valoriser ceux-ci :

- En les faisant connaître au grand public. Cela peut se faire par exemple par le biais d'une nomination de ces itinéraires, par le biais d'une cartographie de ceux-ci (qui pourrait également intégrer le réseau piéton structurant), etc. ;
- En les entretenant et en les rendant accessibles (aussi pour les personnes à mobilité réduite dans la mesure du possible). La priorité sera donnée, aux sentiers et venelles qui sont situés à proximité de pôles de déplacements (écoles, aires de jeux, équipements sportifs, arrêts de transport public, ...) et ce, en collaboration avec les citoyens locaux.

Cette action (entretien) peut être entreprise en partenariat avec des bénévoles locaux, par exemple dans le cadre d'un projet scolaire ou avec des jeunes d'un quartier.

L'objectif n'étant toutefois pas la réouverture de sentiers et chemins qui ne présentent pas d'intérêt particulier en matière de mobilité.

Dans le cadre de nouveaux projets, il est également souhaité de développer ce réseau de liaisons, à l'instar de ce qui est envisagé dans le cadre du projet Durobor.



Venelle desservant l'entité de Villers-la-Ville

A.3.2. VALORISER, ÉVENTUELLEMENT RÉHABILITER (ET ENTRETENIR) LES SENTIERS ET VENELLES

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Valoriser les sentiers et venelles en vue d'encourager la marche à pied

Lieux concernés



- L'ensemble des sentiers et venelles desservant le centre-ville et les cœurs de villages

Acteurs concernés



- Ville de Soignies
- Acteurs locaux (bénévoles)

Priorité



Temporalité



Actions continues

- Communication
Indicateur : Nombre de campagne menée - *Cible* : min 1/an
- Entretien
Indicateur : Nombre de sentiers/venelles entretenues /
Cible : -

Budget



Financement



- Fonds propres de la Ville
- Subsidies SPW

Actions liées



B.1.1. Renforcer et développer des actions de communication et de sensibilisation à destination des citoyens

► A.4 FAIRE DE SOIGNIES UNE VILLE CYCLABLE (EXEMPLAIRE)

Le potentiel cyclable de Soignies est relativement important de par la configuration de son territoire. Le centre-ville qui concentre la moitié de la population et la majorité des services et équipements se situe à distance cyclable de la majorité des villages de la commune et même à distance cyclable de nombreux autres territoires voisins avec lesquels de multiples échanges sont effectués (ex : Braine-le-Comte). La ville dispose également d'un relief assez propice à l'usage du vélo globalement.

Par ailleurs, la Ville développe différents projets pour faciliter la pratique du vélo sur son territoire. En vue de faire de Soignies une ville cyclable exemplaire, il s'agira entre autres de mettre en œuvre le réseau communal cyclable projeté, d'aménager les chainons manquants et les liaisons avec les pôles voisins. Les conditions de déplacements le long des voies régionales de circulation devront également être fortement améliorées, en priorité sur les axes qui présentent un haut potentiel cyclable.

En parallèle, la Ville devra développer les services à destination des cyclistes (cf. section B.1.), et renforcer sa communication (cf. section B.4.).

ACTIONS PROPOSÉES

- A.4.1** Solliciter et accompagner la Région en vue d'améliorer les conditions de déplacement des cyclistes le long des voies régionales
- A.4.2** Contribuer au développement du réseau supra-communal et mettre en œuvre le réseau communal cyclable projeté
- A.4.3** Elaborer une cartographie des itinéraires et services à destination des cyclistes



PRÉAMBULE

Depuis l'entrée en vigueur du décret « politique cyclable » du 24 novembre 2022, le réseau cyclable doit s'organiser en trois niveaux :

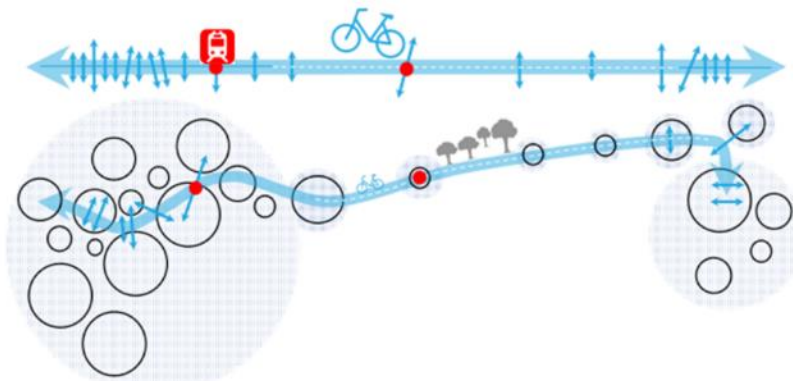
- **Les cyclostrades** qui constituent l'épine dorsale du réseau cyclable fonctionnel supra-local et relient des zones à haut potentiel de déplacements. Les cyclostrades sont potentiellement utilisées de manière intensive et bénéficient d'une infrastructure de grande qualité permettant de se déplacer dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'efficacité sur des distances moyennes à longues et sur des aménagements cyclables reconnaissables ;
- **Les liaisons cyclables fonctionnelles supra-locales**

constituent un réseau cyclable maillé d'itinéraires reliant des polarités urbaines ou rurales, d'équipements, de commerces, de services ou d'intermodalité ;

- **Les liaisons de desserte locale** complètent localement le réseau cyclable structurant en vue d'une desserte plus fine du territoire.

Le présent plan communal identifie les liaisons qui pourraient intégrer le réseau cyclable structurant supra-local dont la définition fera l'objet d'une étude portée par la Région dans les années à venir (horizon 2025-2026).

En parallèle, le présent plan communal définit le réseau de liaisons de desserte locale.



Sécurithèque - SPW

CYCLOSTRADES 

LIAISONS SUPRA-LOCALES

LIAISONS DE DESSERTE LOCALE

A.4.1 – SOLLICITER ET ACCOMPAGNER LA RÉGION EN VUE D'AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT DES CYCLISTES LE LONG DES VOIES RÉGIONALES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Diverses voies régionales desservent le territoire sonégien et chacune d'entre elles présentent un potentiel plus ou moins important pour les déplacements à vélo, que ce soit à l'échelle locale ou à l'échelle supra-communale. Or, celles-ci n'offrent généralement pas un standard de qualité élevé et/ou les aménagements en faveur des cyclistes n'y sont pas suffisamment entretenus.

La N6, une priorité amenée à devenir une cyclostrade

À une échelle supra-locale, tant les connexions vers Braine-le-Comte que Mons – dans une moindre mesure toutefois – présentent un potentiel intéressant pour la pratique cyclable étant donné le nombre de déplacements effectués en lien avec ces territoires mais aussi au vu de la distance à parcourir. À ce titre, la N6 doit constituer une priorité et devenir une liaison cyclable à haut niveau de service (cyclostrade).

Par ailleurs la N6, en particulier dans sa section sud, offre aussi une connexion intéressante entre Soignies et le village de Casteau.

La N55 (tronçon sud), autre voie régionale présentant un potentiel intéressant à activer si le RAVeL n'est pas prolongé jusqu'à la Louvière

Une connexion de type cyclostrade doit également être développée en lien avec Le Roeulx et La Louvière depuis et vers lesquels de nombreux déplacements sont effectués. Le RAVeL (Soignies – Naast) qui devrait être prolongé jusqu'à La Louvière en desservant préalablement l'entité de Le Roeulx constitue l'option la plus judicieuse à cet égard. Sa prolongation est planifiée à l'horizon 2026.

En l'absence de la mise en œuvre de ce projet, la N55 – qui permet des connexions directes avec Le Roeulx et la Louvière – doit être aménagée en cyclostrade.

Quoi qu'il en soit, la cyclabilité de la N55 doit être garantie dans le cœur urbain sonégien le long duquel on retrouve de nombreuses habitations.

A.4.1 – SOLLICITER ET ACCOMPAGNER LA RÉGION EN VUE D'AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT DES CYCLISTES LE LONG DES VOIES RÉGIONALES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

D'autres voies régionales (N55-nord, N57-nord, N524) amenées à être intégrées au réseau fonctionnel supra-local

Tant la N55 que la N57 dans leurs portions nord offrent un intérêt cyclable en vue de rejoindre les entités d'Enghien d'une part, et Silly, Ghislenghien, voire Ath d'autre part. Localement, leur intérêt est plus limité. Elles doivent de ce fait être idéalement reprises dans le réseau fonctionnel supra-local.

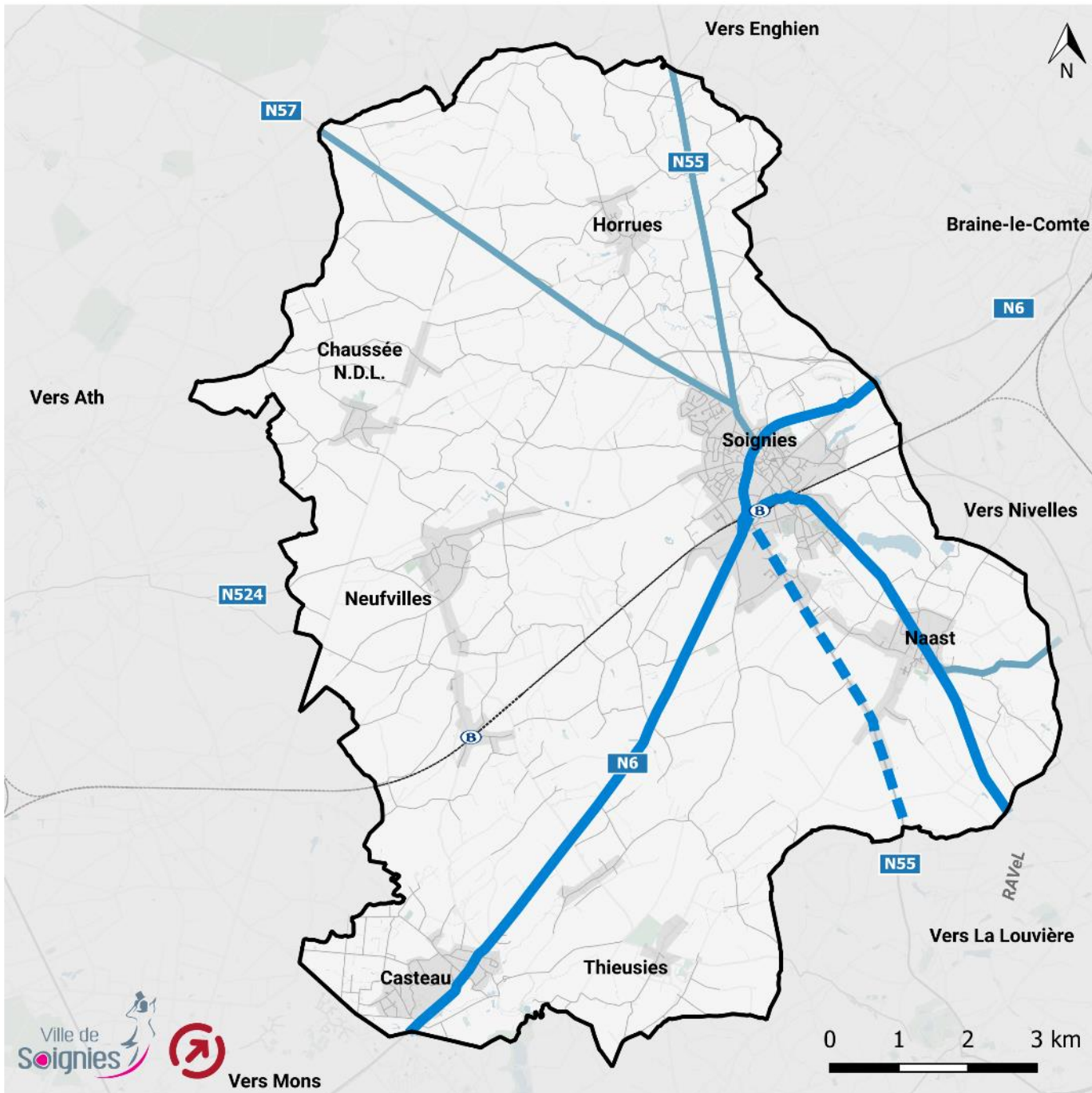
La N524 pourrait également être reprise dans le réseau fonctionnel supra-local pour le potentiel de connexion qu'elle offre avec les entités de Lens et de Brugelette (Paire Daiza).

En revanche la N57, dans sa partie « contournement » (et au-delà jusqu'à l'autoroute), ne présente pas de potentiel particulier à activer.

La Commune se fera le relais de ces ambitions

S'agissant de voiries régionales, la Commune s'assurera de se faire le relais de ces ambitions auprès de la Région et participera notamment activement au projet de définition du réseau cyclable structurant régional prévu à l'horizon 2025-2026.

Elle échangera aussi régulièrement avec la Région en vue de l'informer des besoins en matière d'entretien du réseau et de sécurisation des points noirs (cf. aussi action A.4.2.).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE SOIGNIES

PHASE 3 Réseau cyclable structurant proposé sur domaine régional

Typologie du réseau cyclable structurant proposé

- Cyclostrade
- - - Cyclostrade (alternative)
- Liaison fonctionnelle supra-locale

A.4.1 – SOLLICITER ET ACCOMPAGNER LA RÉGION EN VUE D'AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT DES CYCLISTES LE LONG DES VOIES RÉGIONALES

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Offrir de bonnes conditions de déplacements pour les cyclistes

Lieux concernés



- Voies régionales

Acteurs concernés



- Ville de Soignies
- SPW

Priorité



Temporalité



Action continue

- Participation au projet de définition du réseau cyclable structurant

Indicateur : Participation au projet
Cible : Tâche réalisée

- Echange avec le District routier

Indicateur : Nombre d'échanges
Cible : Au minimum 4/an

Budget



Financement



/

Actions liées



A.4.2 Contribuer au développement du réseau supra-communal et mettre en œuvre le réseau communal cyclable projeté

D.5.3 Sécuriser les lieux accidentogènes

A.4.2 – CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE SUPRA-COMMUNAL ET METTRE EN ŒUVRE LE RÉSEAU COMMUNAL PROJETÉ

DESCRIPTION GÉNÉRALE

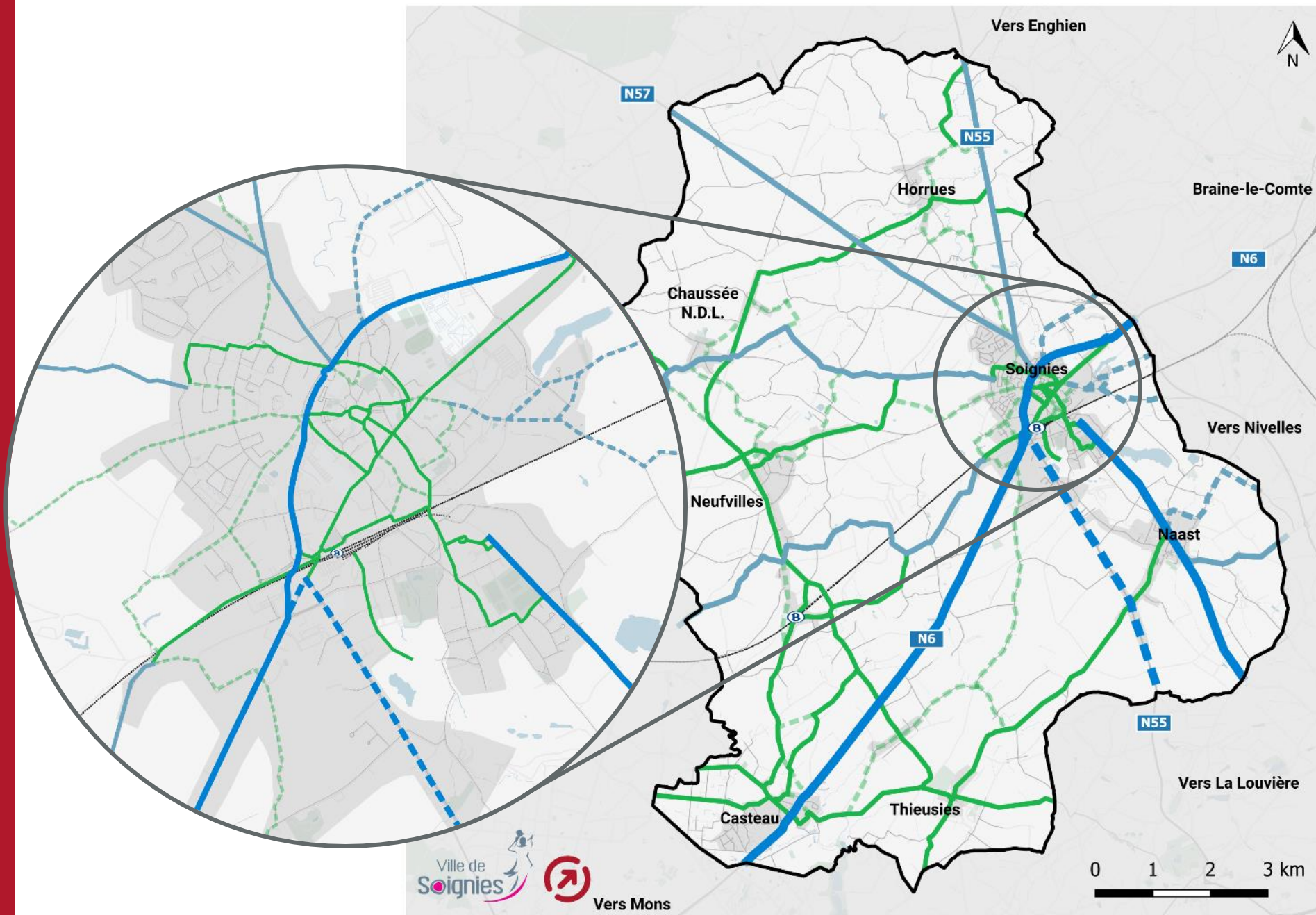
Sur base d'un premier travail esquissé par la Ville, un groupe de citoyens local a défini (dans le cadre du présent plan) le réseau cyclable communal à mettre en œuvre ces prochaines années, les connexions qu'il serait utile d'établir avec les territoires voisins proches, ainsi que les points noirs sur les différentes liaisons définies. L'ensemble de ce travail a été cartographié et est repris aux pages suivantes.

En vue de répondre à la nouvelle hiérarchisation établie par la Région wallonne, les itinéraires ont ensuite été classées dans le réseau fonctionnel supra-local ou le réseau de desserte locale selon leur vocation. À noter qu'une liaison supra-locale a, dans certains cas également, une vocation de desserte locale.

L'action à mener par la Ville dans les prochaines années est triple :

- D'une part, **mettre en œuvre le réseau cyclable communal**, c'est-à-dire faire en sorte que celui-ci soit rendu cyclable (et entretenu) ;
- D'autre part, **contribuer au développement du réseau cyclable supra-communal**, à la fois en aménageant les tronçons dont il a la gestion, et en sollicitant les communes des territoires voisins en vue de s'assurer d'une continuité et d'une cohérence de l'itinéraire. De ce fait, il est possible que certaines liaisons soient amenées à être quelque peu revues à l'avenir ;
- Enfin, contribuer à **sécuriser et lever les points noirs** identifiés, ce qui dans certains cas nécessitera de collaborer et/ou solliciter la Région (traversées de voies régionales).

A souligner le fait qu'un soin particulier devra également être apporté aux abords d'écoles afin qu'ils soient également rendus cyclables, et connectés au réseau cyclable structurant.



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE SOIGNIES

PHASE 3 Réseau cyclable projeté

Cyclostrade

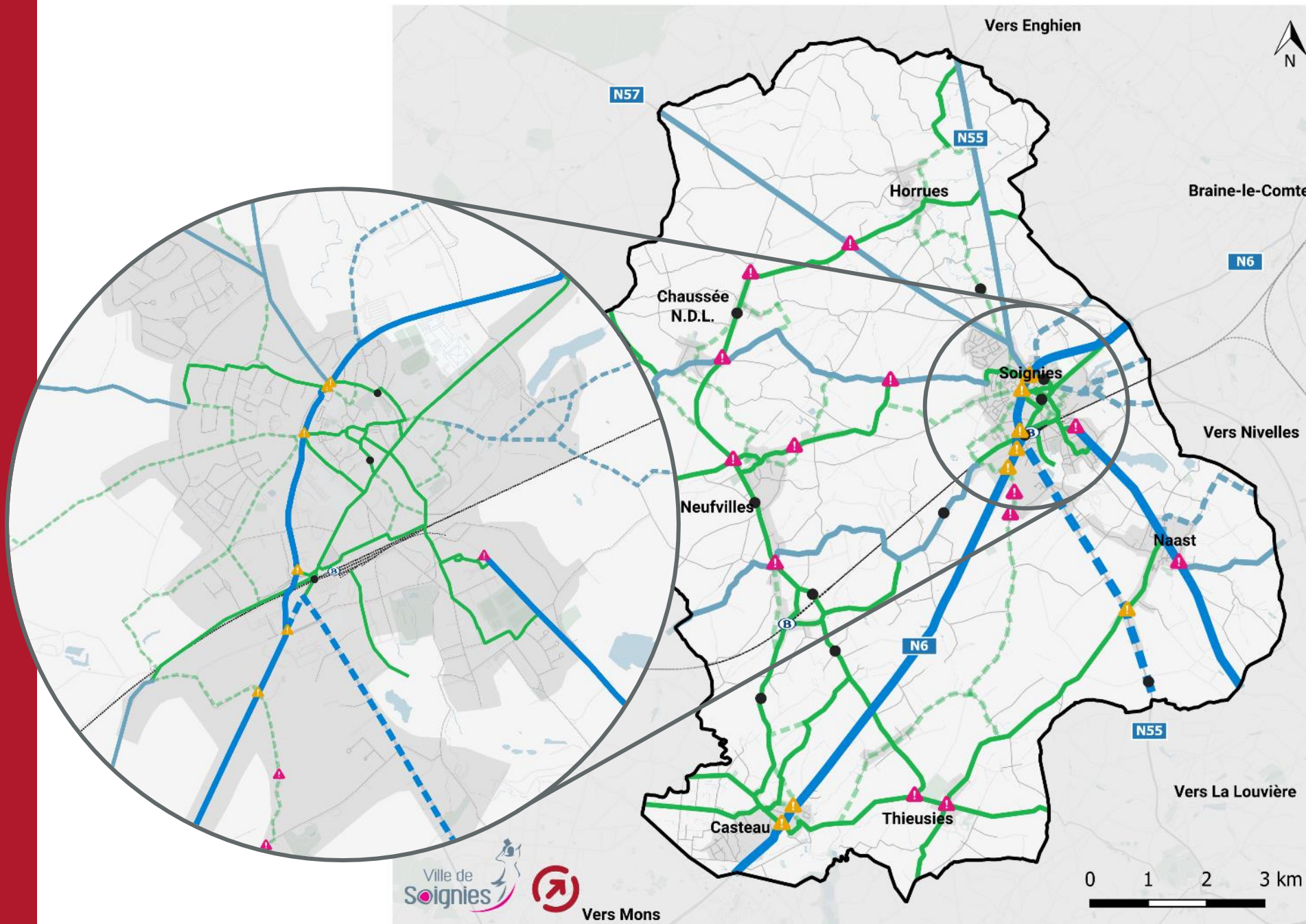
- Principal
- Alternatif

Liaison fonctionnelle supra-locale

- Principal
- Alternatif

Réseau cyclable local

- Principal
- Alternatif



A.4.2 – CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE SUPRA-COMMUNAL ET METTRE EN ŒUVRE LE RÉSEAU COMMUNAL PROJETÉ

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La Ville se réfèrera utilement à la Sécurithèque en vue de rendre cyclable les liaisons identifiées. Différents outils semblent opportuns à cet effet :

- Les rues cyclables : Dans les zones urbaines, en particulier dans le centre de Soignies, cet outil doit être utilisé dans les zones où la vitesse de circulation sera réduite à 30 km/h, où la fonction de circulation automobile est locale, où le flux de cyclistes ne sera à terme pas négligeable, et où l'environnement s'y prête en vue d'assurer également la sécurité des cyclistes. Elle sera par exemple évitée dans les rues à forte pente. **Dans le centre-ville de Soignies, des voies telles que la rue Chanoine de Scarmure, la rue Léon Hachez, la Place Verte (voies d'accès à l'hypercentre)** s'y prêtent particulièrement bien, de même que d'autres voies desservant les quartiers résidentiels.

Pour rappel, il est proposé de mettre en zone de rencontre (partagée), la rue de Mons, la rue du Lombard et les abords de la Collégiale ;

- Les chemins réservés : hors agglomération, sont particulièrement concernées les voies où le trafic automobile n'est pas pertinent (hormis pour l'accès à certaines parcelles agricoles par exemple). Certaines voies appartenant au

réseau cyclable sont déjà en chemin réservé. Il s'agit d'identifier si d'autres pourraient l'être également ;

- Les chemins à voie centrale : hors agglomération, dans les zones à plus fort trafic automobile, aux endroits où un aménagement cyclable séparé n'est pas possible (ou pas possible à court terme).

De manière générale, il faudra s'assurer de la bonne lisibilité des itinéraires cyclables et de la bonne visibilité des cyclistes. Là où des bandes cyclables suggérées seront réalisées, celles-ci seront préférentiellement de couleur ocre (en particulier aux endroits où le cycliste doit être rendu plus visible et où le flux de circulation automobile est plus important). Une telle option doit notamment être envisagée sur l'axe Station – Neuve en traversée/desserte du centre-ville.

Un soin sera également apporté à la lisibilité et compréhension des sens uniques limités.

Documents de référence pour les aménagements cyclables :

[Sécurithèque – Quel aménagement cyclable choisir](#)

[Sécurithèque – Dimensions des aménagements cyclables](#)

A.4.2 – CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE SUPRA-COMMUNAL ET METTRE EN ŒUVRE LE RÉSEAU COMMUNAL PROJÉTÉ

EXEMPLES DE RUES CYCLABLES



Rue cyclable Alost
Source : Traject 2022



Rues cyclables De Pinte
Source : Traject 2021



A.4.2 – CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE SUPRA-COMMUNAL ET METTRE EN ŒUVRE LE RÉSEAU COMMUNAL PROJÉTÉ

EXEMPLES DE BANDES CYCLABLES SUGGÉRÉES ET CHAUSSEE À VOIE CENTRALE



Bande cyclable suggérée Gand
Source : Traject 2021



Bande cyclable suggérée dans un rond-point à Braine-le-Château
Source : Gracq 2023



Chaussée à voie centrale de Walhain
Source : Walhain.be

A.4.2 – CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE SUPRA-COMMUNAL ET METTRE EN ŒUVRE LE RÉSEAU COMMUNAL PROJÉTÉ

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Objectifs



- Développer la pratique du vélo sur le territoire communal

Lieux concernés



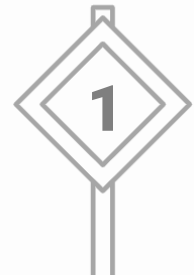
- Ensemble du territoire

Acteurs concernés



- Ville de Soignies
- SPW

Priorité



Temporalité



Actions progressives

- Réseau cyclable communal
Indicateur : Nombre de liaisons réalisées
Cible : 80%
- Liaison supra communale
Indicateur : Nombre de liaisons réalisées
Cible : Minimum 80 %
- Points noirs
Indicateur : Nombre de points noirs traités : *Cible* : 100%

Budget



Financement



- Fonds propres Ville
- Subsides régionaux

Actions liées

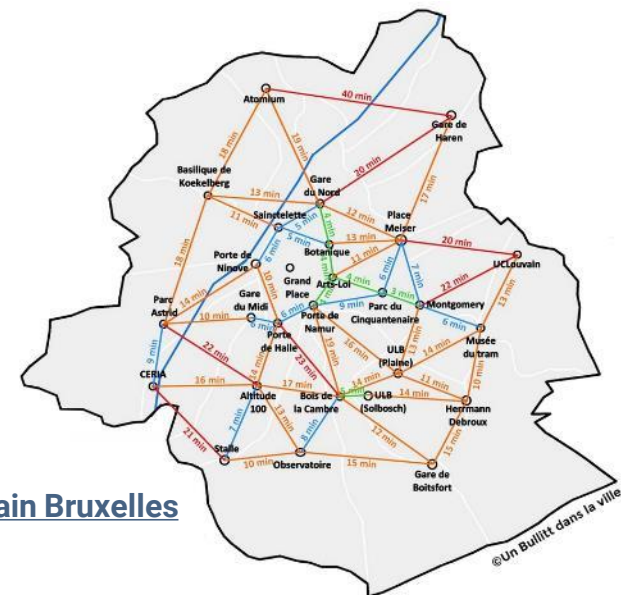


A.4.1 Solliciter et accompagner la Région en vue d'améliorer les conditions de déplacement des cyclistes le long des voies régionales

A.4.3 Elaborer une cartographie des itinéraires et services à destination des cyclistes

D.5.3. Sécuriser les lieux accidentogènes

L'objectif est de démontrer que le vélo permet de se déplacer de manière efficace et de lever les préjugés.



A.4.3 – ÉLABORER UNE CARTOGRAPHIE DES ITINÉRAIRES ET SERVICES À DESTINATION DES CYCLISTES

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Développer la pratique du vélo sur le territoire communal

Lieux concernés



- Ensemble du territoire

Acteurs concernés



- Ville de Soignies / GRACQ

Priorité



Temporalité



Action à court terme

- Carte des temps de parcours

Indicateur : Carte des temps de parcours

Cible : tâche effectuée

Budget



Financement



- Fonds propres Ville

Actions liées



A.4.2 Contribuer au développement du réseau supra-communal et mettre en œuvre le réseau communal cyclable projeté

A.5.2 Multiplier les dispositifs de stationnement adéquats

B.4.1 Développer les services liés au vélo

GARANTIR DE BONNES CONDITIONS DE STATIONNEMENT POUR LES CYCLISTES SUR LE TERRITOIRE

Le stationnement est une composante primordiale de la politique cyclable.

Lors de plusieurs réunions dans la phase de Diagnostic et de définition des objectifs de ce PCM, il a été relevé par plusieurs groupements de citoyens (GRACQ, CCATM,...) que la sécurité du stationnement vélo en gare de Soignies n'était pas optimale. En effet, de nombreux vols de vélos y ont été recensés. La crainte du vol étant l'un des plus grands freins à la pratique du vélo, il s'agira donc de veiller à ce que les cyclistes puissent laisser leur vélo en toute sécurité avant de pouvoir prendre leur train.

La phase de diagnostic a également révélé que l'offre en stationnement n'était pas suffisamment développée sur le territoire et que, par ailleurs, cette offre est essentiellement concentrée dans le centre-ville et très limitée dans les villages, voire inexistante.

Si l'installation de dispositifs de stationnement est en cours de développement sur le territoire, il s'agira de poursuivre et compléter le développement des dispositifs de stationnement sur le territoire.

ACTIONS PROPOSÉES

- A.5.1** Sécuriser le stationnement vélo aux gares
- A.5.2** Multiplier les dispositifs de stationnement adéquats



A.5.1 – SÉCURISER LE STATIONNEMENT VÉLO AUX GARES

DESCRIPTION GÉNÉRALE – GARE DE SOIGNIES

La gare de Soignies possède un espace de stationnement pour y laisser environ 90 vélos. Ils ne sont cependant pas adaptés à du stationnement de longue durée et de nombreux vols de vélos ont été rapportés. Ceci freine donc fortement la combinaison vélo-train pour se déplacer.

Néanmoins, une solution de stationnement sécurisée et couverte pourrait être développée. Du stationnement vélo a été installé dans un bâtiment situé entre les quais et le parking SNCB, rue de la Station. Ce local, actuellement non-éclairé et peu entretenu, possède un très grand potentiel de développement de parking vélo sécurisé.

L'objectif est de rendre ce local accueillant en y faisant quelques travaux de rénovation : nettoyage, installation d'éclairage intelligent, installation d'arceaux en U pour vélos classiques et électriques ainsi que quelques arceaux spécifiques pour les vélos familiaux, casiers de rangement avec prise pour pouvoir recharger la batterie d'un vélo électrique et ranger son matériel cycliste, borne de réparation, balisage spécifique, caméras de surveillance, etc.

Pour sécuriser cet endroit, il sera nécessaire d'y ajouter une porte

sécurisée par un lecteur de badge. Ce badge pourrait s'obtenir en souscrivant à un abonnement annuel ou mensuel auprès de la Ville.

Dans le cas où la transformation de ce bâtiment n'est pas envisageable, des box vélos individuels pourraient être installés, comme ceux installés sur la place Van Zeeland.

Idéalement, le nombre d'emplacements de stationnement devrait être de 250. Cela représente environ 10% des montées et descentes en gare en 2022 (CeMathèque, février 2018).



Parking vélo gare de Soignies
Source : Traject 2023 - 2024

A.5.1 – SÉCURISER LE STATIONNEMENT VÉLO AUX GARES

BONNES PRATIQUES



Parking vélo sécurisé Gare Centrale
Source : Cyclo.org



Parking vélo sécurisé Liège
Guillemins - Source : Cyclo.org

Des parkings vélos couverts, sécurisés et payants existent dans différentes gares du pays.

À Bruxelles, ces parkings sont gérés par l'ASBL Cyclo, une entreprise d'économie sociale agréée par la Région de Bruxelles-Capitale. Pour y stationner, un badge d'accès est disponible au prix de 20€/an.

À Liège par exemple, la demande de rendre la parking vélo SNCB payant (depuis début octobre 2023) est venue des utilisateurs. Des portiques d'accès y ont donc été installés. Le coût de cet abonnement est de 7,50€/mois ou 75€/an pour les abonnés SNCB et 12,50€/mois ou 125€/an sans abonnement.

Des parkings vélos gratuits et non sécurisés sont toujours disponibles à proximité de la gare.

Les 117 box vélo disponibles en gare d'Ottignies sont gérées par Pro Vélo depuis 2017. Le coût de location d'une box s'élève à 15€/mois ou 75€/an.

En 2020 en gare de Rixensart, des box pour le stationnement sécurisé des vélos ont été installées avec la collaboration du TEC Brabant Wallon.

Après une phase de test, le règlement d'attribution des box a été mis en vigueur sur base des critères suivants : être titulaire d'un abonnement aux transports publics, être domicilié à Rixensart et privilégier une occupation annuelle (100€/an – 10€/mois).



Box vélo à louer en gare d'Ottignies (75€/an) via Pro Vélo - Source : Page Facebook « Ottignies-LLN, notre ville »



Box vélo à louer en gare de Rixensart (100€/an)
Source : Rixensart.be

A.5.1 – SÉCURISER LE STATIONNEMENT VÉLO AUX GARES

DESCRIPTION GÉNÉRALE – GARE DE NEUFVILLES

En gare de Neufvilles, 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.

Tout comme à la gare de Soignies, une solution de stationnement sécurisée (et couverte) devrait y être développée.

Il s'agira d'installer du stationnement de plus longue durée avec des box vélo, en sus d'une offre de moyenne durée (U inversés couverts).



Principal arrêt de bus à Jodoigne



Stationnement moyenne durée

- Dispositifs sécurisés de type « U inversé »
- Couvert



Stationnement longue durée

- Dispositif sécurisé fermé avec accès individuel (cadenas, code, etc.)
- Couvert



Principal arrêt de bus à Jodoigne Box vélo – espace public à Schaerbeek



A.5.1 – SÉCURISER LE STATIONNEMENT VÉLO AUX GARES EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Faciliter l'utilisation du vélo (et l'intermodalité) sur le territoire via l'amélioration des conditions de stationnement vélo aux gares

Lieux concernés



- Gares de Soignies et de Neufvilles

Acteurs concernés



- SNCB/Infrabel, Ville de Soignies

Priorité



Temporalité



Action moyen terme

- Stationnement vélo gare
Indicateur : Sécurisation des dispositifs de stationnement vélo aux gares (local fermé à Soignies / box à Neufvilles)
Cible : Réalisation de la tâche aux deux gares

Budget



Financement



- SNCB
- Fonds propres
- Subsidies SPW

Actions liées



- A.5.2 - Multiplier les dispositifs de stationnement adéquats
- A.7.1 - Développer les services et l'intermodalité à la gare de Soignies
- B.4.1 - Développer les services liés au vélo
- E.3.1 - Mettre en place un observatoire du stationnement

A.5.2 – MULTIPLIER LES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT ADÉQUATS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Il s'agira d'étendre l'offre en stationnement vélo afin de systématiser la présence d'infrastructures de qualité aux abords des pôles de déplacements (nœuds intermodaux, cœurs de villages, équipements publics, commerces...) et ce, tant dans le centre-ville que dans les différents villages de l'entité. Une proposition des prochains lieux à équiper de tels dispositifs est faite ci-après. **La localisation (précise) de ces lieux devra idéalement faire l'objet d'un avis de la part de la Commission Vélo communale.**

Une partie de cette offre devra être adaptée à la fixation de vélos particuliers tels que les vélos cargos par exemple. Il y a lieu également de tenir compte du type de stationnement (courte, moyenne ou longue durée) en vue de définir les équipements complémentaires éventuels à prévoir (cf. page suivante).

