



MOBILITE EN WALLONIE
MINISTERE WALLON DE L'EQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS



SNCB



COMMUNE DE SOIGNIES

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

DE SOIGNIES

PHASE III : PROPOSITIONS

RAPPORT TECHNIQUE FINAL

SEPTEMBRE 2004

0264/JD/VE/BO/bo

TABLE DES MATIERES

Page n°

0. INTRODUCTION.....	1
1. CONCEPT MULTIMODAL DE DEPLACEMENTS (PHASE 3.0 DU PCM).....	3
1.1 LES PRINCIPES DIRECTEURS DE BASE	3
1.2 CONCEPT MULTIMODAL DE DEPLACEMENTS PROPOSE.....	3
1.3 LES PRINCIPES D'ORGANISATION DES DIFFERENTS RESEAUX DE DEPLACEMENTS DANS LE CENTRE-VILLE DE SOIGNIES	4
1.3.1 Principes d'organisation des circulations automobiles dans le centre-ville de Soignies	4
1.3.2 Principes d'organisation des réseaux de transports collectifs dans le centre-ville de Soignies.....	4
1.3.3 Principes d'organisation des réseaux "modes doux" dans le centre-ville de Soignies.....	5
2. PLAN DE DEPLACEMENTS (PHASE 3.1 DU PCM).....	6
2.1 PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "TRAFFIC"	6
2.1.1 Maîtrise du trafic de transit à travers le centre-ville de Soignies (impacts des axes routiers projetés et recherche de nouvelles voies de contournement)	6
2.1.2 Proposition d'un nouveau plan de circulation dans le centre historique de Soignies.....	13
2.1.3 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité dans le centre-ville de Soignies	20
2.1.4 Propositions d'aménagements de sécurité au niveau des carrefours situés dans le centre-ville de Soignies	21
2.1.5 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité dans les villages.....	22
2.1.6 Propositions en matière d'aménagement et de gestion des carrefours dans le centre-ville de Soignies	25
2.1.7 Hiérarchie du réseau routier de Soignies recommandée à court et moyen termes	32
2.1.8 Synthèse des mesures recommandées en matière de déplacements automobiles.....	32
2.2 PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "TRANSPORTS COLLECTIFS"	33
2.2.1 Proposition d'amélioration de la desserte en transports collectifs des villages situés à l'Ouest et au Nord de la commune de Soignies	34
2.2.2 Proposition d'amélioration de la desserte en transports collectifs des quartiers résidentiels situés à l'Ouest du centre-ville et du zoning de Soignies	33
2.2.3 Aménagements en faveur des bus recommandés dans le centre-ville de Soignies	33
2.2.4 Synthèse des mesures en matière de transports collectifs recommandées à court terme.....	35
2.3 PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "MODES DOUX"	36
2.3.1 Rappel des objectifs en matière d'aménagements en faveur des "modes doux"	36
2.3.2 Recensement des pôles générateurs vélos et piétons.....	36
2.3.3 Liaisons cyclables recommandées.....	36
2.3.4 Aménagements cyclables recommandés.....	36
2.3.5 Lieux recommandés d'implantation de dispositifs de stationnement pour les vélos	37
2.3.6 Mesures recommandées pour l'amélioration des cheminements piétons et personnes à mobilité réduite dans le centre-ville de Soignies.....	37



3.	POLITIQUE DE STATIONNEMENT (PHASE 3.2 DU PCM).....	3 8
3.1	RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE DE SOIGNIES	38
3.2	RECENSEMENT DES PROJETS A PRENDRE EN COMPTE EN MATIERE DE STATIONNEMENT	38
3.3	CONCEPT DE POLITIQUE DE STATIONNEMENT RECOMMANDE.....	39
3.4	GENERATION ET EVALUATION DE SCENARIOS DE GESTION DU STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE DE SOIGNIES	39
3.5	POLITIQUE DE STATIONNEMENT RECOMMANDEE DANS LE CENTRE-VILLE DE SOIGNIES	40
3.5.1	<i>Zones de stationnement recommandées.....</i>	<i>40</i>
3.5.2	<i>Tarification recommandée dans les deux zones payantes.....</i>	<i>41</i>
3.5.3	<i>Modalités de mise en oeuvre de la politique de stationnement recommandée</i>	<i>41</i>
4.	PLAN DE JALONNEMENT (PHASE 3.3 DU PCM).....	4 2
4.1	PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS DU JALONNEMENT SUR LE RESEAU AUTOROUTIER.....	42
4.2	PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS DU JALONNEMENT SUR LE RESEAU DES ROUTES NATIONALES	42
4.3	PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS DU JALONNEMENT SUR LES BOULEVARDS (N6).....	43
4.4	SYNTHESE : JALONNEMENT RECOMMANDE A COURT TERME (AVEC LA MISE EN SERVICE DE LA N57 AU PRINTEMPS 2004)	43
5.	GESTION DES MARCHANDISES (PHASE 3.4 DU PCM)	4 4
6.	SYNTHESE – PLANNING DE MISE EN OEUVRE DES MESURES RECOMMANDEES (PHASE 3.5 DU PCM).....	4 5



LISTE DES FIGURES

Figure n°

Phase 3.0 : concept multimodal de déplacements

- 3.0.1 Concept multimodal à l'échelle de la commune
- 3.0.2 Concept d'organisation des circulations automobiles dans le centre-ville de Soignies
- 3.0.3 Concept d'organisation des réseaux de transports collectifs dans le centre-ville de Soignies
- 3.0.4 Concept d'organisation des réseaux "modes doux" dans le centre-ville de Soignies

Phase 3.1 : plan de déplacements – volet "trafic"

- 3.1.1 Quelle gestion des flux de transit à travers le centre-ville de Soignies ?
- 3.1.2 Evaluation de l'impact sur le trafic dans le centre-ville de Soignies de la mise en service de la N57 (état E1)
- 3.1.3 Evaluation de l'impact sur le trafic dans le centre-ville de Soignies de la mise en service partielle du "contournement Nord" (état E2)
- 3.1.4 Evaluation de l'impact sur le trafic dans le centre-ville de Soignies de la mise en service complète du "contournement Nord" (état E3)
- 3.1.5 Génération et pré-évaluation de variantes de contournement "partiel" du centre-ville de Soignies à moyen-long terme
- 3.1.6 Evaluation des variantes de contournement "partiel" du centre-ville de Soignies à moyen-long terme
- 3.1.7 Génération et évaluation des variantes de contournement "complet" du centre-ville de Soignies à moyen-long terme
- 3.1.8 Plan de circulation du centre-ville de Soignies – problématiques d'étude
- 3.1.9 Plan de circulation du centre-ville de Soignies – définition des éléments fixes/variables
- 3.1.10 Génération et pré-évaluation de variantes d'organisation des circulations sur la rue Léon Hachez et la rue du Lombard
- 3.1.11 Génération et évaluation de variantes d'organisation des circulations sur les rues Léon Hachez et du Lombard
- 3.1.12 Génération et évaluation de variantes d'organisation des circulations autour de la Collégiale
- 3.1.13 Esquisse d'aménagement de la rue Léon Hachez
- 3.1.14 Esquisse d'aménagement de la Grand'Place et de la Place du Millénaire
- 3.1.15 Organisation des circulations sur les rues de la Station et Neuve : recensement des contraintes d'accessibilité locale
- 3.1.16 Génération de variantes d'organisation des circulations sur les rues de la Station et Neuve
- 3.1.17 Evaluation des variantes d'organisation des circulations sur les rues de la Station et Neuve
- 3.1.18 Synthèse des propositions en matière de circulation dans le centre-ville de Soignies
- 3.1.19 Accessibilité future au centre-ville de Soignies avec le nouveau plan de circulation recommandé à court terme
- 3.1.20 Charges de trafic futures avec le plan de circulation recommandé à court terme dans le centre-ville de Soignies (et l'ouverture de la N57 au printemps 2004)
- 3.1.21 Propositions d'aménagements de modération de trafic dans le centre-ville de Soignies
- 3.1.22 Propositions d'aménagements de carrefours dans le centre-ville de Soignies
- 3.1.23 Principes généraux d'aménagement des voiries / sécurité / réglementation dans les villages
- 3.1.24 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Horrues
- 3.1.25 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité sur la nationale 57 (chaussée de Lessines)



- 3.1.26 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Chaussée-Notre-Dame-Louvignies
- 3.1.27 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Neufvilles
- 3.1.28 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Neufvilles-la-Gage
- 3.1.29 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Casteau et Thieusies
- 3.1.30 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Naast
- 3.1.31 Génération et évaluation de variantes d'aménagement et d'exploitation du carrefour de la "Gendarmerie" (N55/N57)
- 3.1.32 Génération et évaluation de variantes d'aménagement et d'exploitation du carrefour de la place du "Vivier" (N6/N55)
- 3.1.33 Principes de gestion des carrefours bd. Roosevelt / rue du Nouveau Monde et bd. Roosevelt / place Verte / rue de Neufvilles
- 3.1.34 Génération et évaluation de variantes d'aménagement et d'exploitation du double carrefour bd. Roosevelt (N6) / rue de la Station / rue du Viaduc
- 3.1.35 Carrefours du "Bas du Viaduc" : rappel de l'état actuel et génération de variantes
- 3.1.36 Carrefours du "Bas du Viaduc" : évaluation des variantes (famille A)
- 3.1.37 Carrefours du "Bas du Viaduc" : génération et pré-évaluation des variantes (famille B)
- 3.1.38 Carrefours du "Bas du Viaduc" : évaluation des variantes (famille B)
- 3.1.39 Hiérarchie du réseau routier recommandée à court et moyen termes
- 3.1.40 Synthèse des mesures recommandées en matière de déplacements automobiles

Phase 3.1 : plan de déplacements – volet "transports collectifs"

- 3.1.41 Une desserte en transports collectifs à la demande des villages ?
- 3.1.42 Les transports en commun à la demande : une nouvelle démarche à analyser
- 3.1.43 Principes de desserte en transports collectifs à la demande des villages de Soignies
- 3.1.44 Principes d'organisation du réseau TEC à Soignies
- 3.1.45 Desserte en transports collectifs des quartiers résidentiels Ouest du centre-ville de Soignies – contraintes à prendre en compte
- 3.1.46 Proposition de desserte des quartiers résidentiels Ouest de Soignies
- 3.1.47 Proposition de desserte du zoning et du quartier des Carrières
- 3.1.48 Aménagements en faveur des bus recommandés dans le centre-ville de Soignies
- 3.1.49 Synthèse des mesures recommandées en matière de transports collectifs

Phase 3.1 : plan de déplacements – volet "modes doux"

- 3.1.50 Pôles générateurs de déplacements vélos et piétons à l'échelle de la commune de Soignies
- 3.1.51 Pôles générateurs de déplacements vélos et piétons au centre-ville de Soignies
- 3.1.52 Liaisons cyclables à développer à l'échelle de la commune de Soignies
- 3.1.53 Liaisons cyclables à développer dans le centre-ville de Soignies
- 3.1.54 Aménagements cyclables recommandés à l'échelle de la commune de Soignies
- 3.1.55 Aménagements cyclables recommandés dans le centre-ville de Soignies
- 3.1.56 Aménagements cyclables recommandés dans le coeur historique de Soignies
- 3.1.57 Stationnement à développer pour les cyclistes à l'échelle de la commune de Soignies
- 3.1.58 Variante à développer pour les cyclistes dans le centre-ville de Soignies
- 3.1.59 Mesures d'amélioration des cheminements piétons et PMR dans le centre-ville de Soignies



Phase 3.2 : politique de stationnement

- 3.2.1 Objectifs de la politique de stationnement dans le centre-ville de Soignies
- 3.2.2 Projets en matière de stationnement à prendre en compte
- 3.2.3 Concept de politique de stationnement recommandé
- 3.2.4 Quelle gestion du stationnement dans le centre commerçant de Soignies ?
- 3.2.5 Politique de stationnement recommandée dans le centre-ville de Soignies
- 3.2.6 Modalités d'application de la politique de stationnement

Phase 3.3 : plan de jalonnement

- 3.3.1 Propositions de modifications du jalonnement sur le réseau autoroutier
- 3.3.2 Propositions de modifications du jalonnement des principales directions depuis Soignies sur le réseau RGG (nationales)
- 3.3.3 Propositions de modifications du jalonnement sur les boulevards (N6) – sens Sud-> Nord
- 3.3.4 Propositions de modifications du jalonnement sur les boulevards (N6) – sens Nord-> Sud
- 3.3.5 Synthèse : jalonnement du centre-ville de Soignies proposé à court terme (mise en service de la N57 au printemps 2004)
- 3.3.6 Synthèse : jalonnement des grandes directions depuis Soignies proposé à court terme (mise en service de la N57 au printemps 2004)

Phase 3.4 : gestion des marchandises

- 3.4.1 Proposition de réglementation de la circulation des poids lourds

Phase 3.5 : planning de mise en œuvre du PCM

- 3.5.1 Mesures du PCM recommandées à court terme dans les villages
- 3.5.2 Mesures du PCM recommandées à court terme dans le centre-ville de Soignies
- 3.5.3 Planning de mise en œuvre des mesures du PCM (classement par thématiques) – tableau n°1
- 3.5.4 Planning de mise en œuvre des mesures du PCM (classement par thématiques) – tableau n°2
- 3.5.5 Planning de mise en œuvre des mesures du PCM (classement par thématiques) – tableau n°3
- 3.5.6 Planning de mise en œuvre des mesures du PCM (classement par thématiques) – tableau n°4
- 3.5.7 Planning de mise en œuvre des mesures du PCM (classement par thématiques) – tableau n°5
- 3.5.8 Planning de mise en œuvre des mesures du PCM (classement par thématiques) – tableau n°6



LISTE DES ANNEXES

Annexe n°

Phase 3.1 : plan de déplacements – volet "trafic"

- 3.1.1 Détail des aménagements de modération de trafic proposés dans le centre-ville de Soignies (1)
- 3.1.2 Détail des aménagements de modération de trafic proposés dans le centre-ville de Soignies (2)
- 3.1.3 Esquisse d'aménagement d'un giratoire à l'intersection N6/rue Prévôt / "Viaduc" / rue des Archers
- 3.1.4 Esquisse d'aménagement du carrefour N6 / Viaduc et N 6/ rue de la Station
- 3.1.5 Esquisse d'aménagement du carrefour rue de la Station / passage sous le "Viaduc"
- 3.1.6 Esquisse d'aménagement de la place du Vivier à long terme (mise en service du contournement "Nord" de Soignies)
- 3.1.7 Esquisse d'aménagement du carrefour G. Wincqz / Ecole Moderne / Vinet (variante 1)
- 3.1.8 Esquisse d'aménagement du carrefour G. Wincqz / Ecole Moderne / Vinet (variante 2)
- 3.1.9 Profils en travers : liaison gare – centre-ville
- 3.1.10 Profils en travers : liaison quartier des Carrières – centre-ville (1)
- 3.1.11 Profils en travers : liaison quartier des Carrières – centre-ville (2)
- 3.1.12 Profils en travers : quartier résidentiel Ouest de Soignies
- 3.1.13 Profils en travers : rue Joseph Quintard et rue de Neufvilles
- 3.1.14 Profils en travers : chaussée de Mons

Phase 3.2 : politique de stationnement

- 3.2.1 La "carte riverain"
- 3.2.2 Politique de stationnement recommandée dans le centre-ville de Soignies : la zone rouge – 76 places (principes et modalités d'application)
- 3.2.3 Politique de stationnement recommandée dans le centre-ville de Soignies : la zone verte – 407 places (principes et modalités d'application)



0. INTRODUCTION

Le présent rapport contient les éléments techniques de la troisième phase d'étude du Plan communal de mobilité de Soignies, à savoir la définition des mesures recommandées et des projets à réaliser, en matière de mobilité multimodale.

Pour rappel, l'étude du Plan communal de mobilité (PCM) se compose des trois phases principales suivantes :

Phase 1. Analyse et diagnostic de la situation actuelle ¹ ;

Phase 2. Définition des contraintes et cadrage des objectifs ² ;

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

3.0 Concept multimodal d'organisation des déplacements ;

3.1 Plan des déplacements, composé des "volets" d'études suivants :

- le volet "trafic", relatif à l'organisation et la gestion des circulations automobiles;
- le volet "transports collectifs", définissant les mesures liées à l'organisation des réseaux TEC et SNCB ;
- le volet "modes doux", proposant des solutions pour favoriser les déplacements des cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite ;

3.2 Politique du stationnement ;

3.3 Gestion des marchandises ;

3.4 Plan de signalisation et de jalonnement ;

3.5 Planning de mise en œuvre des mesures.

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.

Ainsi, au cours du mois de septembre 2003, les phases 1 et 2 du Plan communal de mobilité ont fait l'objet d'une consultation publique.

De même, les propositions du PCM (phases 3) ont été soumises à une enquête publique, qui s'est déroulée du 15 juin au 15 juillet 2004.

La synthèse des remarques formulées au cours de cette enquête publique est présentée dans une notice annexée au présent rapport.

^{1/} Plan Communal de Mobilité de Soignies, Phase I : Analyse – Diagnostic, Rapport technique final, Août 2003, Transitec Ingénieurs-Conseils, Institut Wallon

^{2/} Plan Communal de Mobilité de Soignies, Phase II : Contraintes - Objectifs, Rapport technique final, Décembre 2003, Transitec Ingénieurs-Conseils, Institut Wallon



Par ailleurs, le Plan Communal de Mobilité – PCM ne peut et ne doit pas répondre à l'ensemble des problèmes que la commune rencontre et rencontrera à l'avenir, en terme de mobilité multimodale.

En effet, il appartient maintenant à la ville de Soignies de faire vivre ce PCM durant les 10 à 15 prochaines années en assurant, d'une part, la mise en place progressive des mesures préconisées et, d'autre part, en gérant les problèmes qui vont surgir dans le futur.

De plus, le PCM définit les grands principes d'aménagement et d'exploitation des différents réseaux de transports. Il appartient donc à la commune, en partenariat avec les organismes concernés (MET, SRWT, TEC, SNCB, IBSR, ...) et avec l'appui de bureaux d'études spécialisés, le cas échéant, d'élaborer les projets de détail visant à l'application des principes définis dans le PCM.

Afin de faciliter la mise en œuvre de ces projets de détail, une "boîte à idées" vient compléter le plan des déplacements, en indiquant quelques principes et recommandations en matière de gestion et d'aménagement d'infrastructures de déplacements.



1. CONCEPT MULTIMODAL DE DEPLACEMENTS (PHASE 3.0 DU PCM)

Le concept multimodal consiste à définir les grands principes de base devant structurer et organiser les déplacements, ceci pour les différents modes de transports (véhicules particuliers, transports collectifs, vélo, marche à pied) à l'échelle de la commune et du centre-ville de Soignies.

1.1 LES PRINCIPES DIRECTEURS DE BASE

L'organisation des déplacements définie à l'échelle de la commune de Soignies repose sur les six grands principes suivants :

- 1) une mise en œuvre de conditions favorisant une véritable intermodalité ;
- 2) une valorisation du rôle des transports collectifs, notamment en relation avec Mons et Charleroi (réseau SNCB) et en liaison avec le centre-ville de Soignies (réseau TEC) ;
- 3) une hiérarchisation du réseau routier protégeant du trafic de transit le centre-ville de Soignies, les villages et les quartiers d'habitations ;
- 4) une politique de stationnement sélective en fonction des différents types d'usagers ;
- 5) une amélioration des conditions de déplacements des modes doux ;
- 6) une maîtrise du transport de marchandises, lié aux carrières notamment, au sein des zones urbanisées.

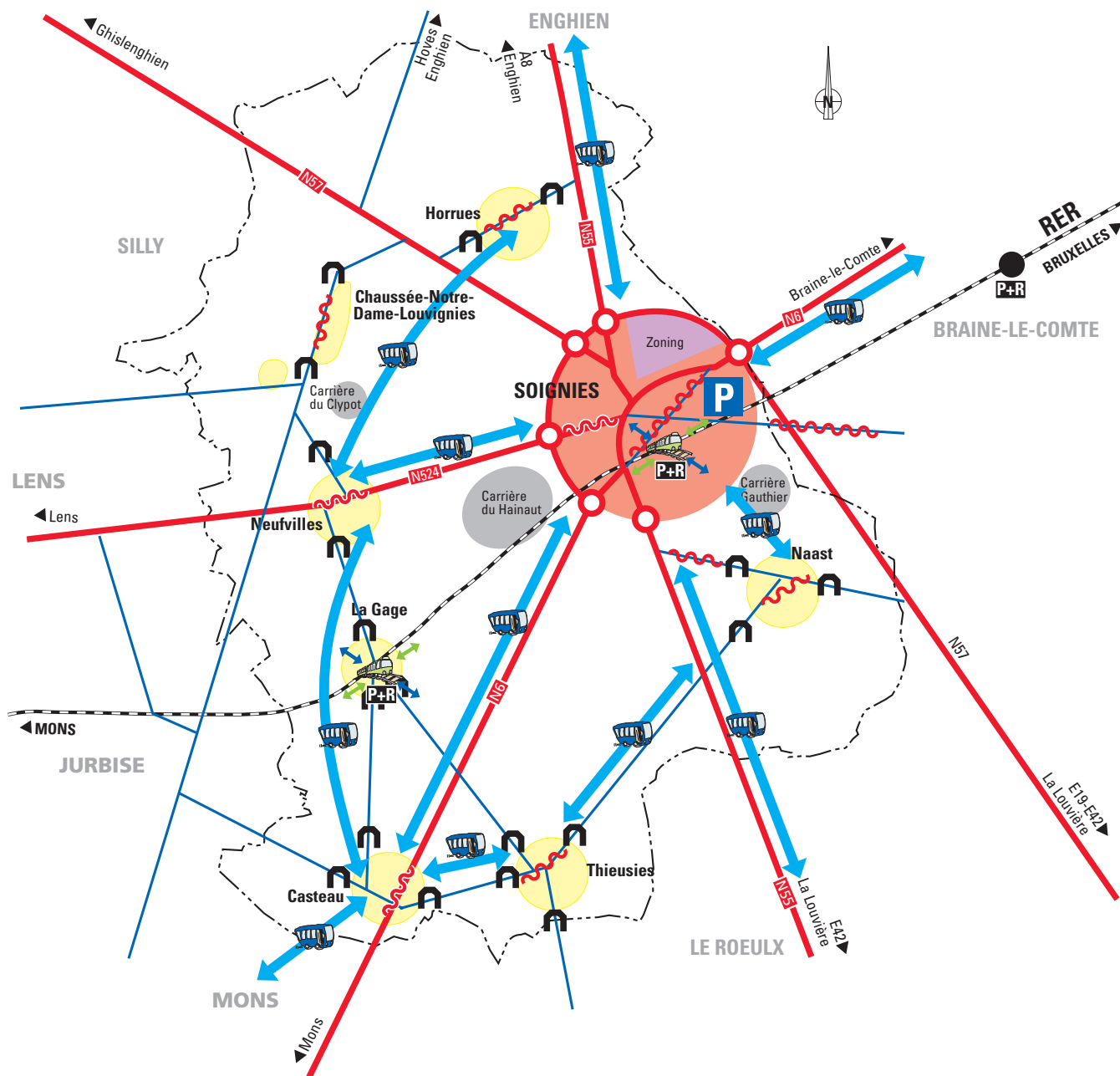
1.2 CONCEPT MULTIMODAL DE DEPLACEMENTS PROPOSE

Fig. 3.0.1 Le concept multimodal de déplacements en automobile et en transports collectifs proposé à l'échelle de la commune de Soignies repose sur les principes suivants :

- un réseau principal assurant l'écoulement des flux de transit et permettant l'accessibilité à la commune ;
- un réseau secondaire permettant l'accessibilité aux différents secteurs de la commune depuis le réseau principal, ainsi que les liaisons entre les villages ;
- des portes d'entrée du centre-ville orientant le trafic (notamment les flux de transit) et marquant le territoire ;
- des portes d'entrée de villages clairement identifiées ;
- une modération du trafic dans les traversées de villages et des quartiers résidentiels ;
- des liaisons en train attractives avec Bruxelles (favorisées par le RER) et Mons ;
- des liaisons en bus reliant les différents secteurs de la commune et les principaux pôles voisins ;
- une intermodalité optimale au niveau des gares SNCB (notamment la gare de Soignies) ;
- une politique de stationnement volontariste dans le centre-ville de Soignies.



Concept multimodal de déplacements à l'échelle de la commune



Un réseau principal assurant l'écoulement des flux de transit et permettant l'accessibilité à la commune



Un réseau secondaire permettant l'accessibilité aux différents secteurs de la commune depuis le réseau principal, ainsi que les liaisons entre les villages



Des portes d'entrée du centre-ville orientant le trafic (notamment les flux de transit) et marquant le territoire



Des portes d'entrée de villages clairement identifiées



Une modération du trafic dans les traversées de villages et des quartiers résidentiels



Des liaisons en train attractives avec Bruxelles (favorisées par le RER) et Mons



Des liaisons bus reliant les différents secteurs de la commune et les principaux pôles voisins



Une intermodalité optimale au niveau des gares SNCB (notamment la gare de Soignies)



Une politique de stationnement volontariste dans le centre-ville de Soignies

1.3 LES PRINCIPES D'ORGANISATION DES DIFFERENTS RESEAUX DE DEPLACEMENTS DANS LE CENTRE-VILLE DE SOIGNIES

1.3.1 Principes d'organisation des circulations automobiles dans le centre-ville de Soignies

Fig. 3.0.2 Les principes d'organisation des circulations automobiles dans le centre-ville de Soignies sont les suivants :

- un réseau principal (périphérique) supportant les grands flux de transit et d'accessibilité à la commune ;
- un réseau secondaire supportant partiellement les flux de transit et permettant les échanges avec le centre-ville ;
- un réseau collecteur permettant les échanges entre les différents secteurs du centre-ville ;
- des portes d'entrée du centre-ville clairement identifiées, qui permettent d'orienter les différents types de trafic et de marquer le territoire ;
- des portes d'entrée de l'hypercentre, qui favorisent les liaisons avec les quartiers périphériques ;
- des mesures de modération de trafic sur les pénétrantes et à l'intérieur des quartiers ;
- des zones 30 km/h à l'intérieur des quartiers résidentiels ;
- une zone centrale (administrations, commerces, services, écoles), avec un partage équitable de l'espace entre les différents modes de déplacements.

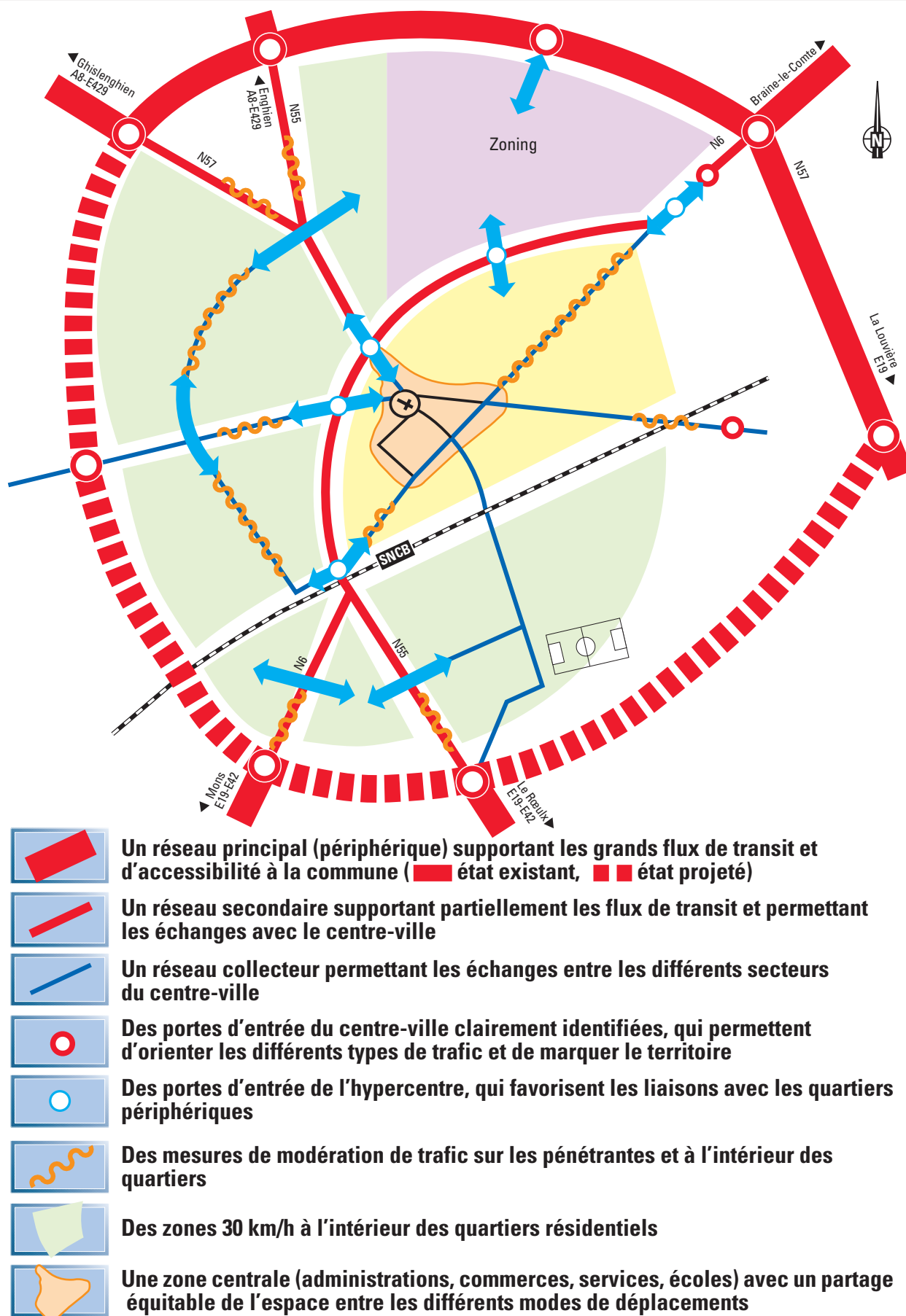
Ann. 3.0.1 L'annexe 3.0.1 présente les principes d'affectation des différents types de trafic dans le centre-ville de Soignies, actuels et projetés (en fonction des principes d'organisation des circulations automobiles définis précédemment).

1.3.2 Principes d'organisation des réseaux de transports collectifs dans le centre-ville de Soignies

Fig. 3.0.3 Les principes d'organisation des réseaux de transports collectifs dans le centre-ville de Soignies sont les suivants :

- des lignes TEC "régionales" empruntant le réseau routier principal ;
- des lignes TEC internes reliant les villages à Soignies et assurant la desserte du zoning et des quartiers résidentiels situés à l'Ouest du centre-ville ;
- une intermodalité optimale au niveau de la gare SNCB.

Concept d'organisation des circulations automobiles dans le centre-ville de Soignies



Concept d'organisation des réseaux de transports collectifs dans le centre-ville de Soignies



Des lignes TEC "régionales" empruntant le réseau routier principal



Des lignes TEC internes reliant les villages à Soignies et assurant la desserte du zoning, des quartiers résidentiels situés à l'Ouest du centre-ville et du quartier des "Carrières"



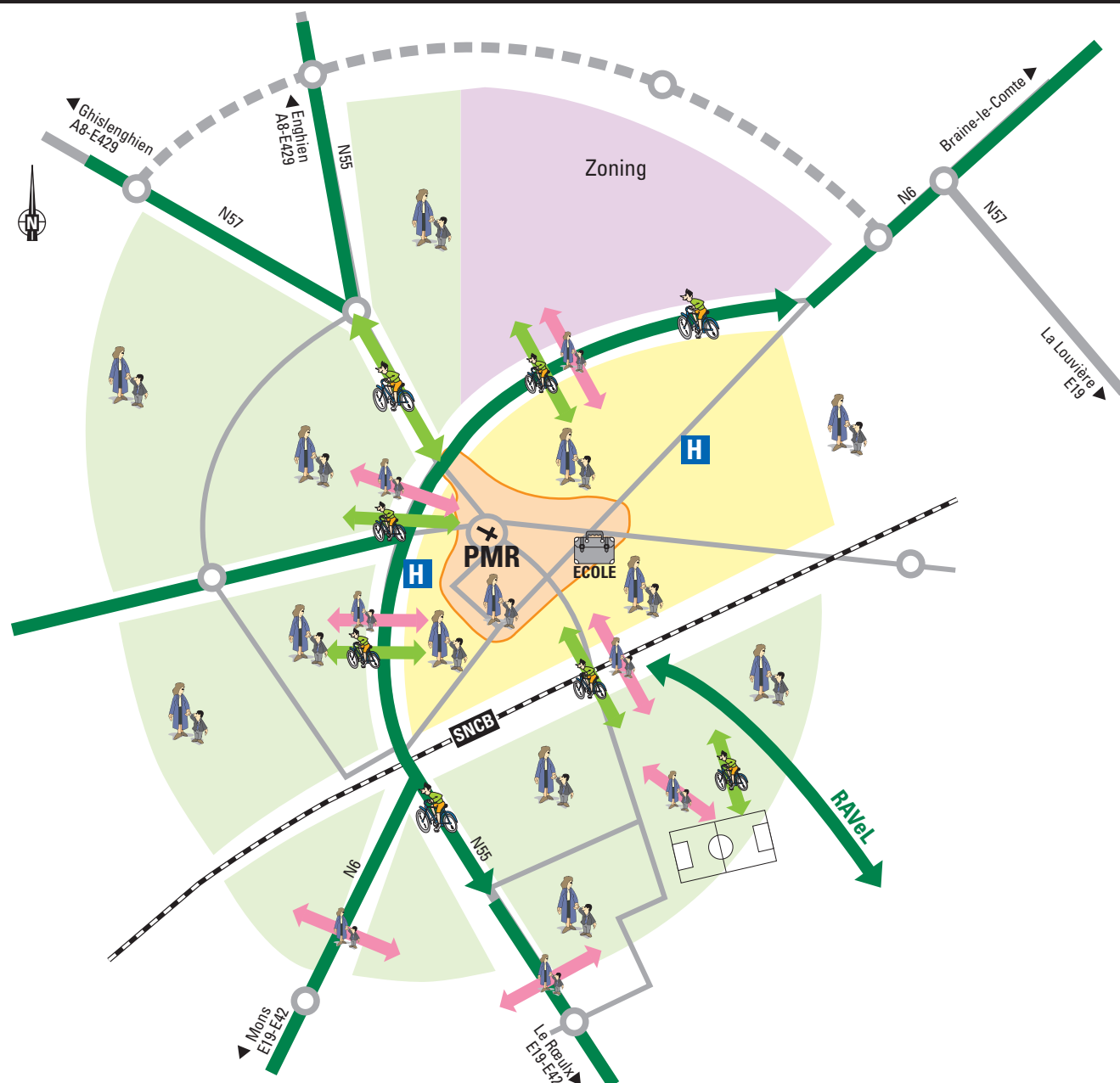
Une intermodalité optimale au niveau de la gare SNCB

1.3.3 Principes d'organisation des réseaux "modes doux" dans le centre-ville de Soignies

Fig. 3.0.4 Les principes d'organisation des réseaux "modes doux" dans le centre-ville de Soignies sont les suivants :

- des points de franchissement des "boulevards" sécurisés pour les piétons et les cyclistes ;
- des liaisons piétonnes et cyclables confortables entre le centre-ville et le quartier des carrières (franchissement de la voie ferrée) ;
- des cheminements piétons confortables dans le centre commerçant, notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et en liaison avec les écoles ;
- des cheminements piétons sécurisés dans les quartiers résidentiels, aux abords des écoles et des hôpitaux ;
- des aménagements cyclables continus sur les "boulevards" et les voies pénétrantes ;
- une accessibilité facilitée au parc sportif pour les piétons et les cyclistes, et en liaison avec le RAVeL Soignies-Naast.

Concept d'organisation des réseaux "modes doux" dans le centre-ville de Soignies



Des points de franchissement des "boulevards" sécurisés pour les piétons et les cyclistes



Des cheminements piétons sécurisés dans les quartiers résidentiels, aux abords des écoles et des hôpitaux



Des liaisons piétonnes et cyclables confortables entre le centre-ville et le quartier des carrières (franchissement de la voie ferrée)



Des aménagements cyclables continus sur les "boulevards" et les voies pénétrantes



Des cheminements piétons confortables dans le centre commerçant, notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et en liaison avec les écoles



Une accessibilité facilitée au parc sportif pour les piétons et les cyclistes et en liaison avec le RAVeL Soignies-Naast

2. PLAN DE DEPLACEMENTS (PHASE 3.1 DU PCM)

Le plan de déplacements consiste à traduire en actions concrètes les principes de base définis dans le concept multimodal.

Il se décline en plusieurs volets propres aux différents aspects du Plan communal de mobilité :

- le volet "trafic" ;
- le volet "transports collectifs" ;
- le volet "modes doux" (cyclistes, piétons et personnes à mobilité réduite°).

2.1 PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "TRAFIC"

2.1.1 Maîtrise du trafic de transit à travers le centre-ville de Soignies (impacts des axes routiers projetés et recherche de nouvelles voies de contournement)

2.1.1.1 Rappel du contexte et des enjeux

Fig. 3.1.1 Dans le cadre du diagnostic, l'analyse des charges de trafic a mis en évidence d'importants flux de transit à travers le centre-ville de Soignies, qui représentent environ 80% du trafic journalier en section sur les pénétrantes du centre-ville (N6, N55 et N57) et jusqu'à 25'000 véhicules par jour sur la section des "boulevards" comprise entre la place du Vivier (intersection N6 / N55) et le viaduc sur la voie SNCB.

Par ailleurs, la mise en service au printemps 2004 de la N57, entre l'autoroute E19 et la chaussée de Braine (N6), constitue un itinéraire alternatif à la chaussée du Roeulx pour les déplacements en relation avec l'E19, l'E42, La Louvière, l'agglomération de Charleroi et plus généralement, l'ensemble de l'Est de la Wallonie. Ce nouvel axe routier devrait ainsi modifier les flux de transit et l'accessibilité à Soignies.

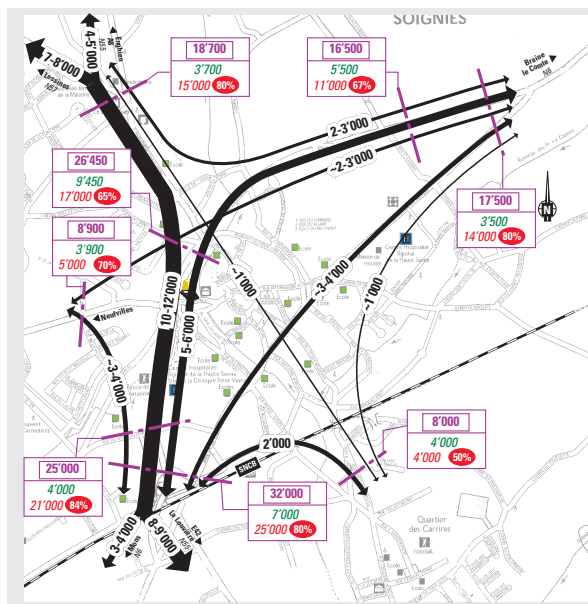
A moyen-long terme (horizon 2010 ?), le prolongement de la N57 entre la chaussée de Braine (N6) et la chaussée d'Enghien (N55), puis la chaussée de Lessines (N57), est également inscrit au Schéma de secteur et constituera un véritable "contournement Nord" de Soignies.

Ainsi, dans un premier temps, une évaluation des effets sur le trafic dans le centre-ville de Soignies avec la mise en service de la N57, puis du "contournement Nord" de Soignies, a été réalisée.

Dans un second temps, des variantes de voies complémentaires de contournement du centre-ville de Soignies à long terme ont été générées et évaluées.

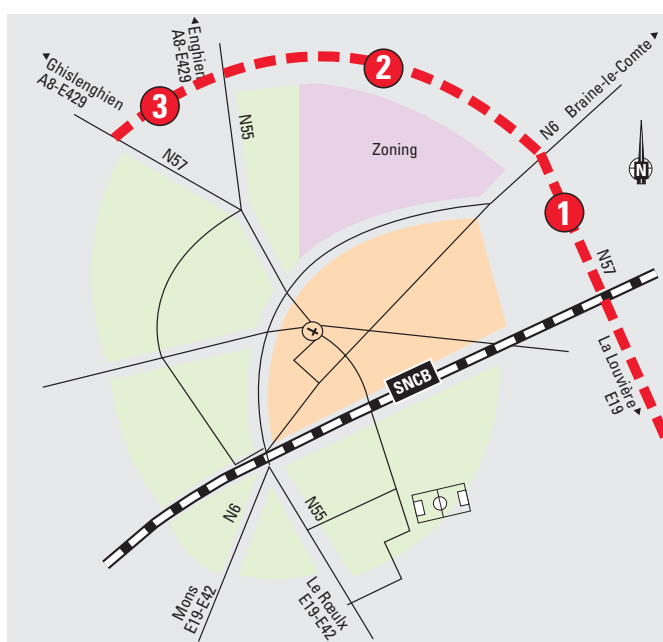
Quelle gestion des flux de transit à travers le centre-ville de Soignies

Rappel de la situation actuelle



- ◆ 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 (3-4'000 véh./jour) représente 30 à 50% du trafic total en section

Rappel des projets routiers envisagés à court et moyen termes ayant une incidence potentielle sur les flux de transit



- ◆ Mise en service au printemps 2004 de la N57 ① entre l'E19 et la N6
- ◆ Réalisation du "contournement Nord" de Soignies en 2 phases :
 - ② entre la N6 et la N55 (à court terme)
 - ③ entre la N55 et la N57 (à moyen terme)

Méthodologie abordée

- 1 Evaluation de l'impact de ces projets routiers sur les grands flux de transit dans le centre-ville de Soignies
- 2 Recherche de solutions complémentaires pour maîtriser les grands flux de transit dans le centre-ville de Soignies

2.1.1.2 *Evaluation des effets sur le trafic dans le centre-ville de Soignies de la mise en service de la N57 (entre l'E19 et la N6) au printemps 2004*

Fig. 3.1.2 Les hypothèses de reports de trafic prises en compte sont les suivantes :

- report sur la "nouvelle N57" (via le boulevard Kennedy) de la moitié du trafic de transit actuel en relation entre les chaussées de Lessines (N57) et d'Enghien (N55), au Nord du centre-ville et la chaussée du Roeulx (N55) au Sud de ce dernier, soit respectivement 4'000 et 2'000 véhicules / jour ;
- report sur la "nouvelle N57" d'un tiers du trafic de transit actuellement observé sur l'ensemble de la traversée des "boulevards" dans le centre-ville de Soignies (entre la chaussée de Braine (N6), au Nord-Est du centre-ville et les chaussées du Roeulx (N55) et de Mons (N6) au Sud de ce dernier), soit 2'000 véhicules / jour.

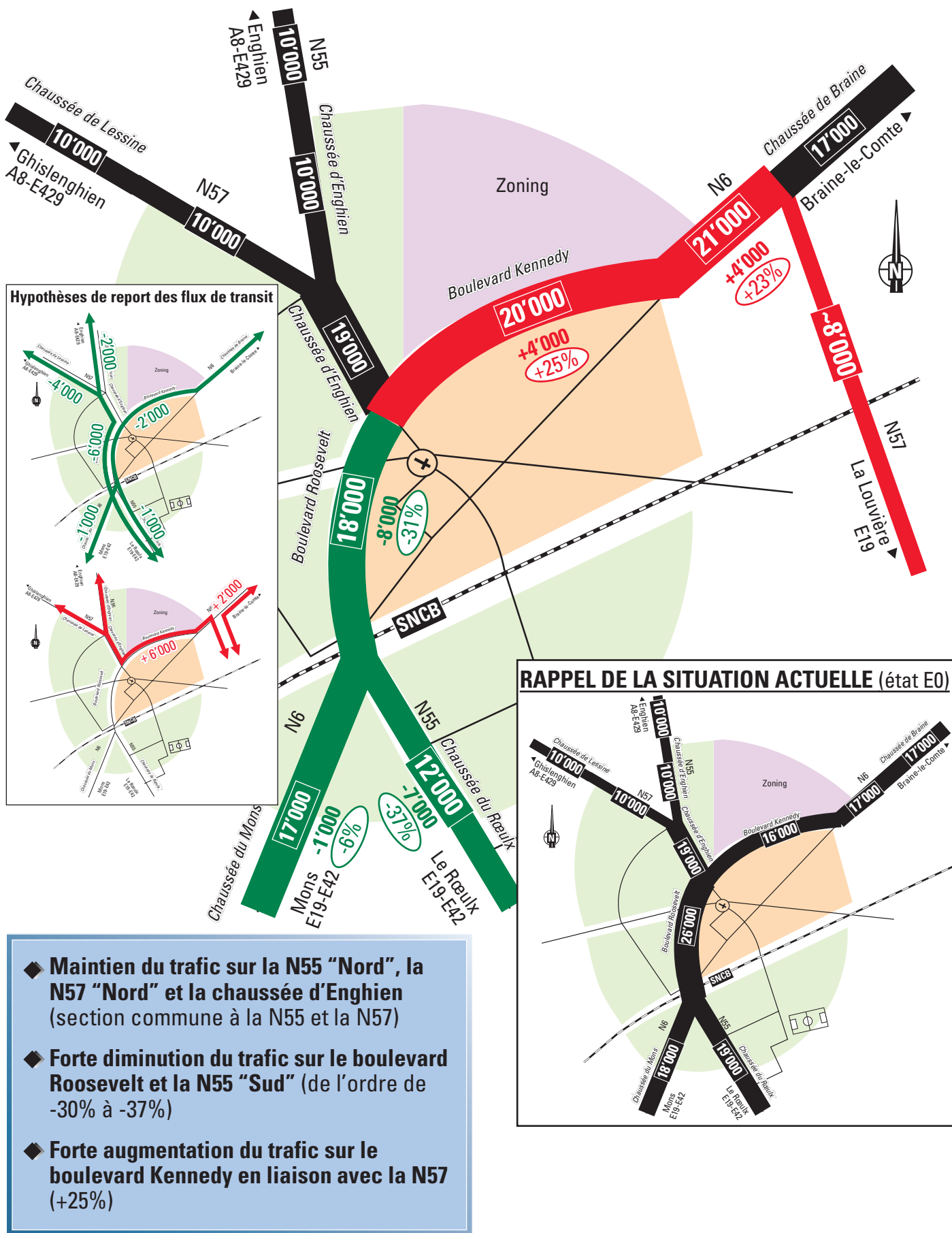
Par ailleurs, les projections de trafic prennent en compte la modification à court terme de l'aménagement et de l'exploitation des carrefours sur les "boulevards", notamment au niveau du carrefour "stratégique" de la place du Vivier, afin de favoriser les reports de trafic vers la nouvelle N57 (étude de régulation en cours par les services du MET).

Les projections de trafic réalisées pour l'horizon "fin 2004" (quelques mois après la mise en service de la N57) mettent en évidence :

- le maintien du trafic actuel sur la chaussée d'Enghien, entre la place du Vivier (intersection N6/N55) et le carrefour de la "Gendarmerie" (intersection N55/N57) ;
- une forte diminution du trafic, de l'ordre de 30% (soit – 8'000 véhicules / jour), sur le boulevard Roosevelt, entre la place du Vivier (intersection N6/N55) et le carrefour du "bas du Viaduc" (intersection N6/55) ;
- une forte diminution du trafic, de l'ordre de 35% (soit – 7'000 véhicules / jour), sur la chaussée du Roeulx (N55) ;
- une légère diminution du trafic, de l'ordre de 6% (soit – 1'000 véhicules / jour), sur la chaussée de Mons (N6) ;
- une forte augmentation du trafic, de l'ordre de 25% (soit + 4'000 véhicules / jour), sur le boulevard Kennedy et la chaussée de Braine, entre la place du Vivier (intersection N6/N55) et le nouveau carrefour giratoire aménagé à l'intersection entre la "nouvelle N57" et la chaussée de Braine (N6) ;
- un trafic de l'ordre de 8'000 véhicules / jour sur la "nouvelle N57".

Ces projections seront à confirmer par la réalisation d'une campagne de comptages à la fin de l'année 2004, pour mesurer les effets réels de la mise en service de la N57 au printemps 2004.

Evaluation de l'impact sur le trafic dans le centre-ville de Soignies de la mise en service de la N57 (état E1)



2.1.1.3 *Evaluation des effets sur le trafic dans le centre-ville de Soignies de la mise en service partielle du "contournement Nord" de Soignies (entre la N6 et la N55)*

Fig. 3.1.3 Les hypothèses de reports de trafic prises en compte sont les suivantes :

- report sur la "nouvelle N57" (via le boulevard Kennedy) d'un quart du trafic de transit actuel en relation entre la chaussée de Lessines (N57), au Nord du centre-ville et la chaussée du Roeulx (N55) au Sud de ce dernier, soit 4'000 véhicules / jour ;
- report sur le "contournement Nord" et la "nouvelle N57" d'un quart du trafic de transit actuel en relation entre la chaussée de Lessines (N57), au Nord du centre-ville et la chaussée du Roeulx (N55) au Sud de ce dernier, soit 2'000 véhicules / jour ;
- report sur le "contournement Nord" et la "nouvelle N57" de la moitié du trafic de transit actuel en relation entre la chaussée d'Enghien (N55), au Nord du centre-ville et la chaussée du Roeulx (N55) au Sud de ce dernier, soit 2'000 véhicules / jour ;
- report sur la "nouvelle N57" d'un tiers du trafic de transit actuellement observé sur l'ensemble de la traversée des "boulevards" dans le centre-ville de Soignies (entre la chaussée de Braine (N6), au Nord-Est du centre-ville et les chaussées du Roeulx (N55) et de Mons (N6) au Sud de ce dernier), soit 2'000 véhicules / jour ;
- report sur le "contournement Nord" et la "nouvelle N57" des trois quarts du trafic de transit actuel en relation entre les chaussées de Lessines (N57) et d'Enghien (N55), au Nord du centre-ville et la chaussée de Braine (N6) au Nord-Est de ce dernier, soit 2'000 véhicules / jour.

Par ailleurs, afin de favoriser les reports de trafic vers cette section du "contournement Nord" et la N57 mise en service au printemps 2004, les projections de trafic prennent en compte la modification à court terme de l'aménagement et de l'exploitation des carrefours suivants :

- carrefours situés sur les "boulevards", notamment le carrefour "stratégique" de la place du Vivier (étude de régulation en cours par les services du MET) ;
- carrefour de la "Gendarmerie" (intersection N55/N57), où les bureaux d'études recommandent la création d'un carrefour régulé, afin d'orienter les flux en provenance de la chaussée de Lessines (N57) vers le "contournement Nord", via la chaussée d'Enghien (N55) et inversement.

