



# Plan de Mobilité - Ville de Binche

Juin 2018

## Description du document

Titre	Plan de Mobilité - Ville de Binche
Pages	76
Publication nr.	1612
Date de publication	Juin 2018
Auteurs	Benedicte Swennen, Dirk Dufour
Maître d'ouvrage	Ville de Binche, Service Public de Wallonie
Personne de contact	Jenny Reuliaux

# Plan Communal de Mobilité de la Ville de Binche

## Table des matières

<b>Introduction.....</b>	<b>1</b>
<b>1. Vision : focus pour l'Agenda Mobilité de Binche 2018-2028.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Leviers .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Objectifs et actions .....</b>	<b>6</b>
<b>L'accessibilité universelle de l'espace public .....</b>	<b>8</b>
Action 1 : Adopter des normes de base .....	8
Action 2 : Prioriser des itinéraires piétons .....	11
Evaluation .....	12
<b>Un réseau vélo qui donne envie.....</b>	<b>13</b>
Action 3 : Adopter un réseau vélo souhaitable.....	13
Action 4 : Orienter les solutions de réalisation des itinéraires vélo .....	15
Action 5 : Sensibiliser à la pratique du vélo .....	20
Action 6 : Développer l'offre en parking vélo.....	22
Evaluation .....	23
<b>La qualité d'usage du transport public .....</b>	<b>25</b>
Action 7: Renforcer l'agencement et l'équipement des arrêts .....	25
Action 8 : Etudier des pistes d'optimisation du réseau des lignes de bus .....	27
Evaluation .....	28
<b>Un pôle multimodal à la gare .....</b>	<b>29</b>
Action 9 : Adopter une vision mobilité du pôle multimodal gare .....	29
Evaluation .....	30
<b>Des routes qui parlent à tous .....</b>	<b>32</b>
Action 10 : Hiérarchiser clairement les routes.....	32
Action 11 : Harmoniser les aménagements .....	35
Evaluation .....	38
<b>Des belles entrées de villages .....</b>	<b>39</b>
Action 12 : Adopter des principes d'aménagement des effets de porte.....	39
Action 13 : Localiser les lieux à équiper d'un effet de porte .....	40
Evaluation .....	43
<b>Le stationnement maîtrisé.....</b>	<b>44</b>
Action 14 : Adopter une stratégie progressive pour la gestion de l'offre de stationnement dans le centre .....	44
Action 15: Développer la communication et la signalisation des Parkings du Centre	

Action 16 : Harmoniser les bons principes d'aménagement de stationnement sur la voirie .....	47
Evaluation .....	48
<b>Le Quartier Nouveau apaisé et convivial .....</b>	<b>49</b>
Action 17 : Créer un grand quartier convivial dans le centre-ville .....	49
Evaluation .....	51
<b>Monitoring.....</b>	<b>52</b>

## Liste de figures

Figure 1 : coupe transversale type (source GAMAH) .....	8
Figure 2 : vadémécum piétons en Région de Bruxelles-Capitale, Accessibilité piétonne ..	9
Figure 3 : exemples de conformité aux critères d'accessibilité à Binche .....	10
Figure 4 : itinéraires piétons .....	11
Figure 5 : réseau cyclable des villages vers Binche centre .....	14
Figure 6 : réseau cyclable selon la hiérarchie des voiries .....	16
Figure 7 : exemple de piste cyclable hors chaussée à Binche, le RAVEL .....	17
Figure 8: exemples type de rue plein pied en Belgique (avant/après réaménagement) ..	18
Figure 9: exemples type de trafic mixte en Belgique .....	18
Figure 10 : exemples type de chaussée à voie centrale banalisée en Belgique.....	18
Figure 11 : exemples type de piste cyclable séparée en Belgique.....	19
Figure 12 : critères de qualité internationaux de cyclabilité.....	19
Figure 13 : Mesures de vélos standard pour la configuration d'un local vélo .....	22
Figure 14 : montées par arrêt TEC à Binche (en un mois) .....	26
Figure 15 : temps de trajets TEC comparé à la voiture.....	28
Figure 16 : plan d'implantation de la gare actuelle et du futur pôle multimodal.....	30
Figure 17 : schéma d'hiérarchisation des voiries d'un quartier type.....	32
Figure 18 : Hiérarchie des voiries .....	34
Figure 19: exemples type d'effet de porte en Belgique (70 km/h → 50 km/h) .....	40
Figure 20 : aménagement effet de porte à Binche (idéal en entrée d'agglomération) ....	40
Figure 21: grande différence en densité, effet de porte possible .....	41
Figure 22 : pas de différence en densité, effet de porte pas possible.....	41
Figure 23 : effet de porte aux carrefours.....	41
Figure 24 : carte de localisation des effets de porte souhaités.....	42
Figure 25 : Schéma de stationnement au centre-ville .....	46
Figure 26 : bonne organisation du stationnement à Binche .....	47
Figure 27: Schéma de circulation Quartier Nouveau .....	50

## Introduction

La ville de Binche a adopté un plan communal de mobilité en 2005. Ce plan avait besoin d'être revu, dans le cadre de nombreux nouveaux développements à Binche et en général en mobilité.

Le nouveau plan de mobilité pour Binche, que nous vous présentons ici, a été développé en étroite collaboration avec les membres du Comité Technique : la ville de Binche, le Service Public de Wallonie, les TEC Hainaut, la SNCB, le CCATM, l'intercommunale iDEA, l'association Atingo et avec l'aide de TRIDÉE Conseil en Mobilité Durable.

Le Comité Technique a veillé à ce que ce plan soit en cohérence avec le Schéma de Structure Communale de Binche qui date de 2015. Le développement du plan de mobilité est basé sur des visites de terrain et sur l'analyse d'informations diverses dont les rapports sont repris en annexes de ce plan :