D'autre part, il y a également lieu de développer l'offre en box vélo à destination des citoyens qui n'ont pas l'occasion de stationner leur(s) engin(s) au sein de leur domicile. Les besoins devront être identifiés via un appel aux citoyens.

La Ville pourra utilement se référer à son audit de politique cyclable à ces différents égards.

Le développement de l'offre doit se faire selon les principes suivants :

- Réaliser la zone de stationnement **au plus près de l'entrée, sans toutefois gêner les cheminements piétons**
- Adapter l'offre de stationnement à l'usage qui en sera fait (courte, moyenne ou longue durée)
- Privilégier les infrastructures de types **U inversés**
- **Signaler** les espaces de stationnement de manière à les rendre visibles depuis la voie publique

A.5.2 – MULTIPLIER LES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT ADÉQUATS

DESCRIPTION GÉNÉRALE



Stationnement courte durée

- Dispositifs sécurisés de type « U inversé »
- Installés au plus près de l'entrée du lieu concerné
- Éventuellement couvert



Source : Traject

Piscine à Lago Weide, Courtrai



Source : Traject

Espace public, Liège



Stationnement moyenne durée

- Dispositifs sécurisés de type « U inversé »
- Couvert



Source : Traject

Principal arrêt de bus à Jodoigne



Stationnement longue durée

- Dispositif sécurisé fermé avec accès individuel (cadenas, code, etc.)
- Couvert

Remarques :

- Afin de permettre aux personnes malvoyantes munies d'une canne de constater la présence des U inversés, si ceux-ci sont situés sur un axe de passage, ces dispositifs pourraient être munis d'une barre située à 4-5 cm du sol.
- Pour les U inversés, privilégier les sections carrées plutôt que tubulaires



Source : Traject

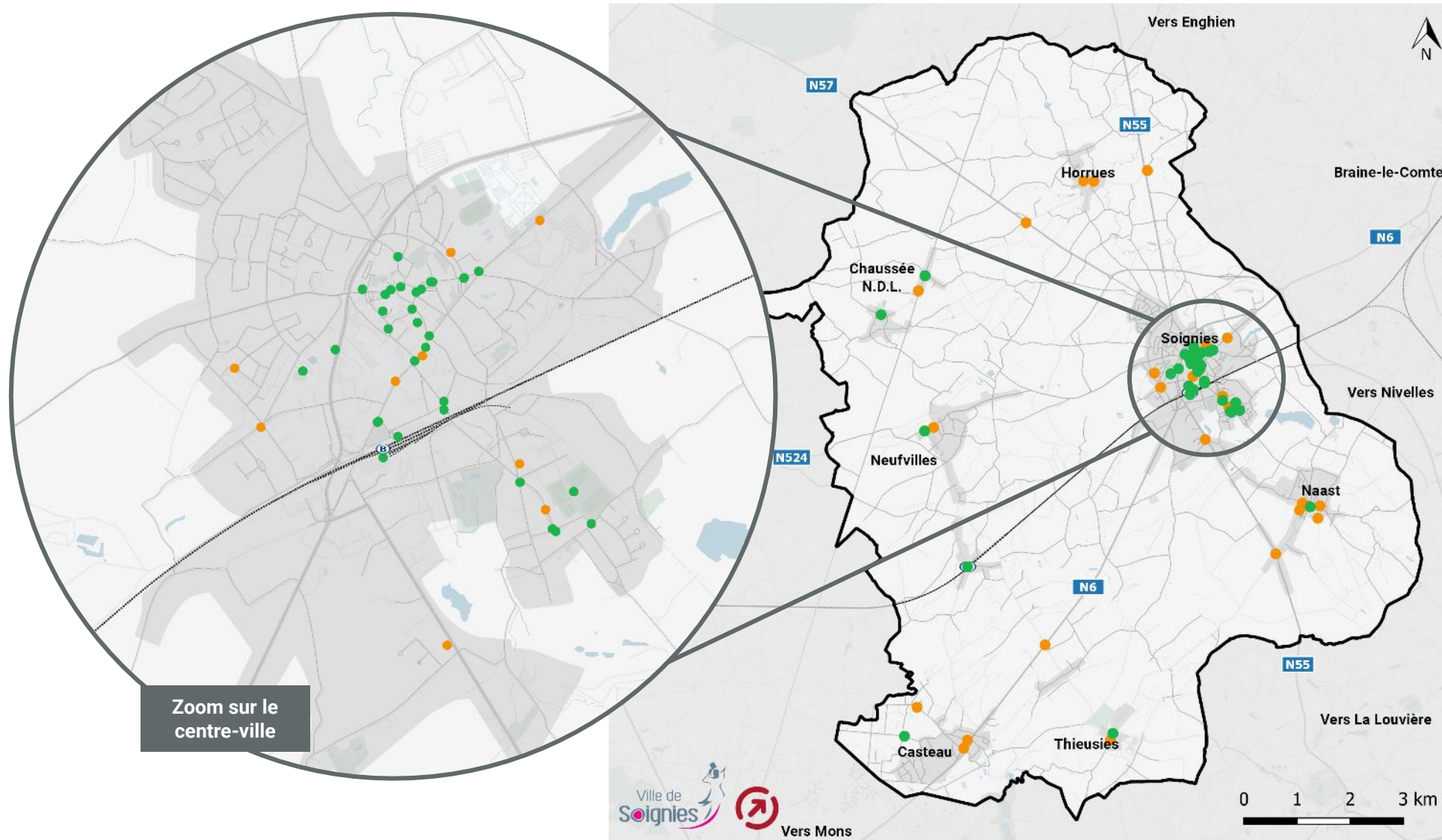
Principal arrêt de bus à Jodoigne Box vélo – espace public à Schaerbeek



Source : Commune de Schaerbeek

A.5.2 – MULTIPLIER LES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT ADÉQUATS

CARTE DES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT VÉLO EXISTANTS ET À DÉVELOPPER



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE SOIGNIES

Offre en stationnement vélo à
développer (proposition)

Stationnement vélo

- Arceaux vélos existants
- Arceaux vélos à installer

Des box vélos à destination des citoyens devront aussi être installés en fonction des besoins identifiés.

A.5.2 – MULTIPLIER LES DISPOSITIFS DE STATIONNEMENT ADÉQUATS EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Favoriser l'utilisation du vélo sur le territoire communal via l'amélioration des conditions de stationnement des cyclistes

Lieux concernés



- Ensemble du territoire, au niveau des pôles de déplacements majeurs

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies**
- SPW
- OTW
- Gracq
- Commerçants
- ...

Priorité



Temporalité



Action progressive

- Stationnement vélos
- Indicateur : Nombre de nouveaux dispositifs mis à disposition*
- Cible : A court terme : ensemble des mobipoles et mobipoints ;*

Budget



Financement



- Fonds propres
- Subsidés SPW
- Subvention OTW

Actions liées



A.4.3 - Elaborer une cartographie des itinéraires et services à destination des cyclistes
A.5.1 - Sécuriser le stationnement vélo aux gares
A.7.1 - Développer les services et l'intermodalité à la gare de Soignies
C.3.1- Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles

► A.6. IDENTIFIER LES POINTS D'AMÉLIORATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC, EN VUE D'UNE PLUS GRANDE UTILISATION

Un redéploiement de l'offre de bus TEC est prévu à l'horizon 2027. À cet égard, des points d'attention et d'amélioration sont identifiés dans le présent PCM en vue de pouvoir être pris en compte, ainsi qu'en ce qui concerne le réseau ferroviaire. En parallèle, il est important que la Commune, avec l'appui des usagers locaux, établisse des démarches auprès de l'AOT/OTW et de la SNCB en vue d'une amélioration continue des services existants.

Il s'agira par ailleurs d'améliorer progressivement la qualité des arrêts de transports publics présents sur le territoire communal.

ACTIONS PROPOSÉES

- A.6.1** Informer l'AOT/OTW et la SNCB des points d'attention et d'amélioration souhaités de l'offre de transport public
- A.6.2** Etablir les démarches auprès de l'AOT et de l'OTW en vue d'une amélioration continue de l'offre de transport public existante
- A.6.3** Améliorer progressivement la qualité des arrêts de transport public



A.6.1. INFORMER L'AOT/OTW ET LA SNCB DES POINTS D'ATTENTION ET D'AMÉLIORATION SOUHAITÉS DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La structure actuelle du réseau répond globalement aux besoins de déplacements identifiés sur base des données de téléphonie mobile (FMD). Lors du redéploiement à venir de l'offre de transport public sur le territoire quelques points d'attention et d'amélioration doivent être pris en considération :

- La relation ferroviaire **Mons – Soignies – Bruxelles** présente un **potentiel d'accroissement** de sa fréquentation en gare de Soignies qu'il est important **d'activer**; que ce soit via l'amélioration de son accessibilité multimodale et des services en gare (cf. par ailleurs), par le biais de la communication, mais en renforçant aussi progressivement l'offre de trains dans les années à venir. Une réflexion doit aussi être menée par la SNCB en vue de garantir une cohérence en matière de gestion du stationnement de ses parkings à l'échelle du territoire national ;
- Bien que la relation ferroviaire **Jurbise – Neufvilles-Soignies – Braine-le-Comte** ait un potentiel de fréquentation nettement plus réduit, il n'en demeure pas moins qu'un petit potentiel d'accroissement existe. Celui-ci est d'autant plus important si l'on considère une extension de la **relation vers Mons** avec laquelle de multiples échanges sont effectués, notamment depuis Neufvilles. Une relation Mons – Braine-le-Comte de type relation S trouverait certainement un intérêt et doit être étudiée dans les années à venir.
- La pertinence d'une **relation plus rapide entre Soignies** (~30.000 habitants) **et La Louvière** (~80.000 habitants) **doit être étudiée**, compte tenu également du nombre d'échanges actuels entre ces deux pôles (> 2.700/j dont > 2.000/j avec le centre de Soignies). Cette relation pourrait se faire éventuellement par le biais d'une relation ferroviaire ou d'une ligne de bus Express (Soignies – Naast - Le Roeulx – La Louvière). Dans ce dernier cas, une attention particulière devra être portée à la complémentarité avec la ligne 134 qui pourrait garder ou renforcer son rôle plus local ;

A.6.1. INFORMER L'AOT/OTW ET LA SNCB DES POINTS D'ATTENTION ET D'AMÉLIORATION SOUHAITÉS DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC

DESCRIPTION GÉNÉRALE

- Pour la relation bus vers **Mons via Casteau** (L15), elle présente un intérêt tout particulier qu'il faut **maintenir** tant pour les relations entre Casteau et Mons qu'entre Casteau et Soignies.

La boucle via **Thieusies** trouve un intérêt tant pour les relations avec Mons que plus localement avec Casteau. Il pourrait même y avoir un intérêt de **poursuivre vers Le Roeulx** et d'avoir une relation Mons – Casteau – Thieusies – Le Roeulx (en lieu et place de la relation 15/);

- Pour la relation en bus **vers Braine-le-Comte** (L116), **intérêt d'étendre plus fréquemment la desserte** entre Braine-le-Comte et Soignies à évaluer plus précisément en complément de l'offre SNCB : à la fois pour les relations BLC – Soignies mais aussi avec Rebecq (~1.000 déplacements/j) et Tubize (~1.000 déplacements/j)
- Pour la relation **entre Enghien – Soignies – Braine-le-Comte** (L126), il y a un **intérêt potentiel à augmenter les fréquences de passage des bus**, en particulier entre Horrues (Soignies) et Braine-le-Comte (~2.250 déplacements/j);

- Pour les relations avec **Silly**, il serait pertinent de **repenser quelque peu cette liaison**, et notamment de renforcer les connexions entre Soignies/Horrues et le territoire communal de Silly (via la ligne 126 et/ou 27)
- Une **relation (secondaire) entre les territoires de Soignies et Lens doit être étudiée**. Le potentiel reste mesuré mais présent (Soignies-centre – Lens : 700 déplacements/j ; Neufvilles – Lens : 600 déplacements/j). Cette relation pourrait éventuellement être prolongée vers Ath;
- Une **desserte du site des Carrières doit être envisagée** dans le futur, une fois le site de Durobor reconverti. À minima, un arrêt de bus sur la chaussée du Roeulx doit être créé au droit de la future connexion (entre les arrêts « Trois Tilleurs » et « Eglise des Carmes »).

D'une manière générale, il s'agira également d'étudier la possibilité d'une desserte étendue dans le temps, notamment le week-end.

A.6.1. INFORMER L'AOT/OTW ET LA SNCB DES POINTS D'ATTENTION ET D'AMÉLIORATION SOUHAITÉS DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC

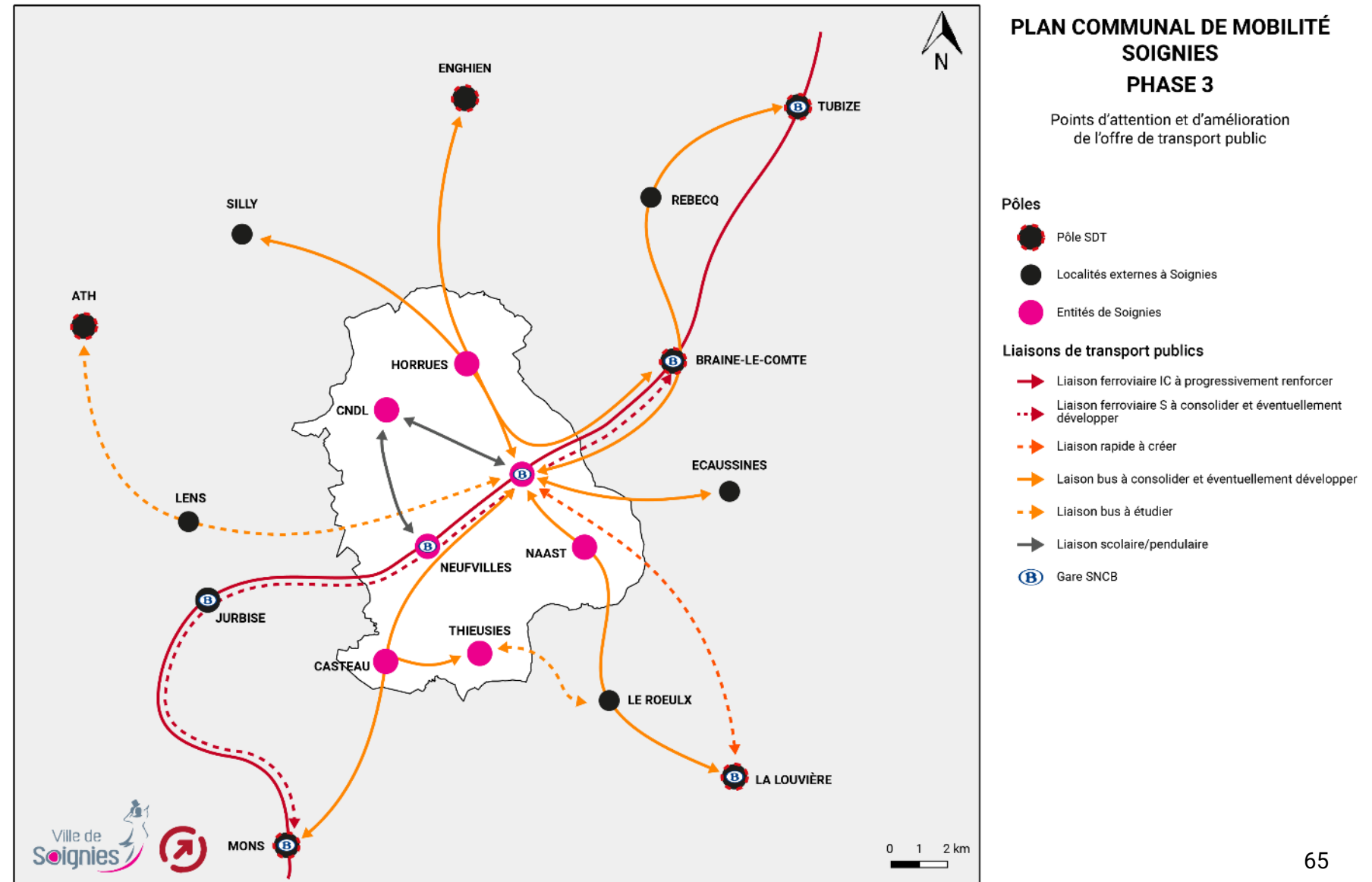
DESCRIPTION GÉNÉRALE

Cette offre devra être complétée par des lignes scolaires et pendulaires – tout comme actuellement – ainsi que par une offre de transport à la demande qui devra être développée par la Région wallonne dans les zones moins bien desservies qui présentent un potentiel limité pour offrir une desserte structurante en transport public. Il s'agit en particulier des zones ouest du territoire.

Par ailleurs, la ville développera les services de voitures partagées (cf. action B.4.2.) et favorisera et accompagnera le partage de véhicules entre particuliers (cf. action B.1.1.).

A.6.1. INFORMER L'AOT/OTW ET LA SNCB DES POINTS D'ATTENTION ET D'AMÉLIORATION SOUHAITÉS DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC

DESCRIPTION GÉNÉRALE



A.6.1. INFORMER L'AOT/OTW ET LA SNCB DES POINTS D'ATTENTION ET D'AMÉLIORATION SOUHAITÉS DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Améliorer l'offre en transport public en vue de favoriser l'usage des transports en commun

Lieux concernés



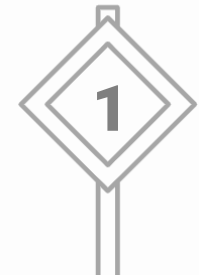
/

Acteurs concernés



- Ville de Soignies

Priorité



Temporalité



Action court terme

- Information AOT/OTW
Indicateur : Réalisation de l'action
Cible : tâche réalisée

Budget



Financement



/

Actions liées



A.6.2. - Amélioration continue des transports publics

A.6.2. ETABLIR LES DÉMARCHES AUPRÈS DE L'AOT ET DE L'OTW EN VUE D'UNE AMÉLIORATION CONTINUE DE L'OFFRE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Bien qu'étant opérateur de transport, l'OTW n'est pas toujours au courant de l'ensemble des dysfonctionnements et points d'amélioration que celui-ci pourrait apporter en vue d'une meilleure qualité de service. Au contraire, la Commune et les acteurs locaux (usagers, écoles, entreprises, zone de police) sont souvent en première ligne à ce sujet, sans que pour autant les informations ne soient remontées à l'OTW (voire à l'AOT).

La demande en transport public évolue notamment continuellement, ce qui nécessite dans certains cas une légère adaptation de l'offre. Par exemple, pour correspondre au mieux aux horaires d'entrée et/ou de sortie d'école.

À cet égard, il est important que la Ville :

- Dans un premier temps, récolte les informations à faire remonter. Des échanges réguliers avec les acteurs locaux, dont les écoles, sont importants à ce sujet (*cf. actions B.2.2 - Instaurer une dynamique d'échanges avec les PAE et les centres hospitaliers et B.3.1 - Impliquer et sensibiliser les*

directeurs d'écoles et le corps enseignant).

Elle doit aussi donner la possibilité à ces acteurs et aux citoyens de transmettre leurs remarques, et faire connaître cette possibilité.

- Dans un deuxième temps, d'établir les démarches auprès de l'OTW (et de l'AOT) en vue de faire connaître les dysfonctionnements et points d'amélioration.

A.6.2. ETABLIR LES DÉMARCHES AUPRÈS DE L'AOT ET DE L'OTW EN VUE D'UNE AMÉLIORATION CONTINUE DE L'OFFRE

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Améliorer l'offre en transport public en vue de favoriser l'usage des transports en commun

Lieux concernés



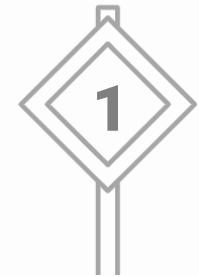
/

Acteurs concernés



- Ville de Soignies

Priorité



Temporalité



Action continue

- Information AOT/OTW
 - Indicateur* : Nombre de démarches réalisées
 - Cible* : au minimum une par an

Budget



Financement



/

Actions liées



A.6.1. - Amélioration souhaitée de l'offre de transports publics

A.6.3. AMÉLIORER PROGRESSIVEMENT LA QUALITÉ DES ARRÊTS DE TRANSPORT PUBLIC

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Il est important de veiller à la bonne qualité des infrastructures de transport publics pour d'une part encourager l'utilisation des transports et d'autre part, améliorer la sécurité des voyageurs. Or, actuellement peu d'arrêts de transport public offre un standard de qualité adéquat.

Le cas des gares de Soignies et Neufvilles

Les actions visant à faciliter l'intermodalité (A.6.1. et A.6.2.) de même que celle relative à l'accessibilité des arrêts de transport public (C.1.2.), abordent en partie le cas des gares desservant l'entité.

Si les quais de la **gare de Soignies** offrent un revêtement d'attente de qualité et comprennent l'un ou l'autres abris (en ce sus du bâtiment de la gare), ces derniers pourraient être



Quais de la gare d'Aalter

développés, à l'instar de ce qui existe à la gare d'Aalter par exemple où chacun des quais est couvert sur près d'une centaine de mètres. À l'instar de cette gare, Soignies est essentiellement une gare d'origine accueillant quotidiennement près de 2.500 voyageurs en semaine*.

En ce qui concerne **la gare de Neufvilles**, la qualité de la zone d'attente pourrait également être améliorée, et celle-ci rendue accessible aux personnes à mobilité réduite (action C.1.2.). Bien que ne s'agissant pas d'une priorité (à l'échelle supra-locale) compte tenu du nombre de voyageurs empruntant la gare et de son potentiel limité, une amélioration de la qualité est attendue à moyen-long terme, à l'instar de ce qui a été réalisé à la gare de Cambron-Casteau.



Quais de la gare de Cambron-Casteau

*Nombre moyen de voyageurs montés en gare en 2023 en semaine à Soignies : 2.482

A.6.3. AMÉLIORER PROGRESSIVEMENT LA QUALITÉ DES ARRÊTS DE TRANSPORT PUBLIC

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Le cas des arrêts de bus

Si les arrêts de bus les plus fréquentés du territoire disposent en général d'une zone d'attente revêtue d'un matériau en dur et généralement doté d'un abri dans les deux sens de circulation, ce n'est pas le cas partout.

Plus globalement, la majorité des arrêts de bus (moins fréquentés) disposent d'une zone d'attente peu confortable.

En outre, certains arrêts présentent des enjeux de sécurité routière, tel que par exemple l'arrêt Horrues-Drion.

Il conviendra d'améliorer progressivement la qualité des arrêts (et leur sécurité « routière »).

Ainsi, il s'agira de veiller aux critères suivants :

- Présence d'une zone d'attente avec un revêtement en dur, non glissant, d'une longueur minimum de 20 m et d'une largeur minimum de 1,5 m ;
- Un maximum d'arrêts doivent être dotés d'un abri, d'un banc ou d'un dispositif permettant l'appui (au minimum ceux enregistrant plus de 10 montées – dans la même direction) ;
- Les arrêts situés le long des principaux axes de circulation, où la vitesse pratiquée est élevée (N6, N55, N57) devront être idéalement équipés de garde-corps pour garantir la sécurité des voyageurs ;
- Tous les arrêts devront être accessibles aux PMR (dalles podotactiles, abaissement de trottoirs,...) (cf. action C.1.2.) ;
- Et, pour le cas de MobiPoints, les caractéristiques des MobiPoints seront respectées (stationnement vélo, etc.) (cf. action A.6.2.)

A.6.3. AMÉLIORER PROGRESSIVEMENT LA QUALITÉ DES ARRÊTS DE TRANSPORT PUBLIC

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Priorité 1 (court terme) :

Les arrêts de bus à (ré-)aménager (et équiper) en priorité sont :

- Les arrêts desservant les gares de Soignies et Neufvilles ;
- Les arrêts les plus fréquentés (+ de 60 montées/jour) ;
- Les arrêts situés le long des voies régionales de circulation N6, N55 et N57 (+10 montées/jour), dont les arrêts repris en tant que MobiPoints non-urbains (A.6.2.) ;

Priorité 2 (moyen terme) :

Ensuite, il s'agira :

- Des autres arrêts un peu moins fréquentés (de 10 à 60 montées/j) ;
- Des autres arrêts fréquentés (1 à 10 montées/j) situés le long des voies régionales N6, N55, N57.

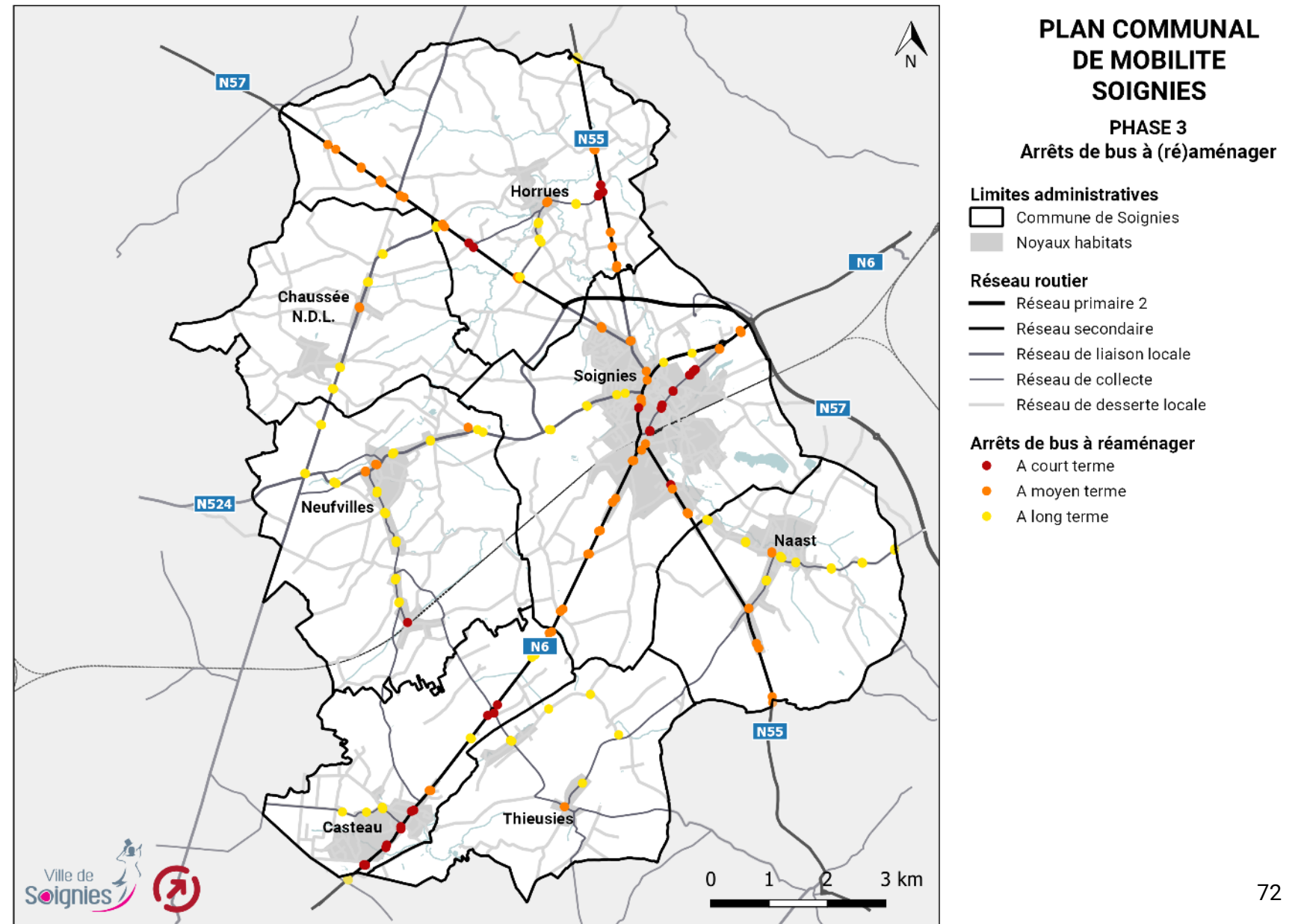
Priorité 3 (long terme) :

- Il conviendra ensuite d'améliorer les conditions d'attente au droit des autres arrêts moins fréquentés, situés le long des axes de desserte locale
- Les arrêts non fréquentés seront également réaménagés progressivement. Une évaluation de la nécessité de maintien de ces arrêts sera réalisée dans le cadre du redéploiement du réseau.

De façon générale, le réaménagement des arrêts de bus se fera également par opportunité, en fonction des projets de réaménagements de voirie par exemple.

A.6.3. AMÉLIORER PROGRESSIVEMENT LA QUALITÉ DES ARRÊTS DE TRANSPORT PUBLIC

CARTOGRAPHIE



A.6.3. AMÉLIORER PROGRESSIVEMENT LA QUALITÉ DES ARRÊTS DE TRANSPORT PUBLIC

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Favoriser l'usage des transports en commun en offrant de bonnes conditions d'attente aux usagers

Lieux concernés



- Ensemble des arrêts de transport public présent sur le territoire

Acteurs concernés



- Ville de Soignies, SPW, SNCB, Infrabel, OTW

Priorité



Temporalité



Actions progressives

- Qualité des arrêts de bus
Indicateur Nombre d'arrêts disposant d'une zone d'attente de qualité
Cible : CT : arrêts de bus priorité 1 / MT : arrêts de bus de priorité 2 / LT : arrêts de bus de priorité 3
- Qualité des quais
Indicateur Réalisation des tâches
Cible : LT : réalisation des tâches

Budget



Financement



- SNCB/Infrabel
- Ville de Soignies
- SPW
- OTW

Actions liées



- A.6.1. - Intermodalité en gare de Soignies
- A.6.2. – Nœuds multimodaux secondaires
- C.1.2. - Accessibilité des arrêts de transport public

► A.7. FAIRE DE LA GARE DE SOIGNIES UN VÉRITABLE MOBIPÔLE, ET DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE MOBIPÔLES SECONDAIRES PERMETTANT UNE INTERMODALITÉ FACILITÉE

Pour mettre en œuvre la vision FAST 2030, la Wallonie mise, notamment, sur la multimodalité et sur le développement de MobiPôles et de MobiPoints attractifs sur l'ensemble de son territoire. Pour rappel, un MobiPôle « *est un endroit où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité et où les usagers peuvent se rendre afin d'accéder à une offre de mobilité qualitative et performante* ». Les MobiPoints concernent des lieux où l'offre de transport public est moins structurante.

La gare de Soignies joue un rôle central en matière de mobilité à l'échelle communale, mais aussi supra-localement. Il s'agira de faire de ce lieu un véritable MobiPôle en y développant les principales fonctionnalités cibles définies par la Région wallonne et en y améliorant l'intermodalité entre les différents modes de déplacement.

En complément, il y aura lieu d'équiper et créer des nœuds multimodaux secondaires sur le territoire.

ACTIONS PROPOSÉES

- A.7.1.** Développer les services et l'intermodalité à la gare de Soignies
- A.7.2.** Equiper et créer un réseau de nœuds multimodaux secondaires sur le territoire



A.7.1. DÉVELOPPER LES SERVICES ET L'INTERMODALITÉ À LA GARE DE SOIGNIES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Parmi les **fonctionnalités cibles à développer en priorité** à la gare de Soignies (mobilité) sont spécifiquement pointés :

En matière de services de mobilité

- Parking vélo à sécuriser (cf. [action A.5.1](#)) ;
- Réparation vélo en self-service (cf. [action B.4.1](#)). La mise en place d'un atelier de réparation avec mécanicien est par ailleurs recommandée (cf. [action A.5.1](#)) ;
- Arrêts de transport public (bus et train) de qualité (avec notamment espaces couverts), spacieux, agréables et sécurisés. La qualité des arrêts de bus doit notamment être largement renforcée (cf. action A.6.3) ;
- Arrêt pour taxis (existant).

De manière secondaire :

- Développement d'un service de vélos partagés à évaluer (cf. [action B.4.1](#)). ;
- Offre en voitures partagées pourrait être étendue à l'avenir, tant en termes de nombre que de type de véhicules (ex : utilitaire, véhicule familial, etc. ; cf. [action B.4.2](#)).
- Bornes de recharge électrique vélo (ou casiers avec prises) et des stations de recharge électrique de voiture seraient également intéressantes à développer.

En matière de communication :

- Information générale sur l'offre de mobilité disponible au MobiPôle et dans ses environs. Celle-ci sera complétée d'un plan du quartier et d'informations sur les points d'intérêts et services aux alentours (cf. [action A.7.2](#) et [action B.1.1](#)) ;
- Informations sur le réseau cyclable (éventuellement au niveau du local vélo) ;
- Informations réseau et horaires physiques des transports publics (plans lignes, réseau, quartier, services...) ;
- Informations réseau et horaires des transports publics en temps réel (écran digital tant pour le train que pour les bus) ;
- En complément, signalétique de balisage vers les modes disponibles sur le site et vers les points d'intérêt (POI) aux alentours avec mention de la distance/temps de parcours de marche ;

En matière d'accessibilité:

- Aménagements « 100% PMR proof » sur le site (cf. [action C.1.2](#)) ;
- Cheminements piétons de rabattement continu et présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé (dans un périmètre de 1,5km) ;
- Itinéraires cyclables larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat.

A.7.1. DÉVELOPPER LES SERVICES ET L'INTERMODALITÉ À LA GARE DE SOIGNIES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

En parallèle, il s'agira d'améliorer la convivialité et de développer d'autres services. La gare pourrait ainsi devenir un lieu au sein ou à proximité duquel est développé un espace de coworking, comprendre des casiers pour colis, des services publics, etc.

Elle pourrait comprendre l'installation d'une source d'énergie durable pour l'alimentation électrique (éventuellement autonome) du site (arrêt bus, abri vélo, éclairage, bornes de recharge, ...).

Il sera fait référence à la circulaire PIMACI pour le détail de l'ensemble des fonctionnalités cibles.

Comment signaler un MobiPôle ?

La Région wallonne a défini la charte graphique pour la signalisation des MobiPôles et MobiPoints. Celle-ci est reprise dans la sécurothèque.



Totem 3x0,8m - deux cartes

Typologie de totem pour les MobiPôles

Source : Sécurothèque

A.7.1. DÉVELOPPER LES SERVICES ET L'INTERMODALITÉ À LA GARE DE SOIGNIES

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Faire de la gare de Soignies un véritable MobiPôle en vue de faciliter la multi et inter-modalité

Lieux concernés



- Gare de Soignies

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies**
- SPW, Infrabel – SNCB, OTW, autres opérateurs de mobilité, opérateurs privés, associations, ...

Priorité



Temporalité



Action long terme

- Développement/amélioration des fonctionnalités cibles
Indicateur Nombre de fonctionnalités cibles mises en place
Cible : min. les services de mobilité et aspects de communication à moyen terme / et min. l'ensemble des fonctionnalités prioritaires et recommandées à long terme

Budget



Financement



- Fonds propres
- Subsidies SPW
- SNCB/Infrabel
- Partenaires éventuels

Actions liées



- A.5.1 - Sécuriser le stationnement vélo aux gares
- B.4.1 - Développer les services liés au vélo
- B.4.2 - Développer les services de véhicules partagés
- E.4.1 - Mettre en place un observatoire des infrastructures de transport

A.7.2. ÉQUIPER ET CRÉER UN RÉSEAU DE NŒUDS MULTIMODAUX SECONDAIRES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

En complément du MopiPôle de la gare de Soignies, il s'agit de créer un réseau de MopiPôles et MopiPoints sur le territoire communal :

- **Le MopiPôle de la gare de Neufville (S/M)**

Bien que de manière nettement moins conséquente que celle de Soignies, la gare de Neufville joue un rôle en matière de mobilité et d'intermodalité sur le territoire. Si actuellement elle s'apparente à un MopiPôle de type S, l'ambition est d'augmenter l'attractivité de ce point d'arrêt et d'en faire à terme un MopiPôle de type M.