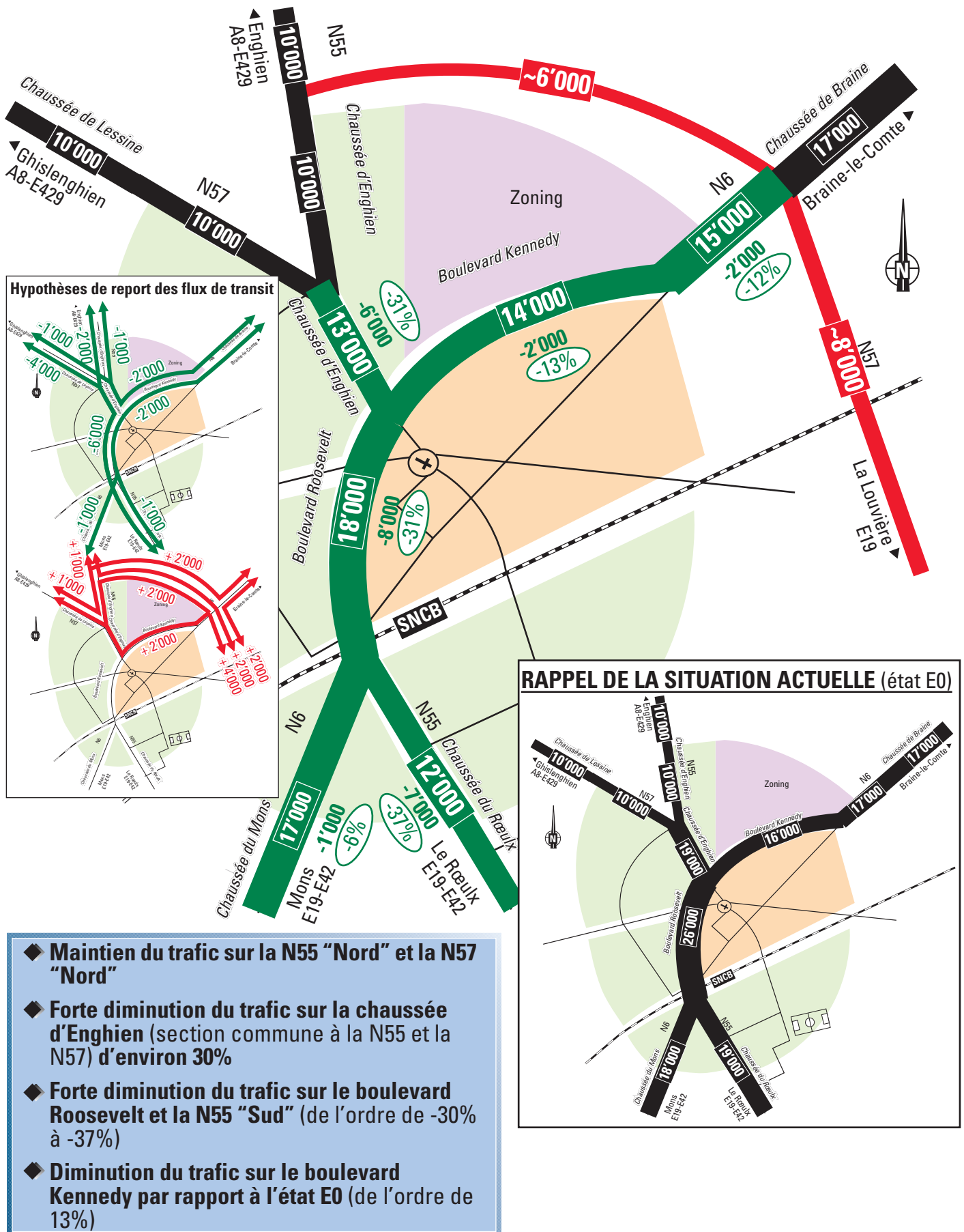
A noter que les projections de trafic n'intègrent pas d'augmentation "naturelle" du trafic, compte tenu notamment de l'incertitude concernant la date réalisation de ce premier tronçon du "contournement Nord" de Soignies.

Les projections de trafic constituent donc des évaluations de la mise en service de ce projet routier à "trafic constant" et sur la base des flux de transit observés dans le cadre de l'élaboration du diagnostic du PCM au printemps 2003.

Les projections de trafic réalisées mettent en évidence :

- une forte diminution du trafic, de l'ordre de 30% (soit – 6'000 véhicules / jour), sur la chaussée d'Enghien, entre la place du Vivier (intersection N6/N55) et le carrefour de la "Gendarmerie" (intersection N55/N57) ;

Evaluation de l'impact sur le trafic dans le centre-ville de Soignies de la mise en service partielle du "contournement Nord" (état E2)



- une forte diminution du trafic, de l'ordre de 30% (soit – 8'000 véhicules / jour), sur le boulevard Roosevelt, entre la place du Vivier (intersection N6/N55) et le carrefour du "bas du Viaduc" (intersection N6/55) ;
- une forte diminution du trafic, de l'ordre de 35% (soit – 7'000 véhicules / jour), sur la chaussée du Roeulx (N55) ;
- une légère diminution du trafic, de l'ordre de 6% (soit – 1'000 véhicules / jour), sur la chaussée de Mons (N6) ;
- une diminution du trafic de l'ordre de 13% du trafic par rapport à l'état actuel (soit –2'000 véhicules / jour) sur le boulevard Kennedy et la chaussée de Braine, entre la place du Vivier (intersection N6/N55) et le nouveau carrefour giratoire aménagé à l'intersection entre la "nouvelle N57" et la chaussée de Braine (N6) ;
- un trafic de l'ordre de 8'000 véhicules / jour sur la nouvelle N57 ;
- un trafic de l'ordre de 6'000 véhicules / jour sur le premier tronçon du contournement Nord.

2.1.1.4 Evaluation des effets sur le trafic dans le centre-ville de Soignies de la mise en service complète du "contournement Nord" de Soignies (entre la N6 et la N57)

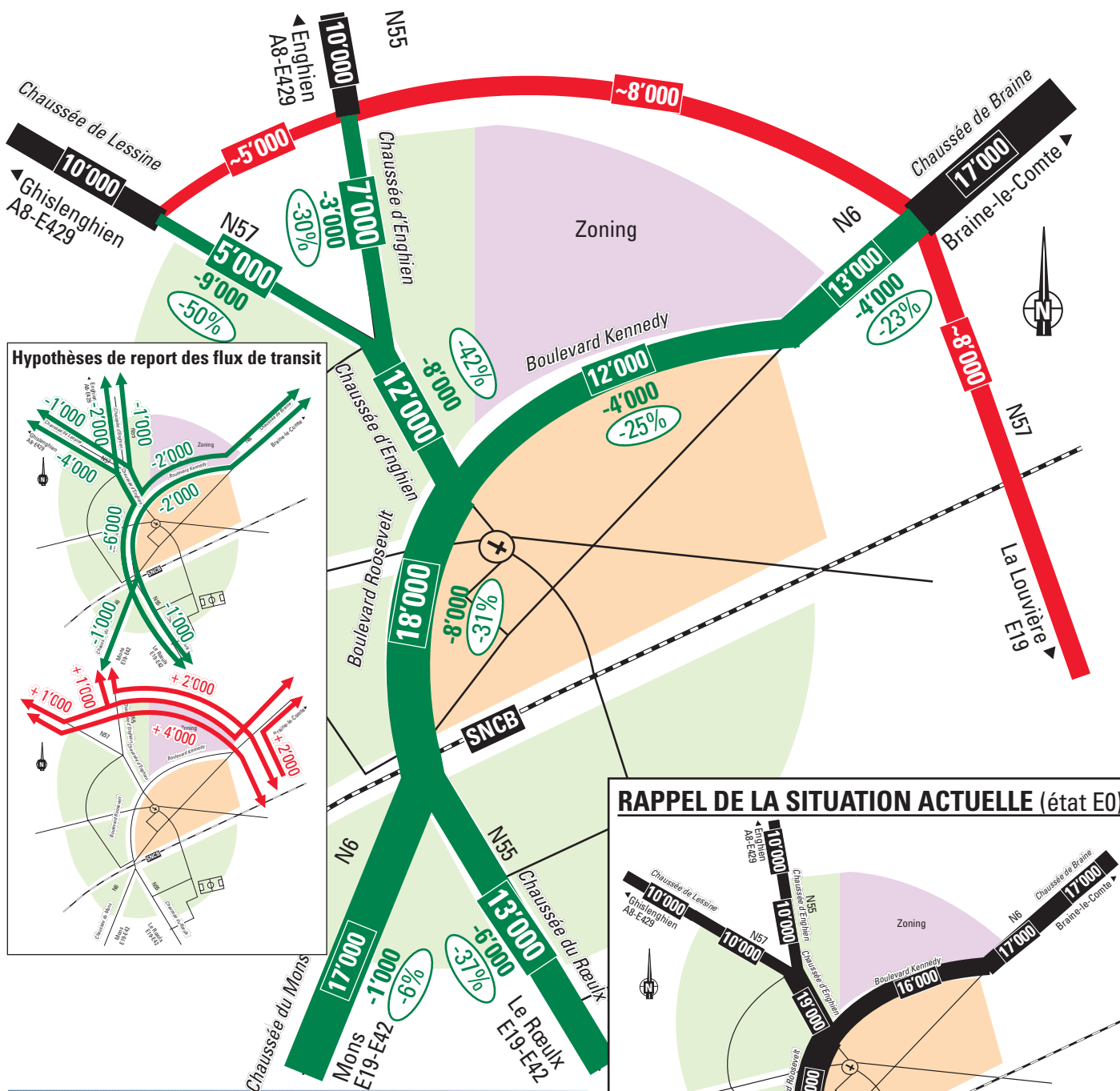
Fig. 3.1.4 Les hypothèses de reports de trafic prises en compte sont les suivantes :

- report sur le "contournement Nord" et sur la "nouvelle N57" de la moitié du trafic de transit actuel en relation entre la chaussée de Lessines (N57), au Nord du centre-ville et la chaussée du Roeulx (N55) au Sud de ce dernier, soit 4'000 véhicules / jour ;
- report sur le "contournement Nord" et la "nouvelle N57" de la moitié du trafic de transit actuel en relation entre la chaussée d'Enghien (N55), au Nord du centre-ville et la chaussée du Roeulx (N55) au Sud de ce dernier, soit 2'000 véhicules / jour ;
- report sur la "nouvelle N57" d'un tiers du trafic de transit actuellement observé sur l'ensemble de la traversée des "boulevards" dans le centre-ville de Soignies (entre la chaussée de Braine (N6), au Nord-Est du centre-ville et les chaussées du Roeulx (N55) et de Mons (N6) au Sud de ce dernier), soit 2'000 véhicules / jour ;
- report sur le "contournement Nord" et la "nouvelle N57" des trois quarts du trafic de transit actuel en relation entre les chaussées de Lessines (N57) et d'Enghien (N55), au Nord du centre-ville et la chaussée de Braine (N6) au Nord-Est de ce dernier, soit 2'000 véhicules / jour.

Par ailleurs, afin de favoriser les reports de trafic vers cette section du "contournement Nord" et la N57 mise en service au printemps 2004, les projections de trafic prennent en compte la modification à court terme de l'aménagement et de l'exploitation des carrefours suivants :

- carrefours situés sur les "boulevards", notamment le carrefour "stratégique" de la place du Vivier (étude de régulation en cours par les services du MET) ;
- carrefour de la "Gendarmerie" (intersection N55/N57), où les bureaux d'études recommandent la création d'un carrefour régulé, avec la mise en place d'un contrôle d'accès, afin de dissuader les flux de transit à travers le centre-ville de Soignies, lors de la mise en service complète du "contournement Nord".

Evaluation de l'impact sur le trafic dans le centre-ville de Soignies de la mise en service complète du "contournement Nord" (état E3)



- ◆ Diminution du trafic sur la N55 "Nord" et la N57 "Nord" (de -30% à -50%)
- ◆ Forte diminution du trafic sur la chaussée d'Enghien (section commune à la N55 et à la N57), le boulevard Roosevelt et la "N55 Sud" (de l'ordre de -30% à -40%)
- ◆ Forte diminution du trafic sur le boulevard Kennedy, par rapport aux états E0, E1 et E2

A noter que les projections de trafic n'intègrent pas d'augmentation "naturelle" du trafic, notamment compte tenu de l'incertitude concernant la date réalisation de ce "contournement Nord" de Soignies.

Les projections de trafic constituent donc des évaluations de la mise en service de ce projet routier à "trafic constant" et sur la base des flux de transit observés dans le cadre de l'élaboration du diagnostic du PCM au printemps 2003.

Les projections de trafic réalisées mettent en évidence :

- une forte diminution du trafic, de l'ordre de 50% (soit – 5'000 véhicules / jour), sur la chaussée de Lessines (N57), entre la place du Vivier (intersection N6/N55) et le carrefour de la "Gendarmerie" (intersection N55/N57) ;
- une forte diminution du trafic, de l'ordre de 30% (soit – 3'000 véhicules / jour), sur la chaussée d'Enghien, entre l'intersection avec le futur "contournement Nord" et le carrefour de la "Gendarmerie" (intersection N55/N57) ;
- une forte diminution du trafic, de l'ordre de 40% (soit – 8'000 véhicules / jour), sur la chaussée d'Enghien, entre la place du Vivier (intersection N6/N55) et le carrefour de la "Gendarmerie" (intersection N55/N57) ;
- une forte diminution du trafic, de l'ordre de 30% (soit – 8'000 véhicules / jour), sur le boulevard Roosevelt, entre la place du Vivier (intersection N6/N55) et le carrefour du "bas du Viaduc" (intersection N6/55) ;
- une forte diminution du trafic, de l'ordre de 35% (soit – 7'000 véhicules / jour), sur la chaussée du Roeulx (N55) ;
- une légère diminution du trafic, de l'ordre de 6% (soit – 1'000 véhicules / jour), sur la chaussée de Mons (N6) ;
- une diminution du trafic, de l'ordre de 25% par rapport à l'état actuel (soit –4'000 véhicules / jour), sur le boulevard Kennedy et la chaussée de Braine, entre la place du Vivier (intersection N6/N55) et le nouveau carrefour giratoire aménagé à l'intersection entre la "nouvelle N57" et la chaussée de Braine (N6) ;
- un trafic de l'ordre de 8'000 véhicules / jour sur la nouvelle N57 et sur le premier tronçon du contournement Nord (section N6 <-> N55) ;
- un trafic de l'ordre de 5'000 véhicules / jour sur le second tronçon du contournement Nord (section N55 <-> N57).

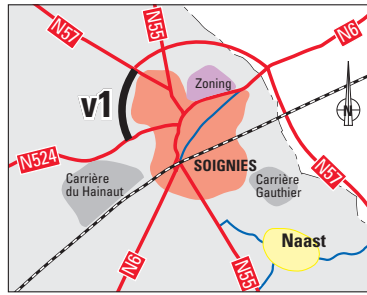
2.1.1.5 Génération et évaluation de variantes de voies de contournement "partiel" du centre-ville de Soignies à long terme

Fig. 3.1.5 Afin de compléter les axes routiers existants et projetés permettant l'évitement du centre-ville de Soignies (la "nouvelle N57" et le "contournement Nord"), plusieurs variantes de voies de contournement "partiel" ont été générées :

- variante 1 : valorisation de la route des Carrières (actuellement réservée au trafic des poids lourds en relation avec ces dernières), qui relie la rue de Neufvilles (N524) et la chaussée de Lessines (N57), à l'Ouest du centre-ville de Soignies ;



Génération et pré-évaluation de variantes de contournement "partiel" du centre-ville de Soignies à moyen-long terme



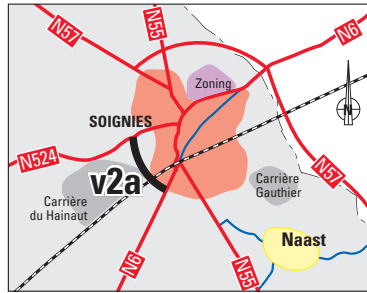
VARIANTE 1

Valorisation de la "route des Carrières" (actuellement réservée aux véhicules en relation avec les carrières du Hainaut)

→ Variante facile à mettre en œuvre



**VARIANTE
À ANALYSER**



VARIANTE 2a

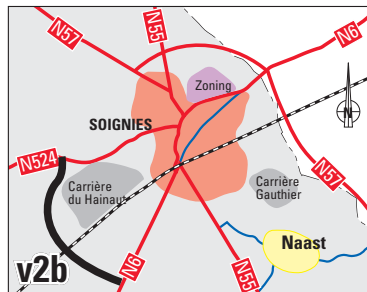
Création d'une voie entre la N524 et la N6, immédiatement adjacente aux "quartiers résidentiels Ouest"

→ Variante permettant d'améliorer l'accessibilité aux carrières du Hainaut et aux "quartiers résidentiels Ouest" depuis la N6



VARIANTE TECHNIQUEMENT DIFFICILE

(emprise située sur d'anciennes carrières ou dans des quartiers d'habitat)



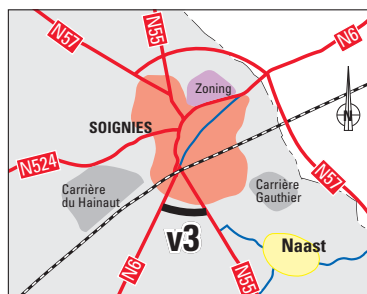
VARIANTE 2b

Création d'une voie entre la N524 et la N6, à l'Ouest des carrières du Hainaut

→ Variante permettant d'améliorer l'accessibilité aux carrières du Hainaut



**VARIANTE
À ANALYSER**



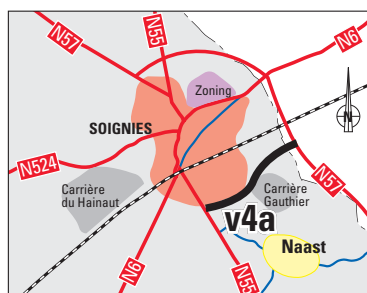
VARIANTE 3

Création d'une voie entre la N6 et la N55 au Sud du centre-ville

→ Variante permettant de faciliter la liaison N6-N55



**VARIANTE
À ANALYSER**



VARIANTE 4a

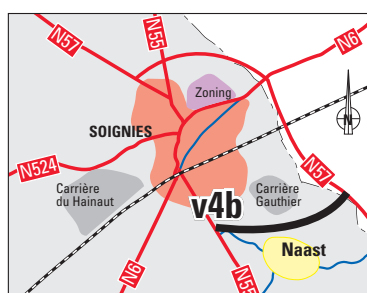
Création d'une voie entre la N55 et la N57 immédiatement adjacente au "Quartier des Carrières"

→ Variante permettant d'améliorer l'accessibilité au quartier des carrières et aux carrières "Gauthier-Wincqz"



VARIANTE TECHNIQUEMENT DIFFICILE

(emprise située sur d'anciennes carrières)



VARIANTE 4b

Création d'une voie entre la N55 et la N57, au Sud des carrières "Gauthier-Wincqz" (voie partiellement existante)

→ Variante permettant d'améliorer l'accessibilité aux carrières "Gauthier-Wincqz"



**VARIANTE
À ANALYSER**

- variante 2a : création d'une voie de contournement à l'Ouest du centre-ville de Soignies, entre la rue de Neufvilles (N524) et la chaussée de Mons (N6), immédiatement adjacente aux quartiers résidentiels Ouest de Soignies (soit à l'Est des Carrières du Hainaut) et incluant un franchissement de la voie SNCB Soignies- Mons ;
- variante 2b : création d'une voie de contournement à l'Ouest du centre-ville de Soignies, entre la rue de Neufvilles (N524) et la chaussée de Mons (N6), à l'Ouest des Carrières du Hainaut et incluant un franchissement de la voie SNCB Soignies – Mons ;
- variante 3 : création d'une voie de contournement au Sud du centre-ville de Soignies, entre la chaussée de Mons (N6) et la chaussée du Roeulx (N55) ;
- variante 4a : création d'une voie de contournement au Sud-Est du centre-ville de Soignies, entre la chaussée du Roeulx (N55) et la "nouvelle N57", immédiatement adjacente au quartier des Carrières (soit au Nord des carrières Gauthier-Wincqz) ;
- variante 4b : création d'une voie de contournement au Sud-Est du centre-ville de Soignies, entre la chaussée du Roeulx (N55) et la "nouvelle N57", entre les carrières Gauthier-Wincqz et le village de Naast.

Dans un premier temps, ces six variantes ont été évaluées en fonction de leur faisabilité technique, ce qui a permis d'éliminer deux variantes :

- la variante 2a (création d'une voie de contournement entre la N524 et N6, immédiatement adjacente aux quartiers résidentiels Ouest de Soignies), dont le tracé potentiel se situerait partiellement sur les anciennes carrières du Hainaut (d'où des coûts énormes de remblaiement) et nécessiterait également des expropriations importantes dans certains quartiers situés en bordure des carrières ;
- la variante 4a (création d'une voie de contournement entre la N55 et la "nouvelle N57", immédiatement adjacente au quartier des Carrières), dont le tracé potentiel se situerait également en partie sur les anciennes carrières Gauthier-Wincqz.

Fig. 3.1.6 Dans un second temps, les quatre autres variantes ont été évaluées sur la base des critères suivants :

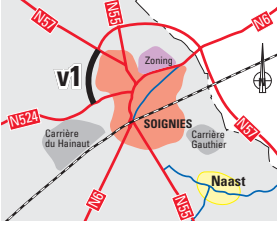
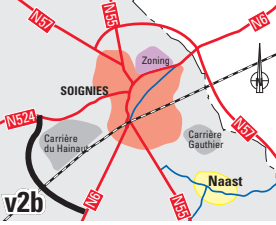
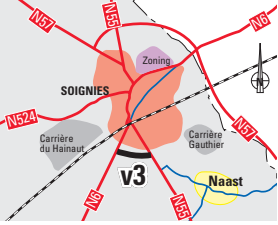
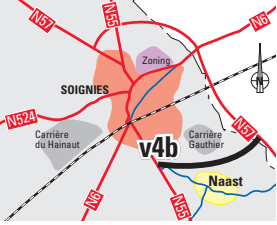
- impact sur le trafic de transit dans le centre-ville de Soignies ;
- impact sur l'accessibilité au centre-ville de Soignies ;
- impact sur l'accessibilité aux carrières du Hainaut et Gauthier-Wincqz ;
- autres effets (par exemple : impact sur l'accessibilité à d'autres secteurs de la commune).

A l'issue de cette évaluation, aucune variante de contournement ne peut être recommandée, essentiellement pour les raisons suivantes :

- toutes les variantes ne présentent que de faibles potentiels pour le report des flux de transit traversant actuellement le centre-ville de Soignies, ce qui ne justifie pas les investissements nécessaires à la réalisation de l'une ou l'autre des variantes ;
- aucune variante n'offre un réel potentiel d'amélioration de l'accessibilité au centre-ville.

Ainsi, la création d'un contournement "partiel" du centre-ville de Soignies n'est pas recommandée. L'évaluation des effets potentiels sur les flux de transit et l'accessibilité au centre-ville de Soignies de la réalisation d'un contournement complet de ce dernier a donc été réalisée.

Evaluation des variantes de contournement "partiel" du centre-ville de Soignies à moyen-long terme

	VARIANTE 1	VARIANTE 2b	VARIANTE 3	VARIANTE 4b
				
Impact sur le trafic de transit dans le centre-ville	 Suppression de 2'000 à 3'000 véhicules/j actuellement en transit à travers le centre-ville de Soignies	 Suppression de 5'000 à 6'000 véhicules/j actuellement en transit à travers le centre-ville de Soignies	 Impact négligeable	 Suppression de 2'000 à 3'000 véhicules/j actuellement en transit à travers le centre-ville de Soignies
Impact sur l'accessibilité aux quartiers périphériques du centre-ville	 Impact faible (variante "excentrée" à l'Ouest du centre-ville de Soignies)	 Impact négligeable (variante trop "excentrée" à l'Ouest du centre-ville de Soignies)	 Impact négligeable	 Impact négligeable (variante trop "excentrée" au Sud du centre-ville de Soignies)
Impact sur l'accessibilité aux carrières	 Maintien de l'accessibilité actuelle aux carrières du Hainaut	 Oportunité d'améliorer l'accessibilité aux carrières du Hainaut depuis la N6	 Aucun impact	 Oportunité d'améliorer l'accessibilité aux carrières Gauthier-Wincqz depuis la N57 et la N55
Autres effets	 Aucun (route en rase campagne)	 Aucun (route en rase campagne)	 Possibilité de "désengorger" le carrefour N6/N55 (carrefour du "Bas du Viaduc")	 Oportunité d'améliorer l'accessibilité à Naast


VARIANTE NON RECOMMANDÉE


VARIANTE NON RECOMMANDÉE


VARIANTE NON RECOMMANDÉE


VARIANTE NON RECOMMANDÉE

2.1.1.6 Génération et évaluation de variantes de voies de contournement "complet" du centre-ville de Soignies à long terme

Fig. 3.1.7 Deux variantes de contournement "complet" du centre-ville de Soignies (au sens où ces tracés relient la chaussée de Mons et la chaussée de Braine, c'est-à-dire qu'elles offrent un itinéraire alternatif à l'axe de la N6, soit un "demi- ring complet" du centre-ville) ont été générées :

- variante A : la création d'une voie de contournement au Sud du centre-ville de Soignies, reliant la chaussée de Mons (N6), la chaussée du Roeulx (N55) et la "nouvelle N57", soit la réalisation d'une voie correspondant aux tracés des variantes 3 et 4a ;
- variante B : la création d'une voie de contournement à l'Ouest du centre-ville de Soignies, reliant la chaussée de Mons (N6), la rue de Neufvilles (N524) et la chaussée de Lessines (N57), soit la réalisation d'une voie correspondant aux tracés des variantes 1 et 2a.

Ces deux variantes ont été évaluées sur la base des mêmes critères que pour les variantes de contournement "partiel".

La variante B (création d'une voie de contournement à l'Ouest du centre-ville de Soignies) ne permettrait pas d'améliorer l'accessibilité au centre-ville de Soignies. Elle n'est donc pas recommandée.

Par contre, la variante A (création d'une voie de contournement au Sud du centre-ville de Soignies) est envisageable à long terme, puisqu'elle permettrait :

- le report de 8'000 à 10'000 véhicules / jour actuellement en transit dans le centre-ville de Soignies ;
- l'amélioration de l'accessibilité depuis la "nouvelle N57" au village de Naast et aux carrières Gauthier-Wincqz ;
- l'amélioration des conditions de circulation au niveau du carrefour du "bas du Viaduc" (en offrant une liaison entre la chaussée de Mons et la chaussée du Roeulx).

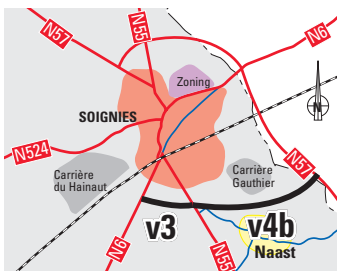
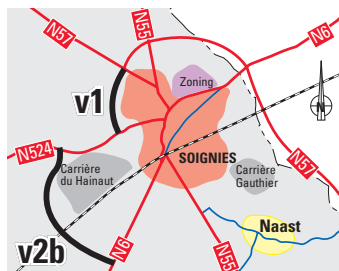
Génération et évaluation de variantes de contournement "complet" du centre-ville de Soignies à moyen-long terme

Sur la base ...

... de l'analyse des principaux flux de transit actuels

... de l'évaluation des variantes de contournement "partiel" du centre-ville,

2 variantes de contournement "complet" sont envisageables

	Contournement du centre-ville par le Sud et l'Est	Contournement du centre-ville par l'Ouest et le Nord
		
Impact sur le trafic de transit dans le centre-ville	 Suppression de 8'000 à 10'000 véhicules/jour actuellement en transit à travers le centre-ville de Soignies	 Suppression de 12'000 à 14'000 véhicules/jour actuellement en transit à travers le centre-ville de Soignies
Impact sur l'accessibilité aux quartiers périphériques du centre-ville	 Impact négligeable (variante trop "excentrée" au Sud du centre-ville de Soignies)	 Impact négligeable (variante trop "excentrée" à l'ouest du centre-ville de Soignies)
Impact sur l'accessibilité aux carrières	 Amélioration de l'accessibilité aux carrières Gauthier-Wincqz	 Amélioration de l'accessibilité aux carrières du Hainaut
Autres effets	 Possibilité de "désengorger" le carrefour N6/N55 (carrefour du "Bas du Viaduc") et d'améliorer l'accessibilité à Naast	 Aucun



**VARIANTE
ENVISAGEABLE
A LONG TERME**



**VARIANTE NON
RECOMMANDEE**

2.1.2 Proposition d'un nouveau plan de circulation dans le centre historique de Soignies

2.1.2.1 Enjeux et problématiques d'études

Fig. 3.1.8 Le cœur historique de Soignies est délimité par les "boulevards" à l'Ouest, le Rempart du Vieux Cimetière au Nord, l'axe rue de la Station – rue Neuve à l'Est et les rues Rempart Legros et des Martyrs de Soltau au Sud.

Ce périmètre a connu de profondes mutations depuis quelques années, aussi bien en matière d'organisation des circulations (avec la mise en place d'une boucle de circulation à sens unique formée par la rue de Mons, la rue des Orphelins et la rue des Martyrs de Soltau) que du point de vue de l'espace public (avec le réaménagement en "zone 30 km/h" ou en "zone résidentielle" de ces trois mêmes rues).

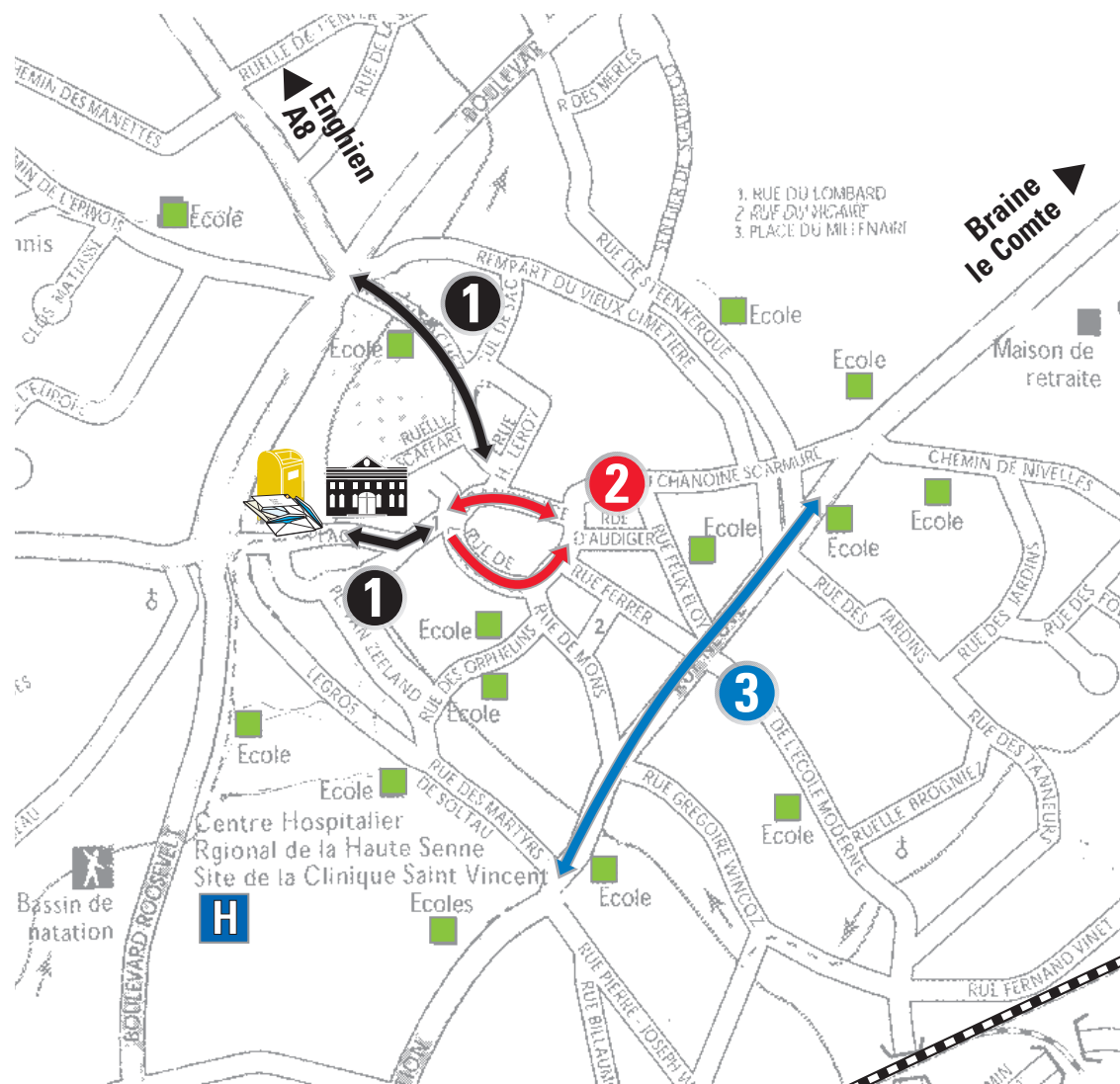
Les réflexions menées dans le cadre du PCM s'inscrivent dans la continuité de ces actions et visent à élaborer un plan de circulation qui :

- limite les possibilités de transit à travers le centre-ville ;
- favorise l'accessibilité aux commerces et aux parkings ;
- favorise la circulation des bus ;
- offre des possibilités de requalification d'espaces publics.

Pour répondre à ces objectifs, trois secteurs aux problématiques différentes peuvent être mis en évidence :

- rues Léon Hachez et du Lombard : quelle organisation des circulations dans ces deux rues en fonction des objectifs d'accessibilité au centre-ville et d'amélioration des cheminements piétons ?
- Grand'Place : quelle organisation des circulations autour de la Collégiale en fonction des objectifs d'amélioration de l'espace public sur la Grand'Place ?
- rues de la Station et Neuve : quelle organisation des circulations dans ces deux rues en fonction des objectifs de diminution du trafic de transit, d'amélioration des cheminements piétons et d'amélioration des conditions de circulation des bus ?

Plan de circulation du centre-ville de Soignies - Problématiques d'étude



- 1** ♦ **Quelle organisation des circulations sur la rue du Lombard et la rue Léon Hachez en fonction des objectifs :**
 - d'accessibilité au centre-ville
 - d'amélioration des cheminements piétons sur les rues Léon Hachez et du Lombard
- 2** ♦ **Quelle organisation des circulations autour de la Collégiale, en fonction des objectifs d'amélioration de l'espace public sur la Grand Place ?**
- 3** ♦ **Quelle organisation des circulations sur la rue de la Station et la rue Neuve en fonction des objectifs :**
 - de diminution du trafic de transit sur l'axe
 - d'amélioration des cheminements piétons
 - d'amélioration des conditions de circulation des bus

2.1.2.2 Contraintes à prendre en compte – éléments fixes / variables

Fig. 3.1.9 Différentes contraintes conditionnent la recherche de variantes d'organisation des circulations dans le cœur historique de Soignies, avec des marges de manœuvre diverses.

Ainsi , les axes considérés comme "éléments fixes" sont les voies :

- où la circulation à double sens ne peut être remise en cause, notamment sur le réseau structurant (les "pénétrantes" et les "boulevards") ;
- empruntées par des lignes de bus à double sens, sans alternative pour dissocier l'itinéraire de la ligne ou sans possibilité de créer des couloirs bus à contresens ;
- réaménagées récemment (maintien des sens uniques des rues de Mons, des Orphelins et des Martyrs de Soltau).

A l'inverse, les axes considérés comme "éléments variables" sont les voies où les sens de circulation peuvent être remis en cause, notamment les rues de la Station, Neuve, Léon Hachez, du Lombard, P.J. Wincqz, G. Wincqz, ...

2.1.2.3 Génération et évaluation de variantes d'organisation des circulations dans les rues Léon Hachez et du Lombard

Fig. 3.1.10 Voirie à double sens, la rue Léon Hachez constitue actuellement la principale voie de liaison entre le cœur historique de Soignies et les boulevards. Elle se décompose en deux tronçons distincts :

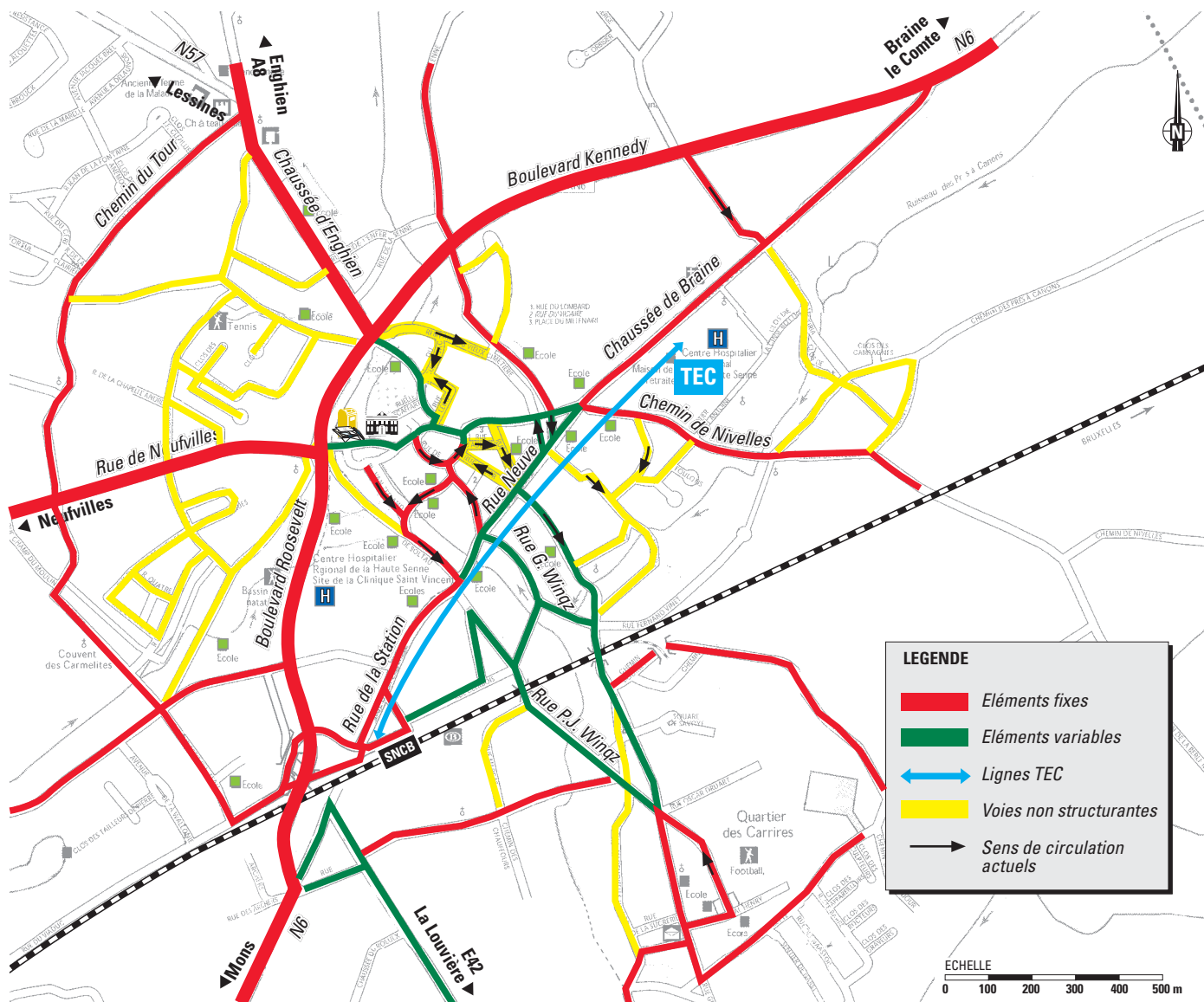
- le "bas de la rue Léon Hachez" (entre les boulevards et la rue Cul de Sac), section bordée de maisons mitoyennes comprenant quelques commerces ou services et offrant une bande de stationnement continu (stationnement alterné par quinzaine) ;
- le "haut de la rue Léon Hachez" (entre la rue Cul de Sac et la Grand'Place), section bordée de commerces, qui se caractérise par des trottoirs étroits, voire inexistantes et l'absence de stationnement.

La rue du Lombard est une petite ruelle, qui assure la liaison entre les pourtours de la Collégiale (Grand'Place et rue de la Régence) et le "bas de la ville" (notamment les places Verte et Van Zeeland). Actuellement à double sens, elle se caractérise par des trottoirs particulièrement étroits et l'absence de stationnement.

Ainsi, en fonction des objectifs d'accessibilité au centre-ville et de requalification de l'espace public au profit des commerces (création de places de stationnement et amélioration des cheminements piétons), quatre variantes d'organisation des circulations sont envisageables dans la rue Léon Hachez :

- variante 1 : maintien du double sens actuel ;
- variante 2 : mise à sens unique (sens à définir) ;
- variante 3 : organisation différenciée par tronçons (sens uniques divergents ou convergents) ;
- variante 4 : suppression de la circulation (création d'une voie piétonne).

Plan de circulation du centre-ville de Soignies - Définition des éléments fixes/variables



◆ Les éléments fixes comprennent notamment les voies ...

... où la circulation à double-sens ne peut être remise en cause (absence d'alternative)

... empruntées par les lignes de bus à double sens (sans alternative pour dissocier l'itinéraire de la ligne en fonction du sens de circulation)

... à sens unique du centre historique, réaménagées récemment

◆ Les éléments variables comprennent les voies où une modification éventuelle des circulations est envisageable

◆ Les voies non structurantes qui ne peuvent remplir un rôle pour l'accès au centre-ville, de par leur gabarit étroit et/ou leur fonction résidentielle.

Génération et pré-évaluation de variantes d'organisation des circulations sur la rue Léon Hachez et la rue du Lombard

◆ RUE LEON HACHEZ



4 variantes d'organisation des circulations sont envisageables

	VARIANTE 1 Maintien du double sens actuel	VARIANTE 2 Mise à sens unique (sens à définir)	VARIANTE 3 Organisation différenciée par tronçons (sens uniques divergents ou convergents)	VARIANTE 4 Voie piétonne (suppression de la circulation automobile)
Faisabilité/impact en terme de circulation	+ Maintien de l'accessibilité au centre-ville en relation avec les boulevards	~ Accessibilité partielle au centre-ville en relation avec les boulevards	- Voies transversales non adaptées à une organisation des circulations en boucle	- Maintien d'une accessibilité locale nécessaire (notamment pour les commerces)
Impact sur les piétons	- Maintien de trottoirs trop étroits	+ Elargissement possible des trottoirs pour le confort des piétons	+ Elargissement possible des trottoirs pour le confort des piétons	+ Voie réservée aux piétons
Impact sur le stationnement	- Capacité limitée de stationnement	+ Possibilité de créer une bande continue de stationnement	~ Capacité de stationnement fonction des tronçons mis à sens unique	- Suppression du stationnement
	VARIANTE NON RECOMMANDEE	VARIANTE A ETUDIER	VARIANTE NON RECOMMANDEE	VARIANTE NON FAISABLE

◆ RUE DU LOMBARD



3 variantes d'organisation des circulations sont envisageables

	VARIANTE 1 Maintien du double sens actuel	VARIANTE 2 Mise à sens unique (sens à définir)	VARIANTE 3 Voie piétonne (suppression de la circulation automobile)
Faisabilité/impact en terme de circulation	+ Maintien de l'accessibilité au centre-ville en relation avec les boulevards	~ Accessibilité partielle au centre-ville en relation avec les boulevards	- Maintien de l'accessibilité aux places Verte et Van Zeeland nécessaire (principaux parkings du centre-ville)
Impact sur les piétons	- Maintien de trottoirs trop étroits	+ Elargissement possible des trottoirs pour le confort des piétons	+ Voie réservée aux piétons
Impact sur le stationnement	- Capacité limitée de stationnement	+ Possibilité de créer une bande continue de stationnement (si besoin)	- Suppression du stationnement
	VARIANTE NON RECOMMANDEE	VARIANTE A ETUDIER	VARIANTE NON RECOMMANDEE

De même, trois variantes d'organisation des circulations sont envisageables dans la rue du Lombard :

- variante 1 : maintien du double sens actuel ;
- variante 2 : mise à sens unique (sens à définir) ;
- variante 3 : suppression de la circulation (création d'une voie piétonne)

Ces différentes variantes ont été évaluées selon les critères suivants :

- faisabilité / impact en terme de circulation ;
- impact sur les cheminements piétons ;
- impact sur le stationnement.

Dans ces deux rues, le maintien du double sens actuel (variante 1) n'est pas recommandé (cette variante ne permet pas la création de places de stationnement et d'améliorer la qualité des cheminements piétons).

Par ailleurs, compte tenu des contraintes d'accessibilité au centre-ville et d'organisation des circulations, la création d'une voie piétonne (variante 3) et une organisation des circulations différenciée par tronçon (variante 4) dans la rue Léon Hachez ne sont pas envisageables.

Pour ces mêmes raisons, la création d'une voie piétonne (variante 3) dans la rue du Lombard n'est également pas envisageable.

Ainsi, dans ces deux rues, seule la mise en place de sens uniques (variante 2) permet de satisfaire les objectifs définis.

Fig. 3.1.11 Quatre variante d'organisation des circulations dans les rues Léon Hachez et du Lombard ont donc été générées et évaluées en considérant leur mise à sens unique (dans un sens ou dans l'autre).

Toutefois, les deux variantes consistant à mettre dans le même sens unique ces deux rues (soit depuis les boulevards vers la rue de la Grand'Place, soit l'inverse) ne sont pas envisageables, car elles entraînent des contraintes trop fortes en matière d'accessibilité au centre-ville depuis les boulevards et d'organisation des circulations locales.

Ainsi, deux variantes ont été évaluées plus finement :

- variante A : mise en sens unique Nord-> Sud de la rue Léon Hachez (depuis les boulevards vers la Grand'Place) et mise en sens unique Sud->Nord de la rue du Lombard (depuis la rue de la Régence vers la place Verte) ;
- variante B : mise en sens unique Sud->Nord de la rue Léon Hachez (depuis la Grand'Place vers les boulevards) et mise en sens unique Nord-> Sud de la rue du Lombard (depuis la place Verte vers la rue de la Régence).

Génération et évaluation de variantes d'organisation des circulations sur les rues Léon Hachez et du Lombard

4 VARIANTES SONT ENVISAGEABLES

		RUE LEON HACHEZ	
		Sens unique Nord->Sud ("des boulevards" vers la Grand Place)	Sens unique Sud->Nord (de la Grand Place vers "les boulevards")
RUE DU LOMBARD	Sens unique Sud->Nord (de la rue de la Régence vers la place Verte)		
	Sens unique Nord->Sud (de la place Verte vers la rue de la Régence)		

EVALUATION DES VARIANTES A ET B

	VARIANTE A	VARIANTE B
Impact sur l'accessibilité au centre-ville		
Impact sur l'accessibilité aux parkings de la "ville basse" (place Verte, place Van Zeeland)	La rue L. Hachez devient la principale porte d'entrée du centre-ville depuis les boulevards et la place Verte reste une porte d'accès aux parkings de la "ville basse"	La place Verte devient la porte d'accès au centre-ville historique et aux parkings de la "ville basse" -> concentration du trafic sur la place Verte contraire à l'objectif du projet de réaménagement
Impact sur l'accessibilité aux commerces	La rue Léon Hachez devient le point de passage obligé depuis les boulevards, favorable à la vitalité des commerces de cet axe	La rue Léon Hachez constitue une "simple" porte de sortie du centre-ville

VARIANTE RECOMMANDEE

VARIANTE NON RECOMMANDEE

PROPOSITIONS

- Mise à sens unique de la rue Léon Hachez (sens montant depuis les boulevards) et de la rue du Lombard (sens descendant vers la place Verte)
- Elargissement des trottoirs (rue Léon Hachez, rue de la Régence et rue du Lombard)
- Création de places de stationnement, notamment rue Léon Hachez

Ces deux variantes ont été évaluées selon les critères suivants :

- impact sur l'accessibilité au centre-ville depuis les boulevards ;
- impact sur l'accessibilité aux parkings de la "ville basse" (places Verte et Van Zeeland) ;
- impact sur l'accessibilité aux commerces.

La variante A est donc recommandée pour les raisons suivantes :

- la rue L. Hachez devient la principale porte d'accès au centre-ville (secteur Collégiale – Grand'Place – Place du Millénaire) depuis les boulevards (la place Verte restant la porte d'accès aux parkings de la "ville basse") : elle constitue donc un point de passage obligé depuis les boulevards, ce qui est favorable pour la vitalité des commerces de cet axe ;
- la mise à sens unique de la rue L. Hachez offre également un potentiel intéressant de la voirie, au profit des piétons et de quelques places de stationnement utiles aux commerces ;
- la mise en sens unique de la rue du Lombard depuis la rue de la Régence vers la place Verte maintient l'accessibilité aux parkings de la "ville basse" depuis le cœur historique du centre-ville, ce qui permet aux automobilistes n'ayant pas trouvé de places de stationnement dans la rue de Mons, sur la place du Millénaire ou la Grand'Place de rejoindre les parkings de la "ville basse" (places Verte et Van Zeeland).

2.1.2.4 Génération et évaluation de variantes d'organisation des circulations autour de la Collégiale

Fig. 3.1.12 Compte tenu des sens de circulation recommandés dans les rues Léon Hachez et du Lombard et des enjeux d'amélioration de l'espace public sur la Grand'Place, différentes variantes d'organisation des circulations autour de la Collégiale (sur la Grand'Place et dans la rue de la Régence) ont été générées.

En ce qui concerne le parvis de la Collégiale (section de la rue de la Régence comprise entre la Grand'Place et la rue du Lombard), et en raison de la mise à sens unique de la rue Léon Hachez et de la rue du Lombard, il est nécessaire de mettre à sens unique ce tronçon de la rue de la Régence dans le sens Est->Ouest (de la Grand'Place vers la rue du Lombard).

Quatre variantes d'organisation des circulations sur la Grand'Place ont été générées :

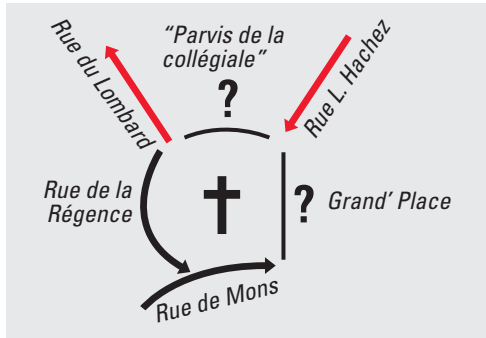
- variante 1 : maintien du double sens actuel ;
- variante 2 : sens unique Sud->Nord (de la place du Millénaire vers la rue Léon Hachez) ;
- variante 3 : sens unique Nord->Sud (de la rue Léon Hachez vers la place du Millénaire) ;
- variante 4 : suppression de la circulation (création d'une voie piétonne).

Ces variantes ont été évaluées en fonction de critères suivants :

- effets sur l'accessibilité au cœur historique du centre-ville depuis les boulevards ;
- effets sur l'accessibilité aux parkings de la "ville basse" (places Verte et Van Zeeland) ;
- effets sur l'accessibilité et la circulation des véhicules de gros gabarit dans la rue de la Régence ;
- effets sur l'organisation des circulations locales ;
- potentiel de récupération d'espace public et d'amélioration des cheminements piétons.