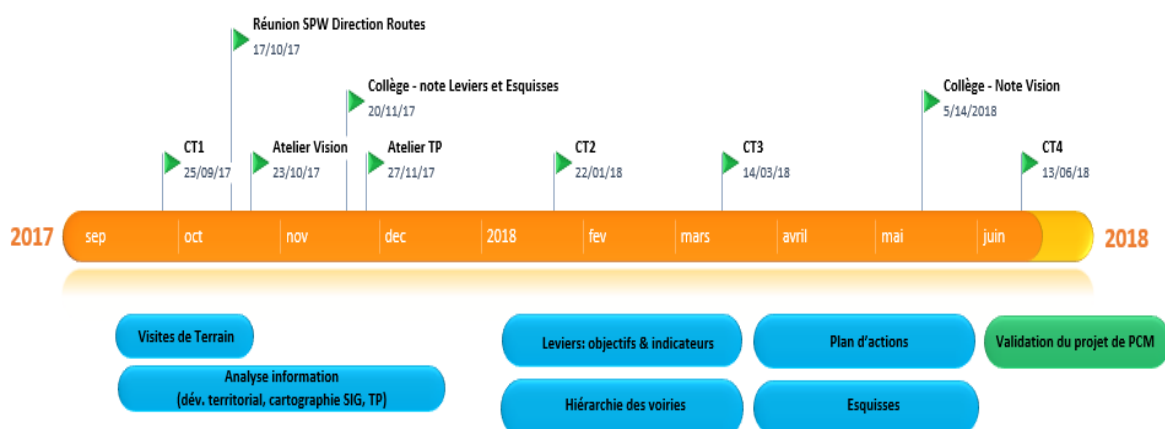
1. Etude exploratoire 1 : Visites de terrain
2. Etude exploratoire 2 : Cartographie SIG (10 cartes de la situation actuelle)
3. Etude exploratoire 3 : Impact développement territorial
4. Etude exploratoire 4 : Analyse de l'offre des TEC

Le plan comprend également, en annexe 8, esquisses développées selon des principes d'aménagement de voirie, présentées dans la boîte à outils. Cette boîte à outils guide la ville pour le développement des rues basé sur la hiérarchisation des voiries.

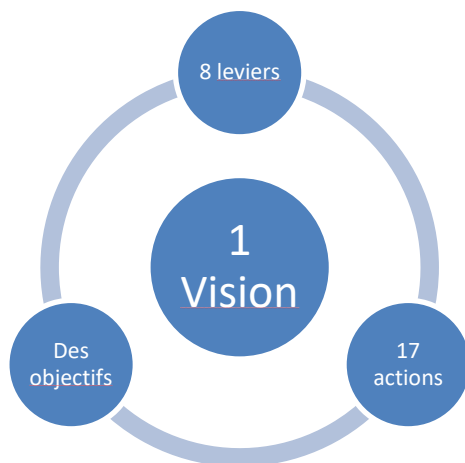
Trois phases ont été parcourues pour développer le plan de mobilité, chaque phase a été validée par le Comité Technique :

1. Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic
2. Phase 2 : Définition des objectifs
3. Phase 3 : Plan d'actions

*Le Comité Technique a validé le projet de plan le 13 juin 2018. Le projet de plan sera ensuite présenté au CCATM et puis aux habitants de Binche pendant une enquête publique.*



La ville de Binche souhaite que le nouveau plan de mobilité soit un document succinct et efficace, facile à utiliser, un vrai guide pratique pour des décisions futures et compréhensible pour tous. Pour les dix ans à venir, la ville a développé **une Vision forte et ambitieuse** vers laquelle la ville veut tendre le cap. Elle veut focaliser les efforts sur quelques thématiques stratégiques : **8 Leviers** ont été identifiés autour desquels l'agenda de mobilité pour Binche est construit. Chaque levier est ensuite traduit dans des **objectifs** concrets et **17 actions** pour réaliser ces objectifs et un **cadre pour l'évaluation**.



# 1. Vision : focus pour l'Agenda Mobilité de Binche 2018-2028

---

En 2030 Binche est une ville où il fait bon vivre et travailler et que l'on vient visiter de proche et de loin.

Le centre et les noyaux sont restés relativement compacts et à 10 minutes à pied ou en vélo, on accède quasi de partout à un espace ouvert et agréable pour se balader.

Le centre historique et commercial est florissant. Chacun peut s'y promener à son aise. Dans les rues les plus animées, les espaces piétons sont spacieux, les trottoirs sont confortables et sont des zones de rencontres. Et les lieux principaux de la ville sont adaptés pour que toute personne à mobilité réduite puisse se déplacer en toute autonomie. Le stationnement pour vélo se développe au fur et à mesure que les cyclistes deviennent plus nombreux.

Le client des TEC attend le bus à des arrêts bien spacieux et confortables. Et de plus en plus souvent, le trajet en bus est compétitif avec la voiture. Dans le quartier de la gare, qui est en plein développement, l'on passe facilement du train à un pôle bus confortable avec de bonnes correspondances à la plupart des lignes. On peut aussi garer sa voiture sur le parking de la gare bien aménagé pour prendre le train, le taxi, pour continuer à pied ou en vélo vers le centre ou pour faire une balade à la campagne.

Le trafic dans le centre a fortement diminué et le trafic des poids lourds est limité aux livraisons. Pour traverser Binche sans y faire arrêt, les automobilistes passent bien sûr par le contournement, ce qui est bien plus facile et rapide que de passer par les rues du centre, où on doit logiquement rouler lentement pour favoriser les piétons, cyclistes et transports en commun.

Nombreux sont les habitants et visiteurs qui viennent flâner et prendre un verre à la Grand Place qui a retrouvé sa splendeur historique, depuis qu'elle a été largement dégagée de stationnement. Cela est possible grâce à une offre accrue des parkings extra muros, quelques minutes plus loin, qui sont bien indiqués et communiqués.

L'offre de stationnement au centre est bien organisée selon les différents usages. Le client des commerces peut se garer dans les rues à proximité de sa destination et l'habitant dans les autres rues. L'employé ou le visiteur laisse sa voiture pour la journée dans un des parkings extra muros: il profite du cheminement à pied confortable vers le centre, et a compris qu'il ne sert à rien de tourner en rond dans les petites rues.

Le Quartier Nouveau est devenu un véritable quartier très mixte et un espace vraiment convivial. Il est connecté à la Grand Place par une Avenue Wanderpepen attractive et conviviale. Il se laisse traverser de long en large à pied ou à vélo par des chemins verts et des itinéraires quasi sans trafic. On aime bien flâner dans l'espace public autour des écoles, du centre-ville commerçant et des équipements sportifs. Des bus passent à proximité partout et bénéficient d'itinéraires dégagés de trafic, sauf le trafic de desserte. En même temps, habitants et visiteurs accèdent facilement à leur destination en voiture, mais bien sûr au ralenti, par des entrées et sorties bien organisées depuis un des axes autour du quartier. Mais aucune voiture n'y passe en transit.

