



14, Rue de la Monnaie
B - 5000 NAMUR
Téléph. : 0032 (0) 81 22 45 66
Téléfax : 0032 (0) 81 22 45 68
E-mail : namur@transitec.net

En collaboration
avec



**MINISTÈRE WALLON DE L'ÉQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS**



SNCF



COMMUNE DE SOIGNIES

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE SOIGNIES

PHASE I : ANALYSE – DIAGNOSTIC

RAPPORT TECHNIQUE FINAL

AOUT 2003

0264/JD/VE/BO/bo

TABLE DES MATIERES

	<u>Page n°</u>
0. INTRODUCTION	1
0.1 BUTS DE L'ETUDE.....	2
0.2 PERIMETRES DE L'ETUDE	2
0.3 SUIVI DE L'ETUDE	3
0.4 PHASAGE DE L'ETUDE	4
0.5 STRUCTURE DU DIAGNOSTIC.....	4
1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE	5
1.1 LOCALISATION GLOBALE DE SOIGNIES.....	5
1.2 ORGANISATION DU RELIEF – COUPURES NATURELLES ET ARTIFICIELLES.....	5
1.3 ORGANISATION DU TERRITOIRE COMMUNAL.....	6
1.3.1 <i>Occupation actuelle du sol</i>	<i>6</i>
1.3.2 <i>Orientations des documents de planification</i>	<i>7</i>
1.4 POPULATION, EMPLOIS ET ACTIVITES ECONOMIQUES.....	8
1.4.1 <i>Population et emplois</i>	<i>8</i>
1.4.2 <i>Services et équipements dans le centre-ville de Soignies et les villages.....</i>	<i>8</i>
1.4.3 <i>Pôles générateurs de trafic poids lourds.....</i>	<i>9</i>
1.5 MOUVEMENTS LIES À L'EMPLOI	10
1.6 LOCALISATION DES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES / POPULATION ET EMPLOI SCOLAIRE.....	10
1.7 SYNTHESE DU CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE	11
2. TRAFIC	12
2.1 ORGANISATION ET GESTION DU RESEAU ROUTIER ACTUEL.....	12
2.1.1 <i>Organisation actuelle du réseau routier de la commune</i>	<i>12</i>
2.1.2 <i>Organisation actuelle des circulations dans le centre-ville de Soignies.....</i>	<i>13</i>
2.1.3 <i>Exploitation actuelle des carrefours dans le centre-ville de Soignies.....</i>	<i>14</i>
2.2 CHARGES DE TRAFIC ACTUELLES.....	14
2.2.1 <i>Recueil des données.....</i>	<i>14</i>
2.2.2 <i>Analyse du trafic journalier.....</i>	<i>15</i>
2.2.3 <i>Analyse de la structure du trafic et des principaux flux de transit au cordon du centre-ville de Soignies 16</i>	<i>16</i>
2.2.4 <i>Analyse de la capacité utilisée des principaux carrefours du centre-ville de Soignies</i>	<i>17</i>
2.3 PROBLEMATIQUE DU TRAFIC DE POIDS LOURDS	17
2.4 SECURITE ROUTIERE	18
2.4.1 <i>Analyse de la configuration des voiries.....</i>	<i>18</i>
2.4.2 <i>Analyse des vitesses pratiquées.....</i>	<i>19</i>
2.4.3 <i>Analyse des données d'accidentologie.....</i>	<i>20</i>
2.5 SYNTHESE DU DIAGNOSTIC EN MATIERE DE CIRCULATIONS MOTORISEES.....	21



3.	STATIONNEMENT	2 2
3.1	OFFRE DE STATIONNEMENT PUBLIC DANS LE CENTRE-VILLE DE SOIGNIES	22
3.2	OFFRE DE STATIONNEMENT POUR LES USAGERS SPECIFIQUES	22
3.3	USAGE DU STATIONNEMENT	23
3.3.1	<i>Recueil des données.....</i>	23
3.3.2	<i>Occupation du stationnement</i>	23
3.3.3	<i>Taux de rotation.....</i>	24
3.3.4	<i>Structure des usagers et consommation de l'offre.....</i>	25
3.4	SYNTHESE DU DIAGNOSTIC EN MATIERE DE STATIONNEMENT.....	26
4.	TRANSPORTS COLLECTIFS	2 7
4.1	OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS	27
4.1.1	<i>Offre du réseau TEC.....</i>	27
4.1.2	<i>Offre du réseau SNCB</i>	27
4.2	DEMANDE SUR LES RESEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS.....	28
4.2.1	<i>Demande sur le réseau TEC.....</i>	28
4.2.2	<i>Demande sur le réseau SNCB</i>	29
4.3	ROLE DE LA GARE DE SOIGNIES : UNE GARE DE "RABATTEMENT" A L'ECHELLE REGIONALE ..	30
4.4	L'INTERMODALITE EN GARE DE SOIGNIES	30
4.5	PRINCIPAUX PROBLEMES CONSTATES EN MATIERE DE TRANSPORTS PUBLICS.....	31
4.6	SYNTHESE DU DIAGNOSTIC EN MATIERE DE TRANSPORTS COLLECTIFS	32
5.	MODES DOUX	3 3
5.1	POTENTIEL DU RESEAU VIAIRE EN FONCTION DES MODES DOUX.....	33
5.2	AMENAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS ET PROJETES	33
5.3	PARTAGE DE LA VOIRIE ENTRE LES DIFFERENTS MODES.....	34
5.4	AMENAGEMENTS EN FAVEUR DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE	34
5.5	SECURITE ET AMENAGEMENT AUX ABORDS DES ECOLES	35
6.	JALONNEMENT ET SIGNALÉTIQUE.....	3 6
6.1	JALONNEMENT DE SOIGNIES SUR LE RESEAU AUTOROUTIER ET LES ROUTES NATIONALES ..	36
6.2	LE JALONNEMENT SUR LE RESEAU RGG	36
6.3	JALONNEMENT INTERNE À LA COMMUNE	38
6.4	JALONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE DE SOIGNIES	38
6.5	SYNTHESE DU DIAGNOSTIC EN MATIERE DE JALONNEMENT	39
7.	AMENAGEMENT URBAIN ET ESPACES PUBLICS	4 0
7.1	ANALYSE DE LA QUALITE ACTUELLE DES ESPACES PUBLICS	40
7.2	ANALYSE DE L'AMENAGEMENT DES ENTREES DU CENTRE-VILLE ET DES VILLAGES.....	40
8.	LA SYNTHESE DU DIAGNOSTIC.....	4 1
8.1	ELEMENTS DE PARTS MODALES	41
8.2	LES PRINCIPAUX ELEMENTS DU DIAGNOSTIC	41

LISTE DES FIGURES

Figure n°

0. Introduction

- 1.0.1 Planning de l'étude
- 1.0.2 Périmètres de l'étude
- 1.0.3 Structure du diagnostic

1. Contexte socio-économique

- 1.1.1 Localisation globale de Soignies
- 1.1.2 Organisation du relief – coupures naturelles / artificielles
- 1.1.3 Occupation actuelle du sol
- 1.1.4 Affectation du sol : situation de droit – le plan de secteur
- 1.1.5 Affectation du sol : les orientations du schéma de structure
- 1.1.6 Population et emploi par secteurs statistiques
- 1.1.7 Services et équipements des villages et pôles voisins
- 1.1.8 Pôles générateurs de trafic de poids lourds
- 1.1.9 Mouvements liés à l'emploi (migrations domicile - travail en relation avec Soignies - Situation 1991)
- 1.1.10 Localisation des établissements scolaires / Population et emploi scolaires
- 1.1.11 Synthèse du contexte socio-économique

2. Trafic

- 1.2.1 Hiérarchie actuelle du réseau routier – Situation mars 2003
- 1.2.2 Hiérarchie actuelle du réseau routier dans le centre-ville de Soignies – Situation mars 2003
- 1.2.3 Schéma de circulation et exploitation des carrefours dans le centre-ville de Soignies – Situation mars 2003
- 1.2.4 Charges de trafic journalières (TJOM) – Situation mars 2003
- 1.2.5 Charges de trafic journalières dans le centre-ville de Soignies (TJOM) – Situation mars 2003
- 1.2.6 Structure du trafic au cordon du centre-ville de Soignies
- 1.2.7 Analyse des principaux flux de grand transit dans le centre-ville de Soignies
- 1.2.8 Capacité utilisée des carrefours aux heures de pointe - Situation mars 2003
- 1.2.9 Analyse du trafic poids lourds
- 1.2.10 Sécurité routière "subjective " – Les villages
- 1.2.11 Sécurité routière "subjective " – Le centre-ville de Soignies
- 1.2.12 Sécurité routière - analyse des vitesses
- 1.2.13 Sécurité routière - données d'accidentologie
- 1.2.14 Sécurité routière – analyse des sections et des carrefours accidentogènes
- 1.2.15 Synthèse du diagnostic en matière de circulations motorisées



3. Stationnement

- 1.3.1 Offre de stationnement public dans le centre-ville de Soignies – Situation mars 2003
- 1.3.2 Comparaison de l'offre de stationnement avec d'autres centres-villes
- 1.3.3 Offre de stationnement pour les usagers spécifiques
- 1.3.4 Occupation de l'offre de stationnement public dans le centre-ville de Soignies
- 1.3.5 Occupation du stationnement en journée (à 15h00) dans le centre-ville de Soignies
- 1.3.6 Occupation du stationnement le mardi matin (à 10h00 – jour de marché)
- 1.3.7 Taux de rotation relevés dans les différents secteurs du centre-ville de Soignies
- 1.3.8 Localisation des zones d'enquête de stationnement
- 1.3.9 Analyse du fonctionnement du stationnement sur la place du Millénaire (zone 1)
- 1.3.10 Analyse du fonctionnement du stationnement sur la Grand'Place et la rue de Mons (zone 2)
- 1.3.11 Analyse du fonctionnement du stationnement dans la rue de Mons (zone 3)
- 1.3.12 Analyse du fonctionnement du stationnement dans la rue de la Station (zone 4)
- 1.3.13 Analyse du fonctionnement du stationnement dans la rue Neuve (zone 5)
- 1.3.14 Analyse du fonctionnement du stationnement dans les rues G. Wincqz et Clerbois (zone 6)
- 1.3.15 Synthèse du diagnostic en matière de stationnement

4. Transports collectifs

- 1.4.1 Offre du réseau TEC
- 1.4.2 Offre du réseau SNCB en relation avec Soignies
- 1.4.3 Demande sur le réseau TEC : origines / destinations des abonnés
- 1.4.4 Demande sur le réseau SNCB
- 1.4.5 Origine des abonnés SNCB
- 1.4.6 Destination des abonnés SNCB
- 1.4.7 La gare de Soignies, une gare de "rabattement " à l'échelle régionale en relation avec Bruxelles
- 1.4.8 L'intermodalité en gare de Soignies
- 1.4.9 Problèmes actuels en matière de transports collectifs
- 1.4.10 Synthèse du diagnostic en matière de transports collectifs

5. Modes doux

- 1.5.1 Potentiel du réseau viaire en fonction des modes doux
- 1.5.2 Aménagements cyclables existants et projetés
- 1.5.3 Partage de la voirie entre les différents modes
- 1.5.4 Aménagements existants en faveur des personnes à mobilité réduite (PMR)
- 1.5.5 Sécurité et aménagements aux abords des écoles (dans le centre-ville de Soignies)
- 1.5.6 Sécurité et aménagements aux abords des écoles (dans les villages)

6. Jalonnement - signalétique

- 1.6.1 Jalonnement de Soignies depuis le réseau autoroutier
- 1.6.2 Jalonnement de Soignies sur le réseau RGG (Nationales)
- 1.6.3 Jalonnement des principales directions depuis Soignies sur le réseau RGG (Nationales)
- 1.6.4 Jalonnement des différents villages sur les nationales
- 1.6.5 Jalonnement des différents villages sur le réseau routier communal
- 1.6.6 Jalonnement sur les boulevards (N6) – Sens Sud -> Nord
- 1.6.7 Jalonnement sur les boulevards (N6) – Sens Nord -> Sud
- 1.6.8 Jalonnement dans le centre-ville de Soignies
- 1.6.9 Synthèse du diagnostic en matière de jalonnement



7. Aménagement urbain – espace public

- 1.7.1 Analyse de la qualité actuelle des espaces publics dans le centre-ville de Soignies
- 1.7.2 Analyse de la qualité actuelle des espaces publics dans les villages
- 1.7.3 Analyse de l'aménagement des entrées du centre-ville et des villages

8. Synthèse du diagnostic

- 1.8.1 Répartition modale des déplacements motorisés
- 1.8.2 Synthèse thématique du diagnostic



0. INTRODUCTION

Située au Nord de l'axe urbain Hennuyer, à une quinzaine de kilomètres au Nord-Est de Mons, et à 40 km au Sud-Ouest de Bruxelles, Soignies représente un pôle urbain relativement important avec près de 25'000 habitants.

Soignies constitue un carrefour routier à la croisée de la N6 (Bruxelles – Halle – Mons), de la N55 (Enghien – Le Roeulx – Binche) et de la N57 (Ghislenghien – Soignies). Ces nationales permettent par ailleurs de relier l'autoroute E429 (Tournai – Bruxelles) et l'axe autoroutier Wallon, l'E42 (Tournai – Mons – Charleroi – Namur – Liège).

Soignies est également le centre mondial de la "pierre bleue", dont la production se fait actuellement au niveau de trois carrières à ciel ouvert qui encadrent le centre-ville de Soignies.

Cette localisation et cette activité spécifique apportent des avantages économiques certains à la commune de Soignies, mais aussi des inconvénients à gérer en terme de mobilité et de qualité de vie, tels que :

- **l'important trafic de poids lourds, lié aux carrières et en relation avec les pôles d'activités voisins** (Mons, La Louvière, Ghislenghien,...) ;
- **l'important trafic de transit, lié à la position de carrefour de la commune, entre la Flandre, le Tournaisis et la région du Centre ;**
- **la congestion du centre-ville de Soignies aux heures de pointe;**
- **le bruit, les pollutions sonore et atmosphérique, liés au trafic routier ;**
- ...

La commune de Soignies, la SNCB et le Ministère Wallon de l'Equipeement et des Transports se sont donc associés pour élaborer un "Plan Communal de Mobilité" (PCM).

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

Fig. 1.0.1 La durée prévisionnelle d'élaboration du Plan Communal de Mobilité de Soignies est d'environ un an, à compter du mois de février 2003.

Le présent rapport contient les éléments techniques de la première phase de l'étude, à savoir l'analyse et le diagnostic de la situation actuelle de Soignies, notamment en matière de mobilité multimodale et d'aménagement du territoire.



0.1 BUTS DE L'ETUDE

Les buts généraux du PCM de Soignies sont :

- d'assurer une gestion cohérente et multimodale de la mobilité sur le territoire de la commune de Soignies ;
- d'améliorer l'accessibilité aux différents secteurs de la commune, le centre-ville notamment, et de gérer la mobilité de manière multimodale, notamment avec une volonté clairement affichée, de maîtriser leur développement, en relation avec les projets urbanistiques ;
- d'améliorer les conditions de déplacement (confort et sécurité) pour l'ensemble des usagers, notamment les cheminements des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- de développer la qualité de la vie, en relation avec les problèmes de bruit, de pollution, de partage et d'aménagement des espaces publics, etc...
- d'assurer la complémentarité du Plan Communal de Mobilité (PCM) avec les schémas et plans existants ou en cours de réalisation (Schéma de structure, par exemple).

Il s'agit, en bref, de mettre le domaine des déplacements au service de **l'amélioration globale de la qualité de vie en milieu habité et du développement économique de la commune.**

0.2 PERIMETRES DE L'ETUDE

Fig. 1.0.2 Dans le cadre du PCM de Soignies, trois périmètres d'études sont pris en compte :

P1 : La commune élargie.

Le périmètre est conforme aux prescriptions du cahier des charges, à savoir les limites communales, élargies aux connexions avec les communes voisines (Mons, Braine-le-Comte, Le Roeulx, Lens,...), ainsi qu'avec les réseaux structurants existants (notamment les autoroutes et routes nationales). A l'échelle de ce périmètre sont abordés :

- la hiérarchisation des réseaux de transports et l'intégration des réseaux inter-nationaux existants ou prévus ;
- la desserte en transports en commun ;
- le concept multimodal de mobilité ;
- le rôle de la future N 57 (mise en service à l'automne 2003) dans l'organisation des échanges avec les différents secteurs de la commune et les grands flux de transit à l'échelle de la commune de Soignies ;
- la complémentarité et l'interconnexion des réseaux de transports existants (véhicules particuliers – trains ou bus, bus-train, 2-Roues – train, ...) ;
- la définition d'un réseau d'itinéraires cyclables à vocation tant touristique qu'utilitaire (pour les déplacements scolaires et de navetteurs,...).

P2 : Les villages, périmètres dans lesquels l'étude est affinée, pour définir notamment :

- la desserte par les transports en commun et les liaisons internes à la commune, notamment en relation avec le centre-ville de Soignies et les gares SNCB de Soignies et de La Gage, ...
- les aménagements de voirie ou de places (aménagements de modération de trafic, de sécurité,...) ;
- le partage de l'espace public entre les différents types d'usagers ;
- la constitution de cheminements forts pour les modes doux, l'amélioration de leur confort et de leur sécurité (traversée des grands axes, ...).

P3 : Le centre-ville de Soignies, à l'intérieur duquel sont abordés:

- l'analyse de la structure du trafic dans le centre-ville de Soignies, notamment la part de trafic de transit et des solutions pour maîtriser ce trafic : reports sur d'autres axes et/ou modération de la vitesse, en relation avec des objectifs de sécurité pour les autres usagers de la voirie;
- le plan de circulation élaboré par la CCAT et les adaptations éventuelles de ce dernier, suivant les futurs objectifs du PCM;
- la politique de gestion du stationnement : gestion des places (tarifs, durées, mesures particulières pour certaines catégories d'usagers), recherche de zones potentielles de parkings d'échange (P+bus ou P+Marche) et gestion des livraisons;
- la desserte en transports en commun et les mesures favorisant l'intermodalité (développement d'un pôle d'échanges au niveau de la gare SNCB de Soignies);
- le plan vélo, avec la définition des itinéraires, ...
- les aménagements de voirie ou de places, le partage de l'espace public entre les différents types d'usagers.

0.3 SUIVI DE L'ETUDE

Le suivi technique de l'étude est assuré par un Comité d'accompagnement se réunissant régulièrement, afin de prendre note de l'état d'avancement de l'étude et de valider les options proposées par les bureaux d'études.

Ce Comité d'accompagnement est composé de représentants fédéraux (cabinets ministériels, SNCB, IBSR, ...), **régionaux** (MET, TEC, SRWT, MRW, ...) **et communaux** (Bourgmestre, échevins, membres du Conseil communal, membres de la CCAT, conseiller en mobilité, services de la Ville,...).

Toutes les phases et propositions du Plan Communal de Mobilité seront validées par les organismes concernés, le Collège et le Conseil communal de Soignies.



0.4 PHASAGE DE L'ETUDE

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

Phase 1. Analyse et diagnostic de la situation actuelle ;

Phase 2. Définition des contraintes et cadrage des objectifs ;

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

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

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

0.5 STRUCTURE DU DIAGNOSTIC

Fig. 1.0.3 Le diagnostic de l'état actuel met en évidence les aspects suivants de la mobilité :

- les données socio-économiques ;
- les éléments liés au trafic (véhicules particuliers, poids lourds, ...) ;
- le stationnement ;
- les transports collectifs (SNCB, TEC, ...) ;
- les modes doux (piétons, PMR, deux-roues) ;
- le jalonnement et la signalétique ;
- les aménagements urbains et l'espace public.

1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

1.1 LOCALISATION GLOBALE DE SOIGNIES

Fig. 1.1.1 La commune de Soignies regroupe près de 25'000 habitants et constitue un pôle urbain important, situé au Nord du bassin industriel de la région du Centre et au Sud de la région flamande. La commune, est encadrée à l'Est par la Province du Brabant wallon et au Nord-Est par la Région bruxelloise.

Cette localisation confère à Soignies un rôle de "ville relais" et fait de Soignies un point de passage obligé à la croisée des routes nationales N6, N55 et N57.

ELEMENTS A RETENIR

- une localisation à mi chemin entre la "région du Centre", au Sud, et la région flamande, au Nord, ainsi qu'entre la région de Bruxelles, au Nord-Est, et la région du Tournaisis, à l'Ouest;
- une position de carrefour routier entre trois nationales importantes.

1.2 ORGANISATION DU RELIEF – COUPURES NATURELLES ET ARTIFICIELLES

Fig. 1.1.2 La commune est caractérisée par un relief peu vallonné, typique du plateau limoneux hennuyer.

A défaut de rupture naturelle, des coupures artificielles liées aux infrastructures conditionnent les déplacements dans la commune :

- la ligne SNCB "coupe en deux" la commune suivant un axe Sud-Ouest – Nord-Est, avec quelques points de passage dans le centre-ville (passages inférieurs ou supérieurs) et deux points de passage entre les villages de Neufvilles et Casteau;
- les boulevards Roosevelt et Kennedy (N6) constituent également une barrière entre le cœur historique de Soignies et les quartiers situés au Nord et à l'Ouest du centre-ville.

Ces coupures artificielles engendrent des points de passage obligés pour les déplacements automobiles, mais aussi et surtout pour les modes doux.

ELEMENTS A RETENIR

- un relief favorable, sans contrainte pour les déplacements ;
- des coupures artificielles, liées aux infrastructures de transports, qui conditionnent les déplacements dans la commune.

1.3 ORGANISATION DU TERRITOIRE COMMUNAL

1.3.1 Occupation actuelle du sol

Fig. 1.1.3 L'occupation du sol de la commune est caractérisée par :

- un noyau urbain densément peuplé, le centre-ville de Soignies, entouré de zones industrielles et de sites carriers ;
- de vastes zones agricoles et forestières, autour des six villages.

Le centre-ville de Soignies forme un pôle urbain relativement "compact", où l'urbanisation a été maîtrisée.

Quant aux villages, ils sont marqués par un habitat dispersé développé le long des voies de communication, caractéristiques du phénomène de "rurbanisation".

ELEMENTS A RETENIR

- un centre-ville, dense, qui regroupe les principales activités ;
- six villages ruraux, entourés de vastes espaces agricoles.

1.3.2 Orientations des documents de planification

1.3.2.1 Le plan de secteur

Fig. 1.1.4 Le plan de secteur prévoit :

- le développement de zones d'habitat à Casteau, Neufvilles et autour de Soignies ;
- l'extension des trois sites carriers existants : entre Neufvilles et Soignies (carrière du Hainaut), au Nord de Neufvilles (carrière du Clypot), entre Soignies et Naast (carrières Gauthier et Perlonjour) ;
- le développement de zones industrielles au Sud de Soignies (le long de la voie ferrée, Durobor), ainsi qu'au Nord de la ville (parc industriel).
- le maintien des zones forestières au Sud-Ouest de la commune (Bois de la Haie le Comte) et des zones agricoles sur la majeure partie du territoire communal.

1.3.2.2 Le schéma de structure

Fig. 1.1.5 Le schéma de structure de Soignies a été approuvé en 1998 et constitue un document de référence en matière d'affectation du sol : il fixe les orientations futures en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire et a une incidence directe sur la mobilité des biens et des personnes.

En matière d'aménagement du territoire, le schéma de structure propose :

- un renforcement des zones d'habitat en périphérie de la ville via, d'une part, la mise en œuvre à court et à moyen terme (priorité 1 et 2) des zones d'aménagement différé, et d'autre part, des demandes de modification en zone d'habitat au plan de secteur.
- une extension du parc industriel et du site des Carrières du Hainaut, ainsi que des nouvelles zones d'industrie ou d'extraction à Naast et entre Soignies et Naast.

Le schéma de structure comprend aussi un volet "circulation", qui propose notamment :

- la création "d'effets de porte" aux entrées du centre-ville ;
- le réaménagement des carrefours sur les boulevards, dans le centre-ville ;
- la réalisation du contournement Nord de Soignies par la N57.

En bref, le schéma de circulation présente des orientations générales pour :

- dévier le trafic de transit du centre-ville ;
- aménager les voies de liaisons régionales ;
- organiser les trafics de distribution et locaux.

ELEMENTS A RETENIR

- des documents de planification, qui proposent une densification du centre-ville ou une extension de l'habitat et des activités en périphérie immédiate de ce dernier ;
- une prise en compte des déplacements dans le schéma de structure, qui cherche à gérer le trafic routier.

1.4 POPULATION, EMPLOIS ET ACTIVITES ECONOMIQUES

1.4.1 Population et emplois

Fig. 1.1.6 La commune de Soignies comprend environ 25'000 habitants, dont 51 % (soit 12'725 habitants) sont situés dans le centre-ville de Soignies.

Ce dernier constitue le centre administratif et commercial de la commune. Il regroupe les secteurs dont les taux d'emploi et de population sont les plus élevés. Les quartiers du centre-ville, de la gare, des "carrières" et du "petit granit" présentent une densité de population supérieure à 3.000 habitants au km².

Les villages de Naast et de Neufvilles sont caractérisés par un noyau urbain dense (2'500 habitants au km²), entouré de zones d'habitat de densité plus faible. Les autres villages se distinguent par des zones d'habitat dispersé (en particulier à Casteau).

Par ailleurs, la commune de Soignies regroupe environ 11'400 emplois, dont 58 % (soit 6'800 emplois) sont situés dans le centre-ville de Soignies.

Les villages n'accueillent qu'un nombre limité d'emploi et ces emplois sont plutôt locaux.

ELEMENT A RETENIR

- une concentration de la population et des emplois dans le centre-ville de Soignies.

1.4.2 Services et équipements dans le centre-ville de Soignies et les villages

Fig. 1.1.7 Le centre-ville de Soignies et les villages sont bien pourvus en service de proximité à l'exception de Thieusies et Chaussée-Notre-Dame-Louvignies. En effet, ces deux villages ne disposent ni de poste, ni de boulangerie, ni de boucherie et ni de pharmacie.

Soignies, Naast et Neufvilles sont caractérisés par une population importante concentrée dans un rayon inférieur à un kilomètre autour du centre de la ville ou du village, à proximité immédiate des commerces et services. La population des autres villages est plus dispersée.

ELEMENT A RETENIR

- des commerces et services de proximité encore relativement présents dans les villages, hormis à Thieusies et Chaussée-Notre-Dame-Louvignies ;
- une population concentrée à moins de 1 km des pôles villageois.

1.4.3 Pôles générateurs de trafic poids lourds

Des contacts ont été pris avec les principales entreprises de la commune de Soignies. Toutefois, seulement une minorité ont accepté de fournir des données en terme d'emplois et de trafic de poids lourds.

Fig. 1.1.8 Soignies est un pôle industriel important, connu notamment pour ses sites carriers. Ces activités industrielles sont non seulement génératrices d'emploi (l'ensemble des sites d'extraction en activité fournit encore aujourd'hui plus de 700 emplois), mais elles engendrent aussi une circulation importante de poids lourds.

Par exemple, les activités sur le site des carrières du Hainaut provoquent un charroi de plus de 300 camions par jour, qui empruntent la route de la Pierre Bleue et un trafic d'une centaine de camions par jour, qui utilisent la rue du Viaduc.

Outre les activités liées à l'exploitation des carrières, d'autres sites industriels sont pourvoyeurs d'emplois : le parc industriel, situé au Nord de Soignies avec 1'000 emplois (dont 600 pour la société Mactac, qui génère en outre un trafic poids lourds quotidien de 60 camions) et la société Durobor, située au Sud de Soignies, qui regroupe environ 500 emplois.

ELEMENT A RETENIR

- le centre-ville de Soignies concentrent d'importants générateurs de trafic de poids lourds : les carrières, le zoning de Soignies et l'entreprise Durobor.

1.5 MOUVEMENTS LIES À L'EMPLOI

Fig. 1.1.9 Soignies est à la fois un pôle d'emploi dans les secteurs industriel, commercial et non-marchand (enseignement et soins de santé). La ville est donc attractive en terme d'emploi, ce qui génère d'importants déplacements domicile-travail.

Sur base des données de 1991 de l'INS, on constate que :

- le nombre d'actifs travaillant à Soignies est supérieur au nombre d'actifs résidant à Soignies, et donc que le nombre de travailleurs entrants est supérieur au nombre de travailleurs sortants ;
- la moitié des actifs réside dans la commune ;
- Bruxelles constitue le principal pôle d'emplois extérieur à la commune pour les actifs sonégiens ;
- 80% des actifs travaillant à Soignies résident dans l'arrondissement de Soignies ou dans les communes limitrophes de Soignies (Mons, Jurbise, Lens).

Par conséquent, hormis les Sonégiens se rendant à Bruxelles pour y travailler, les déplacements domicile-travail se font dans un rayon relativement restreint autour de la ville.

En terme de déplacement, un tiers des actifs travaillant dans l'ancienne commune de Soignies ont moins de 5 km à parcourir, alors que dans les six autres anciennes communes, le rapport est en moyenne de 55% (voire même de 90% pour les villages de Thieusies et Horrues).

ELEMENTS A RETENIR

- Bruxelles constitue le principal pôle d'emplois extérieur à la commune pour les actifs sonégiens ;
- 80% des actifs travaillant à Soignies résident dans l'arrondissement de Soignies ou dans les communes limitrophes de Soignies (Mons, Jurbise, Lens).

1.6 LOCALISATION DES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES / POPULATION ET EMPLOI SCOLAIRE

Fig. 1.1.10 Soignies est un pôle scolaire important avec 6.400 élèves et 900 enseignants, dont plus de 80% concentrés uniquement dans le centre-ville, ce qui engendre d'importants flux de trafic liés à la dépose et la reprise des élèves.

L'enseignement secondaire est présent uniquement dans le centre-ville.

Les principaux établissements scolaires se situent chaussée de Braine et chemin de Nivelles (Collège Saint-Vincent), boulevard Roosevelt et rue Léon Hachez (Athénée Royal), rue de la Station (Lycée technique et commercial).

ELEMENT A RETENIR

- Soignies est un pôle scolaire important avec 6.400 élèves et 900 enseignants.



1.7 SYNTHÈSE DU CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Fig. 1.1.11 Du fait de sa localisation, Soignies est un nœud routier important. L'exploitation de la pierre bleue, qui a fait et fait toujours la renommée de la ville, se perpétue et contribue à maintenir à Soignies un pôle d'emploi important en périphérie du centre-ville. L'attractivité commerciale et administrative du centre-ville constitue aussi un atout majeur, renforcé par un pôle scolaire d'importance régionale.

Cette position de carrefour et les différentes activités de la commune sont génératrices d'importants trafics de tout type de véhicule, notamment de poids lourds.

L'accessibilité des pôles est néanmoins contrainte par des coupures artificielles liées aux infrastructures de transport. Ces contraintes occasionnent des points de passage obligatoires qui engendrent des problèmes en terme de mobilité.

2. TRAFIC

2.1 ORGANISATION ET GESTION DU RESEAU ROUTIER ACTUEL

2.1.1 Organisation actuelle du réseau routier de la commune

Fig. 1.2.1 **La commune de Soignies occupe une situation de carrefour entre trois routes nationales principales:**

- **la nationale 6** Mons – Soignies – Braine-le-Comte – Halle – Bruxelles, orientée suivant un axe Sud-Ouest – Nord-Est ;
- **la nationale 55** Enghien – Soignies – Le Roeulx – La Louvière – Binche, orientée suivant un axe Nord-Sud ;
- **la nationale 57** Lessines – Soignies, orientée suivant un axe Nord-Ouest – Sud-Est et dont le prolongement entre Soignies et l'autoroute E19 sera mis en service à l'automne 2003.

Le réseau routier présente donc une configuration en "étoile", centrée sur le centre-ville de Soignies.

La N524, ancienne voie provinciale complète ce réseau en "étoile" et permet la liaison entre le centre-ville de Soignies et les villages situés à l'Ouest de la commune (Neufvilles et Chaussée-Notre-Dame-Louvignies).

L'absence de voie de contournement du centre-ville de Soignies est à noter.

Soignies ne dispose que d'une accessibilité indirecte au réseau autoroutier, en empruntant sur une dizaine de kilomètres l'une des trois nationales citées ci-dessus :

- liaison avec l'autoroute E19 / E42 (la "dorsale wallonne", située au Sud de Soignies) grâce à la N6, jusqu'à l'échangeur de "Nimy-Maisières" (en direction de l'Ouest) et la N55, jusqu'à l'échangeur du "Roeulx" (en direction de l'Est) ;
- liaison avec l'autoroute A8 / E 429 (autoroute Tournai – Bruxelles, située au Nord de Soignies) grâce à la N57, jusqu'à l'échangeur de "Lessines" (en direction de l'Ouest) et la N55, jusqu'à l'échangeur d'Enghien (en direction de l'Est).

Par ailleurs, l'accessibilité au réseau autoroutier nécessite, quel que soit l'itinéraire, la traversée de localités (par exemple, traversée du Roeulx par la N55).

L'accessibilité aux sites carriers, ainsi que les liaisons entre les villages de la commune et le centre-ville de Soignies, se font par des voiries secondaires, irriguant le territoire communal à partir des routes nationales.

ELEMENTS A RETENIR

- une position de carrefour routier entre trois nationales importantes;
- une accessibilité indirecte et contraignante au réseau autoroutier ;
- une absence de voie de contournement du centre-ville de Soignies.

2.1.2 Organisation actuelle des circulations dans le centre-ville de Soignies

Fig. 1.2.2 Le centre-ville de Soignies est coupé en deux par la voie ferrée Mons – Bruxelles, suivant un axe Ouest – Est. Ainsi, **les relations entre le centre historique de Soignies et les secteurs situés au Sud du centre-ville** (le quartier des "carrières") **sont conditionnées par les quatre points de passage de la voie ferrée.**

Par ailleurs, **le réseau routier du centre-ville de Soignies est organisé autour des "boulevards" (N6), axe à 2 x 2 voies, qui remplit plusieurs fonctions :**

- **axe de transit** à l'échelle du centre-ville de Soignies, puisque les "boulevards" constituent le tronçon commun aux nationales 6, 55 et 57 dans la traversée du centre-ville ;
- **voie de contournement** (par le Nord) **du cœur historique de la cité, qui permet de délester l'axe historique de la N6** (rue de la Station, rue Neuve et chaussée de Braine);
- **voie structurante, qui offre le principal point de franchissement de la voie ferrée** (le "viaduc").

Par contre, **les boulevards constituent aussi une coupure dans le tissu urbain de Soignies.** Ainsi, les relations entre le centre-ville historique et les quartiers résidentiels de l'Ouest et du Nord du centre-ville sont conditionnées par les points de franchissement des boulevards (N6), c'est-à-dire les cinq carrefours situés sur ces derniers.

Le centre-ville de Soignies se caractérise aussi par un réseau de voies secondaires et de voies de desserte locale très développé, mais non hiérarchisé. Il ne permet donc pas une gestion volontariste du trafic. Ainsi, l'ancien axe de la N6 (axe rue de la Station – rue Neuve – chaussée de Braine) constitue toujours une voie de transit à travers le cœur historique de Soignies. De même, plusieurs voies constituent des voies de "court-circuit" des axes principaux, alors qu'elles traversent des quartiers résidentiels (exemple : le chemin du Tour, dans les quartiers Ouest du centre-ville).

Fig. 1.2.3 En ce qui concerne le calibrage de la voirie, **les voies sont généralement à double sens, hormis dans le cœur historique de Soignies, où de nombreuses rues sont en sens unique**, compte tenu :

- soit de leur gabarit étroit, lié aux contraintes du bâti ancien ;
- soit de la volonté municipale de gérer le trafic dans ce secteur, avec la mise en place progressive d'un plan de circulation "en boucles".

ELEMENTS A RETENIR

- une organisation des circulations conditionnée par les points de passage de la voie ferrée et structurée autour "des boulevards" ;
- une absence de plan de circulation à l'échelle de l'ensemble du centre-ville, qui engendre des problèmes, notamment de flux de trafic de transit indésirables dans des quartiers d'habitat ;
- une volonté municipale de gérer le trafic dans le cœur historique de Soignies, avec la mise en place progressive d'une plan de circulation en "boucles".

2.1.3 Exploitation actuelle des carrefours dans le centre-ville de Soignies

Fig. 1.2.3 **Seulement cinq carrefours à feux sont implantés dans le centre-ville de Soignies.**

Quatre carrefours régulés permettent de gérer les importants flux automobiles et de sécuriser les traversées piétonnes sur les "boulevards". Toutefois, le fonctionnement des feux par phases ne permet pas de sécuriser les mouvements automobiles, notamment les mouvements de tourner-à-gauche.

Seuls les carrefours situés sur les nationales et l'axe Station – Neuve – Braine disposent d'une gestion clairement identifiée (feu, stop ou cédez-le-passage).

L'absence de régulation de plusieurs carrefours (carrefour N55 / N57, dit " de la Gendarmerie", carrefours situés de part et d'autre du "viaduc" au dessus de la voie ferrée) **engendre des périodes de saturation aux heures de pointe et pose surtout d'importants problèmes de sécurité.**

Globalement, l'exploitation des carrefours ne permet donc pas d'avoir une gestion volontariste du trafic automobile.

ELEMENTS A RETENIR

- seulement cinq carrefours à feux implantés dans le centre-ville de Soignies ;
- un fonctionnement "simple" des feux, qui ne permet pas de sécuriser de manière optimale les mouvements automobiles ;
- une absence de régulation de plusieurs carrefours "stratégiques", qui pose des problèmes de congestion et de sécurité.

2.2 CHARGES DE TRAFIC ACTUELLES

2.2.1 Recueil des données

Plusieurs campagnes d'investigations ont été menées, afin d'appréhender la situation actuelle, les problèmes et les enjeux en matière de déplacements automobiles :

- des comptages automatiques réalisés par les services du MET au cours du mois de mars 2003 ;
- des comptages directionnels aux principaux carrefours du centre-ville de Soignies, réalisés par Transitec le jeudi 20 février 2003.

Ces comptages ont été complétés par les données issues des compteurs permanents du MET, installés sur les autoroutes E42 et E19.

L'ensemble de ces informations permet d'illustrer la demande sur le réseau routier de Soignies en termes de trafic journalier.

Suite à la mise en service complète de la N57, entre l'E19 et la N6, une campagne de comptages sera menée, afin d'actualiser les données et d'évaluer les effets en terme de trafic de cette nouvelle infrastructure.

2.2.2 Analyse du trafic journalier

Fig. 1.2.4 L'analyse des charges de trafic journalières actuelles à l'échelle de la commune met en évidence les points suivants :

- l'autoroute E42 supporte des charges de trafic extrêmement élevées, de l'ordre de 80'000 à 90'000 véhicules/jour ;
- **les nationales sont fortement sollicitées, avec des charges de trafic de l'ordre de 10'000 à 20'000 véhicules/jour** à l'approche du centre-ville de Soignies ;
- les axes secondaires entre les anciennes communes supportent des charges relativement faibles, de l'ordre de 1'000 à 3'000 véhicules/jour, hormis entre Soignies et Naast (plus de 9'000 véhicules / jour sur la rue de Flandre).

Fig. 1.2.5 Au niveau du centre-ville de Soignies, l'analyse des charges de trafic journalières permet d'identifier le rôle des principaux axes du centre-ville :

- **les charges de trafic extrêmement élevées sur les "boulevards"** (de 16'000 à 32'000 véhicules / jour au niveau du "viaduc" sur la voie ferrée) mettent en évidence le triple rôle de cet axe (voie de contournement du cœur historique, axe de transit et voie structurante permettant le franchissement de la voie ferrée);
- **la chaussée d'Enghien** (partie commune de la N55 et de la N57) **supporte des charges de trafic proches de 19'000 véhicules / jour, qui confirment son rôle d'axe de transit, mais qui apparaissent surtout non adaptées à son gabarit et à son environnement urbain;**
- l'axe Station – Neuve – Braine constitue un axe de distribution du centre commerçant, administratif et scolaire (secteur compris entre les "boulevards" et la voie ferrée), qui supporte des charges de trafic de l'ordre de 5'000 à 11'000 véhicules / jour ;
- les voies du cœur historique de Soignies constituent des voies de desserte des parkings et des rues commerçantes de ce secteur, qui sont empruntées par 4'000 à 7'000 véhicules / jour ;
- les rues situées à l'intérieur des quartiers résidentiels supportent des charges de trafic de l'ordre de 1'000 à 3'000 véhicules / jour, ce qui confirme leur rôle de voie de desserte locale.

ELEMENTS A RETENIR

- globalement, environ 85'000 véhicules / jour en relation avec le centre-ville de Soignies ;
- des charges de trafic extrêmement élevées sur les "boulevards" : de 16'000 à 32'000 véhicules / jour au niveau du "viaduc" sur la voie ferrée.

2.2.3 Analyse de la structure du trafic et des principaux flux de transit au cordon du centre-ville de Soignies

Fig.1.2.6 Une évaluation de la génération de trafic du centre-ville de Soignies a été faite suivant une double analyse (critères socio-économiques et données concernant l'usage du stationnement).

Le trafic engendré par les habitants et les activités du centre-ville de Soignies est de l'ordre de 25'000 à 30'000 déplacements motorisés par jour.

Évalué à partir de cette génération de trafic, de l'analyse du trafic au périmètre du centre-ville et des éclatements des flux aux carrefours, la structure du trafic au centre-ville de Soignies fait ressortir les éléments suivants :

- **un trafic global de transit prépondérant, supérieur à 40'000 véhicules/jour, soit près des deux tiers du trafic en relation avec le centre-ville, dont environ 30'000 véhicules/jour en transit sur les "boulevards" ;**
- **un important trafic d'échange de l'ordre de 20-22'000 véhicules/jour, lié aux activités du centre-ville (commerces, écoles,...) ;**
- **un trafic interne d'environ 4'000 véhicules/jour, dont la moitié utilise les boulevards en "rocade" pour des trajets internes.**

Fig.1.2.7 Sur la base d'une analyse fine de la distribution du trafic aux carrefours à l'intérieur du centre-ville de Soignies, les principaux flux de transit à travers ce périmètre ont pu être identifiés :

- environ 10 à 12'000 véhicules / jour sont en transit entre le Nord du centre-ville de Soignies, (intersection entre les nationales 55 et 57, dit carrefour "de la Gendarmerie") et le Sud de ce dernier (intersection entre les nationales 6 et 55) ;
- **le trafic de transit sur l'axe de la nationale 55 constitue le principal flux de transit à travers le centre-ville de Soignies, avec 7 à 9'000 véhicules / jour ;**
- le trafic de transit sur l'axe de la nationale 6 représente un trafic de l'ordre de 5 à 6'000 véhicules / jour ;
- **le trafic de transit représente 30 à 50 % du trafic en section sur l'axe historique de la N6, l'axe Station – Neuve – Braine, soit environ 3'000 à 4'000 véhicules / jour.**

ELEMENTS A RETENIR

- génération de trafic du centre-ville de Soignies : 25'000 à 30'000 déplacements motorisés/jour ;
- plus de 40'000 véhicules/jour en transit à travers le centre-ville de Soignies ;
- le trafic de transit représente environ 80 % du trafic en section sur les nationales aux entrées du centre-ville ;
- le trafic de transit sur l'axe de la nationale 55 : 7 à 9'000 véhicules / jour (principal flux de transit à travers le centre-ville de Soignies) ;
- l'axe Station – Neuve – Braine reste un axe de transit important à travers le centre-ville de Soignies.

2.2.4 Analyse de la capacité utilisée des principaux carrefours du centre-ville de Soignies

Fig.1.2.8 Une évaluation de la capacité utilisée des principaux carrefours du centre-ville de Soignies a été réalisée. Elle met en évidence les éléments suivants :

- une saturation des carrefours non régulés situés de part et d'autre du "Viaduc", ainsi que des périodes de congestion au niveau de l'intersection entre la N55 et la N57, dit carrefour "de la Gendarmerie", notamment du fait de l'absence de régulation de ces carrefours ;
- une forte sollicitation du carrefour de la place du Vivier, à l'intersection entre les boulevards (N6) et la chaussée d'Enghien (N55), notamment à l'heure de pointe du soir ;
- un fonctionnement fluide des autres carrefours situés sur les boulevards, du fait de leur calibrage généreux.

ELEMENTS A RETENIR

- saturation aux heures de pointe des carrefours situés de part et d'autre du "Viaduc" ;
- forte sollicitation du carrefour (régulé) de la place du Vivier.

2.3 PROBLEMATIQUE DU TRAFIC DE POIDS LOURDS

Fig.1.2.9 La commune de Soignies comprend plusieurs pôles très importants générateurs de trafic de poids lourds :

- trois sites carriers ;
- un zoning ;
- plusieurs établissements industriels importants (notamment "Durobor").

De plus, la commune de Soignies constitue un point de passage obligé, notamment pour le trafic de poids lourds en relation avec les importants zonings situés à Ghislenghien (où sont implantées les plates-formes logistiques de "Colruyt" et du groupe "PSA").

Ainsi, afin d'appréhender l'importance de ces flux de poids lourds, des comptages spécifiques ont été réalisés par les services du MET sur les nationales en relation avec le centre-ville de Soignies, au cours du mois de mars 2003. L'analyse de ces comptages met en évidence les points suivants :

- la part du trafic de poids lourds ne représente que 6 à 7 % du trafic total sur la nationale 6, ce qui correspond à un ratio usuel pour une route nationale ;
- par contre, les nationales 55 et 57 constituent les itinéraires "poids lourds" privilégiés, avec des charges de trafic représentant 15 à 20 % du trafic journalier.

ELEMENTS A RETENIR

- plus de 3'000 véhicules supérieurs à 3,5 tonnes / jour en relation avec le centre-ville de Soignies ou en transit à travers ce dernier ;
- la N57 constitue le principal axe de trafic de poids lourds.

2.4 SECURITE ROUTIERE

2.4.1 Analyse de la configuration des voiries

Fig.1.2.10 L'analyse de la configuration de la voirie, de l'aménagement des carrefours et du traitement des entrées d'agglomération, au niveau des différents villages de la commune de Soignies, met en évidence :

- **la présence de nombreux carrefours dangereux**, dont le caractère accidentogène est lié :
 - soit à l'absence de visibilité à l'approche du carrefour (bâti proche de la voirie, profil en "montagnes russes" de la nationale 57, ...)
 - soit au maintien du régime de priorité à droite, non adapté aux conditions de trafic sur les différentes voies d'un carrefour ;
 - soit au surdimensionnement de la voirie au niveau de l'intersection, ce qui pénalise notamment son franchissement par les piétons ;
 - soit à la vitesse élevée des véhicules, notamment sur les nationales, ce qui rend problématique le franchissement du carrefour ou les mouvements d'insertion et/ou de sortie de l'axe en relation avec les voies sécantes ;
- **le dimensionnement généreux des voiries, favorisant la pratique de vitesses élevées ;**
- **le manque d'aménagements marquant l'entrée des villages.**

Fig.1.2.11 Au niveau du centre-ville de Soignies, la présence de très nombreux carrefours accidentogènes est aussi à relever.

Par ailleurs, **la largeur de l'axe historique de la N6** (rues de la Station et Neuve, chaussée de Braine) **n'apparaît plus du tout adaptée aux charges de trafic actuelles, ni à l'environnement urbain de l'axe** (présence de commerces et de nombreux établissements scolaires. De plus, ce surdimensionnement favorise la pratique de vitesses élevées.

De même, **la configuration extrêmement large des "boulevards" :**

- **crée une coupure dans le tissu urbain du centre-ville ;**
- **favorise la pratique de vitesses élevées ;**
- **engendre des traversées piétonnes très longues**, qui pénalisent les cheminements piétons transversaux aux boulevards (entre le centre-ville historique et les quartiers résidentiels).

ELEMENTS A RETENIR

- des voiries généralement surdimensionnées, ce qui favorise la pratique de vitesses élevées ;
- de très nombreux carrefours présentant une configuration accidentogène pour tous les usagers ;
- un manque d'aménagement des entrées de villages ;
- un gabarit des "boulevards" non adapté à leur environnement urbain.

2.4.2 Analyse des vitesses pratiquées

Fig.1.2.12 Afin d'appréhender les problèmes liés à la pratique de vitesses élevées sur le réseau routier, des mesures spécifiques ont été réalisées par les services du MET, au cours du mois de mars 2003, au niveau de deux points de comptages représentatifs :

- à l'entrée Sud du village de Chaussée-Notre-Dame, sur le Grand Chemin ;
- à l'entrée Nord du centre-ville de Soignies, sur la chaussée de Braine.