Génération et évaluation de variantes d'organisation des circulations autour de la Collégiale

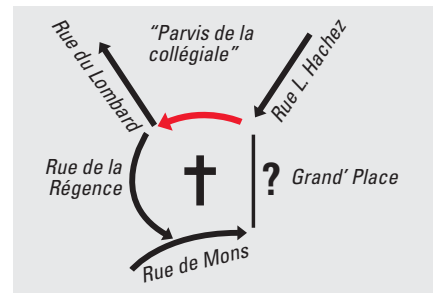


◆ Maintien du sens unique actuel de la rue de la Régence, compte tenu des contraintes de giration au niveau du carrefour avec la rue de Mons :

- inversion du sens unique ou mise à double sens non faisables
- rue de la Régence = voie réservée à la circulation locale

◆ "PARVIS DE LA COLLÉGIALE"

Compte tenu des sens de circulation proposés sur la rue L. Hachez et la rue du Lombard, le "parvis de la Collégiale" doit être en sens unique Est->Ouest (de la Grand-Place vers la rue du Lombard)



◆ GRAND' PLACE



4 variantes d'organisation des circulations sont envisageables

	VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3	VARIANTE 4
	Maintien du double sens actuel	Sens unique Sud-Nord (de la place du Millénaire vers la rue Léon Hachez)	Sens unique Nord-Sud (de la rue L. Hachez vers la place du Millénaire)	Suppression de la circulation automobile
Accessibilité au cœur historique du centre-ville	Maintien de l'accessibilité directe depuis les boulevards par la rue L. Hachez	Accessibilité indirecte par la rue de la Régence (et la rue de Mons)	Maintien de l'accessibilité directe depuis les boulevards par la rue L. Hachez	Accessibilité uniquement par la rue de la Régence (et la rue de Mons)
Accessibilité aux parkings de la "ville basse"	Maintien de l'accessibilité depuis le cœur historique du centre-ville (Grand' Place et place du Millénaire)	Maintien de l'accessibilité depuis le cœur historique du centre-ville (Grand' Place et place du Millénaire)	Suppression de l'accessibilité aux parkings depuis le cœur historique du centre-ville (Grand' Place et place du Millénaire)	Suppression de l'accessibilité aux parkings depuis le cœur historique du centre-ville (Grand' Place et place du Millénaire)
Accessibilité/circulation des véhicules de gros gabarit	Accessibilité par la Grand'Place	Circulation contrainte dans la rue de la Régence	Accessibilité par la Grand'Place	Circulation contrainte dans la rue de la Régence
Accessibilité locale	Maintien des circulations locales autour de la Collégiale	Maintien des circulations locales autour de la Collégiale	Suppression des circulations locales autour de la Collégiale	Suppression des circulations locales autour de la Collégiale
Récupération d'espace public/qualité des cheminements piétons	Récupération partielle d'espace public	Récupération d'espace public (avec maintien d'une seule voie de circulation)	Récupération d'espace public (avec maintien d'une seule voie de circulation)	Récupération optimale d'espace public

VARIANTE RECOMMANDEE

VARIANTE NON RECOMMANDEE

VARIANTE NON RECOMMANDEE

VARIANTE NON RECOMMANDEE

Compte tenu des contraintes d'accessibilité au centre-ville et d'organisation des circulations locales, la création d'une voie piétonne (variante 4) n'est pas envisageable.

De même, les variantes de mise à sens unique de la Grand'Place (variantes 2 et 3) entraînent des contraintes fortes en matière d'accessibilité au centre-ville et aux parkings du "bas de la ville", et des difficultés d'organisation des circulations locales.

Ainsi, même si elle offre le potentiel le moins élevé de récupération d'espaces publics, **la variante 1** (maintien du double sens actuel) **est recommandée**, car elle permet :

- de maintenir l'accessibilité directe au cœur historique du centre-ville (secteur Collégiale – Grand'Place – Place du Millénaire) depuis les boulevards ;
- de maintenir l'accessibilité aux parkings de la "ville basse" (places Verte et Van Zeeland) depuis le secteur Collégiale – Grand'Place – Place du Millénaire ;
- d'assurer l'accessibilité des véhicules de gros gabarit, sans solliciter la rue de la Régence (voie de desserte locale relativement étroite).

En conclusion, **les recommandations du bureau d'études Transitec sont les suivantes :**

- **mise à sens unique de la rue Léon Hachez** (depuis les boulevards vers la Grand'Place), **de la rue de Régence** (de la Grand'Place vers la rue du Lombard) **et de la rue du Lombard** (depuis la rue de la Régence vers la place Verte) ;
- **réaménagement des rues Léon Hachez et du Lombard** (avec élargissement des trottoirs au profit des piétons) **et de rue de la Régence** (voie résidentielle) ;
- **création de places de stationnement dans la rue Léon Hachez** (environ 15 places) **et dans la rue du Lombard** (3 places).

Fig. 3.1.13 Des esquisses d'aménagement de la rue Léon Hachez, de la Grand'Place et de la place du Mil-
et. 3.1.14 lénnaire sont présentées dans les figures 3.1.13 et 3.1.14. **Il convient de noter qu'il s'agit uniquement de schémas de principe, montrant les potentialités de réaménagement de ces lieux.**

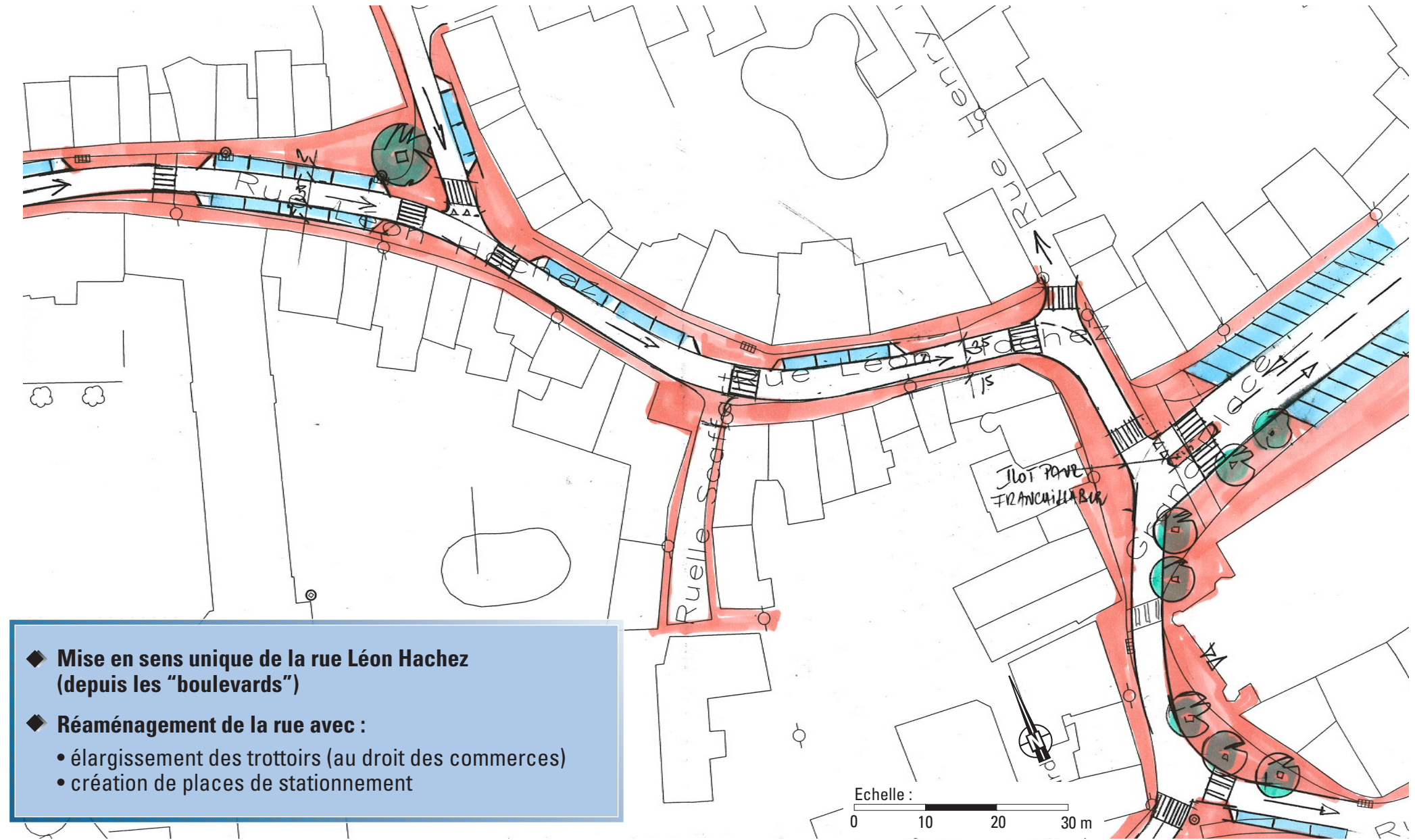
2.1.2.5 Génération et évaluation de variantes d'organisation des circulations dans la rue de la Station et la rue Neuve

La rue de la Station et la rue Neuve sont des voies à double sens, situées sur l'axe "historique" de la N6, qui traverse le centre-ville de Soignies et qui est emprunté par des flux de transit relativement importants (représentant la moitié du trafic total sur l'axe). Ces rues supportent également toutes les lignes de bus, qui desservent le centre-ville de Soignies.

Les enjeux en matière d'organisation des déplacements dans la rue de la Station et la rue Neuve sont donc les suivants :

- maîtriser les flux de transit empruntant l'axe "historique" de la N6 ;
- favoriser la circulation des lignes de bus.

Esquisse d'aménagement de la rue Léon Hachez



Esquisse d'aménagement de la Grand'Place et de la place du Millénaire

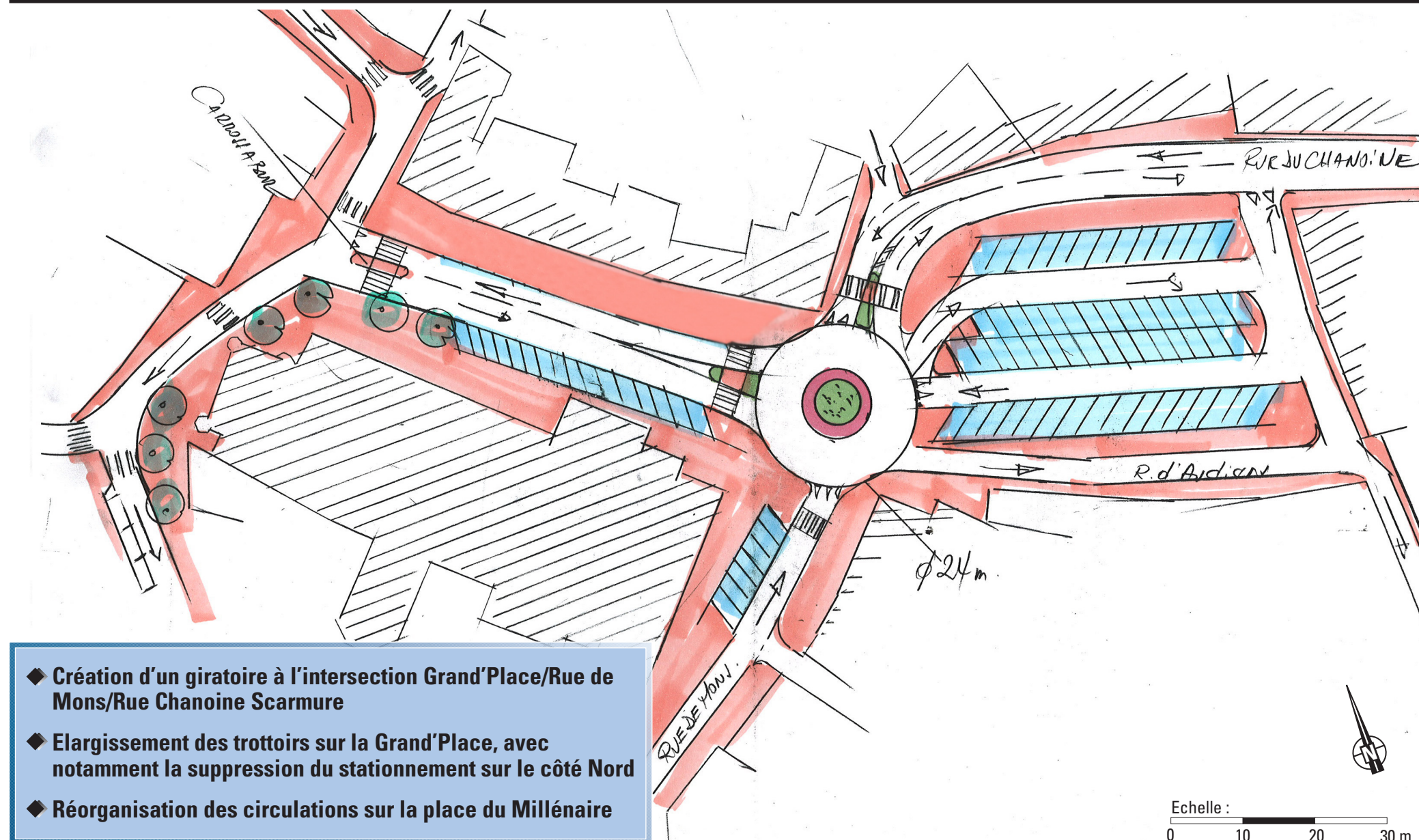


Fig. 3.1.15 Des contraintes sont toutefois à prendre en compte pour la génération de variantes d'organisation des circulations dans ces deux rues :

- maintien de l'accessibilité à la rue de Mons depuis la rue de la Station, la rue Neuve et la rue G. Wincqz (pour l'accessibilité aux commerces de la rue de Mons et au parking du "Delhaize") ;
- maintien du sens unique Ouest->Est de la rue de la Station, nécessaire pour le fonctionnement de la "boucle" de circulation Station --> Mons --> Orphelins --> Martyrs de Soltau ;
- maintien du double sens du tronçon de la rue Neuve, entre le chemin de Nivelles et la place du Jeu de balle, pour garantir l'accessibilité à cette dernière.

Fig. 3.1.16 Compte tenu des objectifs définis et des contraintes recensées, quatre variantes ont donc été générées :

- variante "Etat actuel" : maintien du double sens dans la rue de la Station et la rue Neuve ;
- variante 1 : maintien du double sens de la rue Neuve et mise à sens unique Ouest->Est de la rue de la Station (avec couloir bus à contresens) ;
- variante 2 : maintien du double sens de la rue de la Station et mise à sens unique Est->Ouest de la rue Neuve (avec couloir bus à contresens) ;
- variante 3 : mise à sens unique de la rue de la Station (sens Ouest->Est) et de la rue Neuve (sens Est->Ouest) avec couloir bus à contresens dans les deux rues.

Le maintien de l'état actuel (double sens des deux rues) n'est pas souhaitable pour atteindre les objectifs fixés (notamment en matière de maîtrise du trafic de transit).

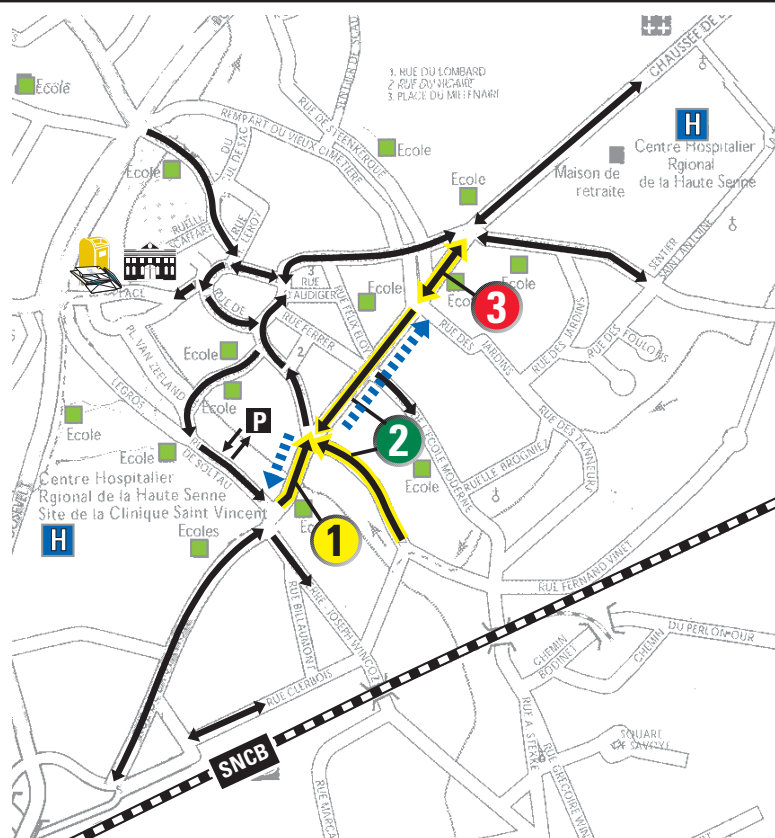
Fig. 3.1.17 Par contre, **les trois autres variantes sont envisageables** et ont donc été évaluées en fonction des critères suivants :

- effets sur le trafic de transit Est->Ouest ;
- effets sur le trafic de transit Ouest ->Est ;
- effets sur l'amélioration de la circulation des bus ;
- effets sur l'accessibilité aux commerces de la rue de la Station depuis les rues Neuve et G. Wincqz.

Parmi les trois variantes, la variante 3 (mise à sens unique Ouest->Est de la rue de la Station et mise à sens unique Est->Ouest de la rue Neuve, avec couloir bus à contresens dans les deux rues) est recommandée pour les raisons suivantes :

- elle permet de supprimer les flux de transit dans les deux sens de circulation ;
- elle permet d'offrir aux bus des couloirs d'approche au carrefour régulé de "Bellevue" (intersection rue de la Station / rue de Mons / rue G. Wincqz / rue Neuve) ;
- elle offre une accessibilité relativement aisée aux commerces de la rue de la Station depuis les rues Neuve et G. Wincqz, par l'itinéraire rue de Mons -> rue des Orphelins -> rue des Martyrs de Soltau.

Organisation des circulations sur les rues de la Station/Neuve : recensement des contraintes d'accessibilité locale



Contraintes liées aux lignes de bus :

nécessité d'avoir une circulation à double sens des bus sur l'axe Station/Neuve

→ La création d'un sens unique nécessite donc la réalisation d'un couloir bus à contresens

ECHELLE
0 100 200 300 400 500 m

1 ♦ Maintien de l'accessibilité à la rue de Mons depuis la rue de la Station :

- maintien de l'accessibilité aux commerces de la rue de Mons et au parking du "Delhaize"
- maintien, au minimum, du sens unique Ouest->Est de la rue de la Station nécessaire pour le fonctionnement de la "boucle" Station --> Mons --> Orphelins --> Martyrs de Soltau

2 ♦ Maintien de l'accessibilité à la rue de Mons depuis la rue Neuve et la rue G. Wincqz :

- maintien de l'accessibilité aux commerces de la rue de Mons et au parking Delhaize

3 ♦ Maintien du double sens du tronçon de la rue Neuve entre le chemin de Nivelles et la place du Jeu de Balle

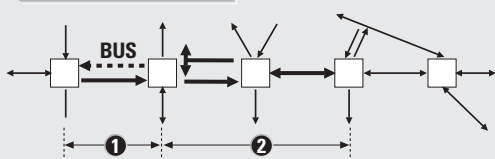
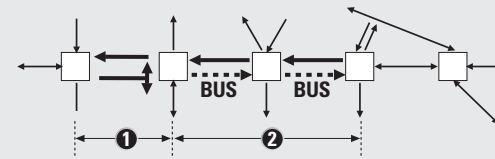
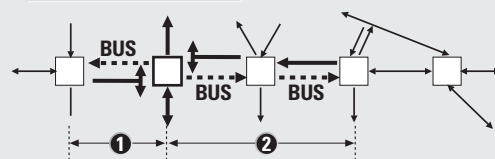
- mise à sens unique sans intérêt -> variante qui impliquerait une circulation en boucle avec la place du Millénaire et la rue Ch. Scamure

- ↳ Augmentation du trafic sur la place du Millénaire non souhaitable
- ↳ Accessibilité riveraine limitée

[illegible]

Figure n°3.1.16

Evaluation des variantes d'organisation des circulations sur les rues de la Station et Neuve

	VARIANTE 1 	VARIANTE 2 	VARIANTE 3 
Suppression du transit Est->Ouest	+ Suppression du transit Est -> Ouest	- Maintien du transit Est -> Ouest	+ Suppression du transit Est -> Ouest
Suppression du transit Ouest->Est	- Maintien du transit Ouest -> Est	+ Suppression du transit Ouest -> Est	+ Suppression du transit Ouest -> Est
Amélioration de la circulation des bus	+ Amélioration dans le sens Est -> Ouest - Pas d'amélioration dans le sens Ouest -> Est	- Pas d'amélioration dans le sens Est -> Ouest + Amélioration dans le sens Ouest -> Est	+ Amélioration dans le sens Est -> Ouest + Amélioration dans le sens Ouest -> Est
Accessibilité de la rue de la Station (axe commerçant) depuis les rues G. Wincqz et Neuve	~ Accessibilité indirecte par la rue de Mons, la rue des Orphelins et la rue des Martyrs de Soltau	+ Maintien de l'accessibilité	~ Accessibilité indirecte par la rue de Mons, la rue des Orphelins et la rue des Martyrs de Soltau
	 VARIANTE ENVISAGEABLE	 VARIANTE ENVISAGEABLE	 VARIANTE RECOMMANDEE

2.1.2.6 Synthèse des mesures recommandées en matière d'organisation des circulations dans le centre-ville de Soignies

Fig. 3.1.18 A court terme, les mesures recommandées sont les suivantes :

- **mise à sens unique de la rue Léon Hachez** (des boulevards vers la Grand'Place) ;
- **mise à sens unique de la rue de Régence** (de la Grand'Place vers la rue du Lombard) ;
- **mise à sens unique de la rue du Lombard** (depuis la rue de la Régence vers la place Verte).

Fig. 3.1.18 A moyen terme, les mesures recommandées sont les suivantes :

- **mise à sens unique Ouest->Est de la rue de la Station** (entre la rue des Martyrs de Soltau et la rue de Mons) **avec création d'un couloir bus à contresens** ;
- **mise à sens unique Est->Ouest de la rue Neuve** (entre la place du Millénaire et la rue de Mons), **avec création d'un couloir bus à contresens**.

Fig. 3.1.19 A court terme, l'accessibilité au centre-ville depuis les boulevards sera donc modifiée. La figure 3.1.19 présente les itinéraires futurs d'accès aux pôles et parkings que sont le "cœur historique", les parkings du "Bas de la ville" (places Verte et Van Zeeland) et la rue de Mons (principal axe commerçant).

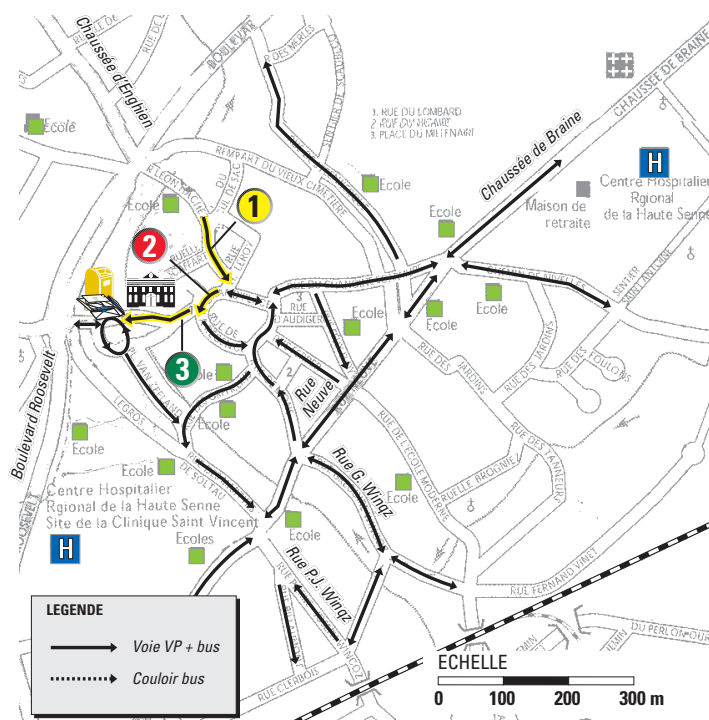
2.1.2.7 Charges de trafic futures dans le centre-ville de Soignies en fonction des mesures d'organisation des circulations recommandées à court terme

Fig. 3.1.20 A court terme, les effets de la mise en service de la nouvelle N57 (avec modification du fonctionnement du carrefour de la place du Vivier) et de la mise en œuvre du nouveau plan de circulation dans le centre-ville de Soignies peuvent être estimés comme suit :

- sur le réseau structurant :
 - forte diminution du trafic sur le boulevard Roosevelt (moins 8'000 véhicules / jour, soit une baisse de 19 à 24% par rapport à l'état actuel – printemps 2003) et dans la chaussée du Roeulx (moins 6'000 véhicules / jour, soit une baisse d'environ 35% par rapport à l'état actuel) ;
 - diminution du trafic dans la chaussée de Mons (moins 1'000 véhicules / jour, soit une baisse d'environ 6% par rapport à l'état actuel) ;
 - forte augmentation du trafic sur le boulevard Kennedy (plus 6'000 véhicules / jour, soit une baisse d'environ 24% par rapport à l'état actuel) ;
- sur le réseau secondaire et de desserte locale :
 - forte diminution du trafic dans la rue Léon Hachez (moins 2'300 véhicules / jour, soit une baisse d'environ 39% par rapport à l'état actuel) et autour de la Collégiale (Grand'Place et rue de la Régence) ;
 - augmentation du trafic sur la voie d'accès à la place Verte depuis les "boulevards" ;
 - légère augmentation du trafic dans la rue Chanoine Scarmure, la rue de Steenkerque et la chaussée de Braine.

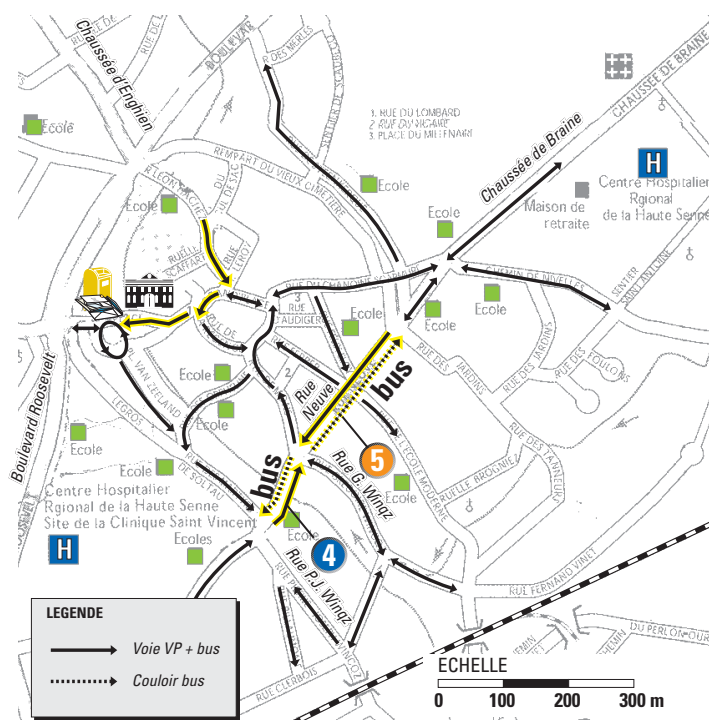
Synthèse des propositions en matière de circulation dans le centre-ville de Soignies

◆ Propositions recommandées à court terme



- 1** ◆ Mise à sens unique de la rue Léon Hachez (des boulevards vers la Grand' Place)
- 2** ◆ Mise à sens unique du "Parvis de la Collégiale" (rue de la Régence dans le sens Grand' Place -> rue du Lombard)
- 3** ◆ Mise à sens unique de la rue du Lombard (dans le sens rue de la Régence -> place Verte)

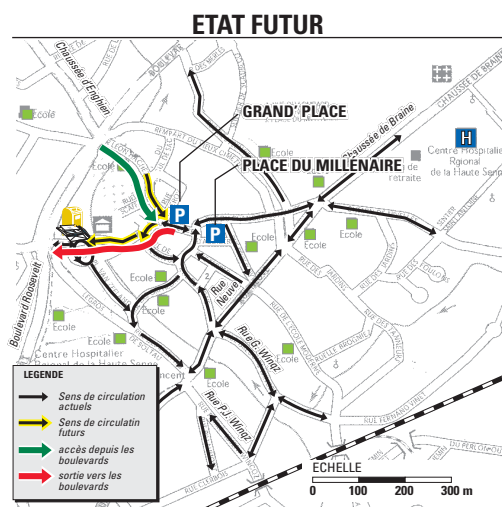
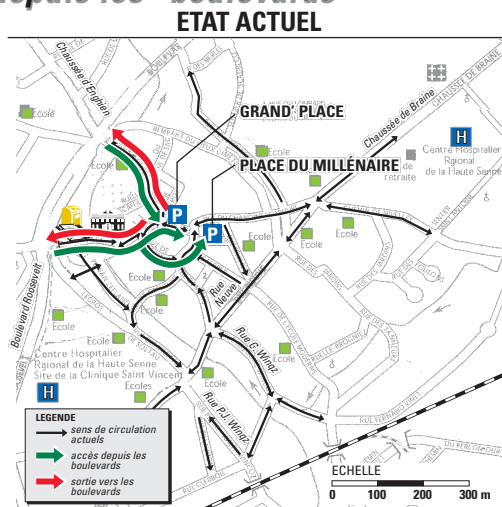
◆ Propositions recommandées à moyen terme



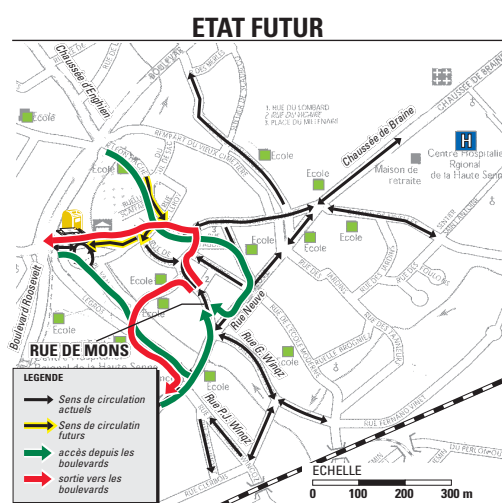
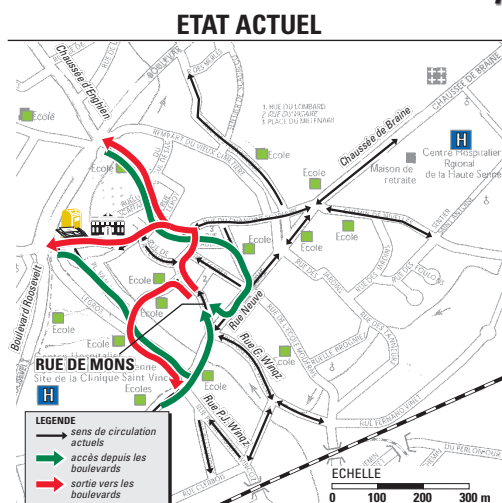
- 4** ◆ Mise à sens unique de la rue de la Station dans le sens Ouest-> Est (entre la rue des Martyrs de Soltau et la rue de Mons) avec création d'un couloir bus à contresens
- 5** ◆ Mise à sens unique de la rue Neuve dans le sens Est->Ouest (entre la rue de Mons et la place du Millénaire) avec création d'un couloir bus à contresens

Accessibilité future au centre-ville de Soignies avec le nouveau plan de circulation recommandé à court terme

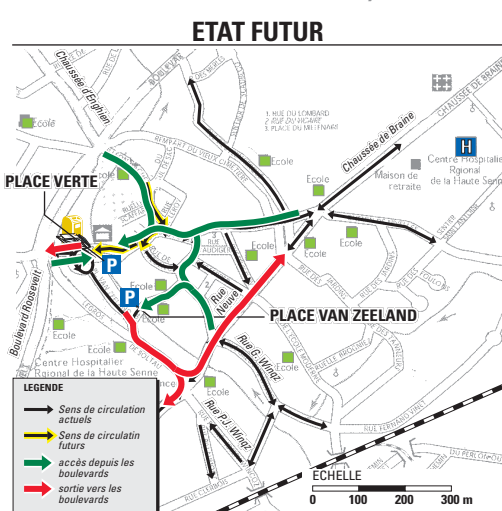
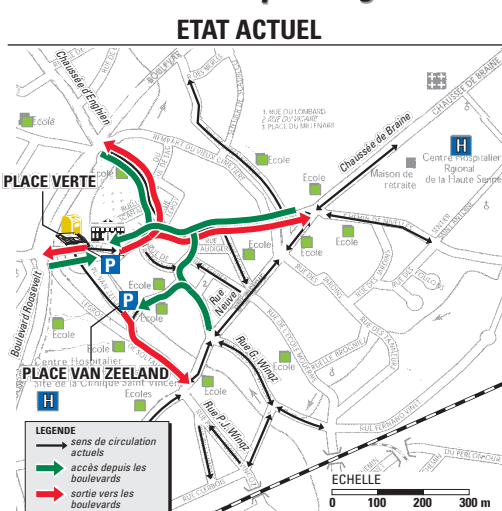
◆ Accessibilité au "cœur historique" (Grand' Place, place du Millénaire) depuis les "boulevards"



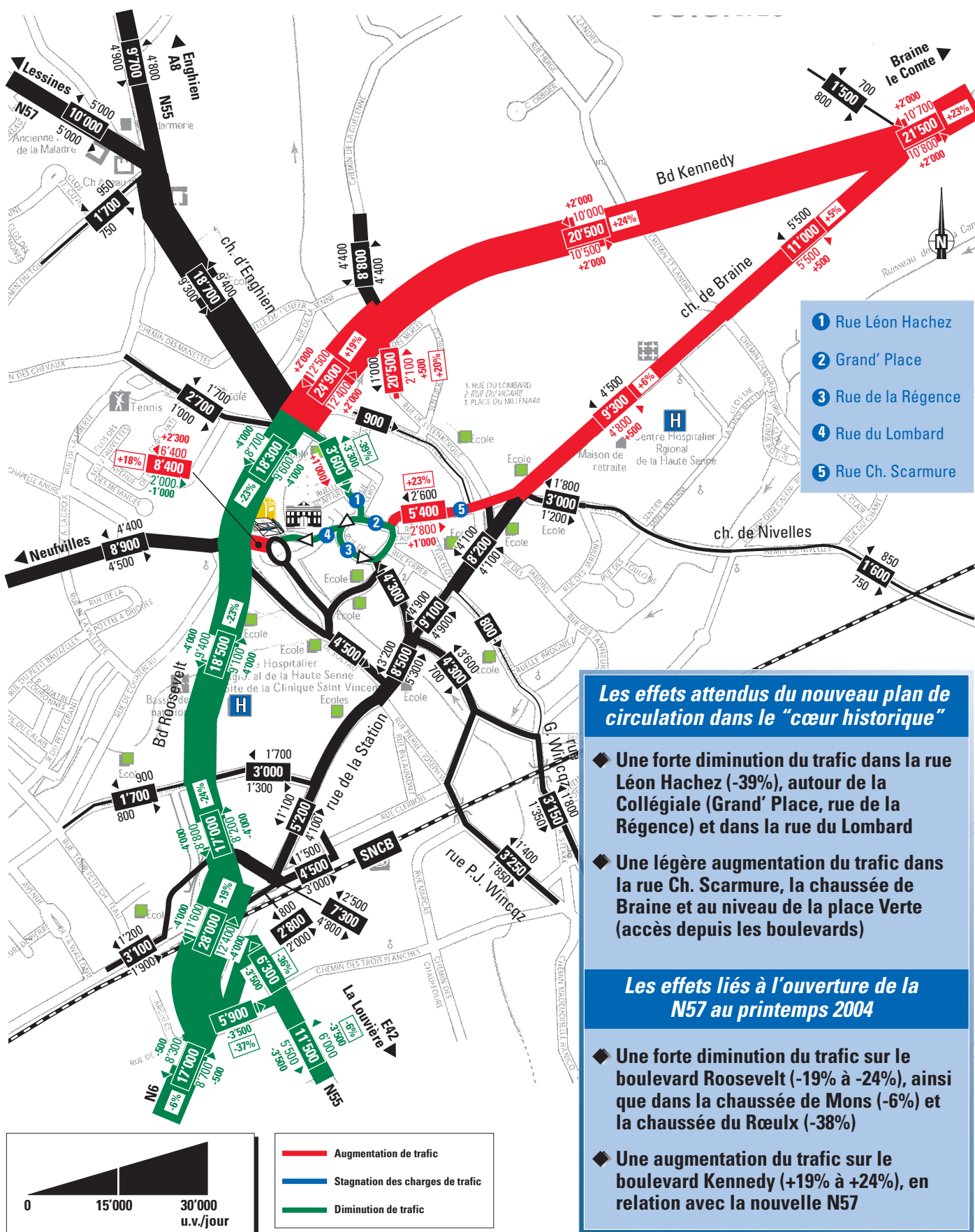
◆ Accessibilité à la rue de Mons depuis les "boulevards"



◆ Accessibilité aux parkings du "Bas de la ville" (place Verte et Van Zeeland)



Charges de trafic futures avec le plan de circulation recommandé à court terme dans le centre-ville de Soignies (et l'ouverture de la N57 au printemps 2004)



2.1.3 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité dans le centre-ville de Soignies

Fig. 3.1.21 La mise en œuvre de neuf "zones 30 km/h" dans les quartiers résidentiels et le cœur historique du centre-ville de Soignies est recommandée, afin notamment de sécuriser les déplacements des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite.

A noter que les principes d'aménagements pour matérialiser les "zones 30 km/h" sont détaillés dans la "boîte à outils", annexées au présent rapport.

Par ailleurs, sur la base des principaux problèmes identifiés dans le cadre du diagnostic en matière de sécurité routière et d'aménagement de voirie, la mise en œuvre de mesures spécifiques sur six axes du centre-ville est recommandée :

1) chaussée de Braine :

- marquage de bandes cyclables sur chaussée ;
- création d'îlots de protection des traversées piétonnes au niveau du carrefour avec le chemin St-Landry et l'accès au cimetière ;

2) chemin du Tour :

- création d'un plateau au niveau du carrefour avec la rue de la Clairière (accès au lotissement) ;
- marquage des figures "vélos" (itinéraire cyclable jalonné défini dans le plan vélo) ;

3) chemin de Nivelles :

- réaménagement des carrefours avec la rue du Chant des Oiseaux et le chemin Tour Cafenièr (création de trottoirs et marquage des traversées piétonnes) ;

4) chemin du Tour Bras de Fer :

- création de "chicanes" avec le marquage de bandes de stationnement alternées ;

5) rue de la Station :

- marquage de bandes cyclables sur la chaussée (entre la rue du Nouveau Monde et la rue P.J. Wincqz) ;
- marquage d'un îlot central séparant les sens de circulation ;
- création d'îlots de protection au droit des traversées piétonnes ;

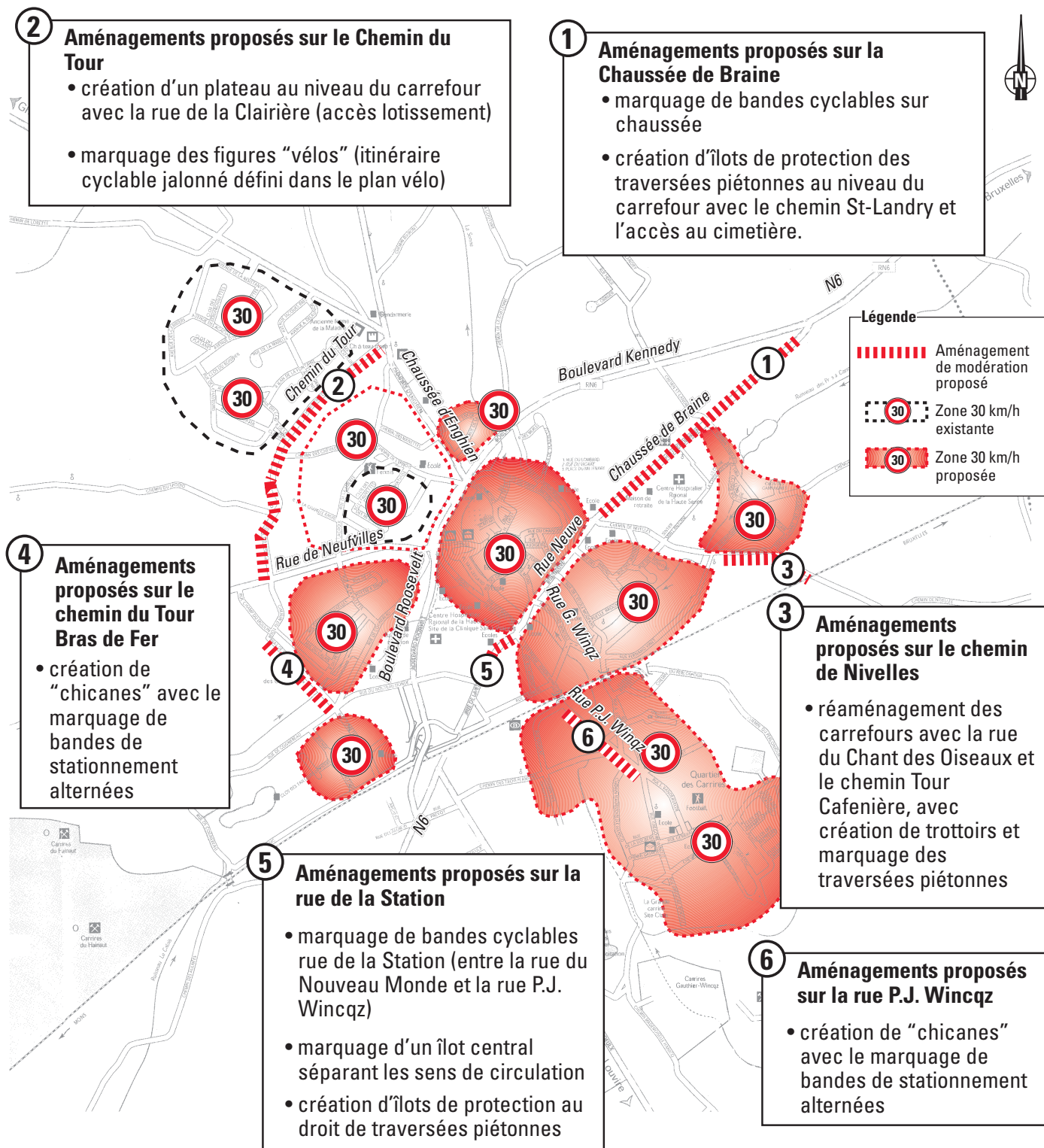
6) rue P.J. Wincqz :

- création de "chicanes" avec le marquage de bandes de stationnement alternées.

Ann. 3.1.1 et 3.1.2 Les annexes 3.1.1 et 3.1.2 présentent les principes et les schémas d'aménagement pour mettre en œuvre les mesures recommandées ci-avant.



Propositions d'aménagements de modération de trafic dans le centre-ville de Soignies



◆ Généralisation des aménagements de zones 30km/h dans tous les quartiers résidentiels et le coeur historique de Soignies.

◆ Propositions d'aménagements de modération de trafic "simples" à mettre en oeuvre et adaptés au contexte des rues résidentielles du centre-ville de Soignies.

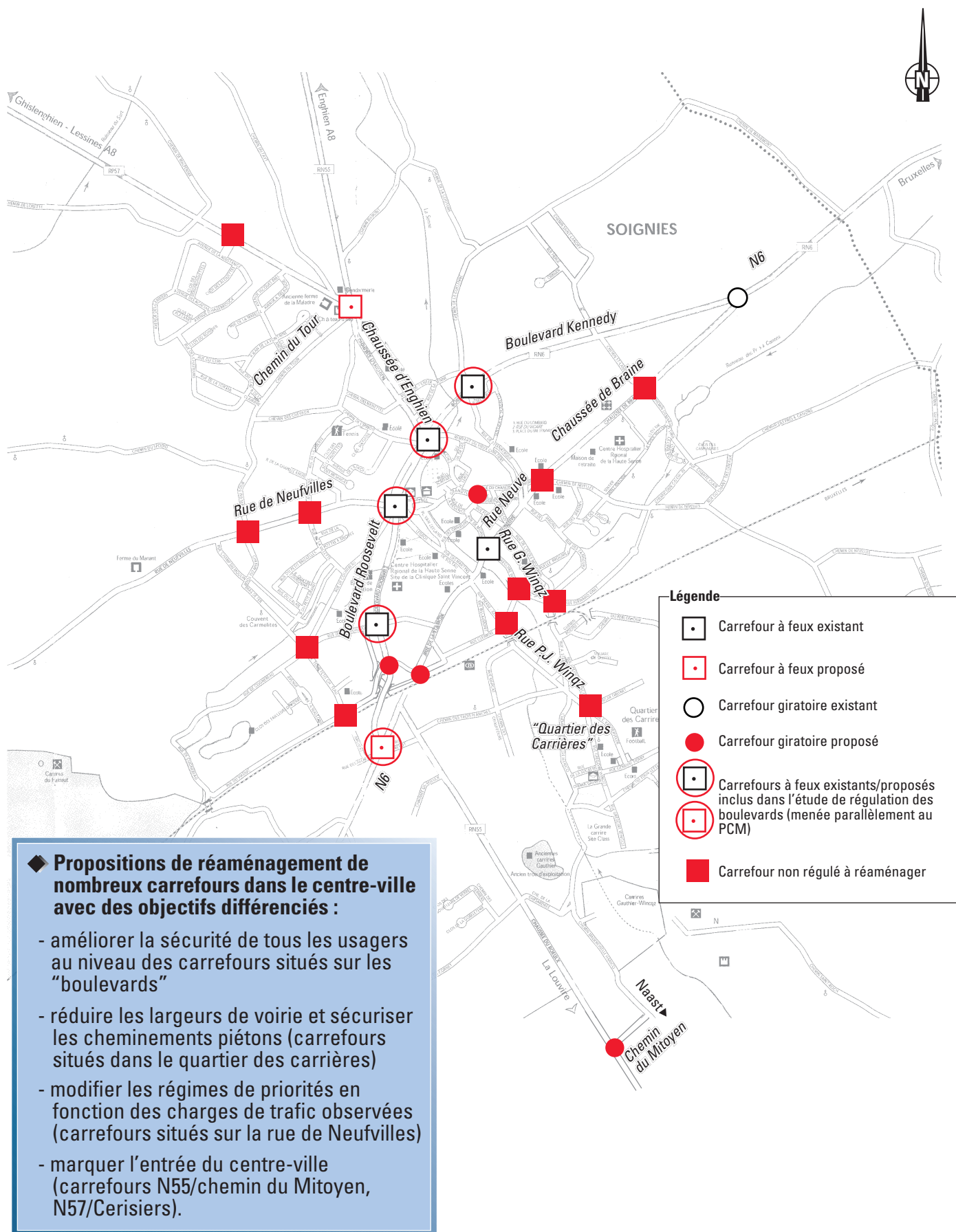
2.1.4 Propositions d'aménagements de sécurité au niveau des carrefours situés dans le centre-ville de Soignies

Fig. 3.1.22 En dehors des propositions de modification de l'aménagement et de l'exploitation des carrefours situés sur les boulevards, la chaussée d'Enghien et la chaussée de Mons (Cf. chap. 2.1.6), le réaménagement de quinze carrefours situés sur des voiries communales du centre-ville est recommandé, avec des objectifs différenciés suivant les cas de figure :

- améliorer la sécurité de tous les usagers au niveau des carrefours situés sur les "boulevards" ;
- réduire les largeurs de voirie et sécuriser les cheminements piétons (notamment pour les carrefours situés dans le quartier des carrières ;
- modifier les régimes de priorité en fonction des charges de trafic observées (carrefours situés sur la rue de Neufvilles) ;
- marquer l'entrée du centre-ville (carrefours N55/chemin du Mitoyen, N57/Cerisiers).

Ann. 3.1.3 Les annexes 3.1.3 à 3.1.8 présentent les esquisses des aménagements recommandés pour
à 3.1.8 mettre en œuvre les mesures préconisées ci-avant.

Propositions d'aménagements de carrefours dans le centre-ville de Soignies à court terme



2.1.5 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité dans les villages

2.1.5.1 Principes généraux en matière d'aménagement des voiries, de sécurité et de réglementation recommandés dans les villages

Fig. 3.1.23 D'une manière générale, afin de sécuriser les déplacements de tous les usagers dans les villages, la mise en œuvre de mesures de modération de trafic est recommandée sur la base des principes suivants :

- **marquer les entrées des villages :**
 - mise en œuvre d'aménagements de modération de trafic (rétrécissements de voirie, passages à sens de circulation alterné, ...) ;
 - végétalisation des abords des voiries pour créer un "effet de porte" ;
- **uniformiser la réglementation dans tous les villages :**
 - limitation de la vitesse à 50 km/h dans la traversée de tous les villages (avec zone de transition à l'approche des villages 90 km/h->70 km/h->50 km/h) ;
 - installation des nouveaux panneaux "F1" (signalant l'entrée dans une agglomération) à toutes les entrées des villages ;
- **matérialiser les espaces de stationnement :**
 - marquer le stationnement sur la chaussée à l'intérieur de tous les villages (notamment pour limiter le stationnement "à cheval" sur les trottoirs, qui pénalise les piétons et les personnes à mobilité réduite) ;
- **améliorer la sécurité des piétons :**
 - marquage des passages-piétons sur toutes les branches des carrefours ;
 - aménagement d'avancées de trottoirs au niveau des carrefours et des traversées piétonnes situés sur les voiries les plus larges.

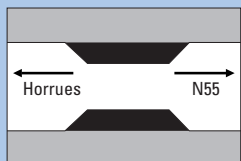
2.1.5.2 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Horrues

Fig. 3.1.24 Sur la base des dysfonctionnements constatés dans le cadre du diagnostic en matière de sécurité et d'aménagement de voirie, trois mesures sont recommandées :

- création d'aménagements de modération de trafic pour réduire les vitesses et marquer l'entrée du village d'Horrues ;
- réaménagement du carrefour chemin de l'Ardoisier / rue Gal Buisseret / rue du Tram dans le centre du village d'Horrues, afin de sécuriser ce dernier pour tous les usagers ;
- réaménagement de la rue du Tram pour marquer l'entrée du village.