Le vélo a commencé à prendre un véritable essor. De plus en plus, on se déplace à vélo entre les villages et vers le centre. Ce sont des trajets de maximum vingt minutes, en empruntant un réseau complet de liaisons cyclables direct. On y roule en toute sécurité et confort, soit en voie verte, soit par des routes où le trafic est rare et roule lentement, soit sur des pistes cyclables séparées de grands flux de trafic. Des emplacements vélos sont créés dans toute nouvelle construction d'ensemble ou publique. Et des campagnes de sensibilisation aident les citoyens et visiteurs de Binche à changer leurs comportements. L'administration communale, les employeurs, les écoles et les commerçants encouragent activement leurs employés, les élèves et les clients à utiliser le vélo.

Les centres de villages sont devenus plus agréables à vivre. Des belles entrées de village signalent clairement aux automobilistes qu'ils entrent dans un noyau et les obligent à lever le pied et redoubler d'attention.

De manière générale, l'aménagement des rues exprime très clairement si on se trouve sur un axe de trafic ou plutôt dans un quartier de rues locales. En voiture, les axes sont efficaces et les cyclistes profitent de pistes séparées ou au minimum surélevées. En même temps, les rues locales, dans le centre et dans les villages, sont progressivement réaménagées en rues vraiment apaisées où le trafic doit lever le pied en faveur de la vie locale, et pour réduire les risques, le bruit et la pollution.

*La Vision a été approuvée par le Comité Technique le 19 mars 2018 et le Collège Communale le 14 mai 2018.*



## 2. Leviers

---

Le plan a été conçu autour de **8 Leviers**, des thématiques importantes sur lesquelles la ville souhaite focaliser :

- L'accessibilité universelle de l'espace public
- Un réseau vélo qui donne envie
- La qualité d'usage du Transport Public pour l'utilisateur
- Un pôle multimodal à la gare de Binche
- Des routes qui parlent à tous
- Des belles entrées de villages
- Le stationnement maîtrisé
- Le Quartier Nouveau apaisé et convivial

*Les Leviers ont été approuvés par le Comité Technique le 25 octobre 2017 et le Collège Communal le 27 novembre 2017.*



### 3. Objectifs et actions

Chaque Levier est traduit en un ou plusieurs objectifs, ainsi que des actions pour réaliser les objectifs et un cadre pour l'évaluation.

OBJECTIFS	ACTIONS
<b>L'accessibilité universelle de l'espace public</b>	
<b>Rendre l'espace public progressivement praticable pour le plus grand nombre, indépendamment des compétences physiques ou cognitives</b>	Adopter des normes de base d'aménagement pour les trottoirs
<b>Investir d'abord dans l'accessibilité aux endroits où l'on apporte des améliorations rapides au plus grand nombre (coût-bénéfice)</b>	Prioriser les aménagements
<b>Un réseau vélo qui donne envie</b>	
<b>Offrir un ensemble d'itinéraires cohérents, rapides, agréables, sécurisés et confortables (critères CRASC) permettant de rejoindre le centre et tous les villages à vélo</b>	Adopter un réseau vélo souhaitable
<b>Assurer la cyclabilité à tout type de cycliste potentiel</b>	Orienter les solutions de réalisation des itinéraires vélos
<b>Inciter le public à grand potentiel de tester la solution vélo pour les déplacements quotidiens</b>	Sensibiliser à la pratique du vélo
<b>Permettre de garer (courte durée) et ranger (longue durée) son vélo en sécurité (pas de vol, pas abîmé) et sans encombrer l'espace public</b>	Développer progressivement l'offre en stationnement vélo
<b>La qualité d'usage du transport public</b>	
<b>Offrir un grand confort d'attente aux voyageurs Offrir un service ponctuel aux voyageurs en améliorant la fluidité.</b>	Renforcer l'agencement et l'équipement des arrêts
<b>Améliorer la compétitivité du temps de parcours TP vis-à-vis de la voiture</b>	Etudier des pistes d'optimisation du réseau des lignes de bus
<b>Un pôle multimodal à la gare de Binche</b>	
<b>Les futurs développements du quartier de la gare intègrent un fonctionnement de pôle multimodal.</b>	Adopter une vision mobilité du pôle multimodal gare
<b>Des routes qui parlent à tous</b>	
<b>Une distinction claire entre les axes de trafic et les quartiers protégés</b>	Hiérarchiser clairement les routes
<b>Une meilleure lisibilité des routes qui induit un comportement adapté de tous les usagers et plus de sécurité et une plus grande qualité de vie</b>	Harmoniser les aménagements

OBJECTIFS	ACTIONS
<b>Des belles entrées de villages</b>	
<p><b>Rendre lisible l'entrée dans un noyau à tous les usagers.</b></p> <p><b>Inciter les automobilistes en particulier d'adapter leur comportement (vitesse, présence de piétons et cyclistes).</b></p> <p><b>Exprimer l'identité des villages.</b></p>	Adopter des principes d'aménagement des effets de porte
<p><b>Réduire la vitesse du trafic motorisé.</b></p> <p><b>Faciliter et sécuriser l'entrée et sortie des cyclistes.</b></p>	Localiser les lieux à équiper d'un effet de porte
<b>Le stationnement maîtrisé</b>	
<p><b>Redonner de l'espace aux piétons et au séjour.</b></p> <p><b>Donner la priorité aux clients (courte durée) dans les rues commerçantes.</b></p> <p><b>Donner la priorité aux habitants dans les autres rues.</b></p> <p><b>Réduire les nuisances : le stationnement illicite et le trafic à la recherche d'une place.</b></p> <p><b>Orienter le stationnement de longue durée (employés, touristes) vers les parkings extra muros (distance &lt; 500m)</b></p>	Adopter une stratégie progressive pour la gestion de l'offre de stationnement dans le centre
<p><b>Inciter l'usage des parkings pour la longue durée.</b></p>	Développer la communication et la signalisation
<p><b>Mieux organiser l'espace public dans les rues des villages pour tous usagers (sécurité, confort, accès PMR).</b></p>	Harmoniser les bons principes d'aménagement de stationnement sur la voirie
<b>Le Quartier Nouveau apaisé et convivial</b>	
<p><b>Créer un grand quartier convivial dans le centre-ville, avec une grande qualité de séjour dans l'espace public pour tous.</b></p> <p><b>Améliorer la sécurité routière.</b></p> <p><b>Création d'un réseau pour des modes actifs (à pied et en vélo).</b></p> <p><b>Eviter le trafic de transit, création d'une zone apaisée.</b></p>	Adopter un schéma de circulation multimodal cohérent pour le Quartier Nouveau, y compris l'Avenue Wanderpepen à requalifier entre carrefour des Récollets et Rue de Merbes, pour faire la connexion avec la Grand Place