Dans un premier, il s'agira donc de développer les fonctionnalités de cette gare pour en faire un MopiPôle de type S, dont :

- Aménagements « 100% PMR proof » sur le site
- Accessibilité à pied et à vélo sécurisé sur le site et dans les environs proches
- Parking vélo sécurisé
- Réparation vélo (self-service)
- Information réseau et horaire physique et en temps réel (min. train)
- Station de recharge pour voitures
- Idéalement, vente de titres de transport

À l'instar de ce qui est recommandé pour l'ensemble des MopiPôles et MopiPoints du territoire, la gare de Neufville constituera le lieu d'implantation privilégié de la station de véhicule(s) partagé(s) du village, et comportera un plan du village, des informations sur l'offre de mobilité disponible, et de manière plus globale des informations locales, culturelles ou encore pédagogiques.

À terme, si le potentiel est rencontré, il s'agira de développer les fonctionnalités pour en faire un MopiPôle de type M.



A.7.2. ÉQUIPER ET CRÉER UN RÉSEAU DE NŒUDS MULTIMODAUX SECONDAIRES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

- **Le réseau de MobiPoints « non-urbains » (XS)**

En complément un réseau de MobiPoints « non-urbains » pourrait être créé aux endroits qui présentent un potentiel d'intermodalité vélo-bus (ou voiture-bus). L'ambition est d'y faciliter l'intermodalité mais aussi d'y valoriser l'offre de mobilité disponible, et d'informer sur celle-ci. Les fonctionnalités de base à implémenter sont notamment :

- Information sur l'offre de mobilité et services de mobilité dans le village/quartier ;
- Borne de réparation pour vélos en libre-service ;
- Parkings pour vélo sécurisé ;
- (distributeur de vente de titre de transport, point d'arrêt d'un éventuel transport à la demande future, station de recharge pour voitures, espace d'arrêt/stationnement pour voiture).



Totem 3x0,8m - une carte

A.7.2. ÉQUIPER ET CRÉER UN RÉSEAU DE NŒUDS MULTIMODAUX SECONDAIRES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

- **Le réseau de MobiPoints « urbains » (XS)**

Un réseau de MobiPoints devra également être développé. L'objectif est de pouvoir compter un MobiPoint XS dans chacun des villages de l'entité, ainsi que dans les différents quartiers composant le centre de Soignies (cf. carte ci-après). Ces MobiPoints se veulent être des points d'informations et de service de mobilité, et devront notamment comprendre :

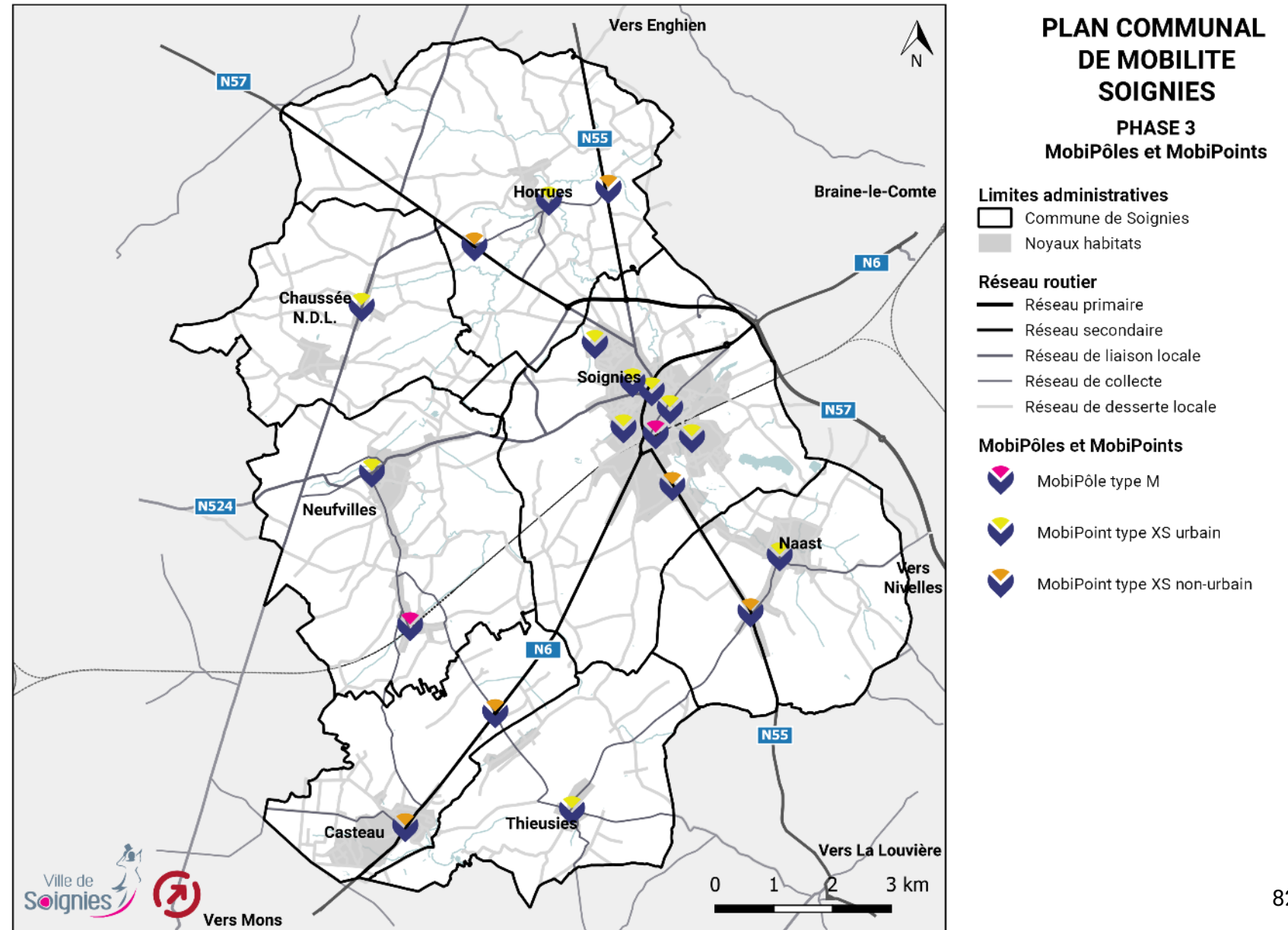
- Informations sur l'offre de mobilité et services de mobilité dans le village/quartier ;
- Informations / plan du village/quartier ;
- Informations locales, culturelles, pédagogiques ;
- Borne de réparation pour vélos en libre-service ;
- Voitures partagées ;
- Station de recharge pour voitures ;
- (Parkings pour vélo sécurisés, distributeur de vente de titre de transport, point d'arrêt d'un éventuel transport à la demande future...).



Totem 3x0,8m - une carte

A.7.2. ÉQUIPER ET CRÉER UN RÉSEAU DE NŒUDS MULTIMODAUX SECONDAIRES

CARTOGRAPHIE



A.7.2. EQUIPER ET CRÉER UN RÉSEAU DE NŒUDS MULTIMODAUX SECONDAIRES

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Développer et faciliter l'intermodalité sur le territoire

Lieux concernés



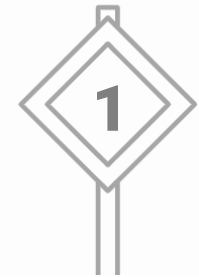
- Cf. carte

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies**
- SPW, Infrabel – SNCB, OTW, autres opérateurs de mobilité, opérateurs privés, associations, ...

Priorité



Temporalité



Action long terme

- Développement réseau MobiPôles et MobiPoints
- Indicateur* Nombre de MobiPôles/MobiPoints développés
- Cible* : min. fonctionnalités prioritaires identifiées à la gare de Neufvilles et aux MobiPoints « urbains » à moyen terme ; et aux MobiPoints « non-urbains » à long terme

Budget



Financement



- Fonds propres
- Subsidies SPW
- SNCB/Infrabel (gare de Neufvilles)
- Partenaires éventuels

Actions liées



A.7.1 - Développer les services et l'intermodalité à la gare de Soignies

B.4 - Améliorer et développer les services de mobilité

B. ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

Objectifs



- ▶ Accompagner les citoyens vers une mobilité plus durable
- ▶ Accompagner les travailleurs vers une mobilité plus durable
- ▶ Sensibiliser et inciter à l'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture (individuelle) pour se rendre à l'école
- ▶ Améliorer et développer les services de mobilité

► ACCOMPAGNER LES CITOYENS VERS UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

Accompagner les citoyens vers une mobilité durable peut se faire de différentes manières. Les mesures suivantes visent à sensibiliser les citoyens par le biais d'événements et actions de communication.

Ces initiatives, qui doivent s'adresser à l'ensemble de la population sonégienne, permettent d'informer, d'éduquer, de guider, et d'inspirer les citoyens à adopter des modes de transport plus durables lorsque l'occasion se présente.

ACTIONS PROPOSÉES

- B.1.1** Organiser des événements d'accompagnement pour les citoyens
- B.1.2** Renforcer et développer les actions de communication et de sensibilisation

B.1.1 – ORGANISER DES ÉVÈNEMENTS D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES CITOYENS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Dans le but d'encourager les sonégiens à repenser leur manière de se déplacer, il est nécessaire de développer les outils nécessaires pour les accompagner vers de nouvelles mobilités. Outre les actions de communication et de sensibilisation qui seront évoquées à la suite, il s'agit également d'organiser des événements qui ont pour but de faire découvrir l'offre de mobilité sur le territoire. Ces événements peuvent soit concerner un mode de déplacement / une thématique ou à l'inverse être plus transversaux.

La Ville de Soignies doit notamment continuer à organiser des événements autour du vélo comme la « Bicyclette Guinguette » organisée dans le cadre de la semaine de la mobilité en 2019, mais elle doit aussi élargir le champ d'action de ses événements.

Exemples de d'évènements à destination des citoyens :

- Organiser des événements autour de la **marche à pied et/ou du vélo** ;
- Organiser des **formations pratiques** (rouler à vélo dans le trafic,...) en partenariat avec le GRACQ ;
- Offrir la possibilité aux sonégiens de **tester un vélo** ou un engin de micromobilité pendant une durée déterminée.;
- Favoriser et accompagner le **partage de véhicules** entre particuliers (via [Cozywheels](#), [Wibee](#)...) et le covoiturage avec des séances d'informations ;
- Organiser des séances de formation (théorie + pratique) à l'utilisation de **l'offre de mobilité** disponible sur le territoire comme la présentation du réseau vélo, des lignes de transports en commun qui desservent l'entité, comment utiliser les voitures partagées, etc. ;
- Organiser des [Fresques du Climat](#) ou de la [Mobilité](#) (des ateliers collaboratifs et créatifs pour aborder et comprendre la question du climat et de la mobilité) ;
- Etc.

B.1.1 – ORGANISER DES ÉVÈNEMENTS D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES CITOYENS

BONNES PRATIQUES



Marche exploratoire organisée par Tous à pied à Jemappes – Source : Tous à pied (2021)



Atelier vélo organisé à Villers-la-Ville à l'occasion de la bourse aux vélos
Source : Traject



Formation « À vélo dans le trafic »
Source : Gracq Liège

Il existe sur le territoire wallon, et plus largement au-delà des frontières, de nombreux exemples de bonnes pratiques.

La Ville de Mons a par exemple organisé une marche exploratoire sur son entité de Jemappes. La Commune de Villers-la-Ville organise annuellement une bourse aux vélos avec possibilité de réparation vélo. La Ville de Liège a proposé une formation pour apprendre à circuler à vélo dans le trafic... Ces actions permettent de lever certains freins à la pratique du vélo, procurent un sentiment de satisfaction et permettent de créer des liens entre citoyens (rencontres, échanges entre cyclistes plus expérimentés et moins expérimentés,...).

B.1.1 – ORGANISER DES ÉVÈNEMENTS D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES CITOYENS

BONNES PRATIQUES

Autre exemple, le GAL Pays des 4 Bras a développé diverses actions pour promouvoir des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Ainsi, un agenda autour du vélo a été programmé sur une grande partie de l'année 2022 (voir ci-contre « Roule ma poule »).

En Région de Bruxelles-Capitale, les citoyens ont la possibilité de découvrir l'offre de mobilité de leur quartier dans le cadre des « Mobility Visits », des visites d'environ 2h animées par des experts en mobilité.



Mobility Visits dans le cadre du projet Mobility Coach de Bruxelles Environnement

Source : Maestromobile



Agenda « Roule Ma Poule ! »

Source : GAL du Pays des 4 Bras

B.1.1 – ORGANISER DES ÉVÈNEMENTS D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES CITOYENS

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Offrir aux citoyens des outils pour les accompagner vers une nouvelle mobilité par le biais d'organisation d'évènements

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- Ville de Soignies
- Comités de quartier/village, associations locales

Priorité



Temporalité



Action continue

- Organisation d'évènements

Indicateur : nombre d'évènements réalisés

Cible : au minimum 2 évènements/an

Budget



€/an

Financement



- Fonds propres de la Ville

Actions liées



B.1.2 - Renforcer et développer des actions de communication et de sensibilisation

B.3.1 - Impliquer et sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant

B.3.2 - Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »

E.5.1 - Faire un bilan annuel des actions de mobilité

B.1.2 – RENFORCER ET DÉVELOPPER LES ACTIONS DE COMMUNICATION ET DE SENSIBILISATION

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La Ville doit poursuivre et renforcer ses actions de sensibilisation et de promotion de la marche à pied, de l'usage du vélo, des transports publics, et plus globalement de l'ensemble de l'offre de mobilité disponible sur le territoire et ce, auprès de tous les publics.

Il s'agira notamment de renforcer la communication en vue de **faire connaître les différents réseaux et l'offre de mobilité desservant et mise à disposition de l'ensemble des citoyens**. À ce titre, la Ville développera son onglet mobilité sur le site web de la Ville.

Développer un onglet mobilité sur le site web de la Ville

La rubrique mobilité du site internet communal mériterait d'être grandement enrichie. Il serait pertinent que le site reprenne l'ensemble des solutions de mobilité et des services offerts sur la commune :

- Le réseau d'itinéraires piétons, en ce compris les sentiers et venelles (cf. actions A.3.1. et A.3.2.) ;

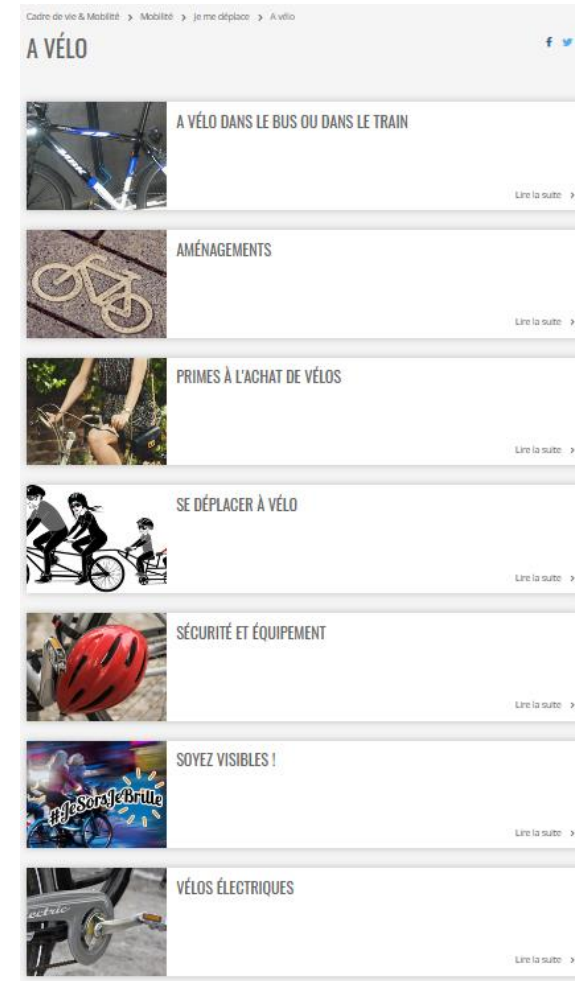
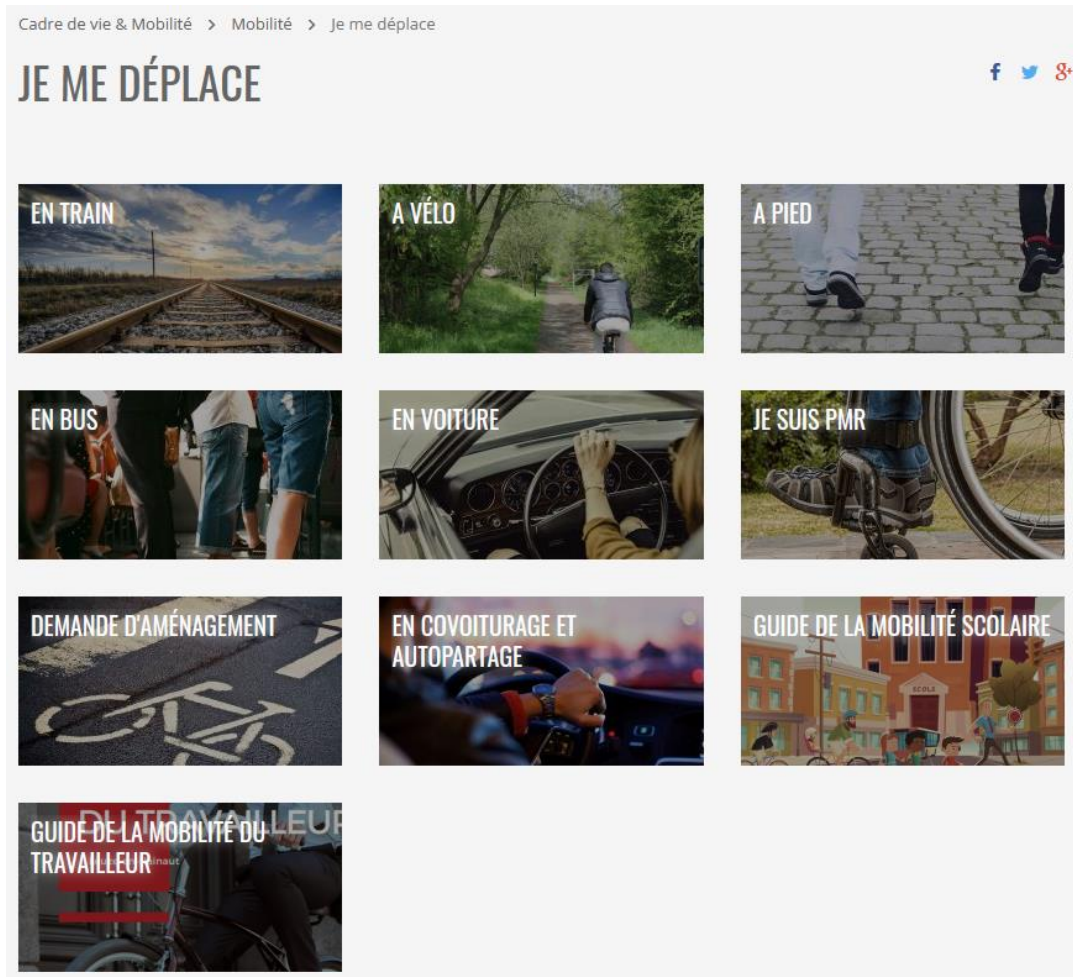
- Les itinéraires communaux cyclables et supra-communaux (d'autant plus lorsqu'ils seront davantage développés ; cf. action A.4.1 à A.4.3.) ;
- Les infrastructures de stationnement pour les vélos (cf. action A.5.1 et A.5.2.) ;
- Les lignes de train desservant les gares de l'entité ;
- Le réseau TEC sur le territoire ;
- Les services de transport à la demande ;
- Le réseau de bornes de recharge et autres services de mobilité mis à disposition ;
- ...

Ces informations devront être mises à jour régulièrement en fonction de l'offre de mobilité et des nouveaux services qui seront mis en place à Soignies.

B.1.2 – RENFORCER ET DÉVELOPPER LES ACTIONS DE COMMUNICATION ET DE SENSIBILISATION

EXEMPLE DE LEUZE-EN-HAINAUT

Le site internet de la Ville de Leuze-en-Hainaut constitue un très bon exemple à cet égard



B.1.2 – RENFORCER ET DÉVELOPPER LES ACTIONS DE COMMUNICATION ET DE SENSIBILISATION

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Diversifier les canaux de communication et les supports

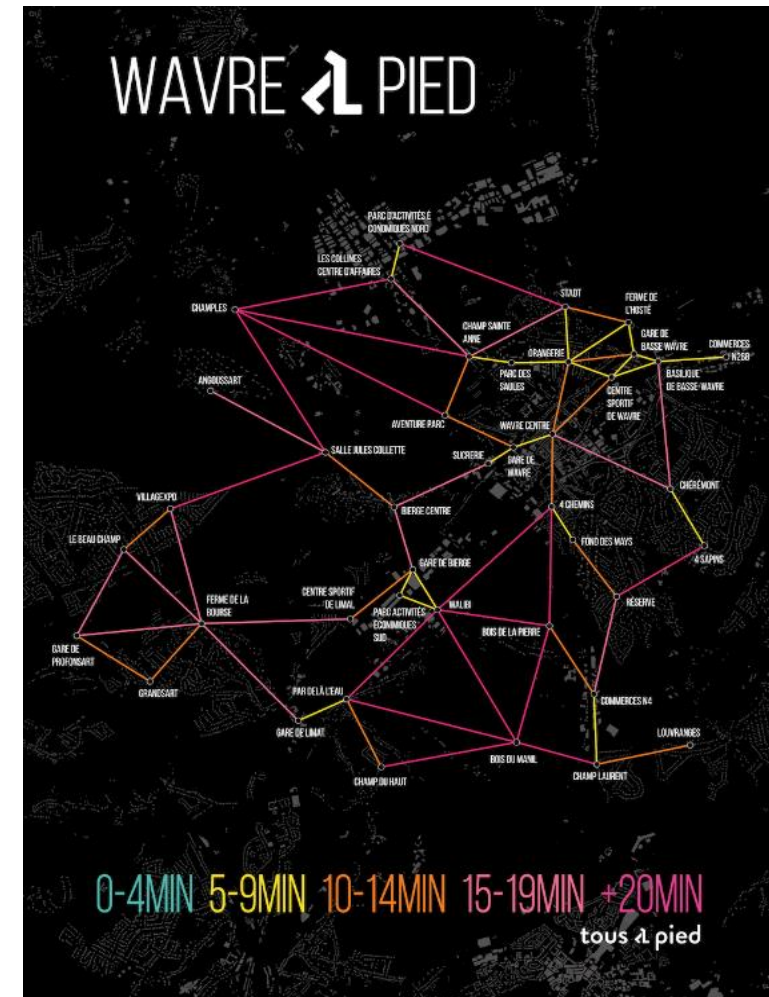
De multiples informations seront disponibles sur le site web de la Ville mais il est également important de poursuivre cette communication via **différents canaux de communication** et de **diversifier les supports** (vidéos, infographies...).

Un guide d'utilisation de la voiture Cambio pourrait par exemple être distribué en toute-boîte ou une vidéo pourrait être disponible sur le site de la Ville, une carte des temps de parcours à pied et à vélo du centre-ville et des villages pourrait être réalisée et publiée dans le magazine communal, sur les réseaux sociaux, ...



Carte temps vélo – Ville de Leuze-en-Hainaut

Source : Ville de Leuze-en-Hainaut



Carte temps marche - Ville de Wavre

Source : Tous à Pied

B.1.2 – RENFORCER ET DÉVELOPPER LES ACTIONS DE COMMUNICATION ET DE SENSIBILISATION

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Au-delà de l'information sur cette offre, il s'agit également de **mettre en avant les bienfaits d'une mobilité active et plurielle**, en matière de qualité de vie, de santé, ...

Ci-contre quelques exemples d'infographie relevant les bienfaits de la marche à pied dans le domaine de la santé, et ils sont nombreux. À titre indicatif, selon les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, les enfants de 5 à 17 ans devraient consacrer en moyenne 60 minutes par jour à une activité physique d'intensité modérée à soutenue tout au long de la semaine, et pratiquer des activités d'endurance d'intensité soutenue au moins 3 fois par semaine.

Enfin, et à l'instar de ce que recommande l'audit de politique cyclable, il s'agit également de sensibiliser l'ensemble des usagers de l'espace public à une meilleure cohabitation entre ceux-ci.



Infographie relative aux bienfaits de la marche sur la santé

Sources : Endurance 38, Beenote, RDVMedecin.tn

B.1.2 – RENFORCER ET DÉVELOPPER LES ACTIONS DE COMMUNICATION ET DE SENSIBILISATION

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Informer et sensibiliser les citoyens sur l'offre de mobilité disponible et ses bienfaits

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- Ville de Soignies

Priorité



Temporalité



Action continue

- Communication et sensibilisation

Indicateur : Développement du site internet, nombre de campagnes de communication réalisées

Cible : au minimum site internet, et 4 campagnes/an

Budget



€/an

Financement



- Fonds propres de la Ville

Actions liées



B.1.1 - Organiser des événements d'accompagnement pour les citoyens
B.3.1 - Impliquer et sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant
B.3.2 - Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »
E.5.1 - Faire un bilan annuel des actions de mobilité

► ACCOMPAGNER LES TRAVAILLEURS VERS UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

Soignies est un pôle d'emplois important en cœur du Hainaut. La Ville compte en effet plus de 8.400 postes de travail (Hainaut Développement, 2021) notamment dans les milieux de la santé humaine (3 sites hospitaliers), l'industrie manufacturière et les 3 parcs d'activités économiques.

La voiture est actuellement le mode de transport le plus utilisé pour se rendre sur son lieu de travail. Accompagner les travailleurs (employeurs, employés, ...) vers d'autres formes de mobilité est, de ce fait, un autre objectif important de ce PCM.

À cet égard, différents types d'acteurs sont ciblés :

- Les travailleurs de l'administration de la Ville ;
- Les travailleurs des parcs d'activité et les centres hospitaliers ;
- Les travailleurs actifs sur le territoire de manière plus globale.

ACTIONS PROPOSÉES

- B.2.1** Réaliser un plan ambitieux pour l'administration communale
- B.2.2** Instaurer une dynamique d'échanges avec les PAE et les centres hospitaliers
- B.2.3** Sensibiliser les travailleurs sonégiens à une mobilité plus durable

B.2.1 – RÉALISER UN PLAN AMBITIEUX POUR L'ADMINISTRATION COMMUNALE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Les données du dernier Diagnostic Fédéral (2021) indiquent que l'administration communale emploie 98 personnes dont 90% se rendent au travail en voiture. Renouvelé tous les trois ans, ce diagnostic permet la collecte de données en matière de déplacements des employés.

La prochaine enquête mobilité du Diagnostic Fédéral devra être réalisée en 2024. Il s'agira donc de profiter de cette enquête pour définir un plan d'actions ambitieux pour l'administration communale, en reprenant des actions ciblées pour initier chez le personnel un transfert de la voiture individuelle vers des modes plus durables.

La communication sera alors un point important à prendre en compte dans la réalisation de ce plan de déplacements. Il sera pertinent de communiquer sur l'existence et l'objectif de ce plan pour sensibiliser les employés aux enjeux de la mobilité durable et ses avantages, pour les impliquer dans le processus de planification et favoriser ainsi un plus grand engagement, de communiquer sur les options de mobilité disponibles (en tant qu'employé de l'administration et des disponibilités générales sur le territoire sonégien),...

L'administration communale se doit d'être un exemple/donner l'exemple en matière de mobilité.

Quelques exemples de mesures à mettre en place :

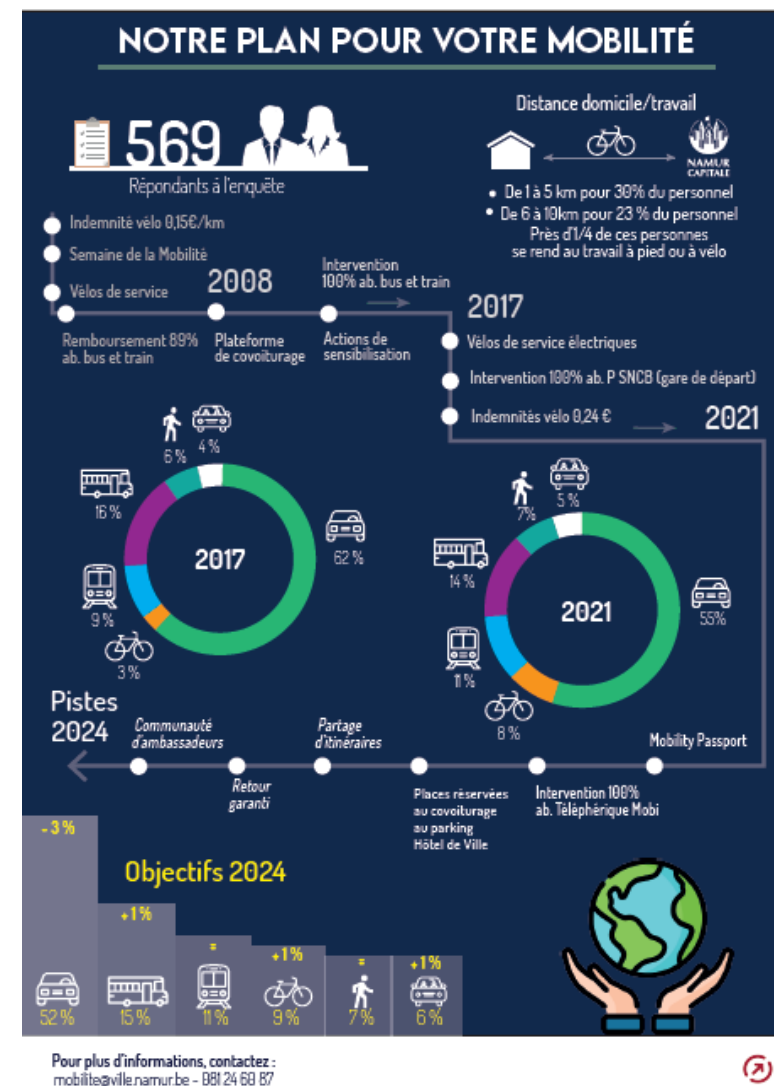
- Installation d'un parking vélos sécurisé et protégé des intempéries ;
- Instauration de vélos de service pour les déplacements professionnels ;
- Organisation de challenges et événements de mobilité (concours photo, défi vélo, formation à vélo dans le trafic, tests de nouveaux engins de mobilité, etc.);
- ...

B.2.1 – RÉALISER UN PLAN AMBITIEUX POUR L'ADMINISTRATION COMMUNALE

BONNES PRATIQUES

La Ville pourra notamment s'inspirer de l'exemple de la Ville de Namur, déjà lancée dans cette démarche depuis 2006.

Les différents Diagnostics réalisés ces dernières années montre une diminution de la part de la voiture en faveur, notamment, des transports en commun. La part d'utilisation de la voiture/moto des employés de l'administration publique est passée de 63% en 2017 à 54% en 2021.



Extrait du PDE de la Ville de Namur
Source : [Ville de Namur](#) & Traject

B.2.1 – RÉALISER UN PLAN AMBITIEUX POUR L'ADMINISTRATION COMMUNALE

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Accompagner les agents de l'administration communale et faire de celle-ci un exemple

Lieux concernés



- /

Acteurs concernés



- Ville de Soignies

Priorité



Temporalité



Action continue

- PDE ambitieux

Indicateur : Réalisation d'un PDE ambitieux

Cible : Réalisation de la tâche

Budget



Financement



- Ville de Soignies

Actions liées



A.1.1 - Etablir des échanges systématiques entre les services communaux
B.2.3 - Sensibiliser les travailleurs sonégiens à une mobilité plus durable
E.1.1 - Mettre en place un observatoire de la mobilité

B.2.2 – INSTAURER UNE DYNAMIQUE D'ÉCHANGES AVEC LES PAE ET LES CENTRES HOSPITALIERS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Comme énoncé dans la phase de diagnostic de ce PCM, les principaux pôles d'emplois de l'entité sont notamment les milieux de la santé humaine (3 sites hospitaliers) et les 3 parcs d'activité économique.

L'action consiste à instaurer une dynamique d'échanges avec ces différents pôles par le biais de la création d'un ou de plusieurs groupes de travail. L'idée étant d'échanger sur les besoins, les attentes, les freins, ..., en vue de pouvoir mettre en place des actions spécifiques et adaptées complémentaires à celles développées dans le cadre du présent PCM (amélioration de l'accessibilité multimodale des sites, participation à l'action [Tous Vélo-Actifs](#), formation pour devenir Mobility Manager*, etc.). Outre les employeurs, et selon les besoins, des intervenants externes pourraient être conviés à ces échanges (intercommunales, opérateurs de transport public, ...).

Il s'agira en parallèle de sensibiliser les différents employeurs aux enjeux de mobilité par le biais de ces groupes de travail et de les inciter à réaliser un plan de déplacement à l'échelle de chacun des pôles.

Par le biais du projet « Spits », la Ville de Gand accompagne les employeurs de l'un de ses parcs d'activité vers une mobilité plus durable. Dans le cadre de ce projet, les travailleurs notamment ont la possibilité de tester un vélo pour une période de deux semaines.



*Des formations (gratuites) pour devenir Mobility Managers sont organisées 2 fois par an par le SPW. Plus d'infos [ici](#).

B.2.2 – INSTAURER UNE DYNAMIQUE D'ÉCHANGES AVEC LES PAE ET LES CENTRES HOSPITALIERS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Autre exemple, la Ville de Leuze-en-Hainaut a mis en place différentes choses, en collaboration avec les PAE :

- Création d'un groupe de travail qui rassemble les acteurs concernés par la mobilité dans les PAE, la Ville, l'intercommunale en charge du développement économique, les syndicats, les entreprises et l'UWE ;
- Concertation avec l'AOT pour que des lignes de bus passent par le PAE ou avec les TEC pour une meilleure adéquation entre les horaires des bus et ceux des entreprises ;
- Organisation de journées d'actions autour du vélo (essais VAE, monoroues, etc.) avec la présence du GRACQ, de foodtruck, etc.
- Organisation d'une soirée à destination des entrepreneurs de la Ville pour donner davantage d'informations concernant la fiscalité de la mobilité, les enjeux de la mobilité électrique, etc.
- ...

L'association des entreprises leuзоises a, pour chaque action, été un très grand soutien (notamment financier).

B.2.2 – INSTAURER UNE DYNAMIQUE D'ÉCHANGES AVEC LES PAE ET LES CENTRES HOSPITALIERS

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Améliorer l'accessibilité multimodale des PAE, sensibiliser et inciter les travailleurs aux solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle

Lieux concernés



- Les PAE de Soignies, Soignies Nord-Est et Soignies-Braine-Le-Compte ; et les centres hospitaliers

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies**
- Les entreprises des PAE, les centres hospitaliers, les intercommunales
- Les opérateurs de transport

Priorité



Temporalité



Action continue

- Instaurer une dynamique d'échange avec les PAE et les centres hospitaliers

Indicateur : Nombre d'échanges réalisés

Cible : Au minimum 1/an

Budget



Financement



- /

Actions liées



B.2.3 - Sensibiliser les travailleurs sonégiens à une mobilité plus durable
E.1.1 - Mettre en place un observatoire de la mobilité

B.2.3 – SENSIBILISER LES TRAVAILLEURS SONÉGIENS À UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

De manière plus globale, et en complément des deux actions présentées ci-avant, la Ville sensibilisera l'ensemble des travailleurs sonégiens à se tourner vers une mobilité plus durable. Cela pourrait être des actions de promotion du réseau de transports en commun ou du réseau vélo, de rappel des distances à vélo de tel à tel endroits, etc.

À titre d'exemple, la commune de Leuze-en-Hainaut a développé un [guide la mobilité du travailleur](#). Dans ce guide sont regroupés différentes informations concernant la mobilité : itinéraires cyclables, bons plans vélos, conseils pour se déplacer à vélo avec des enfants, liaisons ferroviaires et bus, ...



B.2.3 – SENSIBILISER LES TRAVAILLEURS SONÉGIENS À UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Inciter davantage de travailleurs sonégiens à se tourner vers une mobilité plus durable

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- Ville de Soignies

Priorité



Temporalité



Action continue

- Sensibiliser les travailleurs

Indicateur : Nombre d'actions de sensibilisation menée

Cible : Au minimum 1/an

Budget



Financement



/

Actions liées



B.1.2 - Renforcer et développer des actions de communication et de sensibilisation
B.2.2 - Instaurer une dynamique d'échanges avec les PAE et les centres hospitaliers
E.1.1 - Mettre en place un observatoire de la mobilité

► SENSIBILISER ET INCITER À L'USAGE DE MODES DE DÉPLACEMENTS ALTERNATIFS À LA VOITURE (INDIVIDUELLE) POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE

La sensibilisation et l'accompagnement sont essentiels pour induire de nouvelles habitudes de déplacement, avec des modes de transport plus durables, et davantage de sécurité routière aux abords des écoles. Des actions sont déjà mises en place au niveau de certaines écoles : rue scolaire, brevet du cycliste,... Ces actions doivent se poursuivre dans le temps et idéalement s'étendre à toutes les écoles de l'entité.