Principes généraux d'aménagement des voiries / sécurité / réglementation dans les villages

◆ MARQUER LES ENTREES DES VILLAGES



=> Aménagement de modération de la vitesse



=> Végétalisation pour créer un "effet de porte"

◆ UNIFORMISER LA REGLEMENTATION DANS TOUS LES VILLAGES

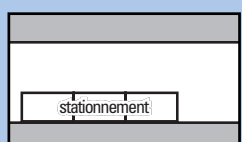


=> Limitation de la vitesse à 50 km/h (avec zone de transition 90 -> 70 -> 50)



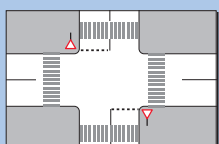
=> Marquer les entrées des villages avec des panneaux "F1"
(nouveaux panneaux F1 d'agglomération disponibles avec logo)

◆ MATERIALISER LES ESPACES DE STATIONNEMENT

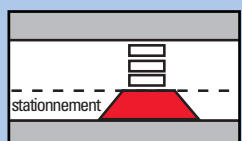


=> Marquage du stationnement sur la chaussée à l'intérieur des villages

◆ AMELIORER LA SECURITE DES PIETONS

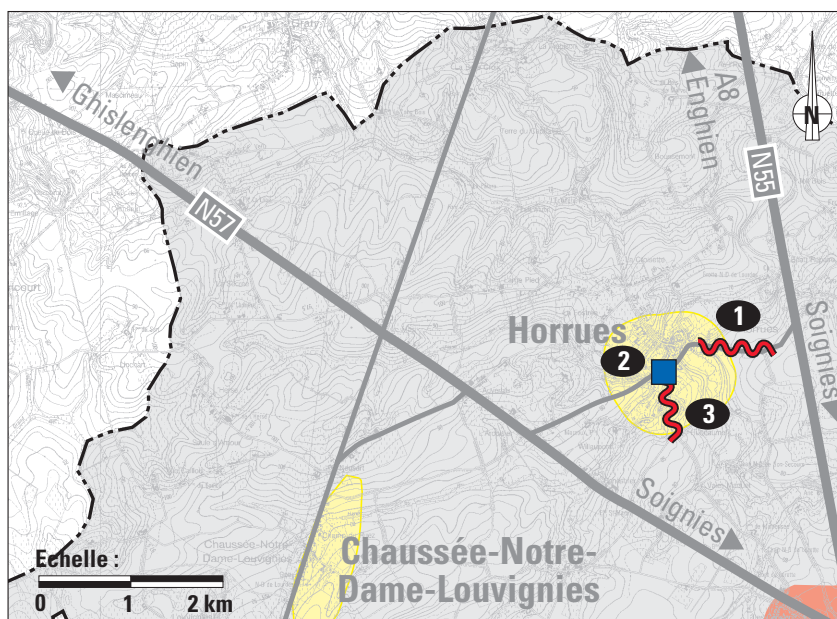


=> Marquage des passages-piétons sur toutes les branches des carrefours



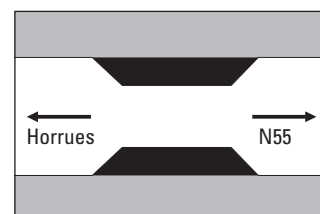
=> Aménagement d'avancées de trottoirs au droit des passages-piétons

Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Horrues



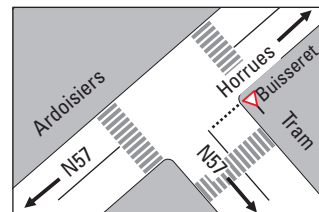
1 Rue de l'Aire

- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ :** large ligne droite à l'entrée du village de Horrues favorisant la pratique de vitesses élevées
- ◆ **OBJECTIFS :** réduire les vitesses pratiquées / marquer l'entrée du village
- ◆ **PROPOSITIONS :** création d'aménagement de modération de la vitesse à l'entrée du village



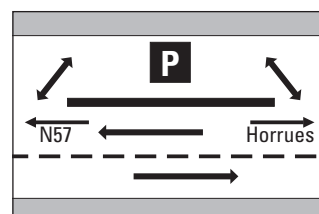
2 Carrefour Ardoisier/Buisseret/Tram

- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ :** problème de visibilité pour les véhicules venant du chemin de l'Ardoisier (axe principal) devant laisser la priorité aux véhicules en provenance de la rue du Tram
- ◆ **OBJECTIFS :** sécuriser le carrefour
- ◆ **PROPOSITIONS :**
 - modifier les régimes de priorités dans le carrefour (mise en place d'un cédez-le-passage sur la rue du Tram)
 - marquer les traversées piétonnes



3 Rue du Tram

- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ :** voirie surdimensionnée à l'entrée du village
- ◆ **OBJECTIFS :** marquer l'entrée du village
- ◆ **PROPOSITIONS :** séparer physiquement les voies de circulation et l'espace de stationnement côté Nord de rue du Tram, afin de réduire l'emprise de la voirie



2.1.5.3 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité sur la N57

Fig. 3.1.25 Sur la base des dysfonctionnements constatés dans le cadre du diagnostic (vitesses excessives et manque de sécurité au niveau des carrefours situés sur la N57), les mesures suivantes sont recommandées :

- création d'aménagements de réduction de la vitesse des véhicules (type bandes rugueuses) et végétalisation des abords de la nationale, afin de marquer l'entrée de la commune de Soignies et du hameau du Masy ;
- réaménagement des carrefours entre la N57 et respectivement la chaussée de Brunehaut, le chemin de Neusart et le chemin d'Auverleau, ainsi que le chemin de l'Ardoisier, afin de sécuriser ces derniers pour tous les usagers (création de voies de tourner-à-gauche centrales et de traversées piétonnes sécurisées par des îlots).

2.1.5.4 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Chaussée-Notre-Dame-Louvignies

Fig. 3.1.26 Sur la base des dysfonctionnements constatés dans le cadre du diagnostic en matière de sécurité et d'aménagement de voirie, les mesures suivantes sont recommandées :

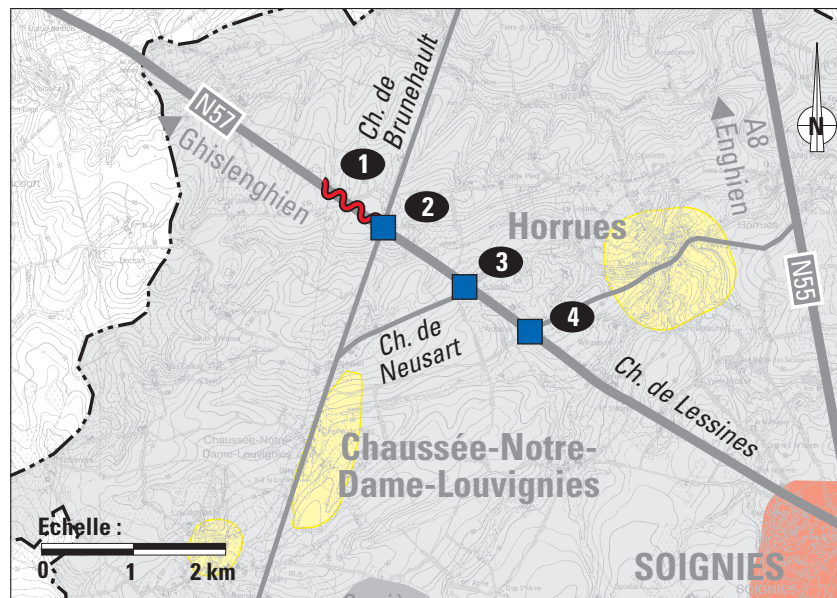
- réaménagement du carrefour rue de Neusart / chaussée de Brunehaut / rue J. Quintard, afin de sécuriser ce dernier pour tous les usagers ;
- mise en place de sens de circulation alternés au niveau des rétrécissements de voirie existants aux deux entrées du village, sur la rue J. Quintard et le Grand Chemin ;
- création d'un plateau surélevé au niveau des carrefours rue J. Quintard / rue Mombriau et Grand Chemin / chemin Cambron, afin de sécuriser ces derniers pour les piétons ;
- réaménagement du carrefour Grand Chemin / rue de la Maison Haute / rue de Godimont (marquage de cédez-le-passage sur l'axe du Grand Chemin et de traversées piétonnes sur toutes les branches), afin de sécuriser ce dernier pour tous les usagers.

2.1.5.5 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Neufvilles

Fig. 3.1.27 Sur la base des dysfonctionnements constatés dans le cadre du diagnostic en matière de sécurité et d'aménagement de voirie, les mesures suivantes sont recommandées :

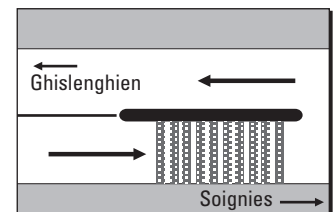
- réaménagement du carrefour Grand Chemin / route de Montignies (marquage de cédez-le-passage sur l'axe du Grand Chemin et création de traversées piétonnes sécurisées par des îlots), afin de sécuriser ce dernier pour tous les usagers ;
- création d'aménagements de modération de trafic (rétrécissements, chicanes,...) pour réduire les vitesses et marquer les entrées du village de Neufvilles sur la route de Montignies (entrée Ouest), la rue Caulier (entrée Sud) et la rue de Neufvilles (entrée Est) ;
- création d'un carrefour giratoire à l'intersection entre la rue de Neufvilles et le chemin des Carrières et réalisation d'un mini-giratoire à l'intersection rue Centrale / route de Montignies / rue Caulier, afin de sécuriser ces carrefours pour tous les usagers ;
- réaménagement des carrefours (avec marquage des traversées piétonnes et cédez-le-passage sur les transversales) au niveau des intersections rue Centrale / rue Hubermont, chemin de St-Joseph et rue Caulier / chemin du Calvaire / chemin de la Mastelle.

Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité sur la nationale 57 (Chaussée de Lessines)



1 Chaussée de Lessines (N57)

- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ :** pratique de vitesses élevées sur la N57 à l'approche du hameau du "Masy"
- ◆ **OBJECTIFS :** réduire la vitesse des véhicules / marquer l'entrée de la commune de Soignies
- ◆ **PROPOSITIONS :** création d'aménagement de réduction de la vitesse (type "bandes rugueuses") et création d'un effet de "porte" par une végétalisation des abords de la chaussée (afin de marquer l'entrée dans la commune de Soignies)

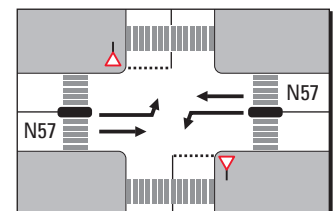


2 Carrefour N57/Chaussée de Brunehault

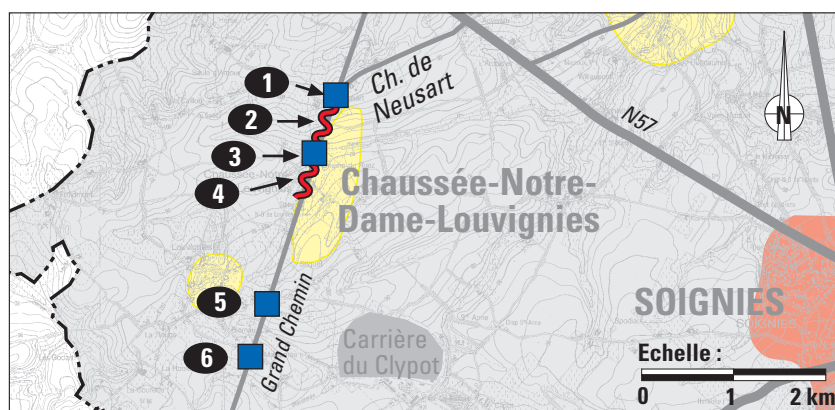
3 Carrefour N57/Chemin de Neusart/Chemin d'Auverleau

4 Carrefour N57/Chemin de l'Ardoisier

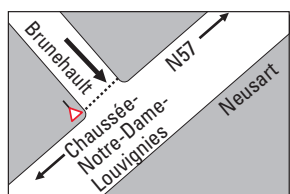
- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ :** mouvements d'entrée/sortie en relation avec la N57 non sécurisés
- ◆ **OBJECTIFS :** sécuriser les carrefours
- ◆ **PROPOSITIONS :** réaménagement des carrefours avec création d'une voie centrale de tourner-à-gauche et de traversées piétonnes sécurisées par des îlots



Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Chaussée-Notre-Dame-Louvignies

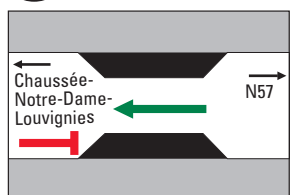


1 Carrefour Neusart/ Brunehaut/Quintard



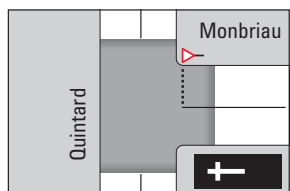
- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ** : utilisation à contresens de la circulation de la chaussée de Brunehaut depuis la rue Quintard
- ◆ **OBJECTIFS** : améliorer la lisibilité du carrefour pour l'automobiliste
- ◆ **PROPOSITIONS** : reprise de la configuration du carrefour avec rupture de la continuité de l'axe Quintard-Brunehaut

2 Rue Joseph Quintard (entrée Nord et Sud du village de Chaussée-Notre-Dame)



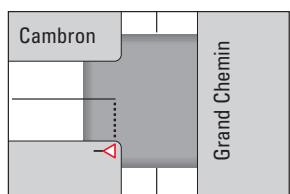
- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ** : aménagement marquant l'entrée du village inefficace
- ◆ **OBJECTIFS** : marquer l'entrée du village
- ◆ **PROPOSITIONS** :
 - renforcer les aménagements de rétrécissement de la voirie en autorisant uniquement le passage d'un seul véhicule
 - marquer le stationnement sur la chaussée de la rue Joseph Quintard dans le village de Chaussée-Notre-Dame

3 Carrefour Quintard/Mombriau - Place de l'Eglise



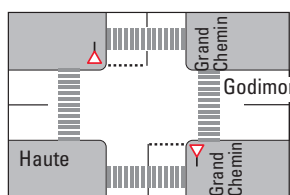
- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ** : absence de traversée piétonne
- ◆ **OBJECTIFS** : sécuriser les cheminements piétons
- ◆ **PROPOSITIONS** : création d'un plateau surélevé depuis le carrefour (avec marquage des traversées piétonnes) jusqu'au droit de l'accès à l'église

5 Carrefour Grand Chemin/Cambron



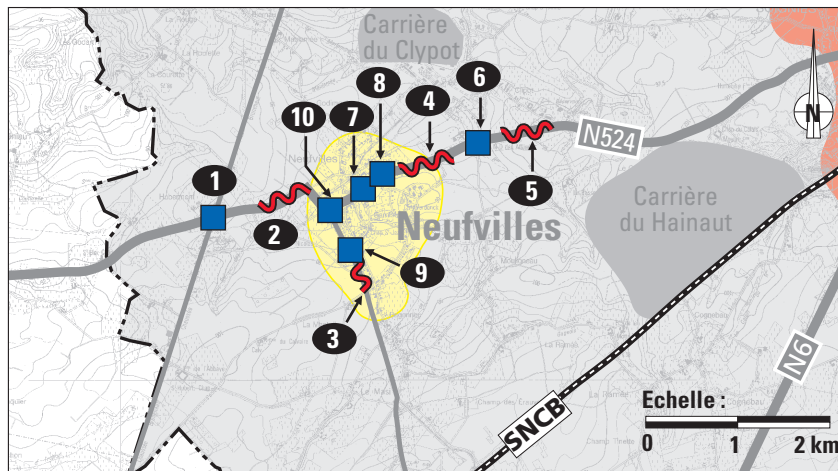
- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ** : absence de visibilité depuis le chemin de Cambron - vitesses élevées des véhicules sur le Grand Chemin
- ◆ **OBJECTIFS** : sécuriser le carrefour/réduire les vitesses pratiquées
- ◆ **PROPOSITIONS** : création d'un plateau surélevé au niveau du carrefour

6 Carrefour Grand Chemin/Maison Haute/Godimont



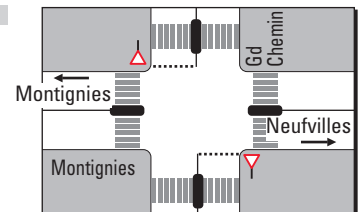
- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ** : absence de visibilité depuis les rues Godimont et Haute - vitesses élevées des véhicules sur le Grand Chemin
- ◆ **OBJECTIFS** : sécuriser le carrefour/réduire les vitesses pratiquées
- ◆ **PROPOSITIONS** : marquer des cédez-le-passage sur l'axe du Grand Chemin et matérialiser les traversées piétonnes

Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Neufvilles



1 Carrefour Grand Chemin/Route de Montignies

- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ** : absence de visibilité depuis certaines branches du carrefour - régime de priorité non adapté aux trafics rencontrés - absence de traversées piétonnes
- ◆ **OBJECTIFS** : sécuriser le carrefour
- ◆ **PROPOSITIONS** :
 - réaménagement du carrefour avec création de traversées piétonnes protégées par des îlots et cédez-le-passage sur le Grand Chemin
 - mise en place d'une pré-signalisation du carrefour

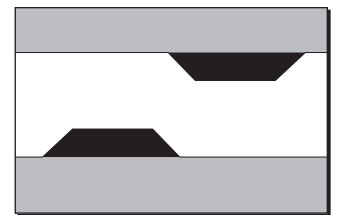


2 Route de Montignies (entrée Ouest de Neufvilles)

3 Rue Caulier (entrée Sud de Neufvilles)

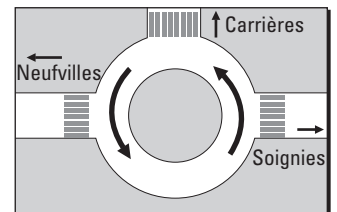
4 5 Rue de Neufvilles (entrée Est de Neufvilles)

- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ** : larges voiries favorisant la pratiques de vitesses élevées aux entrées du village de Neufvilles
- ◆ **OBJECTIFS** : réduire les vitesses pratiquées/marker les entrées du village
- ◆ **PROPOSITIONS** : création d'aménagements de modération de trafic et d'effets de "porte" ("chicanes", bandes de stationnement alternées)



6 Carrefour rue de Neufvilles / Chemin des Carrières

- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ** : carrefour très large - important trafic poids lourds en relation avec les carrières - absence de traversées piétonnes
- ◆ **OBJECTIFS** : sécuriser le carrefour
- ◆ **PROPOSITIONS** : réaménagement du carrefour (création d'un giratoire)

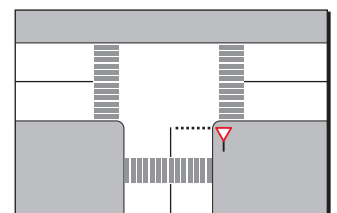


7 Carrefour rue Centrale / Rue Hubermont

8 Carrefour rue Centrale / Chemin St-Joseph

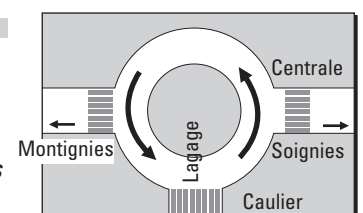
9 Carrefour rue Caulier / Chemin du Calvaire / Chemin de la Mastelle

- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ** : absence de visibilité - absence de traversées piétonnes - régime de priorité non adapté aux trafics sur les différentes branches du carrefour
- ◆ **OBJECTIFS** : sécuriser les carrefours pour tous les usagers
- ◆ **PROPOSITIONS** : réaménagement des carrefours avec marquage des traversées piétonnes et priorité à l'axe principal (cédez-le-passage sur les transversales)



10 Carrefour rue Centrale / Rue de Montignies / Rue Caulier

- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ** : absence de traversées piétonnes - régime de priorité non adapté aux trafics sur les différentes branches du carrefour
- ◆ **OBJECTIFS** : sécuriser le carrefour pour tous les usagers
- ◆ **PROPOSITIONS** : Réaménagement du carrefour avec marquage des traversées piétonnes (création d'un mini-giratoire franchissable par les bus et engins agricoles)



2.1.5.6 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Neufvilles-la-Gage

Fig. 3.1.28 Sur la base des dysfonctionnements constatés dans le cadre du diagnostic en matière de sécurité et d'aménagement de voirie, les mesures suivantes sont recommandées :

- création d'aménagements de modération de trafic (rétrécissements, chicanes,...) et marquage du stationnement sur chaussée, afin de réduire les vitesses et de marquer les entrées du village de Neufvilles sur la rue Caulier (entrée Nord), le chemin du Bois d'Hamon et le chemin de Casteau (entrée Sud-Ouest) et la rue Reine de Hongrie (entrée Sud-Est) ;
- réaménagement du carrefour chemin de Casteau / chemin du Bois d'Hamon / rue des Sept Blasons (marquage de cédez-le-passage sur le chemin du Bois d'Hamon et création de traversées piétonnes), afin de sécuriser ce dernier pour tous les usagers ;
- création d'un mini-giratoire à l'intersection rue Caulier / chemin du Bois d'Hamon, afin de sécuriser ces carrefours pour tous les usagers.

2.1.5.7 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Casteau et Thieusies

Fig. 3.1.29 Sur la base des dysfonctionnements constatés dans le cadre du diagnostic en matière de sécurité et d'aménagement de voirie, les mesures suivantes sont recommandées :

- réaménagement des carrefours situés dans les rues résidentielles du quartier des Bruyères à Casteau (marquage de cédez-le-passage et création de traversées piétonnes), afin de sécuriser ces derniers pour tous les usagers ;
- création d'aménagements de modération de trafic (rétrécissements, chicanes,...) sur la rue de Binche, afin de réduire les vitesses et de marquer l'entrée du village de Casteau ;
- création d'aménagements de modération de trafic (rétrécissements, chicanes,...) sur la rue de Sirrieu et la rue du Château, afin de réduire les vitesses et de marquer l'entrée du village de Thieusies ;
- création d'un giratoire à l'intersection rue de Sirrieu / rue St-Gérard, afin de sécuriser ce carrefour pour tous les usagers ;
- réaménagement du carrefour rue Reine de Hongrie / rue de la Saisine (marquage d'un cédez-le-passage sur la rue de la Saisine et création de traversées piétonnes), afin de sécuriser ce dernier pour tous les usagers.

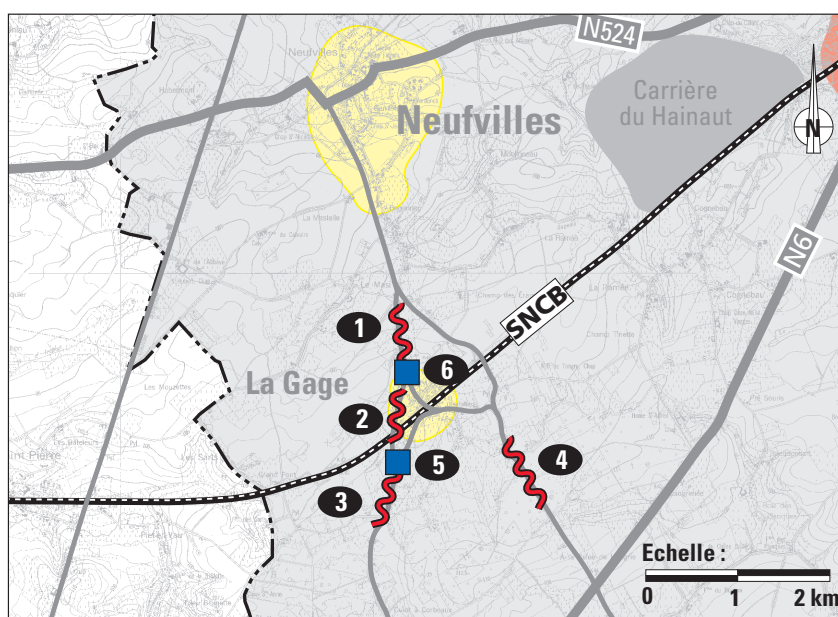
2.1.5.8 Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Naast

Fig. 3.1.30 Sur la base des dysfonctionnements constatés dans le cadre du diagnostic en matière de sécurité et d'aménagement de voirie, les mesures suivantes sont recommandées :

- réaménagement du carrefour chemin Mitoyen / rue Melle Hanicq / rue de Flandres (marquage d'un cédez-le-passage sur la rue Melle Hanicq et création de traversées piétonnes), afin de modifier le régime de priorité existant en fonction des charges de trafic observées (axe chemin Mitoyen – rue de Flandre le plus chargé) et de sécuriser le carrefour ;
- création d'aménagements de modération de trafic (rétrécissements, chicanes,...) sur la rue de Flandre, afin de réduire les vitesses et de marquer l'entrée du village de Naast ;
- création d'un giratoire sur la place de la Libération, afin de sécuriser ce carrefour.



Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Neufvilles-La-Gage



1 Rue Caulier

2 Ch. du Bois d'Hamon

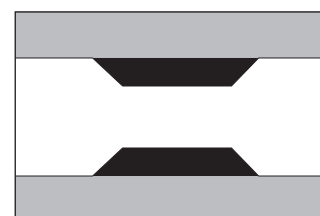
3 Ch. de Casteau

4 Rue Reine de Hongrie

◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ** : larges voiries favorisant la pratique de vitesses élevées à l'entrée de la localité de La Gage

◆ **OBJECTIFS** : réduire les vitesses pratiquées / marquer les entrées de La Gage

◆ **PROPOSITIONS** : • création d'aménagements de modération de trafic
• marquage du stationnement sur la chaussée

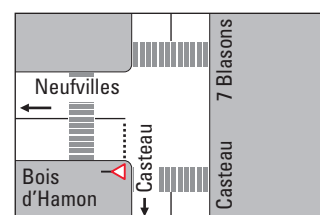


5 Carrefour ch. de Casteau/ch. du Bois d'Hamon/rue des 7 Blasons

◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ** : absence de visibilité - absence de traversées piétonnes - régime de priorité non adapté aux trafics rencontrés

◆ **OBJECTIFS** : sécuriser le carrefour pour tous les usagers

◆ **PROPOSITIONS** : réaménagement du carrefour avec marquage des traversées piétonnes - modification des régimes de priorité (cédez-le-passage sur le ch. du Bois d'Hamon)

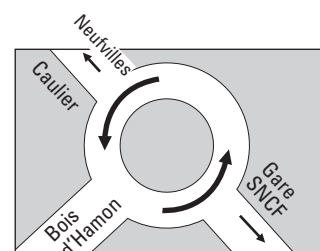


6 Carrefour rue Caulier/ch. du Bois d'Hamon

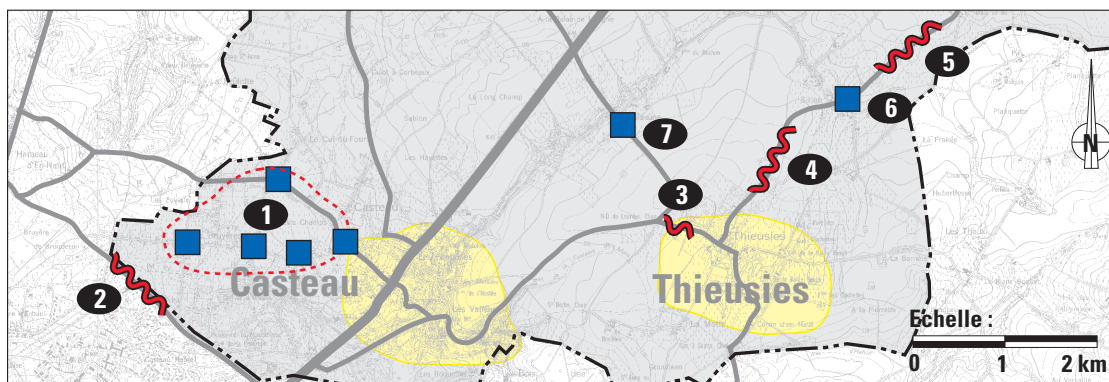
◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ** : absence de visibilité - absence de traversées piétonnes

◆ **OBJECTIFS** : sécuriser le carrefour pour tous les usagers

◆ **PROPOSITIONS** : réaménagement du carrefour (création d'un mini-giratoire)



Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Casteau et Thieusies



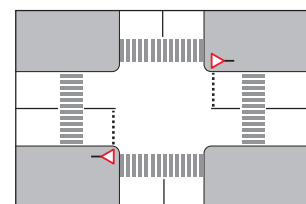
1 Rues résidentielles du quartier des Bruyères

(rues des Déportés, rue de Lens, rue des Bruyères, ...)

- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ :**
 - pratique de vitesses élevées (voiries rectilignes)
 - manque de visibilité à de nombreux carrefours
 - absence de trottoir

- ◆ **OBJECTIFS :** réduire les vitesses pratiquées

- ◆ **PROPOSITIONS :** réaménagement des carrefours avec alternance priorité / cédez-le-passage aux carrefours successifs sur un même axe

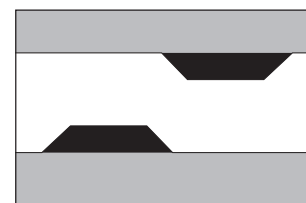


2 Rue de Binche

- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ :** pratique de vitesses élevées

- ◆ **OBJECTIFS :** réduire les vitesses pratiquées

- ◆ **PROPOSITIONS :** création d'aménagement de modération de trafic



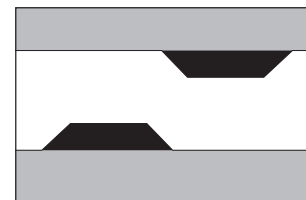
3 Rue du Château

4 5 Rue de Sirieu

- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ :** pratique de vitesses élevées sur de larges voiries à l'entrée du village de Thieusies

- ◆ **OBJECTIFS :** réduire les vitesses pratiquées - marquer les entrées du village de Thieusies

- ◆ **PROPOSITIONS :** création d'aménagement de modération de trafic

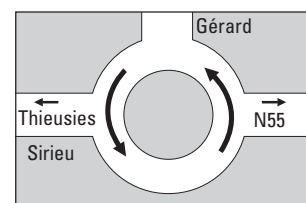


6 Carrefour Sirieu / St-Gérard

- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ :** carrefour surdimensionné - absence de traversée piétonne - manque de visibilité

- ◆ **OBJECTIFS :** sécuriser le carrefour pour tous les usagers

- ◆ **PROPOSITIONS :** réaménagement du carrefour avec marquage de traversées piétonnes (création d'un giratoire)

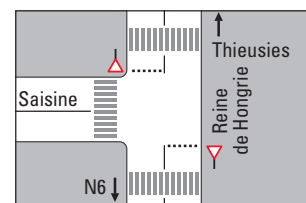


7 Carrefour Reine de Hongrie / Saisine

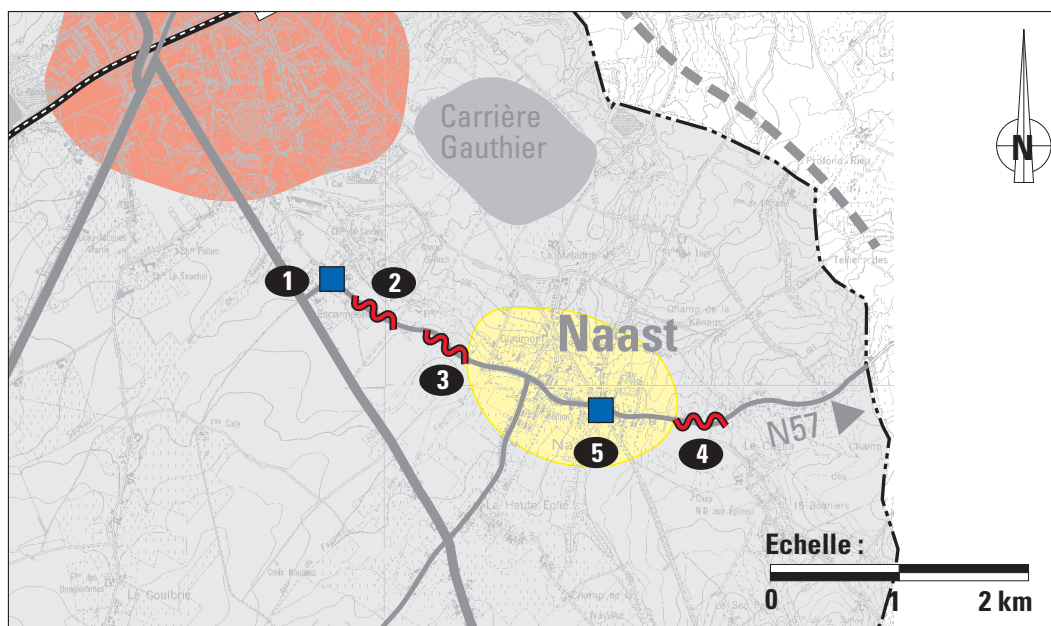
- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ :**
 - problème de visibilité pour les véhicules venant de la rue de la Saisine
 - vitesses élevées sur la rue Reine de Hongrie

- ◆ **OBJECTIFS :**
 - réduire les vitesses pratiquées
 - sécuriser le carrefour pour tous les usagers

- ◆ **PROPOSITIONS :** réaménagement du carrefour et modification du régime de priorité (cédez-le-passage sur l'axe de la rue Reine de Hongrie)

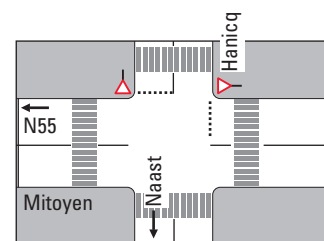


Propositions d'aménagements de modération de trafic et de sécurité à Naast



1 Carrefour chemin Mitoyen / Rue Mademoiselle Hanicq / Rue de Flandre

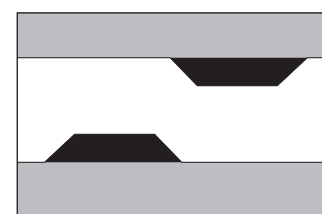
- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ :** régime de priorité non adapté aux trafics rencontrés
- ◆ **OBJECTIFS :** améliorer le fonctionnement du carrefour
- ◆ **PROPOSITIONS :** modifier les régimes de priorité (priorité à l'axe chemin Mitoyen - rue de Flandre)



2 3 Rue de Flandre

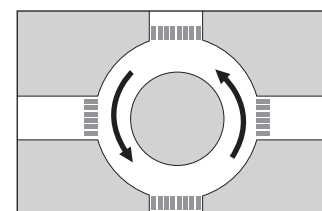
4 Rue d'Ecaussinnes

- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ :** problème de vitesses élevées
- ◆ **OBJECTIFS :** réduire les vitesses - marquer les entrées du village de Naast
- ◆ **PROPOSITIONS :** création d'aménagement de modération de trafic



5 Place de la Libération

- ◆ **RAPPEL DU PROBLÈME IDENTIFIÉ :** configuration du carrefour peu lisible pour l'utilisateur - problème de visibilité - régimes de priorité non adaptés aux trafics rencontrés - absence de traversées piétonnes
- ◆ **OBJECTIFS :** sécuriser le carrefour pour tous les usagers
- ◆ **PROPOSITIONS :** réaménagement du carrefour avec marquage des traversées piétonnes (création d'un mini-giratoire)



2.1.6 Propositions en matière d'aménagement et de gestion des carrefours dans le centre-ville de Soignies

2.1.6.1 Rappel de la méthodologie et des enjeux en matière de régulation des carrefours du centre-ville de Soignies

Une étude spécifique de régulation des carrefours situés sur les boulevards (N6) du centre-ville de Soignies a été lancée par les services de la Région wallonne (MET – D112), avant l'attribution du marché d'étude du PCM de Soignies.

Ainsi, le mandat d'étude du PCM de Soignies confié par la Région wallonne (MET – D311) et la commune de Soignies aux bureaux d'études Transitec et I.C.E.D.D. (ex. Institut Wallon) ne comprend pas de volet d'étude relatif à l'analyse de l'aménagement et de l'exploitation des carrefours régulés situés à Soignies.

Toutefois, compte tenu des problèmes observés dans le cadre du diagnostic, des enjeux liés aux reports de trafic avec la mise en service de la nouvelle N57 durant l'été 2004 et la mise en place recommandée par le PCM d'un nouveau plan de circulation dans le cœur historique de Soignies, le bureau d'études Transitec a généré et évalué différentes variantes d'aménagement et d'exploitation des carrefours structurants du centre-ville de Soignies :

- le carrefour de la "Gendarmerie", à l'intersection entre la N55 et la N57 (entrée Nord du centre-ville de Soignies) ;
- le carrefour de la place du Vivier (actuellement régulé), à l'intersection entre la N55, les boulevards (N6) et la rue Léon Hachez ;
- les trois carrefours régulés situés aux intersections entre les boulevards (N6) et la rue de Neufvilles, la rue du Nouveau Monde et la rue de la Station ;
- le double carrefour du "bas du Viaduc", à l'intersection entre la N6, la rue Prévôt et la rue des Archers.

Pour chacun de ces carrefours, l'évaluation des variantes d'aménagement et d'exploitation a été effectuée selon les critères suivants :

- faisabilité technique ;
- fonctionnement futur (estimation de la capacité utilisée future aux heures de pointe) ;
- potentialités de maîtrise des flux de transit observés dans le centre-ville, en vue de leur report vers la nouvelle N57 ;
- effets sur la sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite ;
- effets sur la circulation des bus (le cas échéant).

L'objectif de ces propositions du PCM en matière de régulation est de fournir des orientations devant être validées et/ou affinées par l'étude de régulation menée par les services de la Région wallonne (MET – D112), parallèlement et suite à l'étude du PCM.

2.1.6.2 Génération et évaluation de variantes d'aménagement et d'exploitation du carrefour de la "Gendarmerie" (N55/N57)

Fig. 3.1.31 Ce carrefour est actuellement géré par un simple régime de perte de priorité (stop sur la N57 et le chemin du Tour). Il est également très fortement sollicité (près de 40'000 véhicules/jour), notamment aux heures de pointe. La perte de priorité de la N57 se traduit par d'importantes files de véhicules sur cet axe, qui ne peuvent s'insérer dans le trafic circulant sur la N55. De plus, les mouvements de tourner-à-gauche sont très difficiles (attente souvent très longue d'un créneau dans le flux de trafic sur l'axe de la N55).

Par ailleurs, ce carrefour est amené à jouer un rôle stratégique dans le futur, afin de dissuader la traversée du centre-ville de Soignies par les flux de transit entre la N55 ou la N57 (au Nord du centre-ville) et la nouvelle N57 (à l'Est de ce dernier) et de favoriser le report de ces flux de transit sur le futur contournement Nord.

Ainsi, trois variantes d'aménagement et d'exploitation du carrefour ont été générées :

- variante 1 : maintien de l'état actuel ;
- variante 2 : création d'un carrefour régulé ;
- variante 3 : création d'un carrefour giratoire.

Les variantes 1 et 3 ne sont pas recommandées, car elles ne permettent pas d'avoir une maîtrise des flux de transit, ni de sécuriser entièrement les traversées piétonnes.

L'aménagement d'un carrefour à feux (variante 2) est donc recommandé pour les raisons suivantes :

- il ne nécessite qu'une modification partielle de la configuration actuelle du carrefour ;
- il sera fluide aux heures de pointe ;
- il offre la possibilité de maîtriser les flux en provenance de la N55 et de la N57, afin de favoriser le report du trafic de transit en relation avec la N57 vers le futur contournement Nord de Soignies ;
- il permet de sécuriser les traversées piétonnes (absence de conflit avec les flux automobiles avec un phasage adéquat des feux).

2.1.6.3 Génération et évaluation de variantes d'aménagement et d'exploitation du carrefour de la place du Vivier (N6/N55)

Fig. 3.1.32 Ce carrefour est actuellement géré par des feux. Il se caractérise par une emprise très grande (ce qui pénalise les piétons), compte tenu d'un gabarit très généreux sur l'axe des boulevards (N6) : 2 x 2 voies avec des voies centrales pour les mouvements de tourner-à-gauche et des voies latérales pour les mouvements de tourner-à-droite. Il constitue le carrefour le plus sollicité dans le centre-ville de Soignies (plus de 40'000 véhicules/jour aux entrées du carrefour). De plus, son fonctionnement actuel est dangereux, en l'absence de dissociation des mouvements de tourner-à-gauche et des mouvements de tout droit sur l'axe des boulevards (N6).

Génération et évaluation de variantes d'aménagement et d'exploitation du carrefour de la "Gendarmerie" (N55/N57)



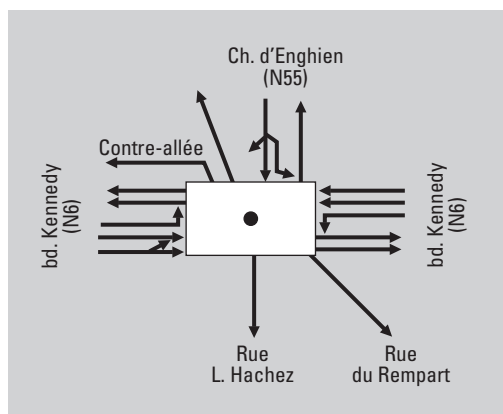
3 VARIANTES ENVISAGEABLES

	ETAT ACTUEL	CARREFOUR REGULE	CARREFOUR GIRATOIRE
FAISABILITÉ	+ Maintien de l'état actuel	+ Maintien de la configuration actuelle du carrefour	~ Emprise disponible limitée
FONCTIONNEMENT	- Saturation aux heures de pointe (files sur la N57)	+ Carrefour fluide (capacité utilisée à l'HPM = 75%)	+ Carrefour fluide (capacité utilisée à l'HPM inférieure à 60% pour chaque branche du giratoire)
MAÎTRISE DU TRAFIC	~ Absence de gestion volontariste du trafic	+ Possibilité de gestion volontariste du trafic, notamment en vue de favoriser l'usage du "contournement Nord" de Soignies en relation avec la N57	~ Absence de gestion volontariste du trafic, notamment en vue de favoriser l'usage du futur "contournement Nord" de Soignies en relation avec la N57
SÉCURITÉ DES PIÉTONS	- Manque de traversées piétonnes / traversées piétonnes non protégées	+ Traversées piétonnes régulées (absence de conflit avec les flux automobiles)	~ Traversées piétonnes protégées par des îlots, mais non régulées
	 VARIANTE NON RECOMMANDEE	 VARIANTE RECOMMANDEE	 VARIANTE ENVISAGEABLE

Génération et évaluation de variantes d'aménagement et d'exploitation du carrefour de la place du Vivier (N6/N55)

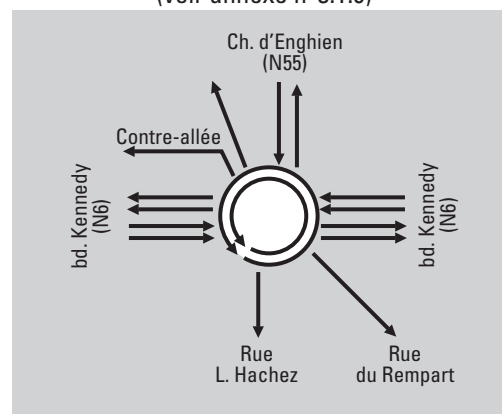
2 VARIANTES ENVISAGEABLES

CARREFOUR REGULE



CARREFOUR GIRATOIRE

(voir annexe n°3.1.6)



FAISABILITÉ

- + Maintien de l'état actuel (avec mise à sens unique de la rue Léon Hachez et protection des traversées piétonnes par des îlots)

- + Emprise nécessaire pour réaliser un carrefour giratoire disponible

FONCTIONNEMENT

- + Carrefour fluide (capacité utilisée à l'HPM = 80%)

- + Carrefour fluide (capacité utilisée à l'HPM inférieure à 80% pour chaque branche du giratoire)

MAÎTRISE DU TRAFIC

- + Possibilité de gestion volontariste du trafic, notamment en vue de favoriser l'utilisation du bd. Kennedy, entre la ch. d'Enghien et la N57

- ~ Absence de gestion volontariste du trafic à court terme, notamment en vue de favoriser l'utilisation du bd. Kennedy, entre la ch. d'Enghien et la N57

SÉCURITÉ DES PIÉTONS

- + Traversées piétonnes régulées (absence de conflit avec les flux automobiles)

- Traversées piétonnes non régulées / 2 voies de circulation à traverser sur les branches d'entrée/sortie du giratoire sur l'axe des boulevards

VARIANTE RECOMMANDÉE A COURT TERME

VARIANTE RECOMMANDÉE A LONG TERME

Avec la mise en service de la nouvelle N57 au cours de l'été 2004, ce carrefour est amené à jouer un rôle stratégique dès à présent, afin de dissuader la traversée du centre-ville de Soignies par les flux de transit en relation avec la chaussée du Roeulx (N55) au Sud du centre-ville et favoriser le report de ces flux vers la nouvelle N57 (à l'Est de ce dernier) via le boulevard Kennedy et la chaussée de Braine (N6).

Ainsi, compte tenu de cet objectif majeur, la création d'un giratoire (techniquement envisageable) n'est pas recommandée, car ce type de carrefour ne permet pas d'avoir une maîtrise du trafic. Par ailleurs, en raison du gabarit du giratoire qui serait nécessaire (2 voies dans l'anneau et sur chaque branche d'entrée / sortie sur l'axe des boulevards), il ne permettrait pas de sécuriser les traversées piétonnes de manière satisfaisante.

Ainsi, **le réaménagement du carrefour** (réduction de l'emprise du carrefour, afin notamment d'améliorer le confort des piétons) **et le maintien d'une régulation sont nécessaires à court terme, avec une adaptation urgente du fonctionnement du carrefour :**

- **afin de sécuriser les mouvements de tourner-à-gauche et les mouvements de tout droit (actuellement en conflit) ;**
- **compte tenu de la modification de la distribution des flux de trafic, liée à l'ouverture de la N57.**

2.1.6.4 Génération et évaluation de variantes d'aménagement et d'exploitation des carrefours Bd Roosevelt / Place Verte / rue de Neufvilles et Bd Roosevelt / rue du Nouveau Monde

Fig. 3.1.33 Les carrefours Bd Roosevelt / Place Verte / rue de Neufvilles et Bd Roosevelt / rue du Nouveau Monde sont actuellement gérés par des feux. Ils se caractérisent par un gabarit généreux du boulevard Roosevelt : 2 x 2 voies avec des voies centrales pour les mouvements de tourner-à-gauche, ce qui pénalise notamment les piétons. Ils sont respectivement sollicités par 35'000 et 28'000 véhicules/jour en entrée de carrefour.

Compte tenu de la diminution des charges de trafic attendues sur le boulevard Roosevelt (avec les reports souhaités vers le boulevard Kennedy et la nouvelle N57), l'analyse des conditions futures de circulation a été effectuée et **une réduction du gabarit du boulevard Roosevelt** (section comprise entre la place du Vivier et le Viaduc) **de 2 x 2 voies à 2 x 1 voie est recommandée.**

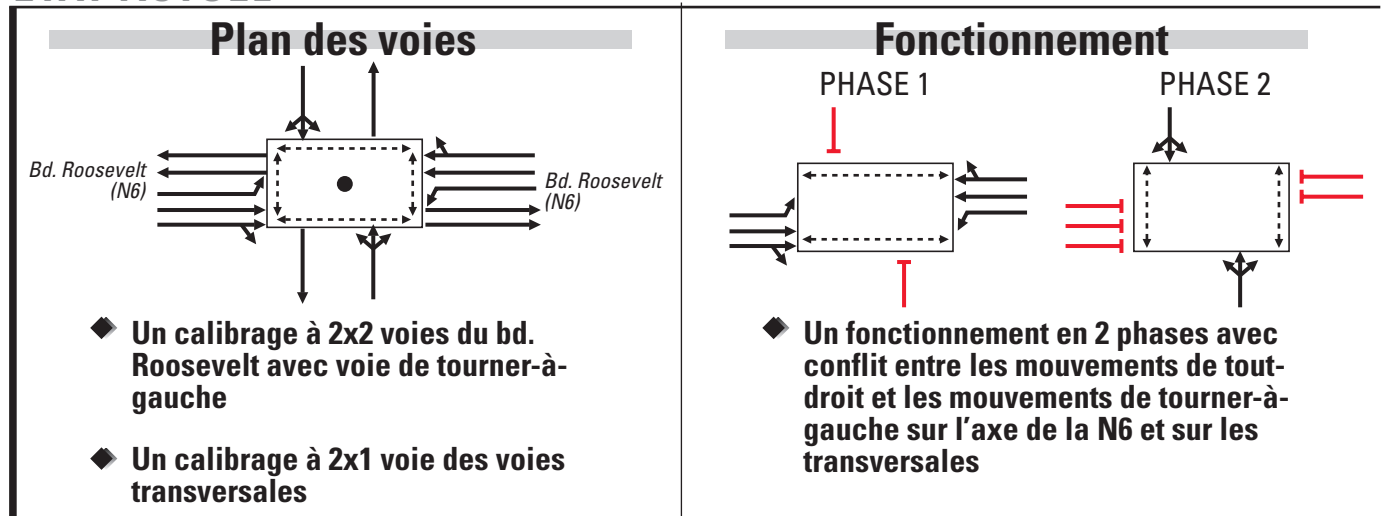
Cette réduction du gabarit du boulevard Roosevelt permettra notamment :

- **d'élargir les bandes cyclables bilatérales existantes ;**
- **de diminuer la longueur des traversées piétonnes en section et au niveau des carrefours ;**
- **d'aménager éventuellement un terre-plein central végétalisé** (permettant d'améliorer la qualité de l'espace public sur ce boulevard).

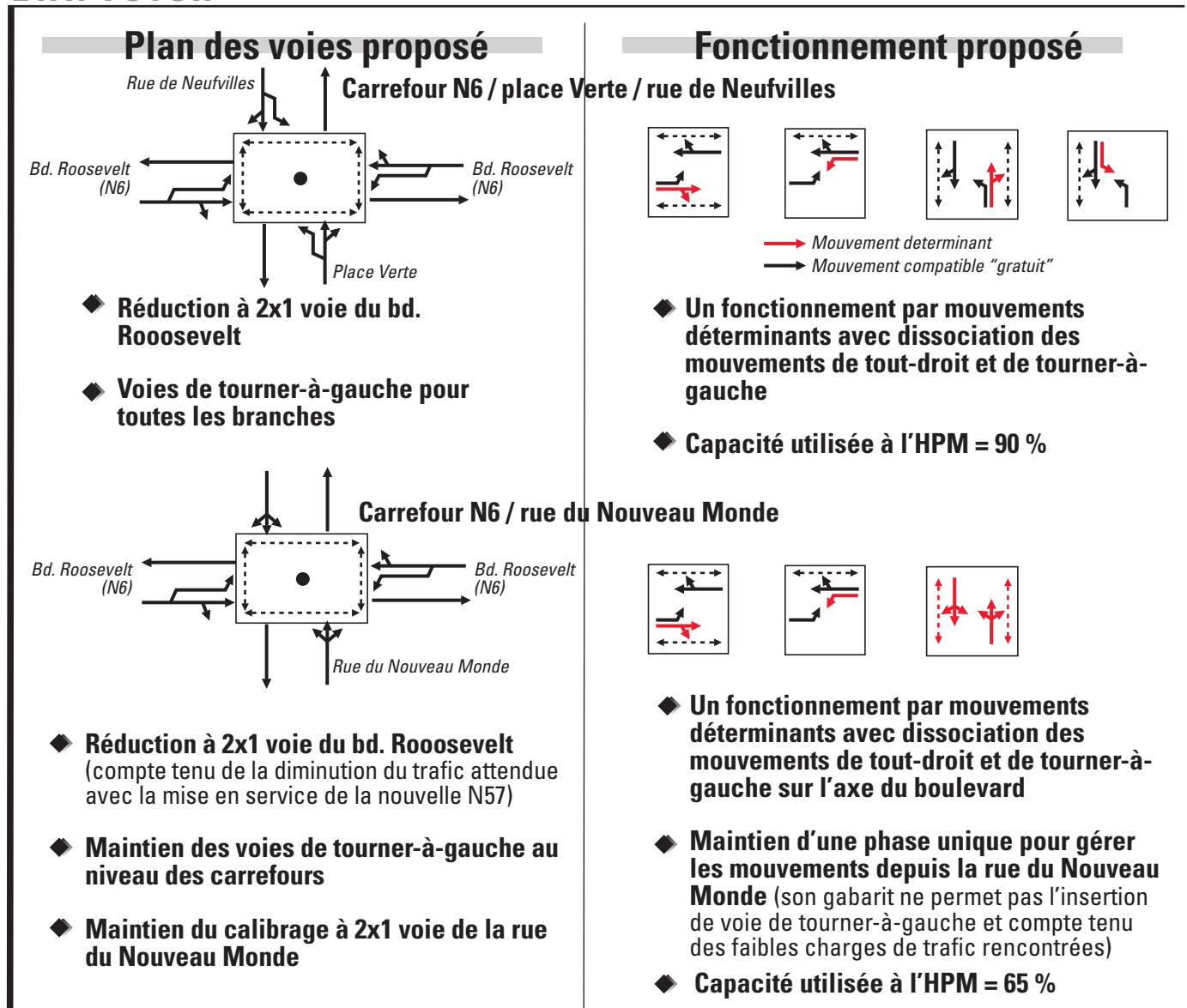
Au niveau des carrefours, le maintien des voies de tourner-à-gauche sur l'axe du boulevard Roosevelt est recommandée avec une adaptation urgente du fonctionnement de ces deux carrefour régulés, afin de sécuriser les mouvements de tourner-à-gauche et les mouvements de tout droit (actuellement en conflit).