Tout d'abord, il est à noter que la réglementation actuelle de la vitesse sur la chaussée de Braine (vitesse limitée à 70 km/h) n'apparaît pas adaptée à l'environnement urbain de cet axe, bordée d'équipements publics (hôpital, maison de retraite, établissements scolaires) et d'habitations.

De même, la limitation de la vitesse à 70 km/h sur le Grand Chemin, à l'entrée Sud du village de Chaussée-Notre-Dame, n'est pas adaptée à l'environnement de cette voie, bordée d'une école.

Ainsi, l'analyse des mesures de vitesse effectuées sur cet axe met en évidence :

- sur la chaussée de Braine, seulement 3% des automobilistes ne respectent pas la limitation de vitesse; toutefois la moitié des automobilistes pratiquent des vitesses supérieures à 50 km/h, vitesses qui n'apparaissent pas adaptées au contexte de cette voirie ;
- sur le Grand Chemin, 21 % des usagers ne respectent pas la limitation de vitesse et la moitié des automobilistes pratiquent des vitesses supérieures à 50 km/h.

Ces deux cas de figures illustrent une grande partie des problèmes de vitesse rencontrés sur les axes d'entrée dans le centre-ville de Soignies ou dans les villages.

Par ailleurs, en dehors des agglomérations, la configuration rectiligne et le gabarit "confortable" des routes nationales (larges voiries, sections à 2 + 1 voies) favorisent aussi largement la pratique de vitesses supérieures à 90 km/h.

ELEMENTS A RETENIR

- une réglementation de la vitesse au niveau des entrées d'agglomération le plus souvent inadaptée ;
- une configuration des nationales propice à la pratique de vitesses élevées ;
- un manque de respect de la réglementation par les usagers ;
- un manque de respect des limitations de vitesses au niveau des entrées du centre-ville et des villages.

2.4.3 Analyse des données d'accidentologie

Fig.1.2.13 Une analyse des données d'accidentologie (fournies par la zone de police de Soignies) a été effectuée sur la période 1997 – 2002.

ELEMENTS A RETENIR

- en moyenne, 100 accidents et près de 150 victimes (dont 6 tués) recensés par an ;
- en 2000, près de 190 victimes pour 25'000 habitants, soit 7,6 victimes pour 1'000 habitants;
- une augmentation de 45 % du nombre de victimes entre 1997 et 2000 ;
- une baisse du nombre d'accidents et du nombre de victimes, qui semble s'amorcer depuis 2001 ;
- 38 personnes décédées suite à un accident de la route en 6 ans.

Fig.1.2.14 De même, une analyse de la localisation des lieux accidentogènes a été réalisée sur la base des données fournies par la zone de police de Soignies.

ELEMENTS A RETENIR

- la nationale 6, entre Mons et Soignies, constitue l'axe routier le plus accidentogène de la commune (avec notamment plus de la moitié des accidents mortels) ;
- le carrefour du "bas du Viaduc", à l'intersection de la N6, de la N55 et de la rue Prévôt (carrefour non régulé), constitue le carrefour le plus dangereux de la commune ;
- les "boulevards" concentrent les 5 autres carrefours les plus accidentogènes de la commune.

2.5 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC EN MATIÈRE DE CIRCULATIONS MOTORISÉES

Fig.1.2.15 Les principaux éléments à retenir du contexte actuel en matière de trafic automobile à Soignies sont les suivants :

- **une position de carrefour, entre la Flandre, le Tournaisis et la région du Centre**, à la croisée des nationales 6, 55 et 57 ;
- **des volumes de trafic importants sur les nationales** (avec des charges de trafic de l'ordre de 10'000 à 20'000 véhicules/jour) **et sur les "boulevards"**, dans la traversée du centre-ville de Soignies (avec des charges de trafic comprises entre 16'000 et 32'000 véhicules/jour au niveau du "Viaduc") ;
- **environ 40'000 véhicules / jour en transit à travers le centre-ville de Soignies**, soit près des deux tiers du trafic en relation avec ce dernier ;
- **des problèmes de congestion sur les "boulevards" et au niveau des entrées du centre-ville, aux heures de pointe ;**
- **des charges de trafic de poids lourds très élevées sur la N55 et la N57** (15 à 20 % du trafic journalier) ;
- **de nombreux carrefours accidentogènes**, notamment sur les "boulevards" ;
- **des problèmes de vitesses sur les nationales, dans la traversée des villages et aux entrées du centre-ville de Soignies ;**
- **des problèmes graves en matière de sécurité routière : environ 100 accidents et près de 150 victimes recensés par an, dont 6 tués** (moyenne 1997 – 2002).

3. STATIONNEMENT

3.1 OFFRE DE STATIONNEMENT PUBLIC DANS LE CENTRE-VILLE DE SOIGNIES

Fig. 1.3.1 Près de **2'070 places de stationnement publiques** ont été recensées dans le centre-ville de Soignies. Les caractéristiques de cette offre de stationnement sont les suivantes :

- **à l'échelle globale du centre-ville, 20 % des places sont réglementées** ("zone bleue" ou stationnement payant) ;
- **moins d'une place sur dix est réglementée dans le cœur historique commerçant ;**
- **4 places sur 10 se situent hors voirie, en particulier dans des parkings situés à proximité de l'hypercentre commerçant et du secteur semi-piétonnier.**

Par ailleurs, **près de 800 places de stationnement sont disponibles dans des parkings privés à usage public** (hôpitaux, supermarchés, ...).

Le ratio de 34 places de stationnement publiques pour 100 habitants + emplois met en évidence une offre nettement supérieure à la moyenne des centres-villes wallons, qui permet de disposer d'une marge de manœuvre intéressante en vue d'une politique de stationnement volontariste.

ELEMENTS A RETENIR

- près de 2'100 places de stationnement public dans le centre-ville de Soignies ;
- 1 place sur 5 réglementée ;
- 4 places sur 10 situées dans des parkings ;
- une offre de stationnement globalement abondante (comparativement à d'autres centres-villes wallons).

3.2 OFFRE DE STATIONNEMENT POUR LES USAGERS SPECIFIQUES

Fig. 1.3.3 Un relevé des places de stationnement réservées à des usagers spécifiques (personnes à mobilité réduite, cyclistes, usagers de 2-roues motorisés, véhicules de livraisons) a été effectué au mois de mars 2003, dans le centre-ville de Soignies.

ELEMENTS A RETENIR

- absence de dispositif de stationnement pour les 2-roues motorisés ;
- un seul parc de stationnement vélo implanté dans le centre-ville de Soignies (rue de Mons) ;
- deux zones de livraisons situées dans la rue de Mons (principal axe commerçant), permettant le stationnement de 6 véhicules légers ;
- moins d'une dizaine de places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite dans l'hypercentre commerçant et administratif ;
- quelques emplacements réservés, situés dans des rues résidentielles.

3.3 USAGE DU STATIONNEMENT

3.3.1 Recueil des données

Fig. 1.3.4 Des enquêtes de stationnement ont été réalisées le jeudi 20 février 2003, afin de connaître l'usage du stationnement au centre-ville de Soignies. Des relevés de l'occupation de toutes les places de stationnement du centre-ville à 6 heures, 10 heures, 15 heures et 20 heures ont permis de connaître la répartition spatiale et temporelle de la demande en stationnement.

Des enquêtes de rotation ont été réalisées sur six zones spécifiques. Ces enquêtes ont consisté à relever à intervalles réguliers (tous les quarts d'heure ou toutes les demi-heures) les plaques minéralogiques des véhicules stationnés sur une zone clairement définie. Ces enquêtes se sont déroulées de 6h30 à 19h30 et elles ont permis de connaître :

- d'une part, l'évolution de l'occupation et la rotation des places de stationnement durant toute la durée d'enquête ;
- d'autre part, la typologie des usagers ayant stationné (usagers de courte, moyenne ou longue durée) et leur consommation respective de l'offre.

Les six zones enquêtées sont les suivantes :

- zone ① : place du Millénaire (parking au cœur du centre-ville) : 87 places enquêtées ;
- zone ② : Grand'Place et rue de Mons (secteurs commerçants) : 29 places enquêtées ;
- zone ③ : Rue de Mons (axe commerçant principal du centre-ville): 23 places enquêtées ;
- zone ④ : rue de la Station (rue commerçante) : 14 places enquêtées ;
- zone ⑤ : rue Neuve (rue mixte commerçante / résidentielle) : 15 places enquêtées ;
- zone ⑥ : rues G. Wincqz et Clerbois (rues résidentielles) : 51 places enquêtées.

3.3.2 Occupation du stationnement

Fig. 1.3.5 L'occupation du stationnement dans le centre-ville de Soignies se caractérise de la manière
et. 1.3.6 suivante :

- **une occupation maximale du stationnement à 15 heures, mais seulement deux tiers des places sont occupés dans le centre-ville ;**
- **absence de problème de stationnement nocturne**, quel que soit le secteur concerné ;
- **seul le quartier de la gare SNCB est fortement occupé en journée** (taux d'occupation de l'ordre de 75 %) ;
- **dans le centre historique, la rue de Mons et la Grand'Place (zone bleue) sont saturées en journée, ainsi que la rue Léon Hachez, mais les parkings offrent une large réserve de capacité** (en dehors de la place du Millénaire, fortement occupée) ;
- absence de problème de stationnement dans les quartiers résidentiels.

Fig. 1.3.7 Une analyse de l'offre et de la demande de stationnement a aussi été effectuée le mardi matin, jour du marché.

Le marché a lieu sur la Grand'Place, la place Verte et une partie de la place Van Zeeland. **Ainsi, le mardi matin, l'offre disponible dans le centre historique de Soignies est réduite de 250 places** (environ 580 places offertes au lieu de plus de 830 places les autres jours).

Le relevé de l'occupation de l'offre à 10h00 a permis de recenser 640 véhicules, soit un taux d'occupation de 110 %. **Le centre historique de Soignies est donc entièrement saturé. Par contre, les autres secteurs offrent une large réserve de capacité, notamment les "boulevards", situés immédiatement à proximité de la place Verte.**

ELEMENTS A RETENIR

- un tiers des places du centre-ville est toujours disponible, notamment sur les parkings situés dans l'hypercentre commerçant ;
- la zone bleue est saturée en journée dans l'hypercentre commerçant ;
- le centre historique de Soignies est saturé le mardi matin, jour du marché, mais une large réserve de capacité est disponible dans les autres secteurs du centre-ville, notamment sur les "boulevards".

3.3.3 Taux de rotation

Fig. 1.3.8 L'analyse des taux de rotation relevés sur les 6 zones enquêtées met en évidence :

- **des taux de rotation élevés** (9 à 15,4 véhicules/place/jour) **dans les zones réglementées en "zone bleue"** (stationnement limité à 1h30), dans la rue de Mons, la rue de la Station et sur la Grand'Place, **malgré l'absence de contrôle du stationnement** ;
- **une forte rotation sur la place du Millénaire** (8,6 véhicules/place/jour), qui constitue pourtant un parking gratuit accessible aux usagers de longue durée ;
- des taux de rotation faibles (environ 3 véhicules/place/jour) dans les rues résidentielles, caractéristiques de l'usage du stationnement dans ce type de rues (occupation par des résidents et des usagers de longue durée).

ELEMENTS A RETENIR

- des taux de rotation élevés dans les zones réglementées en zone bleue, malgré l'absence de contrôle du stationnement ;
- une forte rotation sur la place du Millénaire.

3.3.4 Structure des usagers et consommation de l'offre

Fig. 1.3.9 L'analyse de la structure des usagers et de la consommation de l'offre par ces derniers pour à 1.3.14 chacune des zones enquêtées fait ressortir les points suivants :

ELEMENTS A RETENIR

- la place du Millénaire, zone de stationnement gratuit et illimité remplit un rôle de parking "mixte" d'accueil d'usagers de longue durée, offrant également une réserve de capacité pour les usagers de courte durée ;
- les secteurs commerçants (Grand'Place, rue de Mons et rue de la Station), réglementés en "zone bleue", se caractérisent par une forte occupation en journée (avec des périodes de saturation) et une très forte consommation de l'offre (environ de la moitié de l'offre en heures x places) par des usagers de longue durée, qui ne respectent pas la durée limitée de stationnement ;
- la rue Neuve, autre rue commerçante, est "squattée" par des usagers de longue durée, qui profitent de la réglementation (stationnement gratuit et illimité) leur permettant cette pratique, au détriment des clients - visiteurs.

3.4 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

Fig. 1.3.15 Les principaux éléments du diagnostic sont les suivants :

- **concernant l'offre de stationnement :**
 - **une offre très importante de près de 2'100 places** de stationnement public ;
 - **4 places sur 10 sont situées dans des parkings** ;
 - **20 % des places sont réglementées** ("zone bleue" ou stationnement payant) ;
 - **un manque de places de stationnement pour les usagers spécifiques** (personnes à mobilité réduite, vélos, 2-roues, ...) ;
 - **deux zones de livraisons, situées dans la rue de Mons**, l'axe commerçant principal du centre-ville ;
- **concernant l'occupation de stationnement :**
 - seuls deux secteurs sont fortement occupés en journée : les rues commerçantes du centre historique réglementées en "zone bleue" et le quartier de la gare SNCB ;
 - à l'échelle globale du centre-ville, **seuls les deux tiers des places sont occupés à 15h00** (période d'occupation maximale du stationnement) ;
- **concernant la rotation des véhicules :**
 - **des taux de rotation relativement élevés ont été observés dans les rues commerçantes réglementées en "zone bleue"**, malgré le manque de contrôle de l'usage du stationnement ;
 - de même, malgré la gratuité du stationnement, le taux de rotation relevé sur la place du Millénaire, située au cœur du centre historique de Soignies, apparaît élevé pour un parking gratuit, ce qui permet l'accueil de différents types d'usagers ;
- **concernant la structure des usagers et la consommation de l'offre par ces derniers:**
 - **une très forte consommation de l'offre** (environ la moitié de l'offre en heures x places) **par des usagers de longue durée, qui ne respectent pas la durée limitée de stationnement dans les secteurs commerçants** (Grand'Place, rue de Mons et rue de la Station), réglementés en "zone bleue" ;
 - une très forte consommation de l'offre (environ la moitié de l'offre en heures x places) par des usagers de longue durée dans la rue Neuve, autre rue commerçante (où le stationnement est gratuit), ce qui pénalise l'accessibilité aux places de stationnement pour les usagers de courte durée ;
- **concernant le respect de la réglementation :**
 - **un manque de contrôle de la "zone bleue"** ;
 - une pratique généralisée du stationnement illicite sur les arrêts bus de la rue de la Station et les zones de livraisons de la rue de Mons.

4. TRANSPORTS COLLECTIFS

4.1 OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

4.1.1 Offre du réseau TEC

Fig. 1.4.1 La commune de Soignies est desservie par les lignes des :

- **TEC Hainaut (6 lignes) ;**
- **TEC Brabant-Wallon (2 lignes).**

L'ensemble de ces lignes permet globalement une desserte de tous les villages de la commune et les liaisons avec les principaux pôles voisins (Braine-le-Comte, Mons, Le Roeulx, ...). Toutefois, l'analyse des fréquences de ces différentes lignes met en évidence :

- **des liaisons relativement attractives entre Soignies et Naast** (grâce à la ligne 134) **et entre Soignies et Casteau** (grâce à la ligne 15), qui offrent des fréquences inférieures à la demi-heure aux périodes de pointe;
- **des fréquences peu élevées (voire épisodiques) sur les lignes entre le centre-ville de Soignies et les autres villages de la commune.**

ELEMENTS A RETENIR

- une desserte du territoire communal par 8 lignes TEC ;
- seuls deux lignes (empruntant les nationales 6 et 55) offrent des fréquences attractives ;
- une très faible desserte des villages de l'Ouest de la commune.

4.1.2 Offre du réseau SNCB

Fig. 1.4.2 La commune de Soignies est dotée de deux gares SNCB, situées sur la ligne Mons – Bruxelles :

- **une gare principale, située au centre de Soignies, desservie notamment par les trains "IC" et "IR"**, qui offrent des fréquences à la demi-heure et des temps de trajet attractifs, en relation avec Mons (en direction du Sud), Braine-le-Comte, Halle et Bruxelles (en direction du Nord) ;
- **une gare secondaire, la gare de "Neufvilles-la-Gage", desservie uniquement par des trains locaux**, qui offrent une liaison horaire avec Soignies ou Mons.

A noter que la gare de Soignies est dotée de deux parkings-relais, qui offrent une capacité totale de plus de 400 places de stationnement (dont 140 sont payantes).

ELEMENTS A RETENIR

- la commune est dotée de deux gares SNCB ;
- une offre ferroviaire très attractive depuis la gare principale de Soignies pour les trajets avec le centre de Mons et l'agglomération de Bruxelles.

4.2 DEMANDE SUR LES RESEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS

4.2.1 Demande sur le réseau TEC

Fig. 1.4.3 Les TEC Hainaut ne disposent que peu de données concernant la fréquentation du réseau TEC sur la commune de Soignies. Ainsi, seules des données concernant les abonnés des lignes en relation avec Soignies ont pu être analysées.

En 2002, 465 abonnés sur des lignes de bus en relation avec Soignies ont été recensés par les services des TEC Hainaut.

Près de 100 abonnés utilisent le bus pour des trajets internes à la commune, essentiellement en liaison avec le centre-ville de Soignies depuis les villages de la commune.

125 abonnés résidant dans la commune de Soignies utilisent le bus pour des déplacements en liaison avec les communes limitrophes de Soignies, notamment depuis le centre-ville de Soignies et Casteau vers Mons.

Plus de 240 abonnés résidants dans des communes extérieures utilisent le bus en relation avec Soignies, dont 90 % en liaison avec le centre-ville, essentiellement depuis Le Roeulx (60 abonnés), La Louvière (59 abonnés), Ecaussinnes (45 abonnés), Mons (38 abonnés), Braine-le-Comte (12 abonnés) et Hoves (11 abonnés).

L'analyse des origines / destinations des abonnés au réseau TEC fait ressortir des "tendances" concernant les déplacements en bus en relation avec Soignies. Ainsi, il apparaît que la demande se concentre essentiellement sur les deux lignes les plus attractives en relation avec Soignies :

- la ligne 134, entre La Louvière, Le Roeulx, Naast et Soignies, sur l'axe de la nationale 55 ;
- la ligne 15, entre Mons, Casteau et Soignies, sur l'axe de la nationale 6.

ELEMENTS A RETENIR

- un nombre très faible d'abonnés aux lignes du réseau TEC en relation avec Soignies ;
- une demande se concentrant sur les deux lignes (empruntant les nationales 6 et 55) qui offrent des fréquences attractives ;
- une demande principalement orientée vers le centre-ville de Soignies depuis les communes limitrophes (Le Roeulx, La Louvière, Ecaussinnes).

4.2.2 Demande sur le réseau SNCB

Fig. 1.4.4 L'analyse des données de fréquentation (fournies par la SNCB) des deux gares de la commune, sur la période 1999-2001, met en évidence les points suivants :

- **plus de 5'600 voyageurs / jour en relation avec la gare de Soignies ;**
- **environ 150 voyageurs / jour en relation avec la gare de Neufvilles-la-Gage ;**
- une baisse de la fréquentation de la gare de Soignies, en 2001.

Toutefois, cette dernière information est à considérer avec beaucoup de retenue. En effet, des incertitudes "pèsent" sur la fiabilité des données fournies par la SNCB pour l'année 2001.

Fig. 1.4.5 Par ailleurs, **plus de 3'000 abonnés au train en gare de Soignies ont été recensés en 2000**, dont plus de la moitié réside dans le centre-ville de Soignies et près d'un quart dans le reste de la commune.

Un quart des abonnés au train en gare de Soignies provient donc de l'extérieur de la commune de Soignies, principalement de l'agglomération de Mons, du Roeulx, Obourg / St-Denis et La Louvière et bénéficient de l'offre importante en places de stationnement dans les deux parkings-relais attenants à la gare.

Fig. 1.4.6 **Près des deux tiers des abonnés ont pour destination l'agglomération de Bruxelles.** Braine-le-Comte et Mons représentent les deux autres principales destinations.

Un peu moins de 140 personnes (résidant à 97% à Neufvilles) sont abonnés au train en gare de Neufvilles-la-Gage, essentiellement pour des trajets vers Mons et Soignies (où la plupart des abonnés effectuent une correspondance pour se rendre à Braine-le-Comte ou Bruxelles).

ELEMENTS A RETENIR

- une très forte fréquentation de la gare de Soignies ;
- une fréquentation marginale de la gare de Neufvilles-la-Gage ;
- 2'400 habitants de la commune sont des abonnés de la SNCB ;
- un quart des abonnés provient de l'extérieur de la commune ;
- deux tiers des abonnés ont pour destination l'agglomération de Bruxelles.

4.3 ROLE DE LA GARE DE SOIGNIES : UNE GARE DE "RABATTEMENT" A L'ECHELLE REGIONALE

Fig. 1.4.7 Une analyse plus fine des origines / destinations des abonnés au train en gare de Soignies résidant à l'extérieur de la commune a permis de mettre en évidence les points suivants :

- 415 abonnés en provenance des communes immédiatement limitrophes de Soignies et des agglomérations de Mons et de La Louvière se rabattent sur la gare de Soignies pour se rendre à Bruxelles ;
- moins de 8% de ces abonnés utilisent les TEC entre leur domicile et la gare SNCB de Soignies ;
- **400 navetteurs journaliers extérieurs à la commune stationnent aux abords de la gare et dans les parkings-relais.**

ELEMENT A RETENIR

- la gare SNCB de Soignies constitue une gare de rabattement à l'échelle régionale, en relation avec Bruxelles, pour plus de 400 navetteurs quotidiens.

4.4 L'INTERMODALITE EN GARE DE SOIGNIES

Fig. 1.4.8 **La gare SNCB de Soignies offre des conditions favorables pour une réelle intermodalité** entre le train et les autres modes de déplacements, puisqu'elle est :

- **située au cœur du centre-ville**, et donc directement accessible à pied par les usagers du train résidant dans le cœur historique de Soignies ;
- **desservie par 7 lignes du réseau TEC**, en relation avec tous les villages de la commune;
- **dotée de deux importants parkings-relais, offrant près de 450 places de stationnement** (dont environ 300 places gratuites).

Les données de la SNCB ne permettent pas de connaître précisément les différents modes de transport utilisés par les abonnés pour se rendre à la gare de Soignies, notamment l'utilisation de la marche-à-pied. Toutefois, elles permettent de connaître le nombre d'abonnés qui utilisent le bus entre leur domicile et la gare. Ainsi, il apparaît que

- moins de 7% des abonnés résidant dans les villages de l'Ouest de la commune ou à Thieusies utilisent le bus pour se rendre à la gare de Soignies ;
- par contre, **21 % des abonnés résidant à Casteau et 29 % de ceux habitant à Naast utilisent le bus entre leur domicile et la gare de Soignies.**

ELEMENTS A RETENIR

- la gare de Soignies offre des conditions favorisant l'intermodalité (situation au cœur du centre-ville, desserte par de nombreuses lignes TEC, importants parkings-relais) ;
- l'intermodalité train <-> bus est relativement développée pour les abonnés de Naast et Casteau, en relation avec une desserte fréquente de ces deux villages par les lignes TEC;
- par contre, l'intermodalité train <-> bus est peu usuelle pour les habitants des autres villages, du fait d'une offre TEC insuffisante en relation avec la gare de Soignies.

4.5 PRINCIPAUX PROBLEMES CONSTATES EN MATIERE DE TRANSPORTS PUBLICS

Fig. 1.4.9 L'analyse détaillée de l'offre du réseau TEC et des conditions de circulation des bus sur le territoire de la commune de Soignies permet de mettre en évidence les points suivants :

- une absence de desserte par les lignes du réseau TEC du quartier des carrières, des quartiers résidentiels de l'Ouest du centre-ville, du cœur historique de Soignies et du zoning;
- des fréquences trop faibles des lignes desservant les villages de l'Ouest de la commune ;
- l'absence d'aménagement spécifique favorisant la circulation des bus sur les "boulevards" et sur les nationales, aux entrées du centre-ville de Soignies ;
- des problèmes de franchissement rencontrés par les bus au niveau de deux carrefours stratégiques :
 - le carrefour de la Gendarmerie, situé au Nord du centre-ville (intersection entre les nationales 55 et 57) ;
 - le carrefour du "bas du Viaduc" (intersection entre les nationales 6 et 55)

Par ailleurs, une analyse des horaires des trains et de ceux des lignes TEC, qui desservent la gare de Soignies, met en évidence un manque de coordination entre les horaires des trains et les horaires de lignes de bus, ce qui rend très inconfortables les correspondances entre les deux modes.

ELEMENTS A RETENIR

- une absence de desserte de plusieurs secteurs du centre-ville de Soignies ;
- une desserte "confidentielle" des villages de l'Ouest de la commune;
- l'absence de couloir bus ou de priorité aux feux pour les bus ;
- d'importants problèmes de franchissement par les bus de plusieurs carrefours, situés dans le centre-ville de Soignies ;
- des conditions de correspondance train <-> bus défavorables.

4.6 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC EN MATIÈRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Fig. 1.4.10 Les principaux éléments à retenir sont les suivants :

- **concernant l'offre et la demande sur le réseau TEC :**
 - **une desserte "confidentielle" des villages de l'Ouest de la commune ;**
 - **une offre attractive et une demande concentrée uniquement sur les axes des nationales 6 et 55 ;**
 - **une demande essentiellement orientée vers le centre-ville de Soignies**, non seulement depuis les villages de la commune, mais aussi depuis les communes limitrophes de Soignies ;
- **concernant l'offre et la demande sur le réseau SNCB :**
 - **une commune dotée de deux gares ;**
 - **une offre attractive en relation avec Mons et Bruxelles** (avec une fréquence minimum de deux trains par heure) ;
 - **une très forte fréquentation de la gare de Soignies, avec plus de 5'600 voyageurs / jour, en semaine ;**
 - **plus de 3'000 abonnés à la SNCB en gare de Soignies ;**
 - la gare de Soignies joue un rôle de **gare de rabattement à l'échelle régionale, pour les trajets en relation avec Bruxelles ;**
- **concernant l'intermodalité en gare de Soignies :**
 - la gare est équipée de **deux parkings-relais, offrant plus de 450 places de stationnement ;**
 - la gare est desservie par 7 lignes du réseau TEC, mais les horaires des lignes sont mal adaptés aux horaires des trains en relation avec Mons et Bruxelles.

5. MODES DOUX

5.1 POTENTIEL DU RESEAU VIAIRE EN FONCTION DES MODES DOUX

Fig. 1.5.1 L'existence d'un réseau vicinal très développé sur le territoire communal met en évidence un potentiel intéressant pour la réalisation d'un véritable réseau dédié aux modes doux. Le point de convergence de ce réseau est la ville de Soignies.

Par ailleurs, une ancienne ligne SNCV (dont l'accès est actuellement interdit) pourrait permettre de relier Neufvilles à La Gage en site propre.

En dehors des anciennes lignes de chemin de fer, les voiries communales à faible trafic et les chemins ruraux offrent de multiples liaisons entre les villages et vers Soignies.

ELEMENT A RETENIR

- un réseau de chemins vicinaux et de voiries communales à faibles trafic, qui offre un potentiel intéressant de développement de l'usage des modes doux.

5.2 AMENAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS ET PROJETES

Fig. 1.5.2 Des bandes cyclables sont actuellement aménagées le long de la plupart des routes régionales traversant la commune. Toutefois, ces dernières ne constituent pas un réel réseau cyclable à cause des chaînons manquants sur la N524, la N6 et dans le centre-ville de Soignies.

Le RAVeL existant entre Naast et Soignies constitue une liaison directe et privilégiée pour les modes doux entre les deux localités.

A Soignies, des SUL sont aménagés, mais sans véritable continuité.

ELEMENT A RETENIR

- une section de RAVeL existante et des bandes cyclables aménagées le long des routes régionales, mais qui n'offrent pas un réseau cyclable continu.

5.3 PARTAGE DE LA VOIRIE ENTRE LES DIFFERENTS MODES

Fig. 1.5.3 Sur l'ensemble du territoire communal, les voiries principales et secondaires se caractérisent par leur largeur, souvent "généreuse" et un espace largement dédié à la circulation automobile, au détriment des modes doux. Ainsi, la traversée de ces larges voiries par les piétons est souvent périlleuse.

Dans le centre-ville, ce constat est évidemment valable pour les boulevards mais aussi pour l'axe formé par la rue de la Station, la rue Neuve et la chaussée de Braine.

Dans le centre historique où les rues sont plus étroites, les trottoirs sont souvent réduits au minimum au profit de la route carrossable. Les ruptures de cheminement sont nombreuses et inconfortables pour les piétons. Néanmoins, des aménagements veillant à trouver un équilibre entre les différents modes de transport existent, en particulier dans la rue de Mons et la rue des Orphelins (rues réaménagées récemment).

ELEMENTS A RETENIR

- un espace viaire entièrement dédié au trafic automobile ;
- des cheminements piétons difficiles dans le cœur historique de Soignies.

5.4 AMENAGEMENTS EN FAVEUR DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Fig.1.5.4 Dans le centre-ville de Soignies, les trottoirs sont le plus souvent étroits et/ou en mauvais état et constituent des obstacles majeurs pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Celles-ci sont alors obligées de circuler sur la voirie.

De plus, les passages pour piétons non adaptés aux PMR restent encore majoritaires. Cependant, quelques trottoirs abaissés au même niveau que la voirie ont été récemment aménagés dans le centre-ville de Soignies et sécurisent le cheminement des PMR.

ELEMENTS A RETENIR

- quelques aménagements récents en faveur des PMR dans le centre-ville de Soignies ;
- une absence d'aménagement pour les PMR dans les villages.

5.5 SECURITE ET AMENAGEMENT AUX ABORDS DES ECOLES

Fig.1.5.5 Des aménagements existent aux abords de plusieurs écoles à Soignies et dans les villages.
et 1.5.6 Ces dispositifs de sécurité ont pour objectifs :

- de signaler de manière répétée la présence d'une école aux automobilistes ;
- de réduire la largeur de la voirie afin d'inciter les automobilistes à réduire leur vitesse au droit des écoles ;
- de dissuader le stationnement sauvage sur les trottoirs à proximité de l'école.

Cependant, certains aménagements ne remplissent pas tous ces objectifs (exemple : école communale de Chaussée Notre-Dame-Louvignies) et ne garantissent pas une sécurité optimale.

D'autres écoles ne disposent d'aucun aménagement particulier (exemples : l'école communale de Thieusies et le collège Saint-Vincent, situé au chemin de Nivelles à Soignies).

Par ailleurs, des problèmes de sécurité perdurent, car :

- certaines écoles sont situées le long d'axes de circulation supportant un trafic important (exemple : accès à l'Athénée Royal via le boulevard Roosevelt) ;
- aucun aménagement de desserte spécifique « kiss & ride » n'existe alors que de nombreux automobilistes ont souvent tendance à s'arrêter en double file ou sur les trottoirs pour déposer les élèves ;
- l'étroitesse des trottoirs le long de certaines écoles oblige les piétons à marcher sur la voirie;
- les arrêts de bus aux abords des écoles ne disposent pas de dispositif de sécurisation.

De plus, les aménagements, lorsqu'ils existent, ne se trouvent qu'aux abords immédiats des écoles. Les cheminements, entre la gare ou l'arrêt de bus jusqu'aux écoles par exemple, ne sont pas sécurisés.

ELEMENTS A RETENIR

- de nombreux aménagements de sécurité existants au droit des écoles, mais insuffisamment efficaces ;
- quelques sites scolaires restent non sécurisés.

6. JALONNEMENT ET SIGNALÉTIQUE

6.1 JALONNEMENT DE SOIGNIES SUR LE RESEAU AUTOROUTIER ET LES ROUTES NATIONALES

Fig.1.6.1 Le jalonnement de Soignies sur le réseau autoroutier apparaît cohérent et se fait par l'itinéraire le plus direct :

- jalonnement au niveau de l'échangeur de "Nimy / Maisières" sur l'autoroute E19/E42, en provenance de l'Ouest ;
- jalonnement au niveau de l'échangeur du "Roeulx" sur l'autoroute E19/E42, en provenance de l'Est ;
- jalonnement au niveau de l'échangeur "d'Enghien" sur l'autoroute A15/ E429, quelle que soit l'origine.

L'absence de jalonnement de Soignies sur l'E429, au niveau de l'échangeur de "Lessines" (intersection entre l'E429 et la N57), semble cohérente, puisque l'accès à Soignies depuis l'E429 est plus direct par la N55 (via l'échangeur "d'Enghien") et évite la traversée de localités.

ELEMENT A RETENIR

- un jalonnement correct de Soignies sur le réseau autoroutier ;
- un jalonnement à adapter lors de la mise en service de la N57, entre l'E19 et la N6.

6.2 LE JALONNEMENT SUR LE RESEAU RGG

Fig.1.6.2 Le jalonnement de Soignies sur les routes nationales apparaît cohérent et continu.

Fig.1.6.3 De même, depuis le centre-ville de Soignies, le jalonnement de l'autoroute E19/E42 est cohérent et continu sur les nationales 6 et 55.

Par contre, l'absence de jalonnement de l'E429 (autoroute Tournai – Bruxelles) sur les nationales 55 et 57, depuis le centre-ville de Soignies est à signaler.

Le jalonnement des principales directions (Bruxelles, Mons, Enghien, Ghislenghien, Le Roeulx et La Louvière) est cohérent et continu sur les nationales depuis le centre-ville de Soignies.

ELEMENTS A RETENIR

- un jalonnement correct de Soignies sur les nationales ;
- un jalonnement correct de l'autoroute E19/E42 ;
- un jalonnement correct des grandes directions sur les nationales depuis le centre-ville de Soignies ;

- une absence de jalonnement sur les nationales 55 et 57 de l'E429 depuis le centre-ville de Soignies.

6.3 JALONNEMENT INTERNE À LA COMMUNE

Fig.1.6.4 L'absence de jalonnement des différents villages depuis le centre-ville de Soignies est à mettre en évidence.

De plus, l'absence de présignalisation (hormis au niveau du carrefour N6 / rue Reine de Hongrie), en amont des intersections entre les nationales et les voies secondaires qui permettent l'accès aux villages, pénalise le jalonnement de ces derniers (la signalisation de position au niveau des carrefours n'étant pas toujours très visible).

Fig.1.6.5 A l'inverse, sur le réseau routier communal, le jalonnement du centre-ville et des villages entre eux apparaît cohérent et continu, en dehors de quelques exceptions :

- absence de jalonnement de Naast, à l'intersection entre la N55 et le chemin Mitoyen ;
- absence de jalonnement de Soignies dans le centre de Naast, de Horrues et de Chaussée-Notre-Dame-Louvignies.

ELEMENTS A RETENIR

- une absence de jalonnement des villages depuis le centre-ville de Soignies ;
- un jalonnement globalement correct du centre-ville de Soignies depuis les villages, ainsi que des villages entre eux sur le réseau routier communal.

6.4 JALONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE DE SOIGNIES

Fig.1.6.6 L'analyse du jalonnement présent sur les "boulevards" dans le centre-ville de Soignies fait ressortir les points suivants :

- une absence de jalonnement de l'A8 / E429 ;
- une absence de jalonnement du zoning de Soignies ;
- un manque de continuité du jalonnement de Bruxelles ;
- un manque de continuité du jalonnement de l'E19/E42 ;
- une confusion dans le jalonnement des directions via la N55 : jalonnement du Roeulx, de La Louvière ou de Binche (jalonnement différent d'un carrefour à l'autre).

Fig.1.6.8 L'analyse du jalonnement présent sur le réseau routier interne au centre-ville de Soignies met en évidence :

- un jalonnement correct de la gare SNCB ;
- un jalonnement non continu des sites hospitaliers ;
- un jalonnement disparate et non continu des principales directions (jalonnement soit de "toutes directions", soit d'indications précises) ;
- une multitude de panneaux de services, le plus souvent non réglementaires.

ELEMENT A RETENIR

- un jalonnement à améliorer dans le centre-ville de Soignies !

6.5 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC EN MATIÈRE DE JALONNEMENT

Fig. 1.6.9 Les principaux éléments à retenir sont les suivants :

- un jalonnement correct de Soignies sur les autoroutes et sur les nationales ;
- un jalonnement correct de Bruxelles et de Braine-le-Comte sur la N6 ;
- un jalonnement correct sur la N55 et la N57 de l'E19-E42, de Mons et du Rœulx ;
- une absence de jalonnement de l'A8-E429 sur la N55 et la N57
- une absence de jalonnement des villages depuis le centre-ville de Soignies ;
- un jalonnement cohérent et continu des villages entre eux sur le réseau routier communal ;
- Un manque de cohérence et une disparité du jalonnement sur les “boulevards” et dans le centre-ville de Soignies.

7. AMENAGEMENT URBAIN ET ESPACES PUBLICS

7.1 ANALYSE DE LA QUALITE ACTUELLE DES ESPACES PUBLICS

Fig.1.7.1 Les espaces publics se caractérisent par d'immenses surfaces asphaltées essentiellement dévolues à l'usage de stationnement. Les places ont donc perdu leur fonction de lieu de rassemblement et de convivialité. Cette situation entraîne aussi une certaine déstructuration visuelle, car la différence entre la place et la voirie n'est pas manifeste.

A noter que certaines places de villages accueillent des matchs de "balle pelote", ce qui limite bien évidemment les aménagements possibles.

ELEMENT A RETENIR

- des "places parkings" dans le centre-ville de Soignies et les villages, qui ont perdu leur caractère convivial.

7.2 ANALYSE DE L'AMENAGEMENT DES ENTREES DU CENTRE-VILLE ET DES VILLAGES

Fig.1.7.3 Les entrées des villages sont très peu perceptibles sur le territoire communal. En effet, les aménagements qui signalent aux automobilistes la transition d'une zone rurale à une zone urbaine sont inexistantes ou insuffisantes. Il est à noter que cet élément n'est pas propre à Soignies, mais qu'il se retrouve fréquemment en Wallonie, dans les milieux ruraux.

Concernant le centre-ville de Soignies, les aménagements existants ne marquent pas nettement la transition et sont très ponctuels. Par exemple, le rond-point implanté au niveau de la chaussée de Braine, au Nord-Est de Soignies, crée un effet de porte, mais la configuration autoroutière du boulevard Kennedy, qui suit cet aménagement, favorise la pratique de vitesse élevée par les automobilistes, en direction du centre-ville de Soignies.

ELEMENT A RETENIR

- des aménagements d'entrée d'agglomération inexistantes ou insuffisamment efficaces.

8. LA SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

8.1 ELEMENTS DE PARTS MODALES

Fig. 1.8.1 L'analyse des différentes données recueillies (comptages routiers, fréquentation du réseau SNCB), ainsi que des observations et des comptages complémentaires effectués (occupation du stationnement) permettent d'évaluer la **part respective des modes de transports motorisés utilisés par les 32'500 voyageurs quotidiens en échange avec le centre-ville de Soignies** :

- **la grande majorité (78 %) utilise leur voiture particulière ;**
- **7,5 % des usagers empruntent le réseau TEC ;**
- **14 % des usagers voyagent en train ;**
- **0,5 % des usagers se déplacent en deux-roues motorisés.**

ELEMENTS A RETENIR

- **une faible utilisation des lignes du réseau TEC en relation avec le centre-ville de Soignies ;**
- **un usage très développé du train en liaison avec le centre-ville de Soignies.**

8.2 LES PRINCIPAUX ELEMENTS DU DIAGNOSTIC

Fig. 1.8.2 Les principaux éléments du diagnostic sont les suivants :

- **contexte socio-économique :**
 - Soignies occupe une situation de carrefour entre la Flandre, l'agglomération bruxelloise, le Tournaisis et la Région du Centre ;
 - Soignies regroupe environ 25'000 habitants et concentre d'importants pôles d'emplois (carrières, industries, ...), qui offrent plus de 11'500 emplois, tout en gardant un caractère rural marqué ;
- **trafic routier :**
 - Soignies subit pleinement sa position de carrefour routier et de pôle économique attractif, avec notamment des problèmes de congestion des principaux axes du centre-ville aux heures de pointe, un important trafic de transit, notamment de poids lourds ;
 - la commune de Soignies connaît de graves problèmes de sécurité routière ;
- **stationnement :**
 - le centre-ville de Soignies présente une offre de stationnement abondante (près de 2'100 places), avec de nombreux parkings publics (place Verte, place du Millénaire, ...) ou privés (Delhaize, Champion, ...), situés à proximité immédiate des commerces et services du centre-ville ;
 - une absence ou un manque de places pour les deux-roues motorisés, les vélos et les personnes à mobilité réduite est à noter ;

- une réglementation du stationnement en "zone bleue" est en vigueur dans les rues commerçantes et aux abords de la gare, mais elle est peu contrôlée ;
- au maximum un tiers des places du centre-ville est occupé (à 15 heures), ce qui démontre une offre généreuse de stationnement et met en évidence une marge de manœuvre intéressante pour une future politique de stationnement ;
- une forte consommation de places par des usagers de longue durée (usagers illicites dans le temps) pénalise l'accessibilité aux commerces dans les rues réglementées en "zone bleue" ;
- **transports collectifs :**
 - les lignes de bus du réseau TEC desservent tous les secteurs de la commune, mais offrent des fréquences attractives uniquement sur la N6 (Casteau - Soignies) et sur la N55 (Naast - Soignies) ;
 - la commune de Soignies est dotée de deux gares SNCB : Neufvilles-la-Gage et Soignies ;
 - l'offre SNCB en gare de Soignies est satisfaisante avec, au minimum, deux trains/heure en relation avec Mons ou Bruxelles, et des parkings-relais permettant d'accueillir près de 450 véhicules, ce qui en fait une gare de rabattement à l'échelle régionale ;
 - une absence de dispositif en faveur des bus (couloir bus, priorité aux feux) est à noter ;
 - la fréquentation de la gare de Soignies est très importante (avec plus de 5'600 voyageurs / jour), essentiellement en relation avec Bruxelles ;
 - la fréquentation du réseau TEC semble plutôt modeste, avec une forte proportion d'usagers scolaires et une demande concentrée sur les deux seules lignes attractives ;
- **modes doux (piétons - 2 roues) et aménagement de l'espace public :**
 - quelques aménagements cyclables sont existants (une section de RAVeL et des bandes cyclables situées sur les nationales), mais ils ne forment pas un véritable réseau, notamment du fait de l'absence de continuité des aménagements dans le centre-ville de Soignies ;
 - une qualité d'aménagement médiocre pour les piétons et les personnes à mobilité réduite dans le centre-ville et les villages est à noter (en dehors du centre commerçant de Soignies) ;
 - de même, les espaces publics sont peu mis en valeur ("places parkings") ;
- **jalonement :**
 - le jalonement de Soignies sur les autoroutes et les nationales est correct ;
 - le jalonement sur le réseau communal est correct et continu ;
 - par contre, le jalonement dans le centre-ville de Soignies est souvent incomplet et manque de cohérence ;
 - l'absence de jalonement de l'autoroute A8/E429 sur le réseau routier de la commune est à noter.

D'une manière générale, l'emprise dans l'espace et l'usage de l'automobile sont largement majoritaires sur les autres modes de déplacements et peu d'actions ont été entreprises jusqu'à présent pour inverser la tendance.

Ainsi, sur les 32'500 voyageurs / jour en relation avec le centre-ville de Soignies, près de 80% utilisent leur automobile.

Toutefois, le train connaît une forte fréquentation, du fait notamment d'une offre attractive en liaison avec Bruxelles et Mons et des importantes possibilités de stationnement offertes par deux parkings-relais.

Par contre, l'offre et la demande sur le réseau TEC sont à améliorer.

Enfin, en dehors des rues récemment réaménagées dans le centre-ville de Soignies, les aménagements en faveur des cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite sont nettement insuffisants.