Il s'agira par ailleurs d'étendre le champ des actions, en incitant et accompagnant les écoles à mettre en place des alternatives, ou encore en impliquant et en sensibilisant les directeurs d'écoles et le corps enseignant.

ACTIONS PROPOSÉES

- B.3.1** Impliquer et sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant
- B.3.2** Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »
- B.3.3** Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives



B.3.1 – IMPLIQUER ET SENSIBILISER LES DIRECTEURS D'ÉCOLES ET LE CORPS ENSEIGNANT

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Les directeurs d'écoles et le corps enseignants sont des relais précieux et nécessaires afin d'opérer un changement des habitudes de déplacements des enfants. Il est donc primordial de les impliquer et de les sensibiliser aux enjeux liés à la mobilité scolaire.

La Ville pourrait, de ce fait, organiser chaque année une réunion réunissant directeurs d'écoles et personnes en charge de la mobilité (ou souhaitant s'investir dans la mobilité au sein de leur établissement scolaire) afin d'échanger autour des problématiques de mobilité de chacune de leur école et des ambitions/projets en matière de mobilité de chacun. C'est également un moment qui permet d'échanger des bonnes pratiques et des expériences positives ou négatives entre les écoles de l'entité et d'en dehors.

Incitation auprès des écoles :

- La formation [EMSR](#) (« Education Mobilité et Sécurité routière ») : formation à destination des enseignants (fondamental et secondaire) qui pourrait être intéressante à leur proposer. Il s'agit d'une formation d'une journée gratuite qui consiste à familiariser les enseignants à la mobilité et à la sécurité routière et de découvrir des pistes d'exploitation, outils pédagogiques et animations scolaires à mettre en place dans son école. Idéalement, chaque école devra disposer d'au moins un référent EMSR.
- La réalisation de plans de déplacements scolaires : les PDS intègrent la mobilité des enfants et des enseignants ainsi que la sécurité routière autour de l'école. Tout comme le PDE, il s'agit de réaliser une étude des habitudes de mobilité des élèves et des enseignants et de développer un plan d'actions sur mesure, à suivre et évaluer à court terme. L'objectif est de sensibiliser élèves, parents et enseignants à la mobilité durable et la sécurité routière, d'améliorer la sécurité et la qualité de vie autour des écoles et de changer les habitudes de tous pour se rendre à l'école. Le Collège Saint-Vincent constitue une école prioritaire à cet égard.



Formation EMSR
Source : SPW



« Enquête » mobilité dans une école primaire bruxelloise
Source : Traject

B.3.1 – IMPLIQUER ET SENSIBILISER LES DIRECTEURS D'ÉCOLES ET LE CORPS ENSEIGNANT

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Impliquer les écoles du territoire pour travailler sur la mobilité scolaire

Lieux concernés



- Les écoles fondamentales et secondaires de l'entité

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies**
- Ecoles fondamentales et secondaires de la Ville
- Zone de police, TEC

Priorité



Temporalité



Action continue

- Echange avec les écoles

Indicateur : Nombre d'échanges réalisés

Cible : Au minimum 1/an

Budget



Financement



/

Actions liées



B.1.2 - Renforcer et développer des actions de communication et de sensibilisation
B.2.3 - Sensibiliser les travailleurs sonégiens à une mobilité plus durable
B.3.2 - Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »
B.3.3 - Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives

B.3.2 – FACILITER LA SENSIBILISATION ET L'ÉDUCATION DES ENFANTS AUX THÉMATIQUES « MOBILITÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE »

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La Ville encouragera et facilitera la sensibilisation et l'éducation du public scolaire tout au long de l'année à une mobilité durable. Un accent plus particulier pourrait être apporté au moment de la semaine de la mobilité en septembre, qui correspond à la rentrée des classes et qui peut être une bonne opportunité pour prendre d'autres habitudes de déplacement dès le début de l'année ! À ce titre, la Ville poursuivra la dynamique déjà entreprise par le biais du « Brevet du Cycliste » (formation dispensée aux enfants de 5 et 6^{ème} primaire) et d'étendre cette dynamique à d'autres actions. La sensibilisation ne visera pas que les écoles fondamentales, mais aussi les écoles secondaires dont les élèves présentent une plus grande autonomie.

La Région wallonne met notamment à disposition une grande [diversité de ressources](#) (outils pédagogiques, brochures, posters...) pour aborder la thématique de la mobilité avec les élèves dans les écoles. La Ville pourra se faire le relai de ses supports entre la région et les établissements scolaires. À titre d'exemple, la Région wallonne édite chaque année, dans le cadre de la Semaine de la Mobilité, [une brochure/un livret](#) à destination des écoles reprenant des idées d'actions.

D'autres types d'actions peuvent être entreprises :

- Stands dans les écoles sur le temps du midi (et notamment dans les écoles secondaires) en vue de présenter les différentes solutions de mobilité, de proposer des itinéraires cyclables ou de transport public sur mesure, de valoriser la pratique du vélo qui n'est pas toujours bonne réputation auprès des plus jeunes ;
- Accompagnement dans l'organisation de challenge(s) de mobilité (cf. ci-après), dont par exemple l'organisation d'une journée sans voiture pour les déplacements domicile-école ;
- Etc.

Si compte tenu du nombre d'élèves qui s'y rendent le Collège Saint-Vincent constitue un établissement scolaire cible pour ce genre d'actions, elle présente également un intérêt dans les autres établissements scolaires, particulièrement s'ils manifestent un intérêt.

B.3.2 – FACILITER LA SENSIBILISATION ET L'ÉDUCATION DES ENFANTS AUX THÉMATIQUES « MOBILITÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE »

BONNES PRATIQUES

À l'instar de la Commune de Leuze-en-Hainaut, un « [Guide de la mobilité scolaire](#) » pourrait également être édité. Ainsi, suite à la réalisation de son plan communal de mobilité, la Commune de Leuze-en-Hainaut a élaboré un guide de la mobilité scolaire. Cette brochure d'une dizaine de pages, élaborée avec le concours du service mobilité de la Commune, met en lumière les alternatives possibles à la voiture pour les trajets domicile-école, comme la marche, le pédibus, le vélo, le vélobus, les transports en commun, le covoiturage... ce guide a été distribué auprès de l'ensemble des élèves scolarisés sur le territoire communal.

Il s'est accompagné d'une formation théorique (dont le Code de la route) et pratique. La Ville de Soignies pourra s'inspirer de cette initiative pour sensibiliser les élèves à la mobilité et aux aspects de sécurité routière.



Guide de la mobilité scolaire

Source : Commune de Leuze-en-Hainaut

B.3.2 – FACILITER LA SENSIBILISATION ET L'ÉDUCATION DES ENFANTS AUX THÉMATIQUES « MOBILITÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE »

BONNES PRATIQUES

Les actions de type challenge sont souvent un succès dans les écoles. À titre d'exemple le GAL Culturalité (Hesbaye brabançonne) organise en collaboration avec le GRACQ un challenge, qui s'adresse tant aux écoles qu'au grand public (voir ci-contre). Le challenge s'accompagne d'une campagne de communication (affiches, vidéos...) notamment sur les réseaux sociaux.

Des « [Bike days](#) » ont également été organisés dans les trois écoles secondaires de Jodoigne, pendant lesquels des formations théorique (quizz) et pratique, des ateliers et des débats sont organisés. Les Bike days se sont déroulés dans le cadre de « [Mai à vélo](#) », un évènement également important dans les écoles !



B.3.2 – FACILITER LA SENSIBILISATION ET L'ÉDUCATION DES ENFANTS AUX THÉMATIQUES « MOBILITÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE »

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Promouvoir auprès des élèves et des étudiants des alternatives à la voiture individuelle en développant des actions de sensibilisation

Lieux concernés



- Ensemble des écoles du territoire

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies**
- SPW

Priorité



Temporalité



Action continue

- Sensibilisation des écoles

Indicateur : Nombre d'actions de sensibilisation

Cible : Au minimum 1/an

Budget



Financement



- /

Actions liées



B.3.1 - Impliquer et sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant
B.3.3 - Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives
C.3.1 - Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles
D.4.1 - Renforcer la visibilité des abords d'école et créer une zone de confort

B.3.3 – INCITER ET ACCOMPAGNER LES ÉCOLES À LA MISE EN PLACE D'ALTERNATIVES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Écoles primaires (et maternelles)

Enfin, la Ville incitera et accompagnera les écoles et associations de parents pour la mise en place d'alternatives à la voiture (individuelle) pour les trajets domicile-école.

Plusieurs écoles de l'entité organisent déjà des rangs scolaires à pied. Il s'agira au besoin d'accompagner ces écoles dans la pérennisation du système, et d'inciter également d'autres écoles dans la mise en place de tels rangs, appelés aussi pédibus, ne fût-ce qu'un jour par semaine. La fréquence du Pédibus est en effet à déterminer en fonction de l'école, des participants, et des disponibilités de l'accompagnateur.



La Région Wallonne a développé un [guide de démarrage](#) à l'usage des parents, écoles, communes, associations de parents...qui souhaitent développer des projets de pédibus.



Il existe également un [guide de démarrage](#) pour les acteurs souhaitant développer des vélobus sur leur territoire. À l'instar des pédibus, il existe une liste des communes ayant développé ce système que la Ville pourrait contacter afin d'échanger de leurs expériences et de recevoir des conseils et bonnes pratiques.

Conseil à l'implémentation : privilégier, sur base d'un appel à projet lancé par la Ville, un projet pilote avec une ou deux écoles avant de le généraliser aux autres afin d'apprendre des bonnes et moins bonnes pratiques du ou des projets pilotes entrepris. Cette initiative vaut également pour les écoles secondaires, notamment pour le premier cycle.



Vélobus à Hannut
Source : Sufinfo

B.3.3 – INCITER ET ACCOMPAGNER LES ÉCOLES À LA MISE EN PLACE D'ALTERNATIVES

DESCRIPTION GÉNÉRALE



Le pédibus d'Habay
Source : [Tvlux](#)



Le S'cool Bus
Source : [Collectif Cycliste 37](#)

B.3.3 – INCITER ET ACCOMPAGNER LES ÉCOLES À LA MISE EN PLACE D'ALTERNATIVES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Écoles secondaires

Tout comme pour les écoles primaires, il s'agira d'accompagner les écoles volontaires dans la mise en place de vélo-bus, particulièrement pour les élèves du premier cycle.

À l'instar d'une ligne de bus, la Ville pourrait également travailler en collaboration avec les écoles (voire également les travailleurs du centre-ville et le GRACQ) à la mise en place de « lignes vélo », c'est-à-dire à la mise en place d'un système qui se compose :

- D'un itinéraire cyclable identifiable (par exemple entre un village et le centre-ville) ;
- D'une signalétique d'information reprenant des horaires de passage/rassemblement de groupes de personnes effectuant des trajets à vélo.

La Ville aurait pour mission la mise en place du système (en collaboration avec les acteurs locaux, définition des itinéraires sur base du réseau cyclable proposé par ailleurs, des horaires de passage/rassemblement ; implantation des panneaux d'information).



B.3.3 – INCITER ET ACCOMPAGNER LES ÉCOLES À LA MISE EN PLACE D'ALTERNATIVES

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Garantir sur le territoire communal un écosystème favorable au développement d'alternatives à la voiture pour les déplacements domicile-école

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- Ville de Soignies
- Personnel éducatif des établissements scolaires, parents,...

Priorité



Temporalité



Action continue

- Accompagnement dans la mise en place de pedibus

Indicateur : Nombre d'écoles accompagnées / *Cible* : /

- Accompagnement dans la mise en place de velobus

Indicateur : Nombre d'écoles accompagnées / *Cible* : lancement d'un appel à projet

Budget



Financement



/

Actions liées



B.3.1 - Impliquer et sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant

B.3.2 - Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »

C.3.1 - Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles

D.4.1 - Renforcer la visibilité des abords d'école et créer une zone de confort

► AMÉLIORER ET DÉVELOPPER LES SERVICES DE MOBILITÉ

En vue d'accompagner les citoyens vers une mobilité davantage plurielle et multimodale, il est également nécessaire d'améliorer et développer les services de mobilité en complément de l'offre de transport structurante. Bien que des actions soient déjà entreprises par la Ville (Cambio, vélos à l'office de tourisme,...), la promotion et le développement de services de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle devront donc être poursuivis et complétés.

Il s'agira de développer des services à destination des cyclistes, d'étendre le service de véhicules partagés, de faciliter le covoiturage. Ces services sont tout aussi importants dans les villages, en complément du réseau de transport public. Ce dernier ne permettra en effet pas de répondre à l'ensemble des besoins de déplacements (et n'a pas cette vocation).

Par ailleurs, et en adéquation avec la stratégie régionale de mobilité, la Ville veillera au développement d'un réseau de bornes de recharge électrique sur son territoire.

ACTIONS PROPOSÉES

- B.4.1** Développer les services liés au vélo
- B.4.2** Développer les services de véhicules partagés
- B.4.3** Mettre à disposition des espaces de covoiturage
- B.4.4** Veiller au développement des bornes de rechargement

B.4.1 – DÉVELOPPER LES SERVICES LIÉS AU VÉLO

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Développement de bornes de réparation et bornes de recharge

Divers services à destination des cyclistes peuvent être offerts sur le territoire.

Il serait notamment pertinent de mettre à disposition des sonégiens une ou plusieurs borne(s) de réparation en libre-service, aux endroits qui seront jugés les plus stratégiques (voir un exemple ci-contre). Une telle borne est déjà présente sur la Place Joseph Wauters mais d'autres pourraient être installées à d'autres endroits sur le territoire : gare de Soignies et de Neufvilles, place Verte, le long du RAVeL, aux centres sportifs,... Leur coût varie de 1000 à 3.000€.

En parallèle, des bornes de recharge pourraient également être implantées sur le territoire sonégien en vue de permettre la recharge des vélos à assistance électrique.



Un exemple à Watermael-Boitsfort (Bruxelles)

Source : Watermael-Boitsfort



Source : Altinnova.com

Borne de recharge VAE ALTAO Parco
avec boîtier sécurisé

B.4.1 – DÉVELOPPER LES SERVICES LIÉS AU VÉLO

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Instauration d'un point vélo en gare de Soignies

À l'instar de ce qui a été fait à [La Louvière](#) (l'une des premières communes pilotes Wallonie Cyclable), un point/maison du vélo pourrait être développé à la gare de Soignies, et prendre place dans le bâtiment de la gare (des démarches auprès de la SNCB sont par ailleurs en cours par la Ville en vue de pouvoir exploiter ce bâtiment).

La Maison du Vélo pourrait proposer les services suivants : location de vélos à la journée mais aussi sur le long terme dans un but de test, contrôle et petites réparations, formations ponctuelles aux bases de la mécanique, station de gonflage et

de réparation accessible 24/24, informations sur la pratique du vélo sur la commune, point de départ de ballades et itinéraires...

À La Louvière, cette initiative a été proposée en collaboration avec la **Maison du Tourisme**. À Soignies, ce type d'action pourrait être développé également en collaboration avec l'Office du Tourisme. L'asbl l'envol constitue également un partenaire à cet égard.



Les Ateliers de la Bicyclette - Source : [Jambes.be](#)



Les Ateliers de la Bicyclette
Source : [Les Ateliers de la Bicyclette](#)

B.4.1 – DÉVELOPPER LES SERVICES LIÉS AU VÉLO

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Mise en place d'un service de vélos partagés

Afin de réduire la dépendance à la voiture, spécifiquement pour les personnes ayant comme destination Soignies, les vélos partagés sont une solution à envisager, et dont la faisabilité doit être étudiée de manière plus approfondie.

La gare de Soignies, étant par ailleurs un MobiPôle de type M (cf. action A.7.1.), constitue sans conteste le lieu à équiper le cas échéant. À la gare, ce service permettra de faciliter l'intermodalité des travailleurs de Soignies qui arrivent en train, des touristes, des visiteurs, etc.



Blue bike

Source : Blue bike

B.4.1 – DÉVELOPPER LES SERVICES LIÉS AU VÉLO

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Inciter et accompagner les citoyens à se déplacer à vélo en proposant des services facilitant leurs déplacements et leur pratique cyclable

Lieux concernés



Tout le territoire sonégien

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies**

Priorité



Temporalité



Actions progressives

- Bornes de réparation et bornes de recharge
Indicateur : Nombre de bornes
Cible : /
- Point vélos
Indicateur : Réalisation de la tâche
Cible : Tâche effectuée à moyen terme
- Vélos partagés
Indicateur : Réalisation de la tâche
Cible : Au minimum étude de faisabilité réalisée à court terme

Budget



Variable, en fonction des actions entreprises

Financement



- Fonds propres Ville
- Subsidés éventuels
- Partenaires éventuels

Actions liées



A.4.3 – Elaborer une cartographie des itinéraires et services à destination des cyclistes

A.5.2 – Multiplier les dispositifs de stationnement adéquats

B.4.2– DÉVELOPPER LES SERVICES DE VÉHICULES PARTAGÉS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Une voiture partagée remplace en moyenne 5 à 10 voitures privées. À Soignies, un véhicule partagé Cambio a été mis à disposition en avril 2023, au niveau de la gare. Les premières analyses montrent qu'il présente un bon taux d'utilisation, et est en particulier utilisé par les personnes se rendant à Soignies en train pour poursuivre leur chemin.



En vue d'une plus grande utilisation, en particulier par les citoyens sonégiens, le travail de communication devra être poursuivi de même qu'un travail d'accompagnement à l'utilisation de ce système devra être initié. Par ailleurs, il s'agira de faire une évaluation de l'utilisation de ce service tous les 6 mois (maximum) et de demander un retour aux utilisateurs actuels en vue de prendre les mesures adéquates dans l'objectif d'améliorer le service et son utilisation.

Progressivement **le service devra être étendu tant dans le centre-ville que dans chaque village** – l'objectif étant d'offrir au minimum 1 service de véhicules partagés accessible à tous les citoyens par village – dans le but d'offrir à chaque ménage la possibilité de disposer d'un véhicule sans devoir en posséder un.

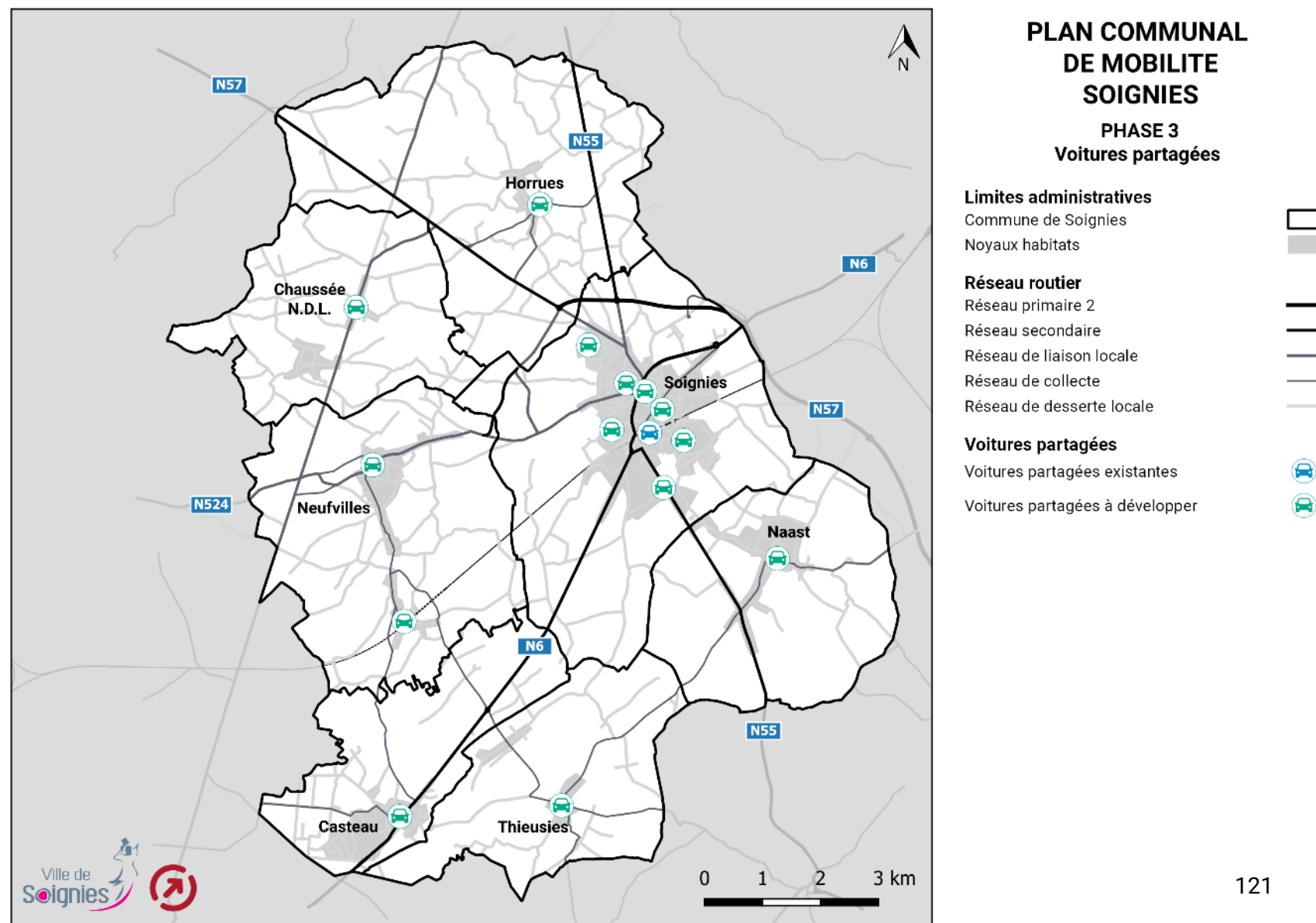
En parallèle, la ville pourrait promouvoir les services de partage de véhicules entre particuliers via la plateforme Wibee ou Cozywheels par exemple).

Réflexion à mener

En vue de permettre l'utilisation du service par les ménages à plus faibles revenus, une réflexion devra être menée afin d'identifier les éventuelles mesures d'accompagnement envisageables. Cette réflexion doit se faire en parallèle de celle relative au développement du transport à la demande (en ce compris le taxi social ; cf. action C.2.1).

B.4.2 – DÉVELOPPER LES SERVICES DE VÉHICULES PARTAGÉS

DESCRIPTION GÉNÉRALE



B.4.2 – DÉVELOPPER LES SERVICES DE VÉHICULES PARTAGÉS

BONNES PRATIQUES : LE CAS DE GENAPPE

À Genappe – une commune d'environ 15.000 habitants – les citoyens, le personnel communal et le personnel du CPAS ont la possibilité, depuis 2020, d'utiliser des voitures partagées électriques.

De 2 voitures en 2020, la Commune a élargi sa flotte depuis octobre 2023 et possède à présent 5 voitures partagées électriques réparties en 3 stations.

La Ville de Genappe accepte une participation financière au bénéfice de l'opérateur afin de pouvoir couvrir les risques d'une croissance d'occupation plus lente/moindre par rapport à l'utilisation moyenne d'une voiture partagée électrique. Le principe de cash-back est privilégié : plus la voiture roule, plus l'apport diminue.

Comment expliquer son succès? Genappe entretient une bonne collaboration avec Auto Motors Share, le fournisseur sélectionné, et promeut régulièrement le système auprès de ses citoyens.

Avant son lancement, ils ont également réalisé une enquête pour mesurer l'intérêt des citoyens en un système d'autopartage dans leur commune.



B.4.2 – DÉVELOPPER LES SERVICES DE VÉHICULES PARTAGÉS

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Offrir une alternative à la voiture individuelle pour l'ensemble des citoyens de l'entité, ainsi que les visiteurs

Lieux concernés



- Voir carte

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies**
- Opérateurs de véhicules partagés

Priorité



Temporalité



Action progressive

- Développement de l'offre de véhicules partagés

Indicateur : Nombre de stations implantées

Cible : Au minimum par village et par quartier à long terme

Budget



Financement



- Auto-financement
- Fonds propres Ville

Actions liées



A.7.2 -Equiper et créer un réseau de nœuds multimodaux secondaires sur le territoire

B.4.3 – METTRE À DISPOSITION DES ESPACES DE COVOITURAGE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

En 2017, un parking à destination des personnes qui covoiturent (18 places) avait été mis en place derrière l'Hôtel de Ville. Celui-ci a été supprimé depuis dû à des difficultés de gestion et une inutilisation de celui-ci. Il s'agissait d'un parking de covoiturage de « destination », une facilitée mise à disposition des personnes covoiturant à leur lieu d'arrivée. Si cette action pourrait être réitérée dans le futur – notamment en lien avec le développement d'une stratégie spécifique définie par exemple dans le cadre d'un Plan de Déplacement d'Entreprise (cf. action B.2.1) – il s'agit ici de **mettre à disposition des espaces de stationnement pour les covoitureurs à leur lieu de départ**.

Ces espaces de stationnement seront complémentaires en termes de localisation à ceux existants dans les environs (Le Roeulx, Mons, etc.). Le centre de Soignies qui est desservi par de nombreuses voies régionales est un lieu propice à cet égard. Divers lieux présentent un intérêt :

- Proximité du carrefour formé entre la N6 et la N57 ;
- Proximité du carrefour formé entre la N6 et la N55;

- Proximité du carrefour formé entre la N6 et la N57b.

Une mise à disposition d'espaces de stationnement n'implique pas forcément la création de nouvelles places. Des partenariats avec des partenaires privés doivent être envisagés.

Idéalement, des services complémentaires devraient être développés à ces endroits, dont un/des box de stationnement pour vélo. Ces espaces devront être situés à proximité ou directement desservis par le réseau de transport public, et être accessibles à pied et à vélo.

En parallèle, la Ville **continuera à promouvoir et faciliter la pratique du covoiturage auprès des citoyens et usagers** de son territoire. Elle mettra notamment à jour sa page internet dédiée à cet effet (cf. aussi actions B.1.2. et B.2.1.)



B.4.3 – METTRE À DISPOSITION DES ESPACES DE COVOITURAGE EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Mettre à disposition quelques places de stationnement pour la pratique du covoiturage

Lieux concernés



- Proximité des principaux croisements de voies régionales

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies**
- SPW, partenaires privés

Priorité



Temporalité



Action progressive

- Identification des lieux de potentiels et contacts avec des partenaires privés

Indicateur : Réalisation de la tâche / Cible : Tâche réalisée à court terme

- Mise à disposition d'espaces de stationnement

Indicateur : Nombre de places mises à disposition / Cible : Au minimum 1 lieu comportant 5 à 10 places

Budget



Financement



- Partenariats publics/privés
- Fonds propres Commune
- SPW

Actions liées



A.7.1 - Développer les services et l'intermodalité à la gare de Soignies

A.7.2 - Equiper et créer un réseau de nœuds multimodaux secondaires

B.1.2 - Développer et renforcer les actions de communication et de sensibilisation

B.4.4 – VEILLER AU DÉVELOPPEMENT DES BORNES DE RECHARGE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

En cohérence avec la stratégie régionale de mobilité et avec le plan de déploiement des bornes de rechargement, la Ville veillera au développement progressif des bornes de rechargement électrique sur son territoire. À ce titre, la Ville peut aussi s'inspirer de la Cémathèque n°49 publié en 2019 par le SPW : « Bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement? ».

Lors du déploiement de ces bornes, et en cohérence avec la stratégie développée dans le présent plan communal de mobilité, la Ville veillera aux points d'attention suivants :

- Ne pas impacter la circulation des piétons (en particulier des PMR) et des cyclistes ;
- Privilégier la transformation d'une place de stationnement existante en place de stationnement pour véhicule en rechargement ;
- Equiper les principaux mobipoles de la commune de bornes, à savoir la gare de Soignies et la gare de Neufvilles ;

- S'assurer que les nouveaux projets immobiliers disposent d'une offre suffisante en bornes de rechargement.



B.4.4 – VEILLER AU DÉVELOPPEMENT DES BORNES DE RECHARGE EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Etendre les solutions de mobilité offertes aux usagers du territoire

Lieux concernés



- Ensemble du territoire

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies**
- SPW, partenaires privés

Priorité



Temporalité



Action progressive

- Développement des bornes

Indicateur : nombre de bornes de recharge
Cible : /

Budget



Financement



- Partenariats publics/privés
- Fonds propres Commune
- SPW

Actions liées



A.7.1 - Développer les services et l'intermodalité à la gare de Soignies

A.7.2 - Equiper et créer un réseau de nœuds multimodaux secondaires

C. GARANTIR LA MOBILITÉ POUR TOUS

Objectifs

- ▶ Faire du centre-ville et des cœurs de villages des lieux totalement accessibles aux PMR
- ▶ Informer sur les services de transport adaptés existants
- ▶ Renforcer l'accessibilité multimodale des écoles



► FAIRE DU CENTRE-VILLE ET DES CŒURS DE VILLAGES DES LIEUX TOTALEMENT ACCESSIBLES AUX PMR

30 à 35 % de la population présente une mobilité réduite, de façon permanente ou temporaire, soit une part non négligeable. En effet, au-delà des personnes à déficience visuelle et des personnes en fauteuil roulant, celles accompagnées de leur(s) enfant(s), tirant un caddie, transportant des marchandises, se déplaçant avec une canne ou une tribune sont également reprises sous le vocable « personnes à mobilité réduite ».

Bien que les aménagements récents témoignent d'une prise en compte des personnes à mobilité réduite dans l'espace public (quais de bus surélevés, abaissement de trottoirs au droit de quelques passages pour piétons, ...), ceux-ci restent globalement peu adaptés à leurs déplacements.

Il est donc primordial de prendre en compte ces personnes dans l'élaboration de ce Plan Communal de Mobilité tant dans le centre-ville que dans les différents villages de l'entité. L'ambition est, à termes, de faire du centre-ville et des villages des lieux totalement accessibles aux PMR.

ACTIONS PROPOSÉES

- C.1.1** Tenir compte des besoins des PMR dans tout projet d'aménagement
- C.1.2** Rendre les arrêts de transport public accessibles aux PMR

C.1.1 – TENIR COMPTE DES BESOINS DES PMR DANS TOUT PROJET D'AMÉNAGEMENT

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Rendre progressivement les cheminements piétons accessibles

Afin d'améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR) au sein du centre urbain et des villages, les gestionnaires de voiries tiendront compte des besoins de ceux-ci lors de tout aménagement ou réaménagement d'espace public, et en particulier de trottoirs et de traversées piétonnes. Les personnes à mobilité réduite sont en effet plus sensibles à la qualité et au confort des cheminements piétons. Elles présentent (davantage) de difficultés à se déplacer sur un trottoir en mauvais état ou disposant d'une largeur insuffisante. Un parent se déplaçant avec ses enfants se sentira davantage en insécurité s'il doit marcher sur la chaussée, etc. Il s'agit de rendre progressivement la commune accessible à celles-ci. Il s'agira également de prêter une attention particulière à la prévention contre le stationnement sauvage sur les trottoirs, qui représente un obstacle évident pour les déplacements de tous.

Les axes identifiés comme structurants sur le territoire (cf. action A.3.1.) sont des artères particulièrement fréquentées par les piétons et les personnes à mobilité réduite, notamment dans le

centre-urbain, et se doivent de ce fait de leur être accessible en priorité.

Il s'agira donc de réaménager les éventuels axes et traversées qui ne le seraient pas. À court terme, et en attendant un tel réaménagement de ces voiries (si celui-ci n'est pas prévu à court terme), il y aura lieu de prendre les mesures qui peuvent être rapidement et aisément réalisés (déplacement de poteaux, abaissement de trottoirs, mise en place de dalles podotactiles, etc.) et de veiller à ce que les potentiels obstacles présents sur les cheminements piétons disparaissent (stationnement sauvage sur trottoirs, panneaux d'affichage,...). À cet égard, un audit pourrait être réalisé par un auditeur spécialisé.

C.1.1 – TENIR COMPTE DES BESOINS DES PMR DANS TOUT PROJET D'AMÉNAGEMENT

DESCRIPTION GÉNÉRALE

En attendant les lignes guides de la Sécurithèque pour les aménagements piétons et l'accessibilité PMR, il y aura lieu de se référer au [Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous](#).



Abaissement et dalles podotactiles



Revêtement dur et largeur suffisante

Guide de **bonnes pratiques**
pour l'aménagement de
cheminements piétons
accessibles à tous



Éléments théoriques



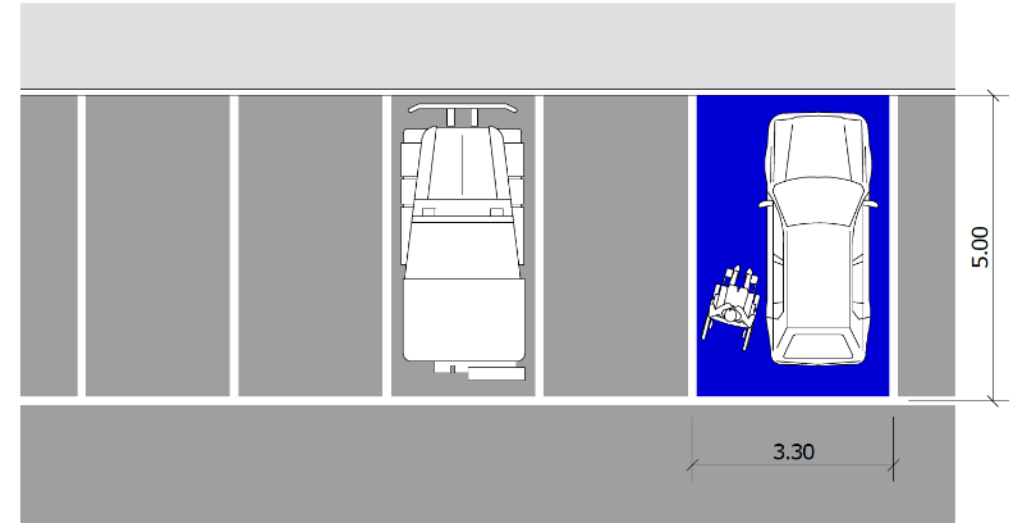
C.1.1 – TENIR COMPTE DES BESOINS DES PMR DANS TOUT PROJET D'AMÉNAGEMENT

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Prévoir suffisamment d'espaces de stationnement pour les personnes à mobilité réduite et à proximité de leur lieu de destination

Le stationnement sera également un point à prendre en considération, notamment dans le centre-ville (cf. aussi l'action relative à la gestion du stationnement dans le centre-ville – D.2.1).

En parallèle, la Ville pourrait réfléchir à la mise à disposition de places spécifiques pour des publics qui ne disposent pas du statut de personnes en situation de handicap mais qui peuvent éprouver des difficultés particulières à se déplacer (exemple des personnes âgées moins mobiles).



Stationnement pour personnes en situation de handicap

C.1.1 – TENIR COMPTE DES BESOINS DES PMR DANS TOUT PROJET D'AMÉNAGEMENT

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Garantir de bonnes conditions de déplacements pour tous les sonégiens, quel que soit leur âge et leur condition physique

Lieux concernés



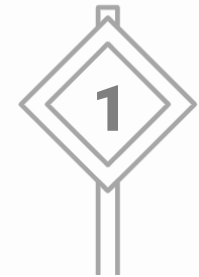
- Ensemble du territoire communal, et particulièrement axes structurants

Acteurs concernés



- Ville de Soignies , SPW
- OTW, Atingo

Priorité



Temporalité



Actions progressives

- Mise en accessibilité des cheminements piétons
Indicateur : km de cheminements piétons accessibles
Cible : au min. réseau prioritaire à moyen terme / au min. réseau secondaire et tertiaire à long terme
- Stationnement pour PMR
Indicateur : nombre de place de stationnement mise à disposition
Cible : /

Budget



Selon les adaptations/ améliorations à apporter

Financement



- Fonds propres
- SPW

Actions liées



C.1.1. - Développer un réseau piéton structurant

C.1.2 – RENDRE LES ARRÊTS DE TRANSPORT PUBLIC ET LES BUS ACCESSIBLES AUX PMR

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Bien que de nombreuses facilités pour les personnes à mobilité existent à la gare de Soignies (bâtiment et quai 1 accessibles via une rampe avec main courante, dalles podotactiles, assistance dite « light », etc.), celle-ci n'est pas encore totalement adaptée aux PMR. Les autres quais ne sont par exemple accessibles que via des escaliers passant sous les voies ferrées.