Principe de gestion des carrefours bd. Roosevelt/rue du Nouveau Monde et bd. Roosevelt/Place Verte/Rue de Neufvilles

ETAT ACTUEL



ETAT FUTUR



2.1.6.5 Génération et évaluation de variantes d'aménagement et d'exploitation du carrefour Bd Roosevelt / rue de la Station / rue du Viaduc

Fig. 3.1.34 Ce double carrefour (les rues de la Station et du Viaduc sont désaxées) constitue la porte d'entrée du centre-ville en provenance du Sud, après avoir franchi le viaduc sur les voies SNCB. Il est actuellement géré par un simple régime de perte de priorité (cédez-le-passage sur les rues de la Station et du Viaduc) et est également très fortement sollicité (plus de 33'000 véhicules/jour aux entrées du carrefour), notamment par les poids lourds en relation avec les carrières du Hainaut et la majorité des lignes de bus en relation avec la gare SNCB. De plus, les mouvements de tourner-à-gauche sont très difficiles (attente souvent très longue d'un créneau dans le flux de trafic circulant sur l'axe du boulevard Roosevelt), d'autant plus que le démarrage depuis les rues de la Station et du Viaduc se fait en pente.

Quatre variantes d'aménagement et d'exploitation du carrefour ont été générées :

- variante 1 : maintien de l'état actuel ;
- variante 2 : "fermeture" des carrefours par un îlot central (interdisant les mouvements de tourner-à-gauche);
- variante 3 : création de deux carrefour régulés (et cordonnés) ;
- variante 4 : création d'un giratoire à l'intersection avec la rue de la Station et d'un demi-carrefour à l'intersection avec la rue du Viaduc (mouvements de tourner-à-gauche interdits).

Toutes ces variantes prennent en compte **une réduction du gabarit du boulevard Roosevelt de 2 x 2 voies à 2 x 1 voie** (Cf. chap. 2.1.6.4).

Les variantes 1 et 2 ne sont pas recommandées. En effet, elles ne permettent ni de maîtriser les flux de trafic, ni de favoriser les bus en relation avec la rue de la Station (et la gare SNCB à proximité immédiate), ni de sécuriser les traversées piétonnes de manière satisfaisante.

La variante 3 (création de deux carrefours régulés et cordonnés) présente les avantages suivants :

- elle offre la possibilité de maîtriser le trafic au niveau de ces carrefours structurants, situés à l'entrée du centre-ville de Soignies ;
- elle autorise tous les mouvements en relation avec les voies transversales (notamment les mouvements de tourner-à-gauche entrants ou sortants) ;
- elle permet éventuellement de favoriser la circulation des bus (avec la mise en place possible d'une priorité pour les bus et la création d'un couloir bus d'approche au carrefour sur la rue de la Station en provenance de la gare SNCB) ;
- elle permet de sécuriser les traversées piétonnes (absence de conflit avec les automobiles grâce à la régulation).

Toutefois, le calcul de la capacité future de ces deux carrefours (en prenant en compte les charges de trafic projetées à court terme avec l'ouverture de la N57 et la mise en œuvre du plan de circulation recommandé dans le centre-ville) met en évidence des risques de saturation aux heures de pointe. En effet, la capacité utilisée future de chacun des deux carrefours (considéré isolément) est évaluée à 90 % à l'heure de pointe du matin, sans prendre en compte les contraintes de coordination des deux carrefours et une éventuelle priorité pour les bus.

Génération et évaluation d'aménagement et d'exploitation du double carrefour bd. Roosevelt (N6) / rue de la station / rue du Viaduc



4 VARIANTES ENVISAGEABLES

	MAINTIEN DE L'ETAT ACTUEL	"FERMETURE" DES CARREFOURS	CARREFOURS REGULES	CARREFOUR GIRATOIRE + CARREFOUR "SECONDAIRE" PARTIEL (voir annexe n°3.1.4)
FAISABILITÉ	+ Maintien de l'état actuel	+ Maintien de la configuration actuelle du carrefour avec création d'une berme centrale sur le bd. Roosevelt	+ Maintien de la configuration actuelle des carrefours avec modification du calibrage des voies	+ Emprise nécessaire pour réaliser le giratoire disponible
FONCTIONNEMENT	- Congestion ponctuelle (problème d'insertion sur l'axe du bd. depuis les transversales) et mouvements de tourner-à-gauche non sécurisés	+ Carrefours fluides (capacité utilisée à l'HPM inférieure à 60% pour chacun des deux carrefours)	~ Risque de saturation compte tenu des contraintes de coordination (capacité utilisée à l'HPM = 90% pour chacun des deux carrefours considérés isolément)	+ Carrefour giratoire fluide (capacité utilisée à l'HPM inférieure à 70% pour chacune des branches) et carrefour "secondaire" fluide (capacité utilisée à l'HPM inférieure à 60%)
MAÎTRISE DU TRAFIC	~ Absence de gestion volontariste du trafic	~ Absence de gestion volontariste du trafic	+ Possibilité de gestion volontariste du trafic	~ Absence de gestion volontariste du trafic
IMPACT SUR LA CIRCULATION DES BUS	- Pas de possibilité de favoriser les bus	- Détournement des bus par le passage sous le Viaduc	+ Possibilité de favoriser les bus	- Pas de possibilité de favoriser les bus
SÉCURITÉ DES PIÉTONS	- Manque de traversées piétonnes/ traversées piétonnes non protégées	- Suppression des traversées piétonnes du bd. Roosevelt	+ Traversées piétonnes régulées	~ Traversées piétonnes protégées par des îlots mais non régulées
	VARIANTE NON RECOMMANDEE	VARIANTE NON RECOMMANDEE	VARIANTE ENVISAGEABLE	VARIANTE RECOMMANDEE

Ainsi, **cette variante 3** (création de deux carrefours régulés et cordonnés) **apparaît envisageable, mais elle doit être évaluée plus finement dans le cadre de l'étude de régulation menée parallèlement à l'étude du PCM par les services du MET (D112).**

La variante 4 (création d'un giratoire et d'un demi-carrefour "secondaire") présente plusieurs inconvénients:

- elle n'offre pas la possibilité de maîtriser le trafic ;
- elle ne permet pas de favoriser la circulation des bus ;
- elle ne permet pas de sécuriser totalement les traversées piétonnes (réduction de la largeur actuelle des passages-piétons, mais absence de régulation gérant les conflits potentiels).

A l'inverse, elle offre les avantages suivants :

- elle autorise tous les mouvements en relation avec la rue de la Station ;
- elle permet les mouvements de tourner-à-gauche en relation avec la rue du Viaduc de manière indirecte, via la rue de la Station et le passage existant sous le Viaduc ;
- elle offre surtout **un fonctionnement fluide aux heures de pointe.**

En effet, le calcul de la capacité future du carrefour (en prenant en compte les charges de trafic projetées à court terme avec l'ouverture de la N57 et la mise en œuvre du plan de circulation recommandé dans le centre-ville) met en évidence **une capacité utilisée inférieure à 70 % pour chacune des branches des carrefours** (capacité utilisée du mouvement entrant) **à l'heure de pointe du matin.**

En conclusion, **la variante 4 (création d'un giratoire et d'un demi-carrefour "secondaire") est recommandée** (notamment si la variante 3 ne présente pas de réserve suffisante de capacité).

2.1.6.6 Génération et évaluation de variantes d'aménagement et d'exploitation des carrefours du "Bas du Viaduc"

Fig. 3.1.35 Actuellement, les liaisons entre la N6 (axe chaussée de Mons - viaduc au-dessus de la voie ferrée) et la chaussée du Roeulx (N55) s'effectuent par des itinéraires différenciés suivant les sens de circulation :

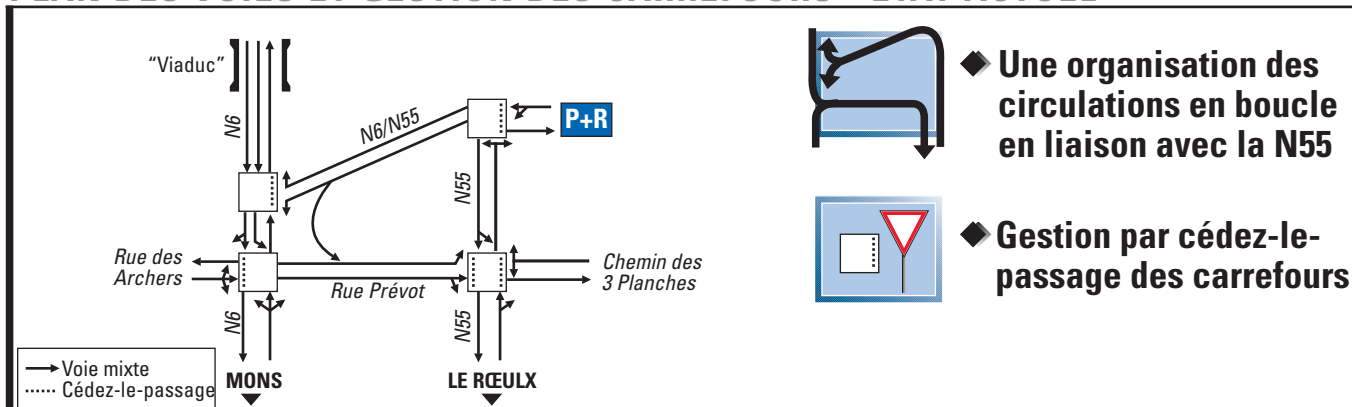
- liaison via la rue Prévôt, voie à sens unique, dans le sens N6-> N55 ;
- liaison via la section de la chaussée de Mons comprise entre l'accès au parking-relais situé au Sud de la gare SNCB (à sens unique) dans le sens N55->N6.

Deux intersections permettent de gérer les relations entre l'axe de la N6 (chaussée de Mons - viaduc au-dessus de la voie ferrée), la rue Prévôt et la section de la chaussée de Mons comprise entre l'accès au parking-relais et le viaduc.

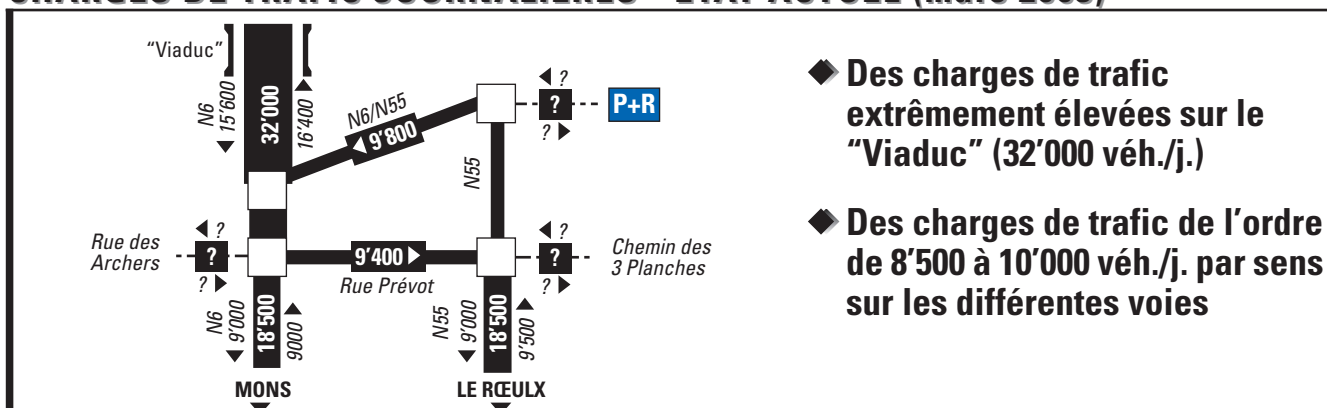
Ces deux intersections, situées à moins de 30m l'une de l'autre, constituent donc un double carrefour géré par un simple régime de perte de priorité (cédez-le-passage pour les véhicules de la section de la chaussée de Mons comprise entre l'accès au parking-relais et le viaduc).

Carrefours du "Bas du Viaduc" : rappel de l'état actuel et génération de variantes

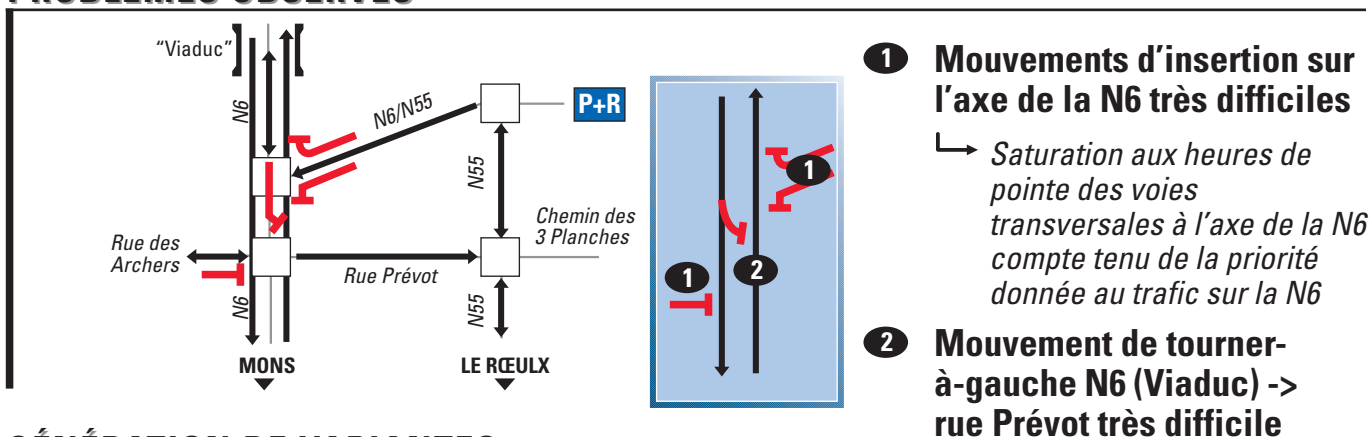
PLAN DES VOIES ET GESTION DES CARREFOURS - ETAT ACTUEL



CHARGES DE TRAFIC JOURNALIÈRES - ETAT ACTUEL (mars 2003)



PROBLÈMES OBSERVÉS



GÉNÉRATION DE VARIANTES

2 grandes familles de variantes

FAMILLE A

Maintien des circulations actuelles - modification de la gestion du double carrefour N6/Prévot/Archer

VARIANTE A1

Régulation du carrefour

VARIANTE A2

Création d'un carrefour giratoire

FAMILLE B

Modification des circulations sur les branches du double carrefour N6/Prévot/Archer

Plusieurs variantes envisageables

De plus, ce carrefour est très fortement sollicité (plus de 35'000 véhicules/jour aux entrées du carrefour) et les mouvements de tourner-à-gauche sont très difficiles :

- attente souvent très longue d'un créneau dans le flux de trafic circulant sur l'axe de la N6 pour les véhicules arrivant de la N55 via la section de la chaussée de Mons comprise entre l'accès au parking-relais et le viaduc) ;
- attente très longue d'un créneau dans le flux de trafic venant de Mons pour les véhicules descendant du Viaduc et souhaitant tourner-à-gauche vers la rue Prévôt.

Ainsi, ce carrefour connaît actuellement une congestion récurrente aux heures de pointe, avec d'importantes files de véhicules.

Deux grandes familles de variantes ont été générées pour améliorer le fonctionnement de ce double carrefour :

- famille de variantes A - maintien des circulations actuelles et modification de la gestion du double carrefour :
 - variante A1 : régulation du double carrefour ;
 - variante A2 : création d'un carrefour giratoire ;
- famille de variantes B – modification des circulations dans la rue Prévôt et la section de la N6 comprise entre le parking-relais et le viaduc, avec modification de la gestion du double carrefour.

Fig. 3.1.36 Compte tenu de l'emprise de voirie disponible, la création d'un carrefour giratoire (variante A1) n'est pas possible (Cf. annexe 3.1.3).

La variante A1 (régulation du double carrefour) consiste à réguler les deux carrefours situés côte-à-côte, en intégrant une coordination de ces carrefours, afin notamment de favoriser l'écoulement des flux de tourner-à-gauche, nécessaire avec l'absence de possibilité de stockage de ces flux entre les deux carrefours, proches de 30m (Cf. le fonctionnement recommandé sur la figure 3.1.36).

La variante A1 (régulation du double carrefour) doit donc être évaluée plus finement dans le cadre de l'étude de régulation menée parallèlement à l'étude du PCM par les services du MET (D112).

Fig. 3.1.37 Dans le cadre de la famille de variantes B, neuf variantes ont été générées en fonction des sens de circulation envisageables (sens uniques actuels, inversion de ces sens uniques ou mise à double sens) dans les voies sécantes à l'axe de la N6 permettant les relations avec la chaussée du Roeulx (N55) :

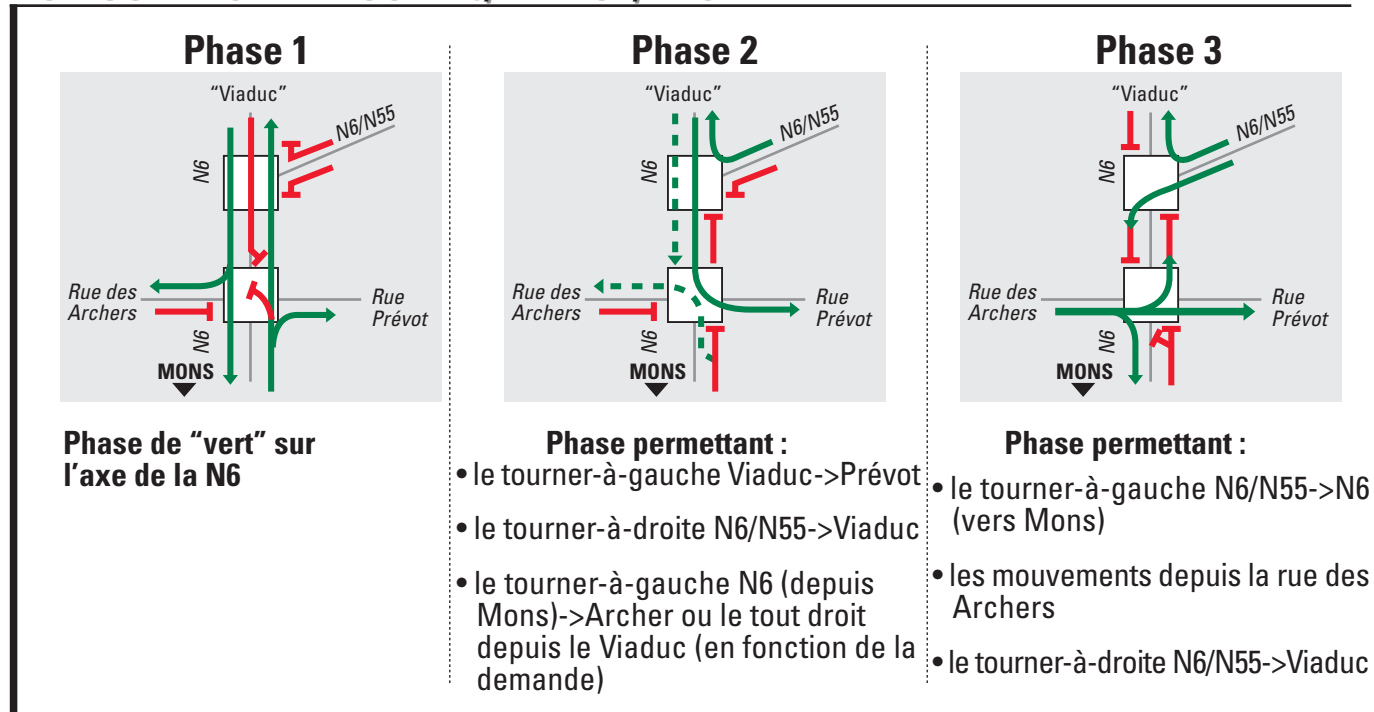
- tronçon 1 : section de la chaussée de Mons comprise entre l'accès au parking-relais et le viaduc ;
- tronçon 2 : rue Prévôt.

Carrefours du "Bas du Viaduc" : évaluation des variantes (Famille A)**Famille A**

- Maintien des circulations actuelles
- Modification de la gestion du double carrefour N6/Prévot/Archer

ANALYSE DE LA FAISABILITÉ DES DEUX VARIANTES

	Variante A1 Régulation du carrefour	Variante A2 Création d'un carrefour giratoire
Faisabilité	+ Maintien de la configuration actuelle du carrefour	
	 VARIANTE A EVALUER DANS LE CADRE DE L'ETUDE DE REGULATION(*)	VARIANTE IMPOSSIBLE DANS L'EMPRISE ACTUELLE DE LA VOIRIE (voir annexe n°3.1.3)

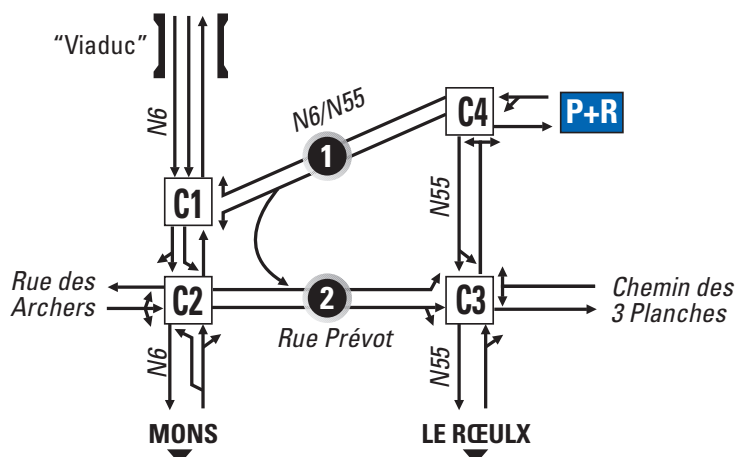
VARIANTE A1 : PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT PROPOSÉ POUR LA RÉGULATION DU DOUBLE CARREFOUR N6/PRÉVOT/ARCHER

(*) Etude menée parallèlement au PCM par les services du MET-D312

Carrefours du "Bas du Viaduc" : génération et pré-évaluation des variantes (famille B)

Famille B

Modification des circulations sur les branches du double carrefour N6/Prévot/Archer



◆ 2 tronçons structurants ...

Tronçon ① = N6/N55

Tronçon ② = Rue Prévot

... qui conditionnent l'organisation des circulations entre la N55, la N6 "Sud" (vers Mons) et la N6 "Nord" ("Viaduc")

... qui engendrent des effets sur le fonctionnement de tous les carrefours, notamment du double carrefour N6/Prévot/Archer (C1-C2)

9 VARIANTES ENVISAGEABLES

		TRONCON ① = N6/N55		
		1 Maintien du sens unique actuel	2 Double sens	3 Inversion du sens unique actuel
TRONCON ② = RUE PREVOT	1 Inversion du sens unique actuel	B11 Variante impossible	B12 Variante à évaluer	B13 Variante à évaluer
	2 Double sens	B21 Variante à évaluer	B22 Variante sans intérêt	B23 Variante à évaluer
	3 Maintien du sens unique actuel	B31 (état actuel) Famille de variantes A	B32 Variante à évaluer	B33 Variante impossible

◆ 5 variantes à évaluer en fonction des critères suivants :

- Fonctionnement des carrefours (C1, C2, C3 et C4)
- Impact sur la circulation des bus
- Impact sur l'accessibilité des riverains

Fig. 3.1.38 Parmi ces variantes, **trois variantes sont a priori envisageables et sont à évaluer dans le cadre de l'étude de régulation menée parallèlement à l'étude du PCM par les services du MET (D112) :**

- variante B12 : mise à double sens des tronçons 1 et 2 ;
- variante B21 : mise à double sens de la rue Prévôt (tronçon 2) et maintien du sens unique sur la section de la chaussée de Mons comprise entre l'accès au parking-relais et le viaduc (tronçon 1) ;
- variante B23 : mise à double sens de la rue Prévôt (tronçon 2) et inversion du sens unique sur la section de la chaussée de Mons comprise entre l'accès au parking-relais et le viaduc (tronçon 1).

En conclusion, les recommandations du bureau d'études Transitec pour l'amélioration du fonctionnement du double carrefour du "bas du Viaduc" sont les suivantes :

- **première étape : évaluation de la variante A1** (régulation du double carrefour avec maintien des sens de circulation actuels) **dans le cadre de l'étude de régulation menée parallèlement à l'étude du PCM par les services du MET (D112) ;**
- **deuxième étape : si cette étude conclut à un fonctionnement impossible de la variante A1 à court et/ou à moyen termes, évaluation des trois variantes incluant une modification des circulations dans les voies sécantes à l'axe de la N6.**

Carrefours du "Bas du Viaduc" : évaluation des variantes (famille B)

	VARIANTE B12	VARIANTE B13	VARIANTE B21	VARIANTE B23	VARIANTE B32
N6/N55 ①					
Rue Prévot ②					
PRINCIPES D'AFFECTATION DES FLUX DE TRAFIC ENTRE LE "VIADUC" ET LA N55					
	VARIANTE A EVALUER	VARIANTE NON RECOMMANDEE	VARIANTE A EVALUER	VARIANTE A EVALUER	VARIANTE SANS INTERET

► 3 variantes à évaluer dans le cadre de l'étude de régulation menée parallèlement au PCM

2.1.7 Hiérarchie du réseau routier de Soignies recommandée à court et moyen termes

Fig. 3.1.39 A court terme, les recommandations du PCM en matière de gestion du trafic automobile aboutissent :

- au maintien de la hiérarchie actuelle du réseau routier à l'échelle de la commune de Soignies (en dehors du centre-ville) ;
- à la modification de la hiérarchie actuelle dans le centre-ville :
 - aménagement recommandé des rues du cœur historique de Soignies en voies de desserte, avec la mise en place du plan de circulation proposé (les rues du centre-ville ne remplissent plus la fonction de voies interquartiers) ;
 - "déclassement" de l'axe Station-Neuve en voie collectrice ;
 - généralisation des "zones 30 km/h" dans les quartiers résidentiels.

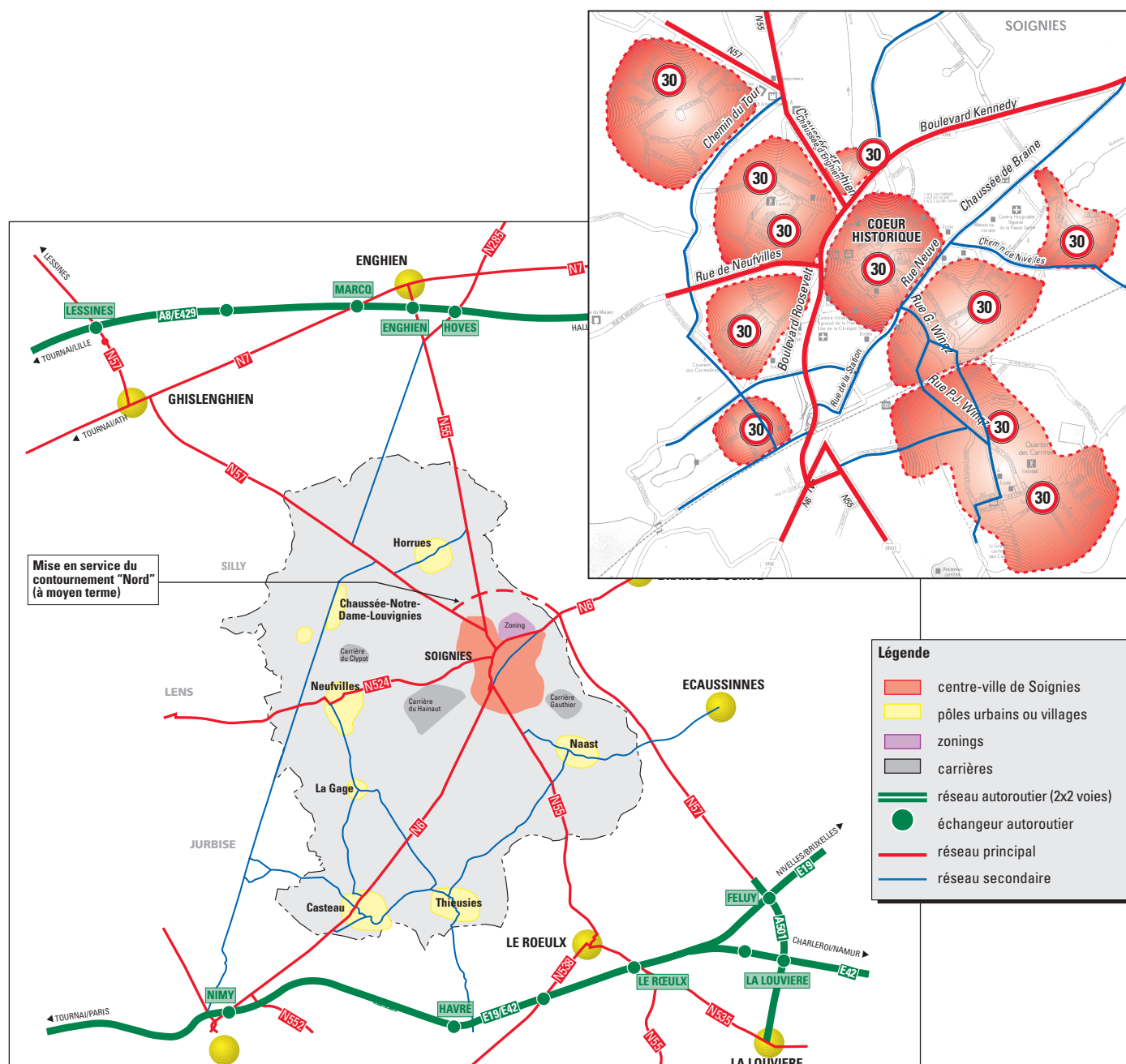
Fig. 3.1.39 A moyen-long terme, la mise en service du "contournement Nord" du centre-ville de Soignies permettra une diminution du trafic dans ce dernier, mais n'engendrera pas de modifications de la hiérarchie du réseau routier. En effet, bien qu'ils supporteront un trafic moindre (compte tenu des reports de trafic attendus sur le "contournement Nord"), les "boulevards" (N6) et la chaussée d'Enghien continueront d'assurer leur fonction de liaison entre les différentes routes régionales qui convergent vers le centre-ville de Soignies.

2.1.8 Synthèse des mesures recommandées en matière de déplacements automobiles

Fig. 3.1.40 Les recommandations du PCM en matière de gestion du trafic automobile sont les suivantes :

- à l'échelle de la commune : cinquante propositions d'aménagement de carrefours et entrées de localités recommandées, afin de sécuriser les déplacements de tous les usagers dans la traversée des villages de l'entité de Soignies ;
- à l'échelle du centre-ville :
 - mise en œuvre d'un nouveau plan de circulation dans le cœur historique de Soignies (mise à sens unique des rues L. Hachez, de la Régence et du Lombard), afin de faciliter l'accès aux parkings et aux rues commerçantes ;
 - mise en œuvre, à plus long terme, de sens uniques "tête-bêche" sur la rue de la Station (sens Ouest->est) et la rue Neuve (sens Est->Ouest), avec l'aménagement de couloirs bus à contresens de la circulation ;
 - création d'un carrefour à feux pour gérer le double carrefour du "bas du Viaduc" ;
 - modification de l'aménagement et de la gestion des carrefours à feux situés sur les "boulevards" ;
 - mise en œuvre de neuf "zones 30 km/h" dans les quartiers résidentiels ;
 - création d'aménagements de modération de trafic sur six axes spécifiques et réaménagement de quinze carrefours, afin de sécuriser les déplacements de tous les usagers.

Hiérarchie recommandée à court et moyen termes du réseau routier



A COURT TERME

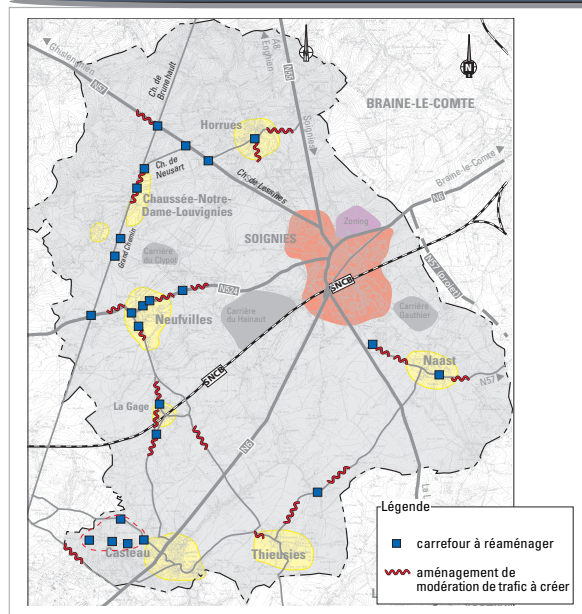
- ◆ **Maintien de la hiérarchie du réseau routier actuelle à l'échelle de la commune**
- ◆ **Modification de la hiérarchie du réseau routier dans le centre-ville :**
 - Avec le nouveau plan de circulation, les voies du "Coeur Historique" de Soignies deviennent des voies de desserte et ne remplissent plus le rôle de voies interquartiers
 - Déclassement de l'axe Station-Neuve-Braine en réseau collecteur
 - Généralisation des zones 30km/h dans les quartiers résidentiels

A MOYEN TERME

- ◆ **Maintien de la hiérarchie du réseau routier recommandée à court terme (malgré la mise en service du contournement "Nord")**

Synthèse des mesures recommandées en matière de déplacements automobiles

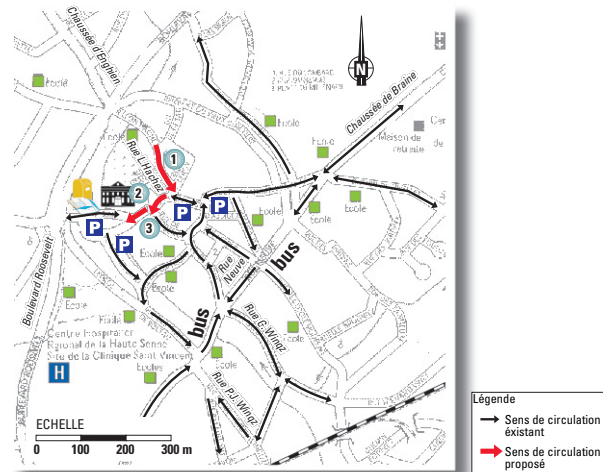
A l'échelle de la commune



- ◆ 50 propositions d'aménagement de carrefours et entrées de villages pour améliorer la sécurité de tous les usagers (automobilistes, cyclistes, piétons, ...) dans la traversée des villages de l'entité de Soignies

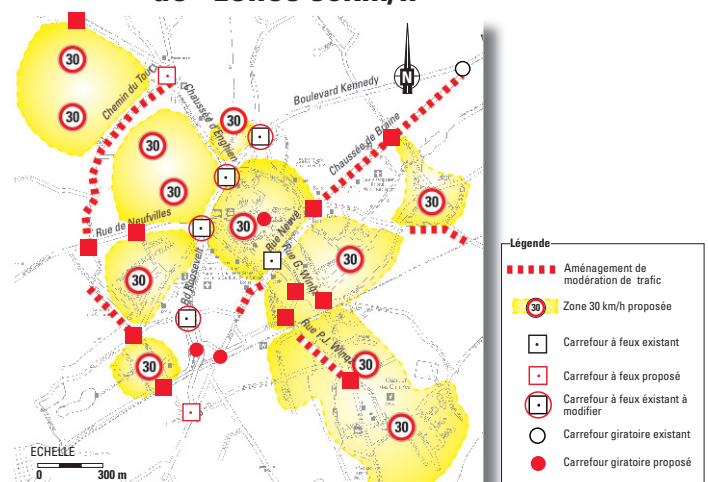
A l'échelle du centre-ville

- Un nouveau plan de circulation recommandé



- ◆ Mise en oeuvre d'un nouveau plan de circulation "en boucle" facilitant l'accès aux parkings et aux rues commerçantes du centre ville
- ◆ Mise en oeuvre, à plus long terme, de sens uniques en tête bêche sur la rue de la Station (Ouest-Est) et sur la rue Neuve (Est-Ouest) avec contresens bus

- De nombreuses propositions d'aménagement de carrefours et de "zones 30km/h"



- ◆ Création d'un carrefour à feux au "Bas de Viaduc"
- ◆ Modification de l'aménagement et de la gestion des carrefours à feux sur les boulevards
- ◆ Mise en oeuvre de "zones 30 km/h" dans les quartiers résidentiels
- ◆ Création d'aménagements de modération de trafic dans de nombreuses rues
- ◆ Réaménagement de nombreux carrefours

2.2 PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "TRANSPORTS COLLECTIFS"

2.2.1 Proposition d'amélioration de la desserte en transports collectifs des villages situés à l'Ouest et au Nord de la commune de Soignies

Fig. 3.1.41 Les villages situés à l'Ouest et au Nord de la commune de Soignies sont actuellement desservis uniquement par les lignes 27 et 27 "barré", qui offrent seulement 7 et 8 bus/jour entre le centre-ville de Soignies et les villages de Neufvilles, La Gage, Chaussée-Notre-Dame-Louvignies et Horrues (2 sens confondus).

De plus, la demande en transports publics au niveau de ces villages présente les caractéristiques suivantes :

- une demande ponctuelle (le jour du marché à Soignies) ;
- une demande de la part d'usagers scolaires (matin et soir) et de personnes âgées (en journée).

A noter également que les communes de Lens, Silly et Jurbise (situées à l'Ouest de Soignies) comportent également de nombreux villages, qui sont uniquement desservis aux heures de pointe par quelques bus en relation avec les centres de chacune de ces communes, Enghien et Mons.

Fig. 3.1.42 **Afin de répondre au mieux à la demande en transports publics de ces secteurs, la mise en place d'un service de transport public à la demande aux heures creuses est proposée**
et 3.1.43 **suivant les principes suivants :**

- accès au service pour les personnes habitant les villages situés à l'Ouest et au Nord de la commune de Soignies, ainsi qu'aux habitants des communes de Lens, Silly et Jurbise ;
- **maintien d'un itinéraire et d'horaires fixes aux heures de pointe** pour répondre à la demande des usagers scolaires ;
- **desserte à la demande en heure creuse des villages** pour assurer des déplacements entre ces derniers et en relation avec Soignies, Enghien et Mons, voire Braine-le-Comte.

2.2.2 Proposition d'amélioration de la desserte en transports collectifs des quartiers résidentiels situés à l'Ouest du centre-ville et du zoning de Soignies

Fig. 3.1.44 **Les principes d'organisation des lignes TEC recommandés pour assurer la desserte de la commune de Soignies sont les suivants :**

- **maintien des lignes "régionales" (15, 15 "barré", 115, 122 et 134) en liaison avec Mons, La Louvière, Braine-le-Comte et Enghien, sur l'axe des routes nationales (N6, N55, N57) ;**
- **desserte des villages et des différents quartiers du centre-ville de Soignies par des lignes "locales" (26, 27 et 27 "barré").**

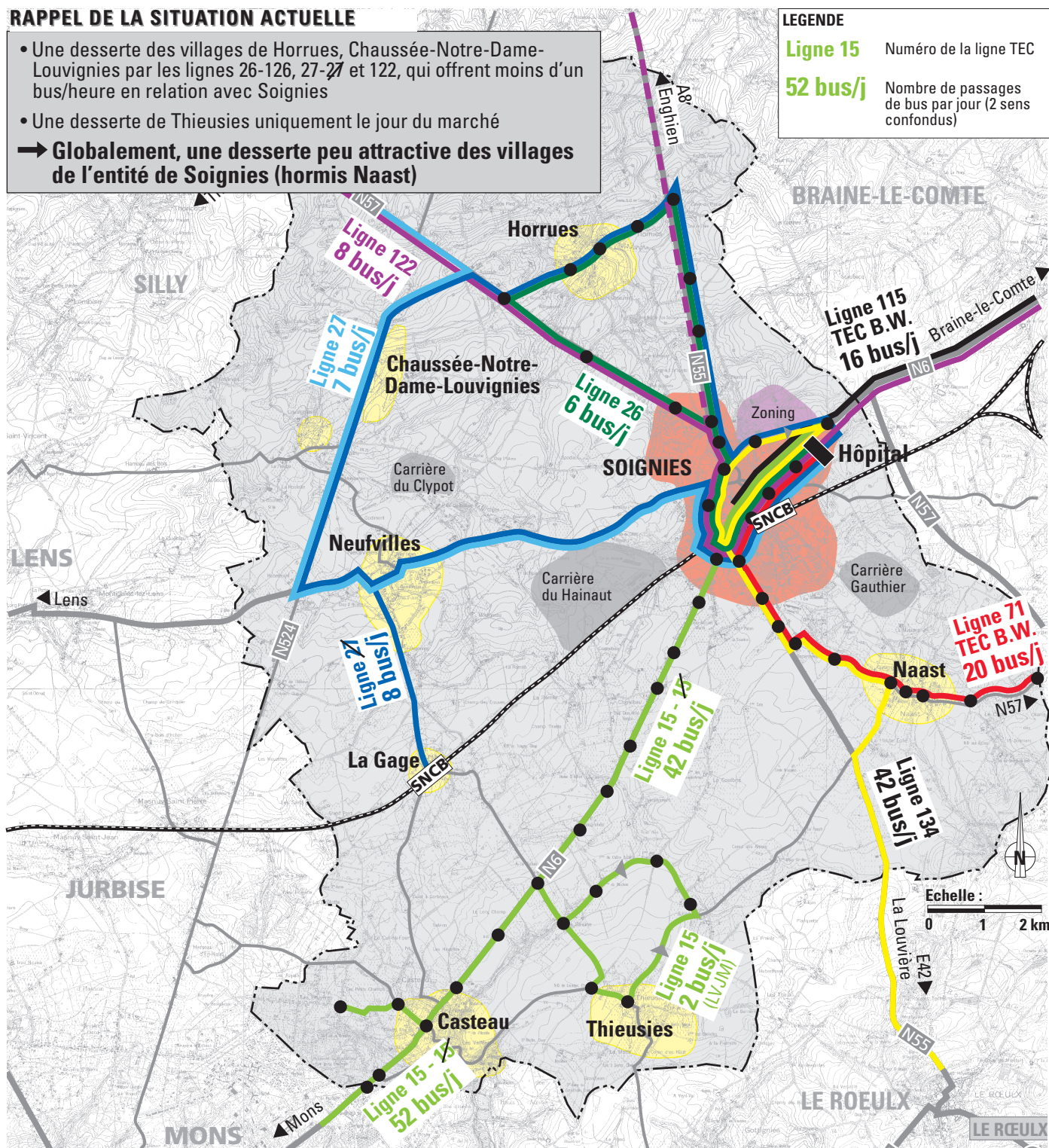
Fig. 3.1.45 Suivant les principes d'organisation des lignes TEC définis ci-avant, différentes variantes de modifications des itinéraires des lignes locales ont été générées et évaluées, afin d'améliorer la desserte par les lignes de bus des quartiers résidentiels situés à l'Ouest de Soignies (actuellement non desservis par le réseau TEC).



Une desserte en transports collectifs à la demande des villages ?

RAPPEL DE LA SITUATION ACTUELLE

- Une desserte des villages de Horrues, Chaussée-Notre-Dame-Louvignies par les lignes 26-126, 27-27 et 122, qui offrent moins d'un bus/heure en relation avec Soignies
 - Une desserte de Thieusies uniquement le jour du marché
- Globalement, une desserte peu attractive des villages de l'entité de Soignies (hormis Naast)



► Quelques caractéristiques à considérer

- un habitat diffus en milieu rural
- une demande de transports publics ponctuelle (le jour du marché à Soignies)
- une demande de la part d'usagers spécifiques (scolaires, personnes âgées, notamment en relation avec les homes de Neufvilles)

UN CONTEXTE FAVORABLE POUR LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE DE TRANSPORTS PUBLICS A LA DEMANDE

Les transports en commun à la demande : une nouvelle démarche à analyser

Dans les zones peu urbanisées, là où les transports en commun sont peu présents et déficitaires, de nouvelles expériences de transports publics à la demande se développent en Allemagne, Suisse et France notamment.

Les principaux éléments variables des transports publics à la demande sont :



- l'itinéraire



- la localisation des arrêts



- les horaires de desserte

Exemple A



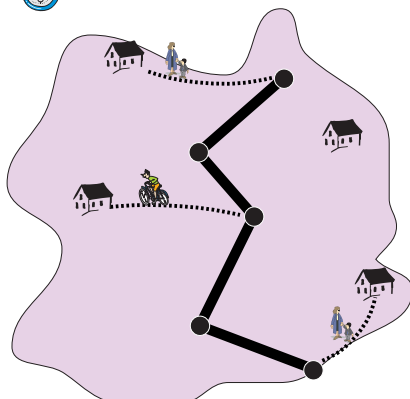
Itinéraire fixe



Arrêts fixes



Horaires à la demande



L'utilisateur se rend par ses propres moyens au point d'arrêt défini.
Le transport ne s'effectue que sur demande.

Exemple B



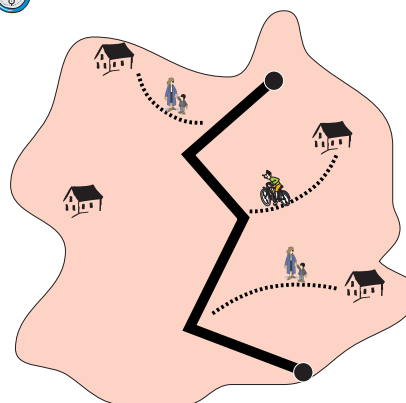
Itinéraire fixe



Arrêts à la demande sur l'itinéraire



Horaires à la demande



L'utilisateur se rend par ses propres moyens sur le point de rendez-vous fixé sur l'itinéraire.
Le transport ne s'effectue que sur demande.

Exemple C



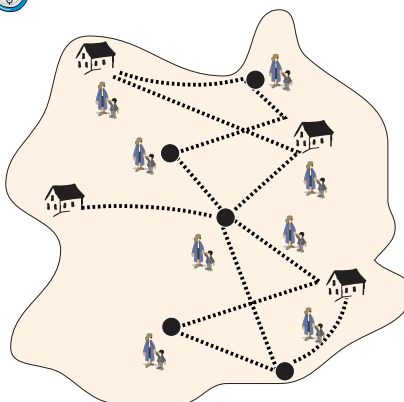
Itinéraire à la demande



Arrêts à la demande

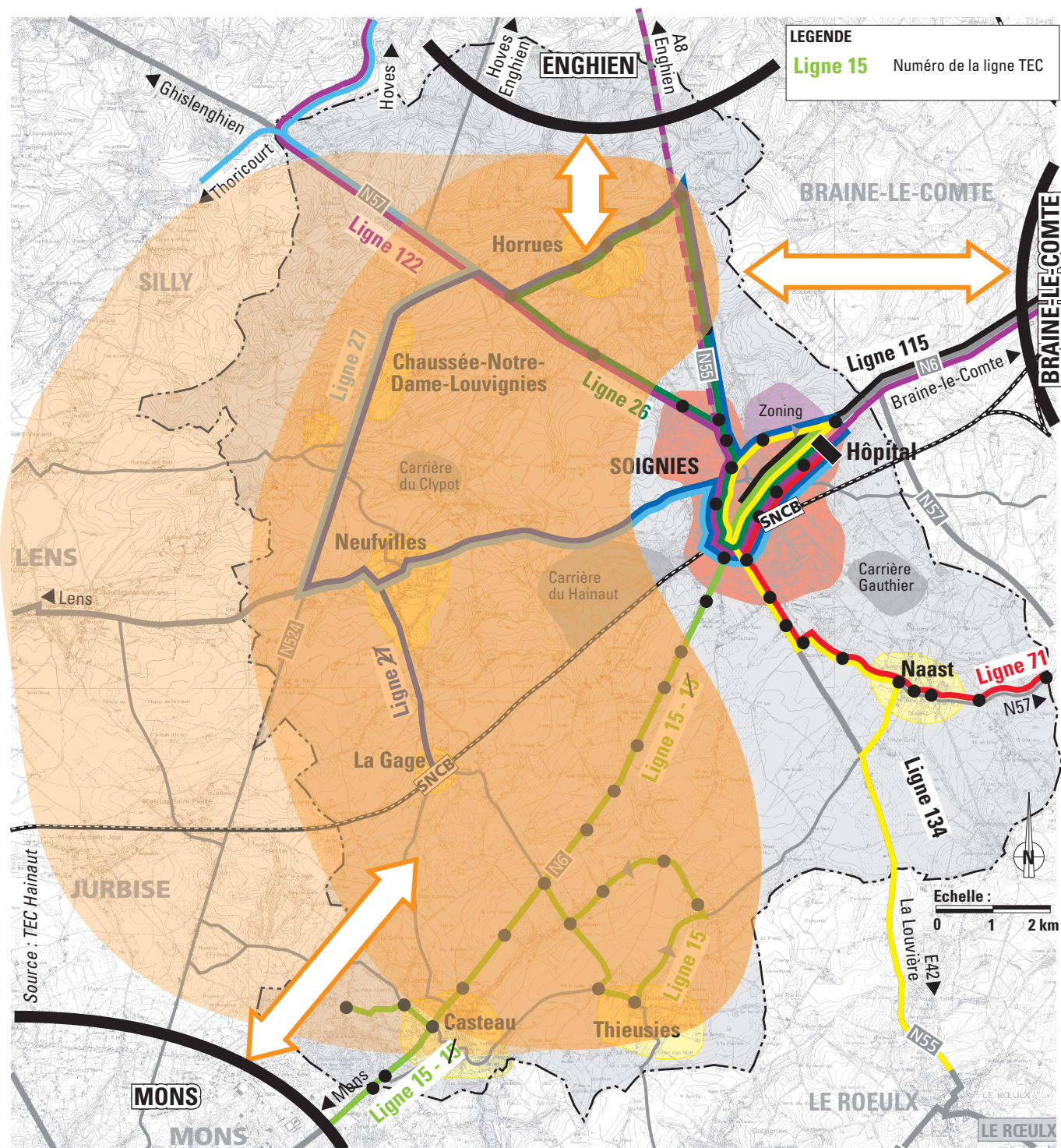


Horaires à la demande



Le transporteur vient chercher l'utilisateur à l'heure convenue au point d'origine indiqué et l'amène au point de destination souhaité.
Le transport ne s'effectue qu'en fonction de la demande.