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils

J.-M. Dupasquier,
Directeur

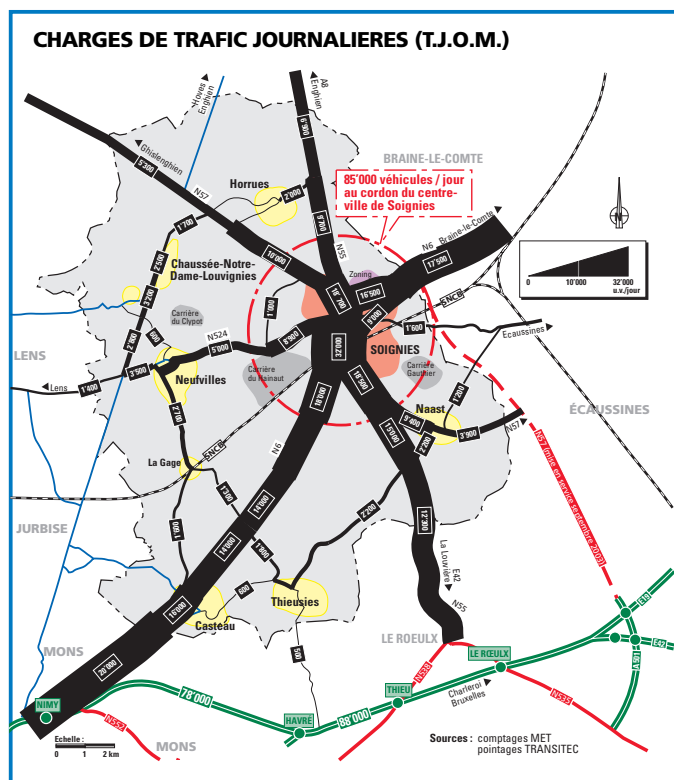
L. Bonnard,
Ingénieur d'études

Namur, le 21 septembre 2004
0264/JD/VE/BO/bo

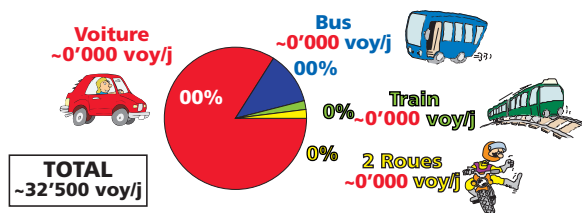


PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE SOIGNIES

PHASE I : ANALYSE - DIAGNOSTIC



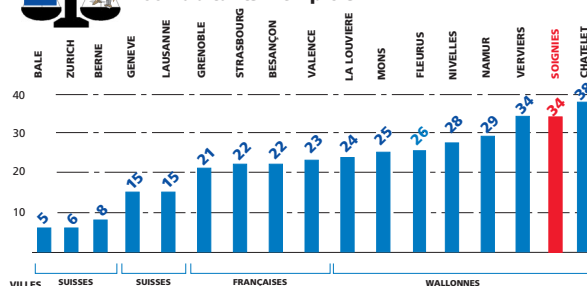
LA MOBILITÉ AU "CORDON" DU CENTRE-VILLE (hors transit):



► Environ 32'500 voy/j en relation avec le centre-ville de Soignies



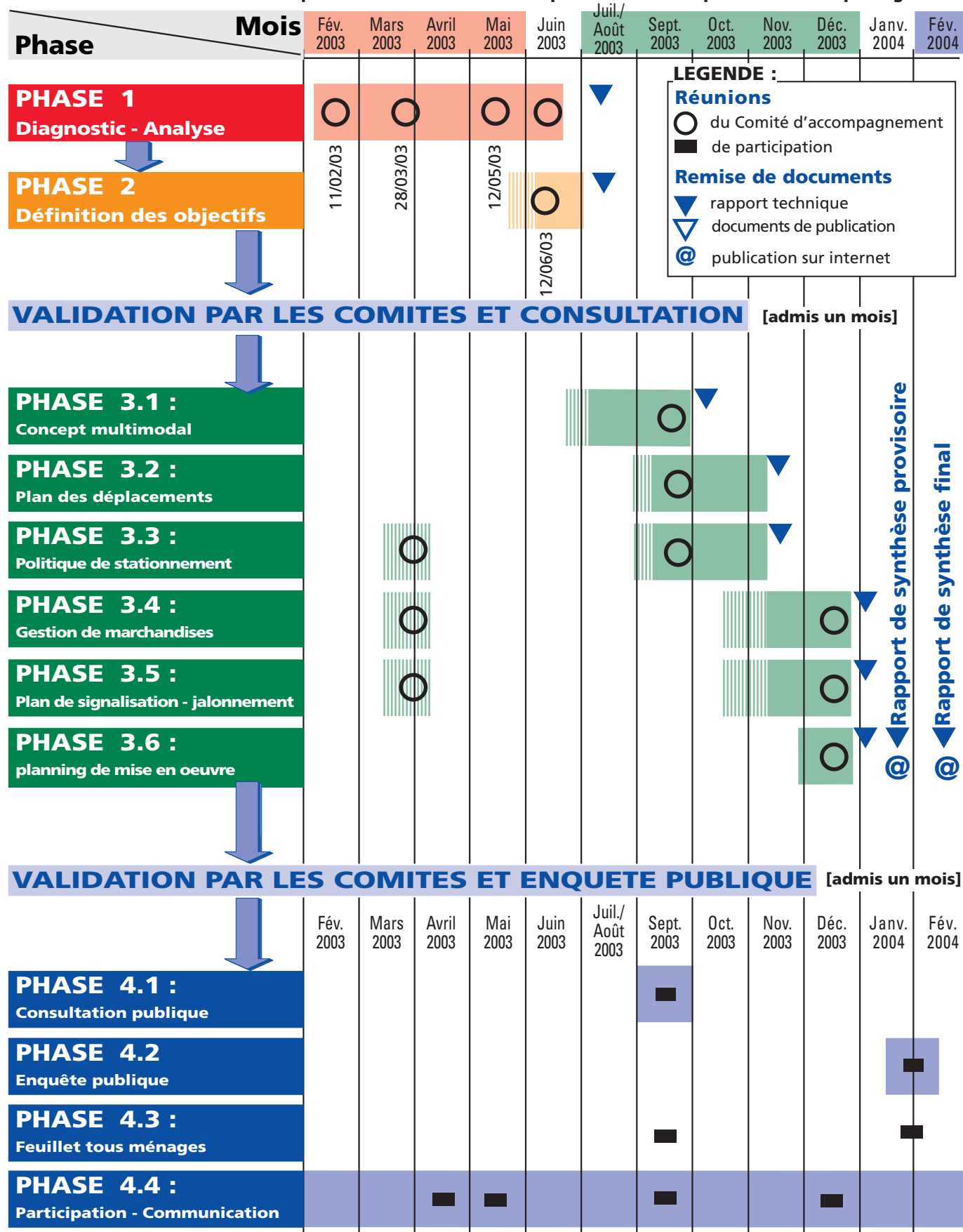
Places publiques au centre-ville pour 100 habitants + emplois



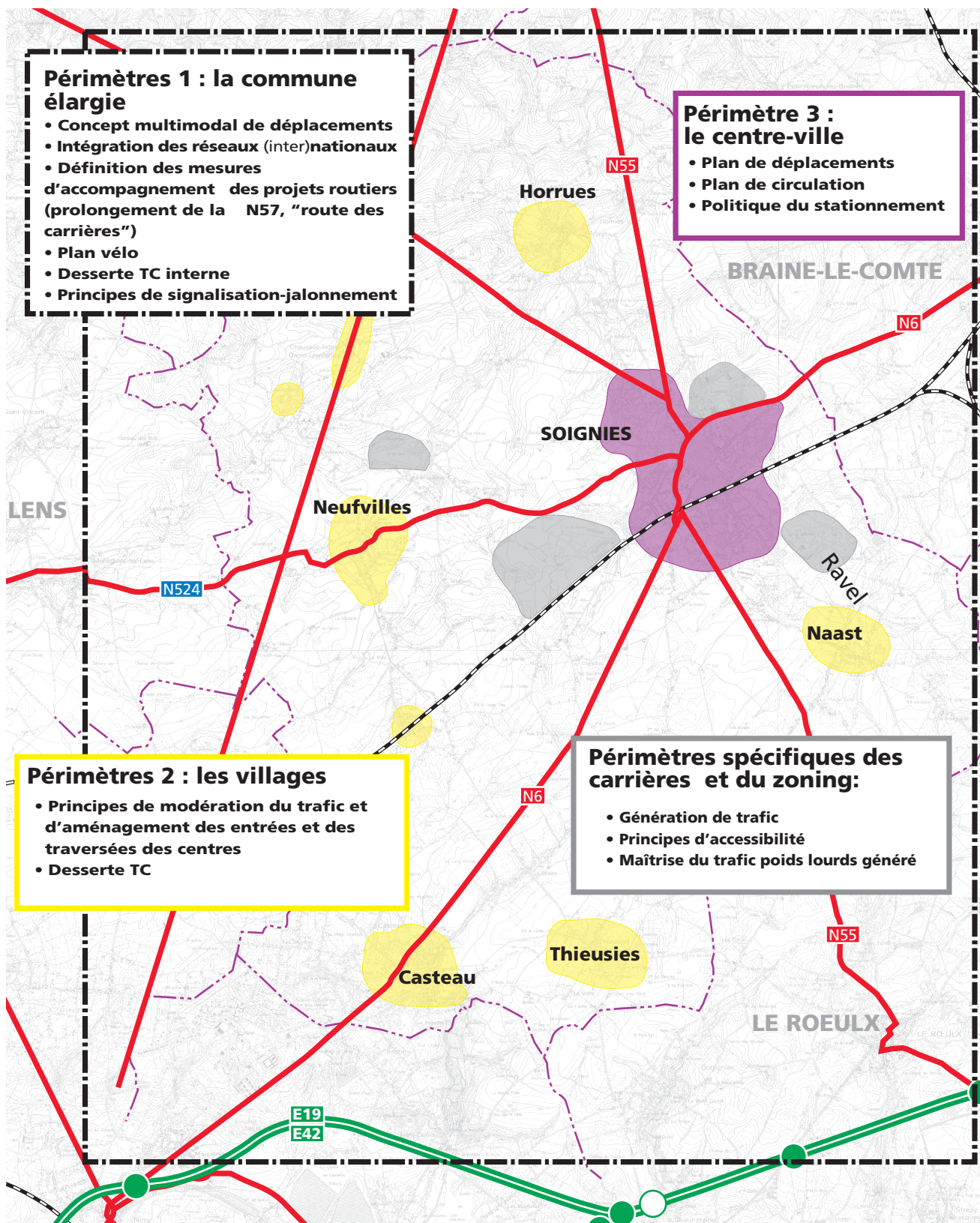
• Avec en moyenne 28-29 places pour 100 habitants + emplois, les villes wallonnes ont une offre en stationnement public au centre-ville plutôt généreuse

Planning de l'étude - durée environ 12 mois

* les bureaux d'étude ne maîtrisent pas les délais nécessaires à la prise de décisions par le comité de pilotage

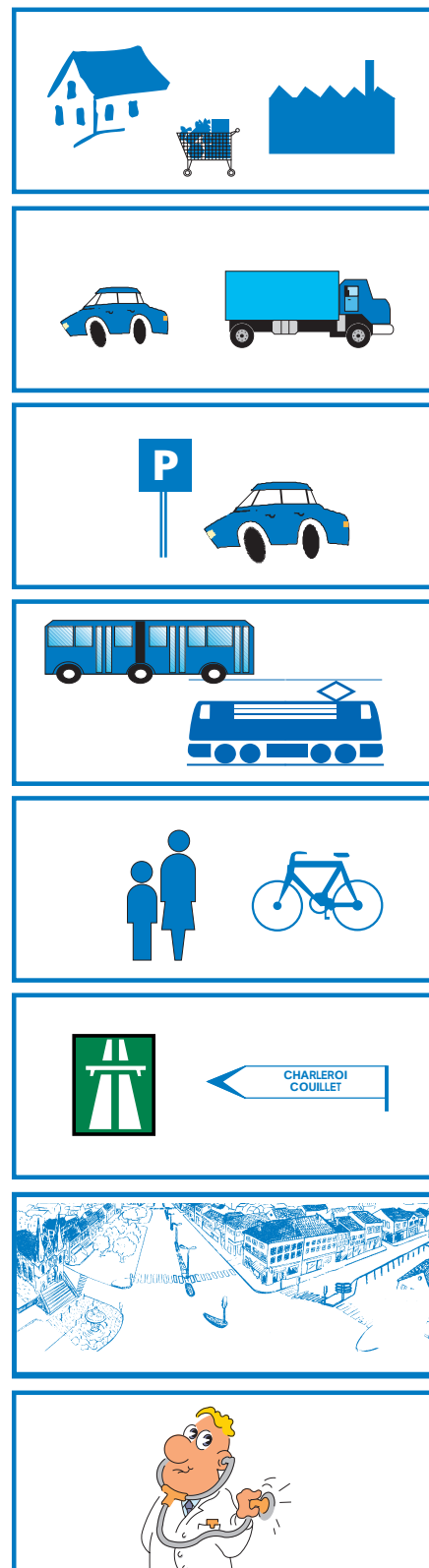


Les différents périmètres d'étude du PCM



Structure du diagnostic

- 1** Contexte socio-économique
- 2** Trafic (VP-PL)
- 3** Stationnement
- 4** Transports collectifs (TC)
- 5** Modes doux (piétons - 2 roues)
- 6** Jalonnement -signalétique
- 7** Aménagement urbain - espace public
- 8** Synthèse du diagnostic et projets

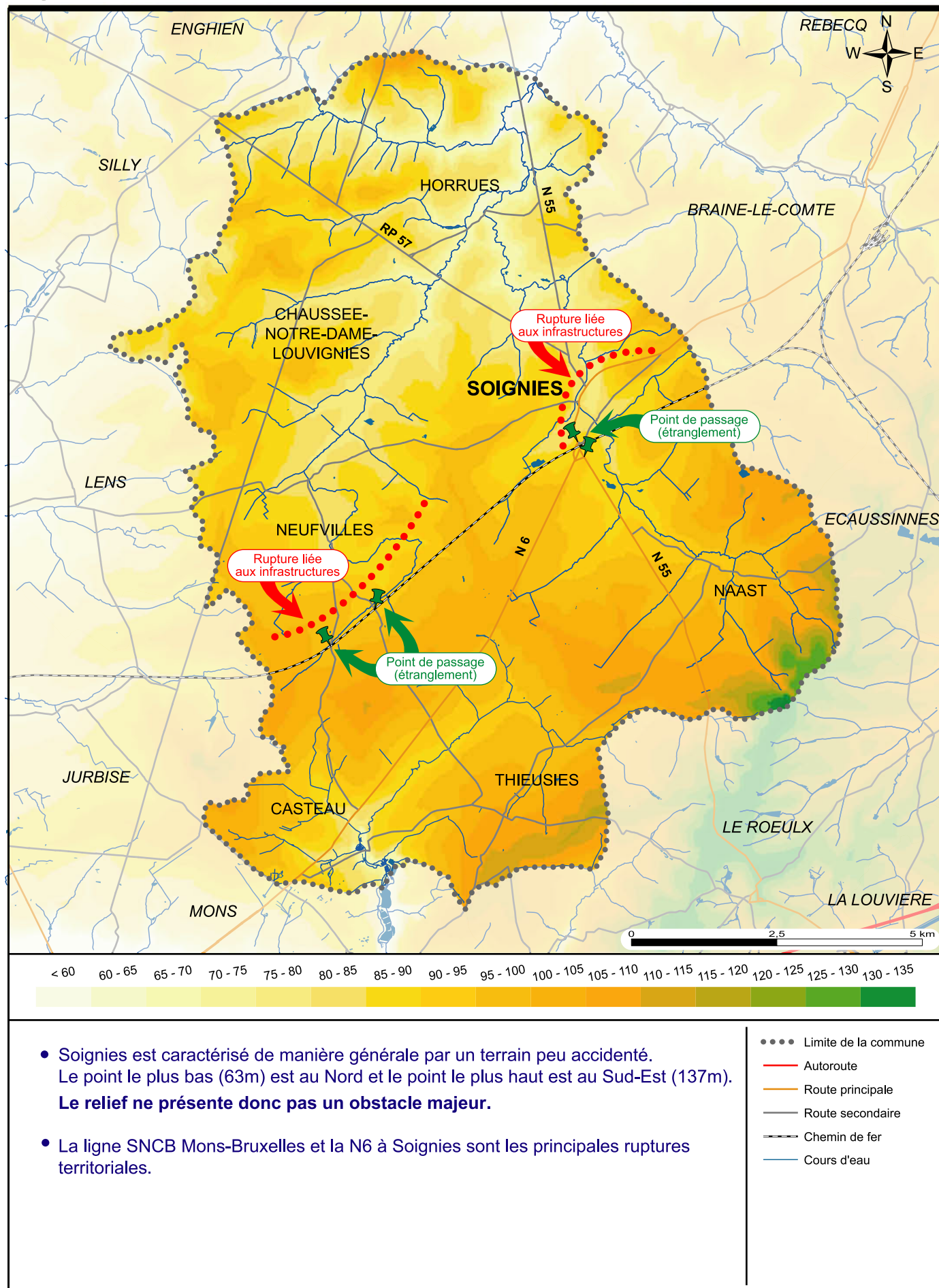


Localisation globale de Soignies

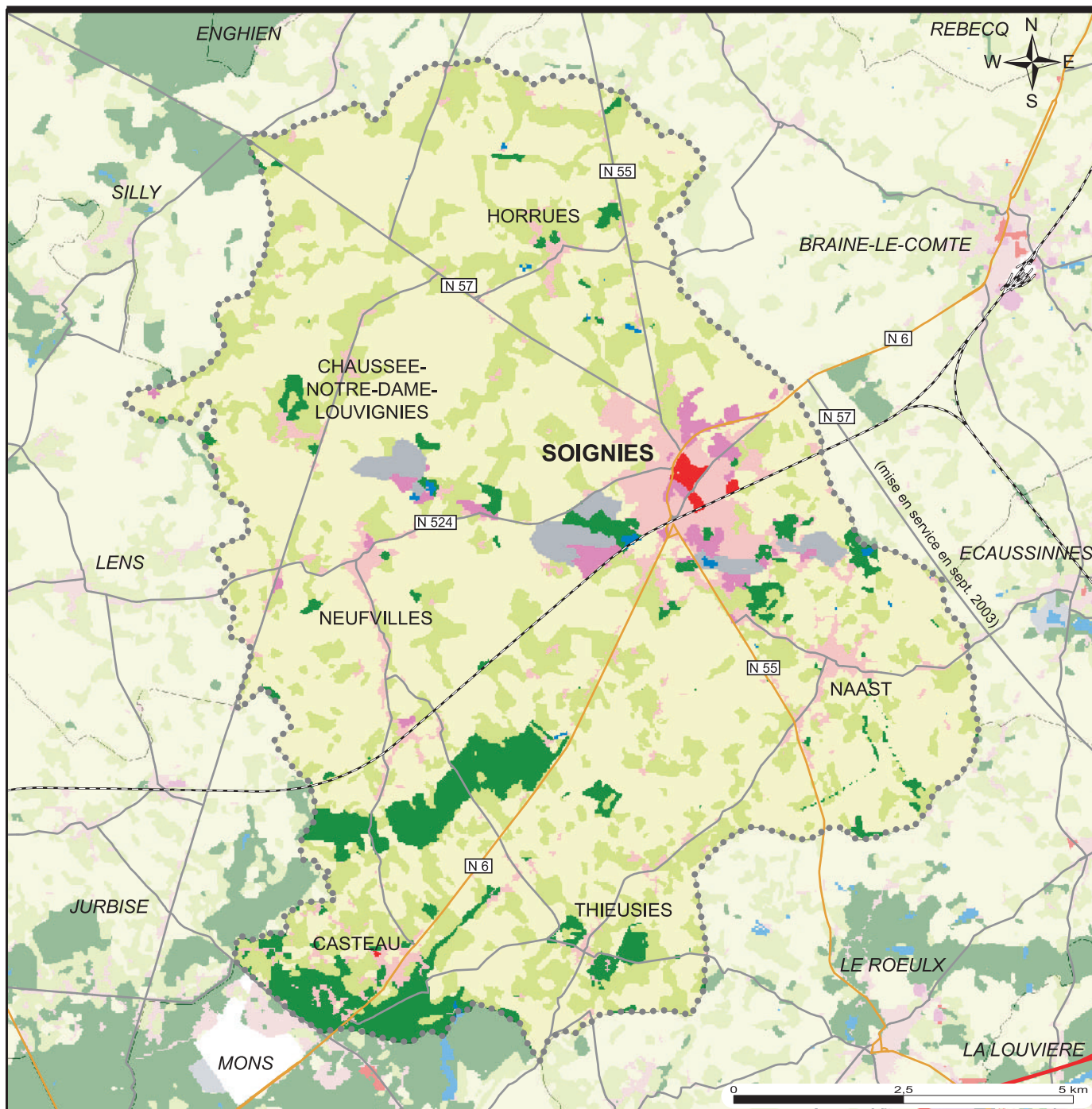


- Soignies est situé au Nord du bassin industriel du canal du Centre à une dizaine de kilomètres du Brabant Wallon et de la Flandre et à 40 kilomètres de l'agglomération bruxelloise.
- La commune de Soignies compte 25.000 habitants et s'étend sur une superficie de 11.000 ha.
- La commune de Soignies regroupe les anciennes communes de Soignies, Casteau, Louvignies, Horrues, Naast, Neufvilles et Thieusies.
- Les communes limitrophes de Soignies sont :
 - au Sud, Le Roeulx, commune rurale, et la ville de Mons,
 - à l'Ouest et au Nord, les communes rurales de Jurbise, Lens et Silly,
 - à l'Est, les communes semi-urbaines de Braine-le-Comte et Ecaussinnes
- Soignies est un nœud routier important, un carrefour de la N6 reliant Mons à Bruxelles, de la N55, reliant Enghien à La Louvière et de la N57.

Organisation du relief - coupures naturelles / artificielles



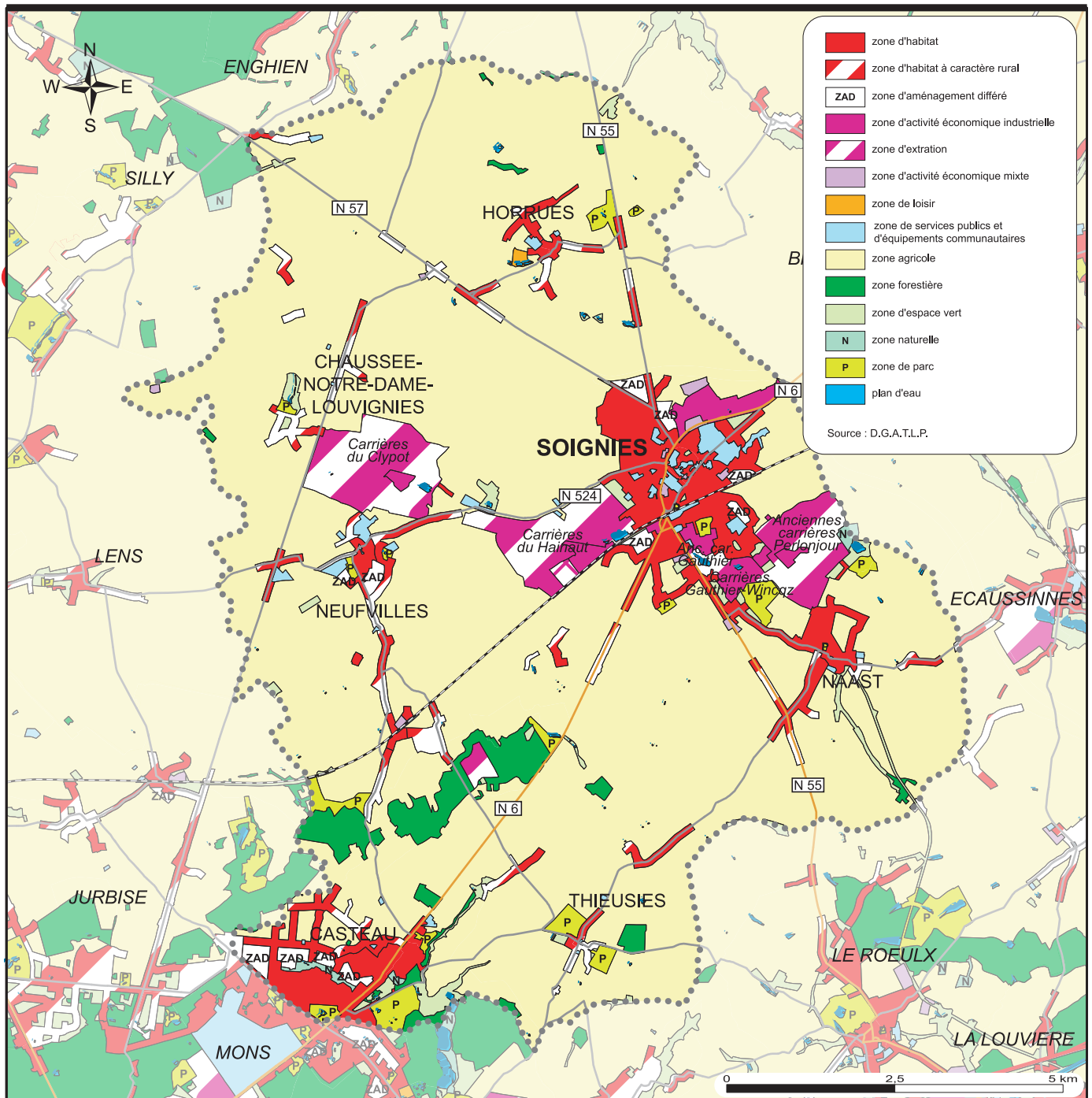
Occupation actuelle du sol



- La localité de Soignies englobe à la fois le noyau urbain principal ainsi que l'essentiel des zones industrielles et d'extraction de la commune.
- En dehors du noyau urbain de Soignies, l'occupation du sol se caractérise par de vastes étendues agricoles autour des villages de la commune.
- La majorité des zones boisées se concentre dans le Sud-Ouest (Bois de la Haie le Comte).



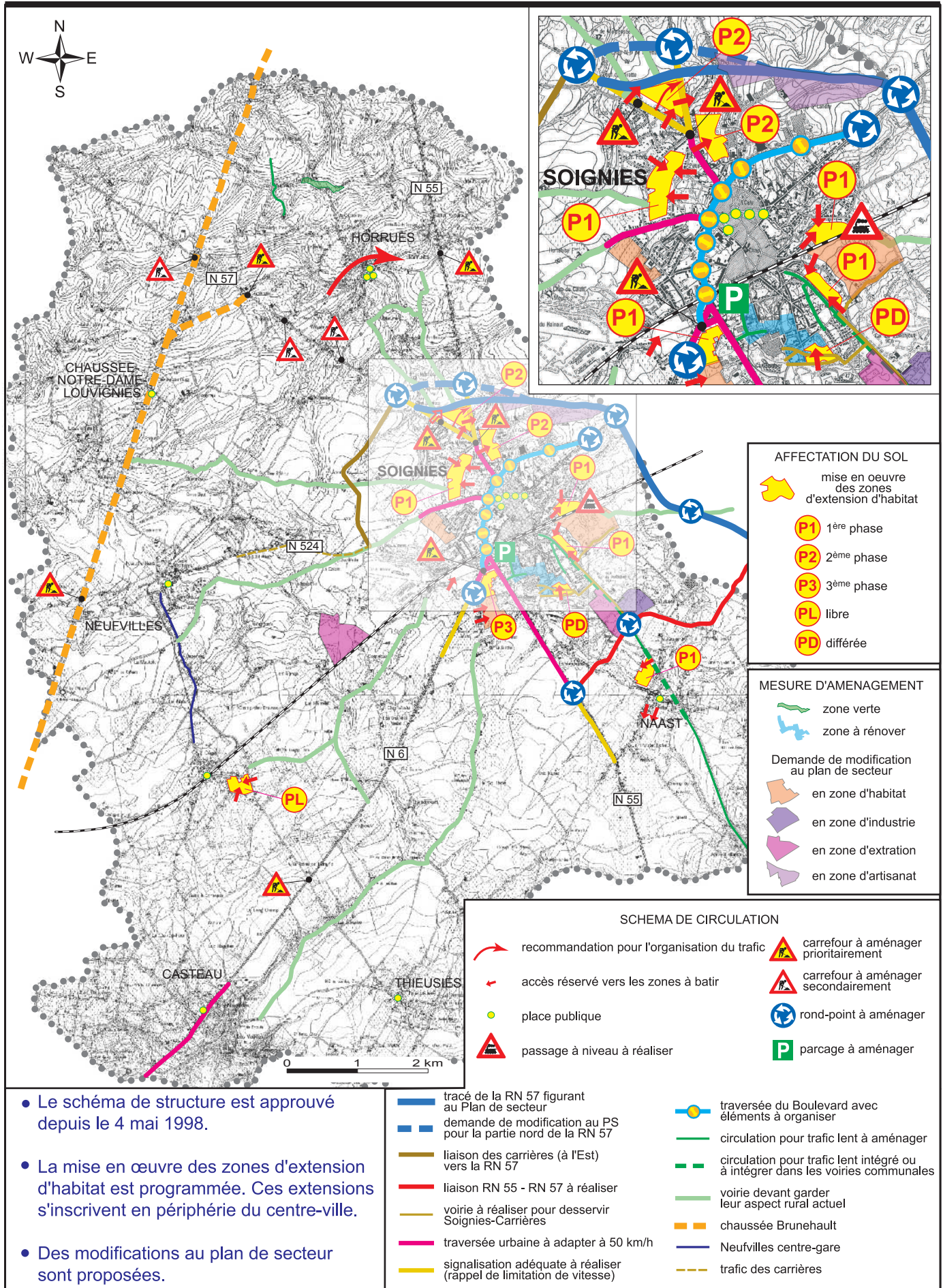
Affectation du sol : situation de droit - le plan de secteur



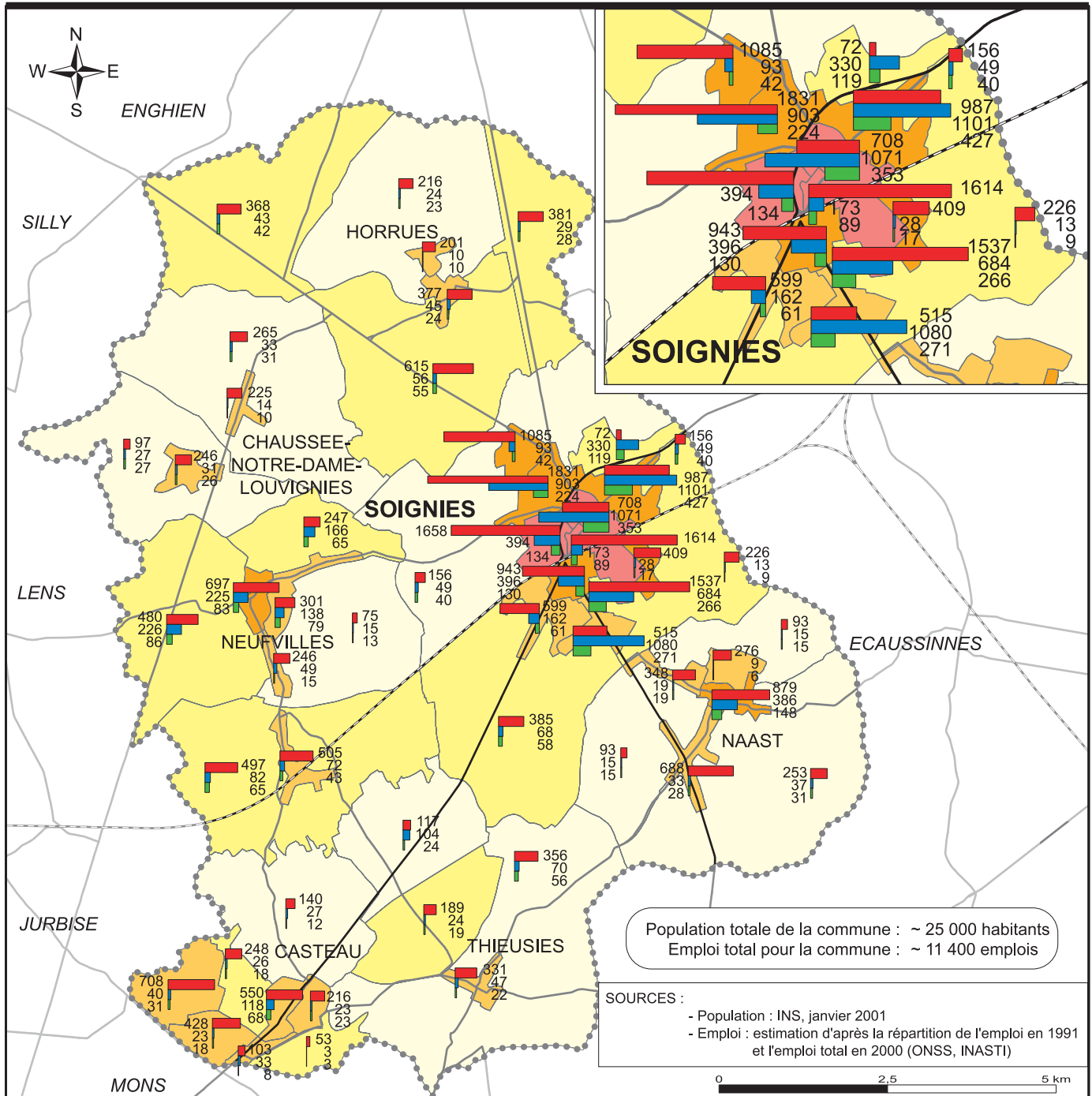
- Les zones agricoles sont dominantes
- Les grandes zones d'extraction mettent en évidence l'importance des carrières dans l'activité économique de la commune.
Les sites des anciennes carrières du Perlonjour et Gauthier font l'objet actuellement d'une réaffectation en zone agricole.
- Les zones d'habitat sont particulièrement présentes à Soignies et Naast.
L'étendue des zones d'habitat à Casteau s'inscrit dans le prolongement de l'agglomération montoise.
- Une urbanisation en bande le long des voies routières dans les villages de Neuvilles et Chaussée-Notre-Dame-Louvignies.

- • • Limite de la commune
- Autoroute
- Route principale
- Route secondaire
- Chemin de fer

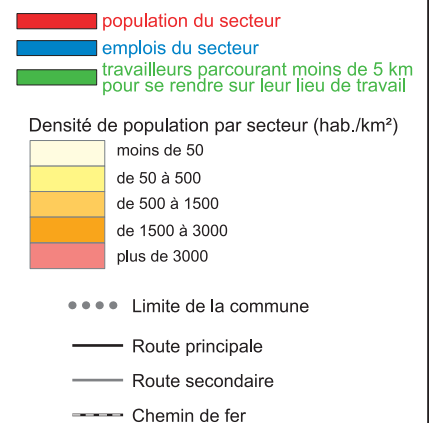
Affectation du sol : les orientations du schéma de structure



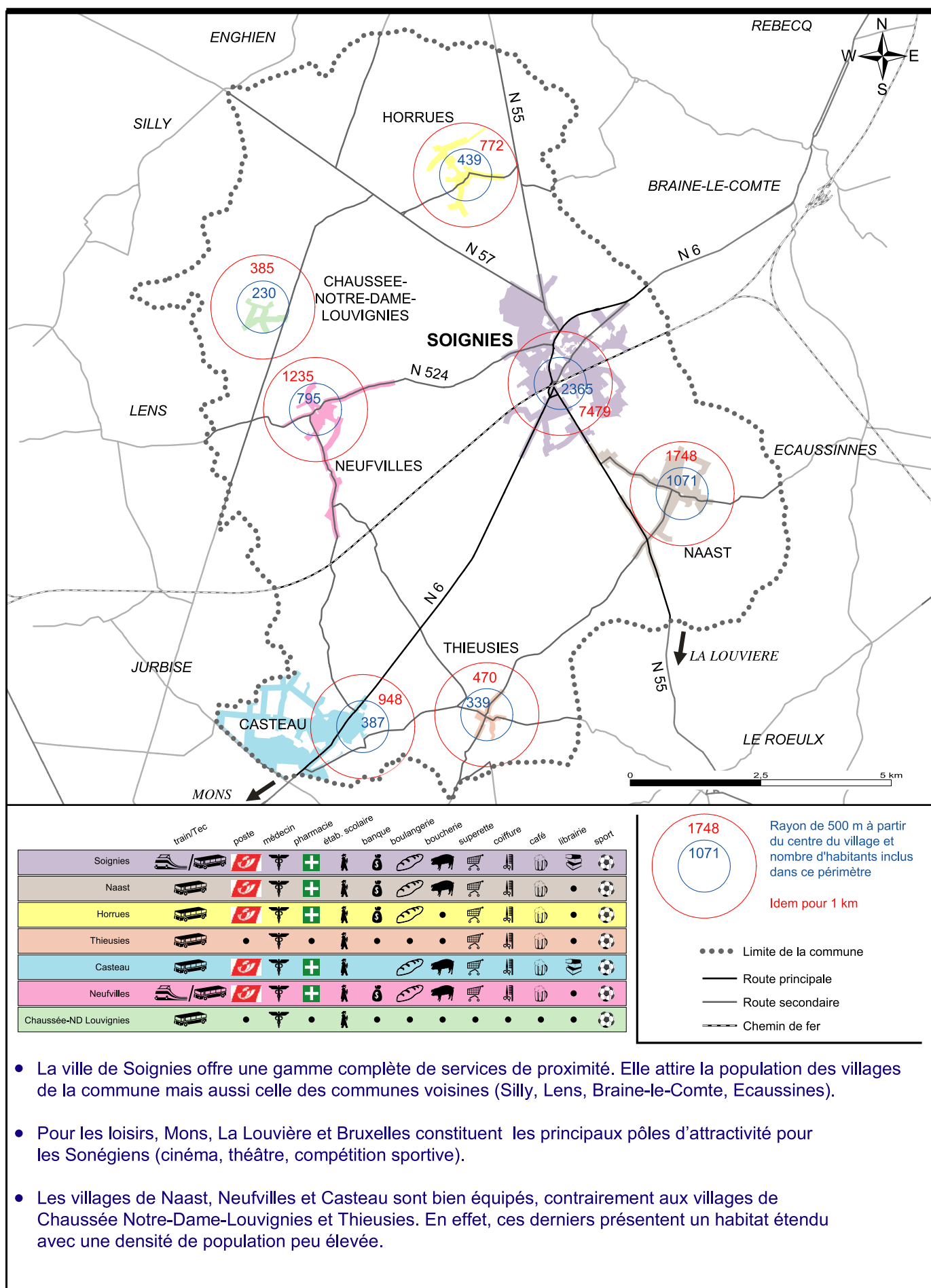
Population et emploi par secteurs statistiques



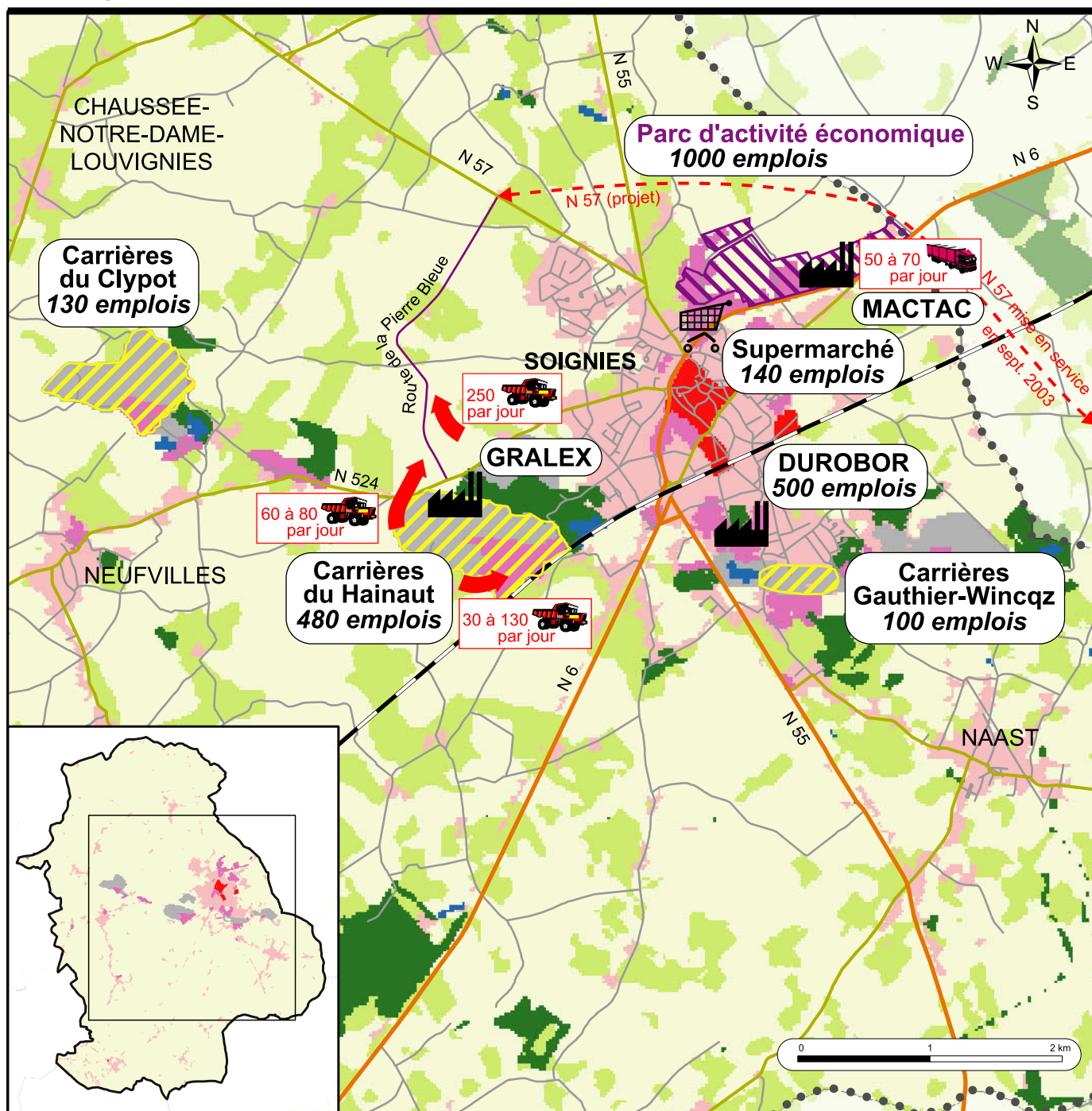
- 67% de la population (16.334 habitants) est située dans des secteurs dont la densité de population est supérieure à 1.000 hab./km². Sur ces 16.334 habitants, 11.285 résident à Soignies. Naast et Neufvilles comptent aussi des secteurs à forte densité de population.
- Soignies regroupe 12.725 habitants, soit 51% de la population de la commune.
- 58% des emplois (~6.500) sont localisées à Soignies et en particulier dans le centre-ville, les sites des carrières, à l'usine Durobor et dans le zoning.
- 32% des travailleurs (~3.500) ont moins de 5km à parcourir pour se rendre à leur lieu de travail.



Services et équipements des villages et pôles voisins



Pôles générateurs de trafic de poids lourds



- Les sites générateurs de trafic de poids lourds sont les carrières du Hainaut, du Clypot et Gauthier-Wincqz situées à l'Ouest et au Sud de Soignies ainsi que le parc industriel situé au Nord du centre-ville et l'entreprise Durobor, au Sud de ce dernier.
- La route de la Pierre Bleue joue son rôle de détournement de trafic de poids lourds pour la partie Ouest de Soignies.
- En dehors du parc industriel et des sites carriers, Durobor constitue la principale entreprise avec 500 travailleurs.

- Centre urbain
- Tissu urbain discontinu
- Culture
- Prairie
- Espace vert urbain
- Bois
- Zone industrielle
- Zone d'extraction
- Plan d'eau
- Limite de la commune
- Route principale
- Route secondaire
- Route locale
- Route industrielle
- Chemin de fer

Mouvements liés à l'emploi (migrations domicile-travail en relation avec Soignies - Situation 1991)

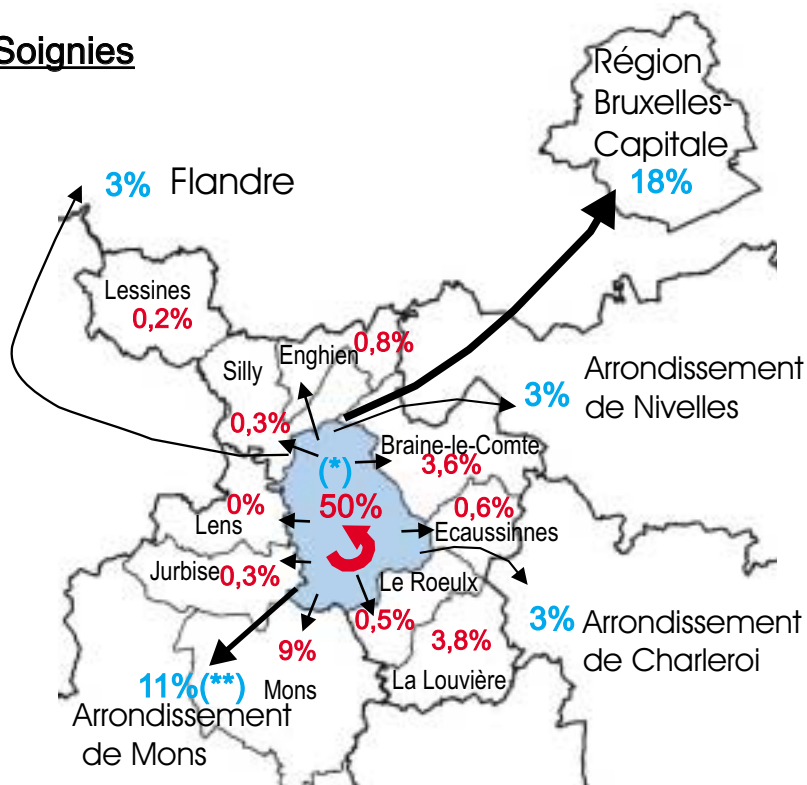
Source: Recensement INS 1991

1) Depuis Soignies

Total des actifs résidant à Soignies : 6276 personnes

Autre lieu de travail : 2%

(*) 60% pour l'arrondissement de Soignies
(**) y compris les 9,3% de Mons et Jurbise



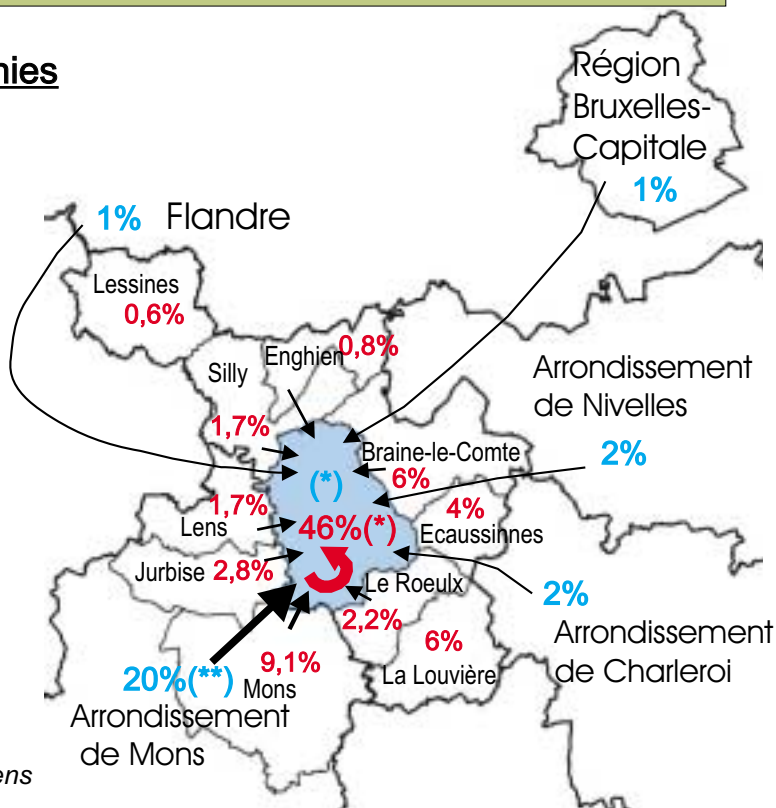
La moitié des actifs sonégiens travaillent à Soignies même. Bruxelles constitue le principal pôle d'emplois extérieur à la commune pour les actifs sonégiens.

2) Vers Soignies

Total des actifs travaillant à Soignies : 6799 personnes

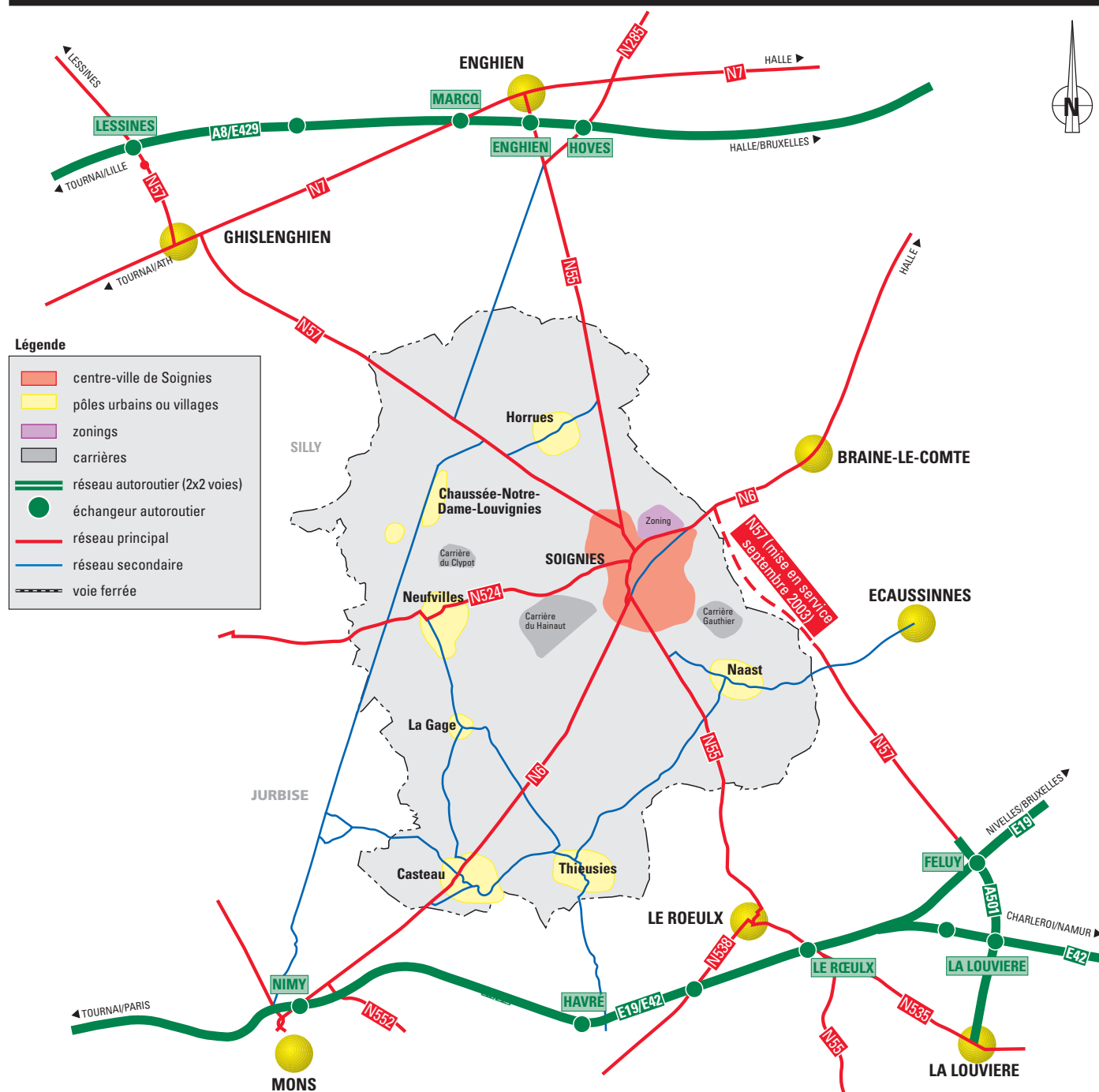
Autre lieu de travail : 6%

(*) 67% pour l'arrondissement de Soignies
(**) y compris les 13,6% de Mons, Jurbise et Lens



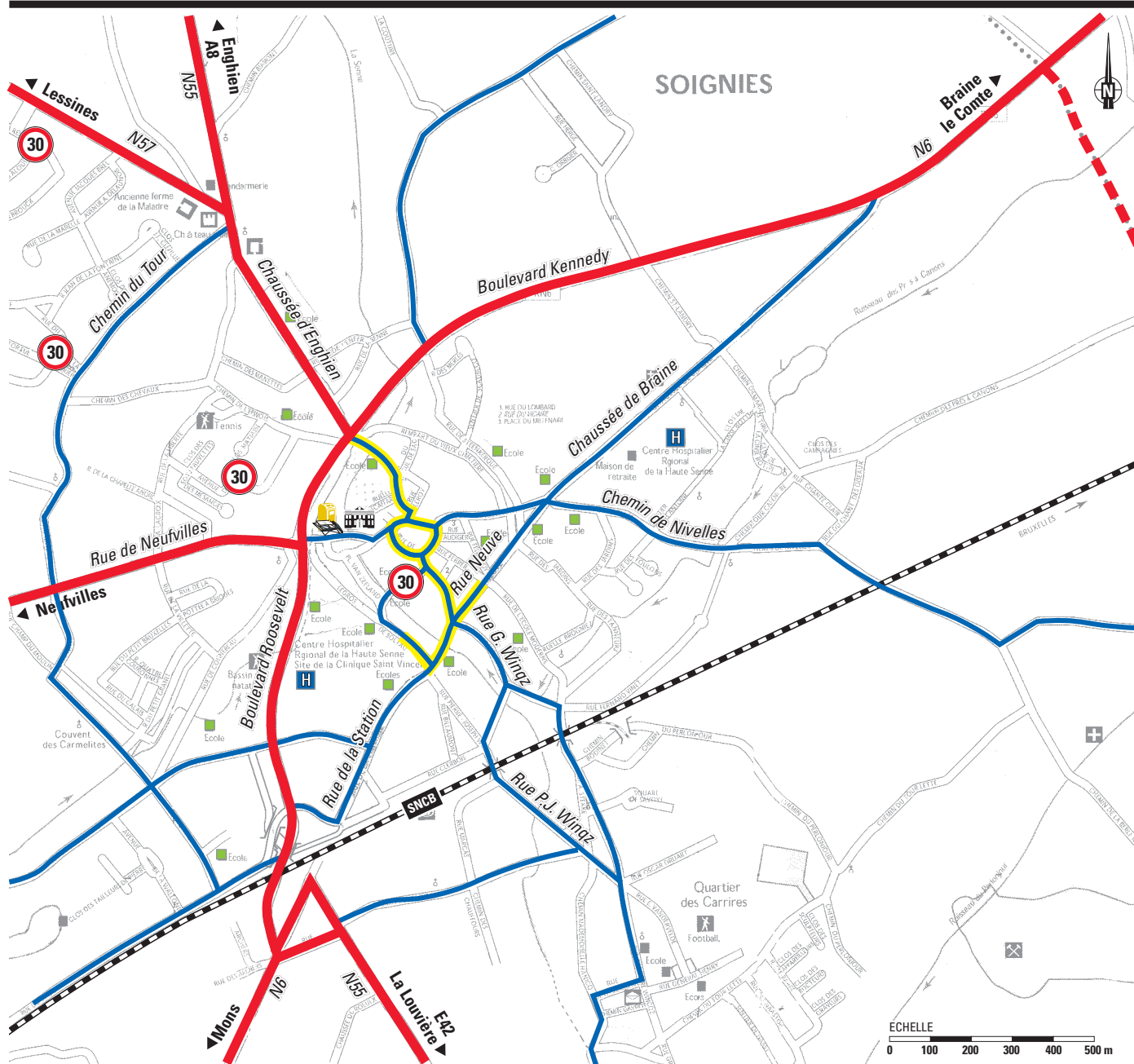
Plus des deux tiers des actifs travaillant à Soignies proviennent de l'arrondissement de Soignies et un sur cinq provient de l'arrondissement de Mons.