Quant à la gare de Neufvilles, elle présente peu d'éléments facilitant le déplacement des PMR.

Il s'agira donc de rendre progressivement ces gares accessibles aux PMR. À cet égard, un audit pourrait être réalisé par un bureau spécialisé, et un plan d'actions spécifique établi.

**Plateforme élévatrice
permettant d'accéder au
tunnel sous voies en gare de
Libramont**

Source : Traject



Concernant les **arrêts de bus** de la Ville, des dispositifs existent déjà au droit de certains arrêts (Place du jeu de Balle avec un revêtement podotactiles, quais surélevés,...). Des efforts devront être consentis pour rendre, progressivement, les autres arrêts accessibles aux personnes à mobilité réduite, et ce de façon prioritaire pour les principaux arrêts (cf. action A.6.3). À noter, qu'au moins un arrêt accessible aux PMR doit être présent dans chaque village.

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.

Par ailleurs, le gestionnaire de voirie s'assurera de la bonne accessibilité des arrêts concernés depuis leurs environs proches, notamment depuis/vers les éventuelles places de parking situées à proximité, ou depuis/vers les pôles de déplacements environnants.

C.1.2 – RENDRE LES (PRINCIPAUX) ARRÊTS DE TRANSPORT PUBLIC ET LES BUS ACCESSIBLES AUX PMR

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Rendre les transports publics accessibles au plus grand nombre

Lieux concernés



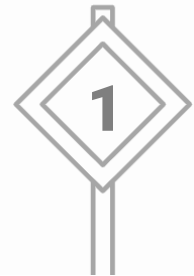
- Ensemble du territoire communal, et particulièrement axes structurants

Acteurs concernés



- OTW, Ville de Soignies, SPW, Infrabel – SNCB
- Auditeurs PMR

Priorité



Temporalité



Action progressive

- Mise en accessibilité des arrêts TP
- Indicateur* : Nombre de gares et d'arrêts de bus accessibles
- Cible* :
- Court terme : arrêts de bus de priorité 1
 - Moyen terme : arrêts de bus de priorité 2
 - Long terme : gare de Soignies et arrêts de bus de priorité 3

Budget



Financement



- Fonds propres Ville
- Subsidies SPW
- Subvention OTW
- SNCB/Infrabel

Actions liées



- A.3.1 - Développer un réseau piéton structurant
- A.6.3 - Améliorer progressivement la qualité des arrêts de transport public

► INFORMER SUR LES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉS EXISTANTS

Divers services de mobilité sont mis à la disposition des habitants, ceux-ci leur permettant de faciliter leur déplacement, incluant des services de transport adaptés aux personnes à mobilité réduite (Taxi social « Rap-IDESS », Handicap-Car,...).

Il s'agira donc continuer à faire connaître ces services à la population.

ACTIONS PROPOSÉES

C.2.1 Informer la population sur les services de transport (adaptés) existants



C.2.1 – INFORMER LA POPULATION SUR LES SERVICES DE TRANSPORT (ADAPTÉS) EXISTANTS

DESCRIPTION GÉNÉRALE

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. 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 s'agira de faire connaître ces services auprès du grand public, voire d'encourager le développement d'autres services.

À titre d'exemple, le GAL Culturalité (Hesbaye brabançonne) a édité un [guide](#) spécifiquement dédié au transport adapté (voir ci-dessous).

À noter qu'en parallèle, la Région travaille sur le développement d'un système de transport à la demande à l'échelle wallonne.

Mobilité inclusive et solidaire

Vous avez **plus de 60 ans** et cherchez un transport adapté à vos besoins ? Ce feuillet d'informations est fait pour vous !

Vous y trouverez une **liste d'opérateurs** offrant des services de transport dans l'Est du Brabant wallon. En journée, le w-e, accessible aux personnes à mobilité réduite, etc. : **l'offre est variée et trop méconnue!**

Télécharger le guide

L'ensemble des opérateurs repris ci-dessous circulent du lundi au vendredi, en horaire de jour. Pour les particularités, veuillez-vous référer à la légende suivante.	
MED	Transport pour raisons « médicales » (consultations, hospitalisation, etc.)
PRIV	Transport pour raisons privées (visite à un ami, courses, démarches administratives,...)
WE	Opérateur circulant également le samedi et/ou dimanche
	Opérateur circulant également en soirée (après 18h)
	Opérateur accessible aux personnes nécessitant un transport adapté (chaise roulante)
	Tarif indicatif pour une course de 10km, pour une personne de 60+ ans. Attention, ces tarifs ont été simplifiés et ne tiennent pas compte de certaines particularités. Il est recommandé de contacter l'opérateur pour avoir un devis plus précis.
Certains opérateurs réclament certaines conditions particulières pour accéder à leurs services. Renseignez-vous auprès d'eux pour de plus amples informations.	

C.2.1 – INFORMER LA POPULATION SUR LES SERVICES DE TRANSPORT (ADAPTÉS) EXISTANTS

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Faire connaître les différents services de mobilité existants

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- Ville de Soignies

Priorité



Temporalité



Action continue

- Information sur les services de transport
Indicateur : Nombre d'actions d'information
Cible : Au minimum 1 par an

Budget



Financement



- Fonds propres Ville

Actions liées



B.1.2. - Renforcer et développer les actions de communication

► RENFORCER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DES ÉCOLES

Soignies est un pôle d'enseignements qui compte 22 établissements rassemblant plus de 7.000 élèves de tous les niveaux. Dans le but de favoriser une mobilité scolaire plus durable, trois critères sont très importants et intimement liés, à savoir la visibilité, la sécurité et l'accessibilité multimodale des abords d'école (en plus des aspects de sensibilisation et accompagnement traités par ailleurs).

Le chapitre suivant, consacré à la sécurité routière, reprendra différentes mesures pour améliorer la visibilité et la sécurité des écoles.

Les actions proposées ci-contre visent à garantir de bonnes conditions de déplacements aux abords des écoles, tant pour les piétons que pour les cyclistes, mais également pour les usagers des transports en commun. Ces mesures ont pour but de générer un report modal en favorisant l'utilisation d'alternatives à la voiture.

ACTIONS PROPOSÉES

- C.3.1** Assurer la qualité des cheminements piétons et cyclables des écoles (et l'accueil des cyclistes)

C.3.1 – ASSURER LA QUALITÉ DES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET CYCLABLES DES ÉCOLES (ET L'ACCUEIL DES CYCLISTES)

DÉPLACEMENTS PIÉTONS : RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Afin d'avoir une accessibilité piétonne optimale aux abords des écoles, les trottoirs de chaque école doivent être suffisamment larges (min. 1,5m), continus pour permettre une connexion directe avec les arrêts de bus et doivent pouvoir contrer le stationnement sauvage éventuel.

En ce qui concerne les traversées piétonnes, celles-ci doivent idéalement être décalées par rapport à l'accès de l'école, bien éclairées et d'une dimension qui permet d'accueillir le flux de piétons aux heures d'entrées et sorties d'écoles (soit 3 mètres min.).

Le type d'aménagement et les mesures à prendre pour sécuriser les passages pour piétons vont également dépendre du type de voirie sur laquelle se trouve l'école. La Ville sera responsable de l'aménagement des traversées piétonnes sur les voiries communales, et la Région sur les voiries régionales.

À Soignies, de manière générale, les écoles de l'entité possèdent des trottoirs assez larges avec des traversées piétonnes sécurisées.

Cependant, certaines écoles nécessitent une attention particulière. C'est le cas par exemple de l'école **Saint-Martin à Horrues** ou de **l'école communale de Thieusies** où la largeur des trottoirs n'est pas suffisante. Il s'agira donc de remédier à cela prochainement.



C.3.1 – ASSURER LA QUALITÉ DES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET CYCLABLES DES ÉCOLES (ET L'ACCUEIL DES CYCLISTES)

DÉPLACEMENTS PIÉTONS : BONNES PRATIQUES

En parallèle, et afin de valoriser le chemin de l'école, des actions peuvent être prises en vue de rendre plus agréable ce cheminement.

À titre d'exemple, l'asbl Tous à Pied mène dans certaines écoles le projet « Chemins de l'écolier ». Ce projet est subsidié par la Région wallonne et s'adresse aux écoles primaires, plus particulièrement aux classes de la 4^{ème} à la 6^{ème} primaire.

Le projet se déroule sur un an, et l'objectif est de faciliter les déplacements à pied vers l'école concernée. Après une série d'animations réalisées par Tous à Pied dans la classe, les élèves réfléchissent ensemble aux solutions qui pourraient être mises en œuvre autour de leur école pour favoriser les déplacements à pied vers l'école. Une période est ensuite consacrée à tester les solutions proposées, qui sont ensuite évaluées dans le but d'être pérennisées.

Cela pourrait se faire sur base d'un appel à candidatures des écoles.

Quelques exemples de solutions mises en œuvre : pédibus, balisage d'un ou plusieurs itinéraires sécurisés permettant de rejoindre l'école, création de points « dépose-minute » sécurisés, situés à moins de un kilomètre de l'école, proposition d'aménagements permettant de sécuriser les abords de l'école...

[Pour en savoir plus](#)



Source : Tous à pied

C.3.1 – ASSURER LA QUALITÉ DES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET CYCLABLES DES ÉCOLES (ET L'ACCUEIL DES CYCLISTES)

DÉPLACEMENTS À VÉLO : RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Afin d'encourager l'utilisation de modes de déplacements actifs, il est également important de faciliter l'accès à l'école aux cyclistes. Comme cela a déjà été développé dans l'action dédiée (A.5.2 - Multiplier les dispositifs de stationnement adéquats), il s'agira d'**équiper les écoles d'emplacements de stationnement pour les vélos**. Le nombre d'emplacements à prévoir sera fonction du nombre d'élèves et du type d'école.

Des arceaux doivent être placés au sein des établissements scolaires pour les élèves et le corps enseignant, notamment dans les écoles secondaires. D'autres arceaux destinés au stationnement de courte durée pour les parents peuvent être placés aux abords des écoles fondamentales. Dans ce cas il est préférable de les placer proches de l'entrée (50 m) mais pas devant l'entrée, afin de ne pas gêner les déplacements des piétons.

L'installation d'arceaux vélo sur une place de parking permet par exemple de séparer le trottoir de la chaussée, et donne un signal fort et démonstratif en faveur de modes plus durables.

En parallèle, il s'agit également de rendre accessibles les écoles. À ce titre, le réseau cyclable communal tel qu'il a été défini (A.4.2 - Contribuer au développement du réseau supra-communal et mettre en œuvre le réseau communal cyclable projeté) dessert la grande majorité des établissements scolaires du territoire. À défaut, une attention particulière sera apportée à la cyclabilité des abords de l'école et à sa connexion avec le réseau cyclable.

C.3.1 – ASSURER LA QUALITÉ DES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET CYCLABLES DES ÉCOLES (ET L'ACCUEIL DES CYCLISTES)

DÉPLACEMENTS À VÉLO : BONNES PRATIQUES



École communale Freinet De Beverboom à Anderlecht
Source: Traject 2023



École fondamentale À la Croisée des Chemins
Bruxelles
Source: Traject 2023

C.3.1 – ASSURER LA QUALITÉ DES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET CYCLABLES DES ÉCOLES (ET L'ACCUEIL DES CYCLISTES)

DÉPLACEMENTS À VÉLO : BONNES PRATIQUES

Se déplacer à vélo quotidiennement notamment pour se rendre à l'école, nécessite d'emporter avec soi un équipement adapté à la pratique cyclable mais aussi à la météo (casque, sacoches, vêtements de pluie/ de change, etc.).

Ainsi, au-delà de l'attention à porter à l'offre en stationnement nécessaire et aux cheminements cyclables aux abords d'école, les établissements devront faciliter les déplacements à vélo de leurs élèves et de leurs enseignants en leur donnant la possibilité de stocker leur matériel dans des casiers sécurisés, près de leur vélo.

La priorité sera mise d'abord dans les écoles secondaires en parallèle du développement d'une campagne de sensibilisation et d'accompagnement à la pratique cyclable tant pour les étudiants que pour les enseignants.



Exemple de casier mis à la disposition des employés d'un immeuble de bureaux

Source: Traject

C.3.1 – ASSURER LA QUALITÉ DES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET CYCLABLES DES ÉCOLES (ET L'ACCUEIL DES CYCLISTES)

DÉPLACEMENTS PIÉTONS ET À VÉLO : LA RUE SCOLAIRE

Concept de rue scolaire :

Fermeture temporaire d'une rue desservant un établissement scolaire, à la circulation automobile aux heures d'entrée et de sortie de classe. Seul l'accès à pied ou à vélo est possible.

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. Il en a été de même rue Général Henry pour l'école communale des Carrières.

D'autres projets sont en cours de développement sur le territoire.

Afin de poursuivre leur développement, un appel à intérêt pourrait être lancé auprès des établissements scolaires de l'entité pour identifier lesquelles seraient intéressées par la mise en place d'une rue scolaire pour leur école.



Rue scolaire rue Felix Eloy

Source : Sudinfo



Rue scolaire rue Général Henry

Source : Sudinfo

C.3.1 – ASSURER LA QUALITÉ DES CHEMINEMENTS PIÉTONS ET CYCLABLES DES ÉCOLES (ET L'ACCUEIL DES CYCLISTES)

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Améliorer l'accessibilité piétonne et cyclable des écoles en offrant des conditions de déplacements optimales et des équipements adaptés

Lieux concernés



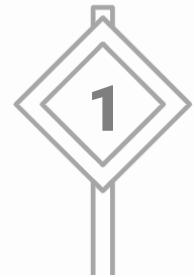
- Ensemble des écoles du territoire

Acteurs concernés



- Ville de Soignies et établissements scolaires
- Province
- SPW

Priorité



Temporalité



Actions moyen terme

- Cheminements piétons (et cyclables) de qualité aux abords des écoles
Indicateur : Nombre d'écoles avec cheminement piéton (et cyclable) qualitatif
Cible : Ensemble des écoles
- Stationnement vélo aux écoles
Indicateur : Nombre d'écoles disposant de dispositifs de stationnement
Cible : Ensemble des écoles

Budget



Financement



- Fonds propres
- Subsidés SPW
- Province
- Etablissements scolaires

Actions liées



- A.3.1 – Développer un réseau piéton structurant
- A.3.2 – Valoriser, réhabiliter et entretenir les sentiers et venelles
- A.4.2 – Mettre en œuvre le réseau cyclable communal projeté
- A.5.2 - Multiplier les dispositifs de stationnement adéquats

D. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Objectifs



- ▶ Améliorer la qualité, l'attractivité et l'accessibilité des espaces publics
- ▶ Faire du stationnement un levier pour un meilleur usage de l'espace public et un usage plus rationnel de la voiture individuelle
- ▶ Réduire le trafic/nuisances induites par le transit de poids lourds (en particulier dans le centre)
- ▶ Renforcer la sécurité et la visibilité des abords des écoles
- ▶ Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route et maîtriser la vitesse



AMÉLIORER LA QUALITÉ, L'ATTRACTIVITÉ ET L'ACCESSIBILITÉ DES ESPACES PUBLICS

Des espaces publics de qualité, attractifs et accessibles contribuent à l'amélioration de la qualité de vie des sonégiens.

Ils jouent un rôle central dans la vie d'un quartier ou d'un village. Or, actuellement, trop peu jouent ce rôle de lien social, d'espace agréable et convivial pour y déambuler ou s'y déplacer. Afin de les rendre plus attrayants et d'encourager l'usage des modes actifs, il est donc nécessaire de repenser les espaces publics qui sont encore pour beaucoup d'entre eux largement destinés et occupés par les véhicules comme en témoignent la Grand Place et la Place Verte dans le centre-ville.

ACTIONS PROPOSÉES

- D.1.1** Repenser les espaces publics dans le centre et les villages pour créer des espaces de rencontre de qualité

D.1.1 – REPENSER LES ESPACES PUBLICS DANS LE CENTRE ET LES VILLAGES POUR CRÉER DES ESPACES DE RENCONTRE DE QUALITÉ

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Les espaces publics sont des vecteurs de liens sociaux, de rencontre et de rassemblement. Ils contribuent, de ce fait, très grandement à la qualité de vies des habitants. L'objectif de cette mesure est de rendre plus d'espaces aux modes actifs et à la convivialité en réaménageant progressivement les principales places et lieux de vie présents dans le centre-ville et les villages de sorte à offrir à chaque quartier et village un espace de rencontre de qualité. Parmi les espaces à repenser, la Grand Place dans le centre-ville, la place de Thieusies ou encore la place de Naast. Si dans le cadre du réaménagement, une partie du stationnement est amenée à être réduit sur l'espace public, il s'agira en parallèle d'étudier les besoins de compenser en tout (ou en partie) la perte en stationnement.

Avant un réaménagement effectif, des tests peuvent être réalisés via des éléments mobiles, à l'image de ce qui a été fait pour la place de Thieusies.

Pour inspiration, quelques exemples d'espaces publics qui ont été réaménagés :



Source : CPDT

Lectures utiles :

- **CPDT (2019), « Aménager les espaces publics wallons »**
- **CPDT (2019) « Des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs », note de recherche**

D.1.1 – REPENSER LES ESPACES PUBLICS DANS LE CENTRE ET LES VILLAGES POUR CRÉER DES ESPACES DE RENCONTRE DE QUALITÉ

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Créer des espaces de qualité en vue de faciliter les déplacements à pied, et offrir des espaces de rencontre

Lieux concernés



- Majorité des places de l'entité

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies**
- SPW (si voirie régionale concernée)
- TEC (si passage de bus)
- Associations locales

Priorité



Temporalité



Action progressive

- Réaménagement des espaces publics
Indicateur : Nombre d'espaces publics réaménagés
Cible : Au minimum 1 par an

Budget



Financement



- Fonds propres Ville
- Subsidies régionaux
- FEDER

Actions liées



- A.2.1- Clarifier les zones apaisées existantes et les rendre plus lisibles
- A.2.2 - Développer des zones apaisées ailleurs sur le territoire
- A.3.1 - Développer un réseau piéton structurant
- C.1.1 - Tenir compte des besoins des PMR dans tout projet d'aménagement

► FAIRE DU STATIONNEMENT UN LEVIER POUR UN MEILLEUR USAGE DE L'ESPACE PUBLIC ET UN USAGE PLUS RATIONNEL DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

Le stationnement constitue un levier important, notamment en vue d'un usage et partage plus équilibré de l'espace public.

Dans le centre-ville en particulier, il s'agira d'optimiser le stationnement de sorte à améliorer les conditions de déplacement des autres usagers (spécifiquement aux endroits où il est nécessaire de pouvoir offrir plus de confort), mais aussi de rendre plus attractif et agréable le centre-ville qui regorge de richesses. Le diagnostic de la situation existante a mis en évidence que cette optimisation est possible dès aujourd'hui sans impacter l'attractivité automobile du centre. Il s'agit toutefois d'utiliser au mieux les ressources disponibles.

Un point d'attention devra aussi être apporté aux abords de la gare, et notamment rue de la Station qui constitue un axe structurant pour les différents usagers (piétons, cyclistes, transports publics et automobilistes).

Dans les villages, il s'agira d'optimiser le stationnement afin de rendre plus qualitatifs les espaces publics (cf. action D.1.1.)

ACTIONS PROPOSÉES

D.2.1 Optimiser le stationnement dans l'hypercentre

D.2.2 Optimiser le stationnement aux abords de la gare

D.2.1 – OPTIMISER LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

STRATÉGIE ET ACTIONS - RIVERAINS

Le **stationnement des résidents est à favoriser et protéger à proximité du domicile** (idéalement > 100 m ; max. 200 m), en particulier dans les quartiers qui ne disposent pas de possibilité de stationnement privé ou hors voirie. À cet égard, les mesures mises en place actuellement vont dans ce sens (zones bleues avec carte de stationnement « riverain », zones « riverains »). **Si les besoins s'en font ressentir et sont objectivés, il y aura lieu de renforcer le contrôle dans les zones bleues, de mettre en place de nouvelles zones « riverains » et/ou d'étendre les zones bleues existantes.**

Toutefois, et au fur et à mesure que l'offre de mobilité se diversifie sur le territoire – et notamment suite au développement des stations de véhicules partagés (cf. [action B.4.2](#)) – des mesures pourraient être prises **à l'avenir afin de réduire l'attractivité de l'offre en stationnement pour les riverains (en voirie)**. À titre indicatif, la ville de Leuze-en-Hainaut, ne permet l'acquisition que d'une seule carte « riverain » par ménage.

En parallèle, il y aura lieu de **valoriser les solutions de mobilité existantes** et à venir qui sont déployées en vue de permettre aux riverains de réduire la nécessité de posséder un véhicule personnel, dont les services de véhicules partagés qui seront progressivement développés (cf. action B.4.2).

D.2.1 – OPTIMISER LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

STRATÉGIE ET ACTIONS - CHALANDS

Le centre-ville dispose d'une relativement bonne accessibilité multimodale. Il s'agira d'encourager et accompagner les chalands à utiliser cette diversité de solutions de mobilité que le PCM ambitionne de renforcer dans le futur. Pour une partie de la population ou en fonction des types d'achat à effectuer le recours à la voiture est toutefois nécessaire et **une offre en stationnement dans les environs des commerces doit être garantie**. L'hypercentre dispose aujourd'hui d'une offre importante à proximité des commerces. Celle-ci est même surdimensionnée au regard de la demande.

De ce fait, et compte tenu de l'ambition (et la nécessité) de redynamiser et rendre plus attractif le centre-ville, des **campagnes de communication devraient être menées en vue de valoriser l'accessibilité multimodale du centre-ville**. La mobilité est en effet un levier important en vue de revitaliser les centres-villes. Une planche/fiche d'accessibilité multimodale pourrait être créée et largement diffusée à cet égard.



Brochure éditée par la ville française de la Seyne-sur-Mer en vue de redynamiser son centre-ville

Source : Ville de Seyne-sur-Mer

Notre volonté : développer les **mobilités douces**

La Ville de La Seyne-sur-Mer souhaite améliorer la pratique du vélo sur l'ensemble de son territoire. Une réflexion globale de l'existant et des besoins a été menée en fonction des usages, des besoins et des liaisons nécessaires entre les quartiers afin de développer un maillage de proximité avec le Département et la Métropole. Les objectifs de cette réflexion sont multiples :

3 parkings vélos :

AVENUE HOCHÉ : 10 vélos
RUE TAYLOR : 10 vélos
SQUARE CHARLY/PLACE PERRIN : 6 vélos
PLACE LEDRU ROLLIN : 2 x 6 vélos
TRAVERSE EVENOS : 6 vélos

4 parkings motos :

• RUE PARMENTIER :
2 parkings 2 roues comprenant chacun 8 places motos
• AVENUE HOCHÉ :
4 parkings moto comprenant chacun 6 places motos
• RUE TAYLOR ANGLE LÉON BLUM :
Parking moto comprenant 6 places motos
• PLACE LEDRU ROLLIN :
2 parkings moto comprenant chacun 6 places motos

OBJECTIFS :

- Améliorer la sécurité des cyclistes
- Améliorer la continuité et la lisibilité des aménagements
- Améliorer l'intermodalité
- Apaiser l'espace public

Plus de 1000 places de parking dont 658 gratuites en centre-ville *

Vous souhaitez vous garer en cœur de ville et être sûr d'avoir une place ?

Le parking du Marché (ex-Martini) est fait pour vous. Géré par la Métropole Toulon Provence Méditerranée, il propose 415 places de stationnement à quelques pas du marché et de la zone piétonne. Il est un atout pour la dynamique commerciale. Ce parking, en forme de « 8 » offre une grande aisance de manœuvre grâce à l'absence de pilier. De plus, il est aéré, lumineux, et sécurisé. Son prix est dans la fourchette basse des parkings situés en cœur de ville. Vous êtes assurés d'y trouver des places disponibles.

Des travaux sont programmés par TPM en 2023 : • amélioration de la signalétique, • identification des étages • code couleur • relocking • création de WC publics • poursuite des fresques sur et dans le bâtiment • mise en propreté.

De plus, 658 places de parking gratuites sont à proximité immédiate du cœur historique.

(* hors voirie)

ETAT COMPARATIF DES TARIFS DE PARKING EN CENTRE-VILLE

	MARTINI	SANARY	COURS JULIEN MARSEILLE
GRATUITÉ	30 mn gratuites	60 mn gratuites	15 mn gratuites
1 H	1,60 €	2,00 €	2,50 €
2 H	2,00 €	4,00 €	5,30 €
3 H	3,00 €	6,00 €	7,90 €

Toulon
Provence
Méditerranée

D.2.1 – OPTIMISER LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

STRATÉGIE ET ACTIONS – CHALANDS (SUITE)

Bien que le centre-ville dispose d'un assez grand taux de rotation des véhicules en stationnement – aux endroits où le parking est payant – des **espaces de stationnement de très courte durée pourraient être implantés à proximité des commerces impliquants des achats de très courte durée**. Un système de type « shop and drive » pourrait être testé puis implémenté. La mise en place de capteur dans le sol permettrait un contrôle de ces zones.

Le cas échéant, ces espaces pourraient également correspondre aux zones de livraison (cf. ci-après) et donc être mutualisés ce qui faciliterait par ailleurs le contrôle de ces zones.



Source : Ville de Liège



Source : Ville de Maldegem

D.2.1 – OPTIMISER LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

STRATÉGIE ET ACTIONS – CHALANDS (SUITE ET FIN)

Compte tenu de l'offre et de la demande en stationnement, et toujours dans une optique de revitalisation du centre-ville et de l'amélioration de la qualité des espaces publics, **l'offre en stationnement pourrait être quelque peu adaptée à court terme.**

Le projet visant le réaménagement de la Grand Place envisagé dans le cadre du projet de rénovation urbaine pourrait de ce fait être mis en œuvre, et toutes ou une partie des places de stationnement présentes sur la Grand Place être retirées. Cela permettrait d'améliorer la qualité de cet espace qui se trouve au pied de la Collégiale et qui pourrait être mis à profit des commerces bordant cet espace (terrasses...), mais aussi d'améliorer la qualité des cheminements piétons. Des places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite pourraient néanmoins être maintenues.

En revanche, le réaménagement de la place du Millénaire – tel qu'imaginé par le projet de rénovation urbaine – ne doit pas s'envisager à court terme car elle permet d'absorber dans un premier temps la demande en stationnement de la Grand Place à proximité des commerces qui s'y trouvent. Il ne devra s'envisager

que dans un second temps. Il en est de même du projet relatif au parking de la Poste (cf. ci-après).

En périphérie proche de l'hypercentre, le parking dit de la Poste offre également des possibilités de stationnement qui peuvent être mises à profit le week-end pour les chalands (à valoriser).



À Nivelles, la réorganisation de la circulation et du stationnement aux abords de la Collégiale a permis un gain d'espace permettant la création de terrasses et la valorisation de ce lieu patrimonial.

Source : Projet de Rénovation Urbaine du Centre de Soignies

STRATÉGIE ET ACTIONS – TRAVAILLEURS DU CENTRE ET AUTRES USAGERS LONGUE-DURÉE

- Si le premier remplit pleinement sa fonction, il doit être repensé en vue de pouvoir le rendre plus qualitatif et d'optimiser l'espace ;
- Le second pourrait être davantage valorisé et son accès à pied doit être facilité. À noter que celui-ci pourrait aussi jouer un rôle au regard des enjeux sur la N6 (cf. action D.5.3.).

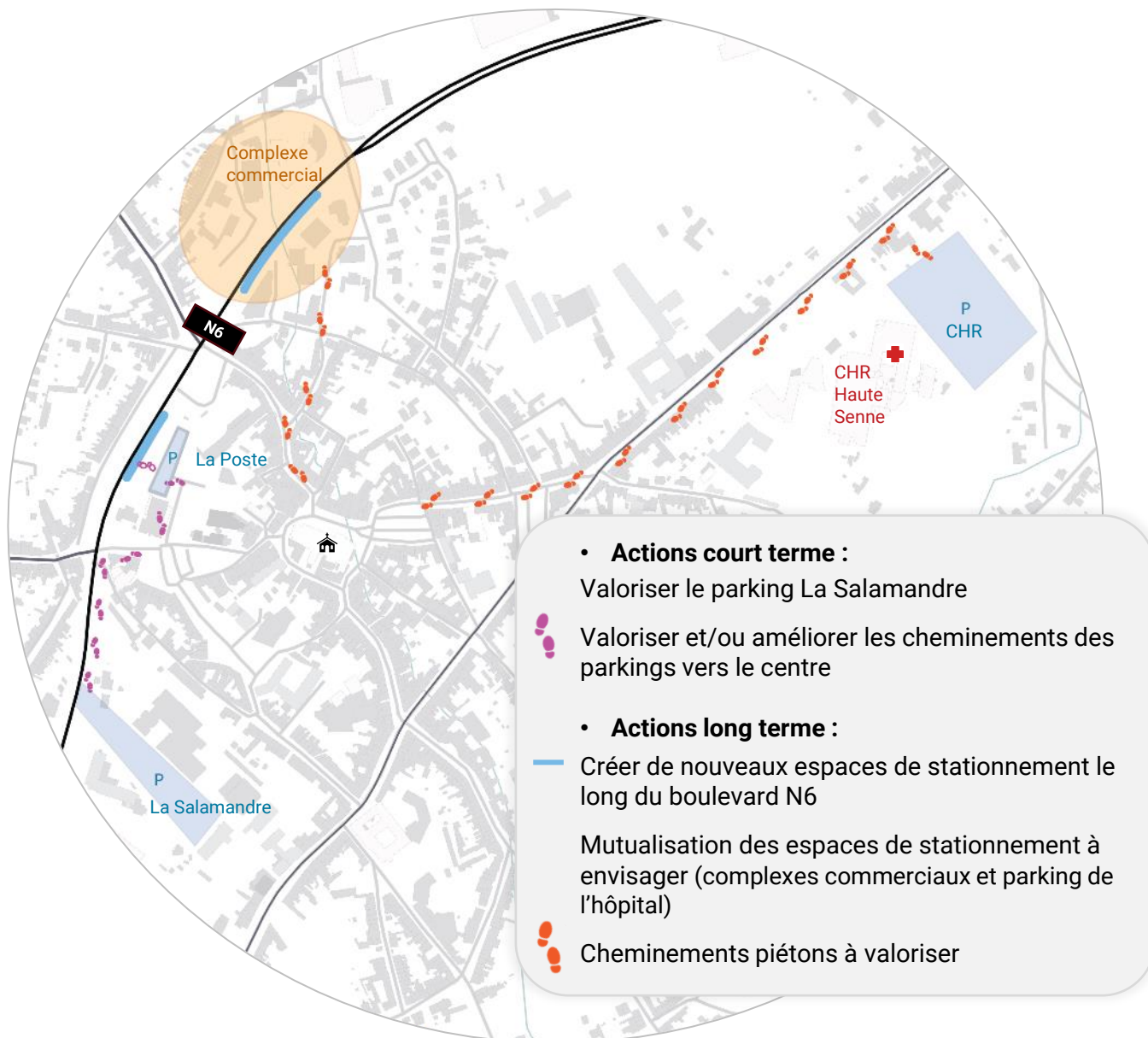
Par ailleurs et avant tout –comme pour les autres usagers – il s’agira d’inciter et **valoriser les autres solutions de mobilité** mises en place et qui seront renforcées à l’avenir (cf. aussi partie B. « Accompagner le changement de comportement).



À plus long terme, de nouveaux espaces de stationnement pourraient être créés le long de la N6 (section Neufvilles – Léon Hachez) et une mutualisation d'espaces de stationnement envisagée avec des partenaires privés.

D.2.1 – OPTIMISER LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

STRATÉGIE ET ACTIONS – TRAVAILLEURS DU CENTRE ET AUTRES USAGERS LONG-DURÉE



Valoriser le cheminement piéton le long de la N6

D.2.1 – OPTIMISER LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

STRATÉGIE ET ACTIONS – TRAVAILLEURS DU CENTRE ET AUTRES USAGERS LONGUE-DURÉE

En parallèle, la Ville travaille à la mise en place d'une **signalétique de jalonnement** afin d'indiquer et de valoriser les parkings existants, et en particulier le parking de la Salamandre (et le Parking de la Poste) tous deux accessibles depuis la N6. À long terme, en cas de réaménagement de ces deux lieux, un système de gestion dynamique pourrait être mis en place.

Une signalétique complémentaire à destination des piétons doit également s'envisager en vue de baliser l'itinéraire entre le parking de la Salamandre et l'hypercentre.



Signalétique piéton de Nîmes

Source : Ville de Nîmes

D.2.1 – OPTIMISER LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

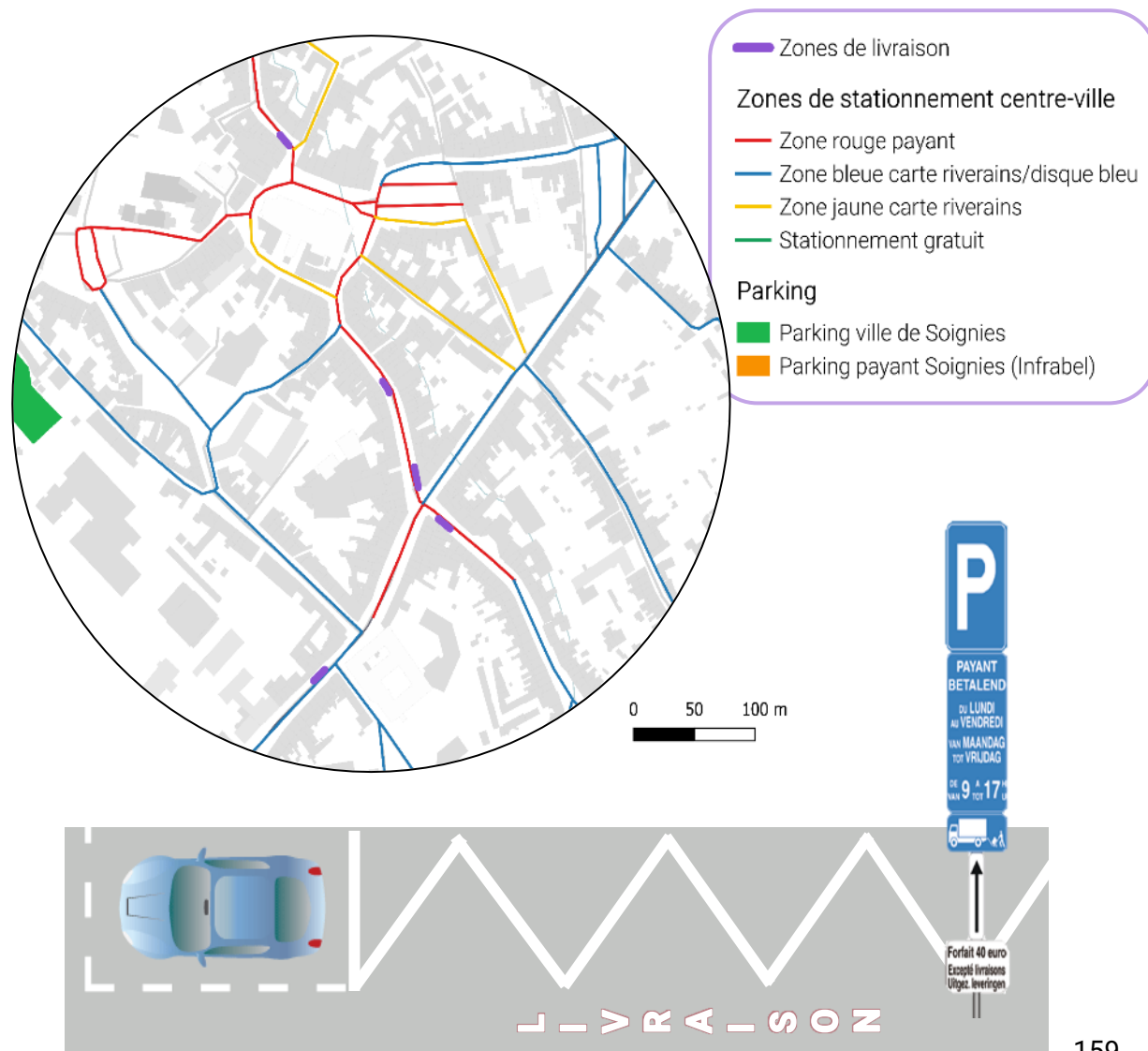
STRATÉGIE ET ACTIONS – LIVRAISONS

Les zones de livraison sont particulièrement utiles dans les zones commerçantes. À Soignies, cinq zones de livraison sont disponibles pour les commerçants afin de faciliter le chargement et le déchargement de leurs marchandises.