# L'accessibilité universelle de l'espace public

OBJECTIFS	ACTIONS
<b>Rendre l'espace public progressivement praticable pour le plus grand nombre, indépendamment des compétences physiques ou cognitives</b>	1. Adopter des normes de base d'aménagement pour les trottoirs
<b>Investir d'abord dans l'accessibilité aux endroits où l'on apporte des améliorations rapides au plus grand nombre (coût-bénéfice)</b>	2. Prioriser les aménagements

## Action 1 : Adopter des normes de base

Binche veut rendre le centre-ville et les villages plus accessibles à tous, c'est-à-dire les personnes à mobilité réduite dans le sens le plus large : handicapés, personnes âgées ou des personnes avec enfants en bas âge en poussette, voire clients avec caddies ou livreurs avec diable. La ville adopte le principe de « l'accessibilité universelle » : les normes pour handicapés seront d'application générale dans tous les aménagements de l'espace public, pour le plus grand confort d'usage du plus grand nombre.

La ville de Binche adoptera 3 normes de qualité essentielles en tant que normes de base, applicables dès maintenant pour tout réaménagement ou nouvel aménagement de trottoir.

1. Les trottoirs ont une largeur minimale de 1m20 sans obstacles (poteaux, panneaux, poubelles) et respectent ainsi la norme légale.<sup>1</sup> Dans les rues commerçantes étroites du centre-ville de Binche, le principe de partage de l'espace est préféré, avec toute la voirie en plein pied. Dans les rues à créer lors de projets de développement, les trottoirs auront une largeur minimale de 1m50.

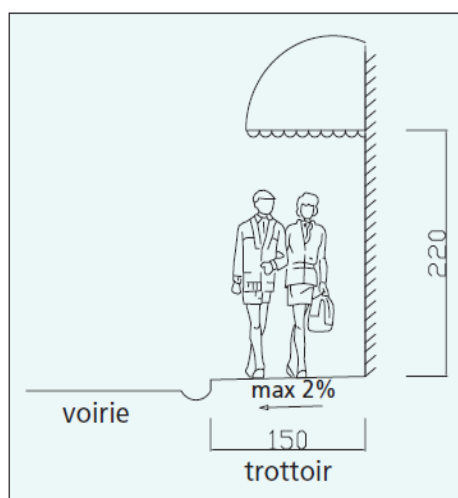


Figure 1 : coupe transversale type (source GAMAH)

<sup>1</sup> [mobilite.wallonie.be/home/centre-de-documentation/publications-mobilite/guide-des-amenagements-pietons.html](http://mobilite.wallonie.be/home/centre-de-documentation/publications-mobilite/guide-des-amenagements-pietons.html) (références légales CWATUPE)



2. Le revêtement du sol est confortable, lisse et égalisé. Ceci demande un entretien continu. Dans les zones classées du centre-ville de Binche, où les pavés font partie du patrimoine, des pavés sciés seront utilisés dans les rues de plain-pied pour combiner l'esthétique et le confort pour les piétons et pour les cyclistes.
3. La différence entre le trottoir et la voirie aux traversées est au niveau zéro. Ceci veut dire qu'il y a zéro centimètre de différence, y inclus la gouttière, pour l'abaissement des trottoirs vers la rue. Une traversée à niveau avec le trottoir est également une option, mentionnée dans la hiérarchisation des voiries (voir Fiche Action 5). Le guidage pour mal-voyants sera systématiquement appliqué selon les prescriptions.<sup>2</sup>



Figure 2 : vadémécum piétons en Région de Bruxelles-Capitale, Accessibilité piétonne <sup>3</sup>

En outre, le stationnement à moitié sur le trottoir (régulé avec des panneaux E09f) ne sera plus autorisé, pour rendre une vraie place aux piétons (voir fiche Action 7 : Le stationnement maîtrisé).

Chaque nouvel aménagement et chaque réaménagement sera conforme aux normes de base. Cette exigence sera reprise dans tout cahier de charge de conception et d'aménagement d'un espace public.

Lors de chaque réaménagement comprenant un arrêt des transports en commun, l'arrêt lui-même sera également rendu parfaitement accessible.

A titre exemplaire, la conformité aux 3 qualités essentielles a été analysée à quelques endroits à Binche:

---

<sup>2</sup> [mobilite.wallonie.be/home/centre-de-documentation/publications-mobilite/guide-des-amenagements-pietons.html](http://mobilite.wallonie.be/home/centre-de-documentation/publications-mobilite/guide-des-amenagements-pietons.html) (fiches techniques)

<sup>3</sup> [http://www.brrc.be/fr/article/f130\\_05](http://www.brrc.be/fr/article/f130_05)



Rue Notre Dame :

1. largeur: trop étroit
2. revêtement : ok
3. abaissement niveau zéro :  
bordure sans abaissement  
pour traverser



Grand Place :

1. largeur : ok
2. revêtement : inégal
3. abaissement niveau zéro :  
bordure sans abaissement  
pour traverser



Rue de la Station, Ressaix :

1. largeur traversée : ok
2. revêtement : ok
3. abaissement niveau zéro :  
bordure pas encore  
abaissée à zéro, guidage  
pour personnes avec  
handicap visuel présent



Rue de l'école, Buvrines :

1. largeur: ok
2. revêtement : ok
3. baissement niveau zéro : ok,  
éléments visuels forts pour  
indiquer l'environnement de  
l'école

Figure 3 : exemples de conformité aux critères d'accessibilité à Binche



## Action 2 : Prioriser des itinéraires piétons

Le réaménagement de tous les trottoirs à Binche, dans le centre-ville et dans les villages, est un travail de longue haleine. Il faudra donc commencer par appliquer les normes de base sur les itinéraires les plus structurants et les plus utilisés. Par itinéraire, un audit sur le terrain sera d'abord réalisé, en concertation avec les associations de personnes à mobilité réduite. Idéalement, chaque itinéraire sera traité dans son ensemble, pour assurer des cheminements accessibles continu d'un bout à l'autre. Ces itinéraires bénéficieront aussi d'une priorité de contrôle policier du stationnement illégal et gênant (sur trottoirs, sur traversées, à moins de 5m des coins de rues).