Hiérarchie actuelle du réseau routier - Situation mars 2003



- ◆ **Une position de carrefour entre 3 nationales :**
 - La nationale 6 (Mons-Soignies-Bruxelles)
 - La nationale 55 (Enghien-Soignies-Binche)
 - La nationale 57 (Lessines-Soignies)
- ◆ **Une accessibilité indirecte au réseau autoroutier :**
 - Liaison avec l'E19/E42 grâce à la N6 et la N55
 - Liaison avec l'A8 grâce à la N55
- ◆ **Une organisation radiale (en étoile) du réseau routier à partir du centre-ville de Soignies vers les autres pôles de la commune avec peu de liaisons tangentiels**
- ◆ **D'importantes carrières, accessibles uniquement par le réseau secondaire**

Hiérarchie actuelle du réseau routier dans le centre-ville de Soignies - Situation mars 2003

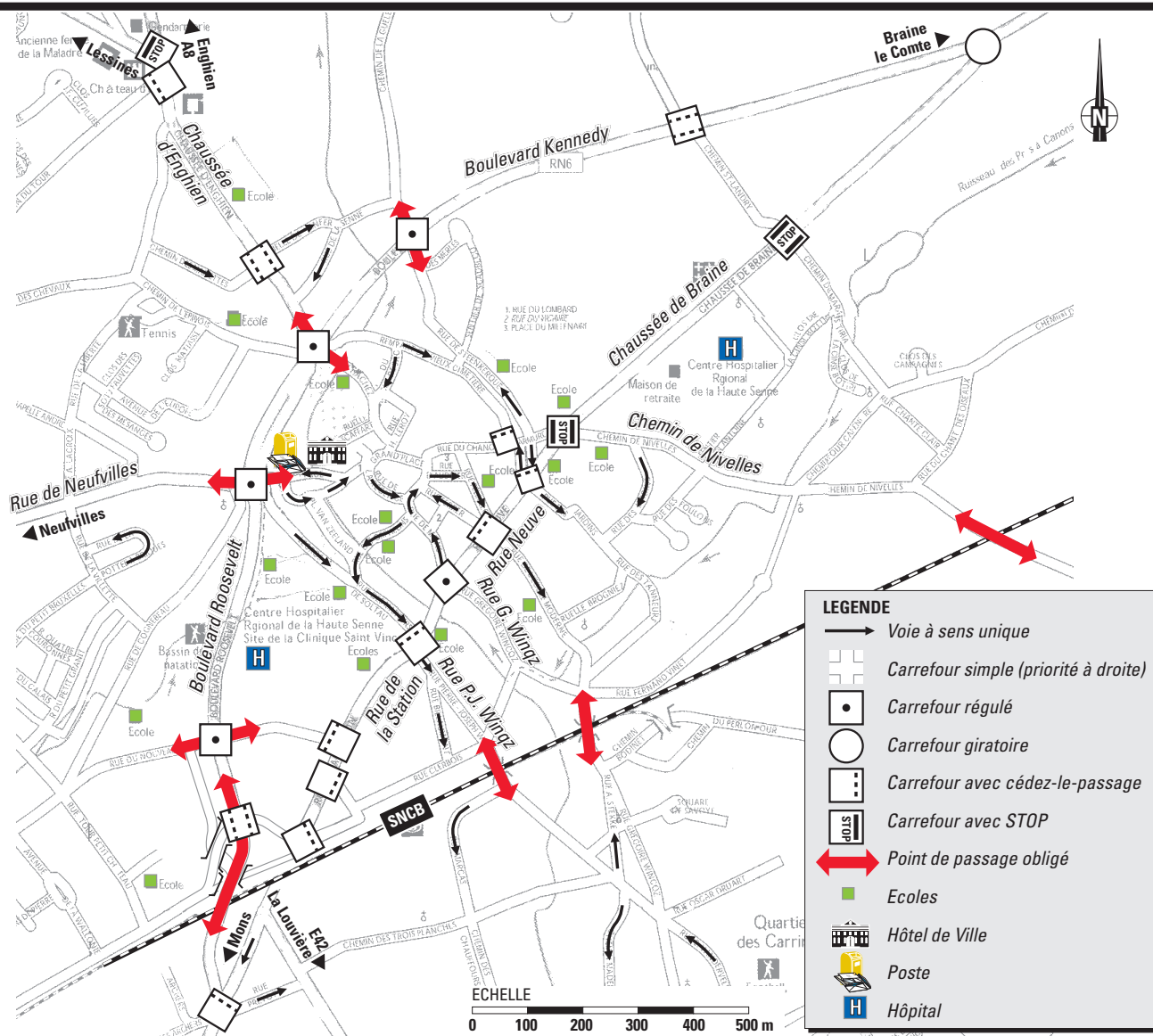


- ◆ Les boulevards (N6) remplissent une fonction de rocade du centre-ville historique
- ◆ Un réseau dense de voies interquartiers, qui apparaît non hiérarchisé

LEGENDE

- Voies principales (nationales)
- Voies secondaires (voies interquartiers)
- Voies locales
- 30 Zones 30 km/h
- Rues commerçantes

Schéma de circulation et exploitation des carrefours dans le centre-ville de Soignies - Situation mars 2003



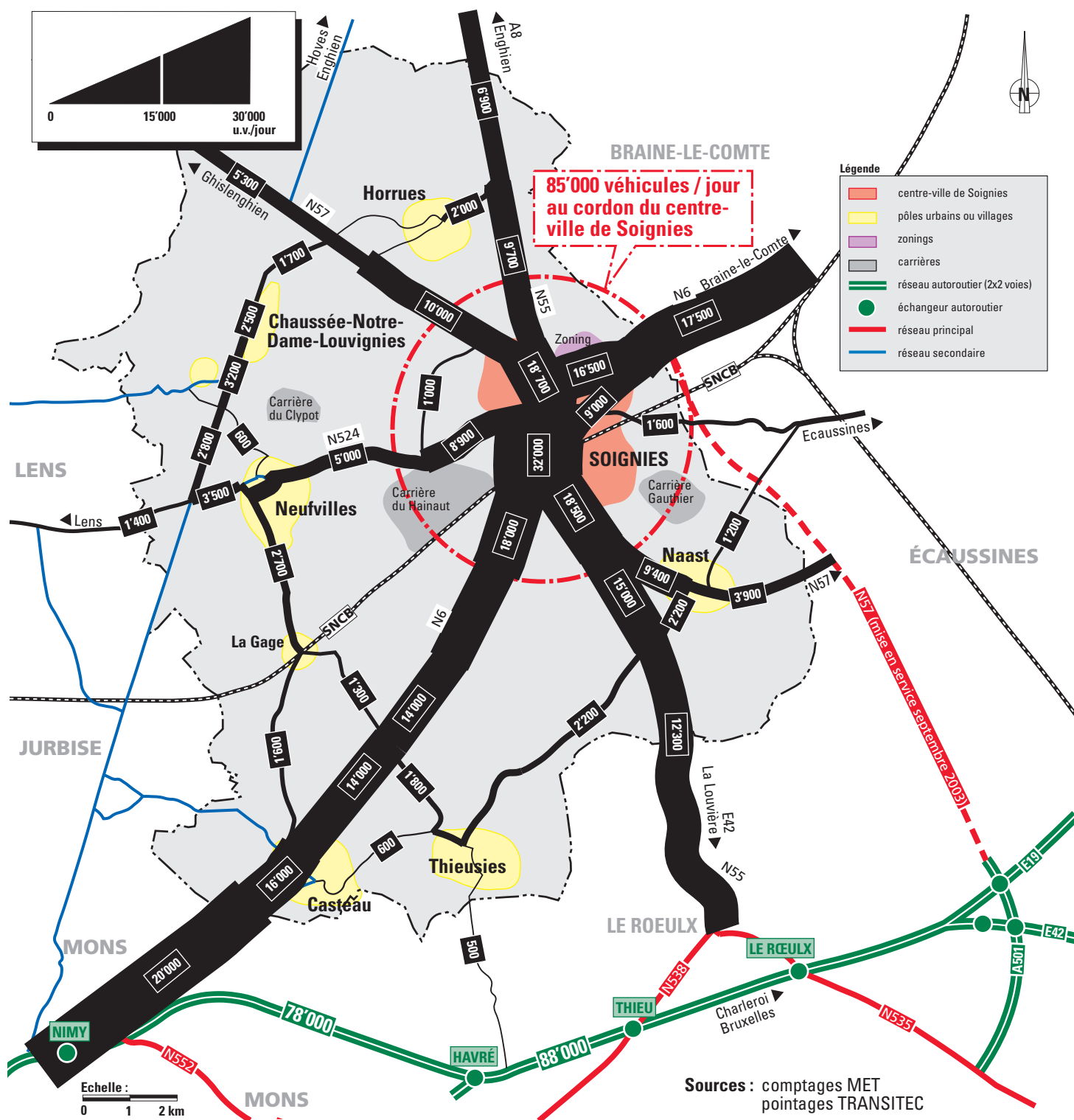
SCHEMA DE CIRCULATION

- ◆ Une organisation conditionnée par les points de passage de la voie ferrée et des boulevards F. Roosevelt et J. F. Kennedy (N6)
- ◆ De nombreux sens uniques dans le centre historique de Soignies, compte tenu du gabarit contraint des voiries
- ◆ Une organisation des circulations peu volontariste, notamment avec la possibilité de "court-circuit" du boulevard Roosevelt par l'axe historique de la N6 (rue de la Station - rue Neuve - chaussée de Braine)

EXPLOITATION DES CARREFOURS

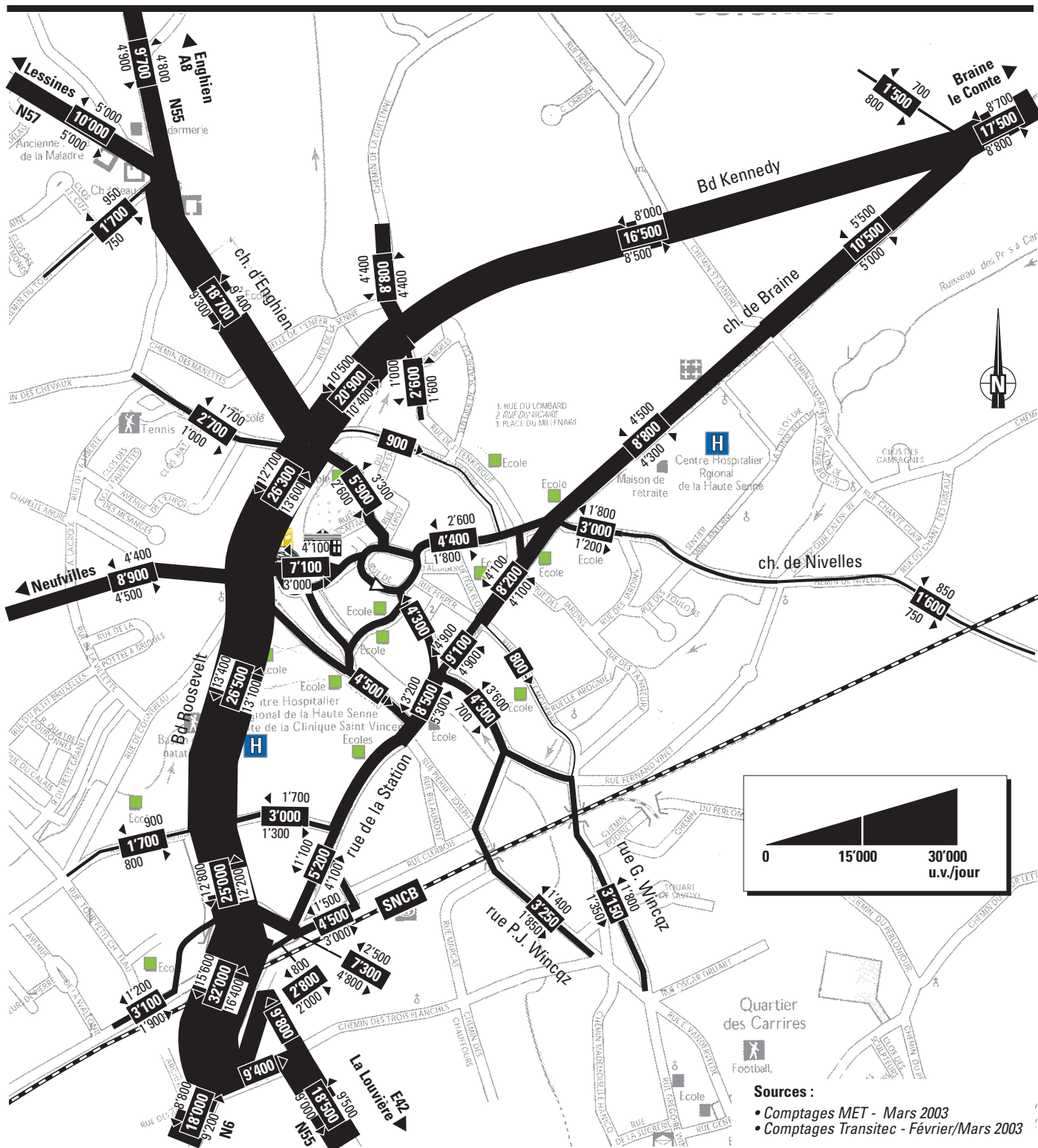
- ◆ Une régulation des principaux carrefours du boulevard F. Roosevelt, pour gérer les mouvements et sécuriser les traversées piétonnes
- ◆ Un fonctionnement des feux par phases, qui ne permet pas de sécuriser les flux automobiles (notamment les mouvements de tourner-à-gauche)
- ◆ Seuls les carrefours de l'axe Station-Neuve-Braine et les nationales disposent d'une gestion clairement identifiée
- ◆ Globalement, une exploitation qui ne permet pas d'avoir une gestion volontariste du trafic

Charges de trafic journalières (TJOM) - Situation mars 2003



- ◆ Le réseau routier principal (nationales) est très fortement sollicité, avec des charges de trafic de 10'000 à 20'000 véhicules/jour.
- ◆ Les charges de trafic sur le réseau secondaire sont de l'ordre de 1'000 à 3'000 véhicules/jour, hormis entre Soignies et Naast (plus de 9'000 véhicules/jour sur la rue de Flandre)
- ◆ Environ 85'000 véhicules/jour en relation avec le centre-ville de Soignies, alors que ce dernier regroupe moins de 13'000 habitants

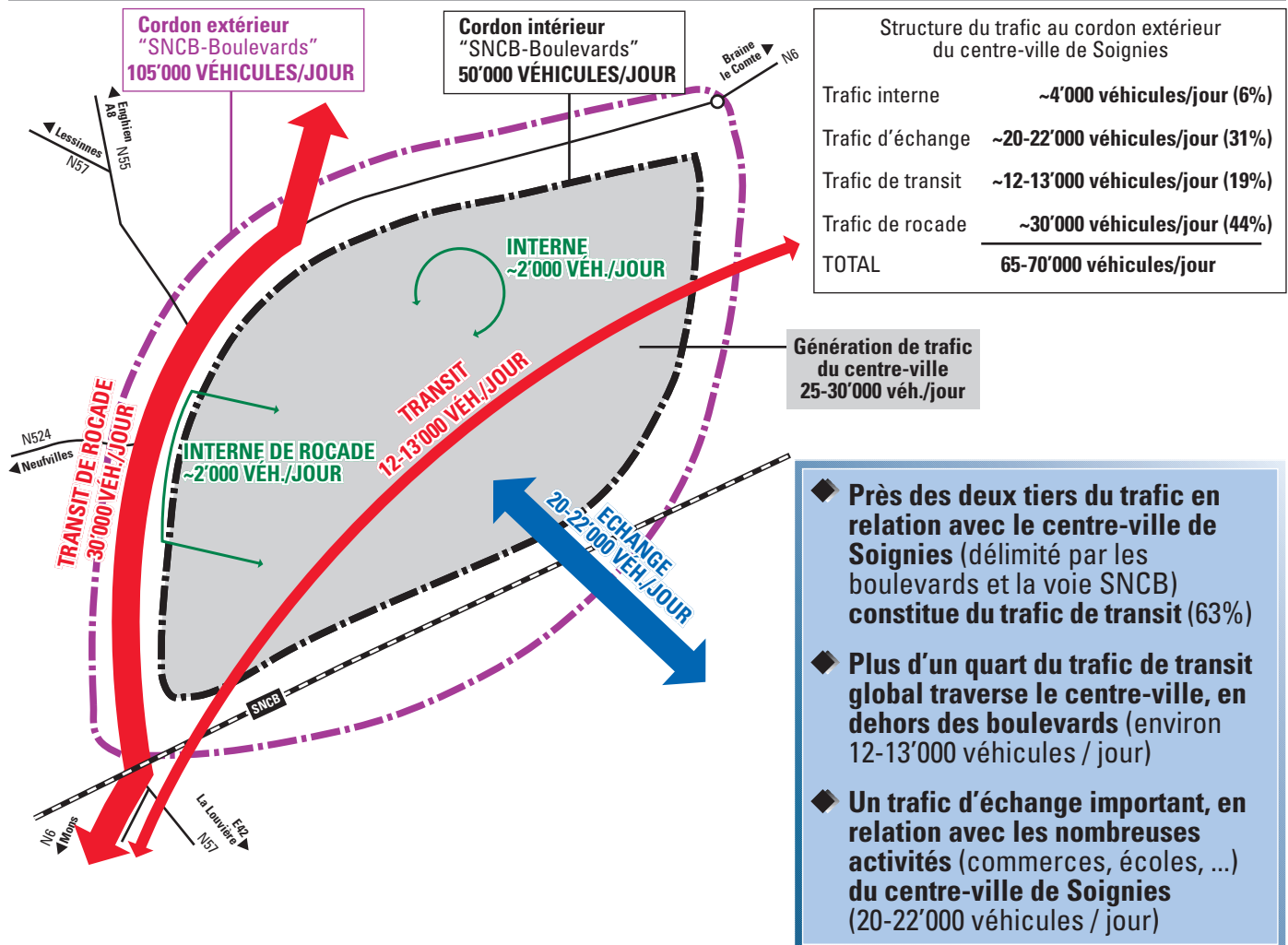
Charges de trafic dans le centre-ville de Soignies (TJOM) - Situation mars 2003



- ◆ Des charges de trafic de 16'000 à 32'000 véhicules par jour sur les boulevards (N6)
- ◆ L'axe Station/Neuve/Braine est très sollicité avec des charges de trafic comprises entre 5'000 et 11'000 véhicules/jour
- ◆ Des charges de trafic de l'ordre de 4'000 à 7'000 véhicules par jour sur les voies du cœur historique de Soignies (rue de Mons, rue Léon Hachez, rue Ch. Scarmure)

Structure du trafic au cordon du centre-ville de Soignies

Structure du trafic



Génération de trafic du centre-ville de Soignies

Hypothèses :

Estimation de la génération du trafic du centre-ville de Soignies :

A. Contexte socio-économique :

- 3200 habitants x 2,5 à 3 déplacements mot./jour/hab. = 8'000 à 10'000 déplacements/j.
- 2900 emplois x 6 à 7 déplacements mot./jour/hab. = 17'000 à 20'000 déplacements/j.

TOTAL = 25'000 à 30'000 déplacements/j.

B. Stationnement :

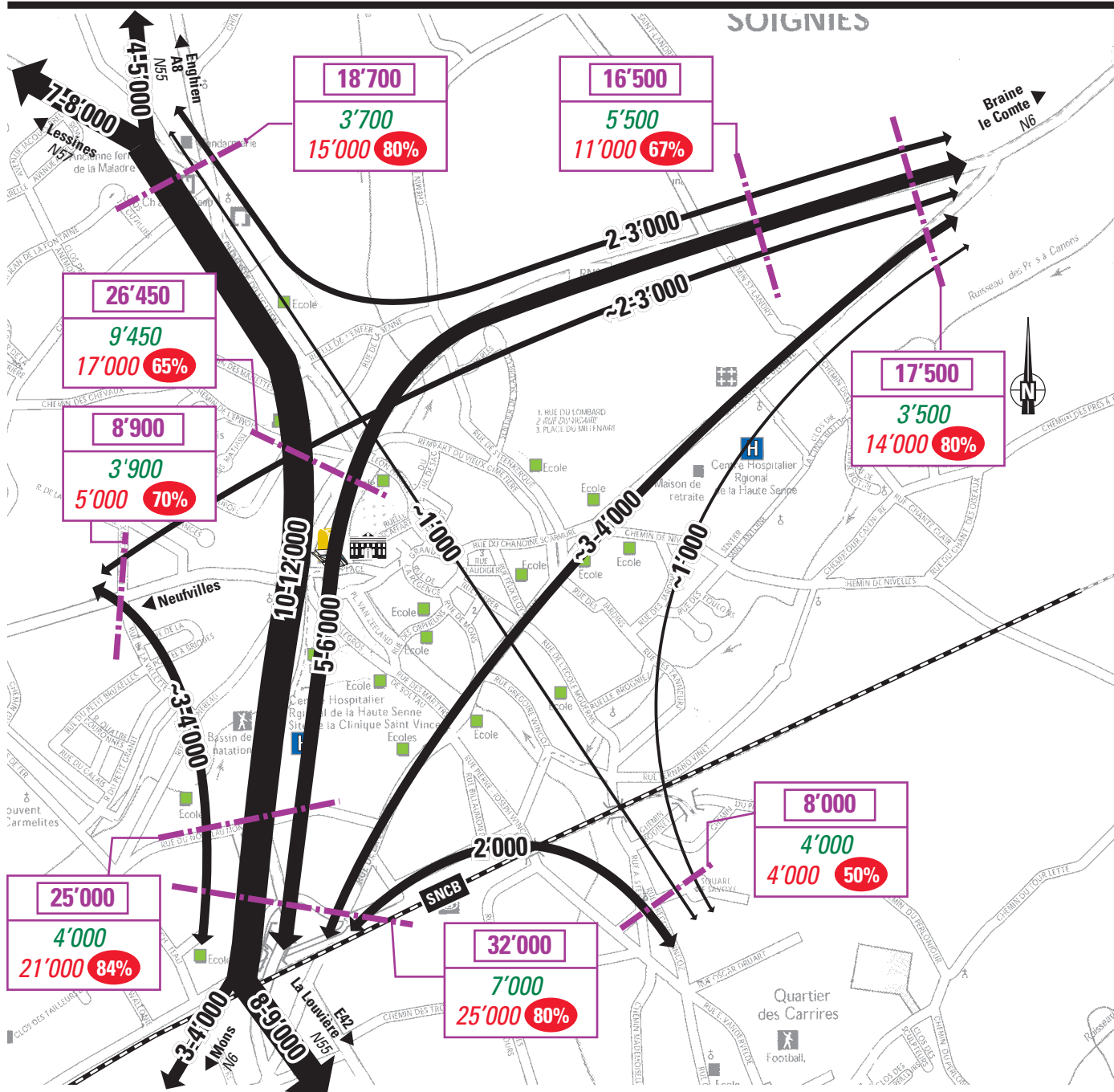
- Stationnement public : 2'070 places occupées à 65% x 4 à 5 de rotation x 2 déplacements mot. = 11'000 à 14'000 déplacements/j.
- Stationnement sur les parkings des supermarchés : 100 places x 9 à 11 de rotation x 2 déplacements mot. = 1'500 à 2'000 déplacements/j.
- Dépose minute lié aux écoles = 4'400 élèves, dt 70% ext. au c.-ville, part VP = 65% - 1,5 à 2 élèves /VP - 4 dépl. mot. = 12'000 à 16'000 déplacements/j
- Pick-up/livraisons/stationnement privé = 2'000 à 3'000 déplacements/j

TOTAL = 26'500 à 35'000 déplacements/j

◆ Génération de trafic admise pour le centre-ville de Soignies : 25'000 à 30'000 déplacements/jour

- trafic interne = 3 à 4'000 véh./j.
- trafic d'échange = 20 à 22'000 véh./j.

Analyse des principaux flux de grand transit dans le centre-ville de Soignies

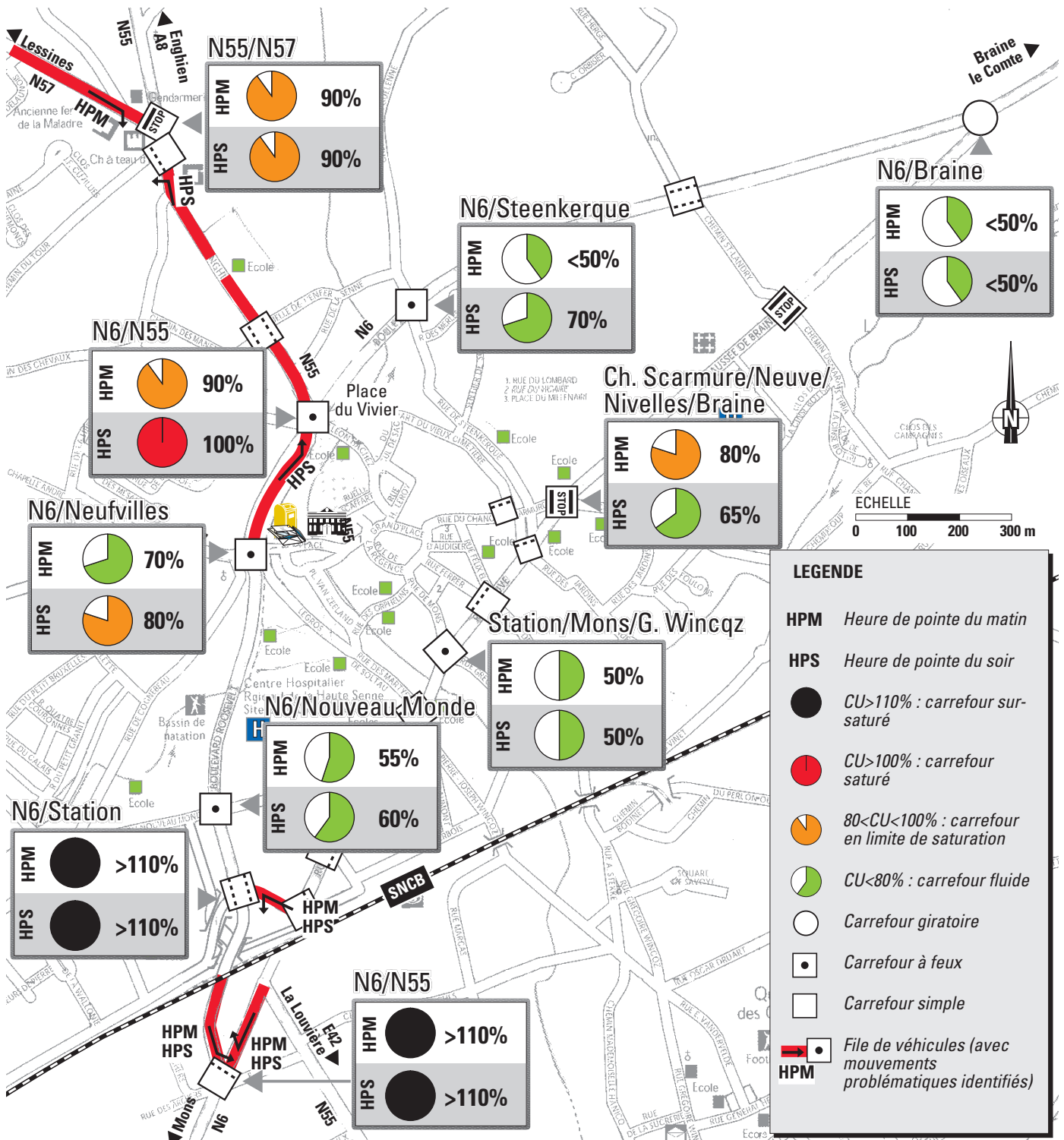


- ◆ D'importants flux de transit entre les nationales 55 et 57, au Nord de Soignies et les nationales 6 et 55, au Sud de Soignies (environ 10-12'000 véh./jour empruntant les boulevards)
- ◆ Un important trafic de transit sur l'axe de la N6 (environ 5-6'000 véh./jour)
- ◆ Des charges de trafic de transit (en section) sur les boulevards très élevées, de 11 à 25'000 véhicules/jour
- ◆ Aux entrées du centre-ville de Soignies, les charges de transit représentent environ 80% du trafic en section sur chaque nationale
- ◆ Sur l'axe Station-Neuve-Braine, le trafic de transit représente 30 à 50% du trafic total en section

LEGENDE

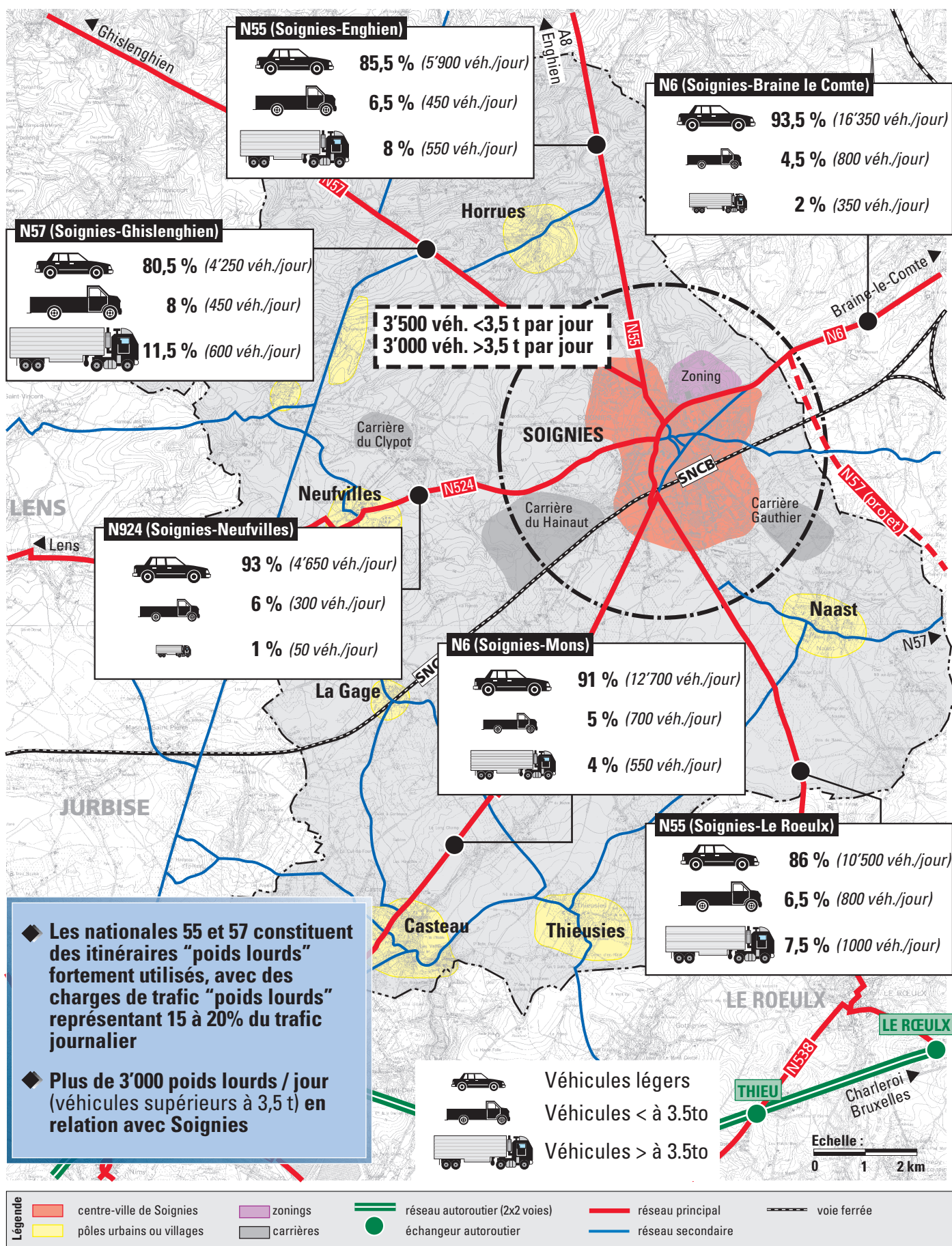
- 8'000** Trafic total en section
- 4'000** Trafic d'échange
- 4'000** Trafic de transit
- 50%** Part du trafic de transit par rapport au trafic total

Capacité utilisée des carrefours aux heures de pointe - Situation mars 2003

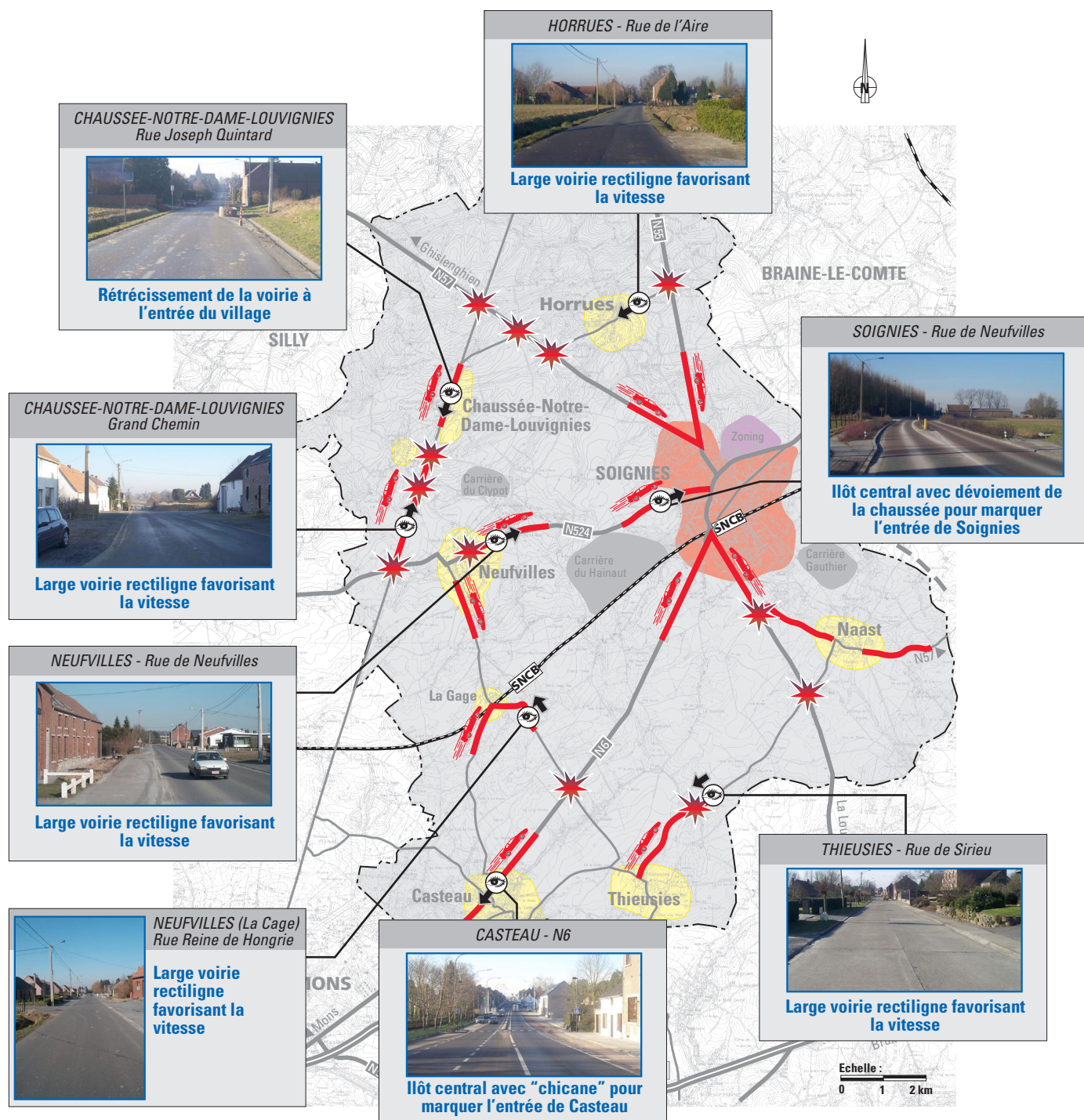


- ◆ Une saturation des carrefours Boulevard/Station et N6/N55, "au bas du Viaduc", ainsi que des problèmes de circulation au niveau du carrefour N55/N57 aux heures de pointe, du fait de l'absence de régulation
- ◆ Le carrefour N6/N55 (place du Vivier) est fortement sollicité, notamment à l'heure de pointe du soir
- ◆ Un fonctionnement fluide des carrefours sur les boulevards du fait de leur dimensionnement généreux (2x2 voies + voie de tourner-à-gauche sur l'axe des boulevards)
- ◆ Pas de problème spécifique d'exploitation sur le reste du réseau routier

Analyse du trafic poids lourds



Sécurité routière "subjective" - Les villages



LEGENDE



Carrefours accidentogènes

Voiries généreuse favorisant la pratique de vitesse élevée en entrée d'agglomération

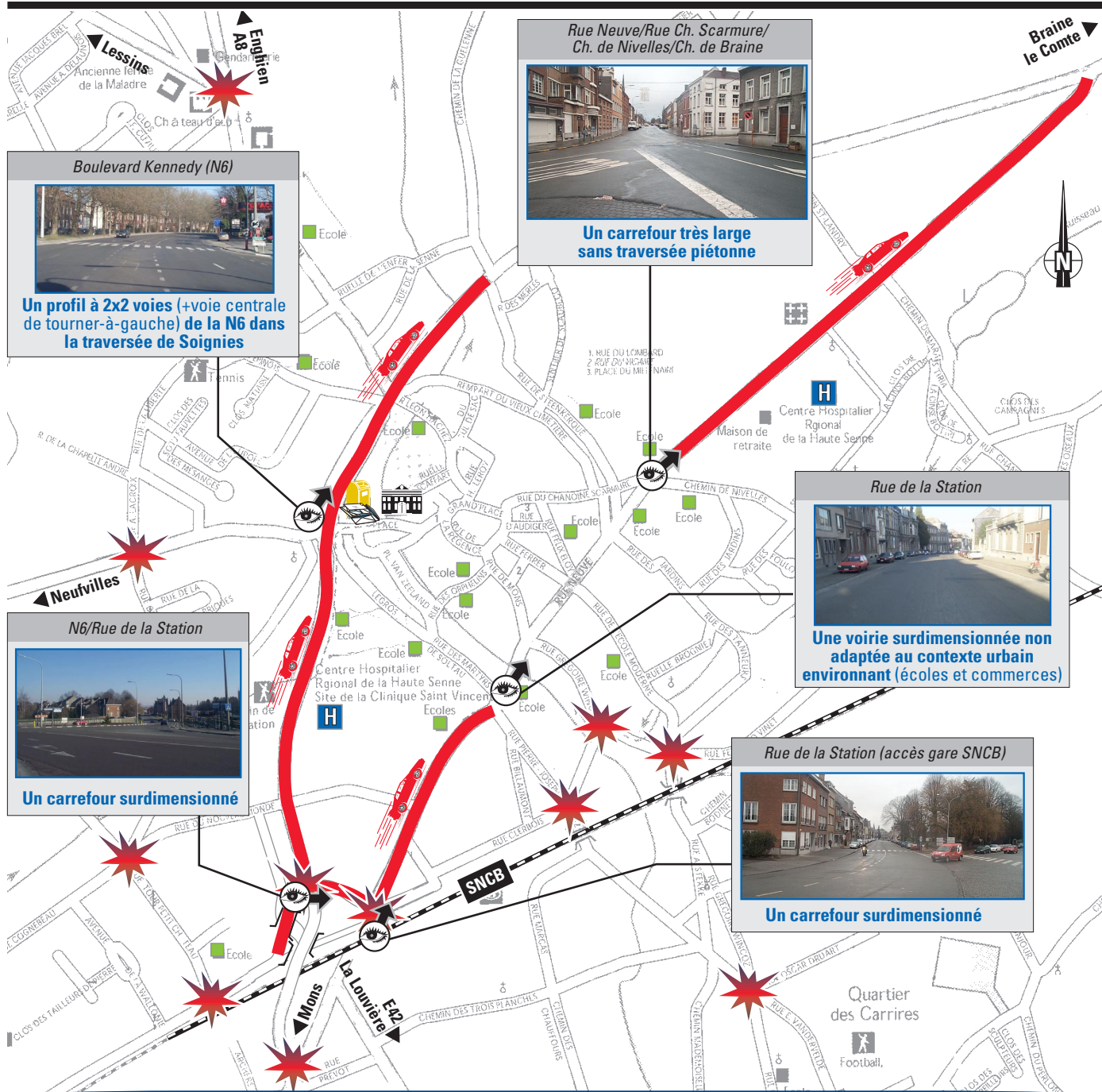
◆ De nombreux carrefours accidentogènes

- absence de visibilité (bâti proche de la voirie - profil en "montagnes russes" de la N57)
- vitesse élevée sur les nationales

◆ Quelques aménagements d'entrée de village existants

◆ Généralement, des voiries surdimensionnées favorisant la vitesse

Sécurité routière "subjective" - Le centre-ville de Soignies



LEGENDE



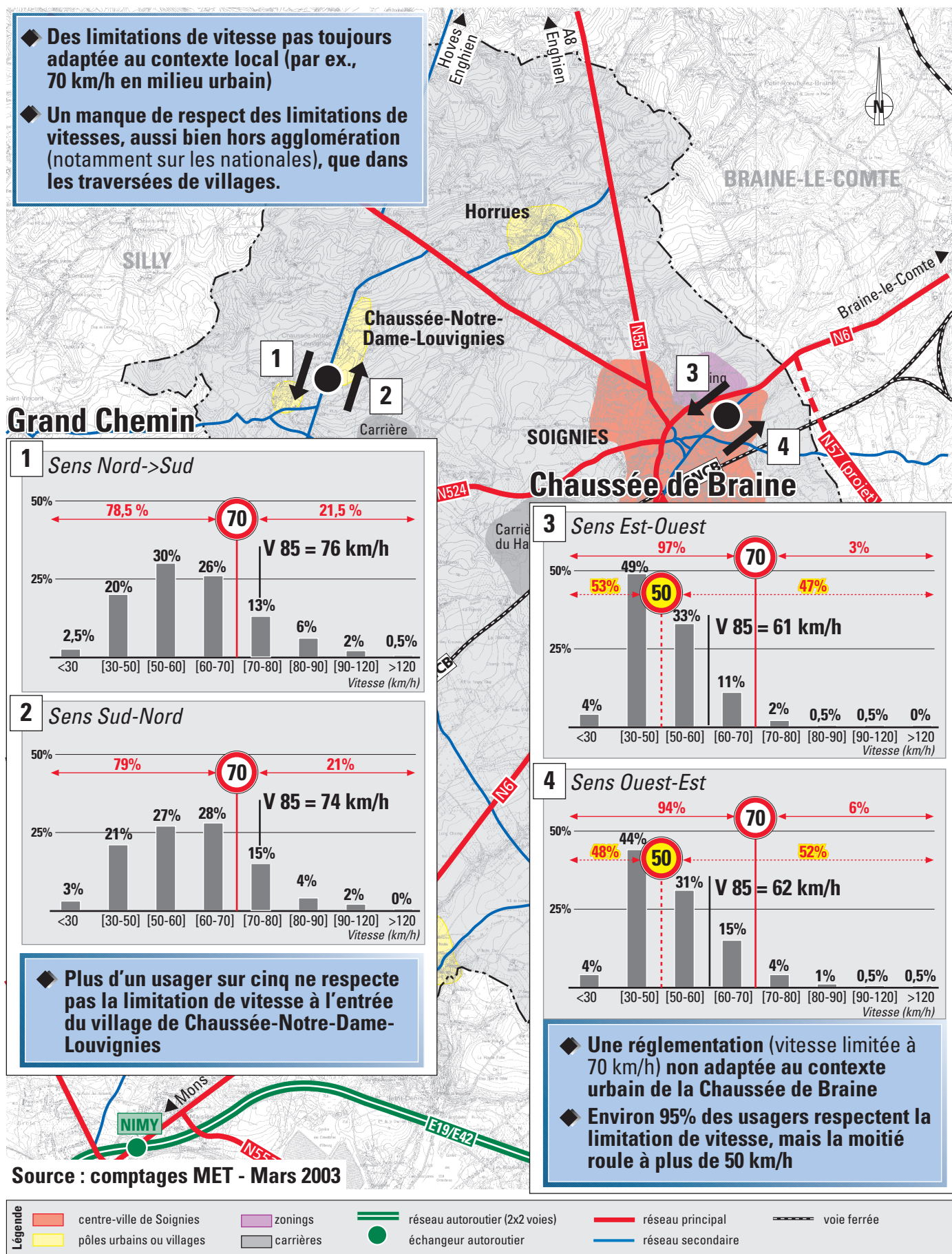
◆ Les "boulevards" (N6), un axe de traversée du centre-ville de Soignies :

- qui crée une véritable coupure dans le tissu urbain
- qui favorise la pratique de vitesses élevées
- qui présente des traversées piétonnes extrêmement larges