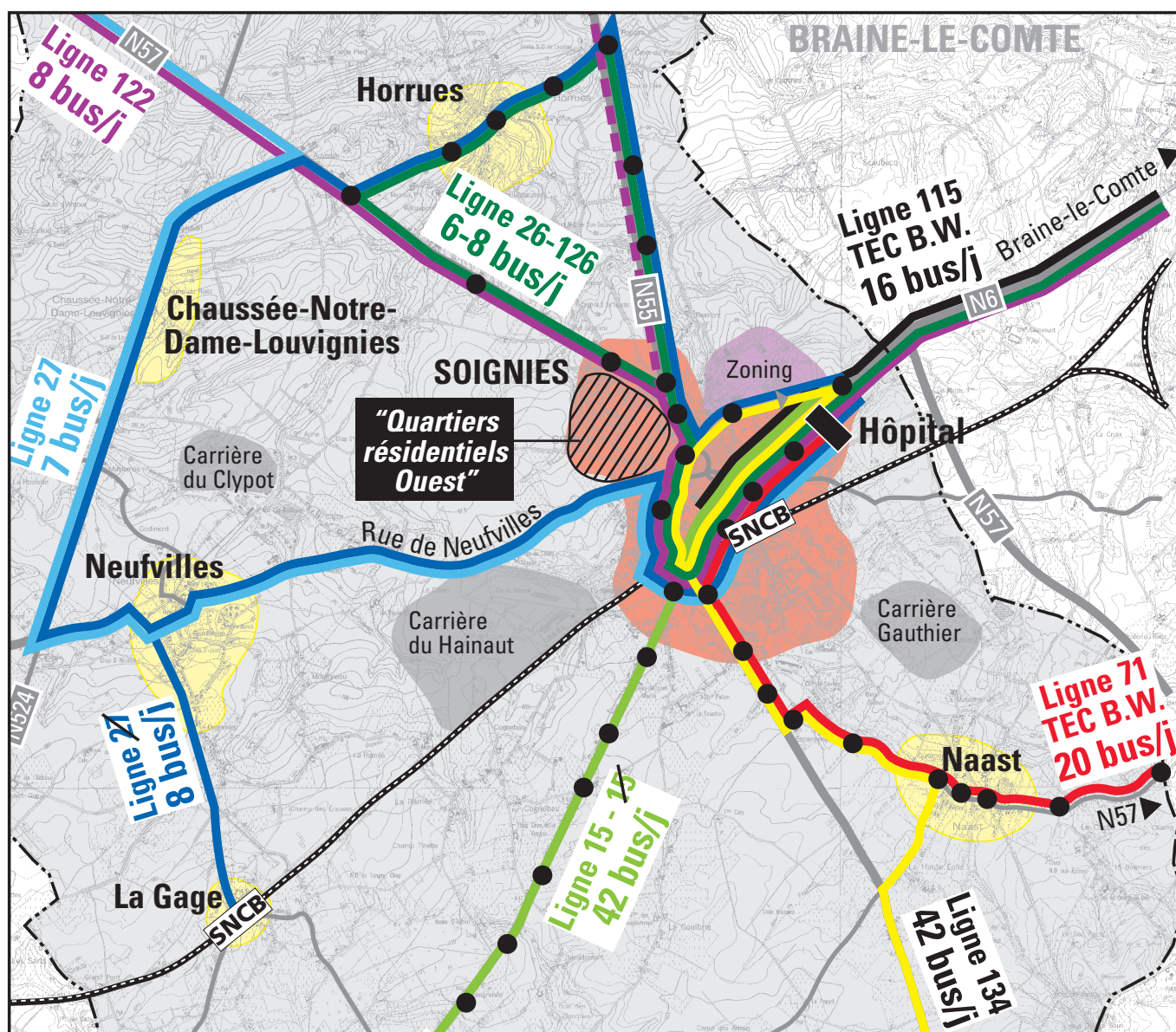
Principe de desserte en transports collectifs à la demande des villages de Soignies



- ◆ **Maintien des itinéraires et horaires fixes des lignes 26, 27, 27 et 122 aux périodes de pointe pour assurer la demande des usagers "pendulaires", notamment en liaison avec les gares SNCB de Soignies et Braine-le-Comte.**
- ◆ **Desserte à la demande des villages de l'Ouest de Soignies dans un périmètre de desserte en transport à la demande large, intégrant les communes de Silly, Lens, Jurbise et en liaison avec Mons, Braine-le-Comte et Soignies.**

Figure n°3.1.44

Desserte en transports collectifs des quartiers résidentiels Ouest du centre-Ville de Soignies - Contraintes à prendre en compte



- ◆ Le détournement des lignes 27/27 de l'axe de la rue de Neufvilles n'est pas souhaitable
 - ↳ Rallongement de la distance et du temps de parcours entre Soignies et Neufvilles
- ◆ Le maintien des lignes "régionales" 122, 115, 15 et 134 sur l'axe des routes nationales et des "Boulevards" est nécessaire
 - ↳ Desserte des quartiers résidentiels Ouest par les lignes "régionales" inenvisageable

◆ Seule une modification de l'itinéraire de la ligne 26/126 est envisageable

Fig. 3.1.46 **La modification de l'itinéraire de la ligne 26 est recommandée entre la chaussée de Lessines et la gare SNCB :**

- **abandon de la desserte de la chaussée d'Enghien et du boulevard Roosevelt ;**
- **desserte des chemins du Tour, Tour Bras de Fer, Tour Petit Château et de la rue du Viaduc.**

Cette modification de l'itinéraire de la ligne 26 permet d'assurer la desserte des lotissements existants et prévus le long du chemin du Tour, ainsi que des cités implantées le long des chemins Tour Bras de Fer et Tour Petit Château.

A noter que la chaussée d'Enghien et le boulevard Roosevelt restent desservis par les lignes 122, 27 et 27 "barré".

Fig. 3.1.47 Afin d'améliorer la desserte en transports collectifs du zoning de Soignies, deux variantes ont été générées et évaluées :

- variante 1 : allongement de l'itinéraire de la ligne 134, qui effectue actuellement une "boucle" autour du centre-ville de Soignies, en empruntant notamment le boulevard Kennedy (qui longe le zoning) ;
- variante 2 : modification de l'itinéraire la ligne 115, qui emprunte le boulevard Kennedy entre la chaussée de Braine et la gare SNCB de Soignies.

Compte tenu des caractéristiques de la ligne 134 (itinéraire très long entre La Louvière et Soignies, avec d'importantes contraintes d'horaires à respecter), un allongement de son itinéraire ne semble pas envisageable.

Par contre, la modification de l'itinéraire de la ligne 115 pour assurer la desserte du zoning de Soignies ne représente qu'un faible détour par rapport à son itinéraire actuel par le boulevard Kennedy.

De plus, le boulevard Kennedy n'est bordé par aucune activité. Ainsi, l'abandon de sa desserte par la ligne 115 ne pénaliserait pas des usagers actuels.

La modification de l'itinéraire de la ligne 115 pour assurer la desserte du zoning de Soignies est donc recommandée, mais elle doit être analysée et validée par les services des TEC Brabant-Wallon.

2.2.3 Aménagements en faveur des bus recommandés dans le centre-ville de Soignies

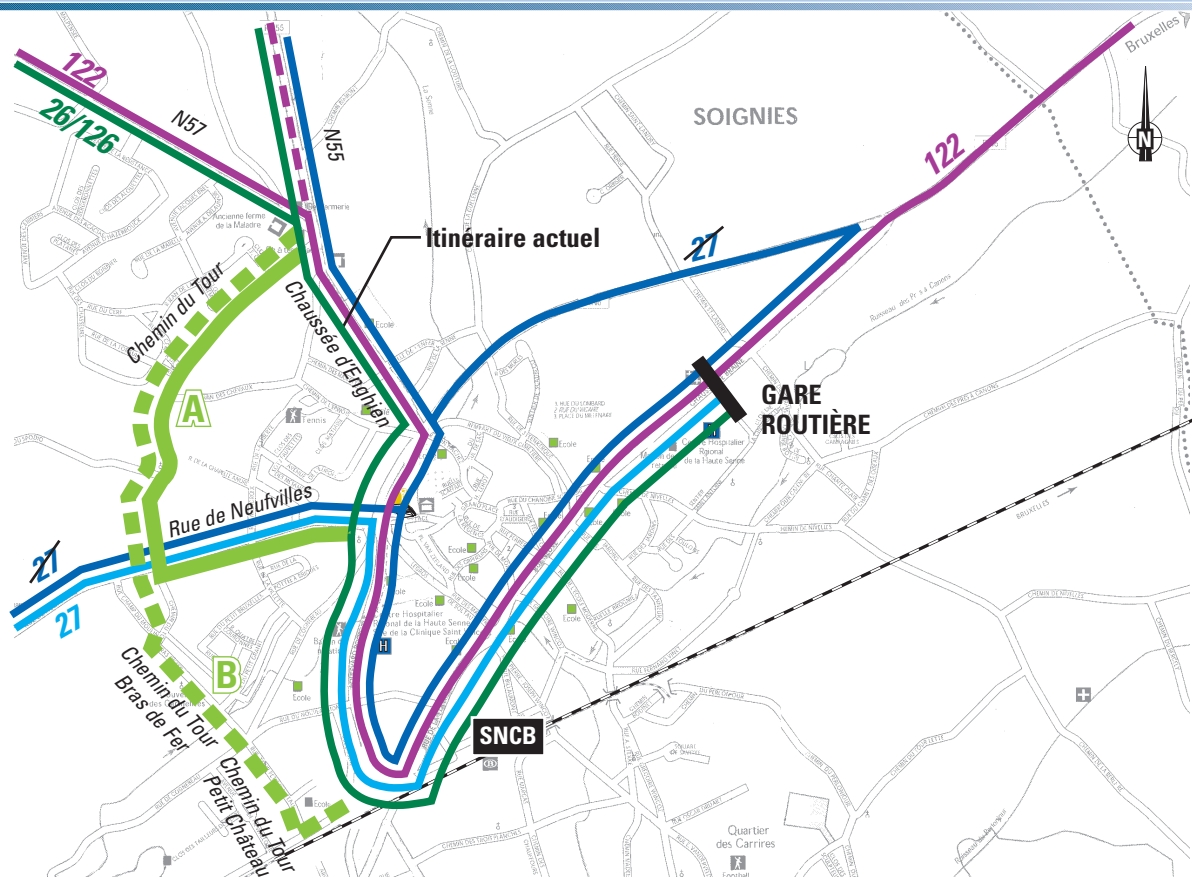
Fig. 3.1.48 Les recommandations en matière d'aménagements en faveur des bus sont les suivantes :

- à court terme :
 - modification de la régulation (avec priorité aux bus) des carrefours situés sur les "boulevards" (fonctionnement à définir dans le cadre de l'étude de régulation menée par les services du MET-D112), ainsi que des carrefours de la "Gendarmerie" (intersection N55/N57) et de la "Bellevue" (intersection entre les rues de la Station, G. Wincqz, Neuve et de Mons) ;
 - création d'un couloir bus sur la chaussée du Roeulx (N55) et la chaussée de Mons (N6) entre le chemin des Trois Planches et le double carrefour du "bas du Viaduc" ;
- à moyen terme :
 - création de couloirs bus dans la rue de la Station (entre la rue des Martyrs de Soltau et la rue de Mons) et la rue Neuve (entre la place du Jeu de Balle et la rue de Mons).



Proposition de desserte des quartiers résidentiels Ouest de Soignies

◆ Génération et évaluation de variantes de modification de l'itinéraire de la ligne 26/126



Plusieurs variantes sont envisageables :

VARIANTE A : Itinéraire par le chemin du Tour et la rue de Neufvilles

- ⊕ Desserte des lotissements existants et prévus le long du chemin du Tour
- ⊖ Absence de desserte des cités situées le long des chemins du Tour Bras de Fer et du Tour Petit Château
- ⊕ Gabarits du chemin du Tour et de la rue de Neufvilles adaptés à la circulation des bus



VARIANTE ENVISAGEABLE

VARIANTE B : Itinéraire par le chemin du Tour, Tour Bras de Fer, Tour Petit Château et rue du Viaduc

- ⊕ Desserte des lotissements existants et prévus le long du chemin du Tour
- ⊕ Desserte des cités le long des chemins du Tour Bras de Fer et du Tour Petit Château
- ⊖ Gabarits des chemins du Tour Bras de Fer et du Tour Petit Château relativement étroits -> étude de détail à réaliser pour évaluer les conditions de circulation des bus



VARIANTE RECOMMANDEE

◆ A noter que la Chaussée d'Enghien reste desservie par les lignes 122, 27 et 21

Proposition de desserte du zoning et du quartier des Carrières

DESSERTE DU ZONING :

Etat actuel :

- La ligne 134 effectue actuellement une "boucle" autour du cœur de Soignies par les "boulevards"
- La ligne 115 emprunte les "boulevards" en relation avec la gare SNCB

Propositions :

Variante 1 :

Modification de l'itinéraire de la ligne 134 avec une "boucle" à l'intérieur du zoning de Soignies

- ⚡ Allongement de 2 km environ de l'itinéraire actuel
- ⊖ Ligne régionale (en relation avec La Louvière) avec de fortes contraintes d'horaires à respecter

Itinéraire difficilement modifiable



VARIANTE NON RECOMMANDEE

Variante 2 :

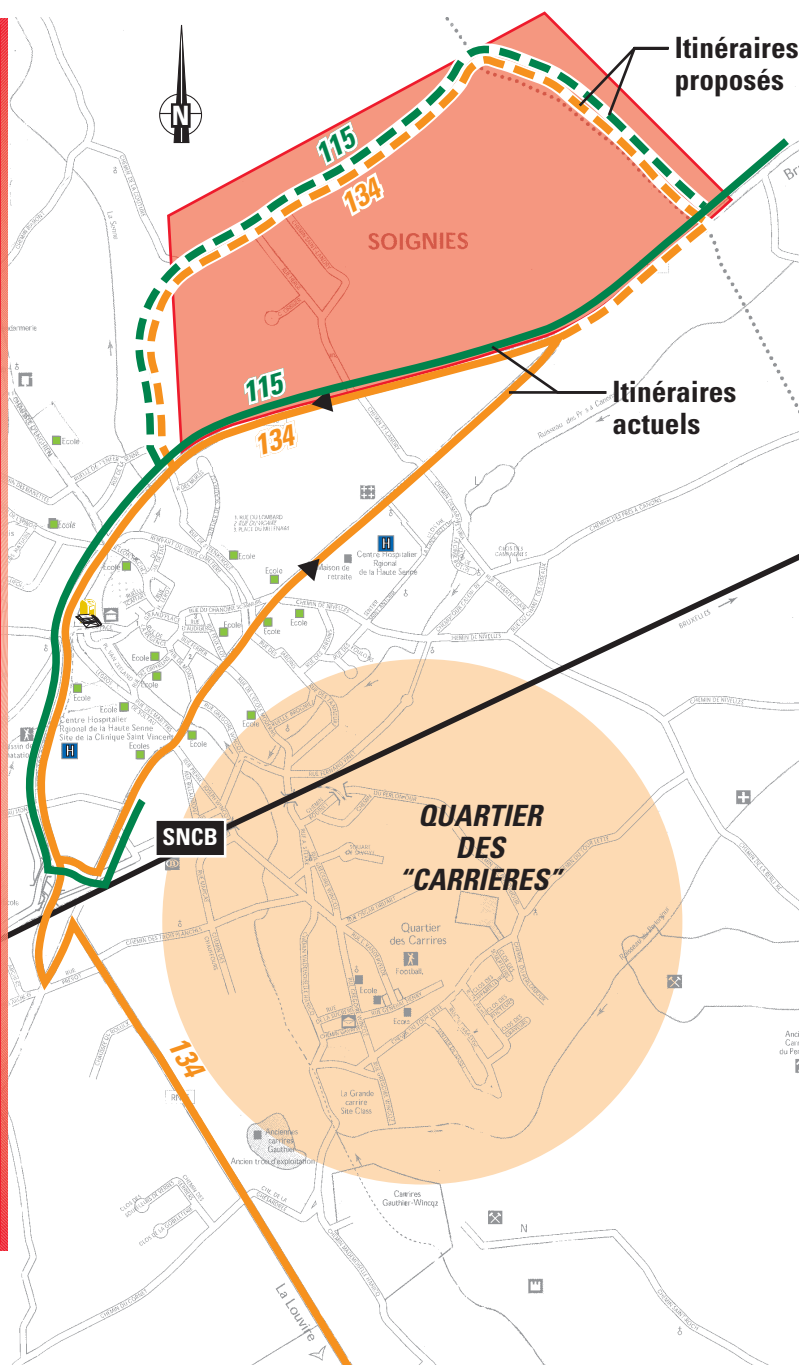
Modification de l'itinéraire de la ligne 115 avec une desserte interne du zoning de Soignies

- ⚡ Allongement de 1.5 km environ de l'itinéraire actuel
- ⊕ Ligne locale (en relation avec Braine-le-Comte et Tubize)

Itinéraire potentiellement modifiable



VARIANTE RECOMMANDEE

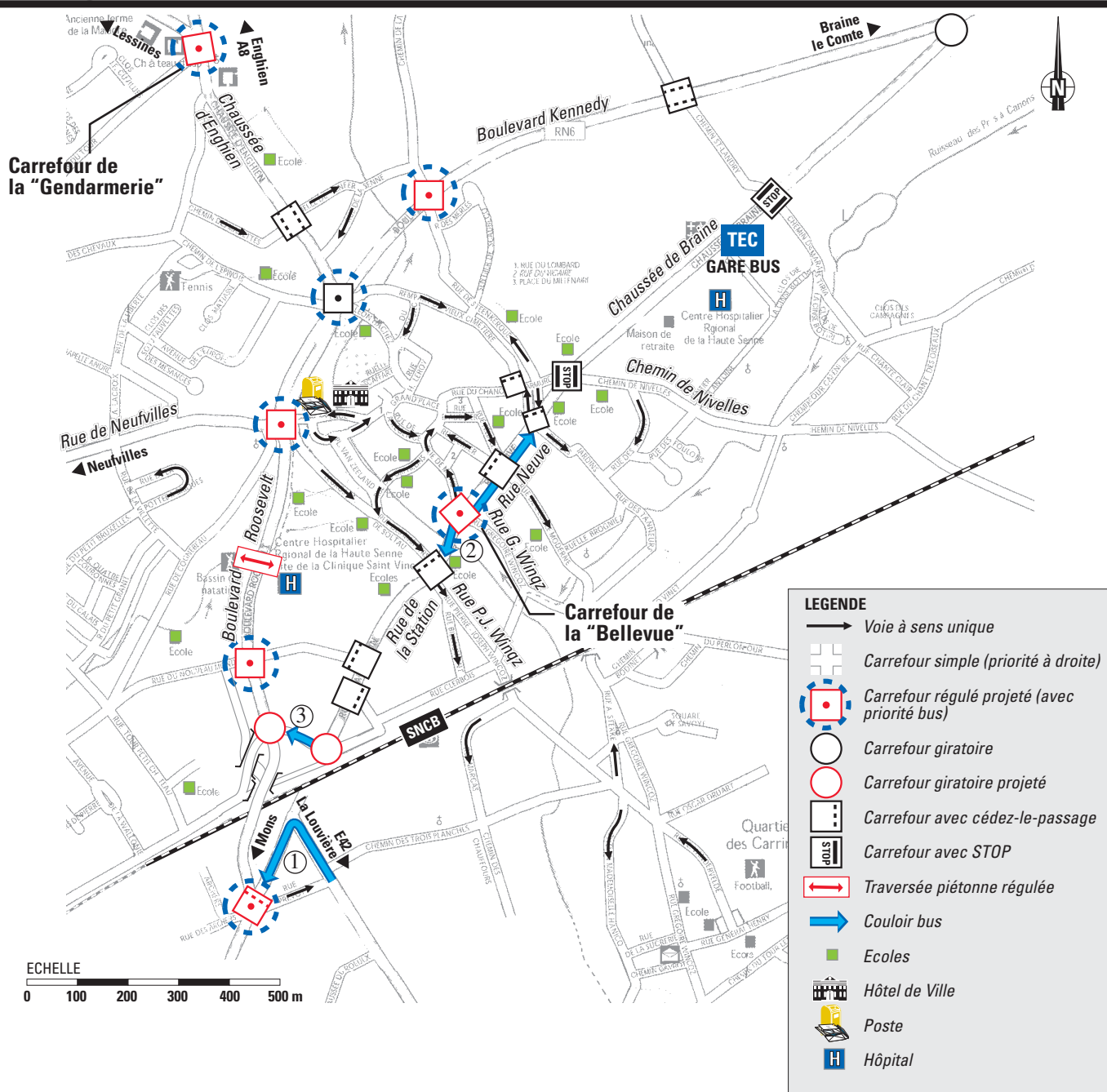


- ◆ Compte tenu du gabarit des voies, le quartier des Carrières ne peut être desservi que par des mini-bus

↳ Mise en place d'une navette spéciale nécessaire (représentant un coût financier important à la charge de la commune de Soignies)

- ◆ Proposition de desserte du zoning de Soignies par la ligne 115

Aménagements en faveur des bus recommandés dans le centre-ville de Soignies



◆ Modification de la régulation (avec prise en compte des bus) des carrefours situés sur les "boulevards", ainsi que des carrefours de la "Gendarmerie" et de la "Bellevue"

◆ Création de couloir bus :

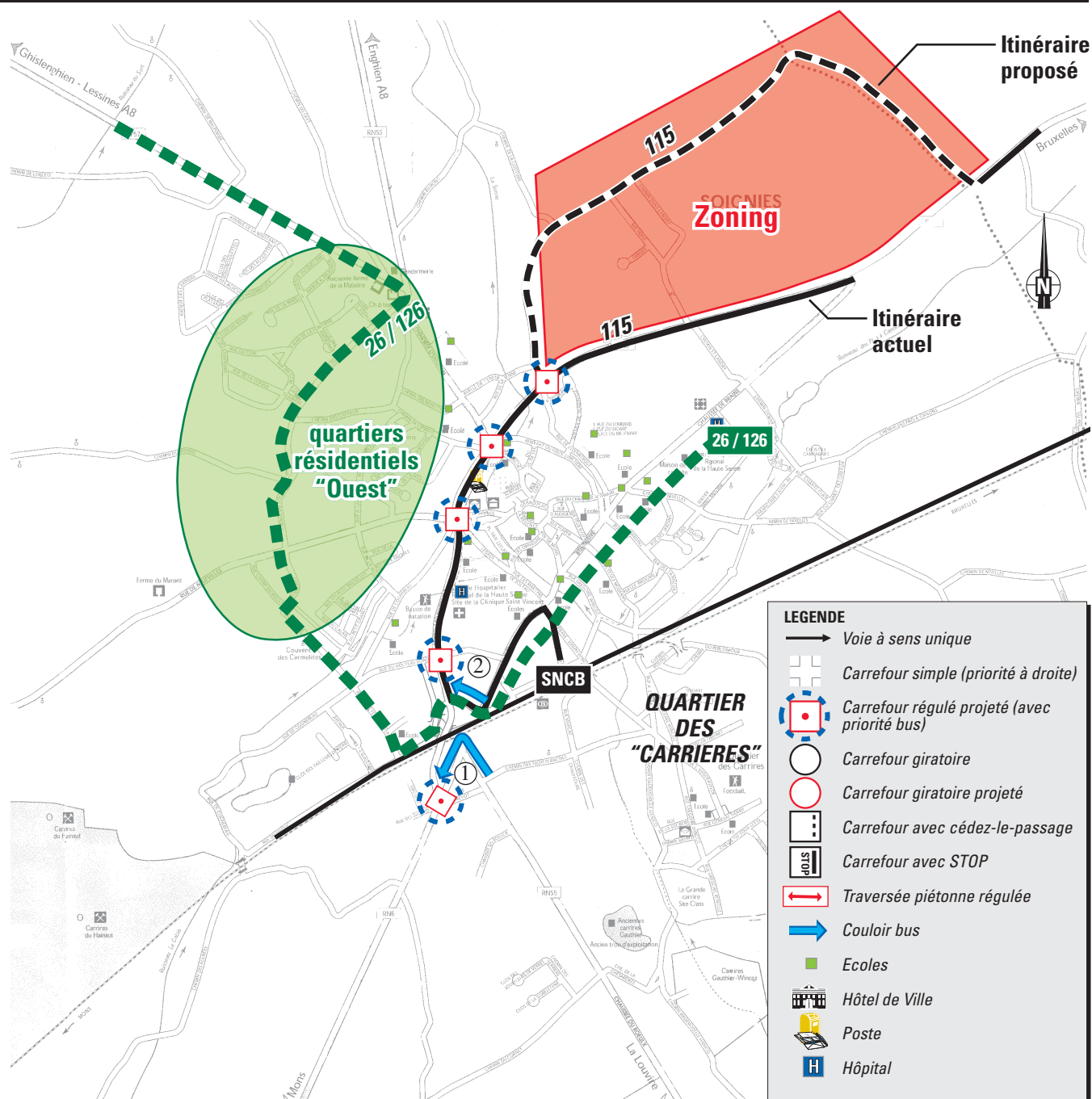
- ① • sur la chaussée du Rœulx et la Chaussée de Mons entre le chemin des Trois Planches et le double carrefour du "Bas de Viaduc", afin de favoriser la circulation des bus en entrée de ville.
- ② • sur la rue de la Station et la rue Neuve, afin de favoriser la circulation des bus entre la gare SNCB et le "secteur des Ecoles".
- ③ • en accès au carrefour du "Haut de Viaduc" dans le cas d'un carrefour à feux

2.2.4 Synthèse des mesures recommandées à court terme en matière de transports collectifs

Fig. 3.1.49 Les recommandations du PCM en matière de transports collectifs sont les suivantes :

- modification de l'itinéraire de la ligne 26, afin d'améliorer la desserte par le réseau TEC des quartiers résidentiels situés à l'Ouest de Soignies (actuellement non desservis par le réseau TEC) ;
- modification de l'itinéraire de la ligne 115 (gérée par les TEC Brabant wallon) pour assurer la desserte du zoning de Soignies ;
- création d'aménagements et mise en place de dispositifs en faveur des bus :
 - modification de la régulation (avec priorité aux bus) des carrefours situés sur les "boulevards" (fonctionnement à définir dans le cadre de l'étude de régulation menée par les services du MET-D112), ainsi que des carrefours de la "Gendarmerie" (intersection N55/N57) et de la "Bellevue" (intersection entre les rues de la Station, G. Wincqz, Neuve et de Mons) ;
 - création d'un couloir bus sur la chaussée du Roeulx (N55) et la chaussée de Mons (N6) entre le chemin des Trois Planches et le double carrefour du "bas du Viaduc".

Synthèse des mesures recommandées en matière de transports collectifs à court terme



- ◆ **Modification de l'itinéraire la ligne 26/126 afin de desservir les quartiers résidentiels Ouest du centre-ville**
- ◆ **Proposition de desserte du zoning de Soignies par la ligne 115**
- ◆ **Création de couloir bus sur la ch. de Roeulx et la ch. de Mons, à l'approche du carrefour du "bas du Viaduc" ① et sur la rue de la Station ②**

2.3 PLAN DE DEPLACEMENTS – VOLET "MODES DOUX"

2.3.1 Rappel des objectifs en matière d'aménagements en faveur des "modes doux"

Les objectifs du Plan de déplacements "mode doux" sont les suivants :

- **offrir des itinéraires cyclables continus** entre les différents pôles de la commune de Soignies en relation avec le RAVeL et les communes extérieures ;
- **augmenter les dispositifs de stationnement pour les vélos** dans le centre-ville de Soignies et dans les villages de l'entité ;
- **améliorer les conditions de déplacements des piétons et personnes à mobilité réduite (PMR)** en particulier dans le centre-ville de Soignies.

2.3.2 Recensement des pôles générateurs vélos et piétons

Fig. 3.1.50 Les principaux pôles générateurs de déplacements vélos et piétons dans les villages sont les écoles, les équipements sportifs et les "centres de vie" (commerces de proximité).

Fig. 3.1.51 Les principaux pôles générateurs de déplacements vélos et piétons du centre-ville sont les commerces et services de proximité, les équipements publics (administrations, écoles, hôpitaux), les équipements sportifs et les aménagements cyclables existants (RAVeL entre Soignies et Naast).

2.3.3 Liaisons cyclables recommandées

L'existence sur le territoire communal d'un réseau vicinal très développé et d'anciennes lignes de chemin de fer, dont une est reprise dans le RAVeL (entre Soignies et Naast), offrent de nombreux itinéraires propices aux cyclistes.

Fig. 3.1.52 A l'échelle de la commune, les itinéraires "utilitaires" à développer permettent de relier, d'une part, les villages au centre-ville de Soignies, et d'autre part, les villages entre eux.

Quant aux itinéraires de loisirs, ils correspondent aux itinéraires recensés et en cours d'aménagement (jalonnement) par "Rando-Vélo". Ils présentent l'avantage de traverser la commune de part en part en passant par le centre-ville de Soignies. Toutefois, ces itinéraires sont plutôt destinés aux touristes et/ou aux randonneurs cyclistes.

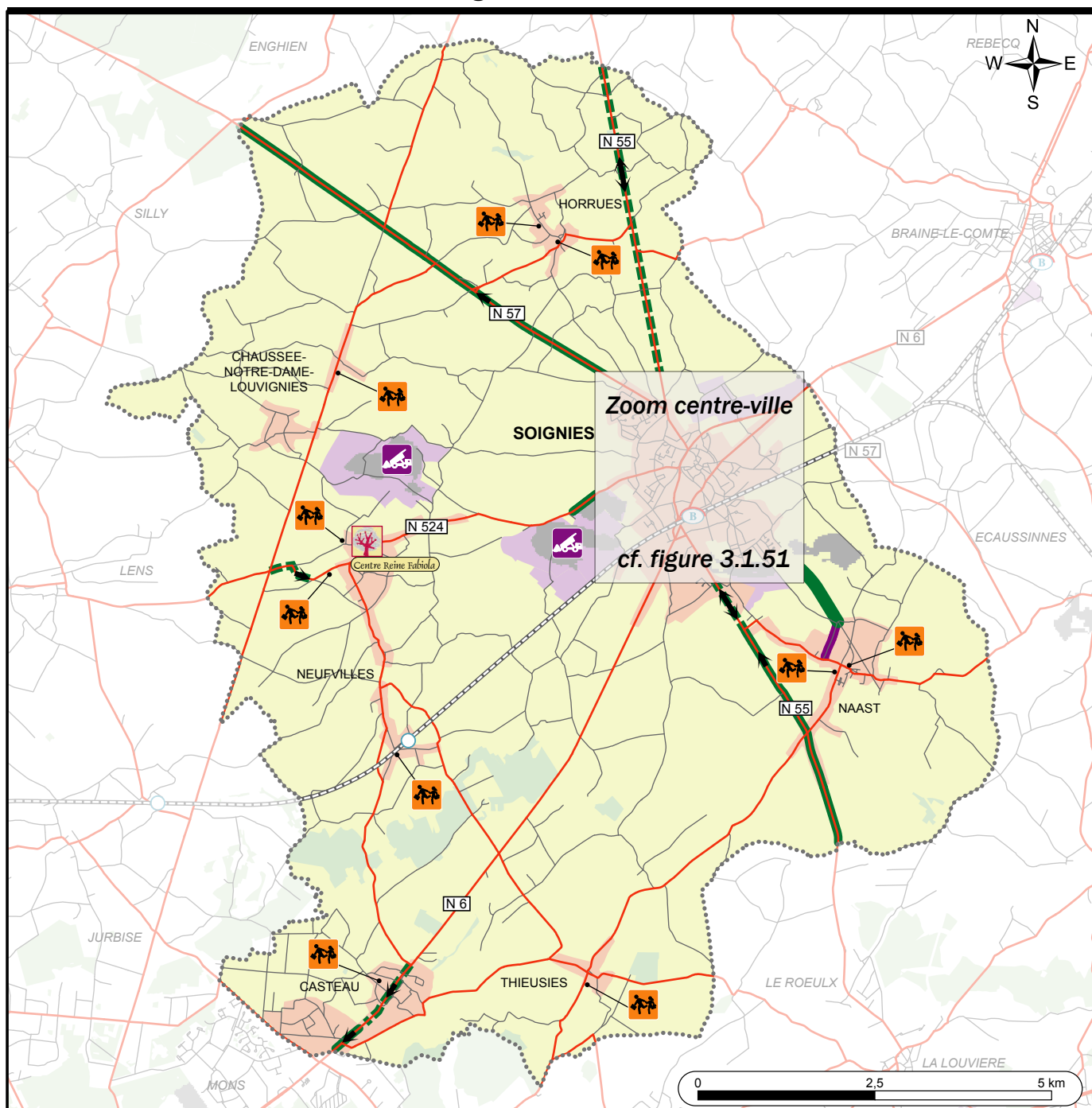
Fig. 3.1.53 Au niveau du centre-ville de Soignies, les liaisons cyclables "utilitaires" proposées relient les quartiers périphériques de Soignies et le cœur historique de la ville (où se situe la gare SNCB).

2.3.4 Aménagements cyclables recommandés

Fig. 3.1.54 Les aménagements cyclables recommandés à l'échelle de la commune sont les suivants :

- **mise en valeur du RAVeL** sur toute sa longueur depuis le centre-ville de Soignies jusqu'à la limite communale avec Le Rœulx ;
- **valorisation du réseau cyclable le long des routes régionales** : entretien des pistes cyclables existantes et création de pistes cyclables sur la N6 entre Soignies et Casteau ;
- **mise en place d'un jalonnement vertical des itinéraires cyclables** empruntant des rues à faible trafic entre les villages et le centre-ville de Soignies et d'un **jalonnement horizontal** des itinéraires inter-villages et inter-communaux ;
- **la réalisation d'un cheminement piéton/vélo sur l'ancienne ligne de chemin de fer entre La Gage et Neufvilles.**

Pôles générateurs de déplacements vélos et piétons à l'échelle de la commune de Soignies

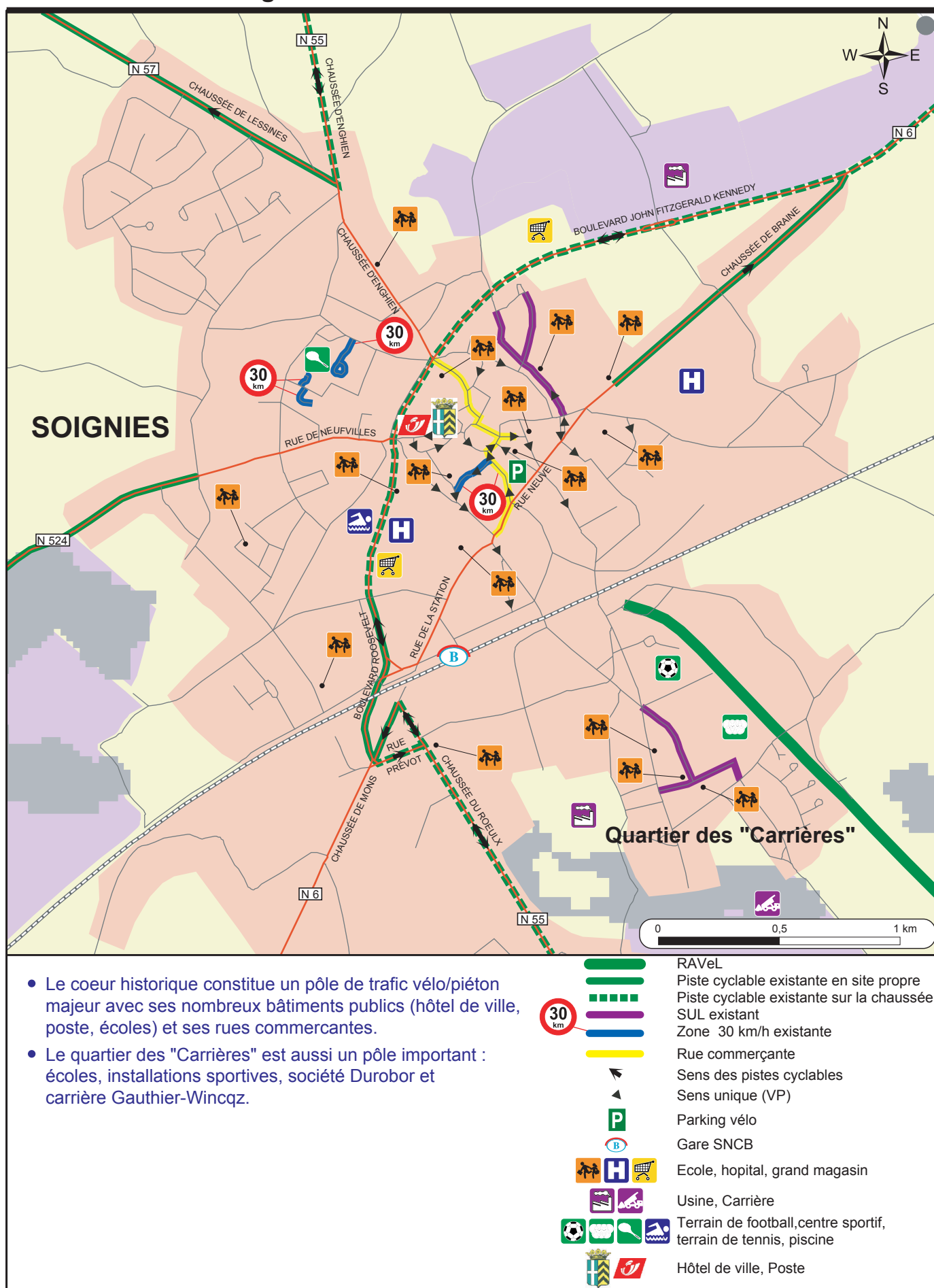


• Les principaux pôles générateurs sont :

- ☐ - les activités du centre-ville (commerces, services, administrations, écoles, hôpitaux, ...)
- ☐ - l'arrêt SNCB à Neufvilles (La Gage)
- ☐ - les écoles et les équipements sportifs, culturels, associatifs répartis dans les différents villages

- RAVeL existant
- Piste cyclable existante en site propre
- Piste cyclable existante sur la chaussée
- SUL existant
- Sens des pistes cyclables
- Gare et arrêt SNCB
- Ecole
- Carrière
- Centre Reine Fabiola

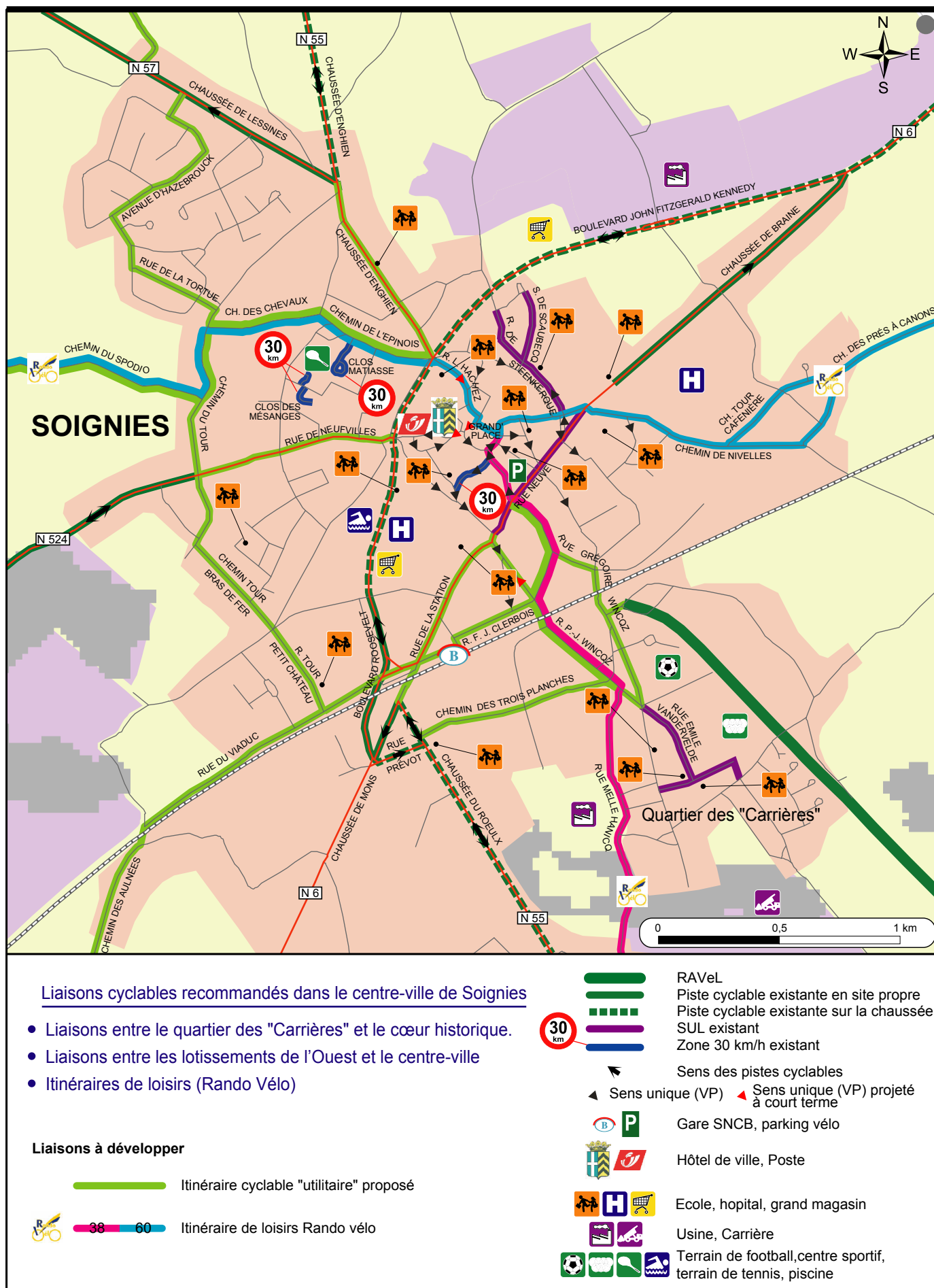
Pôles générateurs de déplacements vélo et piétons au centre-ville de Soignies



The map displays the Soignies region with a focus on the central urban area. Key roads shown include the N 55, N 57, N 6, and N 524. Landmarks such as the Centre Reine Fabiola and the R. DE CAMBRON are marked. The map also indicates the location of the 'CH. DE CHAUSSEE N-D LOUVIGNIES' and 'CH. DE CHAUSSEE DE MONS'. A compass rose and a scale bar (0 to 5 km) are provided for orientation and measurement.

Figure n° 3.1.52

Liaisons cyclables à développer dans le centre-ville de Soignies



Aménagements cyclables recommandés à l'échelle de la commune de Soignies

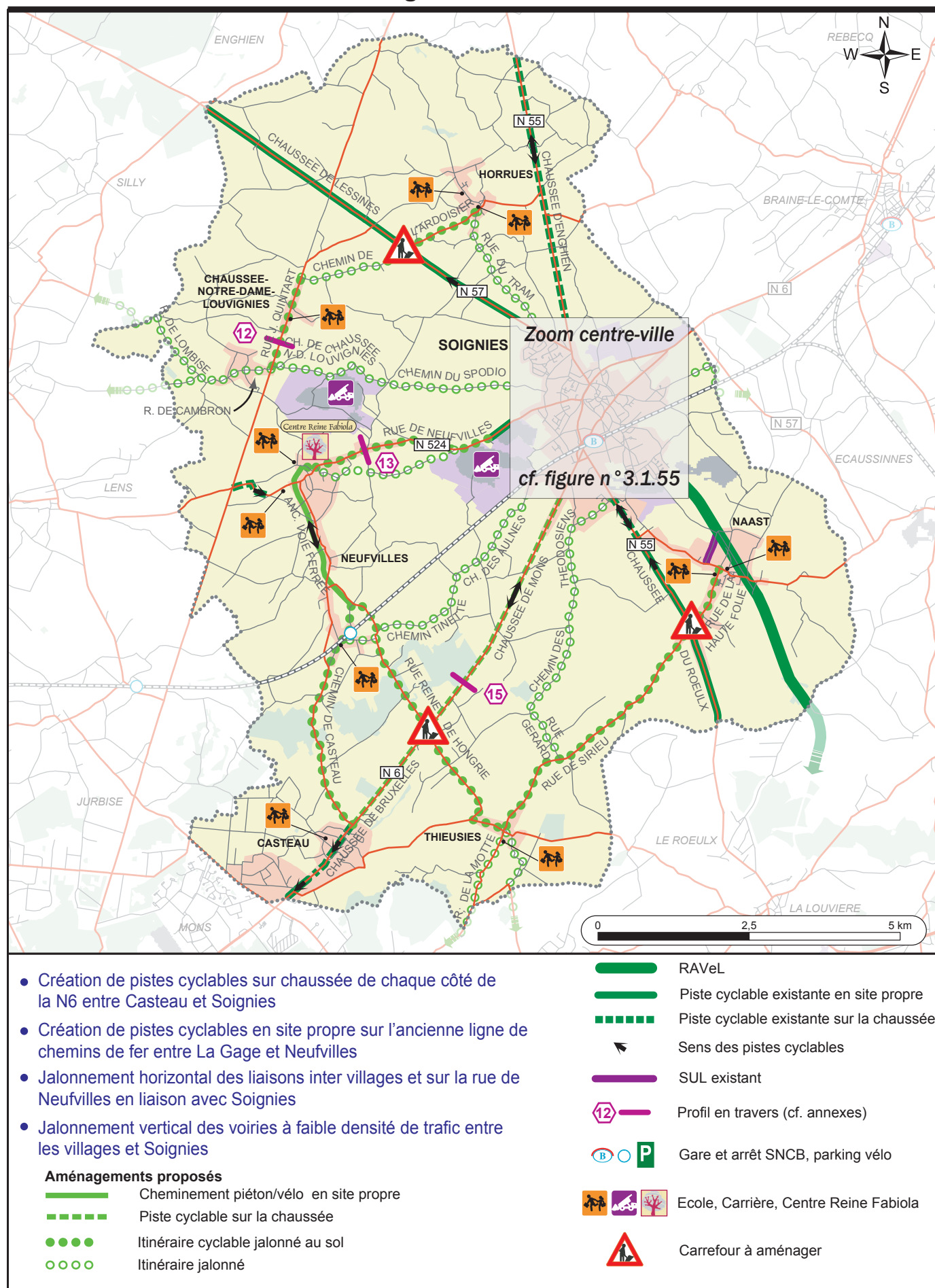


Fig. 3.1.55 Dans le centre-ville de Soignies, les liaisons cyclables visent à relier le cœur historique de Soignies avec les lotissements situés à l'Ouest de la ville et le quartier des "Carrières" situé au Sud.

Vu l'étroitesse des voiries, la plupart des aménagements proposés se "limitent" à du jalonnement. Toutefois, comme le montrent les profils en travers présentés dans les annexes 3.1.9 et 3.1.10, l'aménagement d'une bande cyclable d'un côté de la voirie est possible dans la rue de la Station, la rue Pierre-Joseph Wincqz et une partie de la rue Clerbois.

Fig. 3.1.56 Concernant le cœur historique de Soignies, la généralisation de "zones 30 km/h" et de "zones résidentielles" (vitesse limitée à 20 km/h) est recommandée, afin de sécuriser la circulation des cyclistes et des piétons.

2.3.5 Lieux recommandés d'implantation de dispositifs de stationnement pour les vélos

Fig. 3.1.57 Au niveau des villages, les écoles et les équipements sportifs et culturels constituent les principaux pôles à équiper de dispositifs de stationnement pour les vélos. De même, l'arrêt SNCB de La Gage constitue également un lieu privilégié à équiper de stationnement pour les vélos

Fig. 3.1.58 Dans le centre-ville de Soignies, les endroits à équiper d'un dispositif de stationnement pour les vélos sont les suivants : les écoles, les hôpitaux, les installations sportives, la poste, la gare SNCB, les rues commerçantes, les places publiques ...

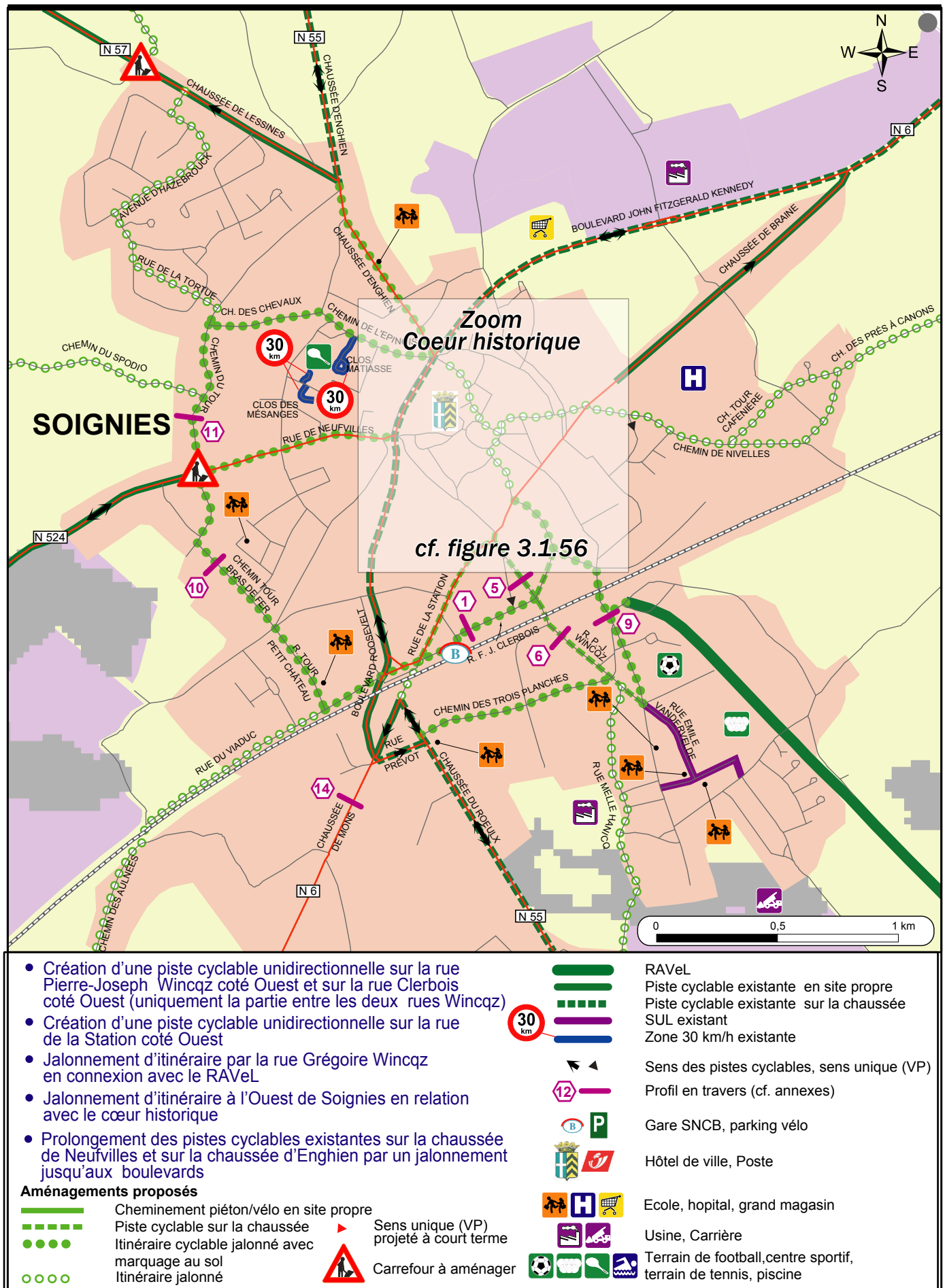
2.3.6 Mesures recommandées pour l'amélioration des cheminements piétons et personnes à mobilité réduite dans le centre-ville de Soignies

Fig. 3.1.59 Afin d'améliorer les conditions de déplacement des piétons et des PMR dans le centre-ville de Soignies, des mesures sont recommandées, notamment :

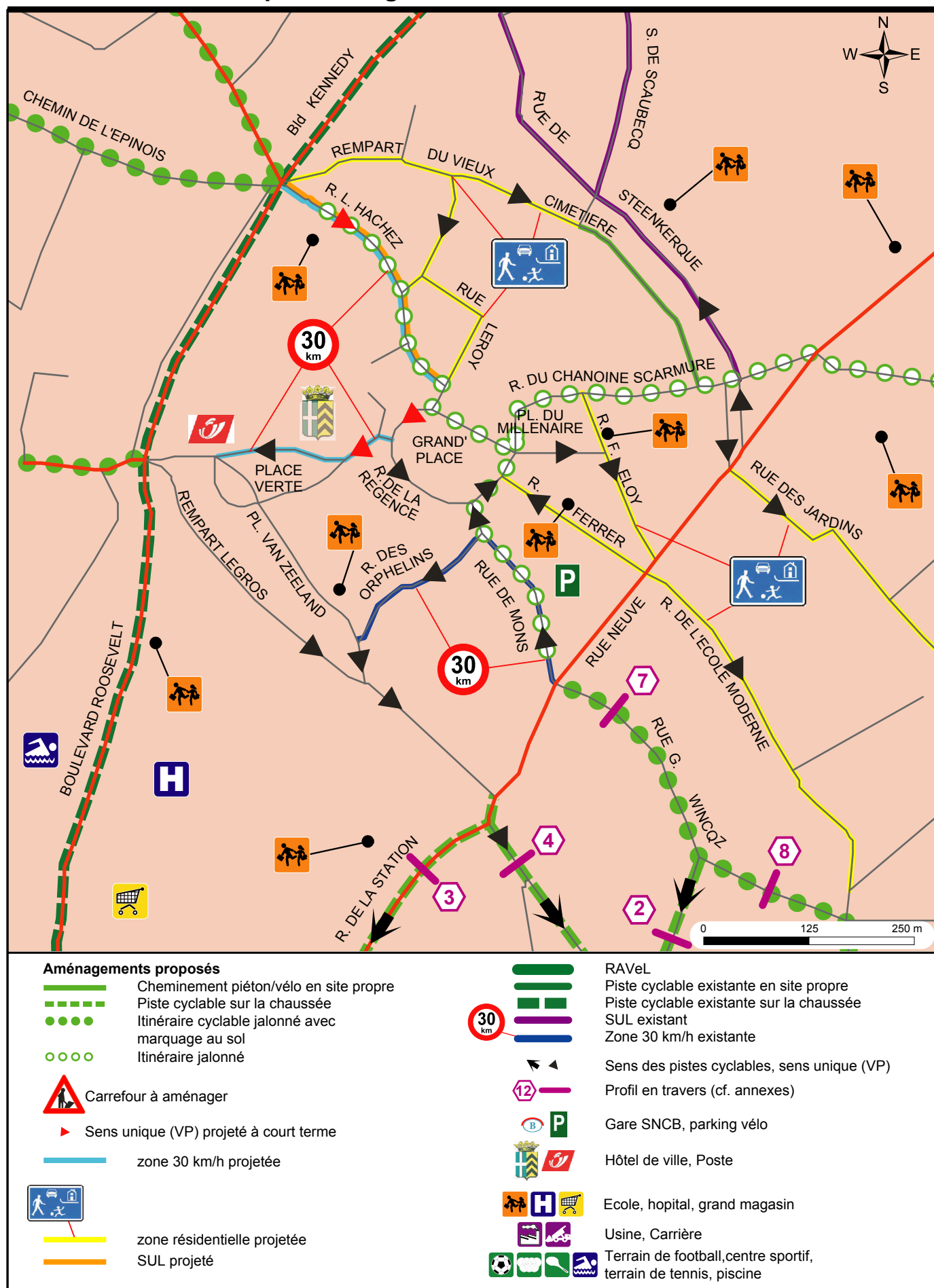
- **la sécurisation des traversées des boulevards ;**
- **la valorisation des ruelles** (rempart du Vieux Cimetière, ruelle Scafart) **et des sentiers existants** (sentier Saint-Antoine, sentier Macasca, sentier près du Hall omnisports) **propices à la circulation des piétons et PMR ;**
- **l'élargissement des trottoirs** dans le cœur historique, y compris l'axe rue de la Station - rue Neuve
- la valorisation du tunnel piétonnier sous la voie ferrée.