Les itinéraires suivants se trouvent dans le centre-ville :

1. L'itinéraire entre la gare SNCB et la Grand Place
2. L'itinéraire entre l'Athénée / le futur Centre Commercial et la Grand Place
3. L'itinéraire entre le Parking des Pastures / le futur Centre Commercial et la Grand Place
4. L'itinéraire entre le Parking de la Pépinière et la Grand Place
5. L'itinéraire entre le Parking des Boulevards et la Grand Place
6. L'itinéraire entre le Parking Saint-Paul et la Grand Place
7. L'itinéraire entre la Gare SNCB et le Parc



Figure 4 : itinéraires piétons



## Evaluation

<b>Point de départ</b>	nombre d'itinéraires structurants accessibles	
<b>Indicateur de réalisation</b>	L'audit des itinéraires est réalisé et tous les travaux de voiries prennent en compte les itinéraires	
	Un contrôle de conformité aux normes de base est intégré à chaque (ré)aménagement (dans le centre-ville et les villages)	
	Tous les panneaux E09f sont enlevés, accompagnés d'une campagne de communication (avec le message «laissons la place aux piétons»)	
<b>Indicateur de résultat</b>	Taux de satisfaction des habitants (surtout PMR)	Inclure dans une enquête récurrente
	Aucune voiture n'est stationnée illégalement sur les trottoirs	Contrôle police et comptage annuel (voir fiche Action 7 : Le stationnement maîtrisé)



## Un réseau vélo qui donne envie

OBJECTIFS	ACTIONS
<b>Offrir un ensemble d'itinéraires cohérents, rapides, agréables, sécurisés et confortables (critères CRASC: cohérence, rapidité, agrément, sécurité et confort) permettant de rejoindre le centre et tous les villages à vélo</b>	3. Adopter un réseau vélo souhaitable
<b>Assurer la cyclabilité à tout type de cycliste potentiel</b>	4. Orienter les solutions de réalisation des itinéraires vélos
<b>Inciter le public à grand potentiel à tester la solution vélo pour les déplacements quotidiens</b>	5. Sensibiliser à la pratique du vélo
<b>Permettre de garer (courte durée) et ranger (longue durée) son vélo en sécurité (pas de vol, pas abîmé) et sans encombrer l'espace public</b>	6. Développer progressivement l'offre en stationnement vélo

### Action 3 : Adopter un réseau vélo souhaitable

La ville de Binche souhaite développer un réseau vélo confortable pour chaque personne, qu'elle soit cycliste débutante ou expérimentée. L'objectif est d'offrir des itinéraires qui puissent donner envie au plus grand nombre d'ajouter le vélo dans leur choix de mobilité, en particulier pour leurs déplacements locaux.

Développer un réseau vélo de qualité est un travail de plusieurs années et la ville souhaite commencer par les liaisons entre le centre de Binche et les villages. Ces itinéraires ont le plus de potentiel d'attirer des cyclistes et peuvent lancer la dynamique vélo à Binche. Ils méritent donc les premiers investissements.

Dans le futur, les itinéraires entre les villages seront donc également développés. La ville s'engage à développer les itinéraires vélos inter-villages (et notamment les liaisons vers la gare de Leval depuis Epinois, Ressaix, Leval) en collaboration avec la GRACQ Binche. Ce réseau entre villages ne fait pas partie de ce plan de mobilité.

Le potentiel se base sur les nombreux pôles d'attractions qui se trouvent dans le centre-ville et les distances et temps court à traverser pour y arriver :

1. Waudrez – Binche centre : 1,6 km / 6 minutes (dénivelée: +20m, -8m)
2. Ressaix – Binche centre : 3 km / 10 minutes (dénivelée: plat)
3. Péronnes – Binche centre: 4 km / 13 minutes (dénivelée: +40m, -6m)
4. Epinois – Binche centre: 4 km / 13 minutes (dénivelée: +18m, -63m)
5. Buvrines – Binche centre: 5 km / 15 minutes (dénivelée: +12m, -78m)
6. Leval – Binche centre: 5 km / 15 minutes (dénivelée: +13m, -46m)
7. Bray – Binche centre: 5,3 km / 18 minutes (dénivelée: +60m, -27m)

L'application du toolbox (Lever 5 : des routes qui parlent à tous) implique l'apaisement global du centre-ville et dans les rues locales et permet de rouler à vélo en sécurité dans un trafic mixte. Cela permet de relier les destinations importantes à l'intérieur de la ville : relier la gare, la grand place, les commerces, le futur centre admin la piscine, la salle de sport, le terrain de foot, l'académie et toutes les écoles de la ville.