◆ L'axe "historique" de la N6 (Station-Neuve-Braine) reste surdimensionné

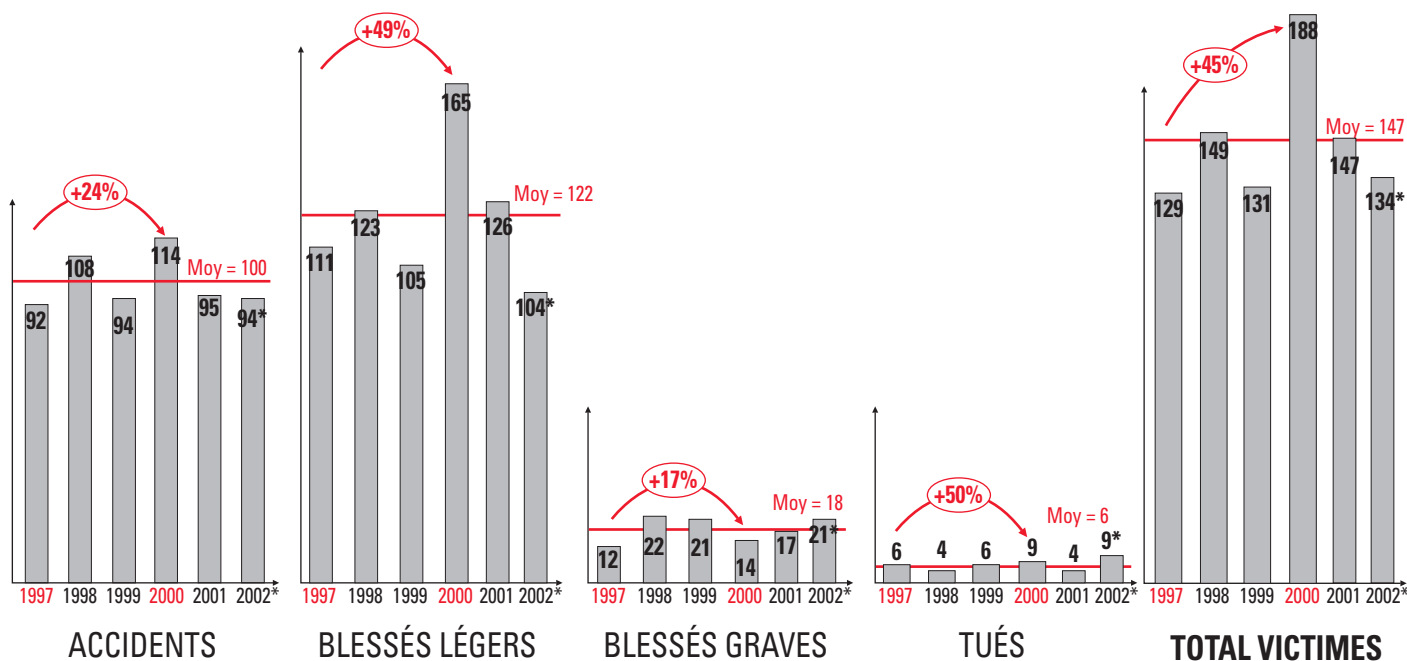
- ◆ De très nombreux carrefours accidentogènes (voirie surdimensionnée, absence de visibilité, principe de gestion non adapté), notamment les carrefours N55/N57 et N6/N55/Prévot

Sécurité routière - Analyse des vitesses



Sécurité routière - données d'accidentologie

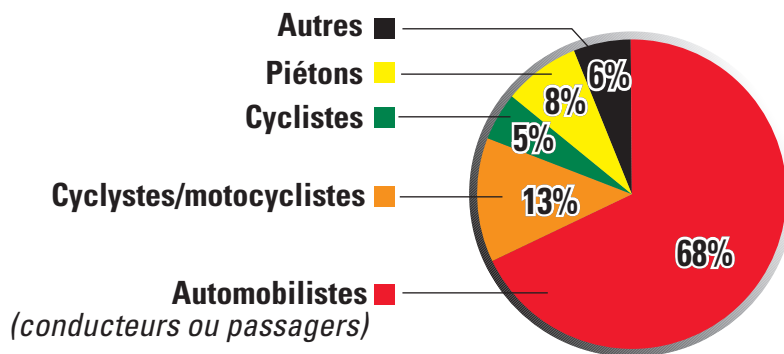
Evolution du nombre d'accidents et de victimes entre 1997 et 2000



* 2002 : données provisoires

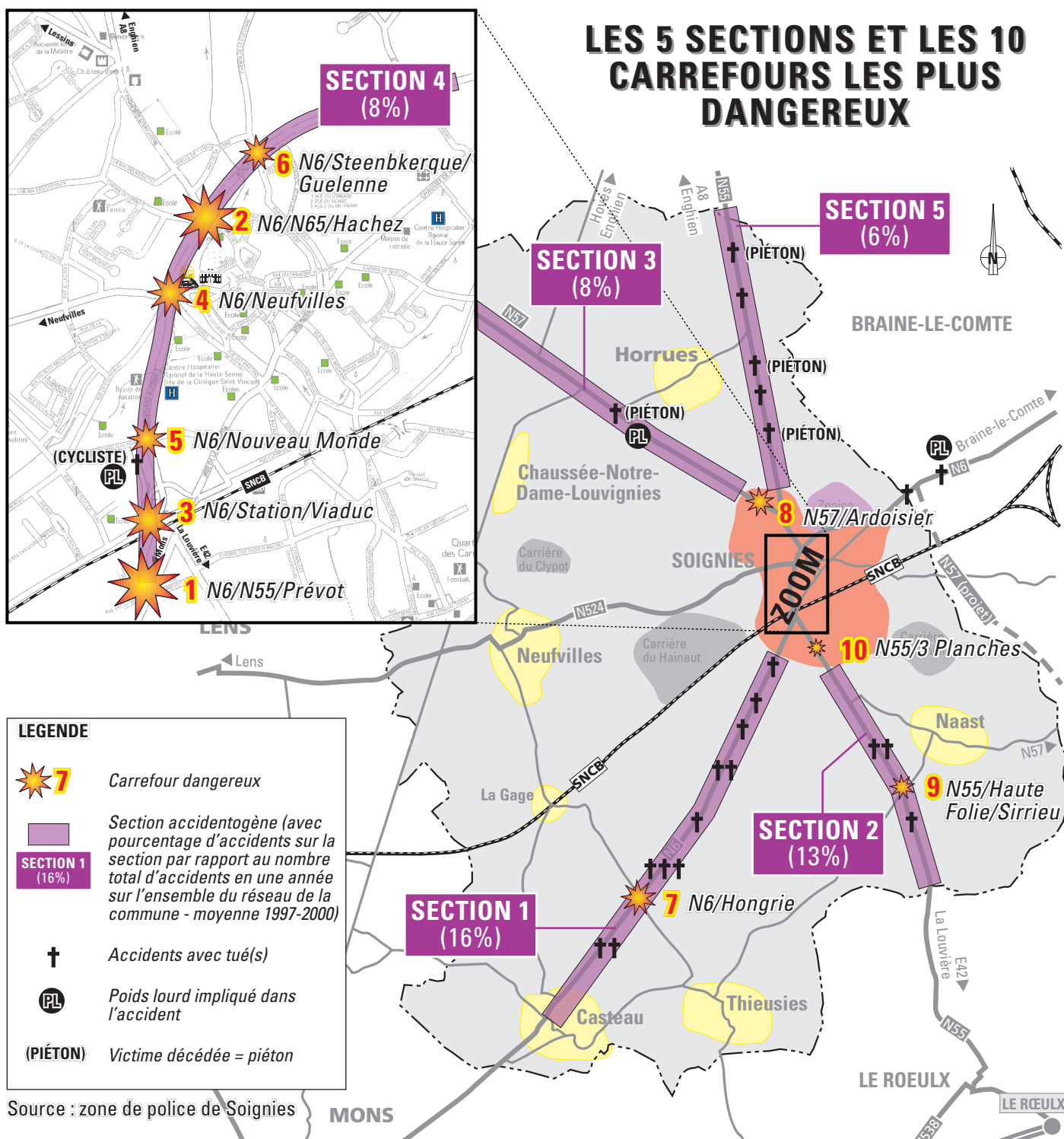
Source : zone de police de Soignies

Typologie des victimes d'accidents routiers



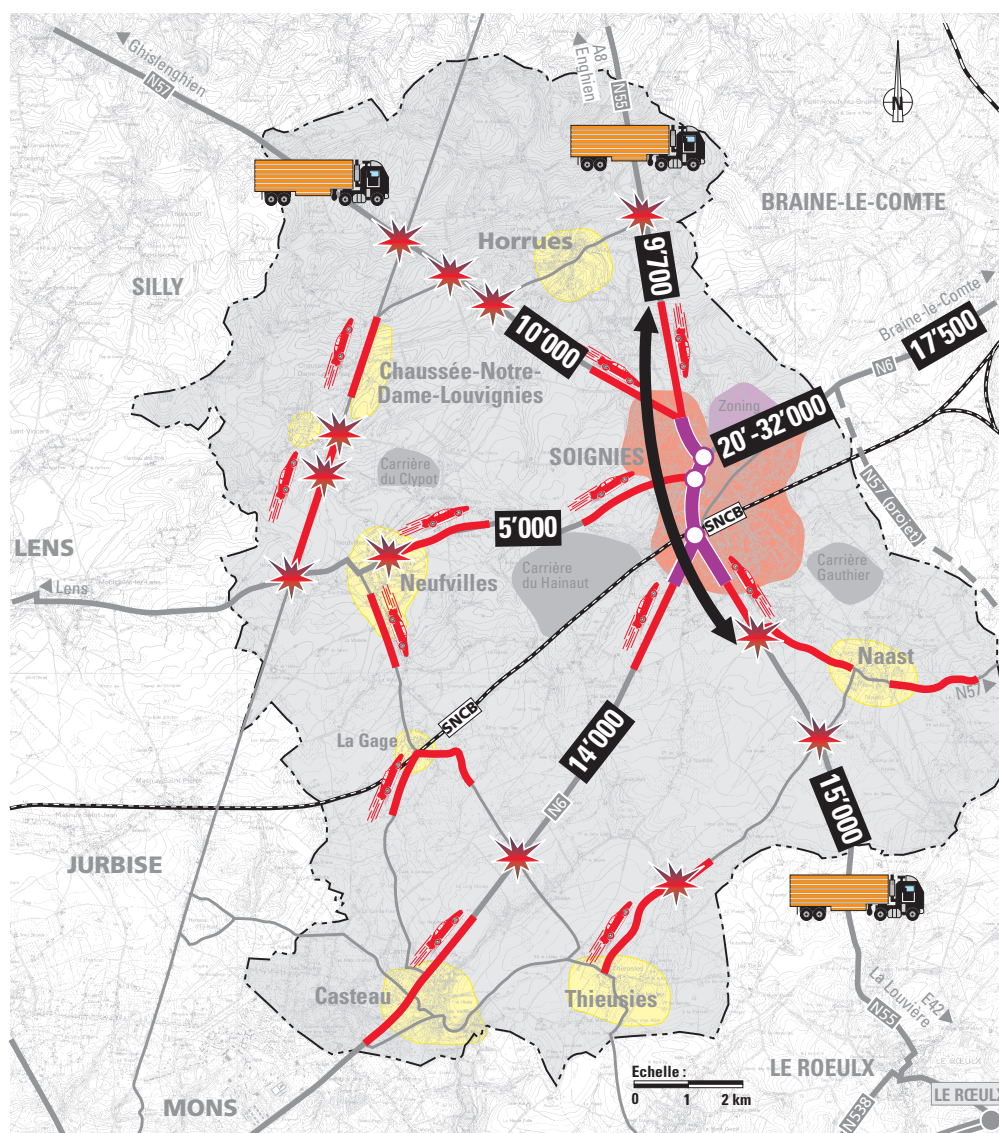
- ◆ En moyenne, 100 accidents et près de 150 victimes (dont 6 tués), recensés par an
- ◆ En 2000, près de 190 victimes pour 25'000 habitants, soit 7,6 victimes/1'000 habitants !
- ◆ Une augmentation de 45% du nombre de victimes entre 1997 et 2000 !
- ◆ Une baisse du nombre d'accidents et de victimes qui semble s'amorcer depuis 2001
- ◆ 38 personnes décédées en 6 ans

Sécurité routière - Analyse des sections et des carrefours accidentogènes



- ◆ La N6, entre Soignies et Mons, constitue l'axe routier le plus accidentogène de la commune (avec notamment plus de la moitié des accidents mortels)
- ◆ Le carrefour N6/N55/Rue de Prévot constitue le carrefour le plus dangereux de la commune
- ◆ Les boulevards concentrent les 6 carrefours les plus accidentogènes de la commune
- ◆ La N6 (Soignies-Mons), la N55 (Soignies-Le Rœulx) et la N57 (Soignies-Ghislenghien) sont des sections plus dangereuses que les "boulevards" (hors carrefours)

Synthèse du diagnostic en matière de circulations motorisées



◆ Une position de carrefour entre la Flandre, le Tournaisis et la région du Centre



◆ Des charges de trafic poids lourds très élevées sur la N55 et la N57 (15 à 20% du trafic journalier)



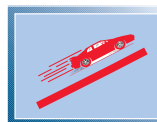
◆ Des volumes de trafic importants sur les nationales et les "boulevards"



◆ De nombreux carrefours accidentogènes, notamment sur les nationales et les boulevards



◆ Environ 40'000 véh./jour en transit à travers le centre-ville de Soignies (soit 63% du trafic en relation avec ce dernier)



◆ Des problèmes de vitesses sur les nationales, dans la traversée de nombreux villages et aux entrées du centre-ville de Soignies

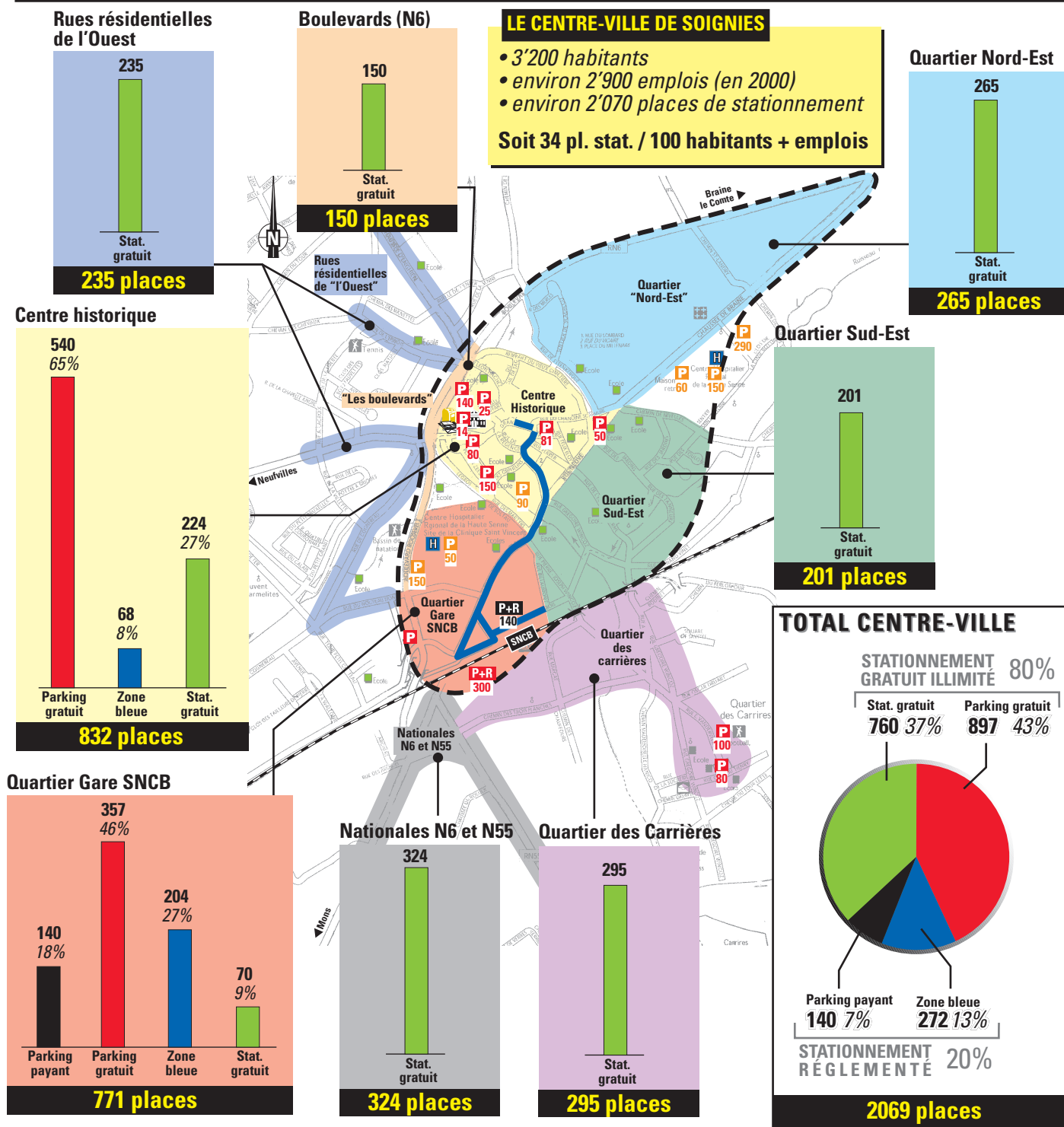


◆ Des problèmes de congestion sur les "boulevards" et les entrées du centre-ville aux heures de pointe



◆ Des problèmes graves en matière de sécurité routière : 100 accidents et 150 victimes recensés par an, dont 6 tués (moyenne 1997-2002)

Offre de stationnement public dans le centre-ville de Soignies - Situation mars 2003



- ◆ Une offre globale de près de 2'100 places de stationnement, dont seulement 20% sont réglementées ("zone bleue" ou stationnement payant)
- ◆ Une réglementation en zone bleue du stationnement sur voirie dans le quartier de la gare SNCB qui incite à l'usage des parkings relais
- ◆ Moins d'une place sur 10 est réglementée dans le centre historique commerçant !
- ◆ Une offre de stationnement en parking pléthorique (4 places sur 10)
- ◆ Près de 800 places disponibles dans des parkings privés à usage public (hôpitaux, supermarchés, ...)

LEGENDE

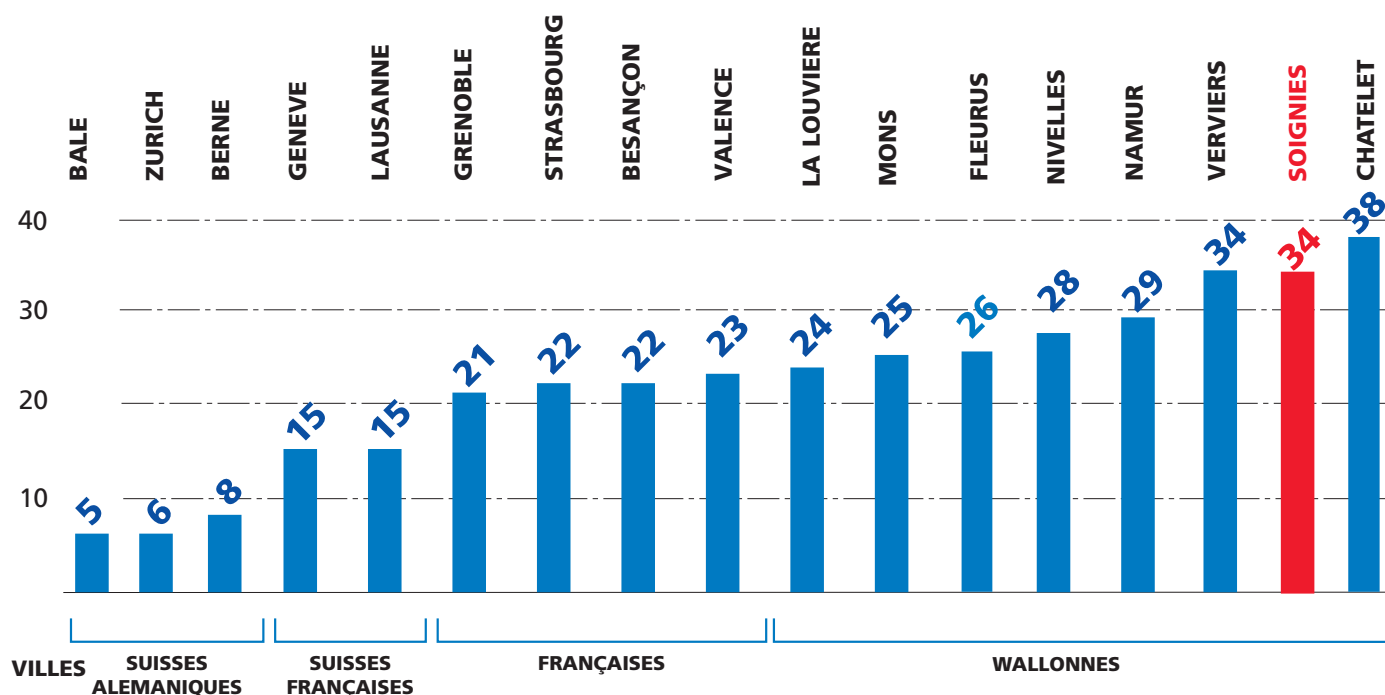
- Parking gratuit
- Parking payant
- Parking privé à usage public
- Zone "bleue" (stationnement gratuit limité à 1h30)

Comparaison de l'offre en stationnement avec d'autres centres-villes

La demande de stationnement étant principalement générée par les habitants et les emplois, le nombre de places offertes leur est-il proportionnel ?

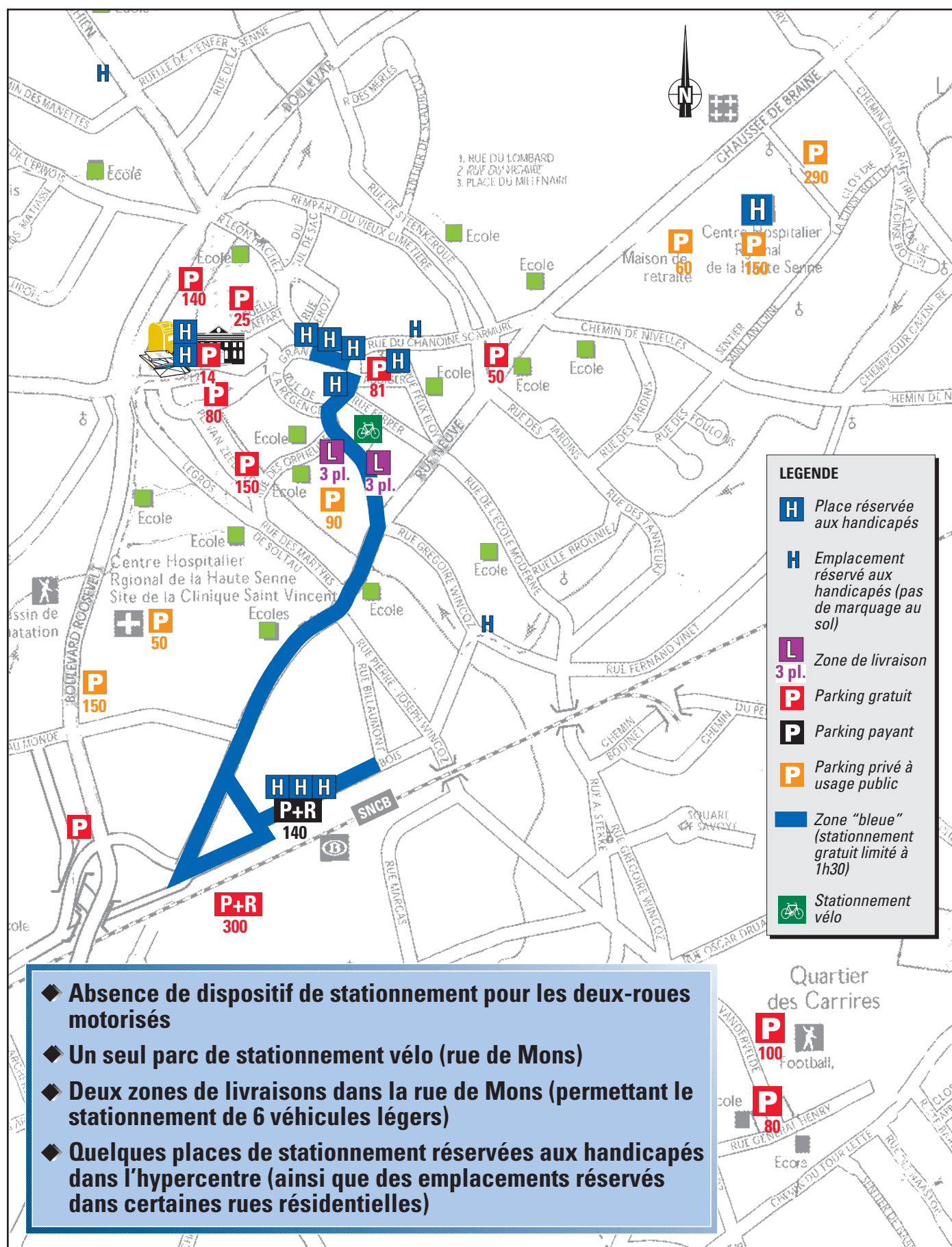


Places publiques au centre-ville pour 100 habitants + emplois

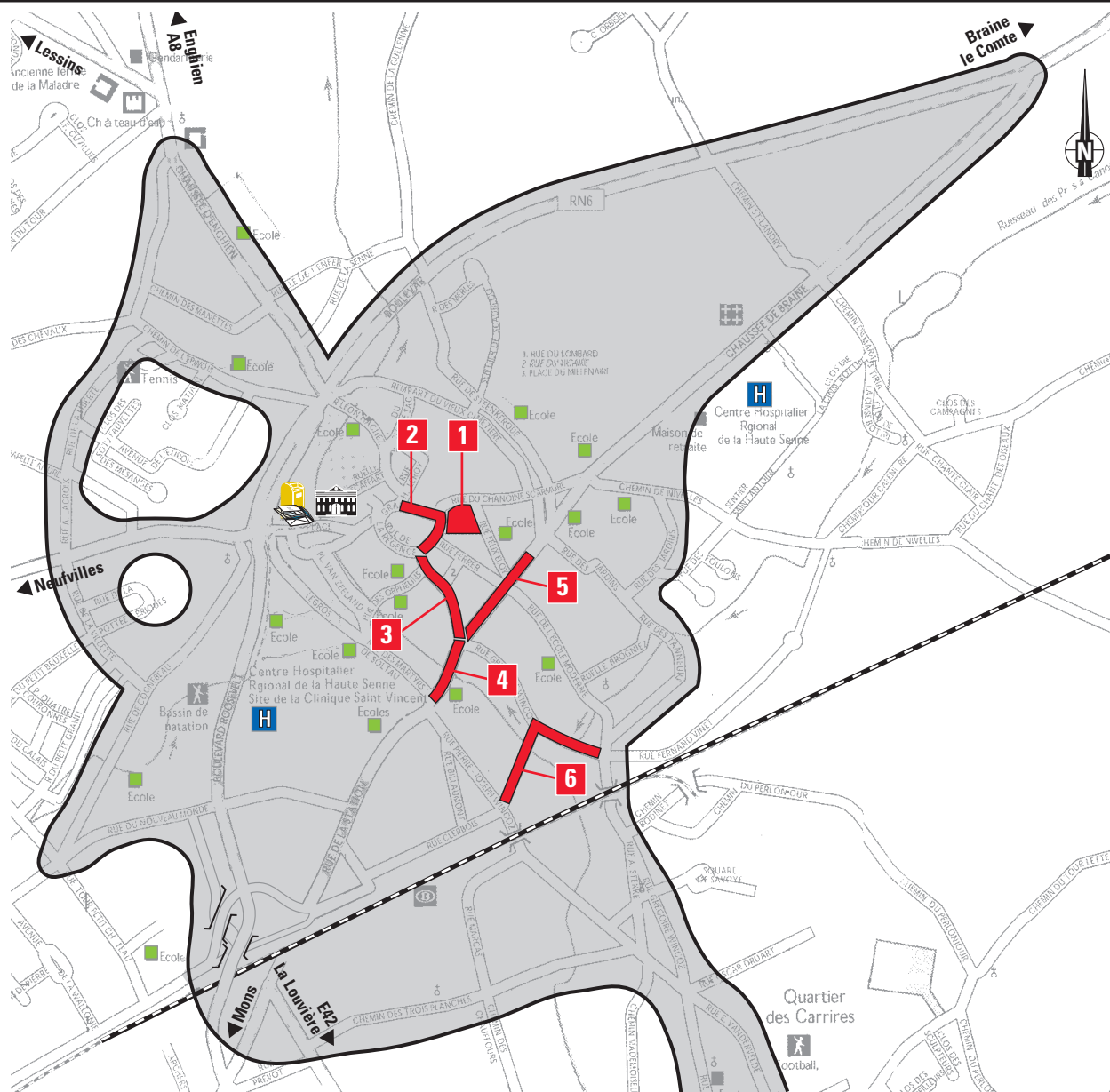


- Avec en moyenne 28-29 places pour 100 habitants + emplois, les villes wallonnes ont une offre en stationnement public au centre-ville plutôt généreuse
- Avec une offre en stationnement public de 34 places pour 100 habitants + emplois dans le centre-ville, Soignies se situe largement au-dessus de la moyenne des villes wallonnes
- Le stationnement public dans le centre-ville de Soignies offre une marge de manœuvre importante

Offre de stationnement pour les usagers spécifiques



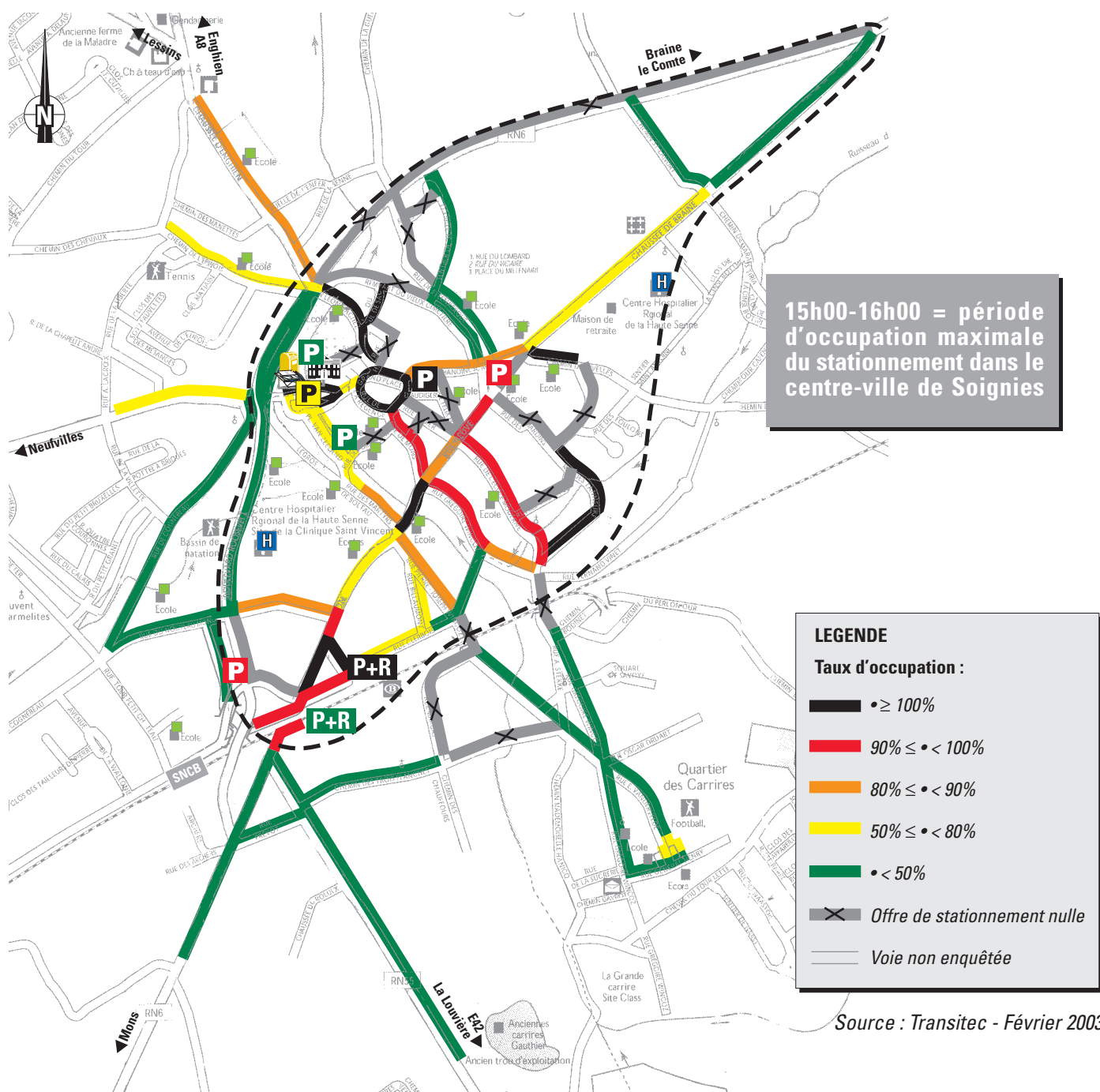
Localisation des zones d'enquête de stationnement



- ◆ **Jour de déroulement des enquêtes : jeudi 20 février 2003**
- ◆ **Des relevés d'occupation (à 6h, 10h, 15h et 20h) dans l'ensemble du centre-ville de Soignies, hormis les secteurs où l'offre privée est prépondérante (lotissements)**
- ◆ **6 zones d'enquête de rotation (par relevé de plaques minéralogiques de 6h30 à 19h30) :**

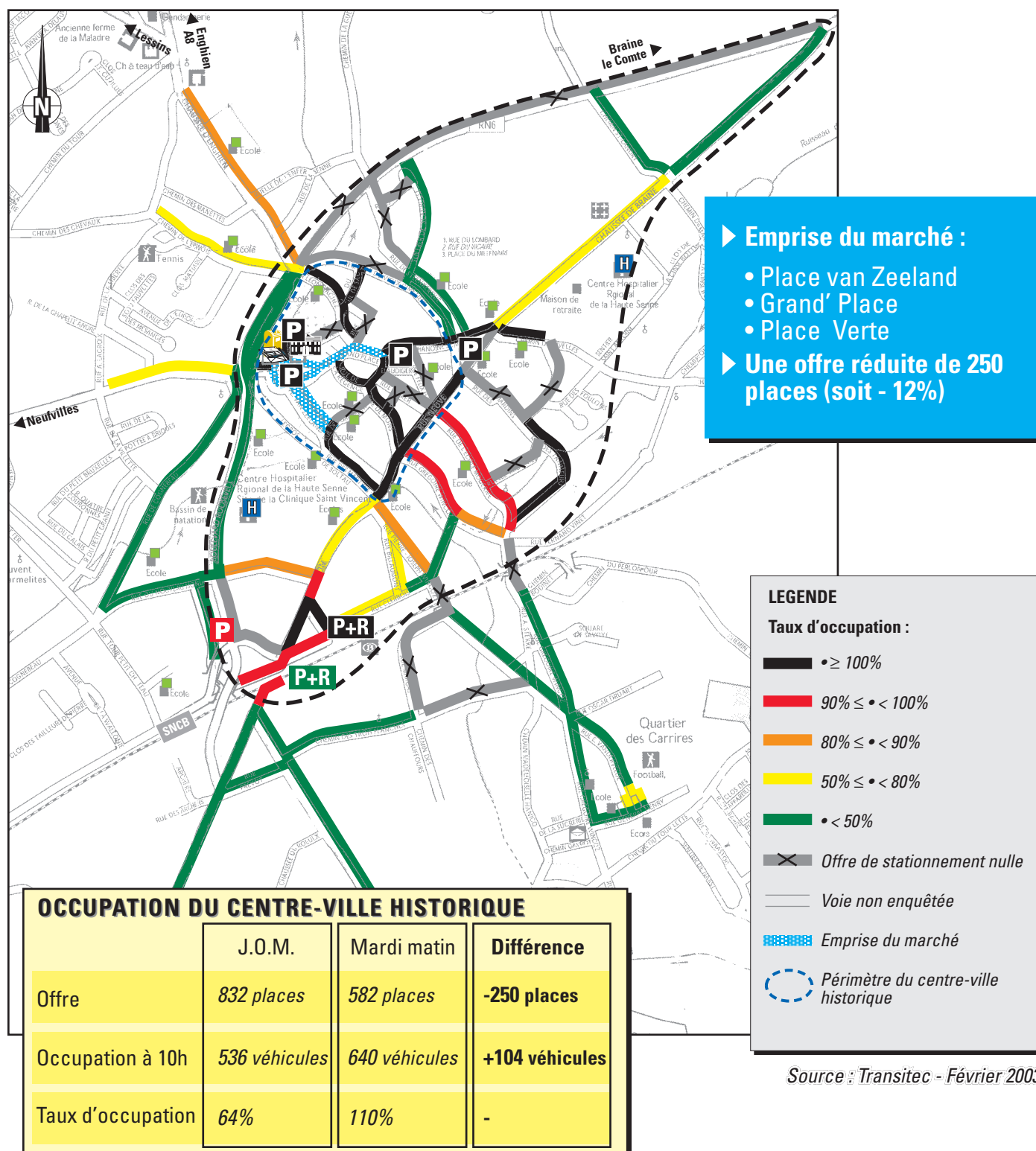
- 1** place du Millénaire (parking au cœur du centre historique) : **87 places de stationnement gratuit et illimité**
- 2** Grand Place et rue de Mons (voies bordant la Collégiale) : **29 places de stationnement réglementée en zone bleue**
- 3** Rue de Mons (principale artère commerçante) : **18 places de stationnement réglementé en zone bleue + 5 places de livraisons**
- 4** Rue de la Station (rue commerçante) : **14 places de stationnement réglementé en zone bleue**
- 5** Rue Neuve (rue commerçante) : **15 places de stationnement gratuit et illimité**
- 6** Rues G. Wincqz et Clerbois (rues résidentielles) : **51 places de stationnement gratuit et illimité**

Occupation du stationnement en journée (à 15h00) dans le centre-ville de Soignies



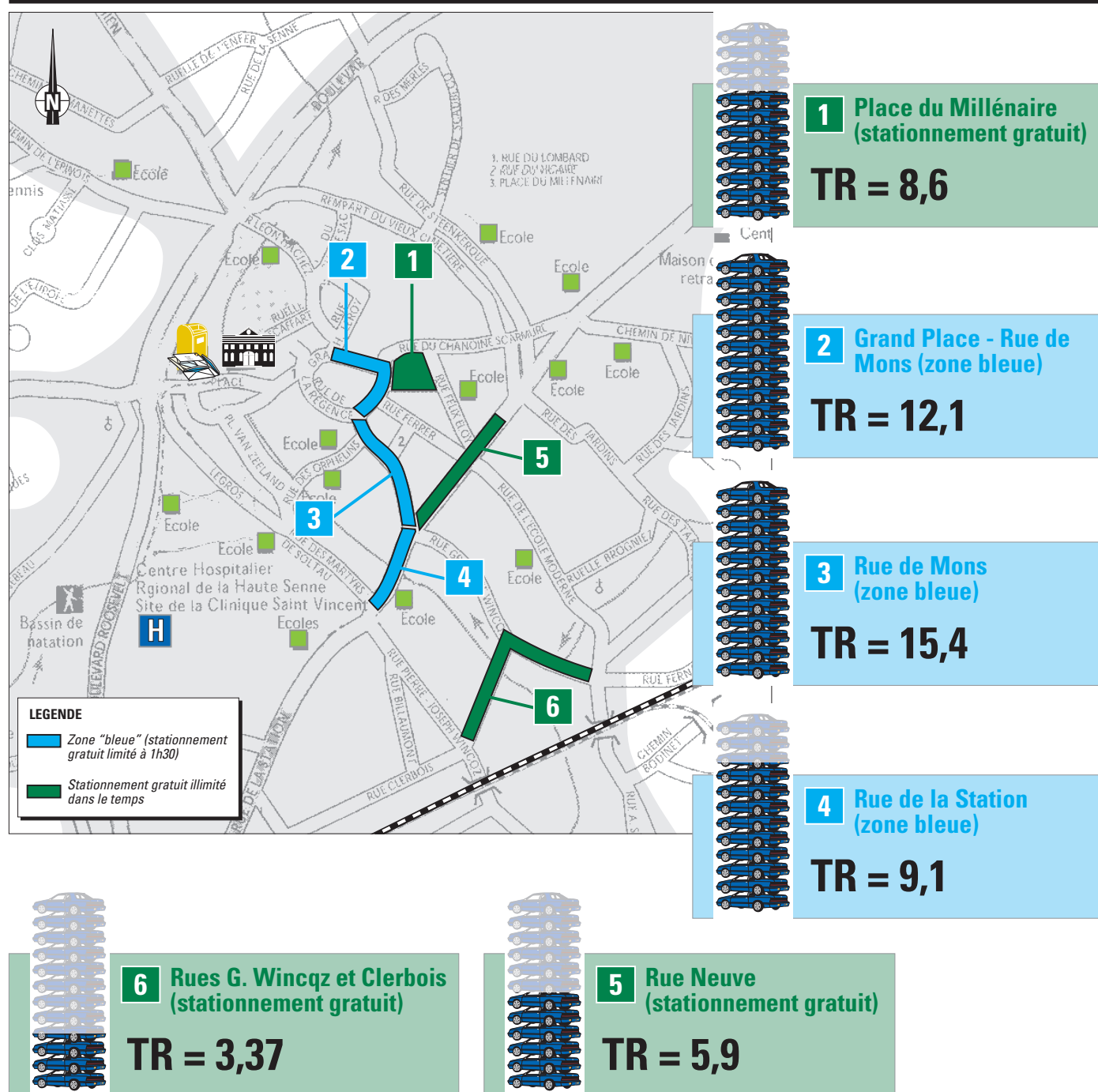
- ◆ Globalement, moins de 6 places sur 10 sont utilisées à 15h00 (1820 véh./3073 places)
- ◆ Dans le centre-ville de Soignies, les deux-tiers des places sont occupées (1383véh./2069 places)
- ◆ Une saturation des secteurs autour de la gare SNCB et de la Grand Place
- ◆ Une forte occupation dans les rues commerçantes (rues de la Station, de Mons et Neuve)
- ◆ Une large réserve en places de stationnement dans les parkings (place Verte, place Van Zeeland, parking de la Poste)

Occupation du stationnement le mardi matin (à 10h00 - jour de marché)



- ◆ Une saturation du centre historique aux abords du marché
- ◆ Une large réserve de capacité dans les autres secteurs du centre-ville, notamment sur les boulevards

Taux de rotation relevés dans différents secteurs du centre-ville de Soignies



Source : Transitec - Février 2003

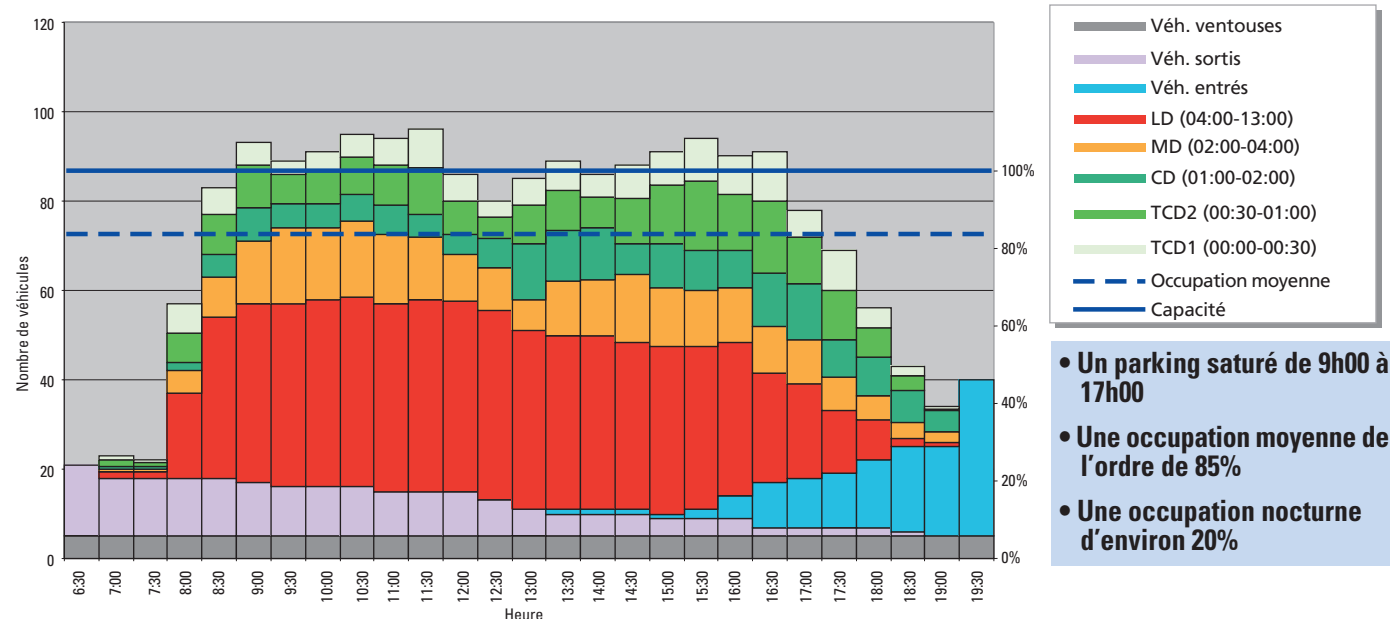
- ◆ Des taux de rotation élevés dans les zones réglementées en "zone bleue", malgré le manque de contrôle du stationnement
- ◆ Une forte rotation sur la place du Millénaire pour un parking gratuit illimité
- ◆ Des taux de rotation faibles dans les rues résidentielles :
 - occupation par des résidents
 - occupation par des usagers de longue durée

Analyse du fonctionnement du stationnement sur la Place du Millénaire (zone 1)

OFFRE

- **87 places de stationnement gratuit et illimité dans le temps**

OCCUPATION

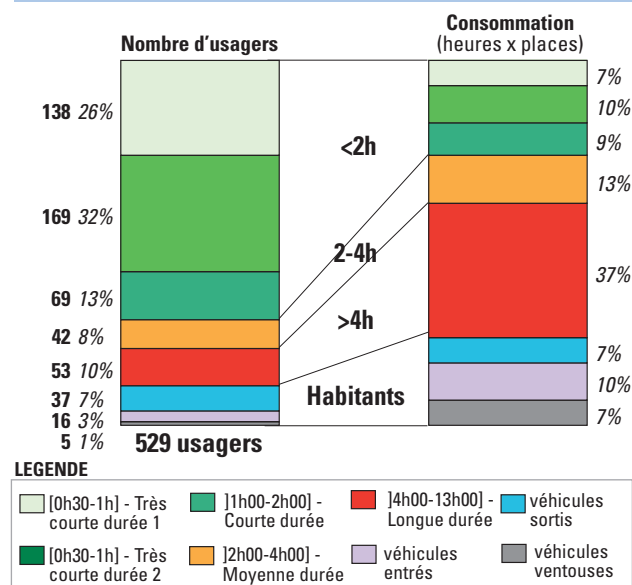


TAUX DE ROTATION

$$\text{Taux de rotation} = \frac{\text{Nb de } d'usagers}{\text{capacité}} = \frac{529}{87} = 8.6$$

- Un taux de rotation relativement élevé pour un parking "longue durée"

STRUCTURE DES USAGERS ET CONSOMMATION DE L'OFFRE



- Les résidents (véh. ventouses + entrées + sortis) représentent 11% des usagers et consomment 24% de l'offre
- Les usagers de longue durée (>4h00) représentent 10% des usagers et consomment 37% de l'offre
- Les usagers de moyenne durée (2h00-4h00) représentent 8% des usagers et consomment 13% de l'offre
- Les usagers de courte durée (1h00-2h00) représentent 13% des usagers et consomment 9% de l'offre
- Les usagers de très courte durée (<1h00) représentent 58% des usagers et consomment 17% de l'offre

- Une très forte occupation par les usagers de longue durée et les résidents qui consomment 60% de l'offre
- Près de 60% d'usagers de très courte durée (<1h00)