Afin de garantir leur efficacité et leur bon fonctionnement (pour la fonction de livraison uniquement), il y aura lieu de :

- **Améliorer la visibilité et lisibilité de ces espaces** (marquage au sol) ;
- **Renforcer la fréquence des contrôles** dans ces zones spécifiques, éventuellement via la concession de la société Rauwers ;
- **Mettre en place un dispositif dissuadant l'utilisation de ces espaces par d'autres usagers** (exemple : application d'un forfait de 40 ou 100 € ; cf. ci-contre).

Par ailleurs, pourrait être envisagée la mutualisation de ces zones de livraison avec des emplacements « shop & go » (cf. ci-avant), ce qui pourrait contribuer à renforcer leur respect tout en optimisant l'utilisation de l'espace. À contrario, cela limiterait la livraison à certains moments précis de la journée.



D.2.1 – OPTIMISER LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

STRATÉGIE ET ACTIONS – LIVRAISONS

« La logistique du dernier kilomètre » :

La « logistique du dernier kilomètre » vise à optimiser le transport des marchandises sur le dernier kilomètre d'une chaîne logistique. Bien que d'ampleur réduite, cet enjeu concerne également Soignies et plus particulièrement son centre-ville. De ce fait, il est recommandé que durant les prochaines années la Ville entame des démarches et travaille avec les commerçants à cet égard.

Il s'agira d'identifier :

- Les principaux partenaires (commerçants) potentiels qui prendraient part au projet ;
- Le/les lieux qui pourraient servir de zones de stockage (des véhicules lourds > véhicules légers)
- Le type de véhicules qui serviraient à effectuer le transport de marchandise sur le dernier kilomètre.

L'exemple de la ville de Namur :

La Ville de Namur a entrepris la création d'un espace logistique visant à faciliter les livraisons dans le centre-ville. Cette initiative vise à offrir aux livreurs et fournisseurs des commerces du centre-ville un endroit où déposer leurs marchandises avant qu'elles ne soient acheminées à destination à l'aide de vélos ou de véhicules électriques légers. Prévu pour 2024, ce futur espace logistique de proximité, permettant les livraisons en dehors des heures d'accès, sera implanté au sein du nouveau quartier Novia, à proximité du centre-ville de Namur.



Service de transport urbain léger à Liège (RAYON9)

Source : ProVélo

D.2.1 – OPTIMISER LE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Optimiser l'espace disponible en vue d'un meilleur usage de l'espace public

Lieux concernés



- Hypercentre

Acteurs concernés



- Ville de Soignies
- SPW (si signalétique voie régionale)

Priorité



Temporalité



Actions à court-moyen terme

- Valorisation du parking de la Salamandre (communication, accessibilité piétonne)
Indicateur : Réalisation des tâches
Cible : Min. communication
- Réorganisation de la Grand Place
Indicateur : Réalisation de la tâche
Cible : Min. communication

Action continue

- En fonction des besoins, optimiser le stationnement en vue d'un gain d'espace public
Indicateur : Nombre d'actions prises en ce sens

Budget



Financement



- Fonds propres Ville

Actions liées



D.1.1 - Repenser les espaces publics dans le centre et les villages pour créer des espaces de rencontre de qualité

D.2.2 - Optimiser le stationnement aux abords de la gare

D.2.2 – OPTIMISER LE STATIONNEMENT AUX ABORDS DE LA GARE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La pression en stationnement aux abords de la gare est importante actuellement. Une partie des navetteurs privilégie le stationnement de leur véhicule sur les espaces gratuits (parking Brison, une partie de la rue de la Station, aux alentours du square Bordet, rue Brison et dans la rue du Viaduc) au détriment des parkings de la SNCB qui ne sont occupés qu'à environ 50% de leur capacité, du fait que ceux-ci sont payants.

Compte tenu du tarif plus élevé du parking **SNCB** par rapport à de nombreux parkings navetteurs, notamment accessoires à des gares voisines (ex : Braine-le-Comte), **la Ville sollicitera cet opérateur** sur sa politique tarifaire. L'ambition étant d'inciter une plus grande part des automobilistes à utiliser les parkings de la SNCB plutôt que les espaces de stationnement en voirie (tout en gardant à l'esprit qu'il faut également inciter davantage de navetteurs à accéder à la gare à pied, à vélo ou en bus ; cf. par ailleurs).

Compte tenu du rôle structurant que la **rue de la Station** joue localement à l'échelle du centre-ville pour les différents modes de transport, il serait également opportun de revoir quelque peu la gestion du stationnement le long de cet axe, sur son tronçon entre la gare et le Lycée Provincial de sorte à pouvoir y aménager des espaces (plus) qualitatifs pour les piétons et les cyclistes.

À ces différents égards sont proposés :

- La mise en **zone bleue** de l'ensemble de la rue de la Station (avec possibilité pour les citoyens habitant cette rue de disposer d'une carte « riverains »).

- La mise en place d'un **stationnement longitudinal** plutôt qu'en épi (cf. action D.5.3.).

Ceci aura pour conséquence la perte d'une quarantaine de places, essentiellement pour les navetteurs, qui pourrait être compensée par :

- La bonne accessibilité multimodale de la gare, qui sera encore améliorée dans les années à venir ;
- Le potentiel offert dans les parkings SNCB qu'il y a lieu de valoriser ;
- Eventuellement, par la mise à disposition de nouvelles places le long de la chaussée de Mons et de la chaussée du Roeulx.

Une meilleure connexion avec le parking de la Salamandre (que ce soit qualitativement ou en termes de distance) constitue une autre option à continuer à creuser.

Remarque : Etant donné qu'une partie de l'ancien site de Blokker est actuellement utilisé pour le stationnement de véhicules de nombreux navetteurs, il y aura lieu de réfléchir au besoin de compenser (partiellement) la perte en stationnement lors de la réhabilitation de ce site. Cette éventuelle compensation devra se faire idéalement hors voirie, et les usagers incités à utiliser les solutions mises à disposition (mobilités alternatives, parkings existants ou à venir (ex : site Durobor)).

D.2.1 – OPTIMISER LE STATIONNEMENT AUX ABORDS DE LA GARE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Deux actions :

- Mise en zone bleue de l'ensemble de la rue de la Station
- Mise en place d'un stationnement longitudinal sur tout l'axe plutôt qu'en épi

	Situation actuelle	Situation projetée
Zone bleue : usagers mixtes de courte durée	75	63
Zone non réglementée : navetteurs longue durée	28	0
Total	103	63

Perte de places de stationnement (essentiellement) pour les navetteurs compensée par :



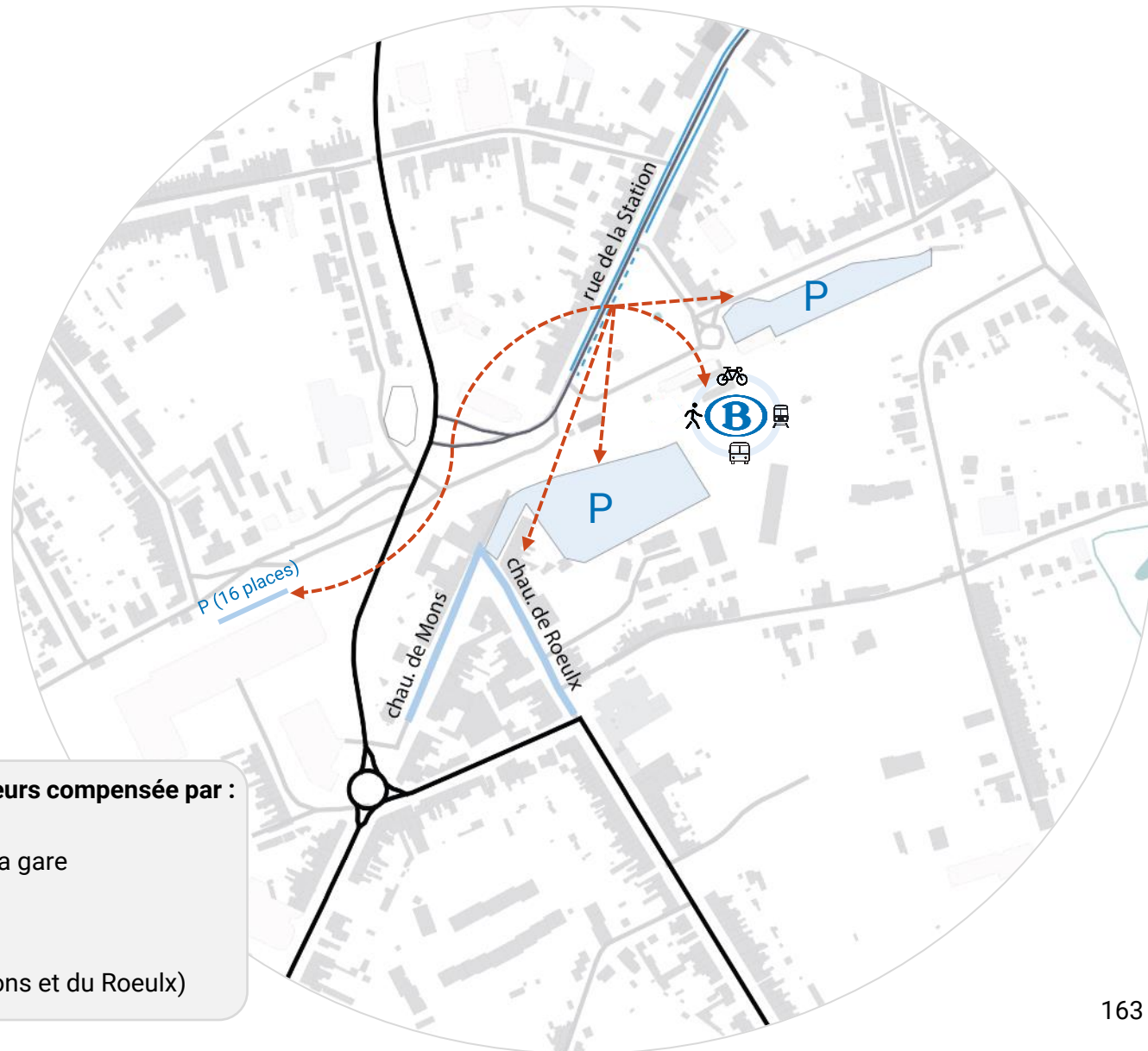
L'amélioration progressive de l'accessibilité multimodale de la gare



La valorisation des parkings de la gare de Soignies



La création potentielle de nouvelles places (chaussées de Mons et du Roeulx)



D.2.2 – OPTIMISER LE STATIONNEMENT AUX ABORDS DE LA GARE

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Optimiser l'espace disponible en vue d'un meilleur usage de l'espace public

Lieux concernés



- Abords de la gare de Soignies

Acteurs concernés



- Ville de Soignies

Priorité



Temporalité



Action à court terme

- Solliciter la SNCB
Indicateur : Réalisation des tâches
Cible : Tâche effectuée

Budget



Financement



- /

Actions liées



D.5.3. Sécuriser les lieux accidentogènes

► RÉDUIRE LE TRAFIC/NUISANCES INDUITES PAR LE TRANSIT DE POIDS LOURDS (EN PARTICULIER DANS LE CENTRE)

La Ville de Soignies accueille 3 parcs d'activités économiques, de nombreux commerces (de grandes surfaces notamment), possède une activité agricole importante et est également la capitale européenne de la pierre de taille avec plusieurs sites carriers sur son territoire. Il en résulte donc de très nombreux flux de trafic lourd sur les routes de l'entité. À titre indicatif, les carrières du Clypot généreraient un flux de 600 à 700 camions chaque jour. Par ailleurs, le gisement des Carrières est actuellement occupé à être agrandi, impliquant ainsi un flux de poids lourds supplémentaire.

Afin de gérer au mieux ce flux de trafic lourd et de limiter les nuisances induites, de nombreux tronçons sont interdits à la circulation de poids lourds, mais il manque globalement d'homogénéité à l'échelle du territoire.

ACTIONS PROPOSÉES

- D.3.1** Etablir un plan de circulation poids lourds et homogénéiser les restrictions de circulation

D.3.1 – ETABLIR UN PLAN DE CIRCULATION POIDS LOURDS ET HARMONISER LES RESTRICTIONS DE CIRCULATION

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Afin de continuer à gérer au mieux le trafic de poids lourds, et par là de préserver la qualité de vie pour les habitants, il est proposé de revoir et compléter les restrictions de circulation mises en place en vue d'avoir une uniformité et une lecture claire des restrictions à l'échelle de l'ensemble du territoire :

- **Définir des itinéraires préférentiels** pour le trafic de poids lourds et garantir une signalétique adaptée à destination des différents parcs d'activités, carrières et autres principaux pôles générateurs de trafic lourd sur l'entité. Ces itinéraires éviteront au maximum le transit via des zones résidentielles (et scolaires), et à défaut prendront les mesures nécessaires pour limiter les nuisances induites ;
- **Interdire la circulation des poids lourds** aux endroits qui ne sont pas repris comme itinéraires préférentiels. À ce titre, il s'agira de compléter les restrictions mises en place (cf. point suivant) ;
- Veiller à une **harmonisation des restrictions de circulation** pour les poids lourds (idéalement interdiction au plus de 3,5 ou 5T), et faire respecter ces dernières. Des contrôles de police pourront notamment être effectués de manière ponctuelle.

Par ailleurs la mise en place d'une **restriction zonale** est recommandée. Celle-ci permettra toutefois la circulation du charroi agricole et la desserte locale des quartiers résidentiels.

- **Collaborer avec les entreprises des PAE et des carrières en vue d'inciter les transporteurs à utiliser les bons itinéraires.**

La mise en œuvre de ces mesures est d'autant plus importante que les Carrières sont en pleine expansion et que le flux risque donc d'augmenter.

Remarque :

Au vu des impacts et des coûts engendrés, il a été jugé non opportun d'établir une connexion routière entre la N6 et les carrières situées au nord-ouest de l'entité.

D.3.1 – ETABLIR UN PLAN DE CIRCULATION POIDS LOURDS ET HOMOGÉNÉISER LES RESTRICTIONS DE CIRCULATION

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Gérer le trafic de poids lourds afin de garantir une bonne qualité de vie sur le territoire

Lieux concernés



- Ensemble du territoire

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies**
- SPW

Priorité



Temporalité



Actions à court terme

- Plan de gestion des poids lourds
Indicateur : Réalisation de la tâche
Cible : Tâche effectuée
- Mise en application du plan de gestion, dont homogénéisation des restrictions de circulation
Indicateur : Réalisation de la tâche
Cible : Tâche effectuée

Budget



Financement



- Fonds propres de la Ville

Actions liées



/

► RENFORCER LA SÉCURITÉ ET LA VISIBILITÉ DES ABORDS DES ÉCOLES

Comme repris précédemment, Soignies est un pôle d'enseignement qui rassemble près de 7.000 élèves.

Les actions précédentes proposées visent à garantir de bonnes conditions de déplacements aux abords des écoles en améliorant leur accessibilité multimodale.

Pour compléter ces mesures et afin de générer un transfert modal, des actions permettant de rendre les abords des écoles (encore) plus visibles et sécurisés sont prévues.

En effet, afin de garantir la sécurité des écoliers dans leur trajet quotidien, et ce quel que soit leur mode de déplacement, il est important d'assurer la visibilité des abords de l'école. Les automobilistes doivent être incités à ralentir considérablement, voire à rester en retrait des abords directs de l'école.

ACTIONS PROPOSÉES

- D.4.1** Renforcer la visibilité des abords d'école et créer une zone de confort



D.4.1 – RENFORCER LA VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE ET CRÉER UNE ZONE DE CONFORT

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Sécuriser les abords des écoles, c'est aménager l'environnement pour réduire les vitesses, rendre l'école visible (couleurs, symbolique,...) et pour faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes.

Il est ainsi recommandé :

- D'utiliser du mobilier urbain protégeant les entrées/sorties d'écoles attirant l'attention (garde-corps, potelets etc.. de couleur vive) ;
- De s'assurer que les abords de l'école sont suffisamment éclairés ;
- De faire en sorte que le bâtiment et l'entrée de l'école se distinguent dans son environnement (peindre les murs...) ;
- D'uniformiser les abords d'école (utiliser les mêmes éléments) de manière à créer une identité facilement reconnaissable au sein de la commune et ainsi inciter plus spontanément les automobilistes (et autres usagers de la route) à ralentir ;
- De reproduire les signaux au sol, et notamment le signal A23 (« endroit spécialement fréquenté par des enfants »).

Actuellement, les abords des écoles sonégiennes sont signalés par les panneaux règlementaires et les totems roses de la Ville de Soignies. Ces totems permettent d'identifier facilement la présence d'un établissement scolaire dans les environs.

De plus, 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. Des aménagements récents ont été réalisés au droit de l'entrée de certaines écoles, mais, par endroit la visibilité des écoles pourrait être accrue.

L'action A.2.2 de ce PCM développe l'élargissement des différentes zones 30 de l'entité. Elles sont notamment élargies aux abords des écoles.

À ces différents égards, étant donné que le marquage au sol marquant la présence d'une zone 30 d'abords d'école n'est que très peu présent, il s'agira de le renforcer via par exemple un marquage spécifique comme développé en page suivante (ou assimilé).

D.4.1 – RENFORCER LA VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE ET CRÉER UNE ZONE DE CONFORT

SIGNALISATION AUX ABORDS DES ÉCOLES

Un nouveau marquage est désormais recommandé aux abords des écoles wallonnes. Il s'agit d'un marquage coloré, qui est divisé en 3 zones, toutes 3 identifiées au sol :

- **La zone d'entrée** : « L'objectif est de signifier l'entrée dans la zone de l'école et de rappeler la signalisation verticale existante. Ce message sera exprimé par un marquage au sol constitué d'une double ligne blanche encadrant le marquage du signal. »
- **La zone de rappel** : « L'objectif est de maintenir l'attention des conducteurs le long du tronçon. Cette zone de rappel sera signifiée par un marquage de carrés colorés espacés et disposés de manière aléatoire. »
- **La zone d'éveil** : « L'objectif est de signifier la proximité immédiate de l'accès à l'école ou du passage piéton. Elle sera matérialisée par un marquage dense de carrés colorés disposés de manière aléatoire. »

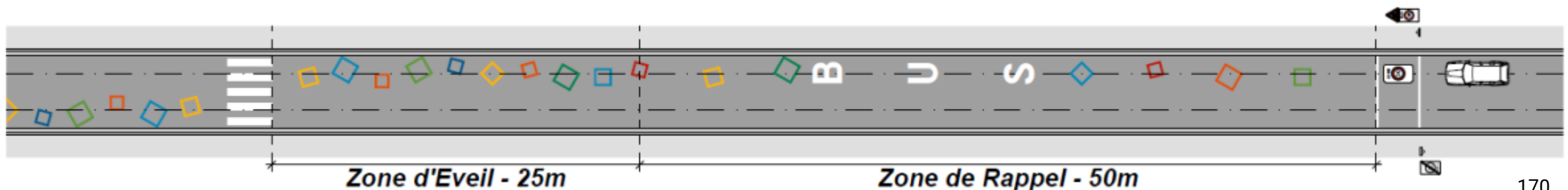
Ces marquages renforcent la visibilité des écoles en zone 30 et permettent de montrer à l'automobiliste qu'il entre dans une zone où il doit redoubler de prudence.

Plus d'informations dans la [Sécurothèque](#).

Ce type de marquage pourrait être réalisé aux abords des écoles de Soignies.



Source : Région wallonne, 2022



D.4.1 – RENFORCER LA VISIBILITÉ DES ABORDS D'ÉCOLE ET CRÉER UNE ZONE DE CONFORT

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Mettre en avant les abords d'école au moyen d'aménagements spécifiques et d'une identité propre de manière à attirer l'attention et inciter à ralentir à l'approche des écoles

Lieux concernés



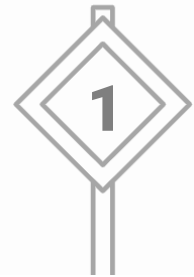
- Ensemble des écoles du territoire

Acteurs concernés



- Ville de Soignies
- SPW

Priorité



Temporalité



Action à court terme

- Marquage au sol des abords d'école
Indicateur : Nombre d'écoles disposant d'un marquage spécifique
Cible : Toutes les écoles (sauf si non pertinent, tel que rue scolaire)

Budget



Financement



- Fonds propres de la Ville
- SPW
- Subsidés SPW

Actions liées



- B.3.1 - Impliquer et sensibiliser les directeurs d'écoles et le corps enseignant
- B.3.2 - Faciliter la sensibilisation et l'éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »
- B.3.3 - Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d'alternatives
- C.3.1 - Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles

► RÉDUIRE LE NOMBRE ET LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS DE LA ROUTE ET MAÎTRISER LA VITESSE

À Soignies, le nombre d'accidents de la circulation et de blessés corporels a augmenté au cours des 5 dernières années.

De façon globale, **la vitesse** est un des facteurs principaux d'accidents de la route. Les mesures proposées ci-contre permettront de contribuer à la réduction du nombre mais aussi à la gravité des accidents. À cet égard, **aussi bien la Ville que la Région** devront porter une attention particulière à ces mesures sur les axes dont chacune est responsable.

Il s'agira de garantir une bonne lisibilité des limitations de vitesses via la création ou le renforcement d'effets de porte aux entrées d'agglomération et de veiller à ce que ces vitesses soient respectées.

Enfin, il s'agira de sécuriser les zones et carrefours accidentogènes présents sur le territoire. La N6, notamment dans sa traversée du centre-ville, constitue un axe à enjeux à cet égard.

Dans le cadre de son PST, la Ville travaille également sur un plan de sécurité routière. Ces mesures viennent donc le compléter.

ACTIONS PROPOSÉES

- D.5.1** Redéfinir certaines entrées d'agglomération et poursuivre la bonne démarche déjà entreprise pour marquer l'ensemble de celles-ci
- D.5.2** Prendre les mesures nécessaires en vue d'inciter et de faire respecter le régime de vitesse
- D.5.3** Sécuriser les lieux accidentogènes (et à enjeux)

D.5.1 – REDÉFINIR CERTAINES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION ET POURSUIVRE LA BONNE DÉMARCHE DÉJÀ ENTREPRISE POUR MARQUER L'ENSEMBLE DE CELLES-CI

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La **lisibilité des entrées d'agglomération** est un élément essentiel pour le respect des limitations de vitesse. En effet, elle permet aux usagers de distinguer clairement la frontière entre un environnement rural et un environnement plus urbain.

Cette lisibilité se matérialise en premier lieu par la bonne localisation du signal F1 d'entrée d'agglomération. En règle générale, les panneaux signalant l'entrée d'agglomération sont placés judicieusement à l'approche des zones d'habitats à Soignies. Compte tenu de l'évolution de l'urbanisation, **une vérification de la position de ces signaux pourrait être effectuée ponctuellement**, par exemple tous les 3 ans, ou de manière proactive dans le cadre d'un projet d'urbanisation du territoire.

À souligner que la localisation d'une entrée d'agglomération pose notamment question : celle placée au croisement de la rue Reine de Hongrie et du chemin des Errauves à Neufvilles.

En parallèle, il y aura lieu de s'assurer que l'ensemble des entrées d'agglomérations soit marqué par des **effets de porte**, contribuant au ralentissement des véhicules. Actuellement, peu d'effets de porte ont été aménagés aux différentes entrées d'agglomération des villages. Ils contribuent à améliorer la lisibilité des entrées d'agglomération et incitent les automobilistes à ralentir aux abords des agglomérations. Il s'agira donc de **globaliser/généraliser** ces aménagements sur l'ensemble du territoire. Par endroit, il s'agira de renforcer les effets de porte existants (cf. carte en page suivante).

En parallèle, un travail similaire doit être effectué **pour marquer les entrées de zones urbaines non reprises dans une agglomération** :

- Cas par exemple des hameaux de Sirieu, de Saisinne, de celui situé à l'est du village de Naast
- Cas des traversées de zones urbanisées situées sur les voies régionales de circulation.

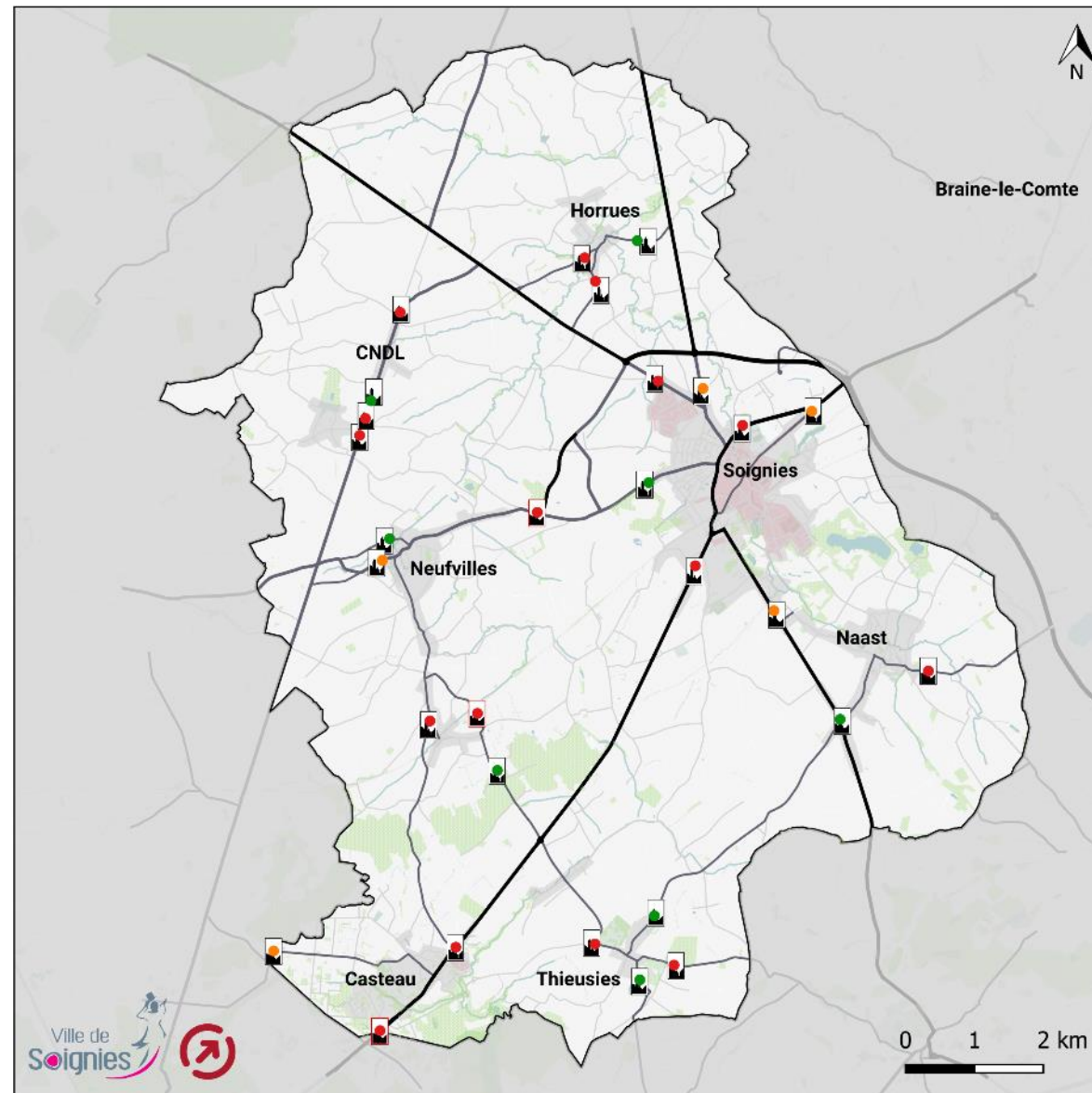
D.5.1 – REDÉFINIR CERTAINES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION ET POURSUIVRE LA BONNE DÉMARCHE DÉJÀ ENTREPRISE POUR MARQUER L'ENSEMBLE DE CELLES-CI

DESCRIPTION GÉNÉRALE

La carte ci-contre reprend les entrées d'agglomération pour lesquelles un effet de porte doit être réalisé ou renforcé.

Par ordre de priorité :

- Sur le réseau **secondaire** :
chaussée de Mons et chaussée du Roeulx, boulevard J.F. Kennedy
- Sur le réseau de **liaison locale** :
chaussée de Lessines, chaussée d'Enghien, rue de Neufvilles, rue Joseph Quintart, rue de Montignies;
- Sur le réseau de **collecte**
- Sur le réseau de **desserte locale** (non illustré sur la carte).



PLAN COMMUNAL DE MOBILITE SOIGNIES

PHASE 3

Principales entrées d'agglomération et
effets de porte du territoire

Entrées d'agglomération

- Entrée d'agglomération existante
- Entrée d'agglomération à créer

Effets de porte

- Effet de porte déjà aménagé
- Effet de porte à renforcer
- Effet de porte à aménager

Réseau viaire

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

D.5.1 – REDÉFINIR CERTAINES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION ET POURSUIVRE LA BONNE DÉMARCHE DÉJÀ ENTREPRISE POUR MARQUER L'ENSEMBLE DE CELLES-CI EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Améliorer la sécurité routière de l'ensemble des usagers de la route

Lieux concernés



- Entrées d'agglomération (et de zones urbanisées hors agglomération)

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies & SPW (voies régionales)**
- Zone de Police
- OTW

Priorité



Temporalité



Action continue

- Vérification localisation signaux F1
Indicateur : Nombre de vérifications effectuées
Cible : Au minimum tous les 3 ans

Action progressive

- Effets de porte
Indicateur : Part des entrées d'agglomération et de zones urbanisées marquées
Cible : Toutes à long terme

Budget



Financement



- Fonds propres de la Ville pour les voiries communales
- SPW pour les voiries régionales

Actions liées



- A.4.2 – Réseau cyclable
- D.5.2 – Faire respecter les limites de vitesse
- D.5.3 – Sécuriser les lieux accidentogènes

D.5.2 – PRENDRE LES MESURES NÉCESSAIRES EN VUE D'INCITER ET DE FAIRE RESPECTER LE RÉGIME DE VITESSE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Les limitations de vitesses ne sont pas toujours respectées sur le territoire communal, notamment sur certains axes spécifiques limités à 70 km/h. La vitesse étant l'un des facteurs principaux d'accidents de la route, il est important de continuer à œuvrer en vue de faire respecter les limites de vitesses imposées.

Au-delà du sentiment d'insécurité que cela génère, cela n'encourage pas la population à se déplacer à pied ou à vélo sur le territoire. Face aux problèmes de vitesse, la stratégie générale recommandée est la suivante :

- 1) En premier lieu, il sera nécessaire **de continuer à prendre des mesures des vitesses pratiquées** sur le territoire communal dans le but d'objectiver la situation et d'identifier les lieux problématiques ;
- 2) Bien **informer sur la limitation de vitesse appliquée** et sensibiliser les automobilistes à son respect. Au vu des mesures déjà prises en ce sens, il s'agira surtout de :
 - De renforcer et compléter la mise en évidence de l'ensemble des entrées de villages et des abords d'écoles, tel que recommandé par ailleurs (cf. action D.5.1.)
 - D'envisager, un rappel ponctuel des limites de vitesse sur

les artères principales et/ou aux endroits critiques.

En complément, il serait pertinent de mener une vaste campagne de sensibilisation, éventuellement avec la collaboration de la zone de police et/ou d'association de sensibilisation en matière de sécurité routière (ex : PEVR). Cette mesure pourrait s'envisager à une échelle plus large que la Ville.

Le recours à des radars préventifs constituent également une option.

- 3) Poursuivre les actions des gestionnaires de voiries sur **l'environnement et le partage de l'espace public** : les espaces de circulation seront réduits autant que possible au profit des modes actifs au sein des agglomérations. C'est notamment en ce sens qu'est par ailleurs proposé le réaménagement de certains espaces publics (cf. action D.1.1.) ;
- 4) Si les problèmes de vitesse persistent, en dernier recours ou de façon temporaire, des **aménagements réducteurs de vitesse et/ou des mesures répressives** devront être considérées. Sur les tronçons particulièrement problématiques, des radars tronçons pourraient être mis en place, à l'instar de ce qui a été fait rue Henri Hautecoeur (N526) à Saint-Ghislain. La N6 (en traversée de Casteau), la N55 (en traversée de Naast), ou encore la N57 en traversée d'Horrues constituent des lieux propices à cet égard.

D.5.2 – PRENDRE LES MESURES NÉCESSAIRES EN VUE D'INCITER ET DE FAIRE RESPECTER LE RÉGIME DE VITESSE

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Améliorer la sécurité routière de l'ensemble des usagers de la route

Lieux concernés



- Ensemble du réseau routier, spécifiquement aux endroits où les limites de vitesse sont dépassées

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies & SPW (voies régionales)**
- Zone de Police
- OTW

Priorité



Temporalité



Action continue

- Actions prises en vue de faire respecter les limites de vitesse
Indicateur : Nombre d'actions prises
Cible : Au minimum les lieux pour lesquels des problèmes de vitesse ont été objectivés

Budget



Dépendra des éventuels aménagements à réaliser



Financement



- Fonds propres de la Ville pour les voiries communales
- SPW pour les voiries régionales

Actions liées



- A.2.1. Clarifier les zones apaisées existantes
- A.2.2 Développer des zones apaisées
- A.3.1 Réseau piéton structurant
- A.4.2. Réseau cyclable
- D.1.1. Repenser les espaces publics

D.5.3 – SÉCURISER LES LIEUX ACCIDENTOGÈNES (ET AXES À ENJEUX)

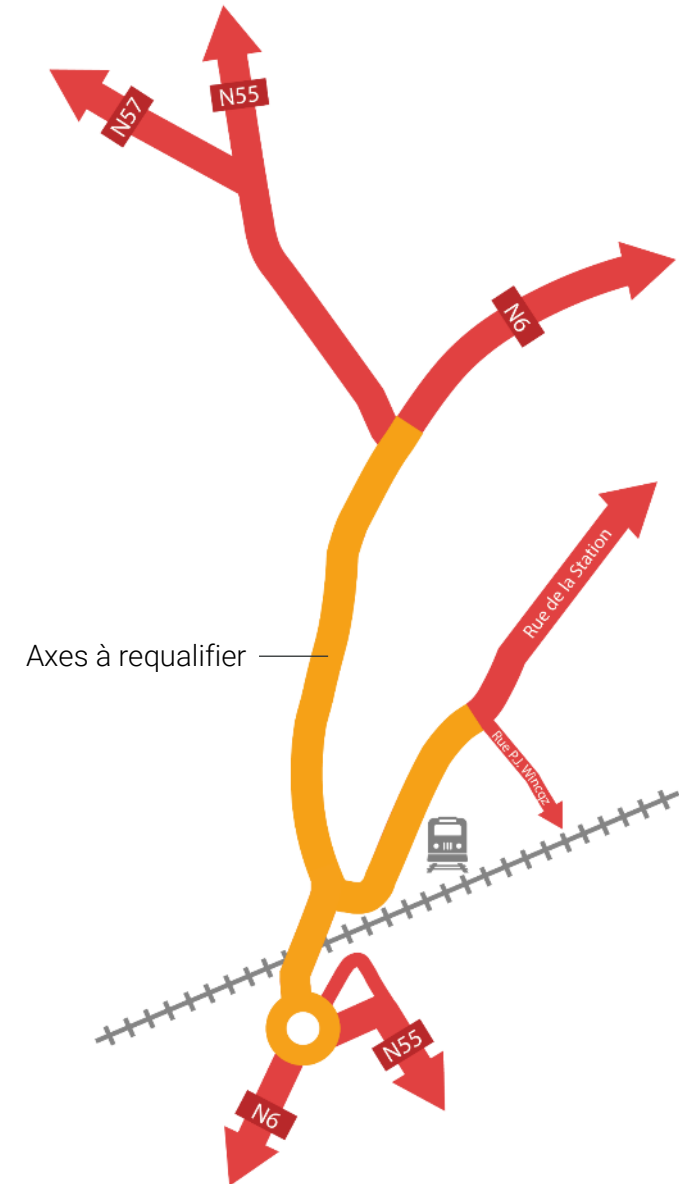
DESCRIPTION GÉNÉRALE

Différentes zones présentent un caractère accidentogène sur le territoire sonégien, en particulier les voies régionales de circulation et le centre-ville. En dehors des aspects d'excès de vitesse, il s'agira donc **de sécuriser progressivement ces lieux et en priorité ceux qui présentent le plus grand nombre d'accidents** (cf. carte relative aux accidents de la circulation, phase 1). Une action qui incombe tant à la Ville qu'à la Région.