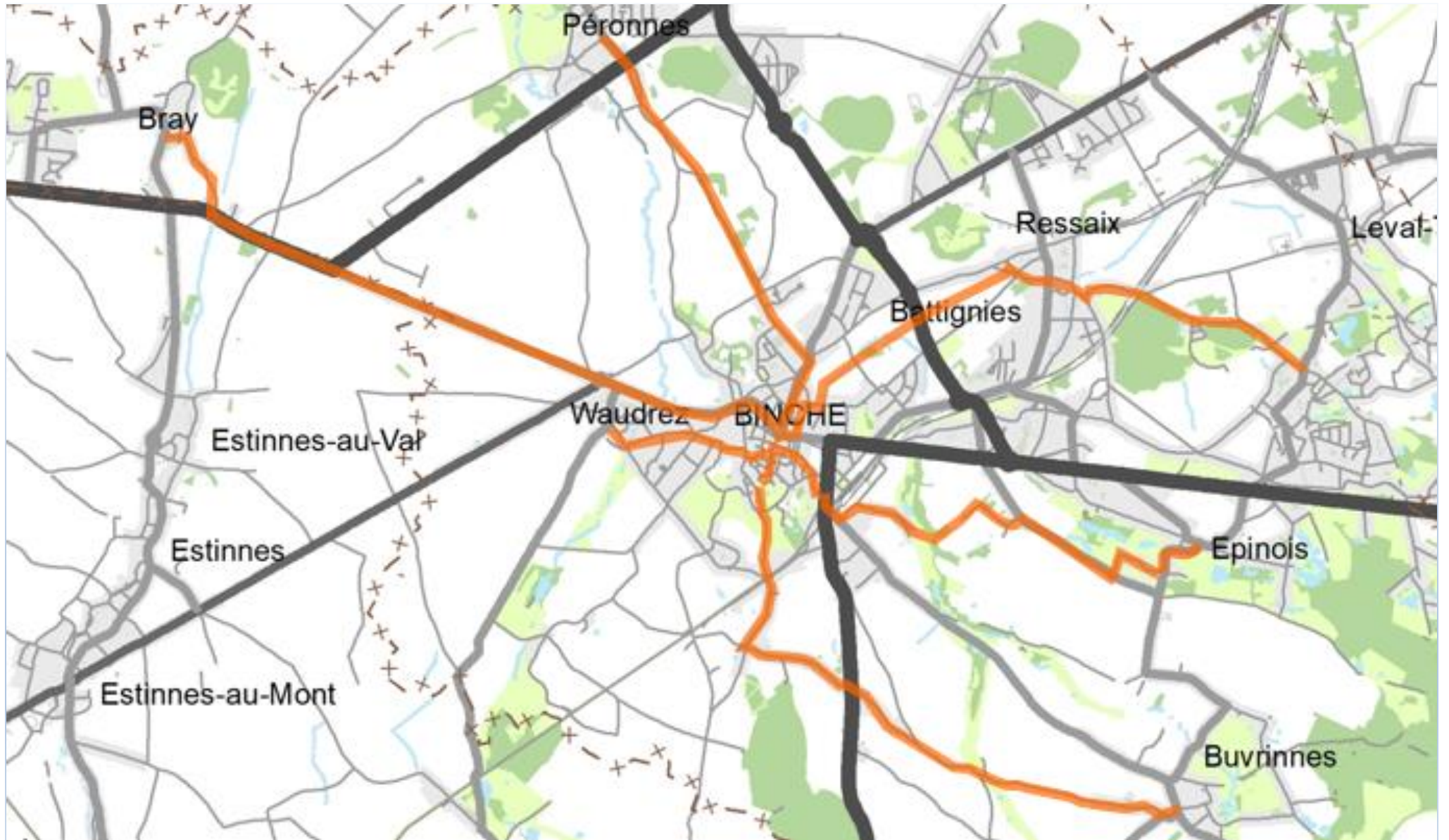


Figure 5 : réseau cyclable des villages vers Binche centre



Le système points-nœuds vélos Vhello est une nouvelle opportunité qui se présente à Binche. Ce système peut attirer beaucoup de touristes en vélo, à condition que l'infrastructure cyclable et la signalisation soient au top. La ville de Binche souhaite combiner les points-nœuds touristiques et les itinéraires cyclables plus fonctionnels et intégrer les points-nœuds dans la signalisation spécifique à Binche, pour qu'ensemble, les deux puissent se renforcer mutuellement.

La finalisation du RaVEL 281 entre Anderlues et Buvrines est également important mais n'est pas du ressort de la Ville. La Ville demandera à la Région de finaliser le RaVEL le plus vite possible.

#### **Action 4 : Orienter les solutions de réalisation des itinéraires vélos**

Les itinéraires cyclables doivent en priorité être sécurisés et visiblement rassurants. La ville de Binche travaille en étroite collaboration avec le Service Public de Wallonie pour réaliser les itinéraires cyclables.

Il n'est pas toujours possible ni nécessaire de créer des pistes cyclables partout sur les itinéraires. D'autres mesures aux aménagements peuvent également être mis en place pour garantir la sécurité en vélo, dépendant du type de voirie où l'itinéraire se situe et donc le trafic auquel le cycliste sera confronté.

Par type de voirie, il y a différentes options d'aménagement d'un itinéraire.



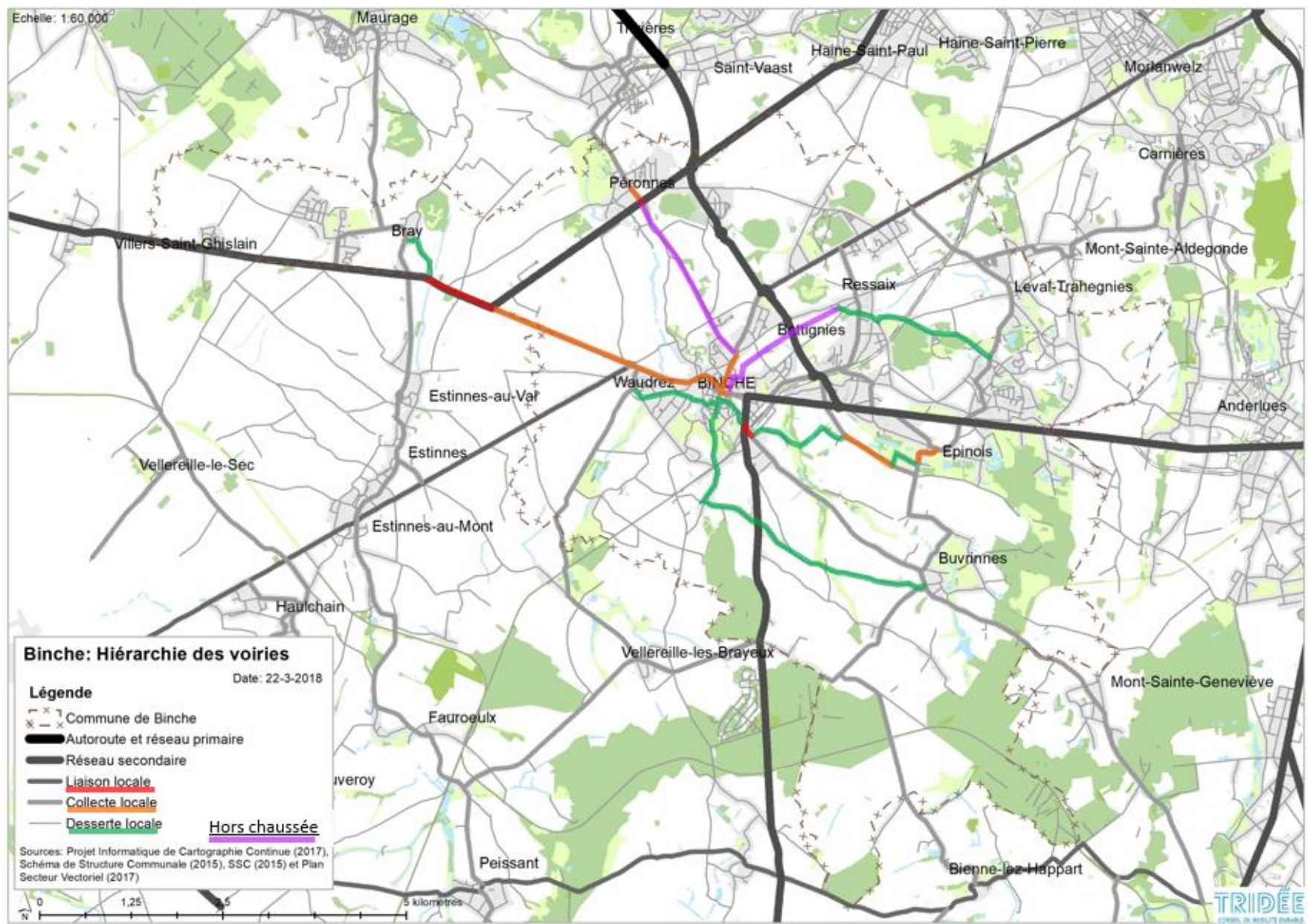


Figure 6 : réseau cyclable selon la hiérarchie des voiries



Les options d'aménagement sont basées sur la hiérarchisation multimodale des voiries (voir fiche Action 5 : Des routes qui parlent à tous) et dépendent essentiellement