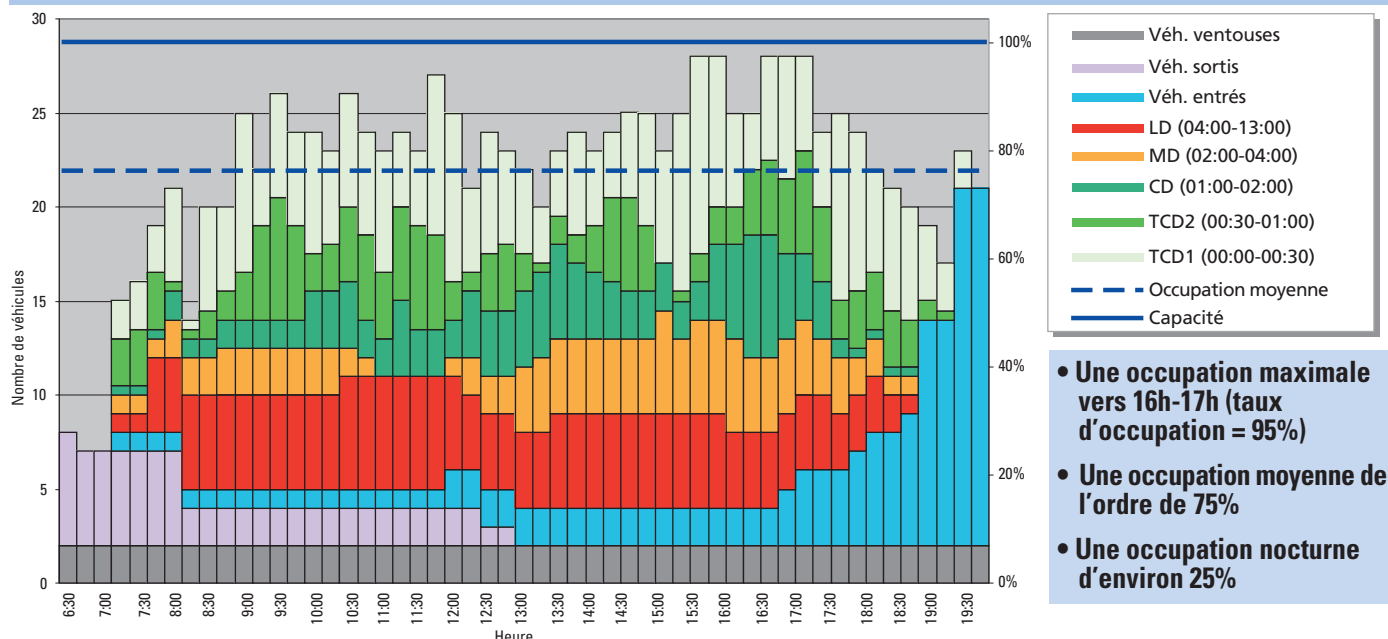
- ◆ Un parking "mixte" d'accueil d'utilisateurs de longue durée qui offre une réserve de capacité pour des utilisateurs de courte durée
- ◆ Un parking saturé en journée de 9h00 à 17h00

Analyse du fonctionnement du stationnement sur la Grand Place et la rue de Mons (zone 2)

OFFRE

- 29 places réglementées en "zone bleue" (stationnement gratuit limité à 1h30)

OCCUPATION

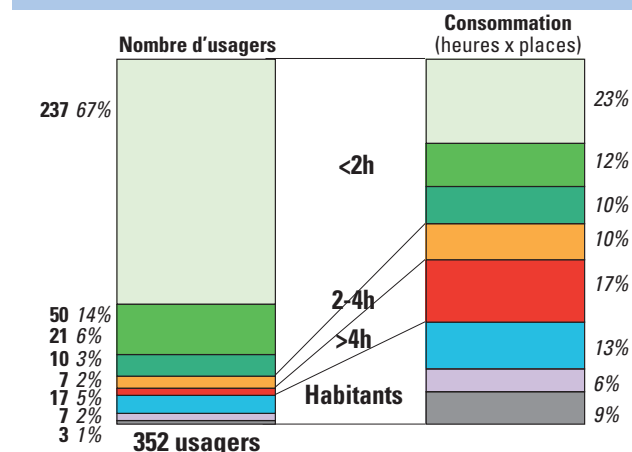


TAUX DE ROTATION

$$\text{Taux de rotation} = \frac{\text{Nbre d'utilisateurs}}{\text{capacité}} = \frac{352}{29} = 12,1$$

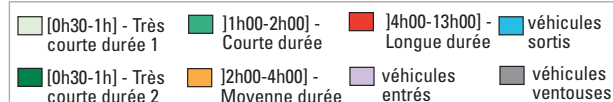
- Un bon taux de rotation pour un secteur commerçant réglementé en "zone bleue" mais peu contrôlé

STRUCTURE DES USAGERS ET CONSOMMATION DE L'OFFRE



- Les résidents (véh. ventouses + entrés + sortis) représentent 8% des usagers et consomment 28% de l'offre
- Les usagers de longue durée (>4h00) représentent 2% des usagers et consomment 17% de l'offre
- Les usagers de moyenne durée (2h00-4h00) représentent 3% des usagers et consomment 10% de l'offre
- Les usagers de courte durée (1h00-2h00) représentent 6% des usagers et consomment 10% de l'offre
- Les usagers de très courte durée (<1h00) représentent 81% des usagers et consomment 35% de l'offre

LEGENDE



- Une très forte occupation par les usagers de longue durée et les résidents qui consomment 45% de l'offre
- Près de 80% d'utilisateurs de très courte durée (<1h00)

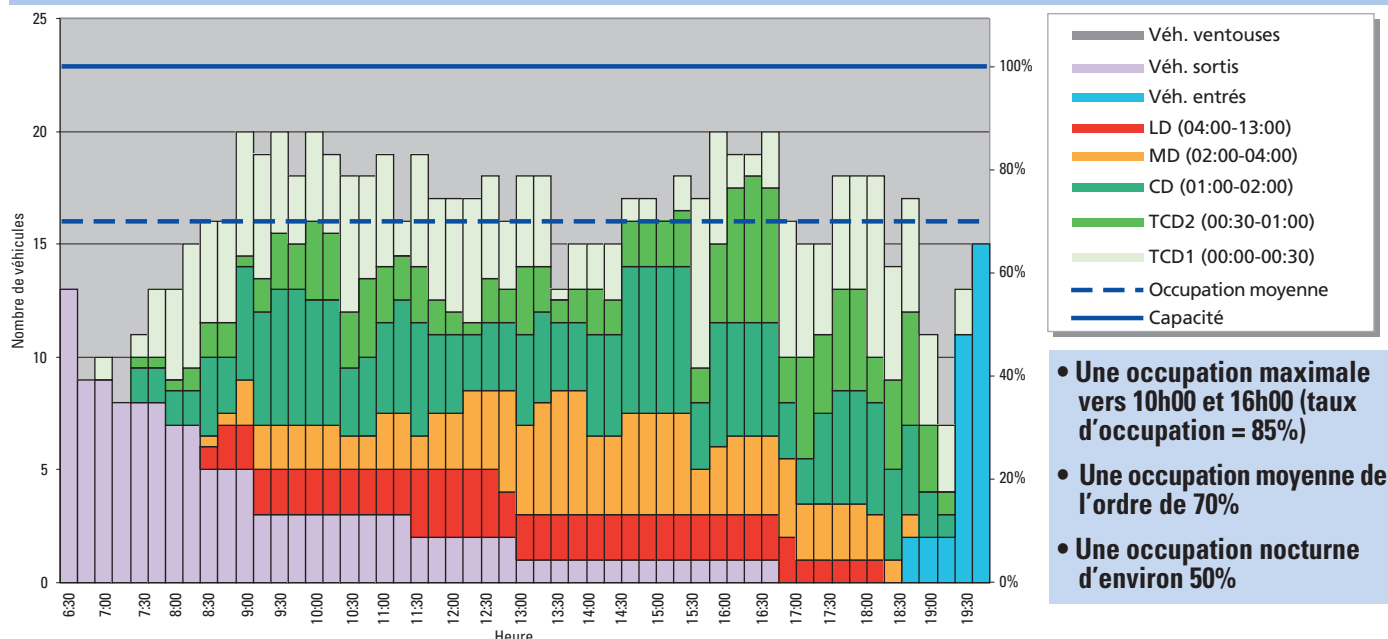
- ◆ 87% des usagers respectent la durée limitée de stationnement malgré l'absence de contrôle
- ◆ Une forte consommation de l'offre par des usagers ne respectant pas la durée limitée de stationnement (13% d'utilisateurs consommant 55% de l'offre !)

Analyse du fonctionnement du stationnement dans la rue de Mons (zone 3)

OFFRE

- 18 places réglementées en "zone bleue" (stationnement gratuit limité à 1h30)
- 5 zones de livraisons (6 places de stationnement)

OCCUPATION

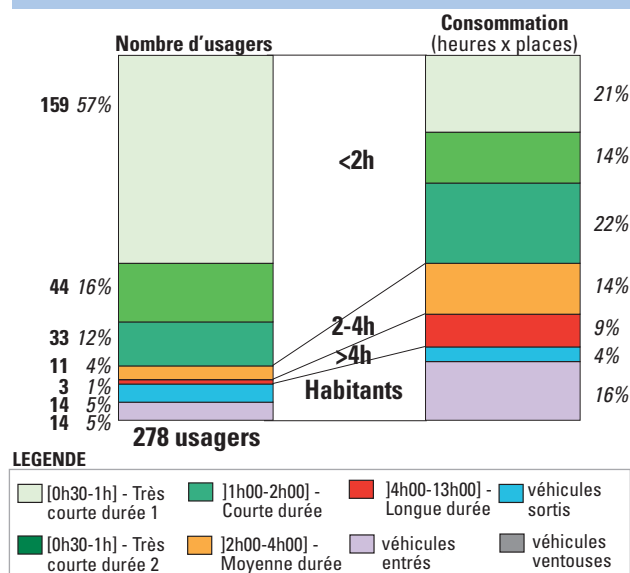


TAUX DE ROTATION

$$\text{Taux de rotation} = \frac{\text{Nbre d'utilisateurs}}{\text{capacité}} = \frac{278}{18} = 15,4$$

- Un bon taux de rotation pour un secteur commerçant réglementé en "zone bleue", mais peu contrôlé

STRUCTURE DES USAGERS ET CONSOMMATION DE L'OFFRE



- Les résidents (véh. ventouses + entrés + sortis) représentent 10% des usagers et consomment 20% de l'offre
- Les usagers de longue durée (>4h00) représentent 1% des usagers et consomment 9% de l'offre
- Les usagers de moyenne durée (2h00-4h00) représentent 4% des usagers et consomment 14% de l'offre
- Les usagers de courte durée (1h00-2h00) représentent 12% des usagers et consomment 22% de l'offre
- Les usagers de très courte durée (<1h00) représentent 73% des usagers et consomment 35% de l'offre

- Une occupation importante par les usagers de longue durée et les résidents qui consomment 29% de l'offre
- Près de 75% d'utilisateurs de très courte durée (<1h00)

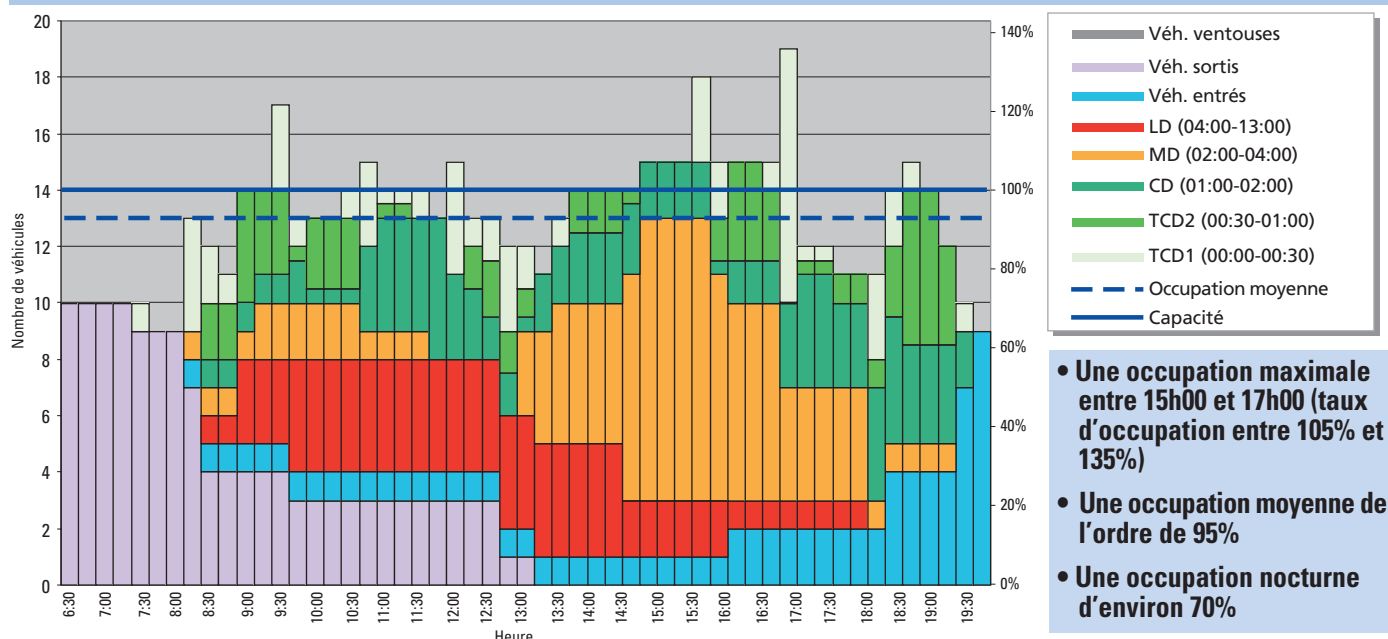
- ◆ 89% des usagers respectent la durée limitée de stationnement, malgré un manque de contrôle
- ◆ Une forte consommation de l'offre par des usagers ne respectant pas la durée limitée de stationnement (15% d'utilisateurs consommant 43% de l'offre !)

Analyse du fonctionnement du stationnement dans la rue de la Station (zone 4)

OFFRE

- 14 places réglementées en "zone bleue" (stationnement gratuit limité à 1h30)

OCCUPATION

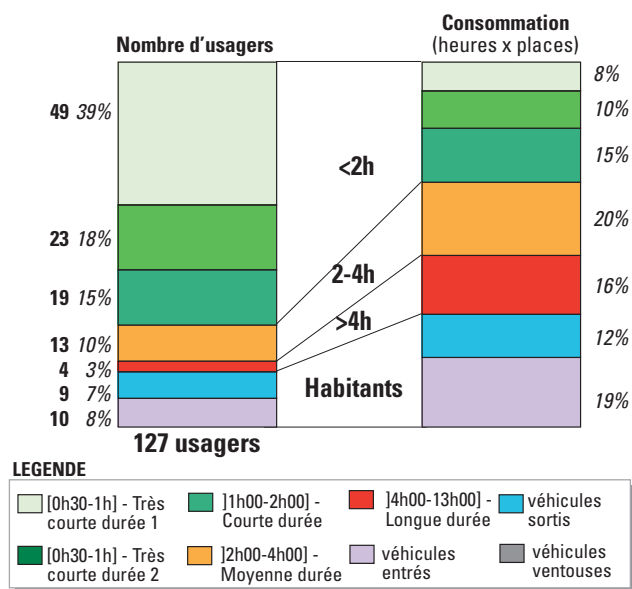


TAUX DE ROTATION

$$\text{Taux de rotation} = \frac{\text{Nbre d'utilisateurs}}{\text{capacité}} = \frac{127}{14} = 9,1$$

- Un taux de rotation "correct" pour un secteur commerçant réglementé en "zone bleue", mais peu contrôlé

STRUCTURE DES USAGERS ET CONSOMMATION DE L'OFFRE



- Les résidents (véh. ventouses + entrés + sortis) représentent 15% des usagers et consomment 31% de l'offre
- Les usagers de longue durée (>4h00) représentent 3% des usagers et consomment 16% de l'offre
- Les usagers de moyenne durée (2h00-4h00) représentent 10% des usagers et consomment 20% de l'offre
- Les usagers de courte durée (1h00-2h00) représentent 15% des usagers et consomment 15% de l'offre
- Les usagers de très courte durée (<1h00) représentent 57% des usagers et consomment 18% de l'offre

- Une très forte occupation par les usagers de longue durée et les résidents qui consomment 47% de l'offre
- Moins de 60% d'utilisateurs de très courte durée (<1h00)

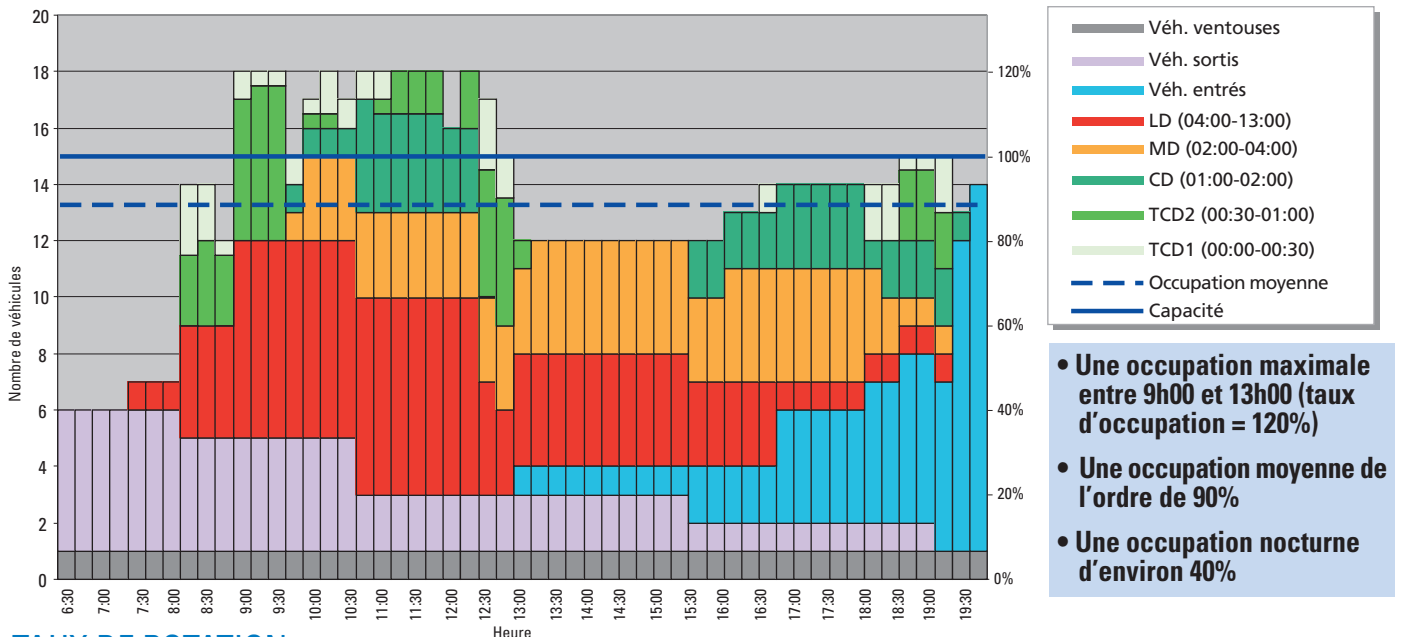
- ◆ 72% des usagers respectent la durée limitée de stationnement
- ◆ Une offre saturée en journée (9h00-19h00)
- ◆ Une très grande présence d'utilisateurs de moyenne et longue durées (usagers illicites dans le temps)

Analyse du fonctionnement du stationnement dans la rue Neuve (zone 5)

OFFRE

- 15 places de stationnement gratuit et illimité dans le temps

OCCUPATION

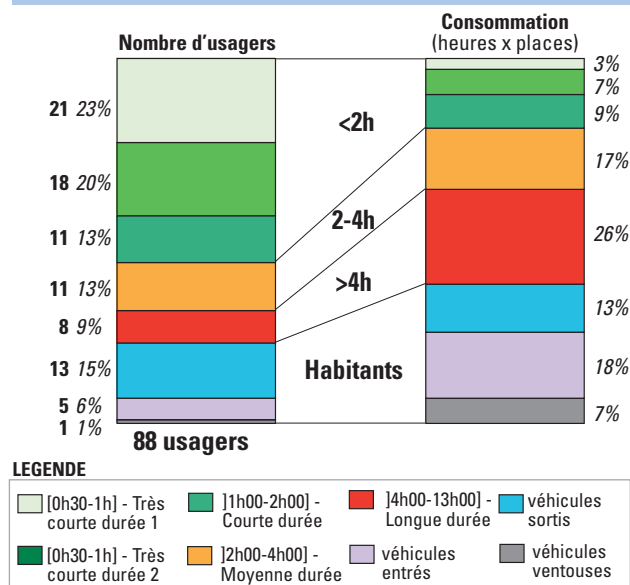


TAUX DE ROTATION

$$\text{Taux de rotation} = \frac{\text{Nbre d'utilisateurs}}{\text{capacité}} = \frac{88}{15} = 5,9$$

- Un taux de rotation relativement élevé pour un secteur de stationnement non réglementé

STRUCTURE DES USAGERS ET CONSOMMATION DE L'OFFRE



- Les résidents (véh. ventouses + entrés + sortis) représentent 22% des usagers et consomment 38% de l'offre
- Les usagers de longue durée (>4h00) représentent 9% des usagers et consomment 26% de l'offre
- Les usagers de moyenne durée (2h00-4h00) représentent 13% des usagers et consomment 17% de l'offre
- Les usagers de courte durée (1h00-2h00) représentent 13% des usagers et consomment 9% de l'offre
- Les usagers de très courte durée (<1h00) représentent 43% des usagers et consomment 10% de l'offre

- Une très forte occupation par les usagers de longue durée et les résidents qui consomment près des 2/3 de l'offre
- Moins de 45% d'utilisateurs de très courte durée (<1h00)

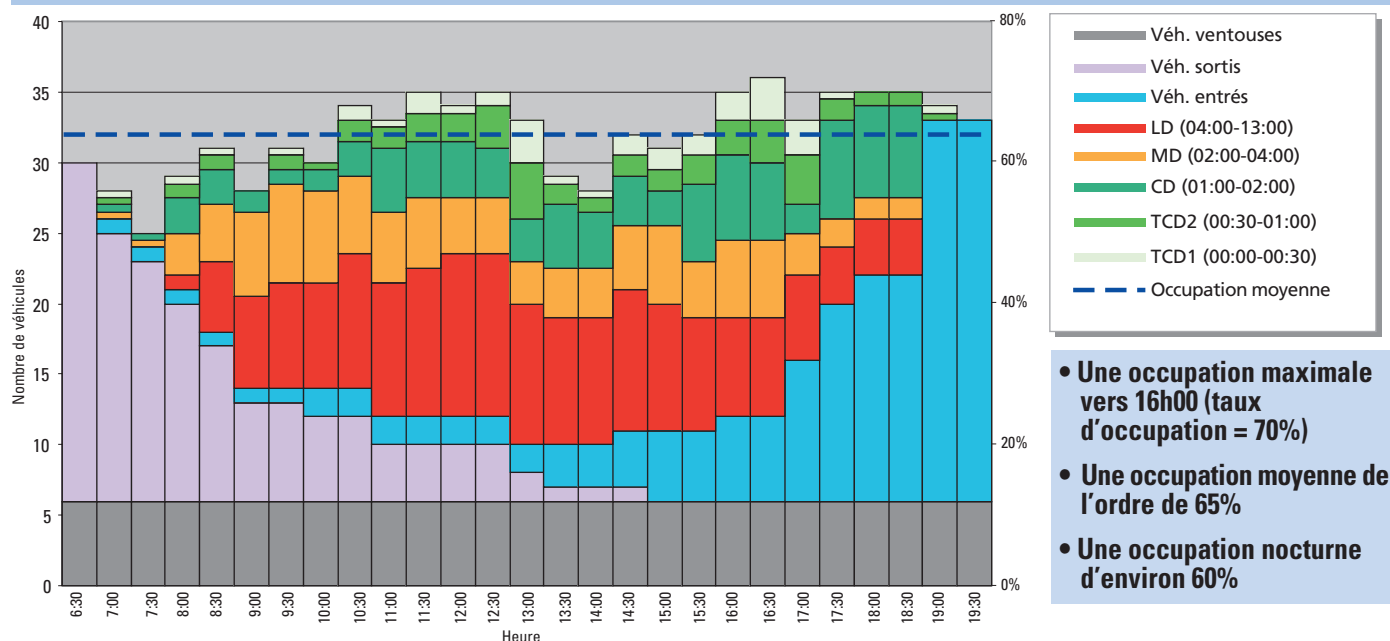
◆ Une rue commerçante "squattée" par des usagers de longue durée, qui profitent de la réglementation leur permettant cette pratique.

Analyse du fonctionnement du stationnement dans les rues G. Wincqz et Clerbois (zone 6)

OFFRE

- 51 places de stationnement gratuit et illimité dans le temps

OCCUPATION

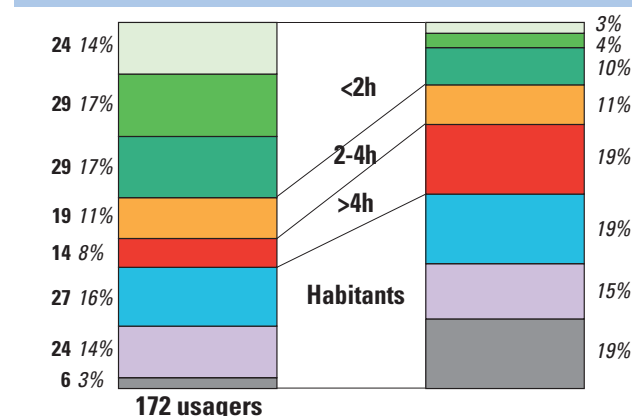


TAUX DE ROTATION

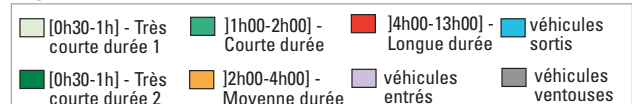
$$\text{Taux de rotation} = \frac{\text{Nbre d'utilisateurs}}{\text{capacité}} = \frac{172}{51} = 3,37$$

- Un taux de rotation "normal" pour une rue résidentielle

STRUCTURE DES USAGERS ET CONSOMMATION DE L'OFFRE



LEGENDE



- Les résidents (véh. ventouses + entrés + sortis) représentent 33% des usagers et consomment 53% de l'offre
- Les usagers de longue durée (>4h00) représentent 8% des usagers et consomment 19% de l'offre
- Les usagers de moyenne durée (2h00-4h00) représentent 11% des usagers et consomment 11% de l'offre
- Les usagers de courte durée (1h00-2h00) représentent 17% des usagers et consomment 10% de l'offre
- Les usagers de très courte durée (<1h00) représentent 31% des usagers et consomment 7% de l'offre

- Une très forte occupation par les usagers de longue durée et les résidents qui consomment près des 3/4 de l'offre

◆ Un fonctionnement "classique" du stationnement dans une rue résidentielle

Synthèse du diagnostic en matière de stationnement

L'OFFRE DE STATIONNEMENT PUBLIC DANS LE CENTRE-VILLE DE SOIGNIES

- ◆ 2'070 places de stationnement
- ◆ 20% des places réglementées ("zones bleue" ou stationnement payant), mais non contrôlées (!)
- ◆ Une offre de stationnement en parking surabondante
- ◆ Quelques places de stationnement pour handicapés
- ◆ Deux zones de livraisons dans la rue de Mons

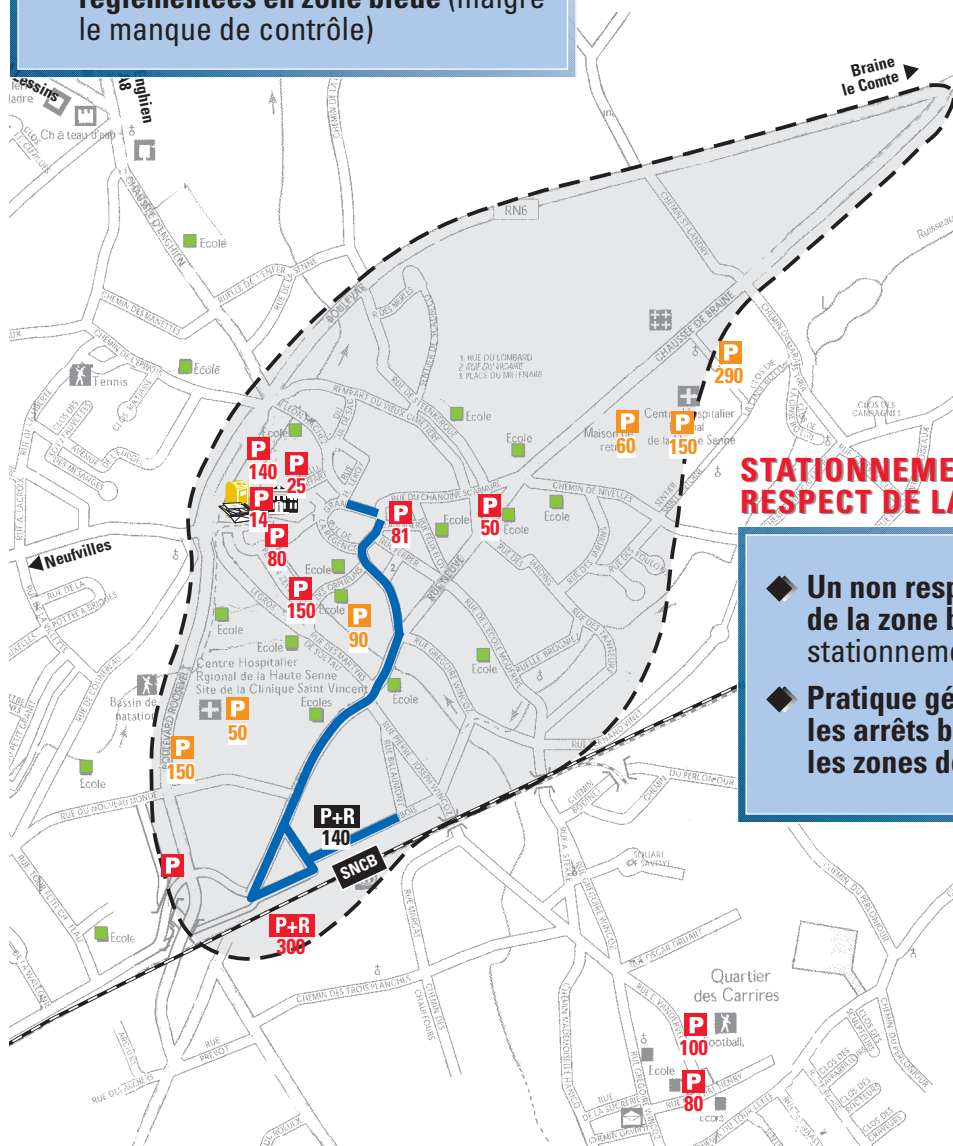


L'OCCUPATION

- ◆ Seuls deux secteurs sont fortement occupés en journée :
 - la zone bleue dans le centre-ville historique (rues commerçantes)
 - le quartier de la gare SNCB
- ◆ A l'échelle globale du centre-ville, seuls les deux-tiers des places sont occupés

TAUX DE ROTATION

- ◆ Des taux de rotation relativement élevés dans les rues commerçantes réglementées en zone bleue (malgré le manque de contrôle)



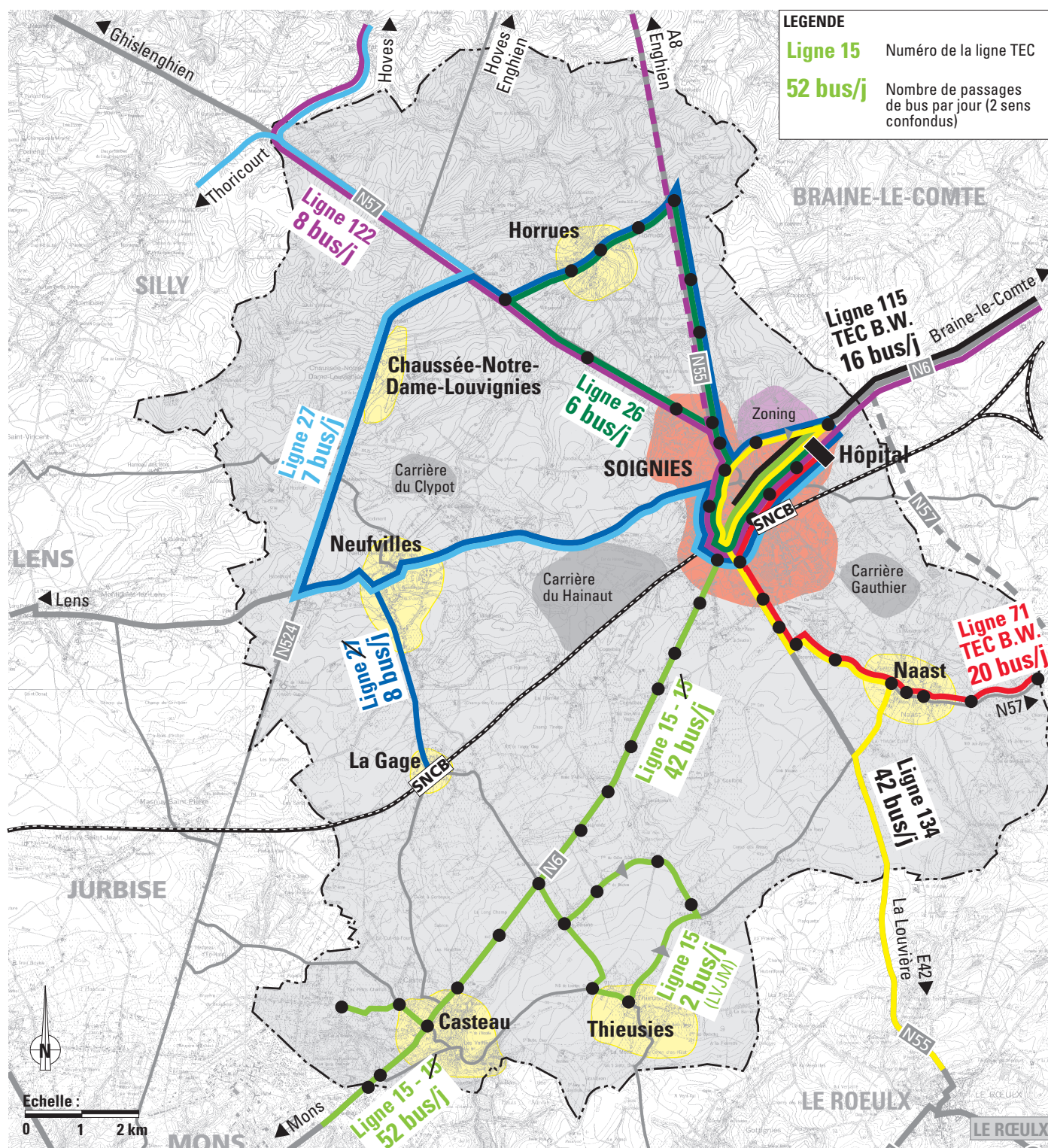
STATIONNEMENT ILLICITE / RESPECT DE LA REGLEMENTATION

- ◆ Un non respect (et un manque de contrôle) de la zone bleue (durée limitée de stationnement)
- ◆ Pratique généralisée du stationnement sur les arrêts bus de la rue de la Station et sur les zones de livraisons de la rue de Mons

LEGENDE

- P Parking gratuit
- P Parking payant
- P Parking privé à usage public
- Zone "bleue" (stationnement gratuit limité à 1h30)

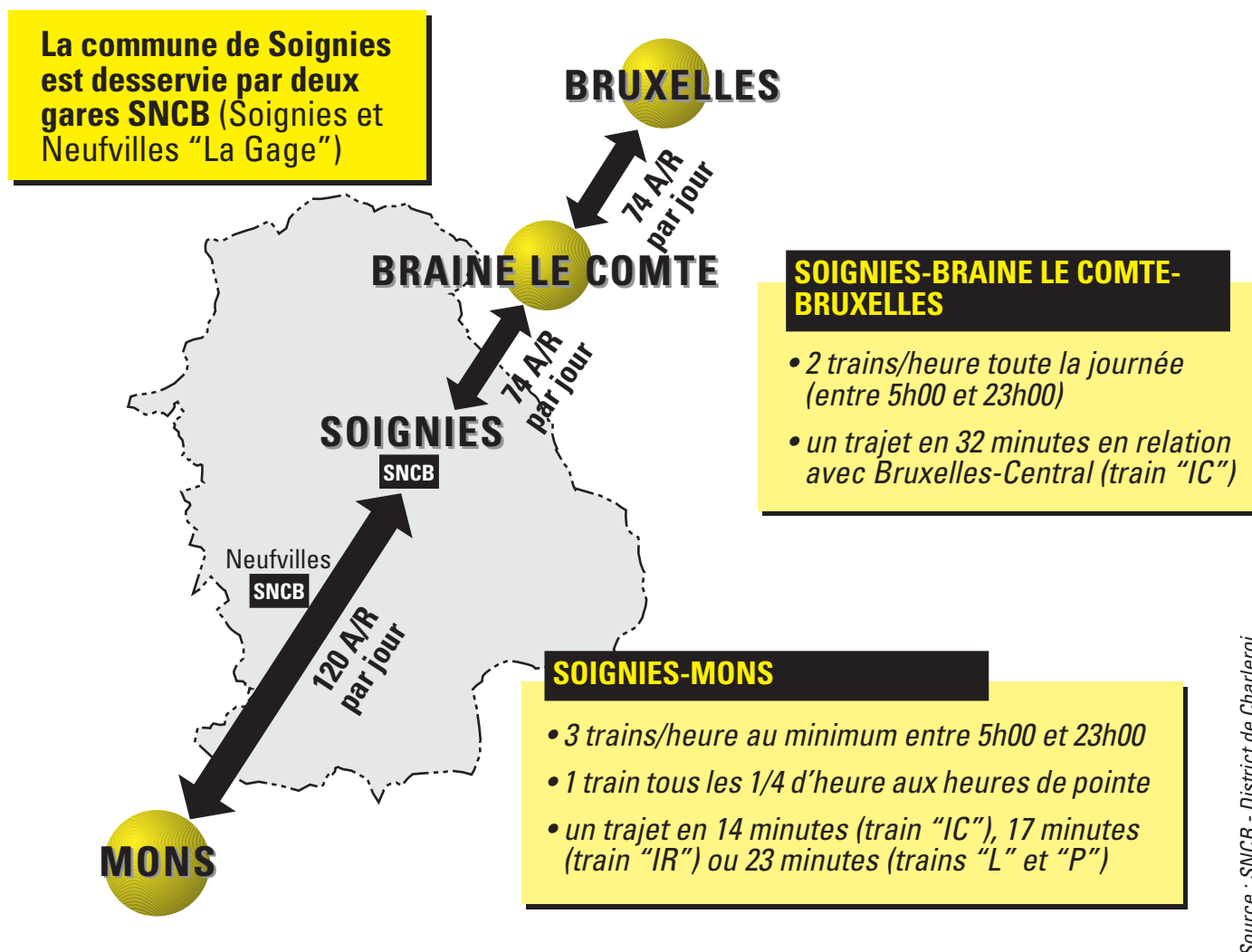
Offre du réseau TEC



Source : TEC Hainaut

- ◆ Une desserte de l'ensemble des villages de la commune de Soignies par les lignes TEC Brabant Wallon et Hainaut
- ◆ Seules les lignes en liaison avec Naast (puis Le Rœulx) et Casteau (puis Mons) offrent une fréquence relativement attractive
- ◆ La desserte des villages de l'ouest de la commune apparaît nettement insuffisante

Offre du réseau SNCB en relation avec Soignies



◆ Soignies est située sur la ligne MONS-BRAINE LE COMTE-BRUXELLES

◆ La gare de Soignies est desservie par trois types de trains ...

- Trains "IC" : ligne "IC F" Quievrain-St Ghislain-Mons-Bruxelles-Louvain-Liège
- Trains "IR" : ligne "IR j" Quévy-Mons-Halle-Bruxelles-Zavetem
- Trains locaux "L" et "P"

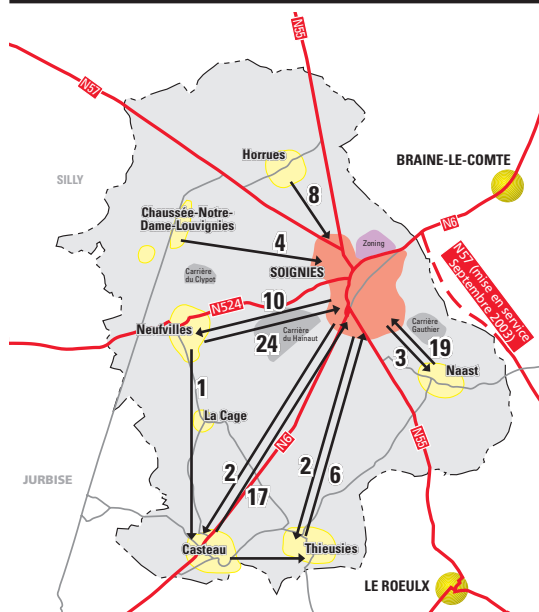
... qui offrent une desserte fréquente et attractive en relation avec Mons et Bruxelles

◆ La gare de Neufvilles est desservie uniquement par les trains "P" et "L" qui offrent une fréquence d'un train/heure/sens en relation avec Soignies et Mons

La demande sur le réseau TEC : origines / destinations des abonnés

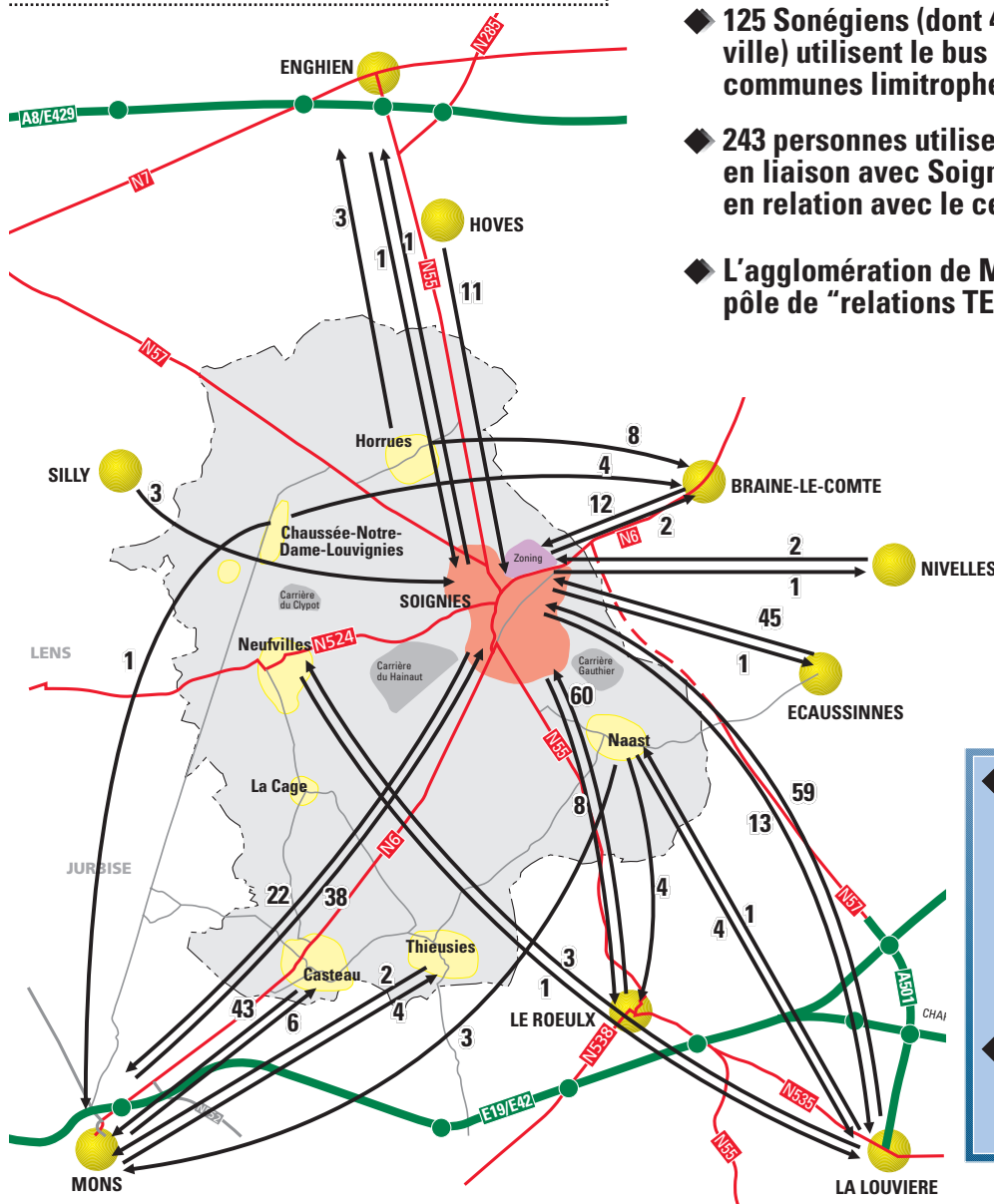
Origines/destinations des abonnés au sein de la commune de Soignies

- ◆ 97 abonnés TEC utilisent le bus pour des trajets internes à la commune
- ◆ Des relations essentiellement radiales, en direction du centre-ville de Soignies

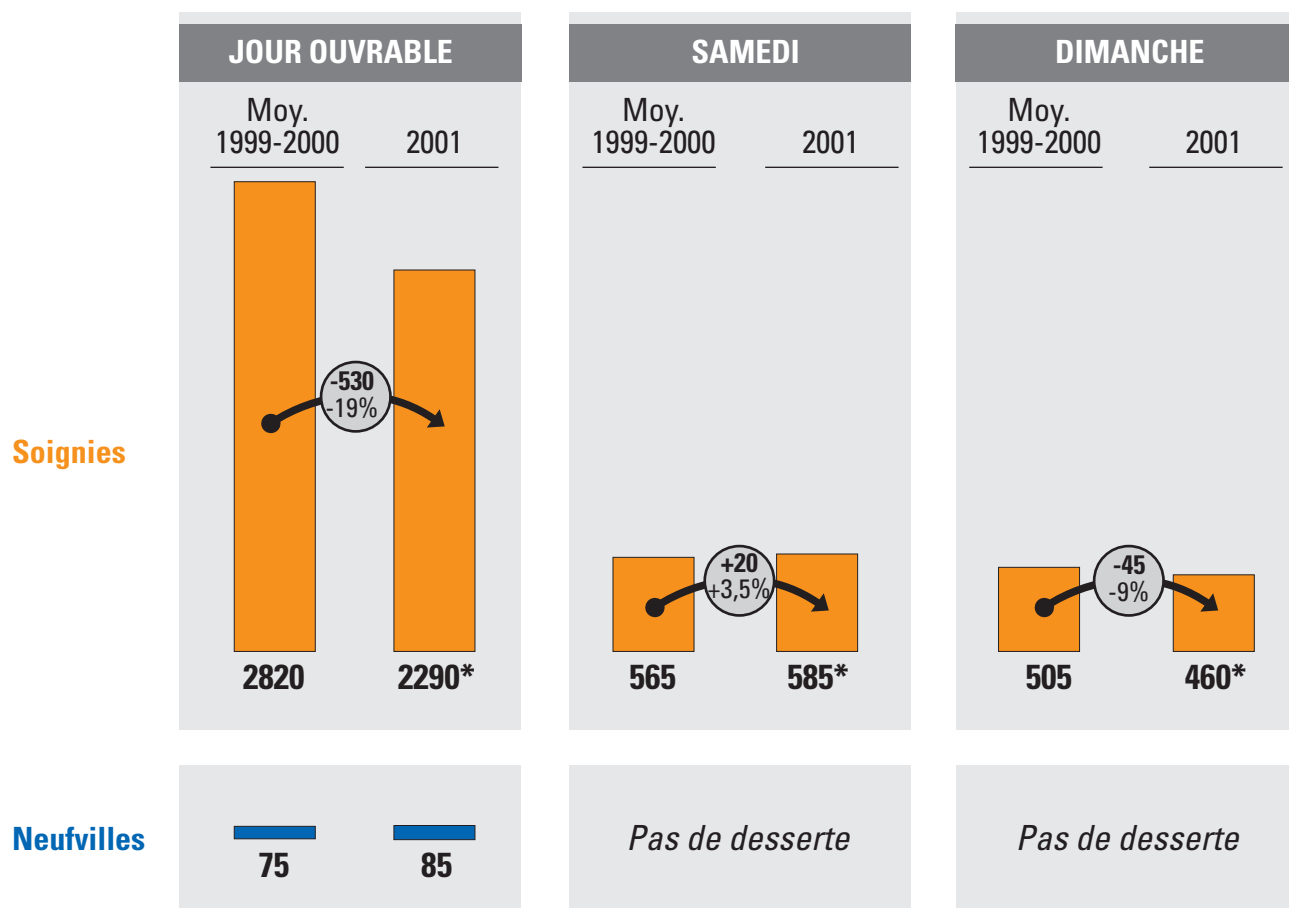


Origines/destinations des abonnés entrants/sortants de Soignies

- ◆ 125 Sonégiens (dont 48 habitants du centre-ville) utilisent le bus en relation avec des communes limitrophes
- ◆ 243 personnes utilisent le bus pour des trajets en liaison avec Soignies (dont 231 personnes en relation avec le centre-ville)
- ◆ L'agglomération de Mons constitue le principal pôle de "relations TEC" avec Soignies