Par ailleurs, la "boîte à outils", réalisée par Transitec notamment et fournie en annexe aux services de la ville de Soignies, propose de nombreux principes d'aménagement pour améliorer la sécurité des déplacements des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite.

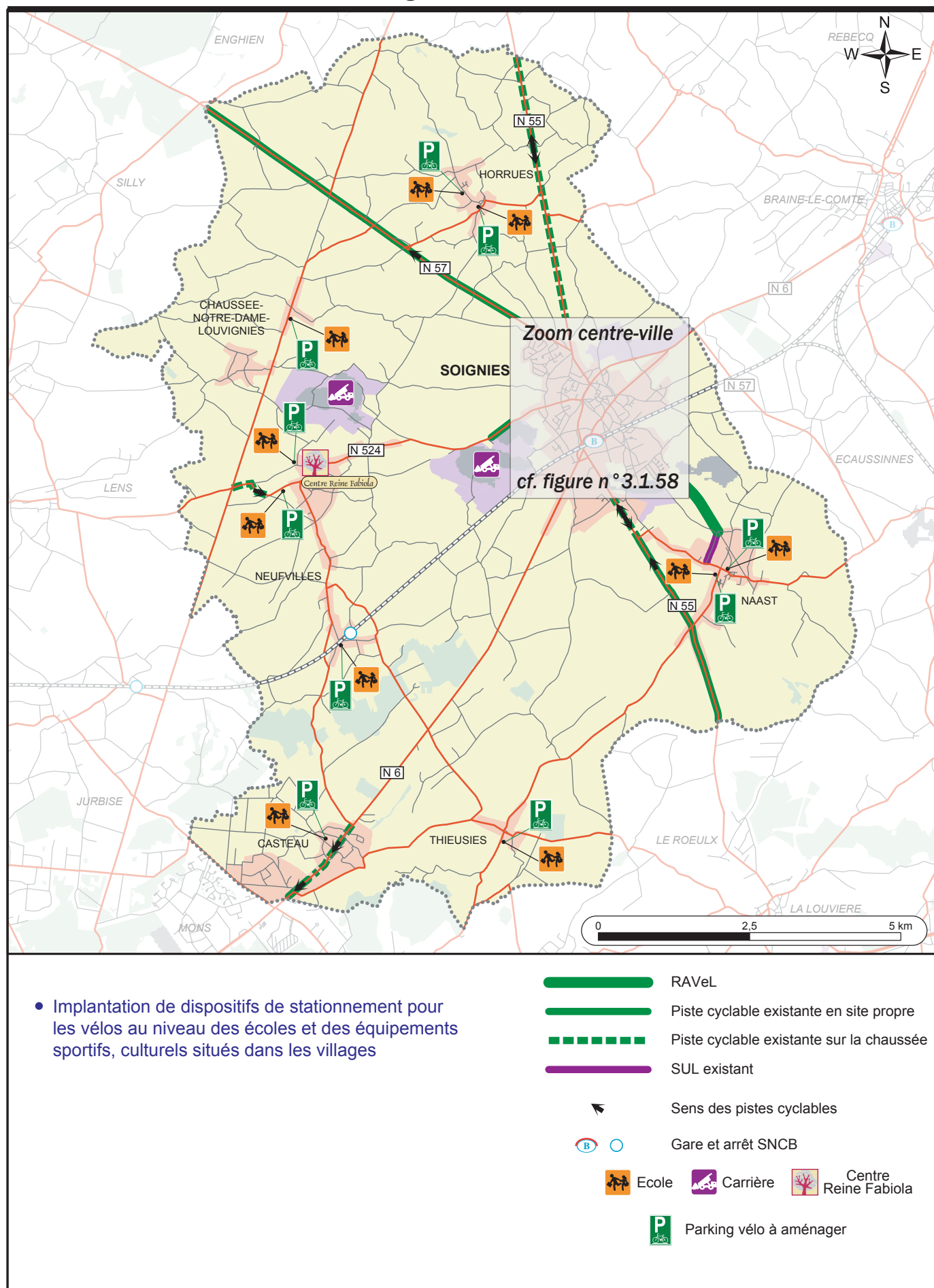
Aménagements cyclables recommandés dans le centre-ville de Soignies



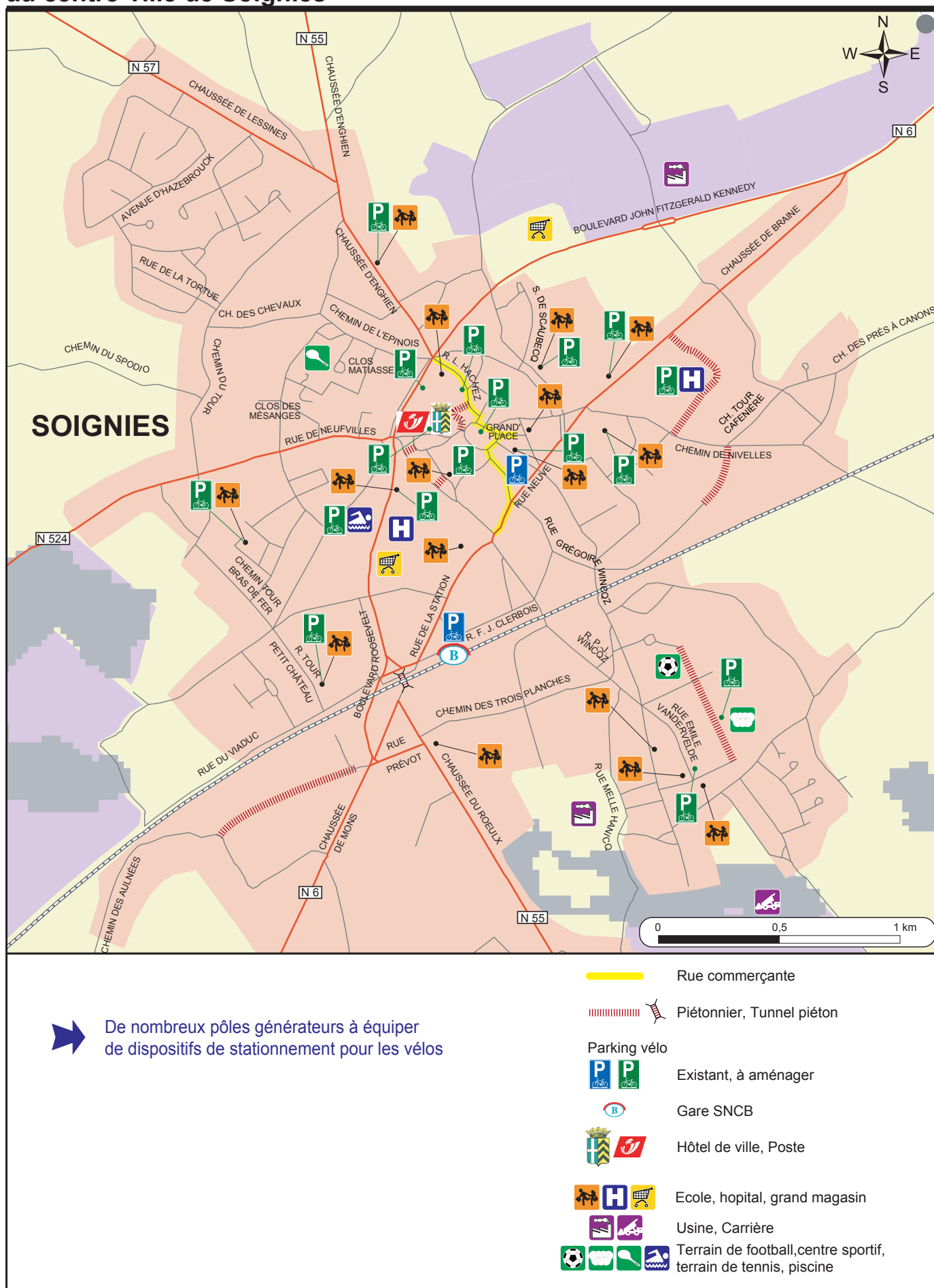
Aménagements cyclables recommandés dans le coeur historique de Soignies



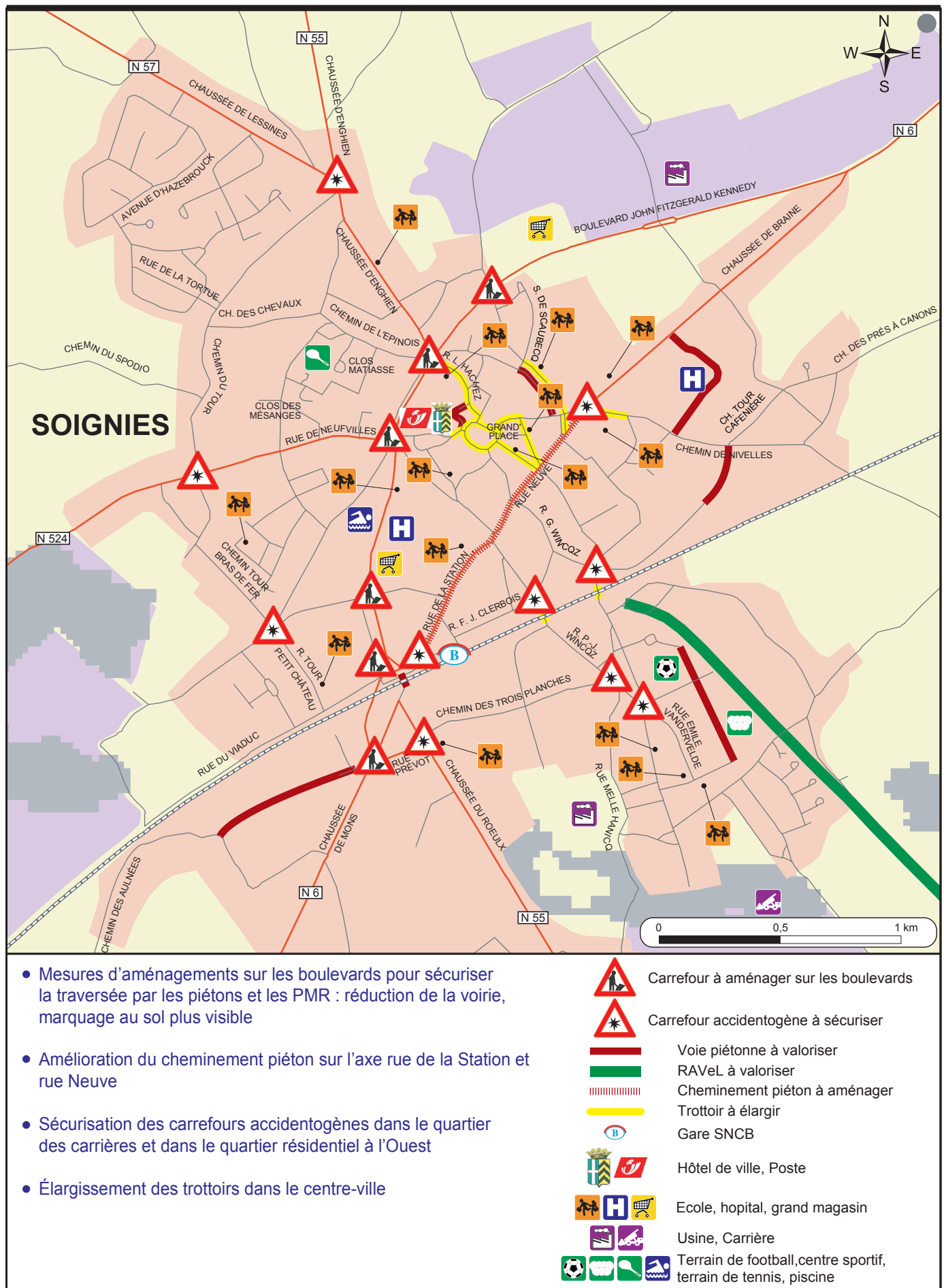
Stationnement à développer pour les cyclistes à l'échelle de la commune de Soignies



Stationnement à développer pour les cyclistes au centre-ville de Soignies



Mesures d'amélioration des cheminements piétons et PMR



3. POLITIQUE DE STATIONNEMENT (PHASE 3.2 DU PCM)

3.1 RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE DE SOIGNIES

Fig. 3.2.1 Sur la base du diagnostic, des objectifs adaptés aux différents types d'usagers ont été définis pour les divers secteurs du centre-ville :

- favoriser le stationnement des usagers de courte durée et limiter le stationnement des usagers de longue durée dans les rues commerçantes du cœur historique de Soignies (rue de la Station, rue de Mons, rue L. Hachez, Grand'Place et place du Millénaire) ;
- favoriser le stationnement des usagers de longue durée dans les secteurs adjacents au cœur historique, notamment sur les parkings de "bas de la ville" et les "boulevards" ;
- maintenir le confort de stationnement des résidents dans tous les secteurs.

Afin d'atteindre ces objectifs sectoriels, des objectifs généraux (non spécifiques aux différents types d'usagers) sont également proposés :

- faire appliquer la réglementation du stationnement, autrement dit améliorer le contrôle de l'usage du stationnement ;
- récupérer et redistribuer l'espace public au profit des autres usagers de la voirie (vélos, piétons et personnes à mobilité réduite), notamment sur la Grand'Place et la place du Millénaire.

3.2 RECENSEMENT DES PROJETS A PRENDRE EN COMPTE EN MATIERE DE STATIONNEMENT

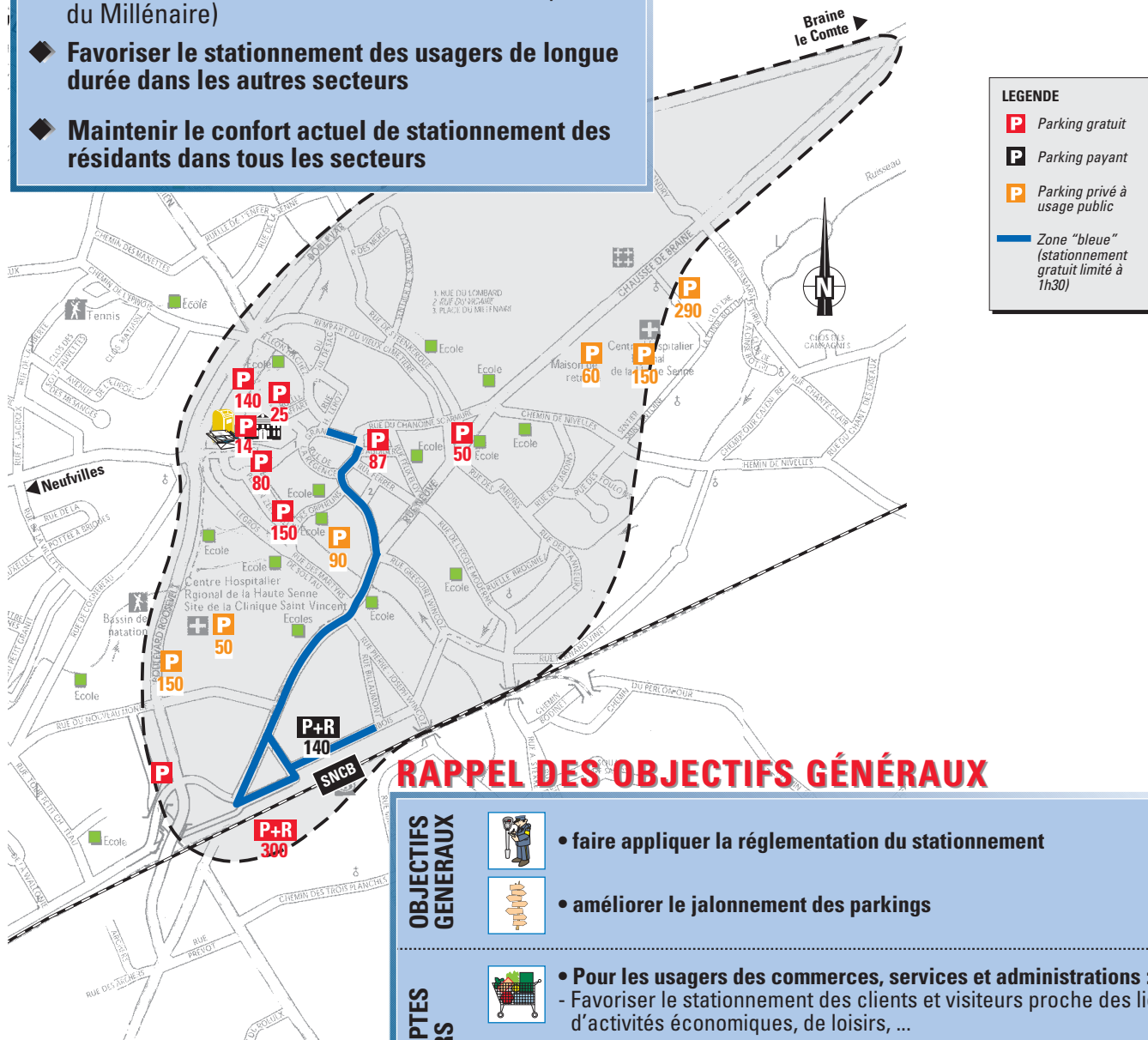
Fig. 3.2.2 Les projets en matière de stationnement à prendre en compte pour l'élaboration de la politique de stationnement sont les suivants :

- projets ayant une incidence sur l'offre :
 - réaménagement de la place Verte (projet de la ville de Soignies), entraînant une suppression de 20 places de stationnement au profit des espaces piétons ;
 - réaménagement de la rue Léon Hachez (proposition du PCM), avec la création d'environ 15 places de stationnement ;
 - réaménagement de la Grand'Place et de la place du Millénaire (proposition du PCM), entraînant une diminution du nombre de places de stationnement au profit des espaces piétons (offre future à définir) ;
 - réduction de la capacité (d'environ 40 places) du parking en terre situé à côté de la poste (en bordure des boulevards), dans le cadre du projet d'implantation du bâtiment du Ministère des finances.
- projets ayant une incidence sur la demande :
 - implantation du bâtiment du Ministère des finances à côté de la Poste (à l'horizon 2005-2006), ce qui va entraîner une augmentation de la demande de stationnement de courte et de moyenne durées aux abords de cet établissement administratif ;
 - création d'une salle de spectacle (d'une capacité de 500 places) adjacente à la place Van Zeeland, ce qui va entraîner une augmentation de la demande de stationnement en soirée et le week-end.

Objectifs de la politique de stationnement dans le centre-ville de Soignies

OBJECTIFS SECTORIELS

- ◆ Favoriser le stationnement des usagers de courte durée et limiter celui des "longues durées" dans les rues et places commerçantes (rue de la Station, rue de Mons, rue L. Hachez, Grand'Place et place du Millénaire)
- ◆ Favoriser le stationnement des usagers de longue durée dans les autres secteurs
- ◆ Maintenir le confort actuel de stationnement des résidents dans tous les secteurs



RAPPEL DES OBJECTIFS GÉNÉRAUX

OBJECTIFS GÉNÉRAUX



- faire appliquer la réglementation du stationnement



- améliorer le jalonnement des parkings

OBJECTIFS ADAPTES AUX USAGERS



- Pour les usagers des commerces, services et administrations :
 - Favoriser le stationnement des clients et visiteurs proche des lieux d'activités économiques, de loisirs, ...



- Pour les résidents :
 - Favoriser le stationnement des résidents proche de leur lieu d'habitation



- Pour les navetteurs :
 - Offrir aux employés du centre-ville des possibilités importantes de stationnement de longue durée aux abords du cœur historique commerçant de Soignies

AUTRE OBJECTIF



- Récupérer et redistribuer l'espace public (notamment sur la Grand'Place et la place du Millénaire)

Projets en matière de stationnement à prendre en compte

LES PROJETS AYANT UNE INCIDENCE SUR L'OFFRE

- ◆ Réaménagement de la place Verte (projet de la ville de Soignies)
-> suppression d'environ 20 places au profit des espaces piétons
- ◆ Réaménagement de la rue Léon Hachez (proposition du PCM)
-> création d'environ 15 places de stationnement
- ◆ Réaménagement de la place du Millénaire et de la Grand'Place (offre future à définir)
- ◆ Réduction de la capacité du parking en terre situé "derrière la Poste" dans le cadre du projet d'implantation du "bâtiment des Finances" (suppression d'environ 40 places)



LES PROJETS AYANT UNE INCIDENCE SUR LA DEMANDE

- ◆ Implantation à court terme du "bâtiment des Finances" (situé derrière la Poste)
-> augmentation de la demande de stationnement de courte et moyenne durée aux abords de cet établissement administratif
- ◆ Création d'une salle de spectacle adjacente à la place Van Zeeland (capacité envisagée = 300 à 500 places)
-> augmentation de la demande de stationnement en soirée et le week-end

- ➔ Globalement, des projets ayant un faible impact sur l'offre totale de stationnement du centre-ville de Soignies : suppression d'environ 100 places dans le cœur historique (soit une réduction de 12 % de l'offre actuelle - env. 830 places)
- ➔ L'implantation d'une administration fédérale va générer une nouvelle demande à satisfaire dans le "bas de la ville" (localisation des principaux parkings)

Globalement, ces projets ont donc une incidence sur l'offre totale de stationnement public dans le centre-ville de Soignies : suppression d'environ 100 places de stationnement, soit une réduction de 12% de l'offre actuelle de stationnement dans le cœur historique (830 places).

3.3 CONCEPT DE POLITIQUE DE STATIONNEMENT RECOMMANDE

Fig. 3.2.3 Le concept de politique de stationnement recommandé dans le centre-ville de Soignies repose sur la mise en œuvre des principes suivants :

- **réglementation du secteur commerçant** (rue de la Station, rue Neuve, rue de Mons, Grand'Place, place du Millénaire, rue L. Hachez, rue de la Régence, rue du Lombard et place Verte) **en stationnement de courte durée**, afin de favoriser l'accueil des clients des commerces et des services ;
- **réglementation du secteur de la gare SNCB en stationnement de courte durée**, afin de favoriser l'usage des parkings-relais existants par les navetteurs et d'améliorer le confort de stationnement des habitants ;
- **réglementation des parkings du bas de la ville et des "boulevards" en stationnement de longue durée**, afin de favoriser le stationnement des navetteurs ;
- **mise en œuvre de dispositifs spécifiques, afin de favoriser le stationnement des résidents** dans tous les secteurs du centre-ville.

3.4 GENERATION ET EVALUATION DE SCENARIOS DE GESTION DU STATIONNEMENT DANS LE CENTRE-VILLE DE SOIGNIES

Fig. 3.2.4 Sur la base des objectifs définis et du concept recommandé, deux variantes de gestion du stationnement dans le secteur commerçant ont été évaluées :

- variante 1 : maintien du stationnement gratuit à durée limitée dans le temps ("zone bleue") ;
- variante 2 : mise en place de stationnement payant à durée limitée dans le temps.

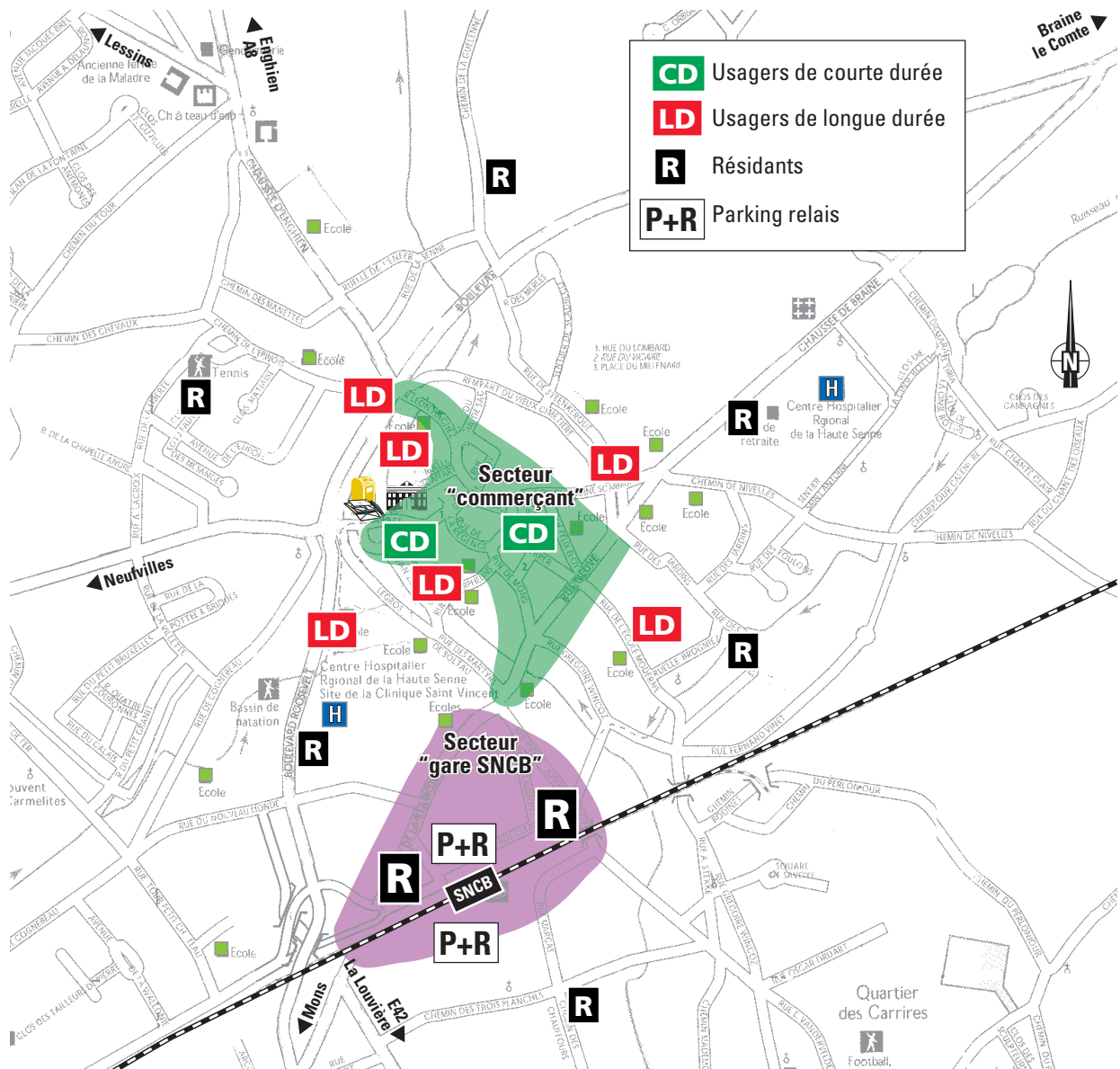
Ces deux variantes ont été évaluées en fonction des critères suivants :

- impact sur les usagers ;
- efficacité du mode de gestion ;
- recettes potentielles attendues ;
- acceptation du mode de gestion par les usagers ;
- coût de mise en œuvre.

Les deux variantes peuvent s'avérer efficaces avec un contrôle adéquat et ainsi permettre de favoriser le stationnement des clients des commerces et services.

Par contre, si la variante 1 ("zone bleue") apparaît plus facile à mettre en place "politiquement" (vis-à-vis des usagers et des commerçants), techniquement et financièrement (pose uniquement de panneaux), elle ne permet pas de dégager des ressources suffisantes pour financer le contrôle du stationnement (les recettes potentielles sont limitées au seul produit des amendes). La variante 1 n'est donc pas recommandée.

Concept de politique de stationnement recommandé



- ◆ **Réglementation du secteur commerçant en stationnement de courte durée afin de favoriser l'accueil des clients des commerces et services.**
- ◆ **Réglementation du secteur "gare SNCB" en stationnement de courte durée, afin de favoriser l'usage des parkings-relais par les navetteurs, avec mise en place de "cartes riverains" pour garantir le confort de stationnement des résidents.**
- ◆ **Accueil des usagers de longue durée (notamment les pendulaires) dans les parkings du "Bas de la Ville", sur les "boulevards" et dans les secteurs adjacents au secteur commerçant.**
- ◆ **Maintien du confort actuel du stationnement des riverains dans l'ensemble du centre-ville.**

Quelle gestion du stationnement dans le centre-ville commerçant de Soignies ?

A Principes de base

Lorsque l'offre est inférieure à la demande

Tri des usagers

Condition

Politique de gestion adaptée

B  **Pas de politique de stationnement sans durée limitée**



pour les clients des commerces
pour les services, les navetteurs dynamiques
pour les navetteurs fixes et les résidents

< 1 à 2 heures : besoins de courte durée
2 à 3-4 heures : besoins de moyenne durée
> 4 heures : besoins de longue durée

C Quels moyens possibles de réglementation des durées ?

	1 Stationnement gratuit limité (zone bleue ou zone blanche à durée limitée)	2 Stationnement payant
Gestion des usagers	⚡ Contrôle des durées des usagers de courte durée (maxi 2 heures)	+ Contrôle strict des durées (ticket = heure d'arrivée, ...)
Efficacité	+ Souplesse de gestion (durées autorisées)	+ Souplesse de gestion (durées, tarifs, usagers)
Recettes générées	⚡ Pas de recettes pour la commune (hormis les redevances en cas d'infraction)	+ Recettes assurées
Acceptation par les usagers	+ "Politiquement" plus facile à mettre en place	⚡ Aspect négatif, mais peut être atténué par : - première 1/2 heure et/ou pause de midi gratuite (clients des commerces) - faveurs aux résidents
Contrôle	- Impossibilité de dégager des ressources pour assurer le contrôle	+ Possibilité de dégager des ressources pour assurer le contrôle
Coût de mise en œuvre	+ Investissements "légers" (panneaux et marquages)	- Investissements "lourds" (horodateurs, ...)

VARIANTE NON RECOMMANDÉE

VARIANTE A EVALUER

Périodes d'application :



- en principe, réglementation durant les heures de bureaux et d'ouverture des commerces
- en cas d'interruption à midi, attention aux navetteurs "déguisés" en usagers de moyenne durée (2 x demi-journées cumulées)

Mesures pour les résidents :

- hors zones à durée limitée, dans les quartiers résidentiels => places réservées aux résidents
- dans les zones à durée réglementée => macarons, cartes riverains
-  Attention aux navetteurs "déguisés" en riverains, sous-location

- ◆ A l'échelle du centre-ville de Soignies, l'introduction du stationnement payant dans ces rues commerçantes est recommandée, afin de favoriser la rotation des places de stationnement et donc améliorer l'accessibilité aux commerces.
- ◆ En outre, les recettes du stationnement payant permettent de financer le contrôle du stationnement dans l'ensemble du centre-ville.

La variante 2 (mise en place de stationnement payant à durée limitée) présente deux inconvénients :

- elle nécessite d'importants investissements (achats d'horodateurs et d'un système de gestion spécifique) ;
- elle demande une concertation efficace avec les usagers et les commerçants.

Par contre, elle permet de dégager des ressources (recettes des horodateurs et produits des amendes) pour assurer le contrôle du stationnement dans l'ensemble du centre-ville.

La mise en place de stationnement payant à durée limitée dans le secteur commerçant de Soignies (rue de la Station, rue Neuve, rue de Mons, Grand'Place, place du Millénaire, rue L. Hachez, rue de la Régence, rue du Lombard et place Verte) **est donc recommandée.**

3.5 POLITIQUE DE STATIONNEMENT RECOMMANDEE DANS LE CENTRE-VILLE DE SOIGNIES

3.5.1 Zones de stationnement recommandées

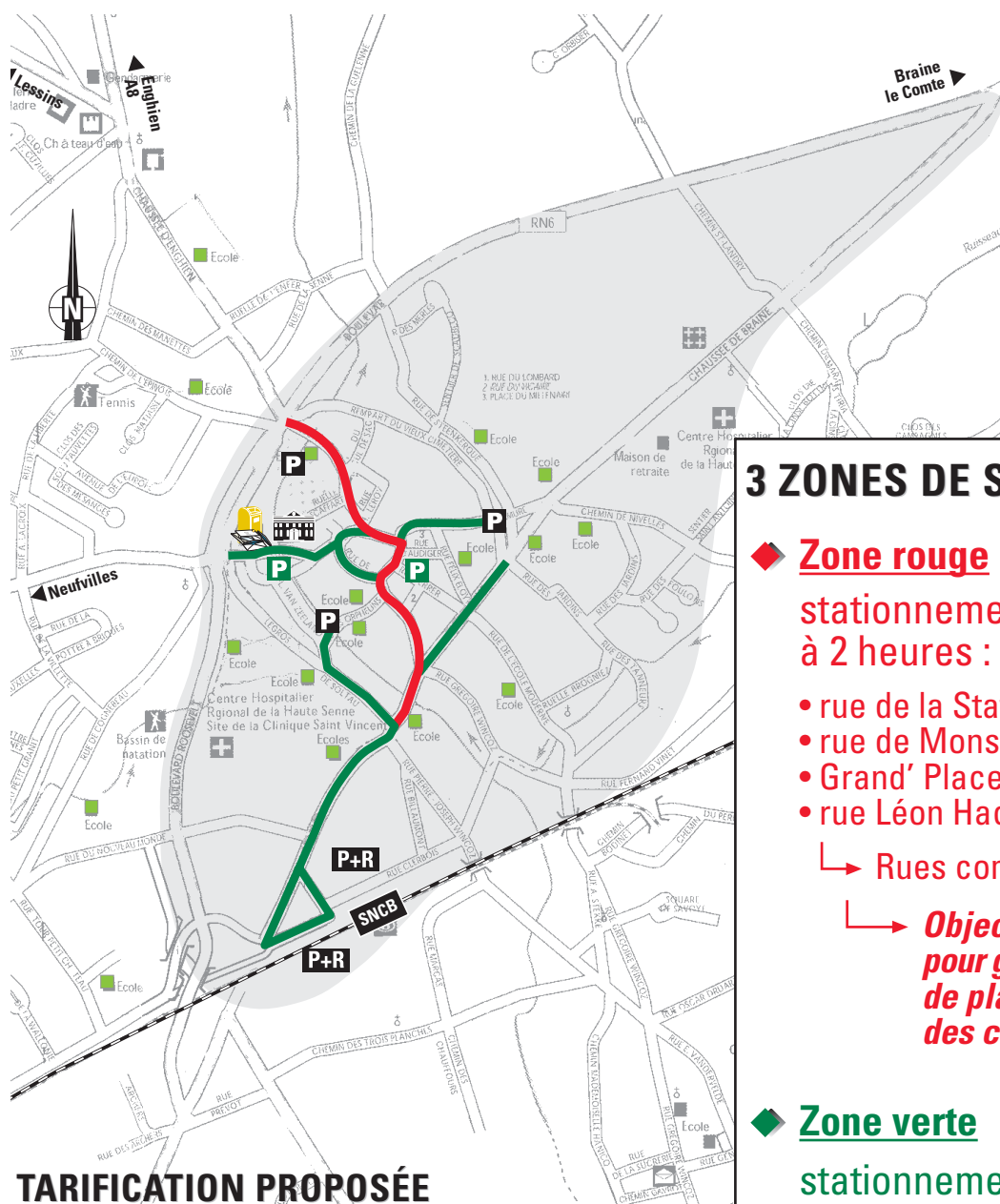
Fig. 3.2.5 Sur la base de la mise en œuvre recommandée de stationnement payant dans le centre-ville de Soignies, deux zones de stationnement payantes ont été définies :

- **mise en œuvre d'une "zone rouge"** (environ 75 places) **dans les rues commerçantes** (rue de la Station, rue de Mons, Grand'Place et rue Léon Hachez), **où le stationnement payant est limité à deux heures**, afin de favoriser une rotation élevée des places de stationnement pour permettre l'accueil des clients des commerces et des services ;
- **mise en œuvre d'une "zone verte"** (environ 410 places) **dans les rues situées à proximité de la "zone rouge"** (rue Neuve, rue des Martyrs de Soltau, rue Chanoine Scarmure, rue de la Régence, place du Millénaire et place Verte) **et dans la quartier de la Gare** (rue de la Station, square Bordet), **où le stationnement payant est limité à quatre heures**, afin de :
 - favoriser le stationnement des usagers de moyenne durée à proximité des commerces et services ;
 - limiter le stationnement des navetteurs dans le quartier de la Gare, tout en permettant l'accueil d'usagers de courte et moyenne durées.

Par ailleurs, afin de maintenir les possibilités de stationnement (gratuit) des riverains dans les rues réglementées en "zone rouge " et en "zone verte", **la mise en place du système de la "carte riverain" est recommandée.** La "carte riverain" permet de stationner gratuitement et de manière illimitée dans toute ou partie des zones payantes (étude de détail à réaliser).

Dans le reste du centre-ville de Soignies, le maintien du stationnement gratuit et illimité dans le temps est recommandé, afin de maintenir le confort de stationnement pour les riverains et de favoriser le stationnement des usagers de longue durée, notamment dans les parkings du "bas de la ville" (place Van Zeeland et parking de la poste).

Politique de stationnement recommandée dans le centre-ville de Soignies



TARIFICATION PROPOSÉE

◆ Zone rouge - 76 places

0,5 h	→	0 € (ticket)
1h	→	0,5 €
1,5h	→	1 €
2h	→	1,50 €

◆ Zone verte - 407 places

0,5 €/h de la 1ère à la 4ème heure (1ère 1/2h gratuite)

3 ZONES DE STATIONNEMENT

◆ Zone rouge

stationnement payant limité à 2 heures :

- rue de la Station
- rue de Mons
- Grand' Place
- rue Léon Hachez

↳ Rues commerçantes

↳ **Objectifs : rotation élevée pour garantir la disponibilité de places pour les clients des commerces**

◆ Zone verte

stationnement payant limité à 4 heures :

- rue de la Station
- rue Neuve
- rue M. de Soltau
- rue Ch. Scarmure
- rue de la Régence
- Place Verte

◆ Zone de stationnement gratuit et illimité dans le temps dans les autres secteurs

3.5.2 Tarification recommandée dans les deux zones payantes

Fig. 3.2.5 La mise en place de stationnement payant ne doit pas constituer un frein au dynamisme des commerces et services du centre-ville de Soignies, en dissuadant le stationnement des clients (qui refuseraient de payer le stationnement).

Ainsi, **la tarification recommandée dans la "zone rouge"** (stationnement payant limité à deux heures) **propose la gratuité de la première demi-heure de stationnement**. Cette mesure permet le maintien du stationnement gratuit pour 60% des usagers actuels stationnant dans les rues commerçantes.

Au-delà de la première demi-heure (gratuite), **la tarification recommandée dans la "zone rouge" est la suivante :**

- **0,50 € pour une heure de stationnement ;**
- **1,00€ pour une heure et demie de stationnement ;**
- **1,50€ pour deux heures de stationnement.**

De même, **la tarification recommandée dans la "zone verte" propose la gratuité de la première demi-heure de stationnement, puis un coût de 0,50 € / heure de stationnement, de la première à la quatrième heure de stationnement.**

3.5.3 Modalités de mise en oeuvre de la politique de stationnement recommandée

Fig. 3.2.6 La mise en oeuvre de la politique de stationnement recommandée dans le centre-ville nécessite :

- **l'instauration d'un "règlement taxe" par décision du Conseil communal**, permettant à la commune de percevoir directement le produit des recettes et des infractions du stationnement payant ;
- **l'achat de 20 horodateurs et d'un système informatique de gestion** par les services de la commune ;
- **la mise en place du système de "carte riverain"** par les services de la commune ;
- **l'embauche de quatre agents de contrôle et d'un agent administratif** (chargé du suivi de la gestion du stationnement, de la gestion du système de "carte riverain" et du recouvrement des infractions, en collaboration avec le receveur communal).

Modalités d'application de la politique de stationnement

➔ Instauration d'un "règlement taxe" par décision du Conseil communal

↳ *Permet à la commune de percevoir directement les produits des recettes et des infractions du stationnement public*

➔ Définition des 3 zones de stationnement (rouge - vert - gratuit)

➔ Instauration de la "carte riverain"

➔ Achat d'horodateurs et des systèmes de gestion/contrôle par la commune

Principe = 1 horodateur/20 places/ côté de rue



20 horodateurs nécessaires :

- zone rouge = 7 horodateurs
- zone verte = 13 horodateurs

➔ Contrôle du stationnement par des "stewards" embauchés par la commune

Nombre de "stewards" nécessaires :

1) $\approx 500 \text{ places à contrôler} \times 3 \text{ passages/j} = 1'500 \text{ places}$

↳ *Ratio = 1 couple de stewards/500 places soit 6 stewards nécessaires*

2) Ratio "Etterbeek"

↳ *Ratio = 1 steward/250 places soit 2 stewards nécessaires*

Les contraintes = contrôle de la zone rouge 6 jours/semaine, congés, maladies, absences, ...



4 stewards recommandés

➔ Suivi du recouvrement et des infractions



1 agent administratif

4. PLAN DE JALONNEMENT (PHASE 3.3 DU PCM)

4.1 PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS DU JALONNEMENT SUR LE RESEAU AUTOROUTIER

Fig. 3.3.1 Les modifications du jalonnement routier proposées dans le PCM sont principalement liées à la mise en service de la N57, entre l'autoroute E19 et la N6 (chaussée de Braine) au printemps 2004. Cette nouvelle infrastructure modifie entièrement l'accessibilité à la commune de Soignies depuis le réseau autoroutier.

Ainsi, la mise en place d'un nouveau plan de jalonnement doit permettre :

- de favoriser l'utilisation de cette nouvelle N57 (aménagée en rase campagne) pour l'accessibilité à la commune de Soignies depuis les autoroutes E19 et E42, en provenance de l'Est de la Wallonie ;
- de dissuader l'utilisation de l'itinéraire actuel d'accès à Soignies depuis l'échangeur du Roeulx, via la N55, qui traverse le centre-ville de la commune du Roeulx.

Atteindre ces deux objectifs liés à la mise en service de la nouvelle N57 apparaît d'autant plus nécessaire qu'un important trafic de poids lourds emprunte actuellement la N55 entre les autoroutes E19-E42 et les communes de Soignies, Enghien et Ghislenghien.

Fig. 3.3.1 Les principales modifications du jalonnement sur le réseau autoroutier sont donc les suivantes :

- sur l'E42, en provenance de l'Est de la Wallonie ou de La Louvière : jalonnement de Soignies via la N501 au niveau de l'échangeur de La Louvière ;
- sur l'E19, en provenance de Bruxelles et du Brabant Wallon : jalonnement de Soignies via la nouvelle N57 au niveau de l'échangeur de Feluy ;
- sur l'E19-E42, en provenance de Mons, suppression du jalonnement de Soignies via la N55 au niveau de l'échangeur du Roeulx.

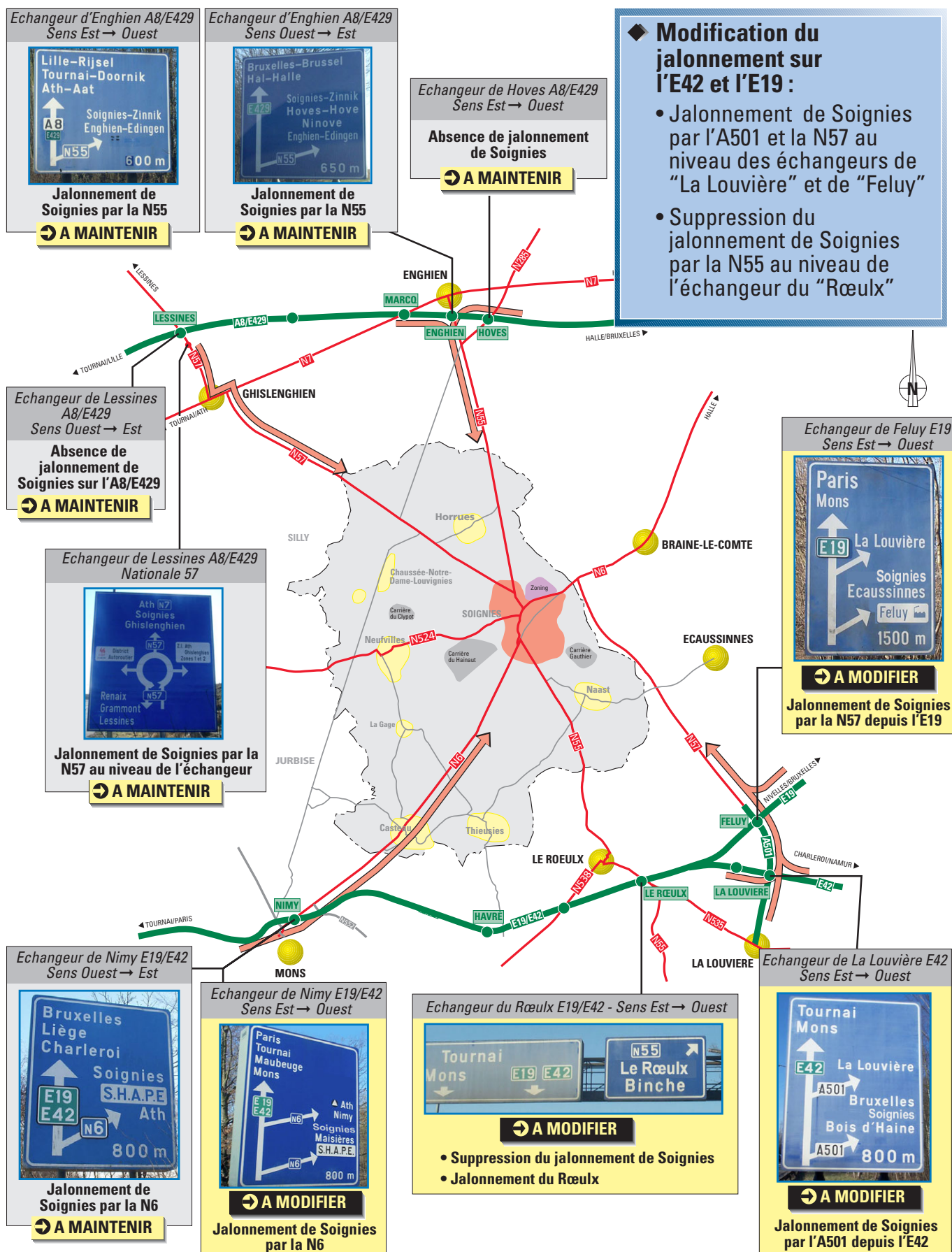
4.2 PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS DU JALONNEMENT SUR LE RESEAU DES ROUTES NATIONALES

Fig. 3.3.2 Les modifications du jalonnement sur le réseau des routes nationales sont liées non seulement à la mise en service de la N57, mais également à la récente ouverture de l'autoroute E429 (Bruxelles-Tournai), située au Nord de Soignies, et pour laquelle le jalonnement routier n'a jamais été adapté.

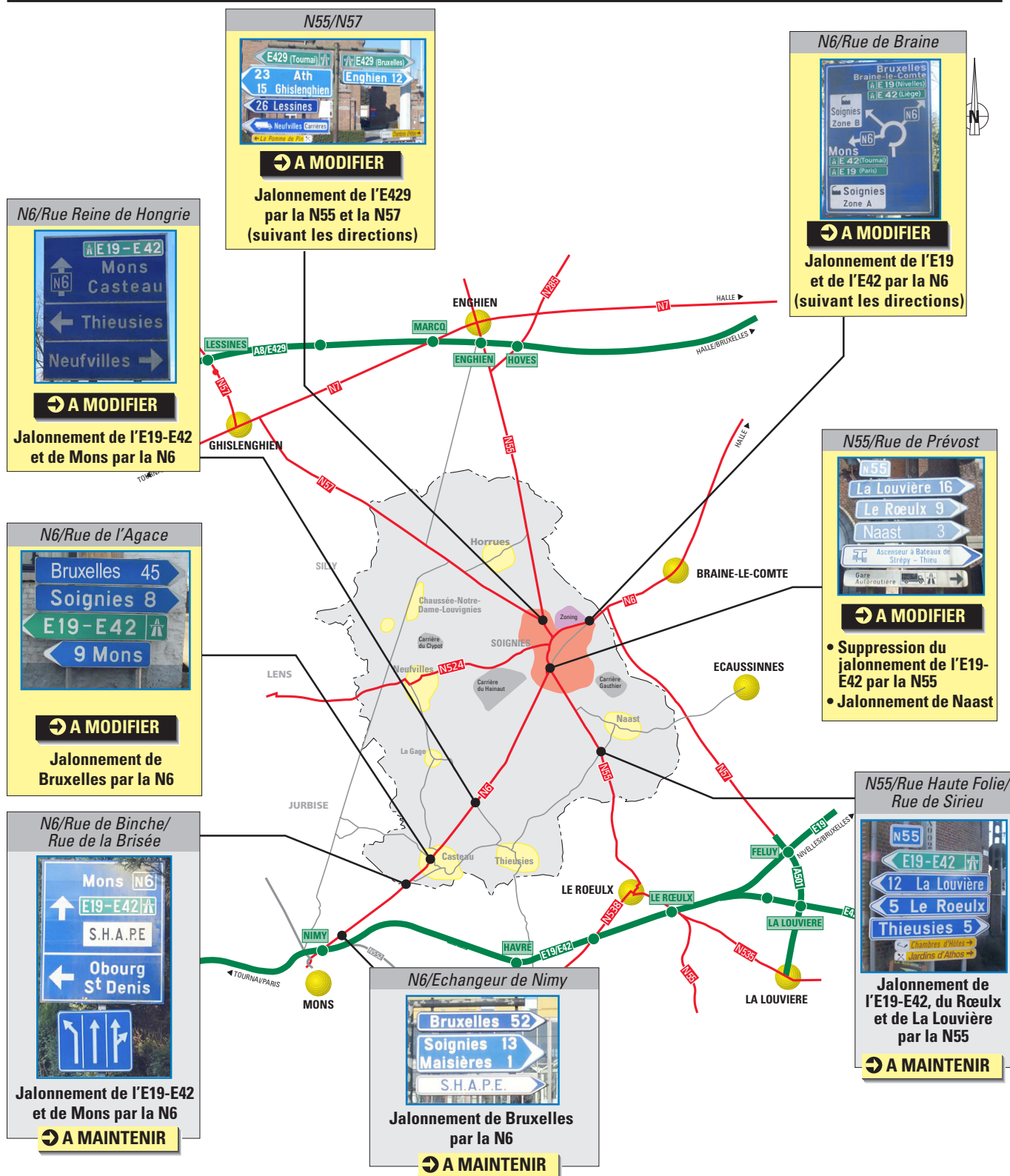
Les principales modifications du jalonnement sur le réseau des routes nationales sont donc les suivantes :

- jalonnement de l'E429 via la N6 à partir de l'échangeur de Nimy, situé sur l'E19-E42 ;
- jalonnement de l'E429 via la N57 ou la N55 (suivant les destinations) à partir du centre-ville de Soignies ;
- jalonnement de l'E19 et de l'E42 via la N6 ou la nouvelle N57 suivant les destinations à partir du centre-ville de Soignies ;
- suppression du jalonnement de l'E19 et de l'E42 via la N55 (chaussée du Roeulx) à partir du centre-ville de Soignies.