- de la vitesse du trafic motorisé
- des volumes de trafic motorisé sur cette route à l'heure de pointe

1. Hors chaussée :

- le revêtement est confortable, l'éclairage est bon et instaure un sentiment de sécurité (tant pour la visibilité que pour le contrôle social), les potelets sont à priori déconseillés (risque d'accidents) et, s'ils sont nécessaires, conçus pour ne pas mettre en danger les cyclistes (suffisamment hauts et espacés)



Figure 7 : exemple de piste cyclable hors chaussée à Binche, le RAVEL

2. En rue apaisée / desserte locale / collecte locale:

- Les rues apaisées et les dessertes locales n'ont pas besoin de piste cyclable. Le trafic motorisé y est lent et faible, conditions qui permettent la mixité entre cyclistes et trafic motorisé. Le trafic de transit y est fortement découragé par le plan de circulation (sens unique, coupures), et la vitesse y est maîtrisée par une largeur de voirie réduite et, si nécessaire, des aménagements ponctuels (plateaux, rétrécissements, ralentisseurs). Exemples à Binche: Rue Robiano







Figure 8: exemples type de rue plein pied en Belgique (avant/après réaménagement)

- o Les voiries de collecte locale à Binche sont souvent assez fréquentées. Néanmoins, certaines sont étroites et ne permettent pas l'installation d'une piste cyclable. La ville choisit donc de baisser la vitesse ou de diminuer les volumes de trafic pour pouvoir mixer les cyclistes et le trafic motorisé en sécurité.

Exemples à Binche: Rue de Belle Vau, Rue Mahy-Faux

- ➔ moins de 500 véhicules en heure de pointe
- ➔ vitesse de 30 km / h



Figure 9: exemples type de trafic mixte en Belgique



Figure 10 : exemples type de chaussée à voie centrale banalisée en Belgique<sup>4</sup>

<sup>4</sup> [http://ravel.wallonie.be/files/pdf/Documentation/Amenagements\\_cyclables/voie\\_centrale\\_banalisee.pdf](http://ravel.wallonie.be/files/pdf/Documentation/Amenagements_cyclables/voie_centrale_banalisee.pdf)



### 3. Sur une voirie de liaison / secondaire :

- o La vitesse est élevée et les volumes de trafic sont élevés. Une piste cyclable séparée est donc indispensable. La séparation sera de préférence physique (distance de la voirie, végétation) ou au minimum une piste adjacente surélevée (différence de niveau avec la chaussée).

Exemples à Binche: Chaussée de Brunehault

- ➔ Plus de 500 véhicules en heure de pointe
- ➔ Vitesse de 50 km/h ou plus



Figure 11 : exemples type de piste cyclable séparée en Belgique

Pour assurer le confort de roulage optimal et réduire l'effort du cycliste au maximum (surtout dans les montées), les aménagements cyclables seront systématiquement asphaltés. La ville s'engage également à étudier l'ouverture aux cyclistes des sentiers (actuellement interdit à tout conducteur) et à se conformer à l'obligation réglementaire de la généralisation du sens unique limité (sauf exception motivée).

Les itinéraires seront également **bien équipés d'éclairage et de signalisation** (avec panneaux et au sol, surtout aux carrefours, en pensant également aux voies banalisées centrales). Pour motiver les cyclistes et les non-cyclistes, il est possible d'indiquer non seulement la distance mais aussi le temps en vélo. Dans le futur (pas uen priorité sur le court terme), les itinéraires vers les villages voisins (Estinnes, Merbes, Lobbes, Thuis, La Louvière, Anderlues, Mons, etc) seront également indiqués.

Progressivement, la Ville optimisera la qualité d'usage de son réseau d'itinéraires, pour correspondre le plus possible aux critères de qualité internationaux : sécurisé, rapide, cohérent, attractif et confortable.

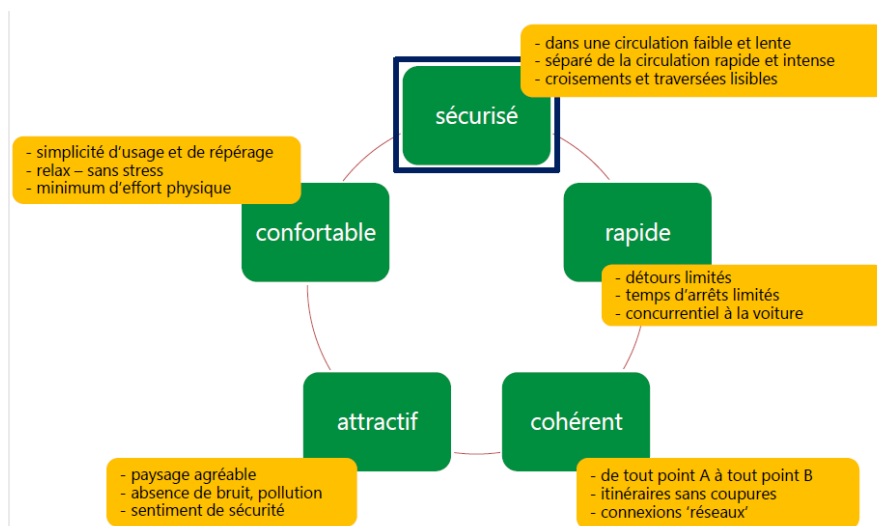


Figure 12 : CRASC critères de qualité internationaux de cyclabilité

## Action 5 : Sensibiliser à la pratique du vélo

L'infrastructure cyclable est primordiale mais parfois pas suffisante en soi. Quand l'habitude de prendre le vélo n'est pas encore présente, il faut informer, encourager et inciter les habitants. Le mieux est d'améliorer l'infrastructure cyclable et faire des campagnes en même temps pour avoir un maximum d'impact.