Source : données TEC - octobre 2002

Demande sur le réseau SNCB**NOMBRE DE VOYAGEURS MONTÉS PAR JOUR EN GARES DE SOIGNIES ET DE NEUFVILLES**

* données 2001 provisoires

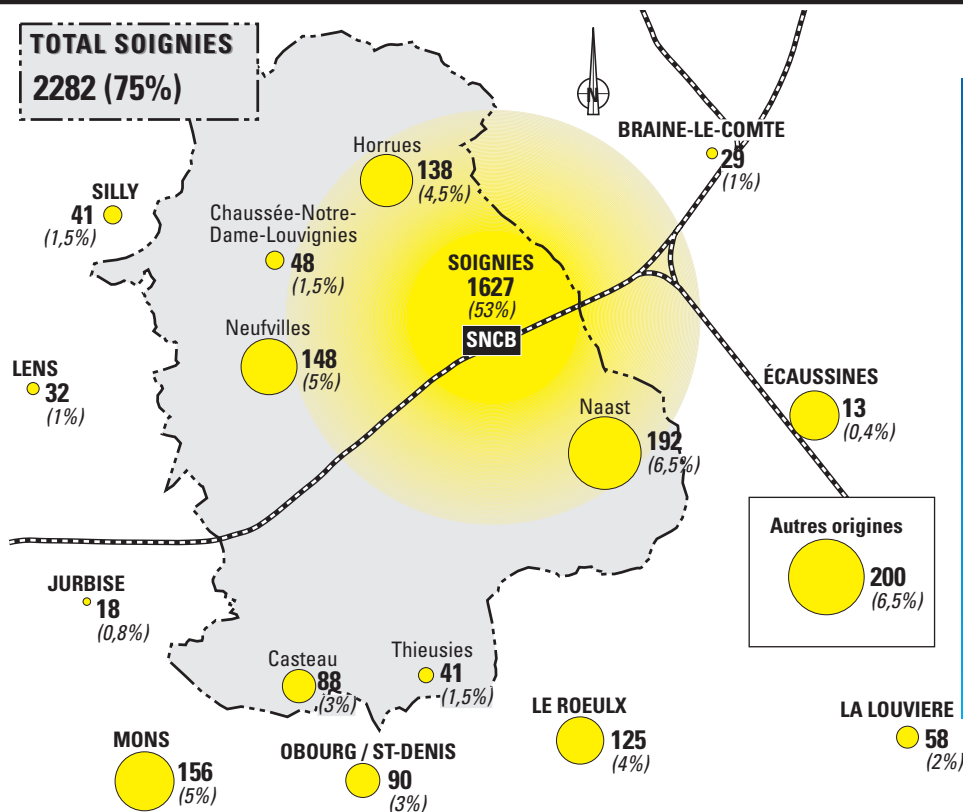
- ◆ Près de 5'800 voyageurs/jour dans les 2 gares SNCB de Soignies
- ◆ A priori, une forte baisse de la fréquentation de la gare de Soignies (en semaine) au cours de l'année 2001
- ◆ Une fréquentation "marginale" de la gare de Neufvilles, en relation avec une offre moindre

Source : SNCB - District de Charleroi

Origine des abonnés SNCB

ORIGINE DES ABONNÉS EN GARE DE SOIGNIES

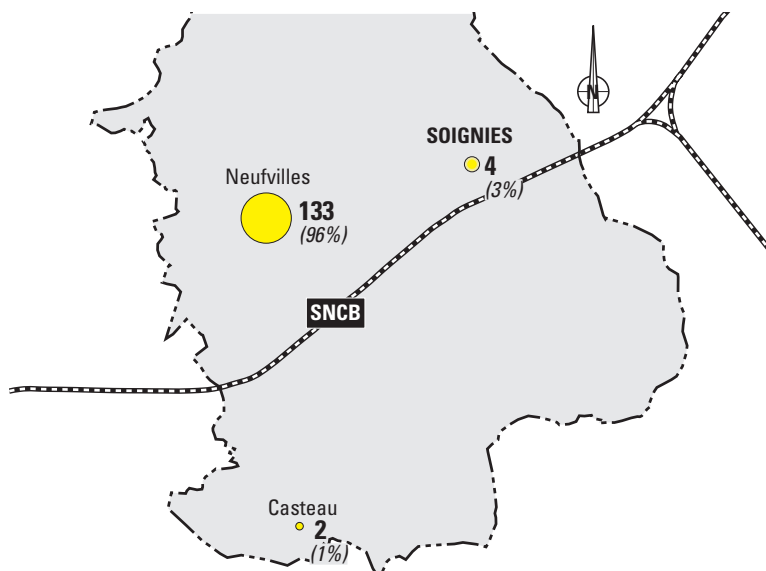
TOTAL (année 2000)
3044 abonnés



- Les 3/4 des abonnés habitent la commune de Soignies, dont plus de la moitié dans le centre-ville de Soignies
- Près de 20% des abonnés habitent les communes immédiatement limitrophes à Soignies et bénéficient d'une offre de stationnement importante à proximité de la gare

ORIGINE DES ABONNÉS EN GARE DE NEUFVILLES

TOTAL (année 2000)
139 abonnés



- Une fréquentation exclusivement locale (habitants de Neufvilles)

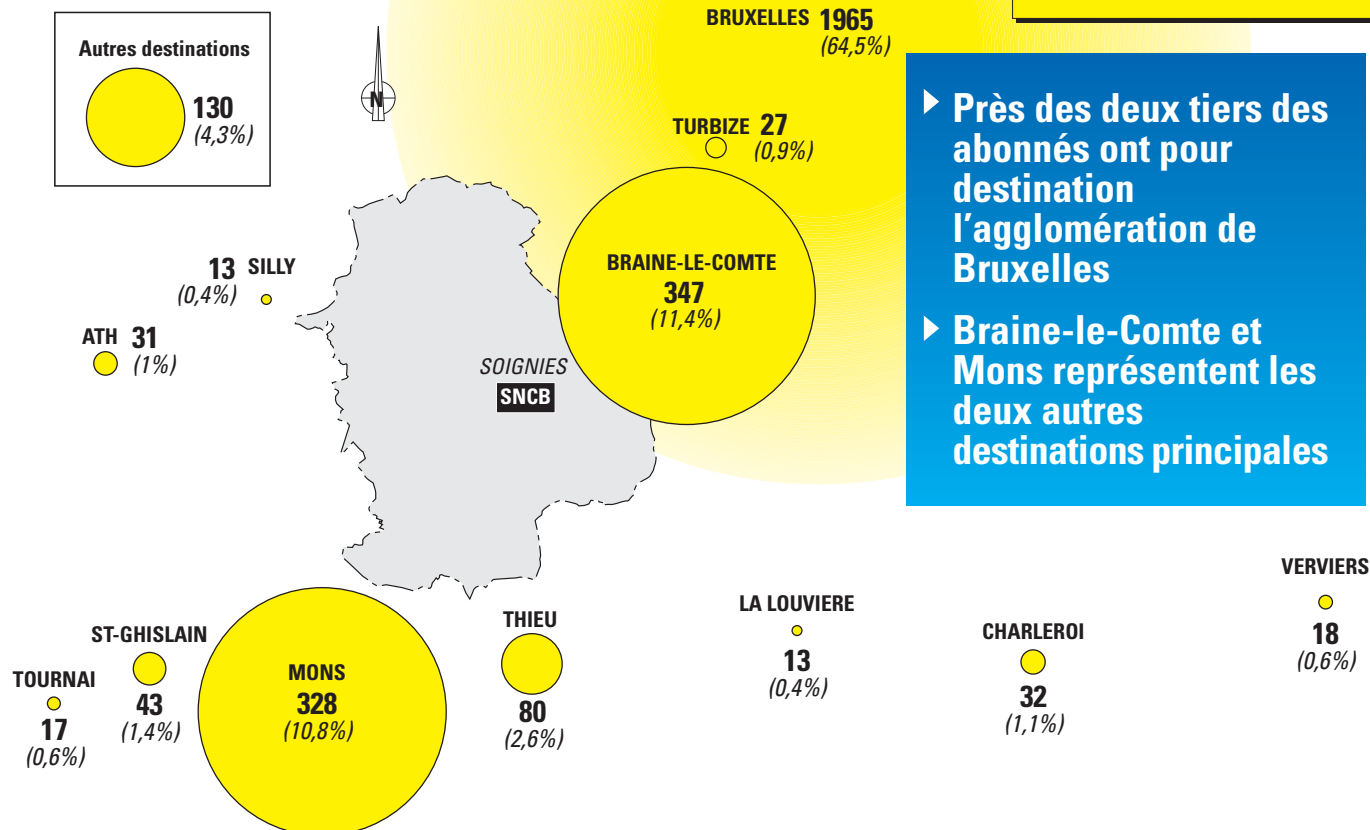
Source : SNCB - District de Charleroi

◆ Globalement, plus de 2400 abonnés Sonegiens de la SNCB

Destinations des abonnés SNCB

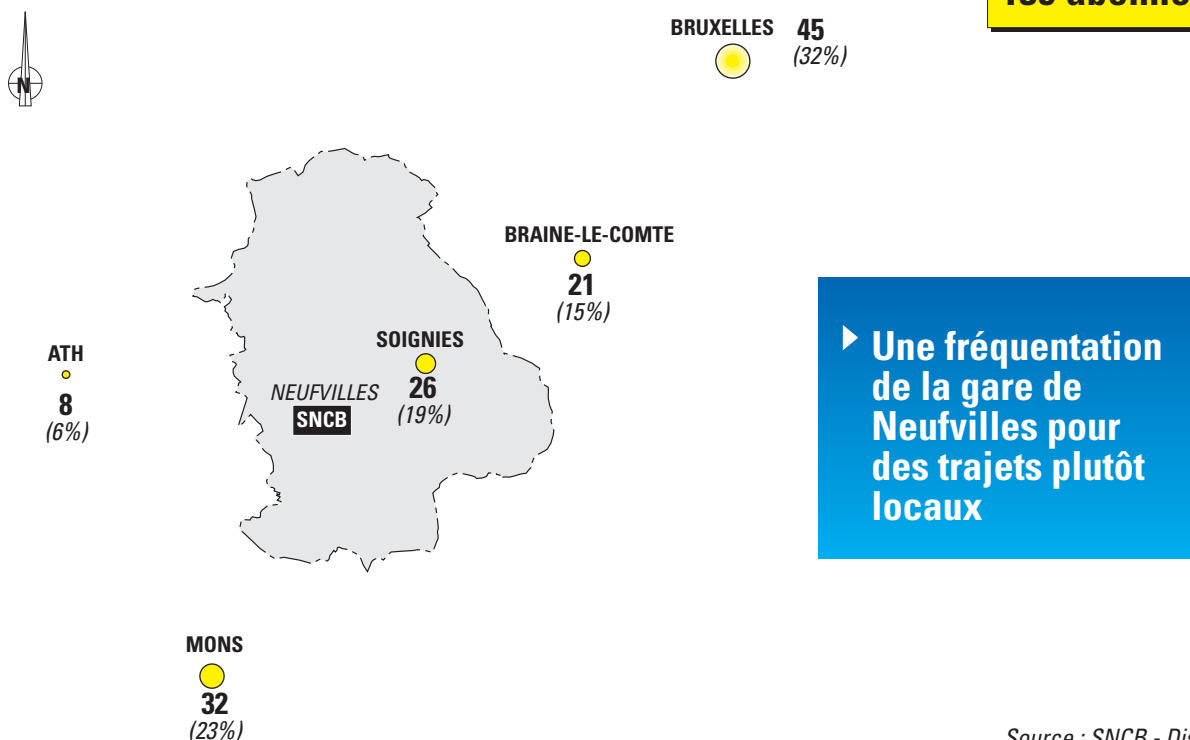
DESTINATION DES ABONNÉS EN GARE DE SOIGNIES

TOTAL (année 2000)
3044 abonnés



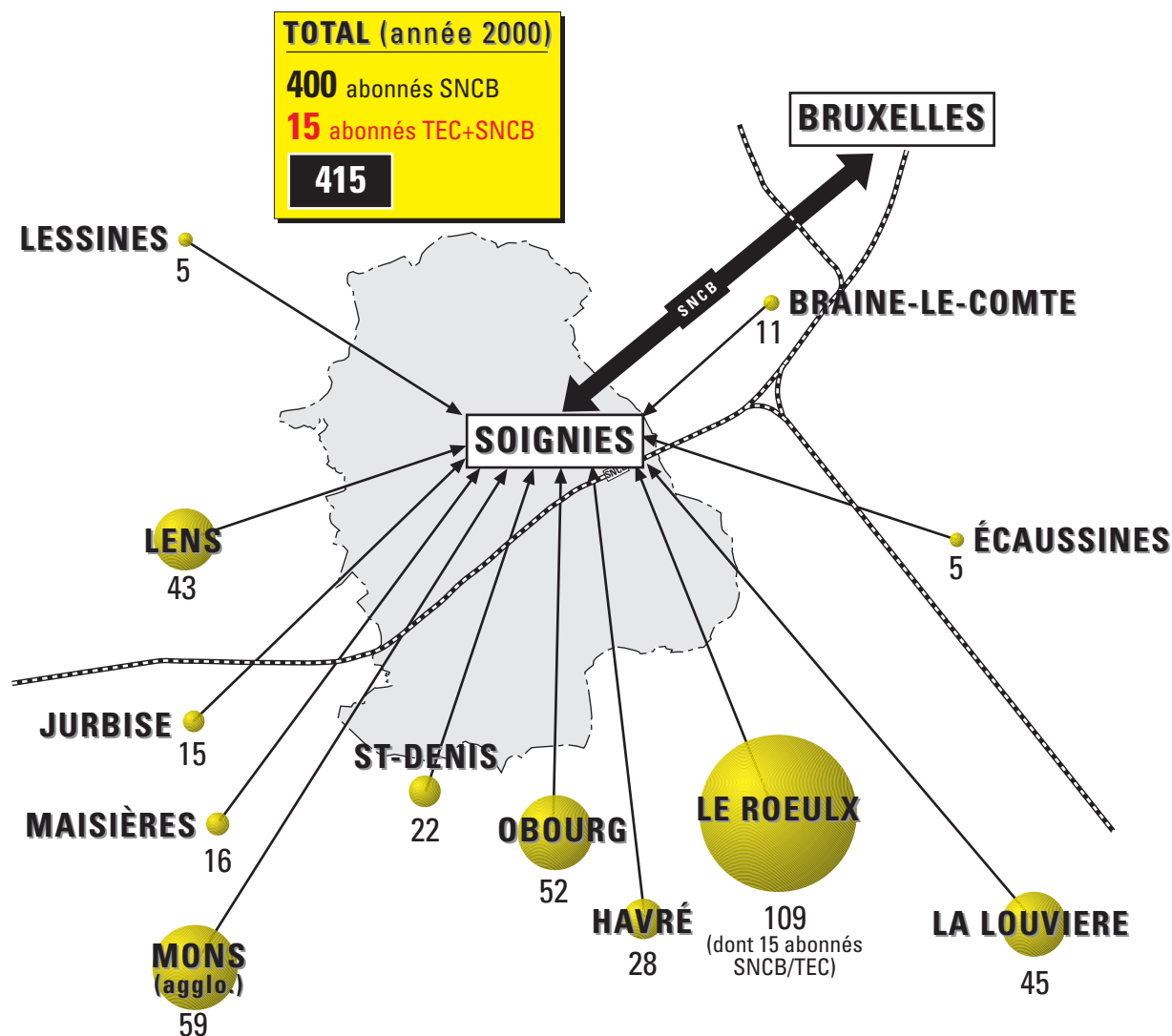
DESTINATION DES ABONNÉS EN GARE DE NEUFVILLES

TOTAL (année 2000)
139 abonnés



Source : SNCB - District de Charleroi

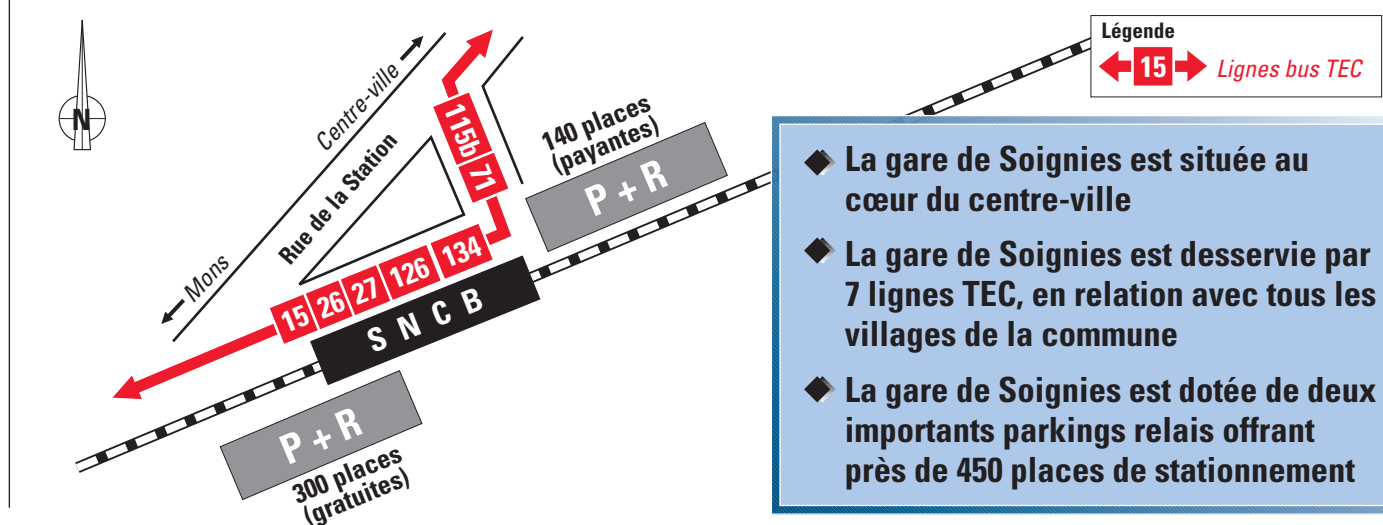
La gare de Soignies, une gare de "rabattement" à l'échelle régionale en relation avec Bruxelles



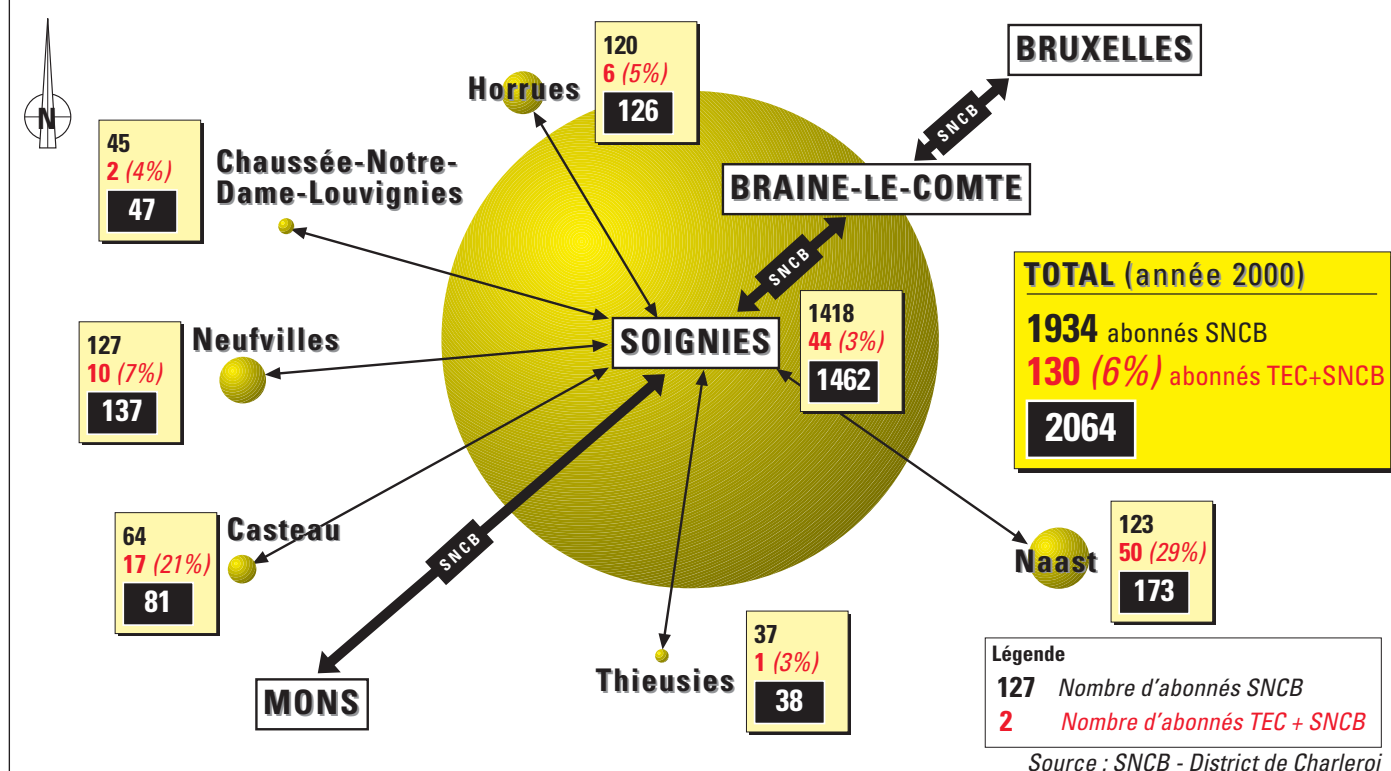
- ◆ Plus de 400 abonnés SNCB en provenance des communes limitrophes de Soignies et des agglomérations de Mons et La Louvière se rabattent sur la gare de Soignies en relation avec Bruxelles
- ◆ Moins de 8% des usagers utilisent les TEC entre leur domicile et la gare de SNCB (uniquement 15 habitants du Rœulx)
- ◆ 400 naveteurs journaliers extérieurs à la commune stationnent sur les parkings-relais de la gare de Soignies

L'intermodalité en gare de Soignies

LES CONDITIONS DE L'INTERMODALITE

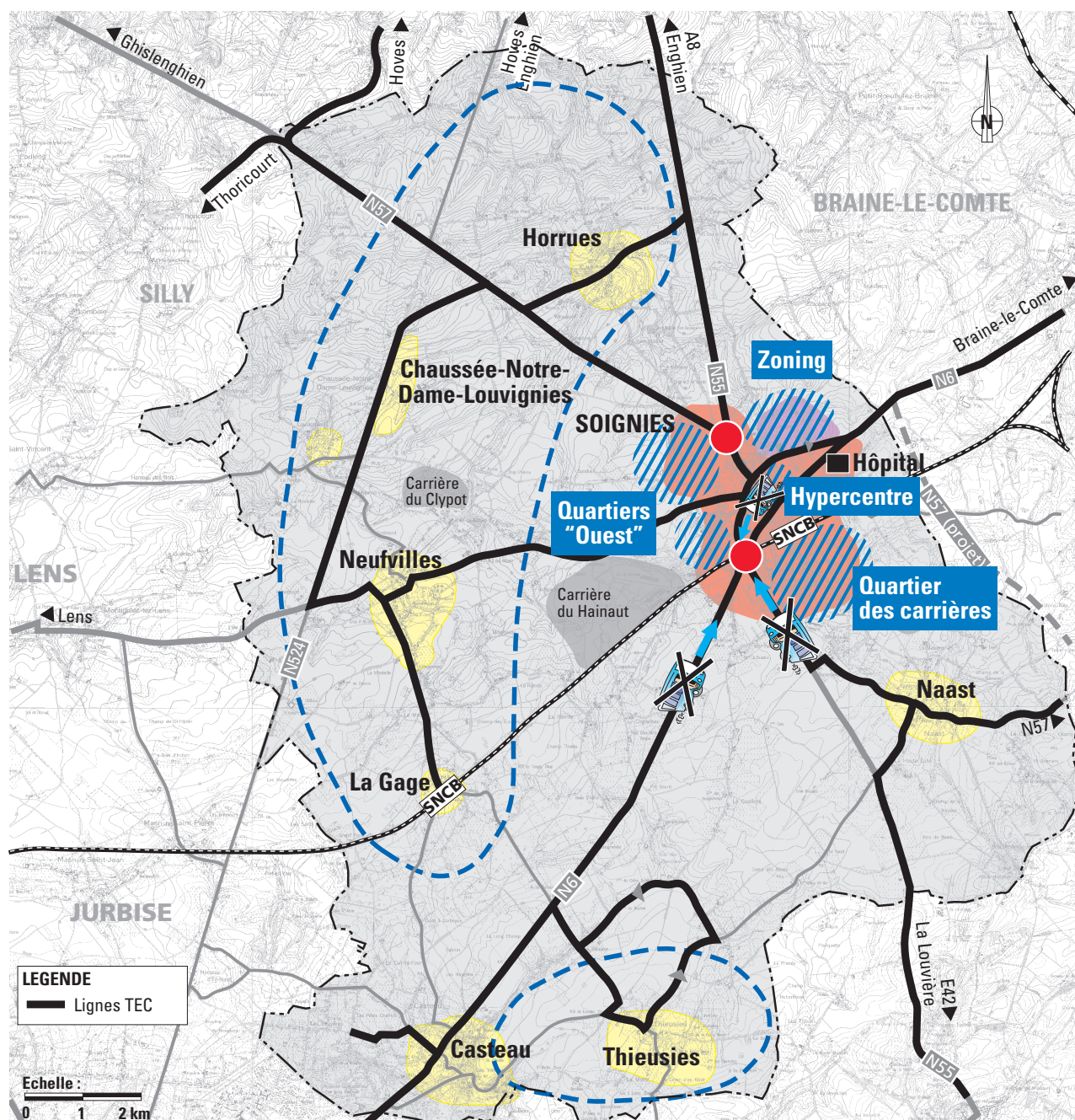


L'INTERMODALITE TRAIN ↔ BUS DES ABONNÉS SNCB EN GARE DE SOIGNIES À DESTINATION DE BRUXELLES, MONS ET BRAINE LE COMTE



- Une intermodalité train ↔ bus relativement développée pour les abonnés de Naast et Casteau, en relation avec la desserte fréquente de ces deux villages par les lignes du réseau TEC
- Une intermodalité train ↔ bus peu usuelle pour les habitants des autres villages de la commune, du fait d'une offre TEC insuffisante en relation avec la gare de Soignies

Problèmes actuels en matière de transports publics



- 
Une absence de desserte de plusieurs secteurs du centre-ville de Soignies :
 - le quartier des Carrières
 - les quartiers "Ouest"
 - l'hypercentre historique
 - le zoning
- 
Une desserte "confidentielle" des villages de l'ouest de la commune et de Thieusies
- 
Une absence de dispositif spécifique pour les bus (couloir réservé, priorité aux feux) sur les boulevards Kennedy et Roosevelt (N6) et les nationales en relation avec le centre-ville de Soignies
- 
Deux carrefours particulièrement problématiques pour la circulation des bus (franchissement dangereux, congestion aux heures de pointe)
 - le carrefour N55/N57 de la "Gendarmerie"
 - le carrefour N6/N55/Rue Prévot

Synthèse du diagnostic en matière de transports collectifs

SNCB



L'offre

- ◆ 2 gares : - Soignies
- Neufvilles
- ◆ Une offre attractive en relation avec Mons, Braine-le-Comte et Bruxelles (fréquence = 1/2 h)

La demande

- ◆ Plus de 3'000 abonnés
- ◆ Soignies : une gare de "rabattement" vers Bruxelles

TEC

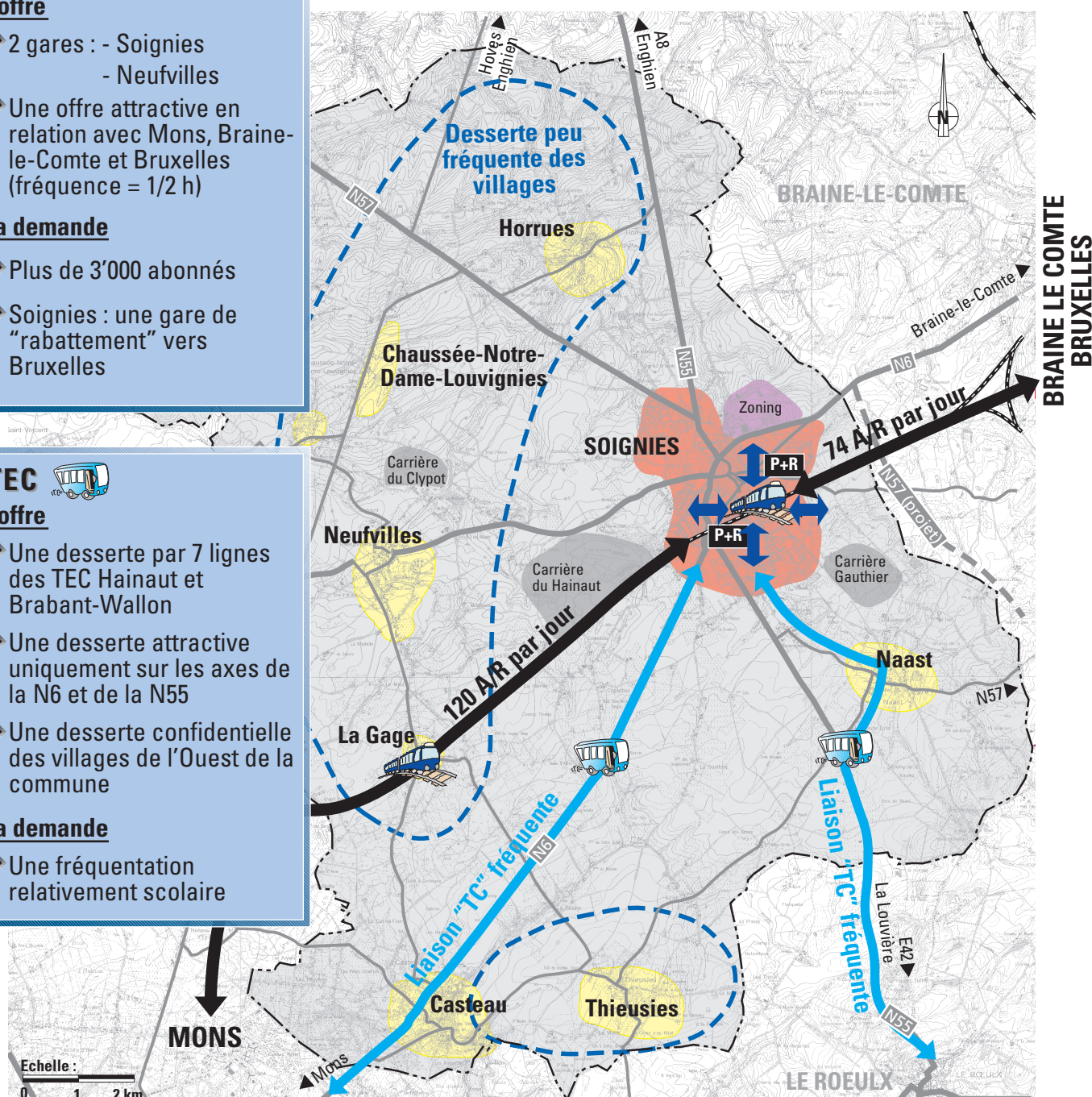


L'offre

- ◆ Une desserte par 7 lignes des TEC Hainaut et Brabant-Wallon
- ◆ Une desserte attractive uniquement sur les axes de la N6 et de la N55
- ◆ Une desserte confidentielle des villages de l'Ouest de la commune

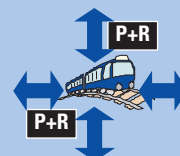
La demande

- ◆ Une fréquentation relativement scolaire

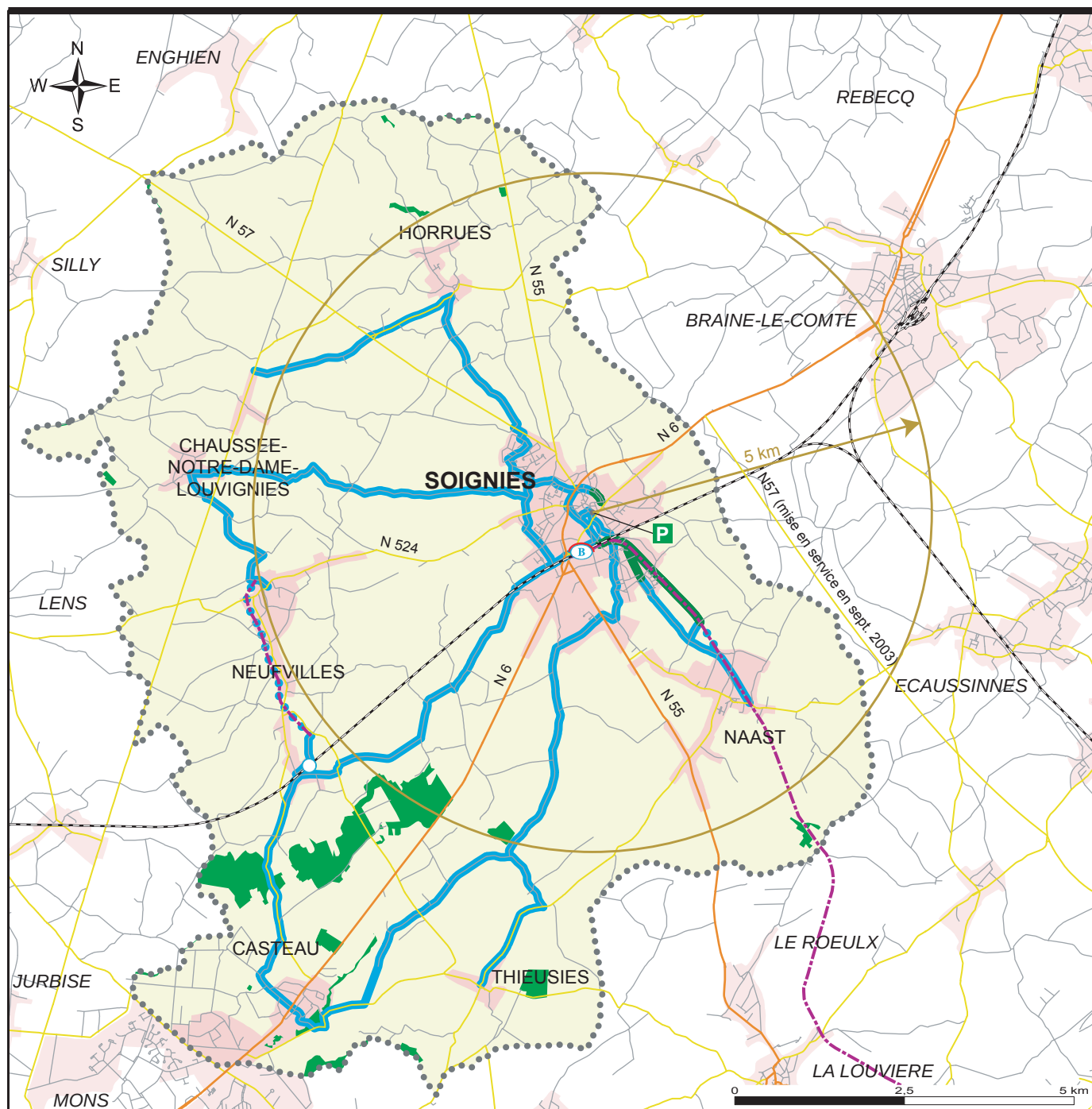


INTERMODALITE

- ◆ 2 importants parkings relais au niveau de la gare de Soignies (~450 places)
- ◆ Une desserte de la gare de Soignies par 7 lignes TEC
- ◆ Des horaires TEC peu adaptés aux horaires des trains en relation avec Mons et Bruxelles
- ◆ Seulement 6% des abonnés "SNCB" Sonegiens utilisent le bus en relation avec la gare de Soignies



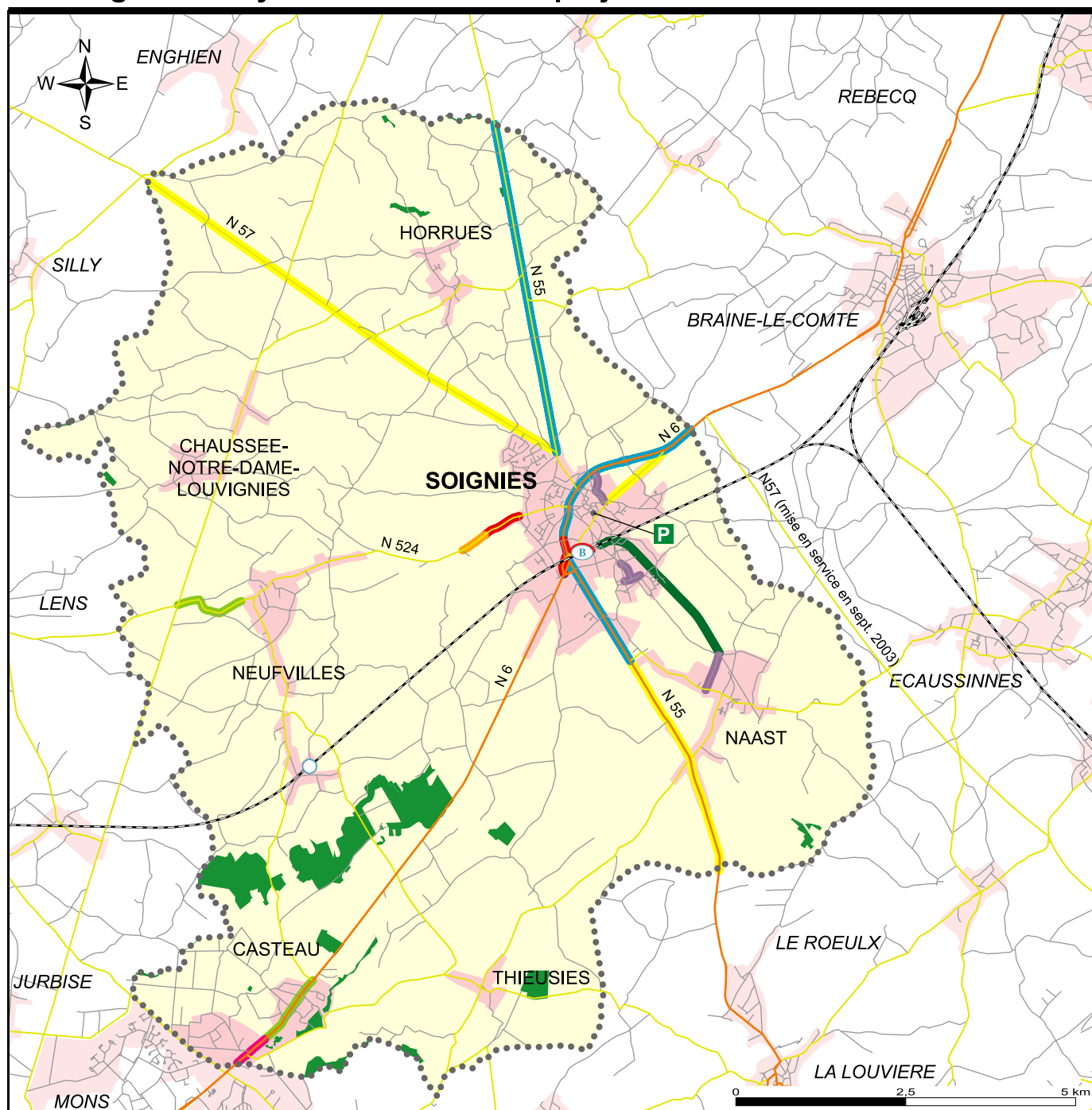
Potentiel du réseau viaire en fonction des modes doux



- Soignies dispose d'un réseau routier vicinal dense et tous les villages, exceptés Casteau et Thieusies, se trouvent à près de 5 km de Soignies.
- De nombreux itinéraires alternatifs permettent aux usagers "faibles" d'éviter les axes routiers principaux.
- Les nombreux chemins agricoles et d'anciennes lignes de chemin de fer offrent un potentiel important de développement de réseaux propres aux modes doux.

- chemin de liaison propice aux modes doux
- chemin de liaison potentiellement propice aux modes doux (aménagement nécessaire)
- chemin réservé aux modes doux (type RAVeL)
- chemin de fer désaffecté
- Limite de la commune
- Route principale
- Route secondaire
- Route locale
- Chemin de fer, gare et arrêt

Aménagements cyclables existants et projetés



- Les routes régionales et provinciales sont en général bordées de pistes cyclables à l'exception de la N6 entre Casteau et Soignies et de la N524 entre Neufvilles et la route de la Pierre Bleue.
- Le centre-ville et les villages présentent peu d'aménagements cyclables. Quelques SUL et un parking vélo, situé rue de Mons, sont présents dans le centre-ville de Soignies.
- Le RAVeL n'est que partiellement praticable entre Soignies et Naast : tronçon inaccessible entre le chemin du Tour Lette et le chemin du Perlonjour, portion boueuse près de la carrière du Perlonjour, tronçon repris dans le réseau routier communal (avenue du Chemin de Fer et avenue du Bois de Sapin).

Partage de la voirie entre les différents modes



Soignies - rue de Steenkerque

Quelques rues comportent des SUL. Cette mesure pourrait s'appliquer à de nombreux sens unique.



Soignies - rue Léon Hachez

L'étroitesse des trottoirs obligent les piétons à marcher sur la route. Plusieurs voiries du centre-ville de Soignies comportent des trottoirs de ce gabarit.



Soignies - rue de la station

L'espace réservé aux voitures est souvent vaste. La traversée des larges voiries n'est pas sécurisante pour les piétons et les personnes à mobilité réduite.



Soignies - boulevard Roosevelt



Horrues - chaussée de Lessines

Les grands axes routiers sont de manière générale bordés de pistes cyclables.



Soignies - rue de la Station

Les différents aménagements pour les cyclistes sont des pistes cyclables:

- séparées de la chaussée
- sur chaussée
- uni ou bi-directionnelles

De nombreuses traversées de voiries sont marquées au sol, mais celles-ci sont souvent peu sécurisantes.

Aménagements existants en faveur des personnes à mobilité réduite (PMR)



Soignies - rue de la Station

Trottoir avec abaisséments facilitant la circulation des PMR (aménagements dimensionnés suivant la réglementation : pente maximale de 30% sur une longueur maximale de 30 cm et pente recommandée de 8% sur 2 mètres maximum).



Soignies - rue de Mons

Les aménagements pour PMR sont peu fréquents à Soignies. La rue de Mons fait figure d'exception: ses larges trottoirs abaissés au niveau de la voirie et l'absence d'obstacle (hormis les sphères de séparation avec le stationnement) permettent un accès aisé aux PMR.



Soignies - rue Neuve

Un plateau avec trottoir surbaissé et marquage au sol signale à tous les usagers de la route la présence d'un passage pour piétons.



Soignies - rue des Orphelins

Aménagement du même type que celui de la rue de Mons. Toutefois, le filet d'eau provoque un ressaut vu qu'il y a une différence de niveau à l'endroit du passage pour piétons.



Naast- rue Saint-Vincent

Les dalles employées sont contrastées de manière à être repérées aisément par les PMR et notamment les malvoyants.

Globalement, en dehors du centre-ville de Soignies et de Naast, pas d'aménagement pour les PMR.

Sécurité et aménagements aux abords des écoles (dans le centre-ville de Soignies)



Rue de Steenkerque

Un rétrécissement de la voirie permet une traversée plus sécurisée.
L'aménagement des accotements et des trottoirs reste peu confortable.



Chaussée de Braine

Un plateau surélevé permet de sécuriser la traversée de la chaussée. De plus, le stationnement en voirie réduit la vitesse des automobilistes.



Chemin de Nivelles

Absence d'aménagement au droit du collège Saint-Vincent. De plus, l'étroitesse des trottoirs ne permet pas aux piétons de se croiser.



Rue Félix Eloy

Absence de visibilité et étroitesse des trottoirs rendent les cheminements piétons inconfortables.



Rue Neuve

Une voirie large en ligne droite, qui n'incite pas les automobilistes à ralentir, même si le passage pour piéton est bien identifié.



Rue Neuve

La coexistence d'anciens et de nouveaux marquages ne sécurisent pas la traversée des piétons.

Sécurité et aménagements aux abords des écoles (dans les villages)



Thieusies - rue de la Motte

Un passage pour piétons sans aménagement de sécurisation particulier à l'approche de l'école, situé à l'entrée du village.

Chaussée Notre-Dame-Louvignies
rue Joseph Quintart

Naast - rue de la Haute Folie

Chaussée Notre-Dame-Louvignies
rue Joseph Quintart

Des rétrécissements de voirie aux abords de l'école peu efficaces.
Absence de présignalisation de l'école.
Réglementation de la vitesse non adaptée.



Naast - rue de la Haute Folie

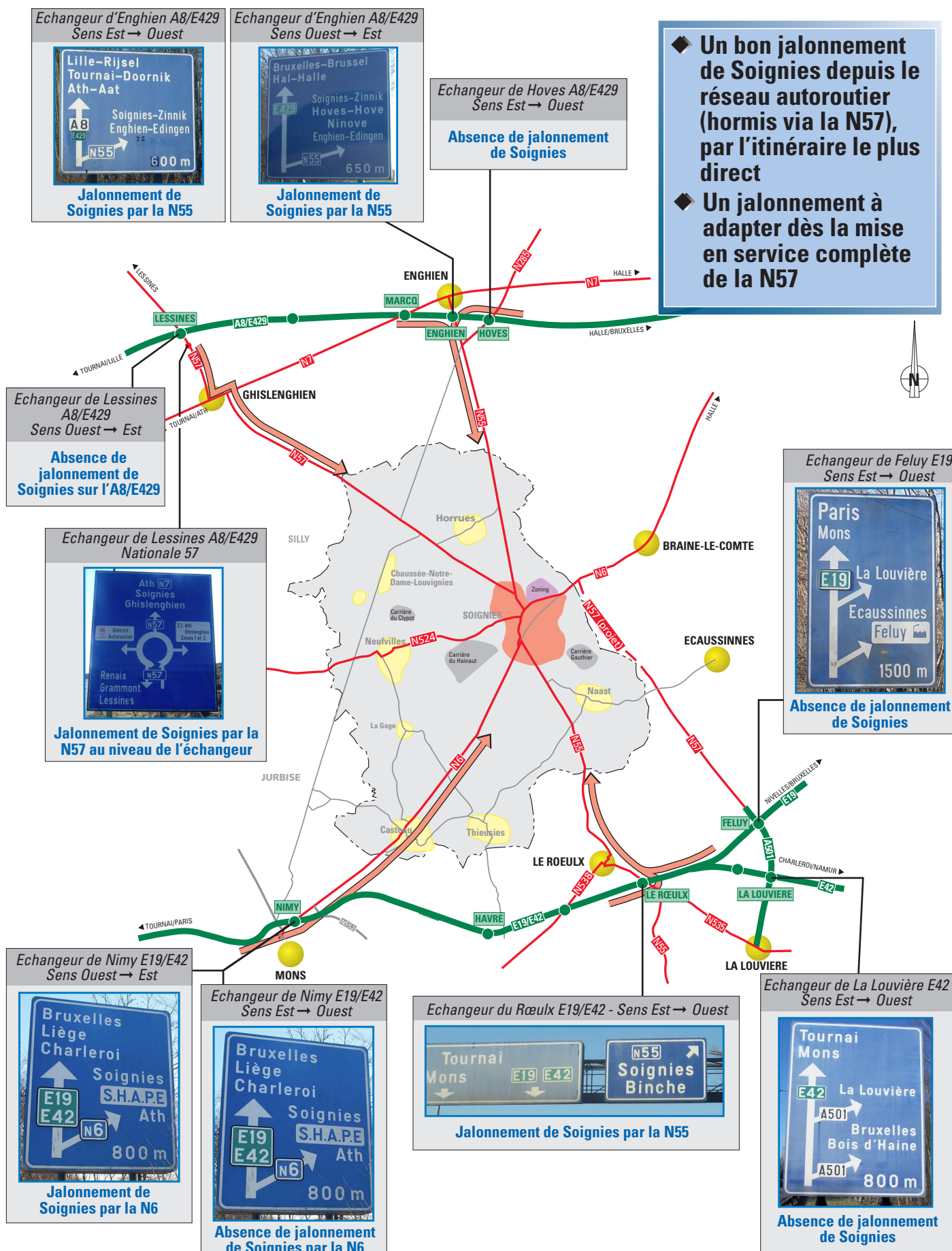
La répétition d'aménagements en amont et au droit de l'école permet de sécuriser les abords de l'établissement scolaire.