De manière transversale, le présent plan communal pointe le besoin de **repenser rapidement deux axes majeurs de circulation** qui présentent un caractère accidentogène et/ou qui constituent des **axes à enjeux multimodaux** :

- **Au niveau régional, la N6**, spécifiquement dans sa section englobant le carrefour N6/N55 à l'ouest et le carrefour N6/N57/Léon Hachez/Epinois à l'est. Les réflexions relatives à la requalification de cet axe doivent également intégrer celles concernant la gestion des flux liée au projet Durobor et de la ZACC des Aulnaies ;
- **La rue de la Station**, spécifiquement dans sa section depuis le carrefour avec la N6 et le carrefour formé avec la rue P.J. Wincqz en raison du rôle structurant de cette voirie à l'échelle locale, mais aussi du fait qu'elle constitue un **chainon important dans la volonté d'une plus grande connectivité entre le centre-ville et le pôle de la gare**.

Dans les deux cas, le traitement de la voirie pour les déplacements cyclables doit être envisagé sur l'ensemble de ces axes. Et pour rappel, l'identification des points noirs sur le réseau cyclable est reprise à l'action A.4.2.



D.5.3 – SÉCURISER LES LIEUX ACCIDENTOGÈNES (ET AXES À ENJEUX)

LE CAS DE LA RUE DE LA STATION

La rue de la Station constitue un axe structurant pour un ensemble de modes de transport : marche, vélo, transport public, véhicules automobiles (desserte locale du centre-ville et de quartiers résidentiels). Compte tenu de sa configuration actuelle, celle-ci doit être requalifiée en vue d'un meilleur usage multimodal de l'axe :

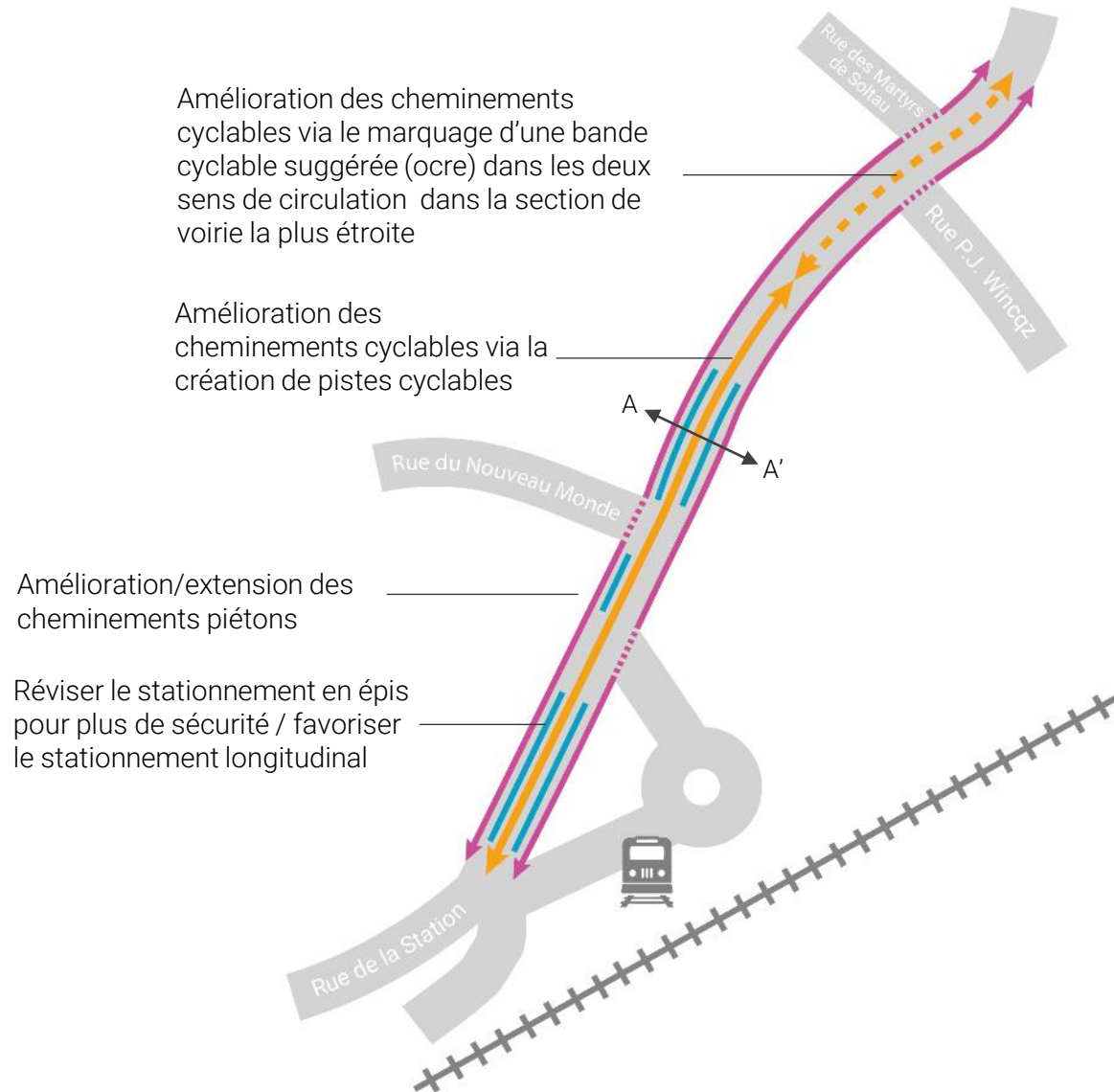
- **Les cheminements piétons doivent être améliorés**, surtout en termes de qualité de revêtement et d'accessibilité PMR.
- **Les cheminements cyclables doivent être identifiés et identifiables sur l'ensemble de l'axe** qui est repris dans le réseau cyclable. Au minimum, des bandes cyclables seront marquées dans chacun des sens de circulation (via des bandes ocres). Doivent aussi être évaluées :
 - La faisabilité et la pertinence de réaliser des pistes cyclables dans la portion la plus large (entre le boulevard Roosevelt et la rue P.J Wincqz). Le cas échéant celles-ci pourraient être implantées entre le trottoir et la zone de stationnement ou entre la zone de stationnement et la chaussée ;

- La pertinence de mettre tout ou partie de l'axe en rue cyclable, spécifiquement dans la partie la plus étroite (entre la rue P.J. Wincqz et la rue de Mons).
- Une continuité du cheminement cyclable doit être assurée sur le reste de l'axe, notamment sur la rue Neuve qui est dépourvue d'aménagement cyclable (bandes cyclables suggérées, voire rue cyclable).
- **Le stationnement en épi doit être repensé** car il ne répond pas au standard de sécurité routière. Une variante longitudinale doit lui être préférée.

Par ailleurs, la Ville pourrait profiter de l'occasion pour placer des bornes de recharge pour véhicules automobiles (cf. action B.4.4).

D.5.3 – SÉCURISER LES LIEUX ACCIDENTOGÈNES (ET AXES À ENJEUX)

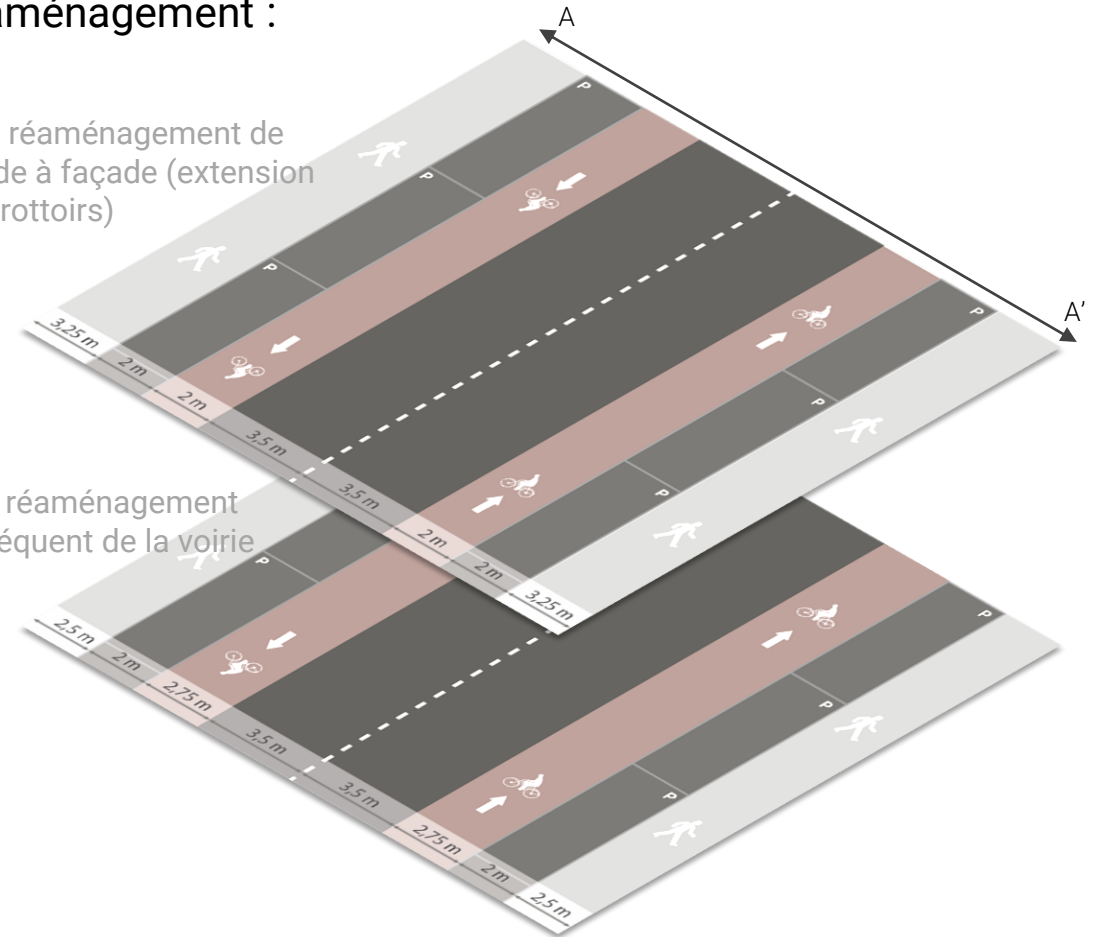
LE CAS DE LA RUE DE LA STATION



Propositions d'aménagement :

Avec réaménagement de façade à façade (extension des trottoirs)

Sans réaménagement conséquent de la voirie



D.5.3 – SÉCURISER LES LIEUX ACCIDENTOGÈNES (ET AXES À ENJEUX)

LE CAS DE LA N6 (TRAVERSÉE DU CENTRE-VILLE)

La N6 présente un profil routier. Or, elle constitue également par endroit un axe structurant pour d'autres modes et en particulier les modes actifs qui n'y trouvent pas la qualité minimum requise pour leur déplacement. Par ailleurs, nombre de carrefours constituent des zones accidentogènes, et cet axe constitue globalement une barrière difficilement franchissable en cœur de ville. Il y a donc lieu de repenser cet axe et ses principaux carrefours.

La **stratégie globale** à poursuivre est la suivante :

- **La qualité des cheminements piétons doit être largement améliorée dans la section comprise entre la rue du Nouveau Monde et la rue de Neufvilles ;**
- **La qualité des cheminements cyclables doit être largement améliorées sur l'ensemble de l'axe** qui est amené à être intégré au réseau structurant supra-local ;
- **Les traversées cyclo-piétonnes doivent être facilitées** (et sécurisées) ;
- **L'insertion du trafic sur la N6 depuis la rue de la Station** doit être optimisée et sécurisée, notamment **pour les bus** ;
- La N6 doit garder une certaine vocation routière et **le trafic doit y être fluide dans la mesure du possible**. À cet égard le carrefour formé entre la N6 et la N55 doit faire l'objet d'une attention particulière. Il y aura également lieu de tenir compte des projets

Durobor et de la ZACC des Aulnées qui risquent d'augmenter le flux de trafic dans la zone (cf. ci-après) ;

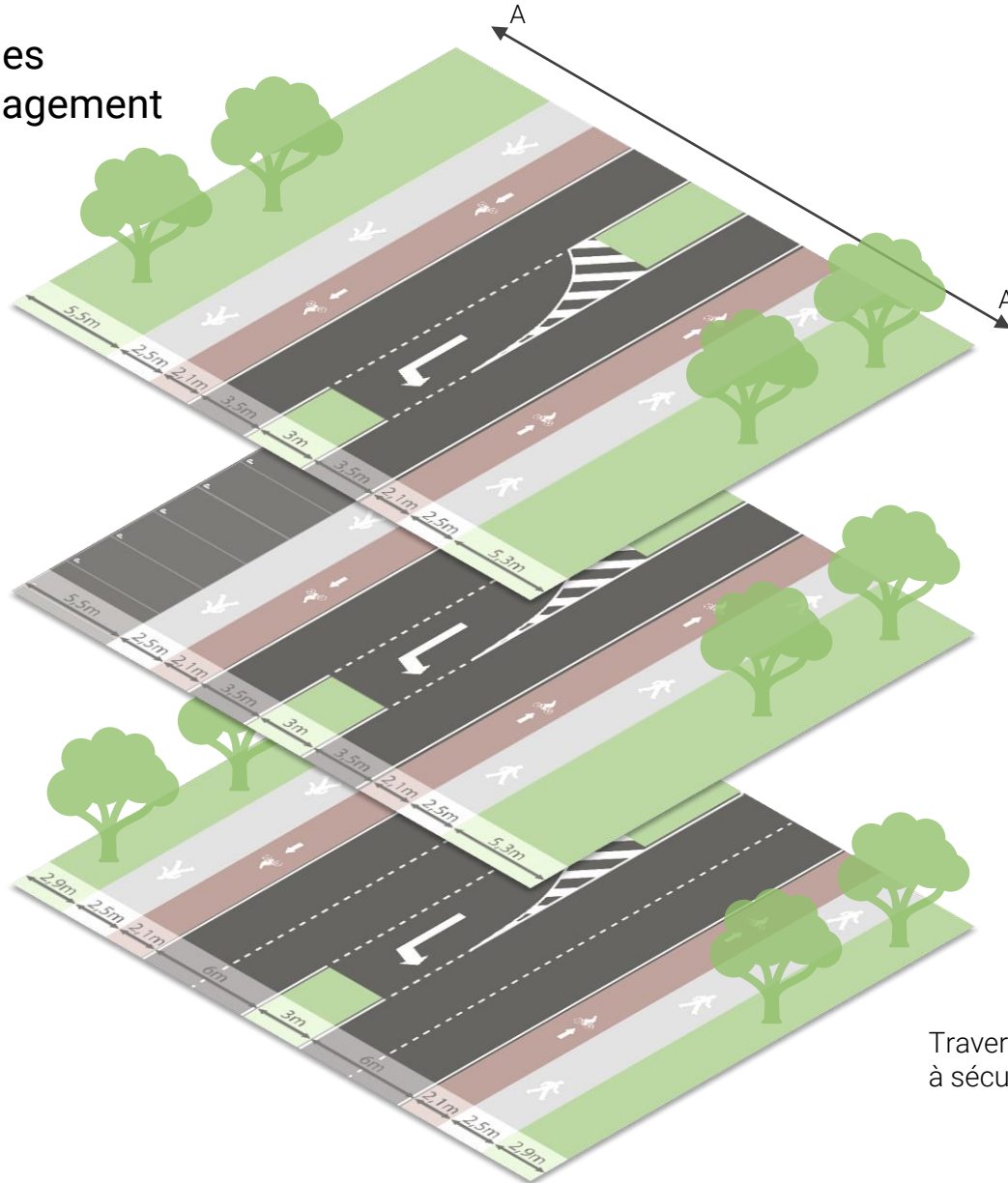
- **Les carrefours doivent être sécurisés pour l'ensemble des usagers** (point d'attention sur les deux carrefours actuellement gérés par des feux de signalisation) ;
- Concernant **le stationnement**, les besoins se font essentiellement ressentir dans la section comprise entre la rue du Nouveau Monde et la rue de Neufvilles. Il s'agira de pouvoir garantir une offre minimum dans cette zone, que ce soit directement le long de cet axe et/ou en profitant du parking de la Salamandre (dont la visibilité doit être renforcée). Des échanges avec le CHR, qui dispose d'un parking que partiellement utilisé, pourraient aussi être menés ;
- L'objectif de la requalification de la N6 consiste également à rendre ce boulevard **plus agréable et verdurisé**, et particulièrement dans sa partie la plus urbanisée.

Par ailleurs, il sera nécessaire de gérer le flux en provenance et à destination du site Durobor et de la ZACC des Aulnaies via une gestion sécurisée des carrefours formés avec la N55 et N6 respectivement, éventuellement via des feux de signalisation ce qui permettrait par ailleurs une temporisation des flux en amont du carrefour N6/N55.

D.5.3 – SÉCURISER LES LIEUX ACCIDENTOGÈNES (ET AXES À ENJEUX)

LE CAS DE LA N6 (TRAVERSÉE DU CENTRE-VILLE)

Exemples
d'aménagement



Carrefours à repenser (sécurisation
et/ou optimisation des flux)

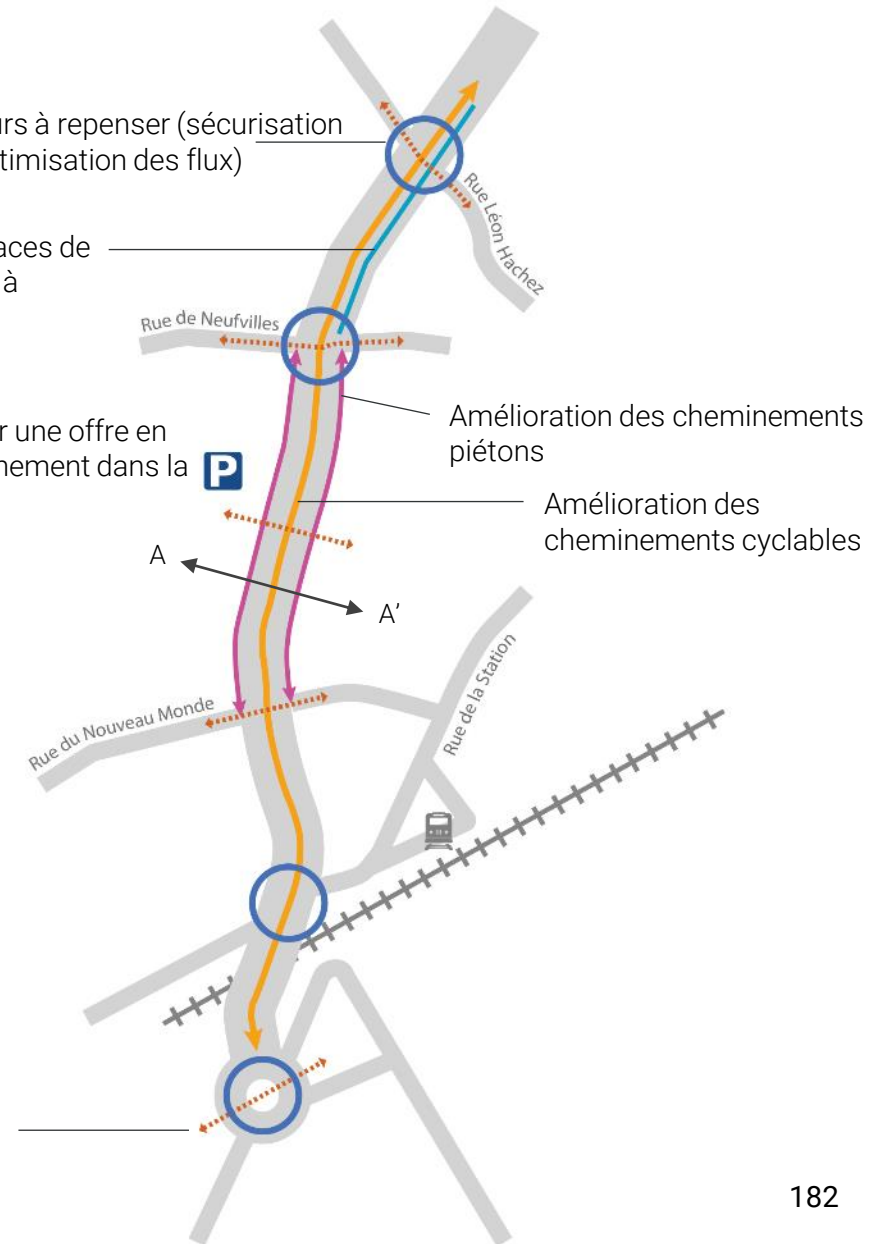
Nouveaux espaces de
stationnement à
envisager

Garantir une offre en
stationnement dans la
zone



Amélioration des cheminements
piétons

Amélioration des
cheminements cyclables



Traversées cyclo-piétonnes
à sécuriser

D.5.3 – SÉCURISER LES LIEUX ACCIDENTOGÈNES (ET AXES À ENJEUX)

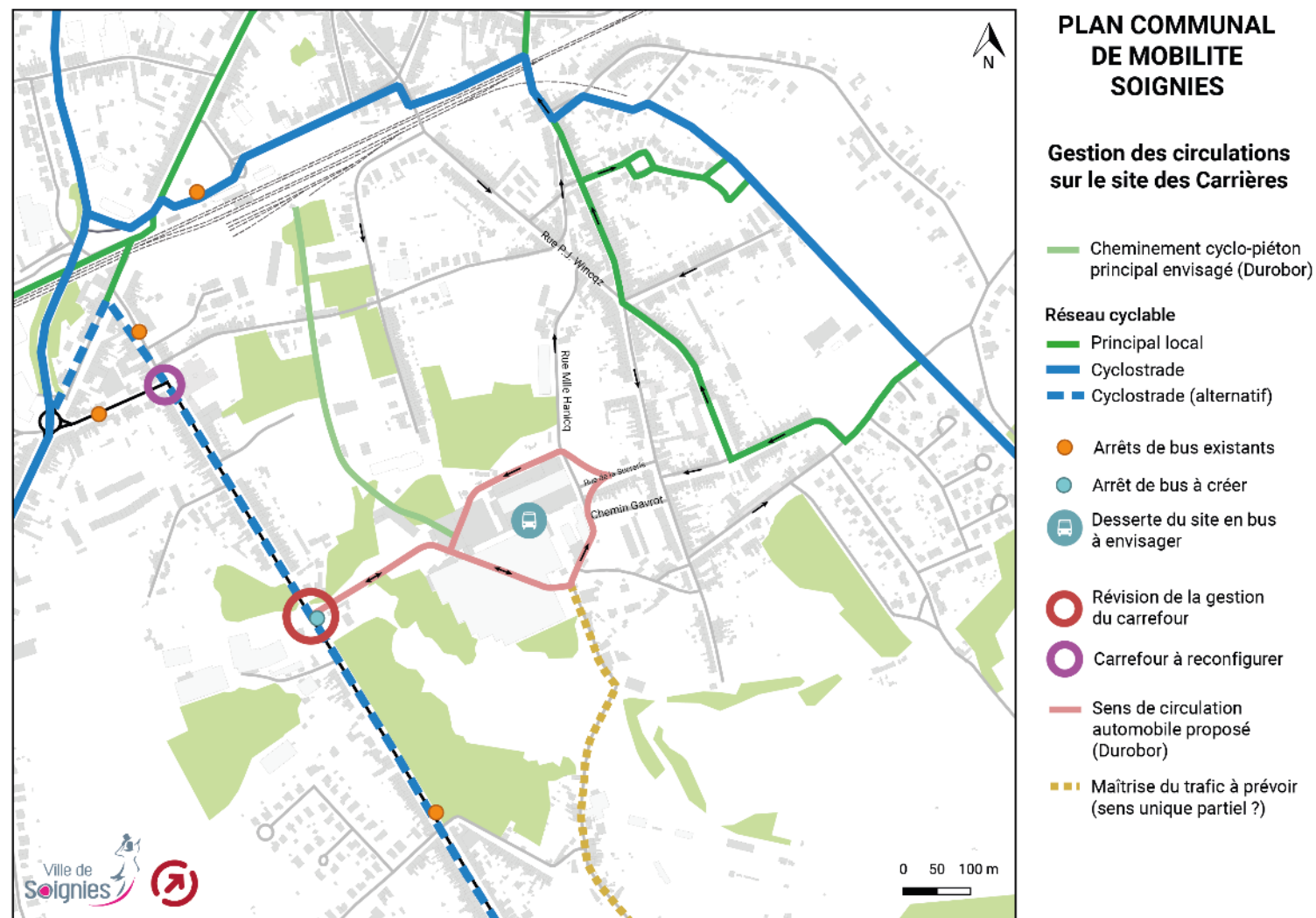
SITE DUROBOR ET ZACC DES AULNÉES

Deux zones majeures sont amenées à se développer dans les années à venir (site Durobor et ZACC des Aulnées).

Outre le fait de prendre en compte ces développements dans le choix des aménagements sur la N6, il y aura également lieu de **repenser la gestion des carrefours formés entre les voies régionales concernées et les futures voies d'accès aux sites**. Concernant la ZACC des Aulnées, outre via le rond-point N6/N55, une autre voie d'accès doit être envisagée.

Parmi les solutions à envisager, la mise en place de feux de signalisation permettrait à la fois de sécuriser les traversées de carrefours, mais aussi de temporiser le trafic en entrée de ville.

La figure ci-contre reprend globalement les différentes mesures proposées pour le site Durobor.



D.5.3 – SÉCURISER LES LIEUX ACCIDENTOGÈNES (ET AXES À ENJEUX)

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route

Lieux concernés



- Lieux accidentogènes, N6 et rue de la Station

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies & SPW**
- Zone de Police
- OTW

Priorité



Temporalité



Action continue

- Sécuriser les carrefours accidentogènes

Indicateur : Nombre de carrefours sécurisés

Cible : /

Action long terme

- Requalification N6 et Station

Indicateur : Réalisation de la tâche / *Cible* : tâche effectuée

Budget



Financement



- Fonds propres de la Ville pour les voiries communales
- SPW pour les voiries régionales

Actions liées



A.2.1. Clarifier les zones apaisées existantes

A.2.2 Développer des zones apaisées

A.3.1 Réseau piéton structurant

A.4.2. Réseau cyclable

D.1.1. Repenser les espaces publics

E. SUIVRE L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Objectifs

- ▶ **Monitorer les habitudes de déplacements sur le territoire**
- ▶ **Monitorer les aspects de sécurité routière**
- ▶ **Monitorer le stationnement**
- ▶ **Monitorer les infrastructures de transport et leur évolution**
- ▶ **Monitorer les actions de mobilité planifiées**



► MONITORER LES HABITUDES DE DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE

Monitorer les habitudes de déplacement à l'échelle du territoire présente des intérêts multiples, notamment pour l'aménagement, la planification et l'optimisation des modes de transport.

L'analyse et l'évaluation des pratiques de déplacement permet non seulement d'identifier les effets des mesures déjà mises en place, mais aussi d'évaluer, de manière approfondie, les impacts des mesures prises et d'orienter les actions futures.

Actuellement, il n'existe pas de réel outil permettant de recueillir de telles informations.

ACTIONS PROPOSÉES

E.1.1 Mettre en place un observatoire de la mobilité

E.1.1 – METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Il s'agit de créer un Observatoire de la Mobilité à Soignies – au minimum tous les 3 ans – afin de mesurer l'évolution des habitudes de mobilité des sonégiens et de regrouper des indicateurs clé liés à celles-ci dans un document.

Sur base de ces indicateurs, la Ville pourra alors prendre des mesures les plus ciblées et efficaces possibles à l'avenir.

La collecte de ces données peut se faire via :

- L'utilisation des données et enquêtes existantes (ex : enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail, données de téléphonie mobile, sur l'usage des véhicules partagés, etc.) ;
- La mise en place d'outil permettant la collecte de données en continu (ex : compteurs de flux, etc.) ;
- La réalisation d'enquêtes ponctuelles (auprès des habitants, des commerçants, des chaland, ...).



Observatoire de la mobilité lausannoise
Source : Ville de Lausanne

E.1.1 – METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Connaître les habitudes de déplacement en vue de mesurer l'impact des mesures prises et d'adapter l'offre de mobilité

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies**
- SPW, opérateurs de mobilité, acteurs locaux

Priorité



Temporalité



Action continue

- Observatoire de la Mobilité

Indicateur : Création d'un document de synthèse

Cible : Au minimum 1 tous les 3 ans

Budget



Financement



- Fonds propres ville / subsides régionaux (en cas d'achat de matériel)

Actions liées



Toutes les mesures liées au suivi de l'évolution des pratiques de mobilité.

► MONITORER LA QUESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

De la même manière, il est important de pouvoir suivre l'évolution de la sécurité routière sur le territoire communal. Si un tel suivi – qui doit être développé – est effectué en ce qui concerne la pratique des vitesses de circulation, il doit encore être mis sur pied en ce qui concerne l'accidentologie que ce soit par l'acquisition des données ou des échanges avec la Région ou la zone de police sur le sujet.

ACTIONS PROPOSÉES

- E.2.1** Mettre en place un observatoire de la sécurité routière

E.2.1 – METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DESCRIPTION GÉNÉRALE

À l'image de celui développé par la Commune voisine de Jurbise, la Ville de Soignies pourra développer un Observatoire de la Sécurité Routière.

Cet observatoire consisterait à :

- Récouter des données relatives à la sécurité routière (vitesses, accidentologie,...) pour en avoir un état des lieux, mesurer leur évolution ainsi que l'impact des mesures prises. Il s'agit ensuite d'établir un document de synthèse qui reprendrait les principales tendances et évolutions en la matière (nombre, gravité et localisation des accidents de la route, taux de respect des limitations de vitesse, etc.) ;
- Echanger régulièrement avec la Zone de Police et le District routier en vue de définir les mesures à prendre ;
- Créer éventuellement un groupe de travail portant sur la sécurité routière avec, d'une part le service Mobilité de la Ville, et d'autre part, des citoyens motivés à travailler sur l'amélioration de la sécurité dans leur Ville. Ce groupe de

travail pourrait être plus large et englober d'autres thématiques en lien avec l'apaisement de la ville, ou les aspects de sécurité routière repris par des groupes de travail existant (ex: commission vélo, CCATM).

La Commune de Jurbise a mis sur pied un tel groupe de travail et a procédé via une candidature tout en respectant une répartition géographique équitable et une représentativité des différentes catégories afin de développer des réflexions concertées.

À titre indicatif, le Règlement d'ordre intérieur de l'Observatoire de la Sécurité de la Commune de Jurbise est disponible [en ligne](#).

E.2.1 – METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Connaître l'évolution et les tendances en matière de sécurité routière en vue de prendre les mesures ad hoc

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- **Ville de Soignies**
- SPW, Zone de Police, (citoyens)

Priorité



Temporalité



Action continue

- Observatoire sécurité routière
Indicateur : Création d'un document de synthèse / *Cible* : Au minimum 1 tous les 3 ans
- Echange régulier avec la Zone de Police e le SPW
Indicateur : Nombre de rencontres
Cible : Au minimum 2 par an

Budget



Financement



- Fonds propres ville / zone de Police (en cas d'achat de matériel)

Actions liées



Toutes les mesures liées au suivi de l'évolution des pratiques de mobilité.

► MONITORER LE STATIONNEMENT

Le stationnement, constitue un véritable enjeu à l'échelle de toutes les villes qu'elles soient wallonnes, belges, etc. Et Soignies n'échappe pas à la règle. Le PCM ambitionne par ailleurs de faire du stationnement un levier pour un meilleur usage de l'espace public et un usage plus rationnel de la voiture individuelle. En vue d'ajuster la politique de stationnement, il est toutefois nécessaire d'avoir une bonne connaissance des besoins : Quel est le taux d'occupation des espaces de stationnement ? Quel est profil des usagers ? Qui se gare où ? Combien de temps ? À quels moments de la journée ? Etc.

La mise en place d'un observatoire est donc une mesure à poursuivre. Les données récoltées permettront ainsi d'avoir une vue précise de l'évolution des besoins en stationnement et de pouvoir ajuster la politique en la matière.

ACTIONS PROPOSÉES

- E.3.1** Mettre en place un observatoire du stationnement

E.3.1 – METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE DU STATIONNEMENT

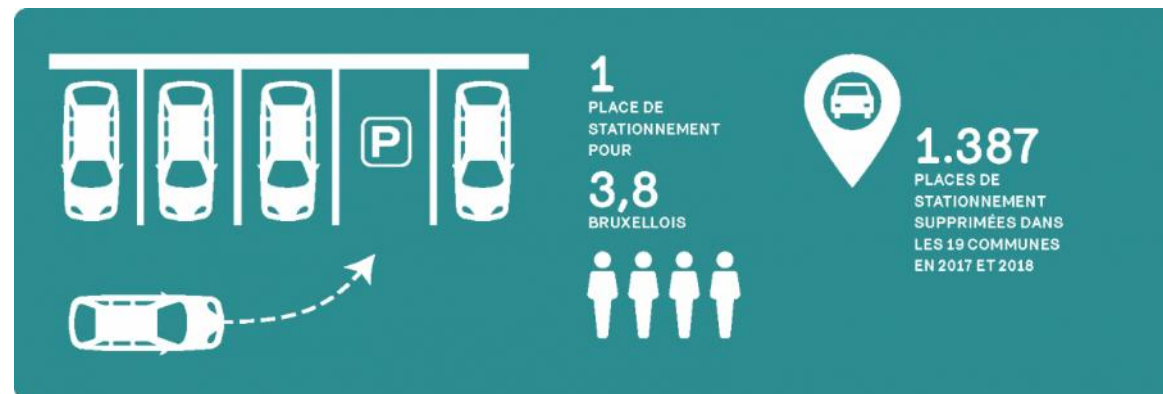
DESCRIPTION GÉNÉRALE

L'action consiste en la mise en place d'un observatoire du stationnement qui repose sur le recueil de données sur le terrain, et en particulier dans le centre-ville de Soignies :

- Taux de rotation des véhicules, spécifiquement dans les zones qui font l'objet d'une gestion particulière (zones rouges, et éventuellement zones bleues). Le relevé du taux de rotation s'effectue en général entre 07h et 19h. Pour les zones rouges, les données de la société Rauwers constituent des données à exploiter ;
- Taux d'occupation des espaces de stationnement à différents moments de la journée et de la semaine – en complément du taux de rotation, que ce soit au niveau spatial (lieux non concernés par l'enquête de rotation) ou de la période (par exemple en période nocturne).

Ces relevés doivent être effectués au minimum tous les 3 ans et idéalement chaque année.

Les résultats sont ensuite traduits dans un document synthétique.



Le stationnement en Région de Bruxelles Capitale en 2018

Source : parking.brussels

E.3.1 – METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE DU STATIONNEMENT

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Avoir une vue précise du taux et du type d'utilisation des espaces de stationnement en vue d'ajuster au mieux la politique en la matière

Lieux concernés



- Le centre-ville particulièrement

Acteurs concernés



- Ville de Soignies

Priorité



Temporalité



Action continue

- Observatoire stationnement
Indicateur : Relevé stationnement
Cible : Au minimum 1 tous les 3 ans. Idéalement 1 chaque année

Budget



Financement



- Fonds propres de la Ville

Actions liées



Toutes les mesures liées au suivi de l'évolution des pratiques de mobilité.

► MONITORER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET LEUR ÉVOLUTION

Selon les besoins identifiés, mettre en place des infrastructures de transport constitue un des éléments essentiels en vue de faciliter les déplacements des différents usagers de la route. Assurer le bon suivi de l'évolution de ces infrastructures en est un autre, car ils permettront une gestion (plus efficace) de celles-ci (entretien, maintenance préventive, résorption de points noirs, optimisation de la capacité des infrastructures, etc.). Qu'il s'agisse des cheminements piétons, cyclables, des dispositifs de stationnement pour vélo, des arrêts de bus, ou encore des voiries de façon plus générale.

L'idée consiste ici à développer et valoriser les outils de monitoring à cet égard.