Propositions de modifications du jalonnement sur le réseau autoroutier



Proposition de modifications du jalonnement des principales directions depuis Soignies sur le réseau RGG (Nationales)



- ◆ Jalonnement de l'A8/E429 par la N55 et/ou la N57 depuis le centre-ville de Soignies
- ◆ Jalonnement de l'E19 et de l'E42 par la "nouvelle" N57 depuis le centre-ville de Soignies

4.3 PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS DU JALONNEMENT SUR LES BOULEVARDS (N6)

De même, à l'intérieur du centre-ville de Soignies, les modifications du jalonnement sur les "boulevards" (N6) sont liées à l'ouverture de la N57, mais également à la récente mise en service de l'autoroute E429.

Fig. 3.3.3 Les principales modifications du jalonnement sur les boulevards, dans le sens Sud->Nord, sont donc les suivantes :

- au niveau du carrefour du "bas du Viaduc" (intersection N6/N55 au Sud du centre-ville de Soignies) :
 - jalonnement de l'E19 et de l'E42 par les "boulevards"(N6), en relation avec la nouvelle N57;
 - jalonnement de l'E429 par les "boulevards" (N6), en relation avec la N57 (chaussée de Lessines) ou la N55 (chaussée d'Enghien), situées au Nord de Soignies ;
 - suppression du jalonnement de l'E19 et de l'E42 via la N55 (chaussée du Roeulx) ;
- au niveau des carrefours boulevard Roosevelt (N6) / rue de la Station et boulevard Roosevelt (N6) / place Verte / rue de Neufvilles et de la place du Vivier (intersection N6 / N55-N57) :
 - maintien de la continuité du jalonnement de l'E19 et de l'E42 par les "boulevards"(N6), en relation avec la nouvelle N57 ;
 - maintien de la continuité du jalonnement de l'E429 par les "boulevards" (N6), en relation avec la N57 (chaussée de Lessines) ou la N55 (chaussée d'Enghien), situées au Nord de Soignies.

Fig. 3.3.4 Les principales modifications du jalonnement sur les boulevards, dans le sens Nord-> Sud, sont donc les suivantes :

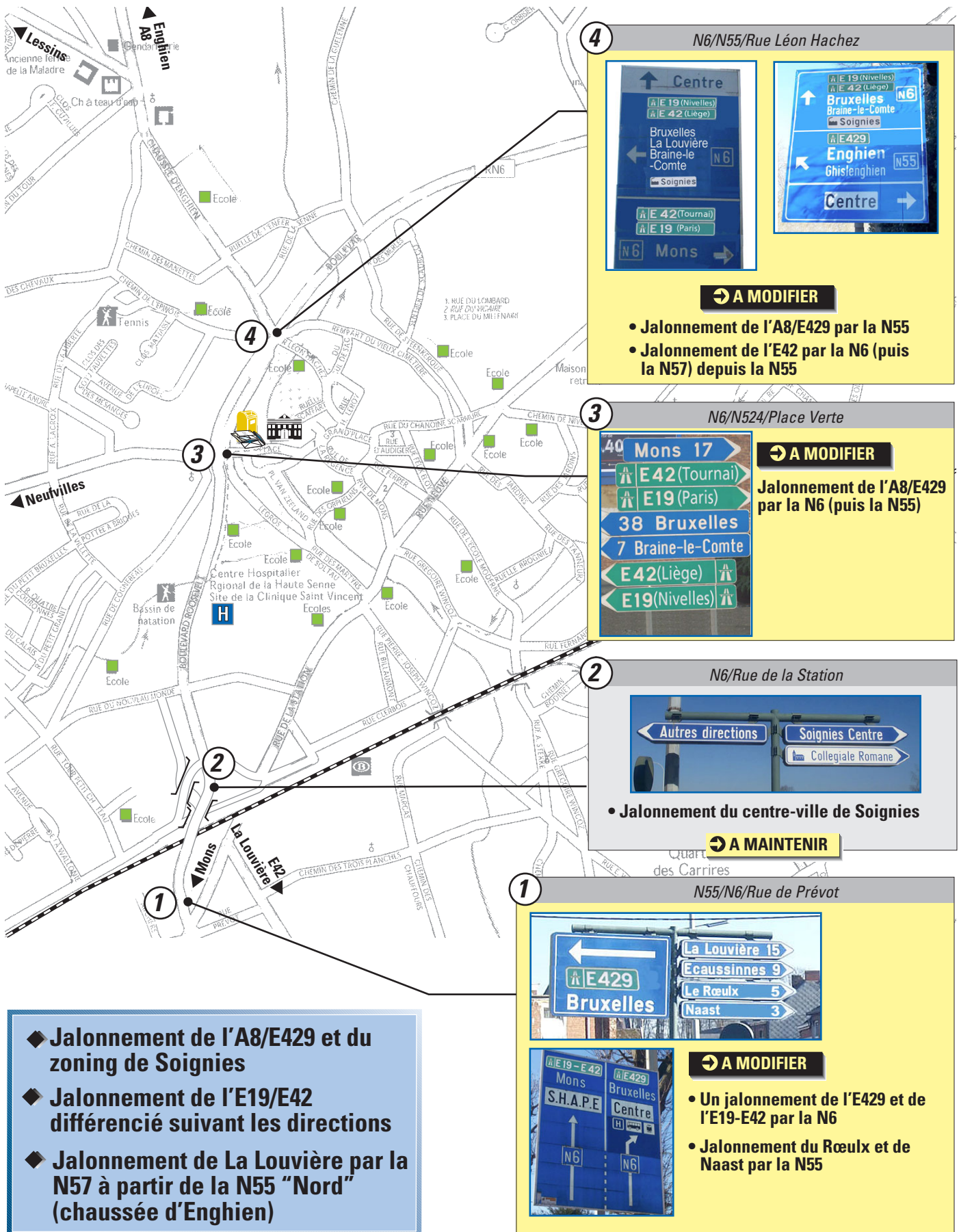
- au niveau de la place du Vivier :
 - jalonnement de l'E19 et de l'E42 par les "boulevards"(N6), en relation avec la nouvelle N57;
 - jalonnement de l'E429 par la chaussée d'Enghein (N55-N57), en relation avec la N57 (chaussée de Lessines) ou la N55 (chaussée d'Enghien), situées au Nord de Soignies ;
- au niveau des carrefours boulevard Roosevelt (N6) / place Verte / rue de Neufvilles, boulevard Roosevelt (N6) / rue de la Station et du carrefour du "bas du Viaduc" :
 - suppression du jalonnement de l'E19-E42, de La Louvière et de Binche via la N55 (chaussée du Roeulx) ;
 - jalonnement de l'E19-E42 via la N6 (chaussée de Mons), à destination de Mons ou Tournai.

4.4 SYNTHESE : JALONNEMENT RECOMMANDE A COURT TERME (AVEC LA MISE EN SERVICE DE LA N57 AU PRINTEMPS 2004)

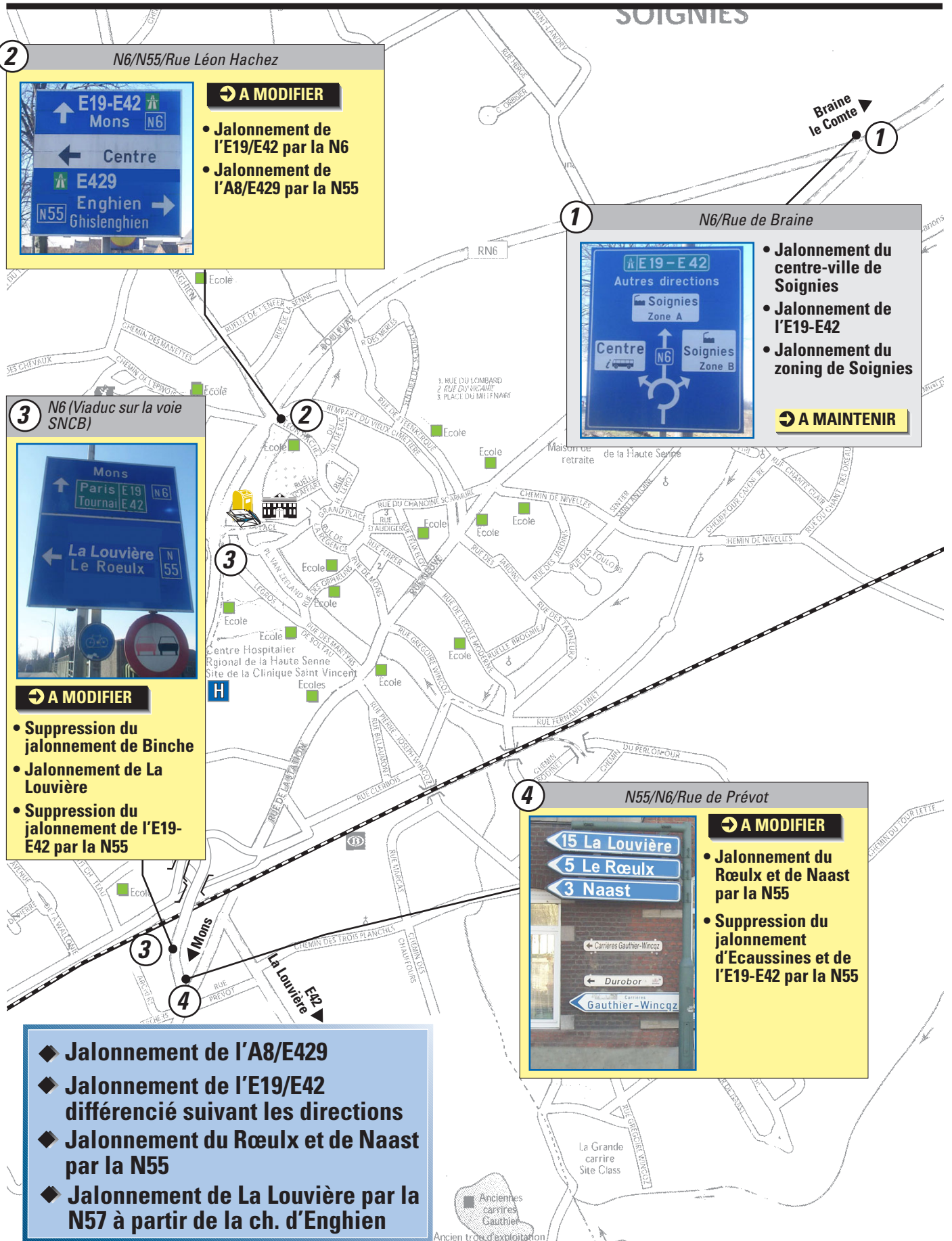
Fig. 3.3.5 et 3.3.6 Les figures 3.3.5 et 3.3.6 présentent la synthèse des modifications en matière de jalonnement routier recommandées par le PCM et mettent en évidence la continuité du jalonnement de chacune des grandes directions à assurer sur les routes nationales situées sur le territoire de la commune de Soignies.



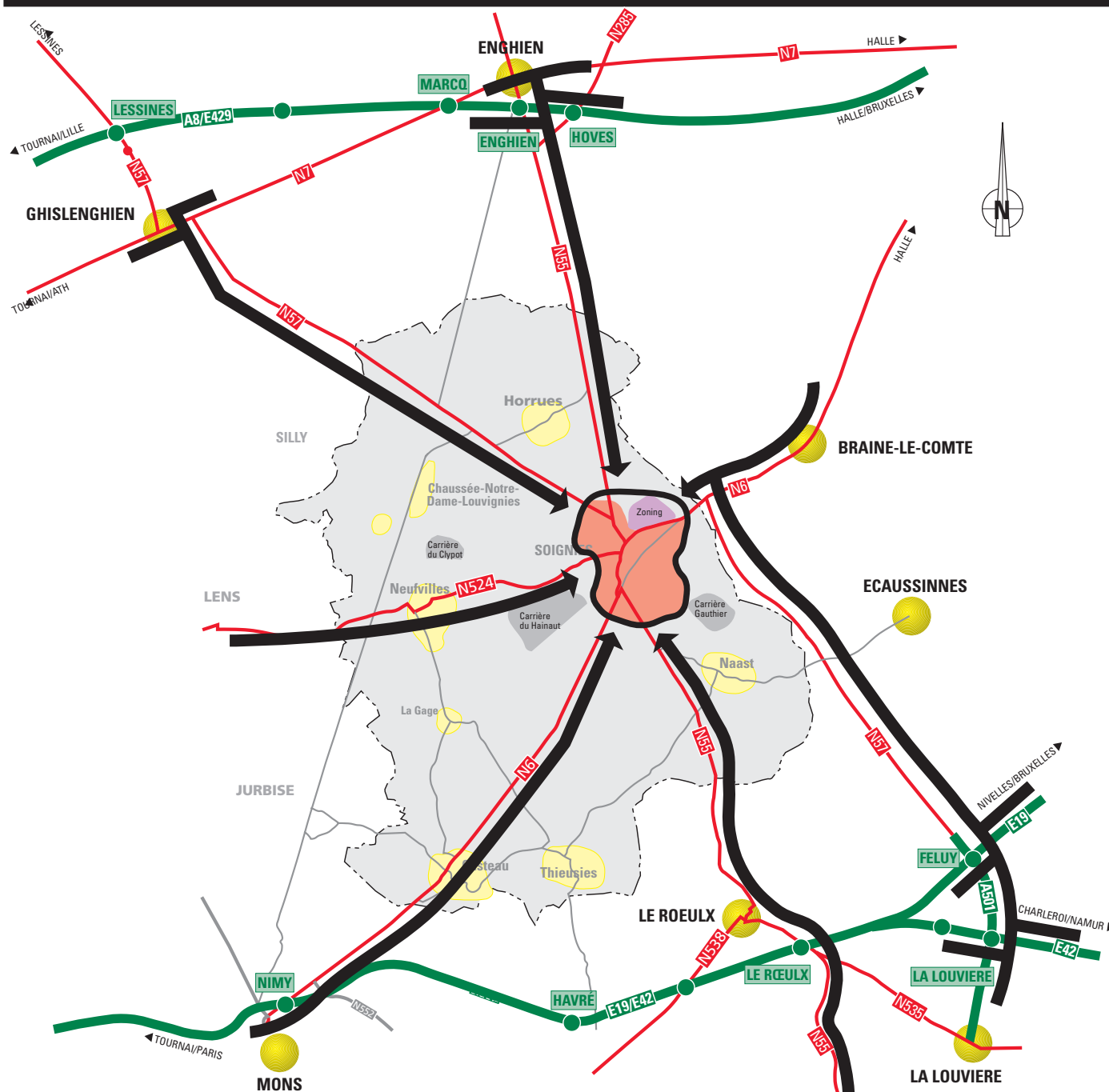
Proposition de modifications du jalonnement sur les boulevards (N6) - Sens Sud → Nord



Proposition de modifications du jalonnement sur les boulevards (N6) - Sens Nord → Sud



Synthèse : jalonnement du centre-ville de Soignies proposé à court-terme (mise en service de la N57 au printemps 2004)



- ◆ **Jalonnement de Soignies par la N57 au niveau de l'échangeur de "Feluy" sur l'E19** (en provenance de Nivelles/Bruxelles)
- ◆ **Jalonnement de Soignies par l'A501 et la N57 au niveau de l'échangeur de "La Louvière" sur l'E42** (en provenance de Charleroi/Namur)
- ◆ **Suppression du jalonnement de Soignies par la N55 au niveau de l'échangeur du "Rœulx" sur l'E19/E42** (en provenance de Nivelles/Charleroi)
- ◆ **Maintien du jalonnement de Soignies par la N6 au niveau de l'échangeur de "Nimy" sur l'E19/E42** (en provenance de Mons/Tournai)
- ◆ **Maintien du jalonnement actuel sur le réseau routier au Nord de Soignies** (A8/E429, N55, N57 et N6)

Synthèse : jalonnement des grandes directions depuis Soignies proposé à court-terme (mise en service de la N57 au printemps 2004)



- ◆ Jalonnement de l'E19 (Nivelles), l'E42 (Charleroi) et La Louvière par la N6 et la "nouvelle" N57 à partir du centre-ville de Soignies, de la N55, de la N57 (situées au Nord de Soignies)
- ◆ Jalonnement du Roeulx et de La Louvière par la N55 "Sud" à partir du carrefour N6/N55 au Sud du centre-ville de Soignies
- ◆ Jalonnement de l'E19/E42 (Mons/Paris) sur l'axe de la N6 (dans le sens Nord-Est->Sud-Ouest)
- ◆ Jalonnement de l'A8/E429 par la N55 (direction Bruxelles) et la N57 (direction Tournai) à partir du centre-ville de Soignies
- ◆ Maintien du jalonnement de Bruxelles sur l'axe de la N6 (dans le sens Sud-Ouest ->Nord-Est)

5. GESTION DES MARCHANDISES (PHASE 3.4 DU PCM)

Fig.3.4.1 Le diagnostic réalisé dans le cadre du PCM a permis de mettre en évidence deux caractéristiques de la commune de Soignies en matière de trafic de poids lourds :

- une position de carrefour entre la Flandres, le Brabant-Wallon, l'agglomération de Mons et le bassin de Charleroi, à mi-chemin entre les autoroutes E429 (au Nord) et E19-E42 (au Sud) ;
- d'importantes carrières situées en périphérie du centre-ville de Soignies.

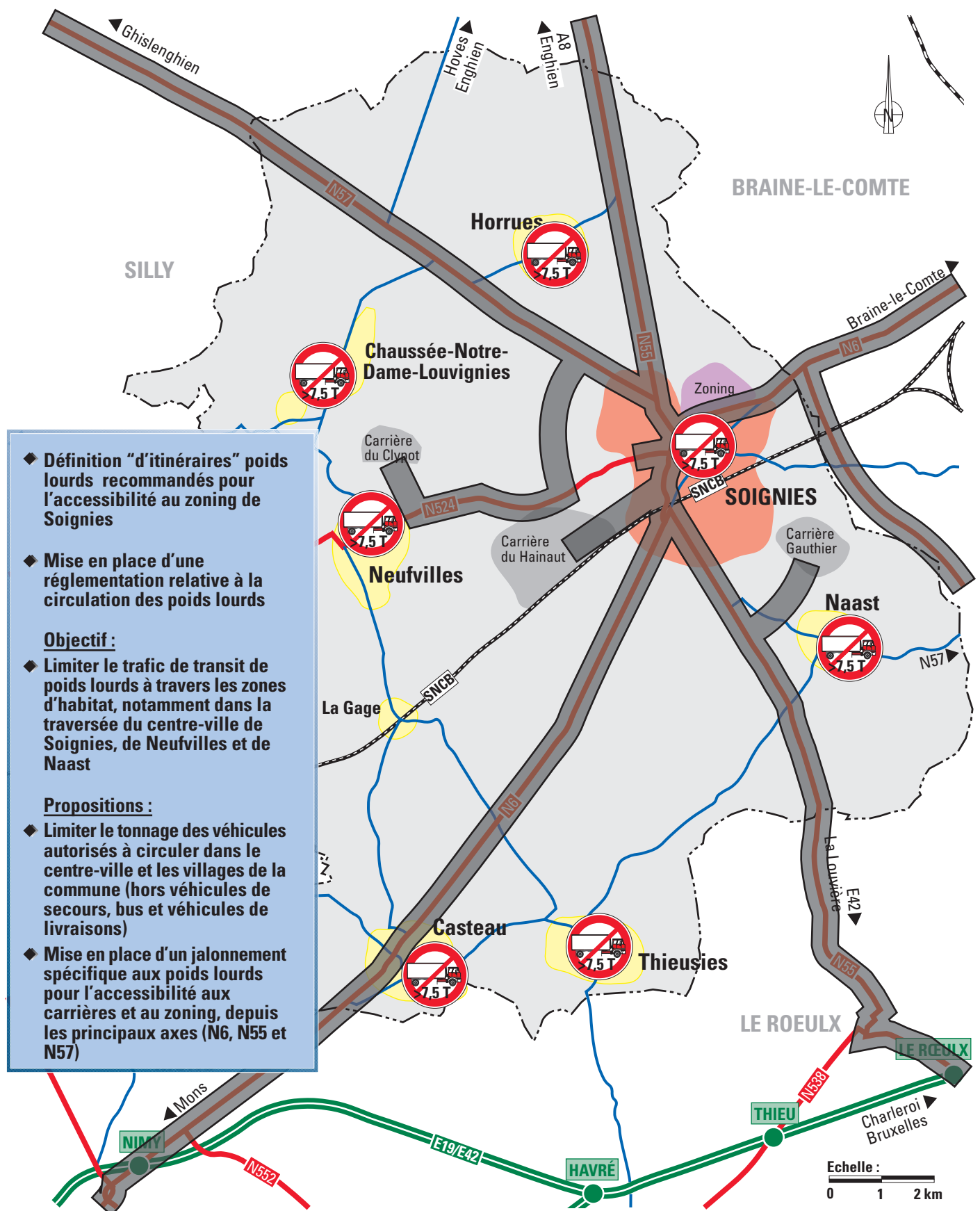
En conséquence, un important trafic de poids lourds traverse la commune et le centre-ville de Soignies en empruntant les routes nationales (N6, N55 et N57).

Face à cette situation, l'enjeu est donc de maîtriser ces flux de poids lourds et d'éviter la traversée des villages et/ou des secteurs résidentiels de la commune, notamment en valorisant l'usage de la nouvelle N57.

Les propositions du PCM en matière de gestion des flux de poids lourds sont donc les suivantes:

- **définition d'itinéraires "poids lourds" recommandés** (par la mise en place d'un jalonnement spécifique), **notamment pour l'accessibilité aux différents sites carriers** ;
- **mise en place d'une réglementation relative à la circulation des poids lourds, visant à limiter le tonnage des véhicules** (poids maximum = 7,5 tonnes) **autorisés à circuler dans le centre-ville et les villages** (à l'exclusion des véhicules de secours, des bus et des véhicules assurant des livraisons).

Proposition de réglementation de la circulation des poids lourds



Itinéraire poids lourds recommandé

6. SYNTHÈSE – PLANNING DE MISE EN ŒUVRE DES MESURES RECOMMANDÉES (PHASE 3.5 DU PCM)

La mise en œuvre des mesures du PCM dépend de nombreux facteurs :

- politique de gestion des déplacements souhaitée par la Région Wallonne ;
- volonté des élus de Soignies ;
- finances de la commune et des gestionnaires de réseaux de transports (MET, TEC, SNCB,...) ;
- acceptabilité par les différents groupes d'intérêts (habitants, commerçants, usagers, ...) des mesures recommandées par le PCM ;
- ...

Fig. 3.5.1 Compte tenu des principaux problèmes identifiés dans le cadre du diagnostic et des objectifs validés par tous les partenaires du PCM, les auteurs de projets recommandent la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures à court terme.

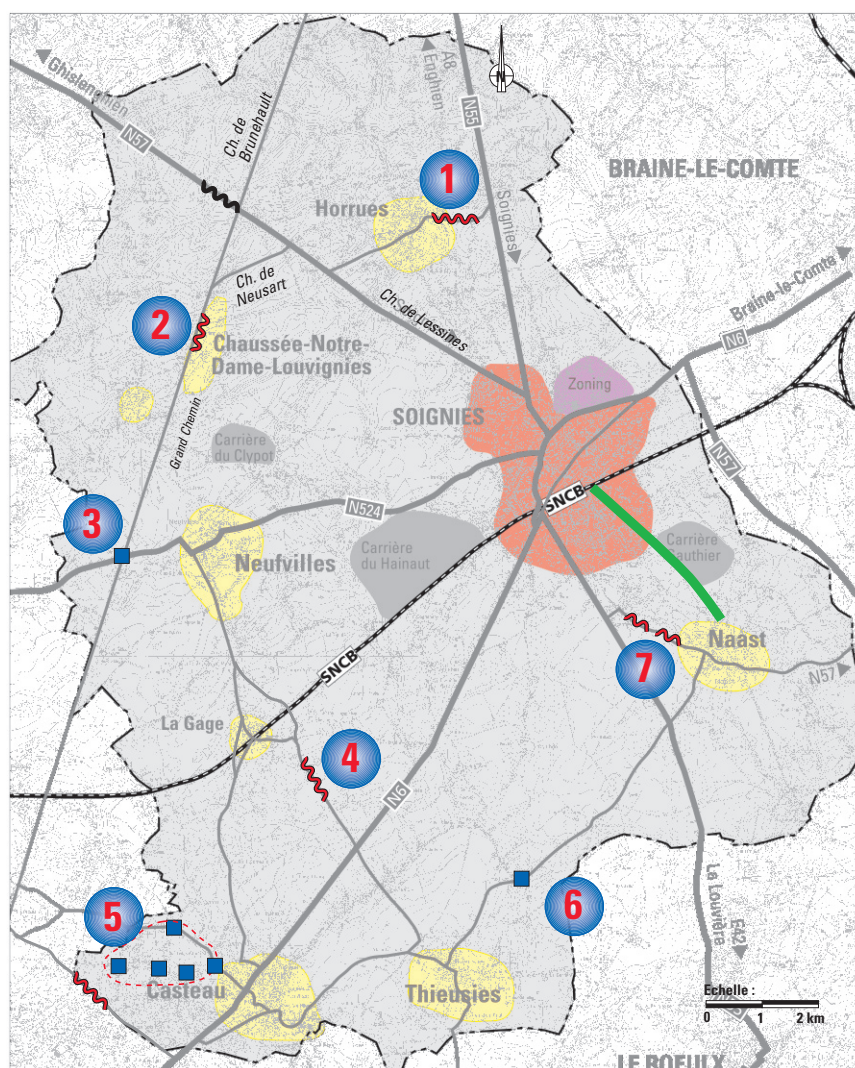
Ainsi, sept mesures urgentes sont recommandées dans les villages de la commune :

- à Horrues, création d'aménagements de modération de trafic dans la rue de l'Aire (entrée Est du village) ;
- à Chaussée-Notre-Dame-Louvignies, création de rétrécissements de voiries sur le Grand Chemin, afin de marquer l'entrée Sud du village ;
- à Neufvilles, réaménagement du carrefour route de Montignies / Grand Chemin ;
- à La Gage, création d'aménagements de modération de trafic dans la rue Reine de Hongrie, afin de marquer l'entrée Sud du village ;
- à Casteau, réaménagement et modifications de l'exploitation des carrefours situés dans le quartier de la Bruyère ;
- à Thieusies, création d'un carrefour giratoire à l'intersection entre les rues St-Gérard et de Sirieu ;
- à Naast, création d'aménagements de modération de trafic dans la rue de Flandres, afin de limiter la vitesse des véhicules.

Fig. 3.5.2 Dans le centre-ville de Soignies, les mesures recommandées à court terme sont les suivantes :

- **mesures relatives à l'organisation et à la gestion du trafic automobile :**
 - mise en place de la "boucle de circulation" rue Léon Hachez / rue de la Régence / rue du Lombard, afin de favoriser l'accessibilité aux commerces et services du centre-ville et aux principaux parkings ;
 - réaménagement du carrefour de la place du Vivier pour favoriser les flux automobiles en liaison avec la nouvelle N57 ;
 - aménagement d'un carrefour à feux au "Bas du Viaduc" ;
- **mesures relatives au stationnement :**
 - mise en œuvre de la nouvelle politique de stationnement ;
 - création de places de stationnement spécifiques pour les 2-roues motorisés, les vélos et les personnes à mobilité réduite ;

Mesures recommandées à court terme dans les villages



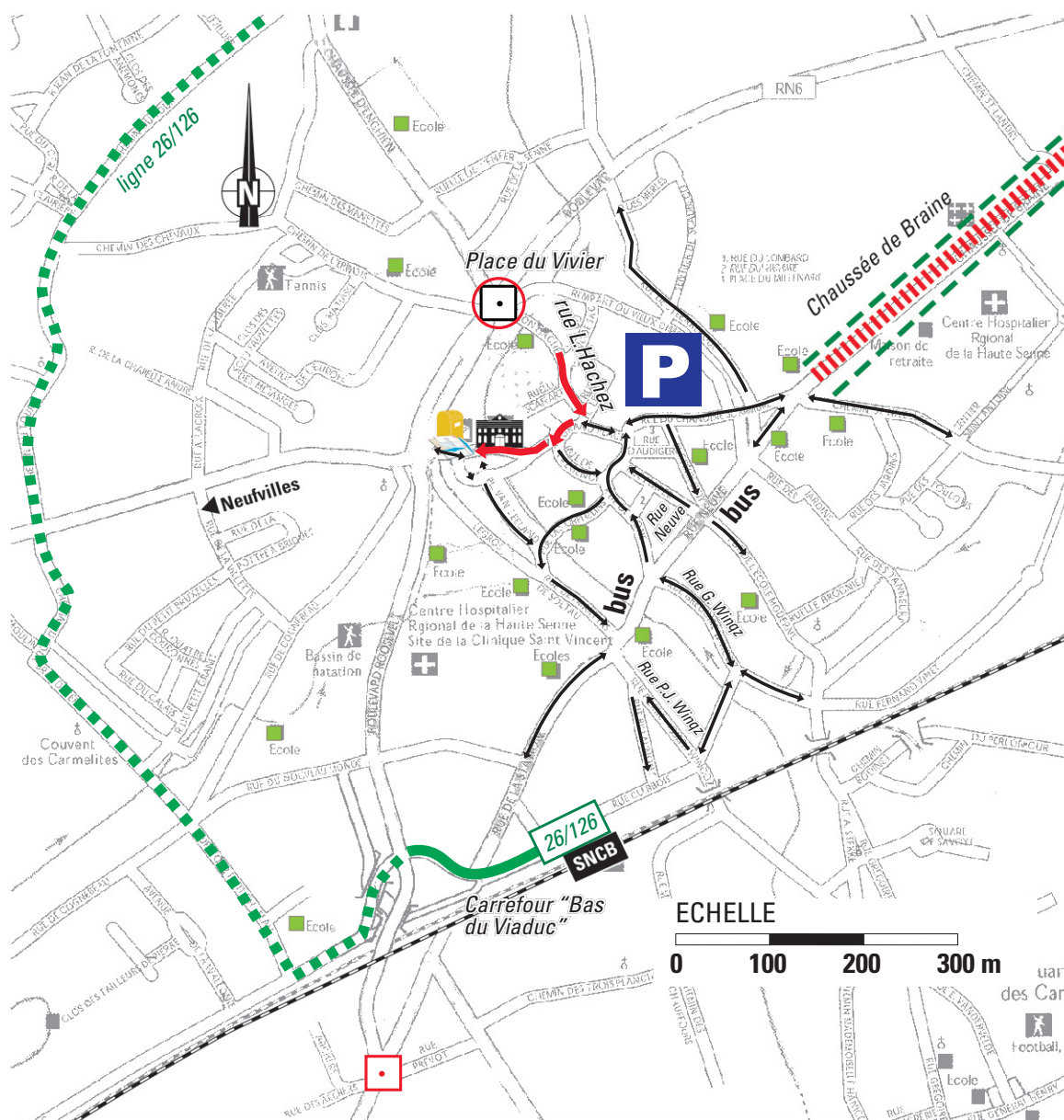
► Sept mesures urgentes de modération du trafic et d'aménagement de carrefours à mettre en oeuvre

- ① à Horrues, rue de l'Aire (entrée Est du village)
- ② à Chaussée-Notre-Dame-Louvignies, Grand Chemin (entrée Sud du village)
- ③ à Neufvilles, carrefour route de Montignies / Grand Chemin
- ④ à La Gage, rue Reine de Hongrie (entrée Sud du village)
- ⑤ à Casteau, carrefours du quartier de la Bruyère
- ⑥ à Thieusies, carrefour rue St-Gérard / rue de Sirieu
- ⑦ à Naast, rue de Flandres

► Mise en oeuvre du schéma cyclable

- ⑧ Aménagement du RAVeL entre Soignies et Naast

Mesures recommandées à court terme dans le centre-ville de Soignies



- mise en place de la "boucle de circulation" rue Léon Hachez / rue de la Régence / rue du Lombard



- réaménagement du carrefour de la place du Vivier pour favoriser les flux automobiles en liaison avec la nouvelle N57



- aménagement du carrefour à feux au "Bas du Viaduc"



- création d'aménagement de modulation de trafic et de bandes cyclables sur la chaussée de Braine



- mise en oeuvre de la nouvelle politique de stationnement dans le coeur historique de Soignies



- modification de l'itinéraire de la ligne 26/126 pour desservir les quartiers Ouest du centre-ville de Soignies

- **mesure concernant les transports collectifs :**

- création d'un couloir bus sur la N55 à l'approche du carrefour du "bas du Viaduc" ;
- mise en place de priorités pour les bus au niveau de tous les carrefours régulés situés sur les "boulevards" ;
- modification de l'itinéraire de la ligne 26 pour desservir les quartiers Ouest du centre-ville de Soignies ;

- **mesures concernant les "modes doux" :**

- mise en œuvre du schéma cyclable dans le centre-ville de Soignies, avec notamment la remise en état des bandes cyclables existantes sur les boulevards et la création de bandes cyclables sur la chaussée de Braine ;
- réaménagement de la rue Léon Hachez, afin d'offrir notamment des cheminements piétons plus confortables dans cette rue commerçante.

Fig. 3.5.3
à 3.5.8

Les figures 3.5.3 à 3.5.8 recensent l'ensemble des mesures recommandées par le PCM, avec une proposition de planning de mise en œuvre, en fonction de multiples critères :

- le "degré d'urgence", selon les dysfonctionnements constatés dans le cadre du diagnostic ; par exemple, réaménagement du carrefour route de Montignies / Grand Chemin, où un accident mortel a encore eu lieu au printemps 2004 ;
- la localisation géographique des diverses mesures recommandées : traiter les problèmes identifiés dans chacun des villages de manière "équitable" ;
- les principes généraux de mise en œuvre des mesures recommandées ; par exemple, en matière d'aménagements de modération de trafic : traiter en priorité les entrées des villages, puis les voies situées au cœur de ces derniers ;
- des acteurs concernés : mise en œuvre progressive des mesures situées sur le réseau routier communal, compte tenu des contraintes budgétaires ;
- des interactions entre les projets et/ou les différentes mesures proposées : mettre en œuvre le nouveau plan de circulation (visant à favoriser l'accessibilité aux commerces et aux parkings) simultanément à la mise en place de la nouvelle politique de stationnement.

Pour les bureaux d'études :

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils

J.-M. Dupasquier

L. Bonnard

Namur, le 10 septembre 2004
0264/JD/VE/BO/bo



Planning de mise en oeuvre des mesures du PCM

adm./ org. concernés	Intitulé / détail de la mesure	échéance recommandée
mesures de gestion du trafic de transit à l'échelle du centre-ville de Soignies		
MET	réalisation du "contournement Nord" de Soignies (liaison N6-N55)	moyen terme
	réalisation du "contournement Nord" de Soignies (liaison N55-N57)	moyen terme
	réalisation éventuelle du "contournement Sud" de Soignies (liaison N6-N55) - à étudier	long terme ?
mise en oeuvre du plan de circulation dans le centre-ville de Soignies		
Ville de Soignies	mise à sens unique de la rue Léon Hachez (sens " boulevards" -> Grand'Place)	très court terme
	mise à sens unique de la rue de la Régence (sens Grand'Place -> rue du Lombard)	très court terme
	mise à sens unique de la rue du Lombard (sens rue de la Régence -> place Verte)	très court terme
	mise à sens unique de la rue de la Station (sens rue M. de Soltau -> rue de Mons)	moyen terme
	mise à sens unique de la rue de la Neuve (sens place du Millénaire -> rue de Mons)	moyen terme
aménagements de modération de trafic / sécurité recommandés dans le centre-ville de Soignies		
Ville de Soignies	création de "chicanes " (stationnement alterné) dans le ch du Tour Bras de Fer	court terme
	création de "chicanes " (stationnement alterné) dans la rue P.J. Wincqz	moyen terme
	marquage d'un îlot de séparation de sens de circulation dans la rue de la Station	court terme
	création d'îlot de protection des traversées piétonnes dans la rue de la Station	court terme
	création d'îlot de protection des traversées piétonnes dans la chaussée de Braine	très court terme
	création d'une zone 30 km/h dans le lotissement de "la Clairière"	court terme
	création d'une zone 30 km/h à l'intérieur de la "poche Neufvilles/bds/Enghien/Tour"	moyen terme
	création d'une zone 30 km/h à l'intérieur de la "poche Neufvilles/bds/Cafenièrre/N. Monde"	moyen terme
	création d'une zone 30 km/h dans la cité des carrières du Hainaut	court terme
	création d'une zone 30 km/h dans le centre historique de Soignies	moyen terme
	création d'une zone 30 km/h dans la "poche Station/Nivelles/voie SNCB/ P.J. Wincqz	moyen terme
	création d'une zone 30 km/h dans le quartier des Carrières	court terme
	création d'une zone 30 km/h dans le quartier "St-Landry"	moyen terme
aménagements de carrefours giratoires recommandés		
MET	création d'un carrefour giratoire à l'intersection "boulevards" (N6) / rue de la Station	court terme
Ville de Soignies	création d'un carrefour giratoire à l'intersection ch. du Roeulx (N55) / chemin Mitoyen	moyen terme
	création d'un carrefour giratoire à l'intersection rue de la Station / passage sous le Viaduc	court terme
	création d'un carrefour giratoire à l'intersection Grand'Place / rue de Mons / rue Ch. Scarmure	moyen terme

Planning de mise en oeuvre des mesures du PCM

adm./ org. concernés	Intitulé / détail de la mesure	échéance recommandée
aménagements de carrefours à feux recommandés		
MET	création d'un carrefour à feux au niveau du carrefour de la "Gendarmerie" (N55/N57)	court terme
	création d'un carrefour à feux au niveau du carrefour du Bas du Viaduc (N55/N6)	très court terme
réaménagements et modifications de l'exploitation de carrefours à feux existants recommandés		
MET	réaménagement du carrefour bd Roosevelt / rue du Nouveau Monde	très court terme
	réaménagement du carrefour bd Roosevelt / rue de Neufvilles / place Verte	très court terme
	réaménagement du carrefour bd Roosevelt / ch. d'Enghien / rue L. Hachez	très court terme
	réaménagement du carrefour bd Kennedy / rue de Steenkerque	très court terme
réaménagements de carrefours recommandés dans le centre-ville de Soignies		
Ville de Soignies	réaménagement du carrefour ch. de Lessines (N57) / allée des Cerisiers	court terme
	réaménagement du carrefour rue de Neufvilles / ch. du Tour Bras de Fer	moyen terme
	réaménagement du carrefour rue de Neufvilles / rue de la Vilette / rue A. Lacroix	moyen terme
	réaménagement du carrefour ch. de Braine / ch. de St-Landry	court terme
	réaménagement du carrefour ch. de Nivelles / rue du Chant des Oiseaux	moyen terme
	réaménagement du carrefour ch. de Nivelles / ch. Tour Cafenièr	moyen terme
	réaménagement du carrefour ch. de Nivelles / ch. de Braine / rue Neuve / rue Ch. Scarmure	moyen terme
	réaménagement du carrefour G. Wincqz / P.J. Wincqz / rue E. Vandervelde	court terme
	réaménagement du carrefour G. Wincqz / rue de l'Ecole Moderne	court terme
	réaménagement du carrefour G. Wincqz / rue de Clerbois	moyen terme
	réaménagement du carrefour P.J. Wincqz / rue de Clerbois	moyen terme
	réaménagement du carrefour rue du Viaduc / ch. du Tour Petit Château	moyen terme
	réaménagement du carrefour ch. du Tour Petit Château / rue du N. Monde / rue Cognebeau	court terme
	création d'un plateau surélevé au niveau du carrefour ch. du Tour / rue de la Clairière	très court terme
aménagements de modération de trafic / sécurité recommandés à Horrues		
Ville de Soignies	création d'un rétrécissement de voirie avec circulation alternée dans la rue de l'Aire	très court terme
	réaménagement du carrefour rue de l'Ardoisier / rue Gal Buisseret / rue du Tram	court terme
	aménagement de la rue du Tram	moyen terme

Planning de mise en oeuvre des mesures du PCM

adm./ org. concernés	Intitulé / détail de la mesure	échéance recommandée
aménagements de modération de trafic / sécurité recommandés sur la nationale N57 (Chaussée de Lessines)		
MET	création de bandes de ralentissement à l'approche du Hameau du Masy	très court terme
	réaménagement du carrefour ch. de Lessines / ch. de Brunehault	court terme
	réaménagement du carrefour ch. de Lessines / ch. de Neusart / ch. d'Auverleau	moyen terme
	réaménagement du carrefour ch. de Lessines / ch. de l'Ardoisier	long terme
aménagements de modération de trafic / sécurité recommandés à Chaussée-Notre-Dame-Louvignies		
Ville de Soignies	réaménagement du carrefour ch. de Brunehault / ch. de Neusart / rue J. Quintard	
	réaménagement du carrefour rue J. Quintard / rue du Mombriau	court terme
	création d'un rétrécissement de voirie avec circulation alternée dans la rue J. Quintard	très court terme
	création d'un rétrécissement de voirie avec circulation alternée dans le Grand Chemin	très court terme
	réaménagement du carrefour Grand Chemin / ch. Cambron	long terme
	réaménagement du carrefour Grand Chemin / rue de la Maison haute / rue Godimont	long terme
aménagements de modération de trafic / sécurité recommandés à Neufvilles		
Service Voyer Provincial	réaménagement du carrefour route de Montignies / Grand Chemin	court terme
	création d'aménagement marquant l'entrée du village sur la route de Montignies	court terme
	création d'aménagement marquant l'entrée du village dans la rue de Neufvilles	court terme
	aménagement d'un giratoire au niveau du carrefour rue de Neufvilles / ch. des Carrières	moyen terme
Ville de Soignies	réaménagement du carrefour rue Centrale / rue Hubermont	long terme
	réaménagement du carrefour rue Centrale / chemin de St-Joseph	long terme
	réaménagement du carrefour rue Centrale / route de Montignies / rue Caulier	moyen terme
	réaménagement du carrefour rue Caulier / ch. du Calvaire / ch. de la Mastelle	long terme
	création d'aménagement marquant l'entrée du village dans la rue Caulier	court terme
aménagements de modération de trafic / sécurité recommandés à Neufvilles-la-gage		
Ville de Soignies	création d'aménagement marquant l'entrée du village dans la rue Caulier	court terme
	création d'aménagement marquant l'entrée du village dans le ch. du Bois d'Hamon	court terme
	création d'aménagement marquant l'entrée du village dans le ch. de Casteau	moyen terme
	création d'aménagement marquant l'entrée du village dans la rue Reine de Hongrie	très court terme
	réaménagement du carrefour ch. de Casteau / ch. du Bois d'Hamon / rue des Sept Blasons	long terme
	aménagement d'un giratoire au niveau du carrefour rue Caulier / ch. du Bois d'Hamon	moyen terme

Planning de mise en oeuvre des mesures du PCM

adm./ org. concernés	Intitulé / détail de la mesure	échéance recommandée
aménagements de modération de trafic / sécurité recommandés à Casteau et Thieusies		
Ville de Soignies	réaménagement des carrefours dans le quartier des Bruyères	court terme
	création d'aménagement marquant l'entrée du village dans la rue de Binche	très court terme
	création d'aménagement marquant l'entrée du village dans la rue du Château	mis en place
	création d'aménagement marquant l'entrée du village dans la rue de Sirieu	court terme
	aménagement d'un giratoire au niveau du carrefour rue de Sirieu / rue St-Gérard	
aménagements de modération de trafic / sécurité recommandés à Naast		
Ville de Soignies	réaménagement du carrefour ch. Mitoyen / rue Melle Hanicq / rue de Flandre	court terme
	création d'aménagement marquant l'entrée du village dans la rue de Flandre	très court terme
	aménagement d'un giratoire au niveau de la place de la Libération	moyen terme
modification du jalonnement lié à l'ouverture de la N57 (entre l'E19 et la N6) / mise en place du jalonnement de l'E429		
MET	modification du jalonnement au niveau des échangeurs de Mons et du Roeulx (E19/E42)	très court terme
	modification du jalonnement au niveau de l'échangeur de La Louvière (E42)	très court terme
	modification du jalonnement au niveau de l'échangeur de Feluy (E19)	très court terme
	modification du jalonnement au niveau du carrefour Ch. de Braine / nouvelle N57	très court terme
	modification du jalonnement sur l'axe de la chaussée du Roeulx	très court terme
	modification du jalonnement sur les "boulevards"	très court terme
mesures en matière de gestion du trafic de marchandises		
Ville de Soignies MET	mise en œuvre de la réglementation relative à la circulation des poids lourds	court terme

Planning de mise en oeuvre des mesures du PCM

adm./ org. concernés	Intitulé / détail de la mesure	échéance recommandée
aménagement de couloirs bus recommandés dans le centre-ville de Soignies		
MET	création d'un couloir bus dans la rue de la Station entre la gare SNCB et les bds (N6)	court terme
Ville de Soignies	création d'un couloir bus dans la ch. du Roeulx (N55) et la ch. de Mons (N6)	court terme
	création d'un couloir bus dans la rue de la Station	moyen terme
	création d'un couloir bus dans la rue Neuve	moyen terme
modification de la régulation des carrefours avec priorité aux bus recommandée au niveau des carrefours ...		
MET + TEC	... de la "Gendarmerie" (N55/N57)	moyen terme
	... du Bas du Viaduc (N55/N6)	court terme
	... bd Roosevelt / rue du Nouveau Monde	très court terme
	... bd Roosevelt / rue de Neufvilles / place Verte	très court terme
	... bd Roosevelt / ch. d'Enghien / rue L. Hachez	très court terme
Ville de Soignies + TEC	... bd Kennedy / rue de Steenkerque	très court terme
	... rue de la Station / rue de Mons / rue Neuve / rue G. Wincqz	moyen terme
modifications d'itinéraires de lignes TEC recommandées		
TEC	modification de l'itinéraire de la ligne 26/126	court terme
	modification de l'itinéraire de la ligne 134	court terme
mise en œuvre du schéma directeur vélo à l'échelle de la commune		
MET	amélioration de la qualité des bandes cyclables sur la chaussée d'Enghien (N55)	très court terme
	amélioration de la qualité des bandes cyclables sur la chaussée du Roeulx (N55)	très court terme
	amélioration de la qualité des bandes cyclables sur la chaussée de Lessines (N57)	très court terme
Ville de Soignies	jalonnement de l'itinéraire Soignies - Horrues par la rue du Tram	court terme
	jalonnement de l'itinéraire Soignies - Chaussée-Notre-Dame par le chemin du Spodio	court terme
	jalonnement de l'itinéraire Soignies - Neufvilles-la-Gage par le chemin des Aulnes	moyen terme
	jalonnement de l'itinéraire Soignies - Thieusies par le chemin des Théodosiens	court terme
MET	jalonnement de l'itinéraire Chaussée-Notre-Dame- Horrues par le chemin de l'Ardoisier	moyen terme
	marquage de l'itinéraire Soignies - Neufvilles par la rue de Neufvilles	court terme
Ville de Soignies	marquage de l'itinéraire Casteau - Neufvilles-la-Gage par le chemin de Casteau	moyen terme
	marquage de l'itinéraire Thieusies - Neufvilles-la-Gage par la rue Reine de Hongrie	moyen terme
MET	marquage de l'itinéraire Thieusies - Naast par les rues de Sirieu et Haute-Folie	moyen terme
	aménagement du RAVeL entre Soignies et Naast	court terme

Planning de mise en oeuvre des mesures du PCM

adm./ org. concernés	Intitulé / détail de la mesure	échéance recommandée
mise en œuvre du schéma directeur vélo à l'échelle du centre-ville		
Ville de Soignies	jalonnement de l'itinéraire cyclable sur les chemins de St-Landry de Nivelles	moyen terme
	jalonnement de l'itinéraire cyclable sur la rue Melle Hanicq	moyen terme
	jalonnement de l'itinéraire cyclable sur la rue du Viaduc	court terme
	jalonnement de l'itinéraire cyclable sur la rue de la Tortue et l'avenue d'Hazebrouck	court terme
	jalonnement de l'itinéraire cyclable sur la rue du Chanoine Scarmure	moyen terme
	jalonnement de l'itinéraire cyclable sur la rue Léon Hachez	moyen terme
	jalonnement de l'itinéraire cyclable sur la Grand'Place	moyen terme
MET	jalonnement de l'itinéraire cyclable sur la rue de Mons	moyen terme
Service Voyer Provincial	marquage de l'itinéraire sur la chaussée d'Enghien (N55)	court terme
	marquage de l'itinéraire sur la rue de Neufvilles (N524)	court terme
	marquage de l'itinéraire sur les chemins de l'Epinois et des Chevaux	moyen terme
	marquage de l'itinéraire sur les chemins du Tour, Bras de Fer et Tour Petit Château	moyen terme
	marquage de l'itinéraire sur le chemin des Trois Planches	long terme
	marquage de l'itinéraire sur la rue de Clerbois	long terme
	marquage de l'itinéraire sur la rue G. Wincqz	long terme
	création de bandes cyclables sur le chemin P.J. Wincqz	long terme
	création de bandes cyclables sur la rue de la Station	moyen terme
	création de pistes cyclables sur la chaussée de Braine	court terme
mise en œuvre de la politique de stationnement recommandée		
Ville de Soignies	mise en œuvre de la zone rouge dans les rues de Mons et L. Hachez et sur la Grand'Place	très court terme
	mise en œuvre de la zone verte dans le quartier la gare SNCB (rue de la Station et sq. Bordet)	très court terme
	mise en œuvre de la zone verte dans le quartier des Ecoles (rues de Mons et Ch. Scarmure)	très court terme
	mise en œuvre de la zone verte dans le bas de la ville (place Verte)	très court terme
réaménagements d'espaces publics recommandés		
Ville de Soignies	réaménagement de la rue Léon Hachez	court terme
	réaménagement de la Grand'Place	moyen terme
	réaménagement de la Place du Millénaire	long terme