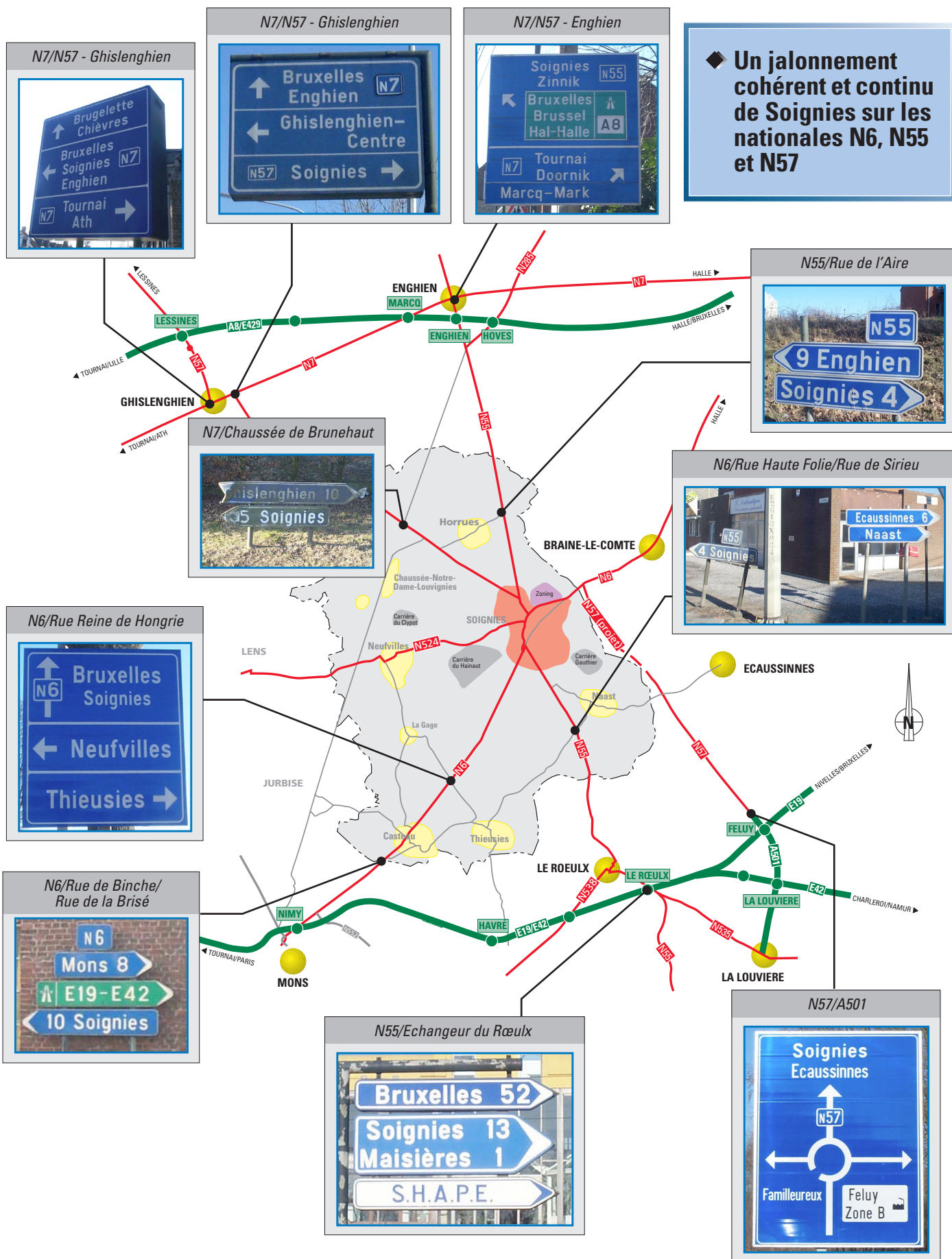
Neuville - rue des Sept Blasons

Aménagement de sécurité cohérent au droit de l'école.

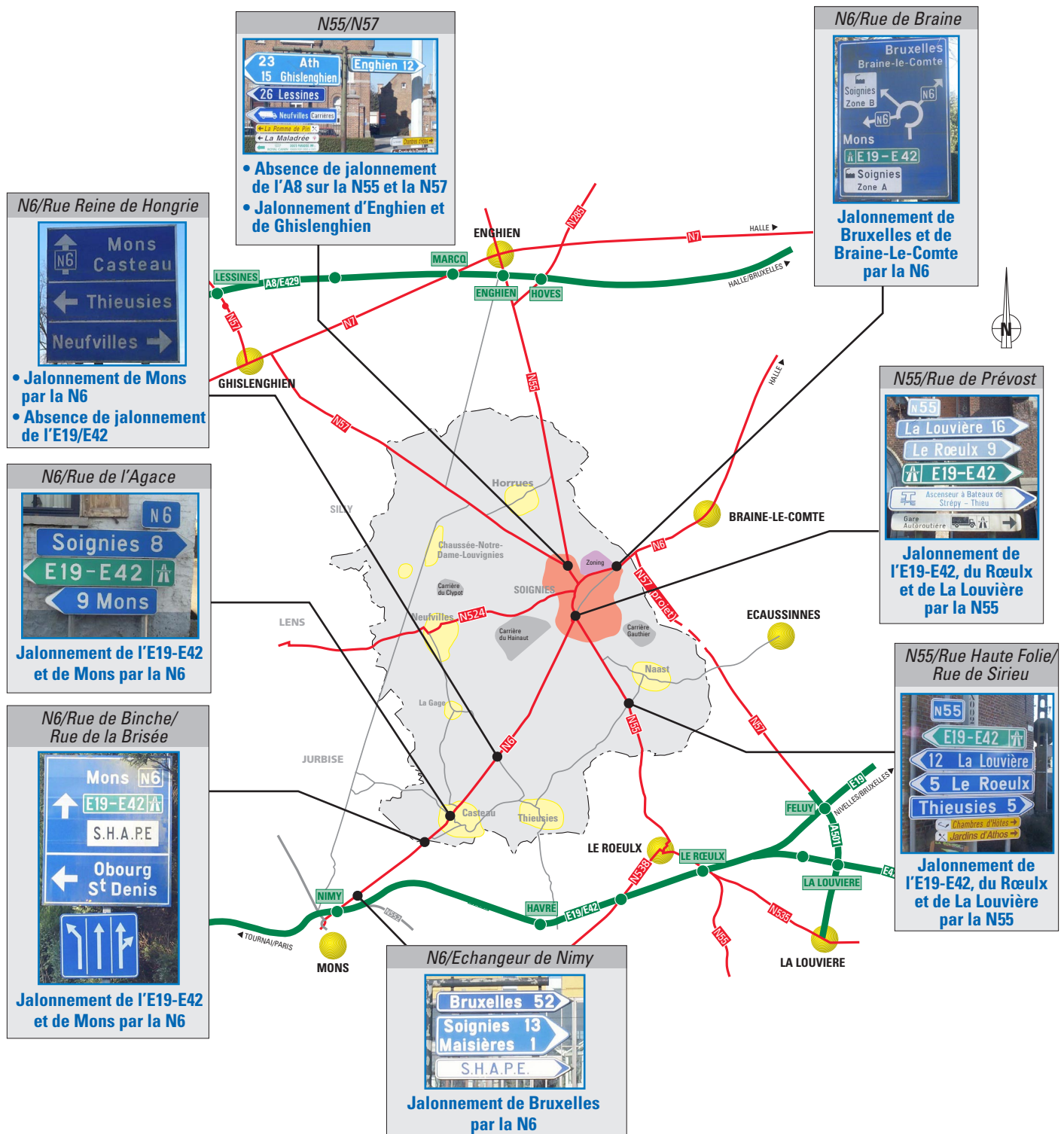
Jalonnement de Soignies depuis le réseau autoroutier



Jalonnement de Soignies sur le réseau RGG (Nationales)

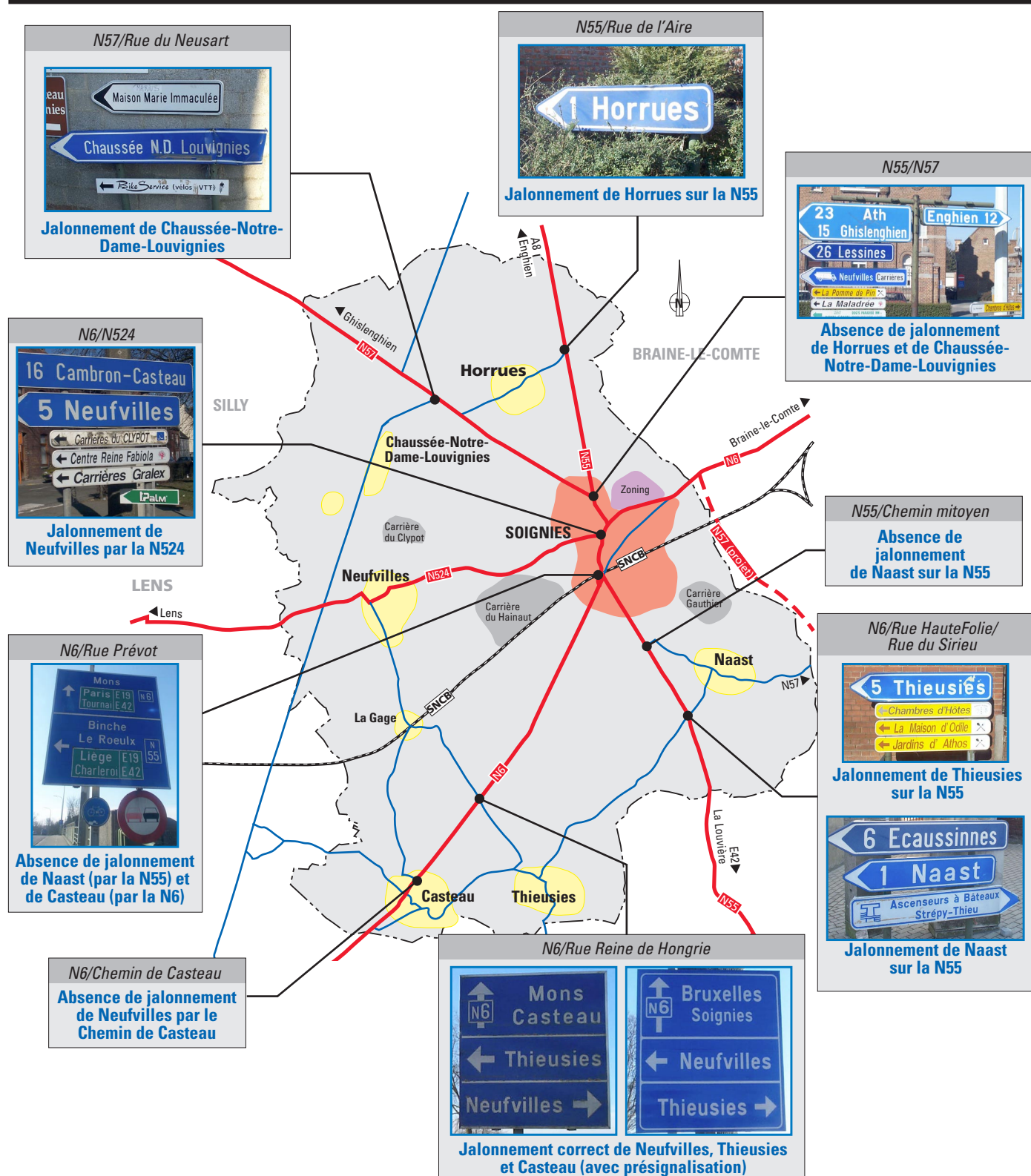


Jalonnement des principales directions depuis Soignies sur le réseau RGG (Nationales)



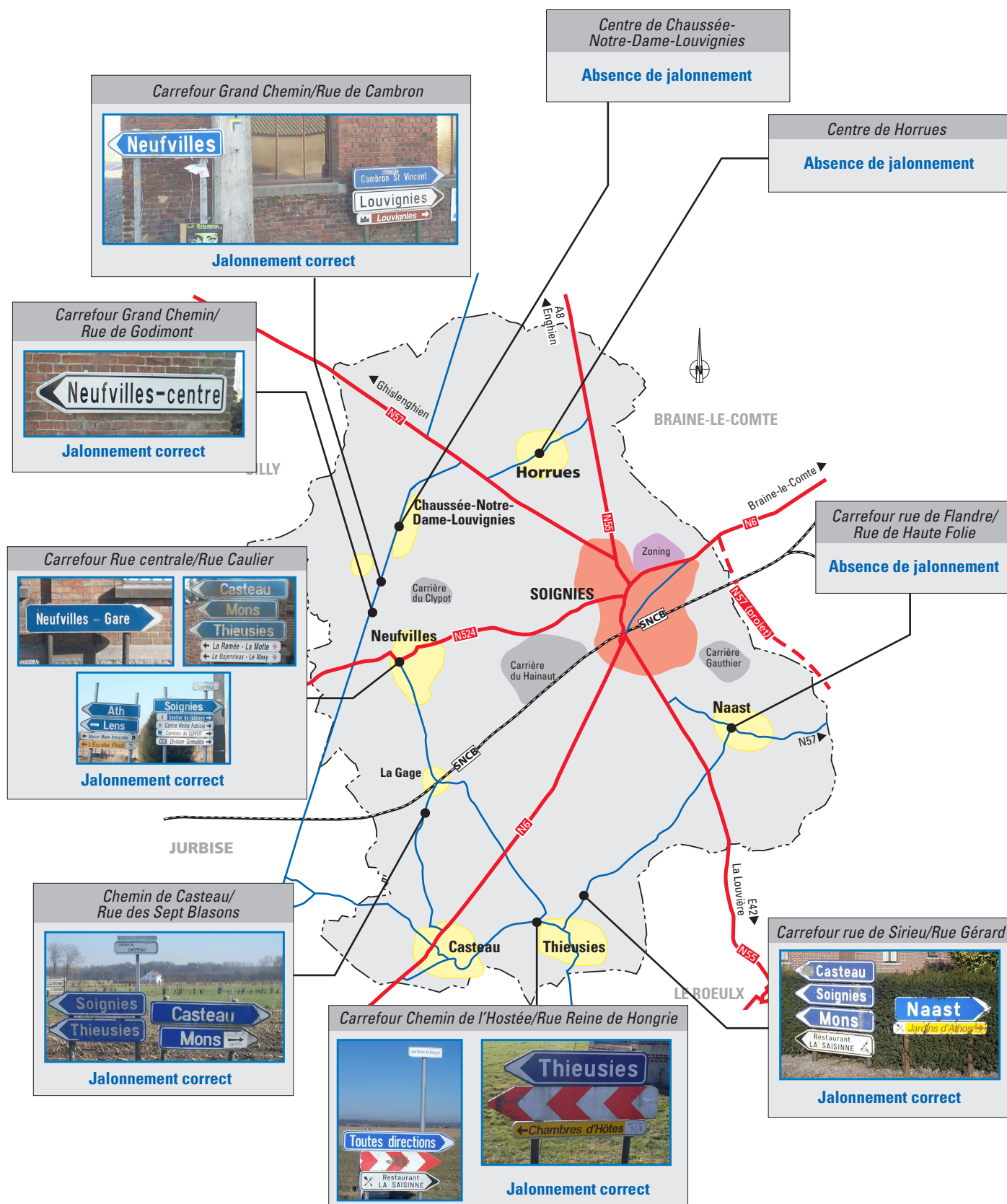
- ◆ Un jalonnement cohérent et continu de l'E19-E42 sur les nationales N6 et N55
- ◆ Une absence de jalonnement de l'A8/E429 par la N55 et/ou la N57
- ◆ Un jalonnement de Bruxelles par la N6 depuis Mons
- ◆ Un jalonnement cohérent et continu :
 - d'Enghien sur la N55
 - de Mons sur la N6
 - de Ghislenghien sur la N57
 - du Roeulx et de La Louvière sur la N55

Jalonnement des différents villages sur les nationales



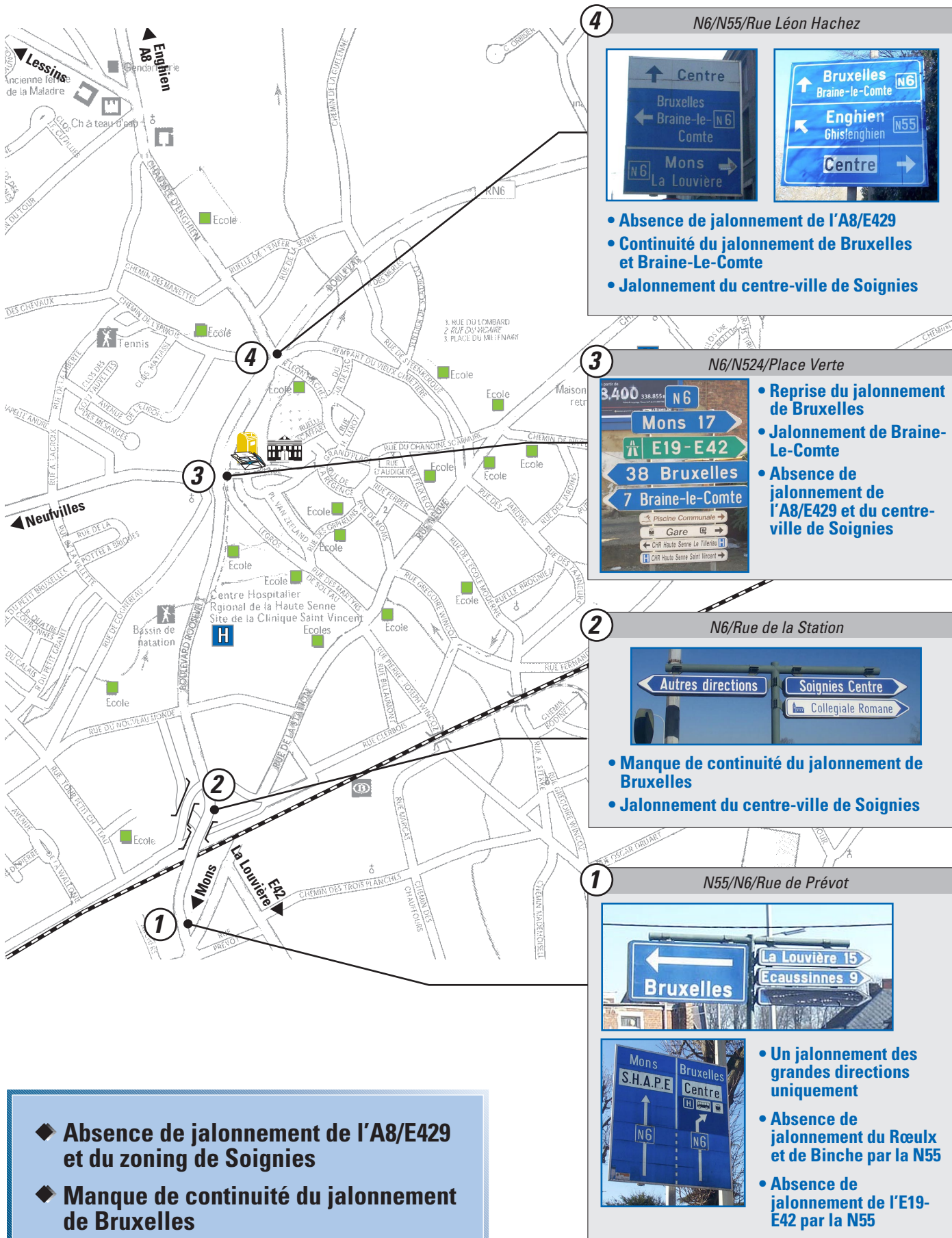
- ◆ Une absence de jalonnement des différents villages depuis Soignies sur les nationales
- ◆ Un jalonnement de position (aux intersections), sauf pour le carrefour N6/Rue Reine de Hongrie (présignalisation sur la RN6 dans les 2 sens de circulation)

Jalonnement des différents villages sur le réseau routier communal

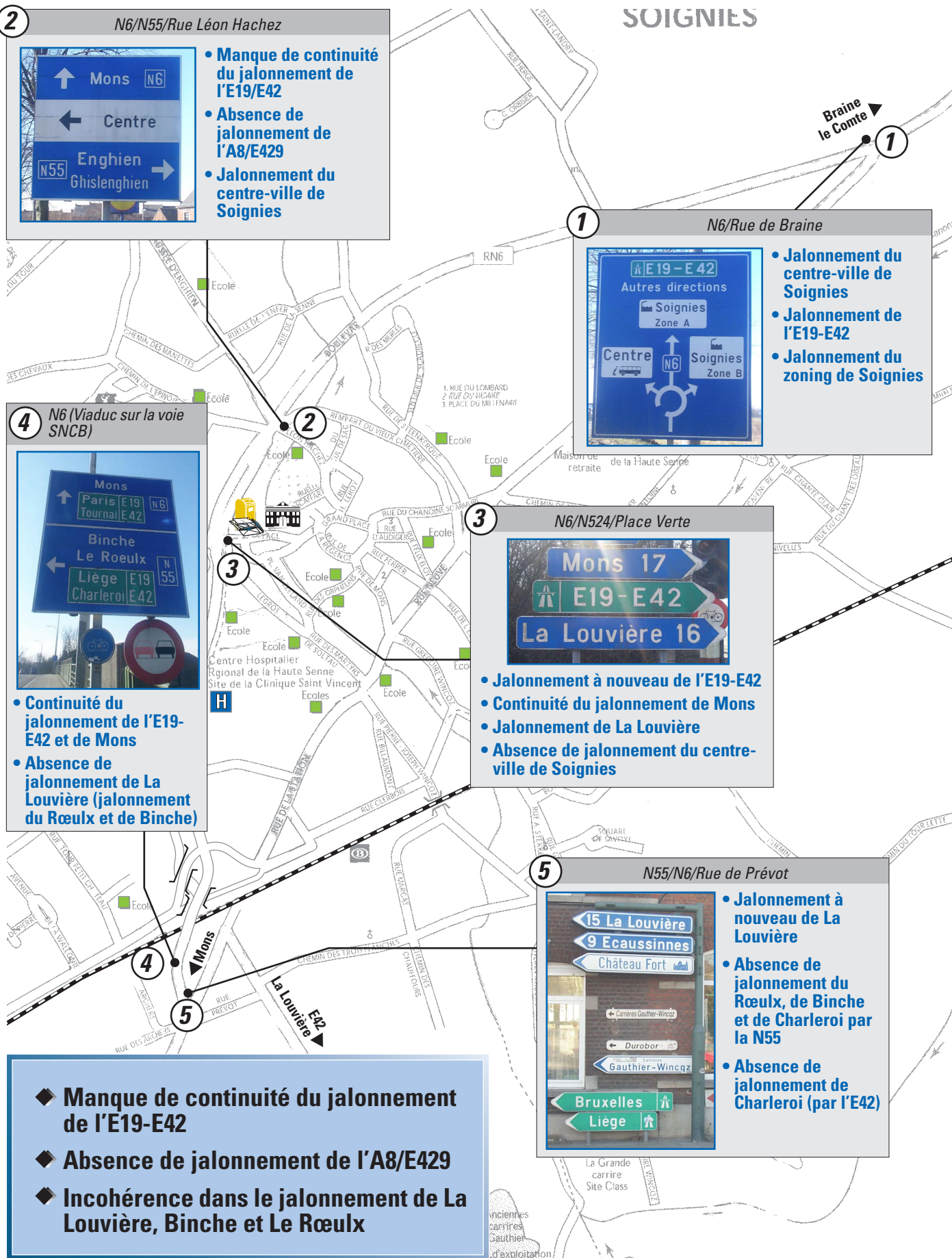


◆ Un jalonnement cohérent et continu des différents villages et du centre-ville de Soignies (sauf Naast, Horrues et Chaussée-Notre-Dame-Louvignies) sur le réseau routier communal

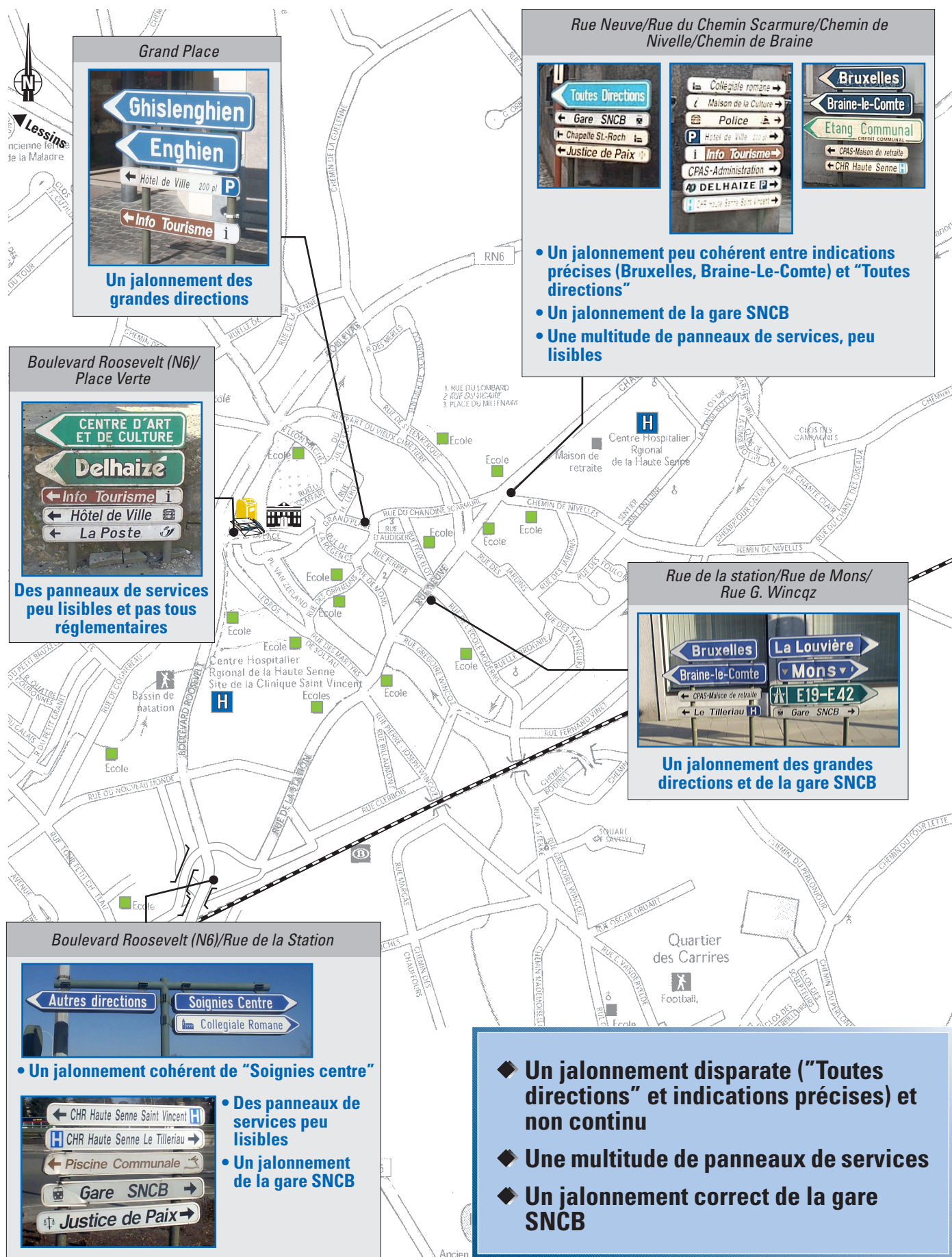
Jalonnement sur les boulevards (N6) - Sens Sud → Nord



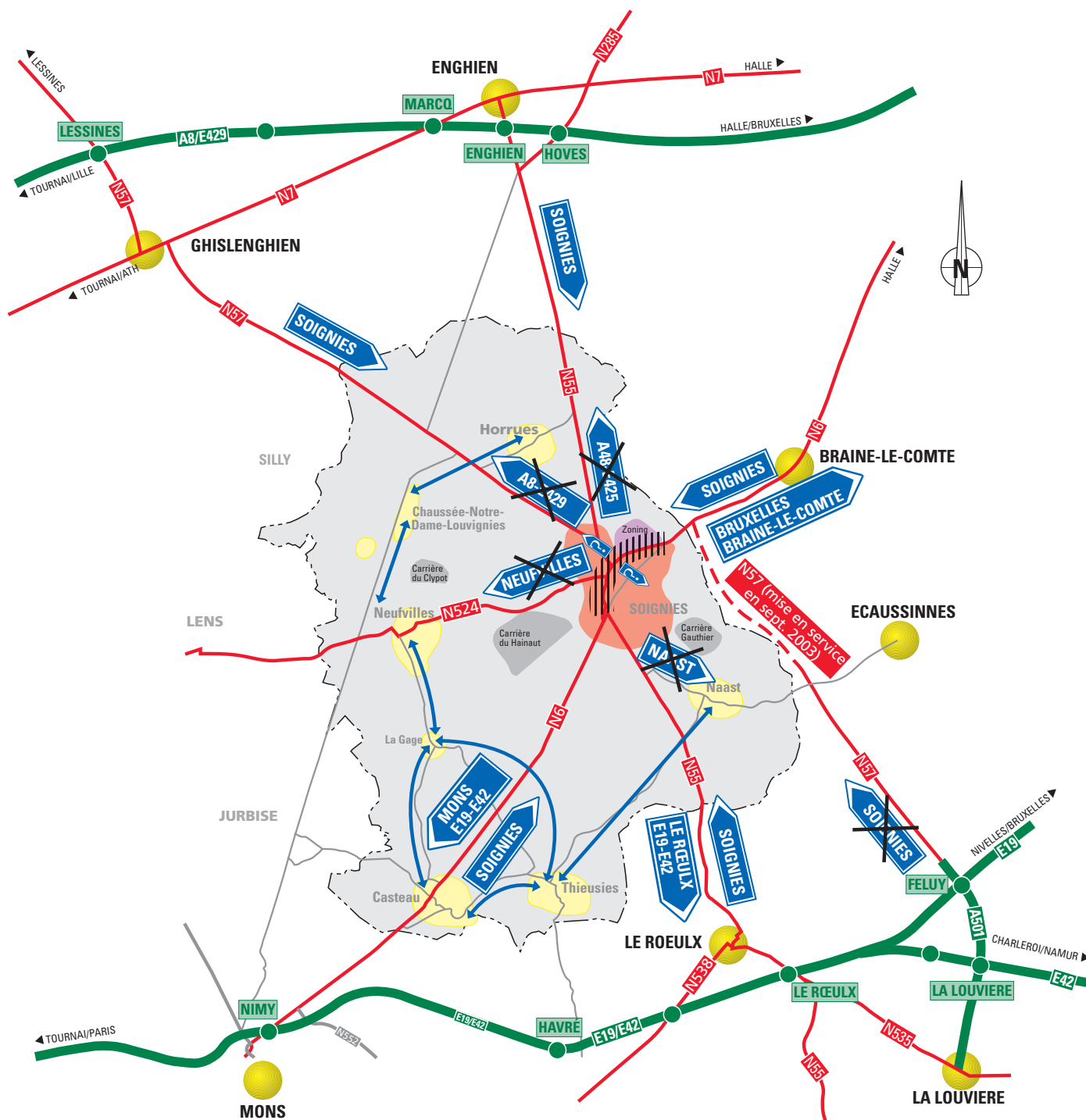
Jalonnement sur les boulevards (N6) - Sens Nord → Sud



Jalonnement dans le centre-ville de Soignies

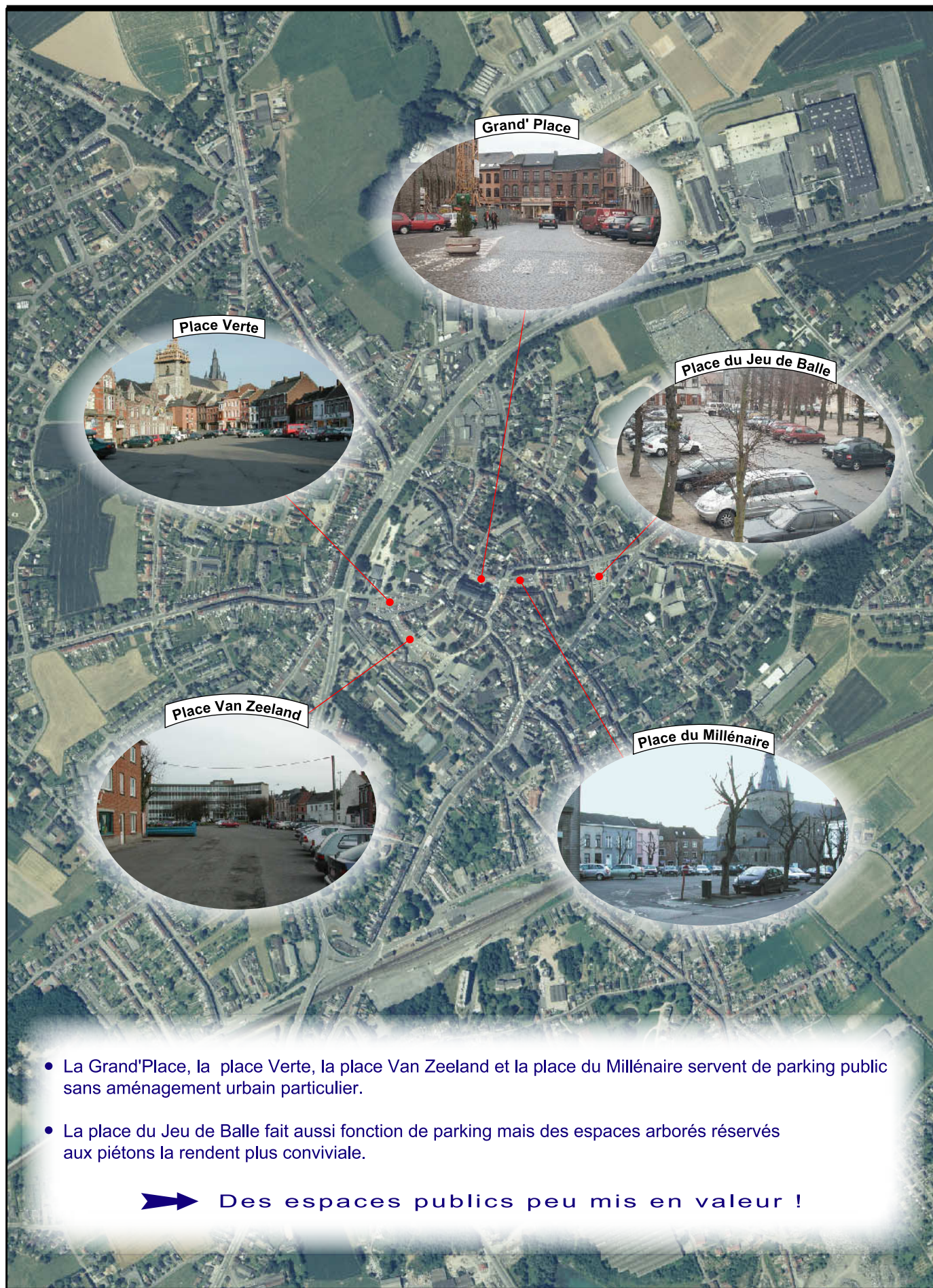


Synthèse du diagnostic en matière de jalonnement

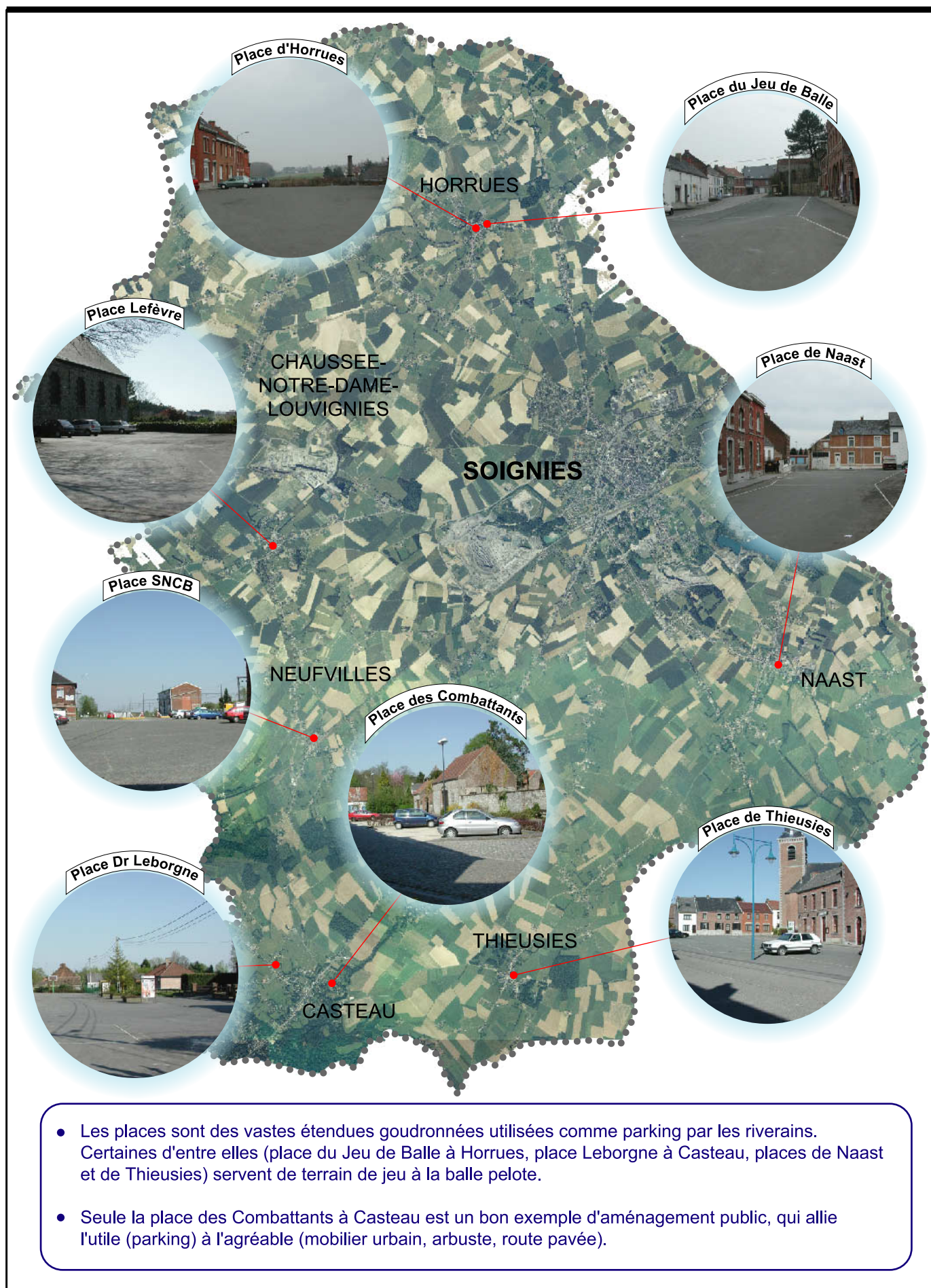


	Un jalonnement correct de Soignies depuis les autoroutes et sur les nationales		Absence de jalonnement de l'A8-E429 sur la N55 et la N57
	Un jalonnement correct de Bruxelles et Braine-le-Comte sur la N6		Absence de jalonnement des villages depuis le centre de Soignies
	Jalonnement correct sur la N55, la N57, l'E19-E42, Mons et le Rœulx		Jalonnement cohérent et continu des villages entre eux sur le réseau communal
			Manque de cohérence et disparité du jalonnement sur les "boulevards"

Analyse de la qualité actuelle des espaces publics dans le centre-ville de Soignies



Analyse de la qualité actuelle des espaces publics dans les villages



Analyse de l'aménagement des entrées du centre-ville et des villages

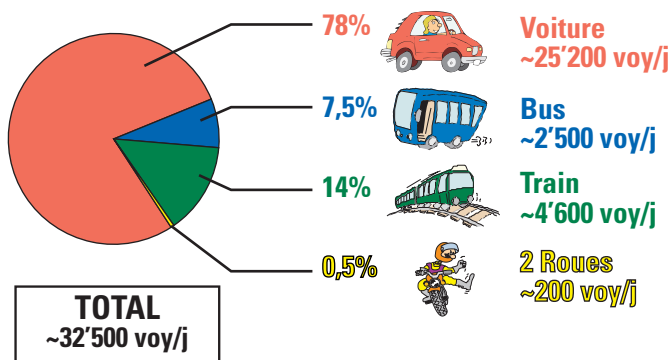


- Aux abords de la ville, la N 57 et la N 524 disposent d'îlots protégés incitant l'automobiliste à réduire sa vitesse. Par contre, la Chaussée du Roeulx (N 55) et la Chaussée de Lessines (N 57) ne comportent pas d'aménagement particulier.
- Aux abords des villages en dehors de quelques rétrécissements de voirie aux entrées de Chaussée-Notre-Dame-Louvignies, les aménagements sont inexistants.
A Thieusies et à Horrues, les marquages au sol sont peu dissuasifs.

Répartition modale des déplacements motorisés

► LA MOBILITE AU "CORDON" DU CENTRE-VILLE DE SOIGNIES (hors transit):

- 20-22'000 véh/j en échange avec le centre-ville
- Environ 2'500 voyageurs utilisent les bus TEC en échange avec le centre-ville
- Environ 4'600 voyageurs/j en gare de Soignies
- Une part d'usagers 2 roues de l'ordre de 1% du trafic global

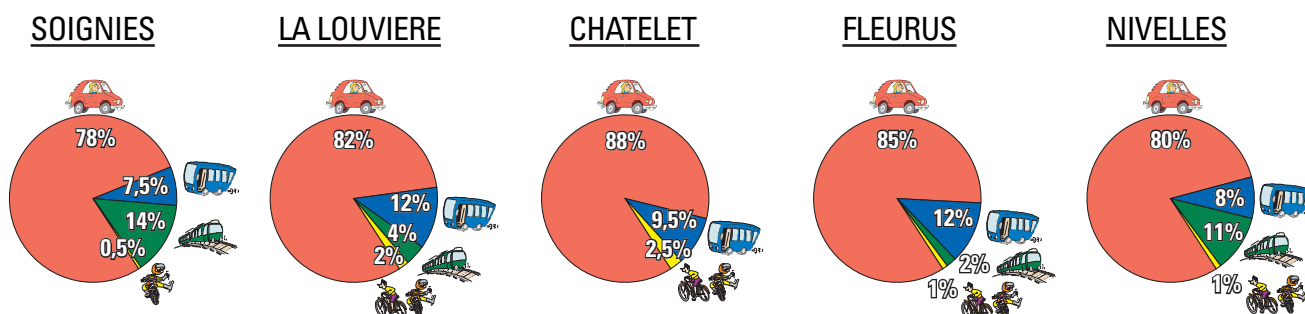


DONNEES DE BASE:

- Taux d'occupation moyen des véhicules : ~1,2 voy/véh
- Nombre d'usagers du réseau TEC estimé à partir d'observations aux principaux arrêts du centre-ville en Avril 2003
- Nombre d'usagers de la gare de Soignies : données SNCB
- Part modale 2 roues : comptages directionnels Transitec Avril 2003

- ◆ Environ 32'500 voy/j en relation avec le centre-ville de Soignies
- ◆ Une part "écrasante" d'automobilistes
- ◆ Une part modale "transports collectifs" élevée (plus de 21%), notamment en relation avec le nombre important d'usagers du train

► COMPARAISON AVEC D'AUTRES CENTRES-VILLES WALLONS :



- ◆ Soignies se caractérise par une très forte utilisation du train pour les échanges avec son centre-ville, à mettre en relation avec une très bonne attractivité du réseau SNCB
- ◆ Par contre, l'utilisation du réseau TEC est moindre, comparativement à d'autres centres-villes, à cause d'une offre peu développée entre les villages et le centre-ville

Synthèse thématique du diagnostic

ASPECTS SOCIO-ÉCONOMIQUES



- ◆ Une situation de carrefour entre la Flandre, l'agglomération bruxelloise, le Tournais et la Région du centre.
- ◆ Des pôles d'emplois situés dans le centre-ville (commerces, services, écoles, ...) ou en périphérie (zoning, carrières).
- ◆ Une commune qui garde un caractère rural.

DES CHIFFRES CLÉS

- ➔ 25'000 habitants (dont la moitié réside à Soignies).
- ➔ 11'500 emplois.
- ➔ 6'400 élèves (dont 5'000 à Soignies).

TRAFIC ROUTIER (véhicules particuliers - poids lourds)



- ◆ Des charges de trafic très élevées sur les "boulevards" : de 16'000 à 32'000 véhicules/jour) et les routes régionales (de 10'000 à 20'000 véhicules/jour).
- ◆ De nombreux dysfonctionnements : de multiples carrefours dangereux, une congestion des principaux axes aux heures de pointe, un important trafic de transit, notamment de poids lourds, ...
- ◆ Des problèmes de sécurité routière.

- ➔ 32'000 véhicules/jour sur le viaduc (N6).
- ➔ 40'000 véhicules/jour en transit à travers le centre-ville et sur les boulevards.

STATIONNEMENT



- ◆ Une offre de stationnement abondante, avec de nombreux parkings publics (place Verte, place du Millénaire, ...) ou privés (Delhaize, Champion) situés à proximité immédiate des commerces et services du centre-ville.
- ◆ Une zone bleue dans les rues commerçantes et aux abords de la gare ... non contrôlée ... mais plutôt bien respectée
- ◆ Une forte consommation de places par des usagers de longue durée, ce qui pénalise l'accessibilité aux commerces.
- ◆ Une absence ou un manque de places pour les deux-roues, vélos, personnes à mobilité réduite, ...

- ➔ 2'100 places publiques de stationnement dans le centre-ville de Soignies.
- ➔ 800 places disponibles pour le public dans les parkings privés (Delhaize, Champion, Hôpital).
- ➔ En journée, un tiers des places du centre-ville est toujours disponible.
- ➔ La moitié de l'offre de la rue de Mons est consommée par des usagers illicites (stationnant plus de 1h30).

TRANSPORT EN COMMUN



- ◆ Une desserte de tous les villages par le réseau TEC, mais des fréquences attractives uniquement sur la N6 (Casteau ↔ Soignies) et sur la N55 (Naast ↔ Soignies).
- ◆ Deux gares SNCB : Neufvilles-la-Gage et Soignies.
- ◆ Une offre SNCB satisfaisante avec, au minimum, deux trains/heure en relation avec Mons ou Bruxelles depuis Soignies.
- ◆ Une absence d'aménagement et d'équipement en faveur des bus (couloir bus, priorité aux feux).

- ➔ 3'000 abonnés au train.
- ➔ Près de 5'800 usagers du train par jour.

"MODES DOUX" (cyclistes, piétons, PMR) - ESPACES PUBLICS



- ◆ Une absence de continuité des bandes cyclables situées sur les nationales dans le centre-ville de Soignies.
- ◆ Une qualité d'aménagement médiocre pour les piétons et les PMR dans le centre-ville et les villages, en dehors du centre commerçant de Soignies.
- ◆ Des espaces publics peu mis en valeur ("places parkings").

- ➔ 50 cm = la largeur des trottoirs dans la rue Léon Hachez (à Soignies), sur la place de Neufvilles, ... !

LA MOBILITÉ, EN GÉNÉRAL



- ◆ Un usage de l'automobile majoritaire sur les autres modes de déplacements.
- ◆ Plus de 32'500 voyageurs/jour en relation avec le centre-ville de Soignies.
- ◆ Une forte utilisation du train mais une faible fréquentation du réseau TEC.

- ➔ Près de 8 déplacements sur 10 en relation avec le centre-ville de Soignies se font en voiture.

LES PROJETS À VENIR



- ◆ Ouverture de la N57 entre l'autoroute E19 et la N6 à l'automne 2003.
- ◆ Projet de liaison routière entre la N6 et la N57 (à moyen terme) au Nord du centre-ville
- ◆ Mise en œuvre du RER jusqu'à Braine-le-Comte (projet à moyen terme).
- ◆ De nombreux projets d'aménagement et d'urbanisme dans le centre-ville (place Verte, lotissements, salle de spectacle, ...).