ACTIONS PROPOSÉES

- E.4.1** Valoriser et développer les outils de monitoring des infrastructures de transport

E.4.1 – VALORISER ET DÉVELOPPER LES OUTILS DE MONITORING DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

DESCRIPTION GÉNÉRALE

L'action ne consiste pas en un relevé exhaustif de l'ensemble des infrastructures de transport présentes sur le territoire. Elle vise à valoriser et développer des moyens de récolte d'informations collectifs :

- D'une part, par le biais du site internet et/ou d'une application de type FixMyStreet ou BetterStreet qui permet aux citoyens de renseigner un problème relatif à la voirie. Les citoyens ont aujourd'hui la possibilité de contacter la Ville, mais cette possibilité n'est pas suffisamment mise en avant. Par ailleurs, afin de faciliter le traitement par les agents de l'administration, un formulaire à « tiroirs » doit être proposé ;
- D'autre part, par le biais des associations locales qui disposent généralement d'une bonne vue des infrastructures, notamment du GRACQ ou de la Commission Vélo en ce qui concerne les infrastructures cyclables.

E.4.1 – VALORISER ET DÉVELOPPER LES OUTILS DE MONITORING DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

EN UN COUP D'OEIL

Objectifs



- Avoir une connaissance plus pointue de la qualité des infrastructures de mobilité présentes sur le territoire en vue de prendre les mesures adéquates

Lieux concernés



- Ensemble du territoire

Acteurs concernés



- Villes de Soignies et acteurs locaux

Priorité



Temporalité



Action à court terme

- Mise en place d'un processus de monitoring qualitatif
- Indicateur* : Réalisation de la tâche
- Cible* : Tâche réalisée

Budget



Financement



- Fonds propres Ville (si besoin)

Actions liées



Toutes les mesures liées au suivi de l'évolution des pratiques de mobilité.

► MONITORER LES ACTIONS DE MOBILITÉ PLANIFIÉES

Toute bonne politique de mobilité doit se traduire par le suivi des actions planifiées dans les différents documents stratégiques communaux, que ce soit le Plan Communal de Mobilité, mais aussi d'autres documents tels que le Schéma de Structure Communal.

Cela permet d'évaluer l'état d'avancement de ces mesures au regard des différentes cibles et objectifs qui ont été fixés dans ces documents.

ACTIONS PROPOSÉES

- E.5.1** Monitorer annuellement l'état d'avancement des actions de mobilité planifiées dans les documents stratégiques communaux

E.5.1 – MONITORER ANNUELLEMENT L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES ACTIONS DE MOBILITÉ PLANIFIÉES

DESCRIPTION GÉNÉRALE

Chaque année, un bilan des différentes actions de mobilité planifiées dans les documents stratégiques sera établi par la Ville. Il s'agira au minimum de monitorer les actions définies dans le cadre du présent Plan Communal de Mobilité.

À noter que le suivi annuel du Plan Communal de Mobilité constitue une obligation au sens du décret du 1er avril 2004 sur la mobilité et l'accessibilité locales.

E.5.1 – MONITORER ANNUELLEMENT L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES ACTIONS DE MOBILITÉ PLANIFIÉES

EN UN COUP D'ŒIL

Objectifs



- Disposer d'une vue d'ensemble de l'état d'avancement des actions de mobilité planifiées dans les documents stratégiques communaux

Lieux concernés



/

Acteurs concernés



- Ville de Soignies & SPW

Priorité



Temporalité



Action continue

- Monitoring annuel des actions
Indicateur : # monitorings réalisés
Cible : Au minimum 1/an

Budget



Financement



/

Actions liées



/

PROGRAMME D' ACTIONS

PROGRAMME D' ACTIONS

Le tableau, repris ci-après, fait la synthèse des actions et reprend pour chacune l'intitulé, le degré de priorité, la période de mise en œuvre, le budget estimé, et les principaux acteurs concernés.

Il servira de guide pour le suivi annuel du Plan Communal de Mobilité.

La légende du tableau concernant le terme de mise en œuvre est la suivante : C : court terme ; M : moyen terme ; L : long-terme ; AC : Action continue ; AP : Mise en œuvre progressive.

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en oeuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
A.	FACILITER LE REPORT MODAL							
A.1	Veiller à un aménagement du territoire cohérent, et à la prise en compte des aspects mobilité lors de tout nouveau projet de développement							
A.1.1	Établir des échanges systématiques entre les services communaux	1	AC	Humain	x			
A.2	Poursuivre le développement des zones apaisées et rendre les zones existantes plus lisibles							
A.2.1	Clarifier les zones apaisées existantes et les rendre plus lisibles	1	CT & MT	€€€	x	x		
A.2.2	Développer des zones apaisées ailleurs sur le territoire	1	AP	€€€	x	x	x	x
A.3	Faire du centre-ville, des cœurs de villages et noyaux d'habitats des lieux de déplacements de qualité pour les piétons							
A.3.1	Développer un réseau piéton structurant	1	AP	€€€	x		x	
A.3.2	Valoriser, éventuellement réhabiliter (et entretenir) les sentiers et venelles	2	AC	€	x			

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en oeuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
A.	FACILITER LE REPORT MODAL							
A.4	Faire de Soignies une ville cyclable (exemplaire)							
A.4.1	Solliciter et accompagner la Région en vue d’améliorer les conditions de déplacement des cyclistes le long des voies régionales	1	AC	Humain	X	X		
A.4.2	Contribuer au développement du réseau supra-communal et mettre en œuvre le réseau communal cyclable projeté	1	AP	€€€	X			
A.4.3	Elaborer une cartographie des itinéraires et services à destination des cyclistes	2	CT	Humain / €	X			
A.5	Garantir de bonnes conditions de stationnement pour les cyclistes sur le territoire							
A.5.1	Sécuriser le stationnement vélo aux gares	1	MT	€€	X			
A.5.2	Multiplier les dispositifs de stationnement adéquats	1	AP	€€	X	X	X	

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en oeuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
A.	FACILITER LE REPORT MODAL							
A.6	Identifier les points d'amélioration du réseau de transport public, en vue d'une plus grande utilisation							
A.6.1	Informer l'AOT/OTW et la SNCB des points d'attention et d'amélioration souhaités de l'offre de transport public	1	CT	Humain	X			
A.6.2	Etablir les démarches auprès de l'AOT et de l'OTW en vue d'une amélioration continue de l'offre de transport public existante	1	AC	Humain	X			
A.6.3	Améliorer progressivement la qualité des arrêts de transport public	2	AP	€€€	X	X	X	
A.7	Faire de la gare de Soignies un véritable mobipôle, et développer un réseau de mobipôles secondaires permettant une intermodalité facilitée							
A.7.1	Développer les services et l'intermodalité à la gare de Soignies	1	LT	€€€	X		X	
A.7.2	Equiper et créer un réseau de nœuds multimodaux secondaires sur le territoire	1	LT	€€€	X		X	

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en oeuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
B.	ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT							
B.1	Accompagner les citoyens vers une mobilité plus durable							
B.1.1	Organiser des évènements d'accompagnement pour les citoyens	1	AC	€/an	x			
B.1.2	Renforcer et développer des actions de communication et de sensibilisation	2	AC	€/an	x			
B.2	Accompagner les travailleurs vers une mobilité plus durable							
B.2.1	Réaliser un plan ambitieux pour l'administration communale	1	AC	€€	x			
B.2.2	Instaurer une dynamique d'échanges avec les PAE et les centres hospitaliers	2	AC	Humain	x			
B.2.3	Sensibiliser les travailleurs sonégiens à une mobilité plus durable	3	AC	Humain	x			

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en oeuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
B.	ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT							
B.3	Sensibiliser et inciter à l’usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture (individuelle) pour se rendre à l’école							
B.3.1	Impliquer et sensibiliser les directeurs d’écoles et le corps enseignant	1	AC	Humain	X		X	X
B.3.2	Faciliter la sensibilisation et l’éducation des enfants aux thématiques « mobilité et sécurité routière »	2	AC	Humain	X	X		
B.3.3	Inciter et accompagner les écoles à la mise en place d’alternatives	2	AC	Humain	X			
B.4	Accompagner les travailleurs vers une mobilité plus durable							
B.4.1	Développer les services liés au vélo	2	AP	Variable	X			
B.4.2	Développer les services de véhicules partagés	1	AP	€/an	X			
B.4.3	Développer le covoiturage	2	AP	€	X	X		
B.4.4	Veiller au développement des bornes de recharge	2	AP	€(€€)	X	X		

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en oeuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
C.	GARANTIR LA MOBILITÉ POUR TOUS							
C.1	Faire du centre-ville et des cœurs de villages des lieux totalement accessibles aux PMR							
C.1.1	Tenir compte des besoins des PMR dans tout projet d'aménagement	1	AP	Variable	X		X	
C.1.2	Rendre les (principaux) arrêts de transport public et les bus accessibles aux PMR	1	AP	€€€€	X	X	X	
C.2	Informier sur les services de transport adaptés existants							
C.2.1	Informier la population sur les services de transport (adaptés) existants	2	AC	€	X			
C.3	Renforcer l'accessibilité multimodale des écoles							
C.3.1	Améliorer l'accessibilité multimodale des écoles	1	MT	€€	X	X		

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en oeuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
D.	AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE ET LA SECURITÉ ROUTIÈRE							
D.1	Améliorer la qualité, l’attractivité et l’accessibilité des espaces publics							
D.1.1	Repenser les espaces publics dans le centre et les villages pour créer des espaces de rencontre de qualité	2	AP	€€€€	X	X	X	
D.2	Faire du stationnement un levier pour un meilleur usage de l’espace public et un usage plus rationnel de la voiture individuelle							
D.2.1	Optimiser le stationnement dans l’hypercentre	1	CT, MT & AC	Humain / €€	X	X		
D.2.2	Optimiser le stationnement aux abords de la gare	2	CT	Humain	X			
D.3	Réduire le trafic/nuisances induites par le transit de poids lourds (en particulier dans le centre)							
D.3.1	Limitier les nuisances liées au trafic de poids lourds	2	CT	Humain / €€	X	X		
D.4	Renforcer la sécurité et la visibilité des abords des écoles							
D.4.1	Renforcer la visibilité des abords d’école et créer une zone de confort	1	CT	€€	X	X		

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en oeuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
D.	AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE ET LA SECURITÉ ROUTIÈRE							
D.5	Réduire le nombre et la gravité des accidents de la route et maitriser la vitesse							
D.5.1	Redéfinir certaines entrées d'agglomération et poursuivre la bonne démarche déjà entreprise pour marquer l'ensemble de celles-ci	1	AP	€€€	X	X	x	X
D.5.2	Prendre les mesures nécessaires en vue d'inciter et de faire respecter le régime de vitesse	1	AC	variable	X	X	X	X
D.5.3	Sécuriser les lieux accidentogènes	1	AC, L	€€€€	X	X	X	X

PROGRAMME D' ACTIONS

		Degré de priorité	Terme de mise en oeuvre	Budget	Principaux acteurs concernés			
					Commune	Région	OTW	Police
E.	SUIVRE L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ							
E.1	Monitorer les habitudes de déplacements sur le territoire							
E.1.1	Mettre en place un observatoire de la mobilité	2	AC	Humain / €	X	X	X	
E.2	Monitorer la question de la sécurité routière							
E.2.1	Mettre en place un observatoire de la sécurité routière	2	AC	Humain / €	X	X		X
E.3	Monitorer le stationnement							
E.3.1	Mettre en place un observatoire du stationnement	1	AC	Humain / €€	X			
E.4	Monitorer les infrastructures de transport et leur évolution							
E.4.1	Mettre en place un observatoire des infrastructures de transport	2	CT	Humain / €	X			
E.5	Monitorer les actions de mobilité mises en place							
E.5.1	Faire un bilan annuel des actions de mobilité	1	AC	Humain	x			



JONATHAN HAYNES

jha@traject.be



STÉPHANIE LEGRAND

stephanie@traject.be



ZOÉ KEMPENAERS

zoe@traject.be



ANNEXE I.
VUES SYNTHÉTIQUES DES PRINCIPALES
PROPOSITIONS POUR LE CENTRE-VILLE

Synthèse des propositions à court terme pour l'hypercentre

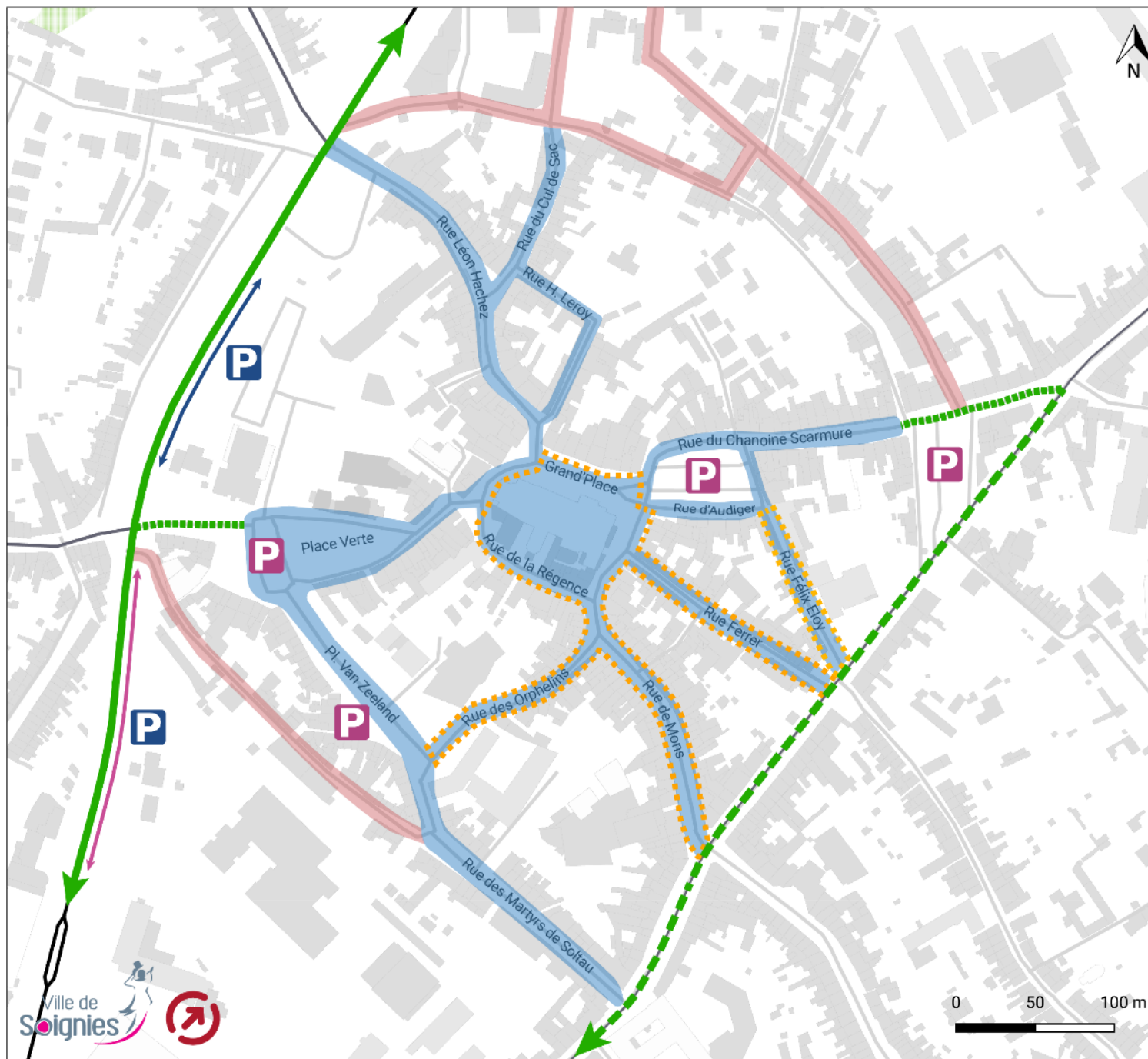
■ Zone de rencontre

- Pistes cyclables
- Bandes cyclables suggérées
- Rue cyclable

P Parkings longue durée

P Parkings courte durée





PLAN COMMUNAL DE MOBILITE SOIGNIES

Synthèse des propositions à long terme pour l'hypercentre

Zone piétonne (temporaire)

Zone de rencontre

Cheminement piéton

Réseau cyclable

Pistes cyclables

Bandes cyclables suggérées

Rue cyclable

Zones 30

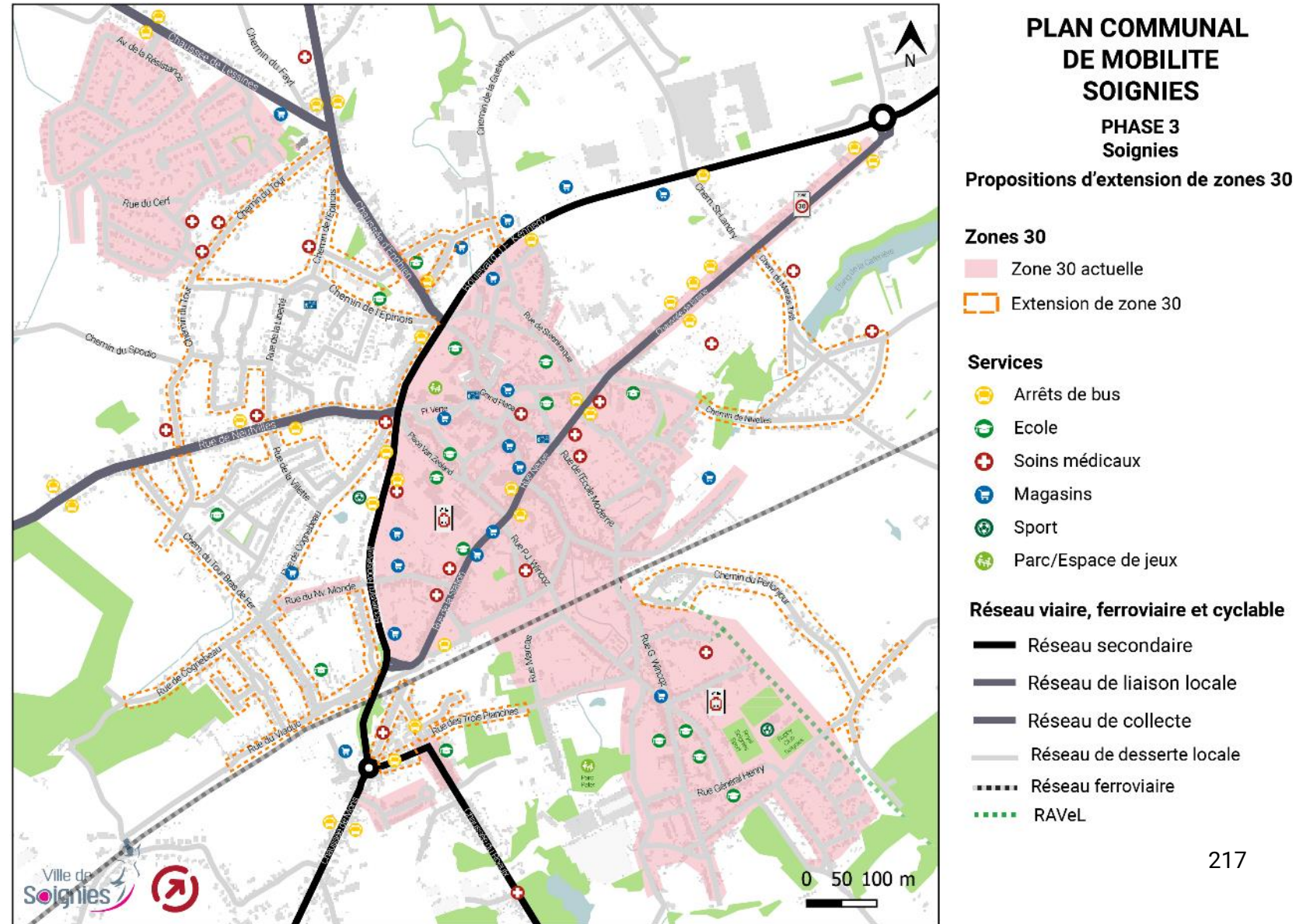
Parkings longue durée

Parkings courte durée

ANNEXE II.
PROPOSITIONS D'EXTENSION DES ZONES 30
DANS LE CŒUR URBAIN ET LES VILLAGES

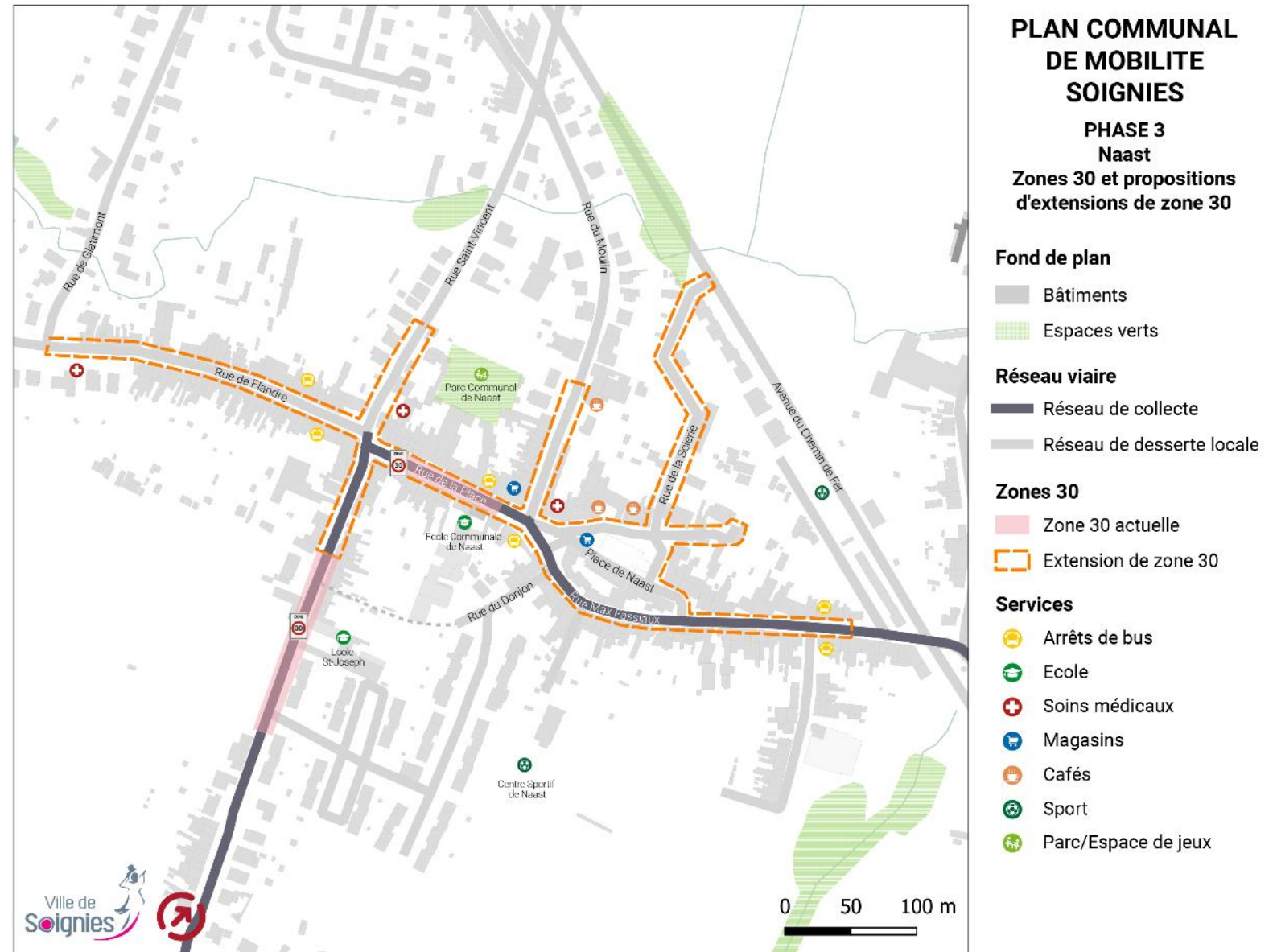
A.2.2. DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES AILLEURS SUR LE TERRITOIRE

LES ZONES 30 EN CŒUR DE VILLE ET DE VILLAGES – SOIGNIES



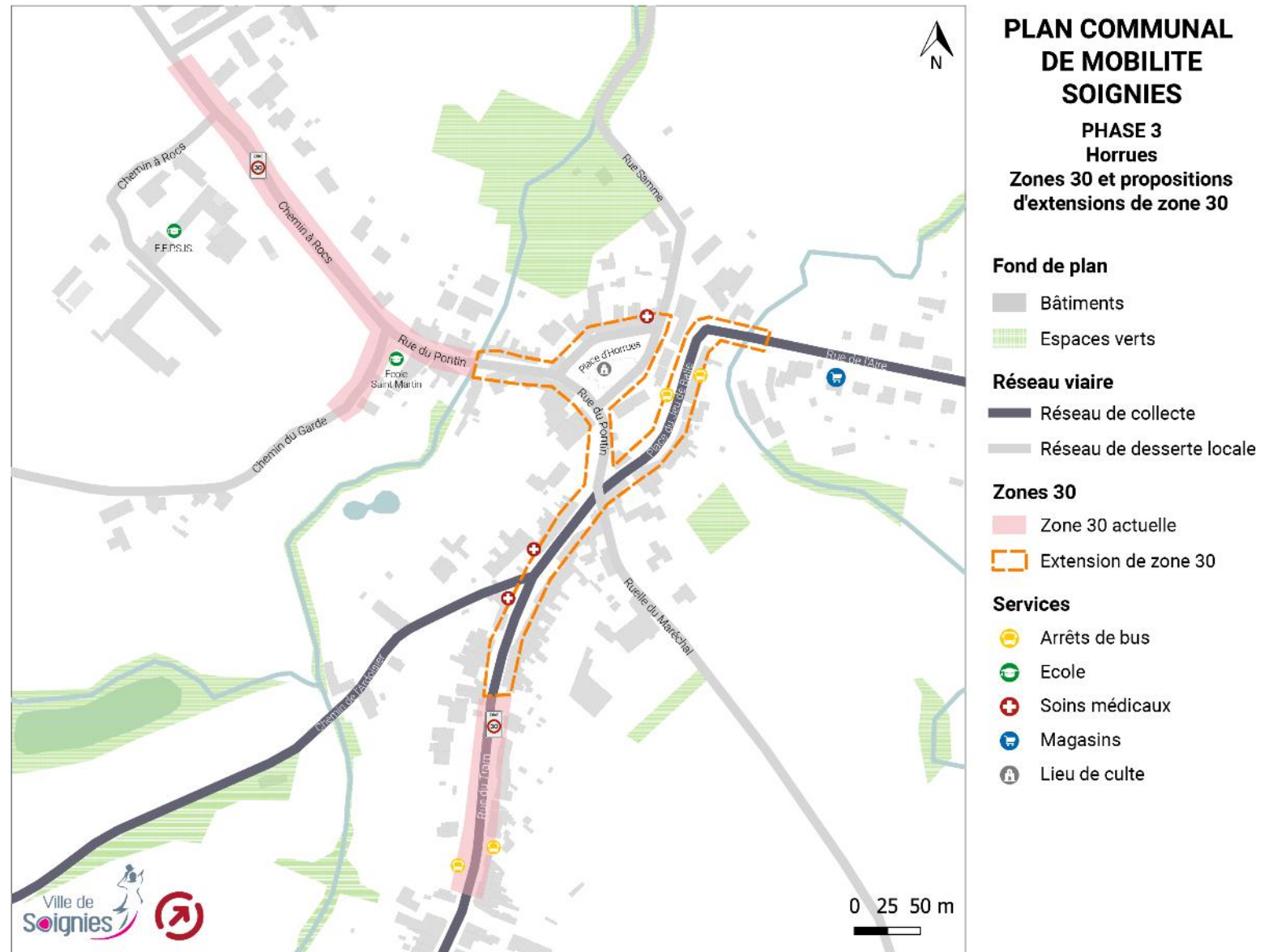
A.2.2. DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES AILLEURS SUR LE TERRITOIRE

LES ZONES 30 EN CŒUR DE VILLE ET DE VILLAGES – NAAST



A.2.2. DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES AILLEURS SUR LE TERRITOIRE

LES ZONES 30 EN CŒUR DE VILLE ET DE VILLAGES – HORRUES



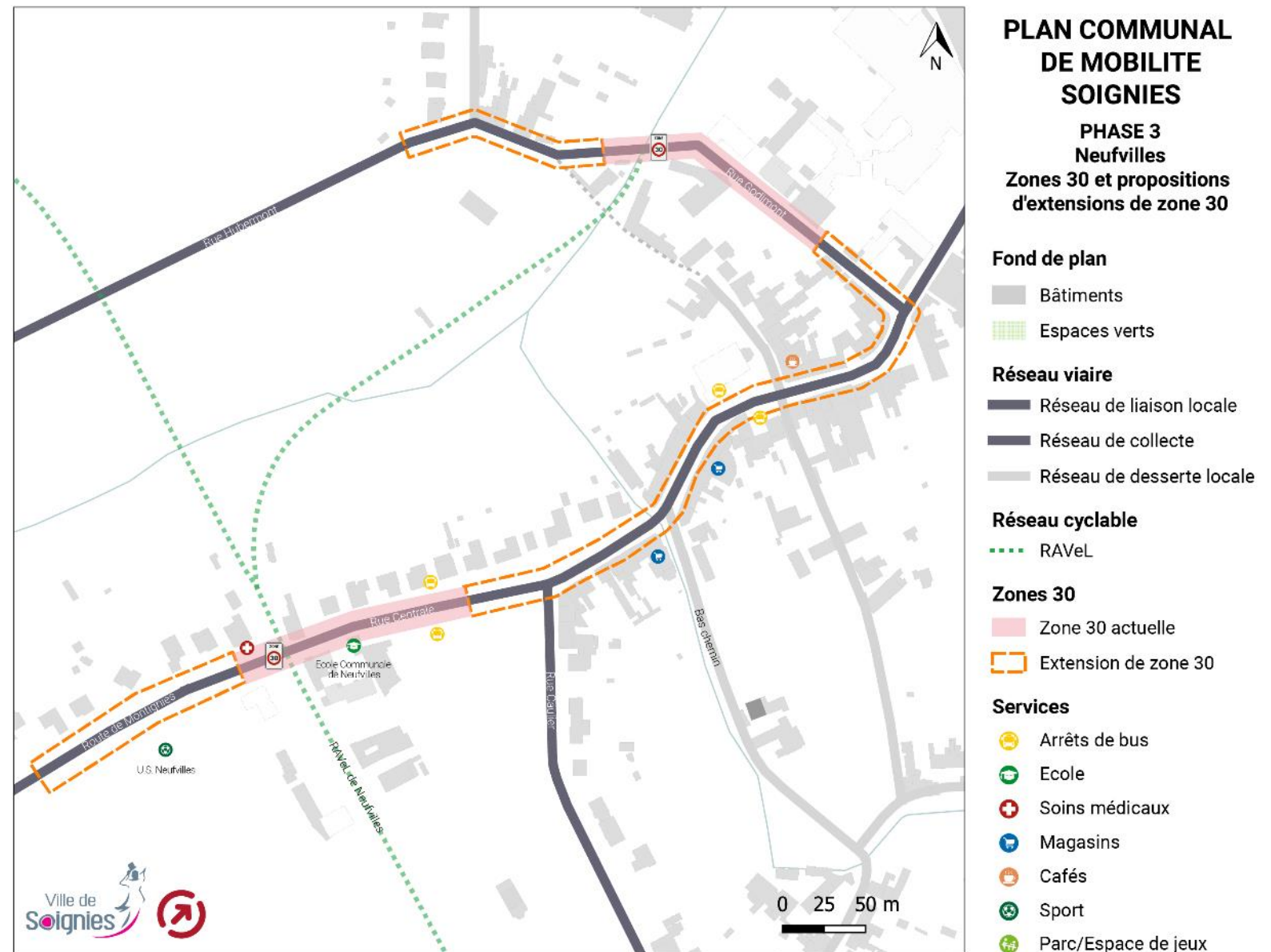
A.2.2. DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES AILLEURS SUR LE TERRITOIRE

LES ZONES 30 EN CŒUR DE VILLE ET DE VILLAGES – CHAUSSÉE-NOTRE-DAME-LOUVIGNIES



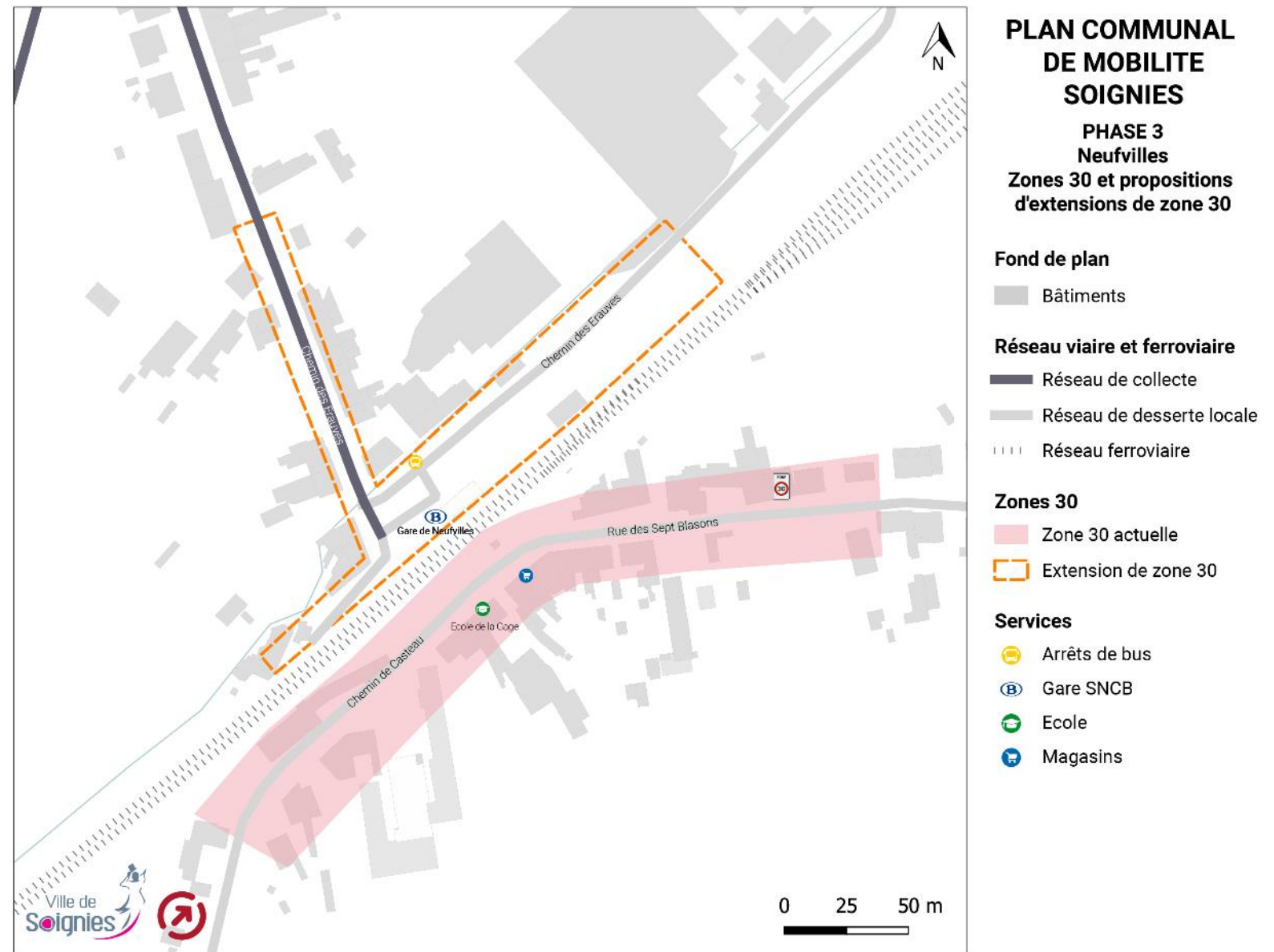
A.2.2. DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES AILLEURS SUR LE TERRITOIRE

LES ZONES 30 EN CŒUR DE VILLE ET DE VILLAGES – NEUFVILLES (PARTIE 1)



A.2.2. DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES AILLEURS SUR LE TERRITOIRE

LES ZONES 30 EN CŒUR DE VILLE ET DE VILLAGES – NEUFVILLES (PARTIE 2)



A.2.2. DÉVELOPPER DES ZONES APAISÉES AILLEURS SUR LE TERRITOIRE

LES ZONES 30 EN CŒUR DE VILLE ET DE VILLAGES – THIEUSIES