### Principes clés pour réussir les campagnes de promotion du vélo avec succès :

**Qui ?** La ville de Binche ne ciblera pas « tous les habitants » en même temps, car « le public général » n'existe pas. Les techniques de marketing reconnues reposent sur le fait de diviser la population en catégories auxquelles les personnes se sentent liées. La commune travaillera avec des partenaires/organisations/événements intermédiaires qui ont des lignes de communication existantes (aussi sur les réseaux sociaux) et bien établies avec un groupe d'habitants bien défini.

**Quoi ?** Vu le petit nombre de cyclistes à Binche, la ville de Binche travaillera sur la capacité de ses habitants à faire du vélo.

- Des possibilités de tester ou de louer des vélos (de préférence pendant plusieurs semaines), ou un achat groupé de vélos, ensemble avec des conseils personnalisés par des experts (par où passer ? comment s'habiller ?) seront organisés et sont une garantie pour un changement de comportement.
- Une compétition ou un défi, par exemple en lien avec les courses vélo à Binche
- L'inauguration festive d'un nouvel itinéraire cyclable (avec invitation de la presse, article dans le journal communal)

### Comment ?

- La ville montrera le vélo dans des belles images, qui évoquent des émotions positives au lieu d'émotions qui évoquent la peur (les publicités de voitures ne montrent pas les embouteillages, les accidents de voiture ou la pluie et sont pleines d'émotions). Des témoignages positifs sont recueillis.
- Les émotions sont aussi importantes que l'information pour changer les habitudes des gens. Les études montrent que nous ne prenons pas les décisions que de façon rationnelle, il faut donc séduire. (*par exemple: émotions associées avec BMW: joie, liberté → Vélo: joie, liberté, environnement vert, personnes exemplaires*)

Enfin et surtout, la ville travaillera sur la signalisation des itinéraires cyclables avec des indications en kilomètres et en temps de parcours.

### Orientations concrètes de campagnes de promotion à développer par la ville de Binche :

Les groupes cibles avec lesquels des campagnes de changement de comportement ont eu du succès et sur lesquelles la ville de Binche se focalisera dans un premier temps sont:

1. **Les écoles secondaires:** les élèves du secondaire ont déjà plus d'autonomie et sont un excellent groupe cible.
  - La ville accompagnera les écoles secondaires à faire un plan de déplacement scolaire. La ville et l'école peuvent ainsi estimer le potentiel vélo dans l'école (élèves qui habitent à maximum 5km de l'école, qui habitent le long d'un itinéraire cyclable)
  - La ville développera une campagne adaptée aux élèves. Par exemple un défi de quelques semaines avec récompense (par exemple une fête d'école si un certain nombre de déplacements se font de façon



- durable), en lien avec les courses vélo qui passent dans la ville :  
« Tous champions vélo ! », chaque village aura son « vélobus » avec un capitaine de route (adulte ou adolescent) qui organisera un départ groupé vers l'école à une certaine heure
- Activité festive en lien avec des nouveaux itinéraires réalisés : par exemple la réalisation de l'itinéraire village – Athenée
  - Système de récompense pour chaque déplacement à vélo, par exemple sous forme de 'jetons' à utiliser lors du Carnaval (inspiré de Bonheiden, avec des jetons pour la kermesse annuelle).
  - La direction de l'Athenée a manifesté son intérêt pour promouvoir l'usage du vélo, pour améliorer la sécurité et la qualité de l'air à proximité de l'école, Pour lancer des campagnes de sensibilisation, elle a besoin de soutien à la fois technique, créatif et financier. La Ville l'aidera dans la réflexion et pour trouver ce soutien.
2. **Les écoles primaires** : les élèves du primaire habitent souvent très proche de l'école et pourraient venir à pied ou à vélo.
- La ville accompagnera les écoles primaires à faire un plan de déplacement scolaire. La ville et l'école peuvent ainsi estimer le potentiel vélo dans l'école (élèves qui habitent à maximum 5km de l'école, qui habitent le long d'un itinéraire cyclable)
  - L'Athenée vise à compléter le projet Pedibus par un projet Vélobus, projet que la Ville soutient.
  - exemple de campagne pour écoles primaires :  
<https://www.trafficsnakegame.eu/wallonia/>
3. **La commune même** : la ville de Binche compte 260 employés. La ville développera un plan de déplacement pour définir le potentiel et un objectif de déplacement durable.
- La ville instaure une journée vélo d'abord par mois, puis éventuellement un jour par semaine.
  - L'administration communale participera à l'action régionale Tous Vélos-actifs <http://www.veloactif.be/>.
4. **Les entreprises** :
- la ville de Binche accompagnera les grands employeurs à faire un plan de déplacement d'entreprise.
  - La ville incitera les grands employeurs à participer à l'action régionale Tous Vélos-actifs <http://www.veloactif.be/>.
  - Autres exemples : la Province du Brabant Flamand et de la Flandre Occidentale organisent une « caravane tournante » de vélos à tester. Tous les mois, la caravane va dans une autre commune ou entreprise :
    - <http://gemeente.testkaravaan.be/>
    - <https://www.vlaamsbrabant.be/verkeer-mobiliteit/woon-werkverkeer/fietstest/index.jsp>
    - [www.bike2work-project.eu](http://www.bike2work-project.eu)
    - [www.woensdagfietsdag.be](http://www.woensdagfietsdag.be)
5. **Les associations** : la ville passera par des associations existantes qui ont un bon lien avec certains groupes cibles (par exemple des femmes, des personnes +50 ans, les clubs de sport) :
- <http://skirtbike.ro/editia-2017>
  - <https://wecycleuk.wordpress.com/2016/01/15/shirleys-wheels/>

## Action 6 : Développer l'offre en parking vélo

L'usage du vélo est aussi une chaîne de déplacement, comprenant le déplacement ainsi que le stationnement du vélo à l'origine et à destination. Le parking vélo est une des conditions premières pour l'utilisation de son vélo : le risque de vol et de dégradation sont des freins majeurs pour tous les usagers qui ont consenti parfois à un investissement important pour une mobilité active.

Vu l'usage du vélo encore faible aujourd'hui à Binche, l'offre sera développée de façon progressive, d'abord aux endroits stratégiques, y compris à domicile, ensuite en suivant la demande.

Les **normes de parking vélo dans les nouveaux immeubles de logements collectifs** seront renforcés, à intégrer dans le Règlement Communal d'Urbanisme (livret des prescriptions) :

- Un local vélo est à prévoir, au rez-de-chaussée, facile d'accès et dimensionné pour permettre l'entrée et la sortie aisées des vélos et le stockage de vélo de types divers (vélo cargo) et accessoires (sièges enfants).
- Le local comprendra par habitation 2 emplacements

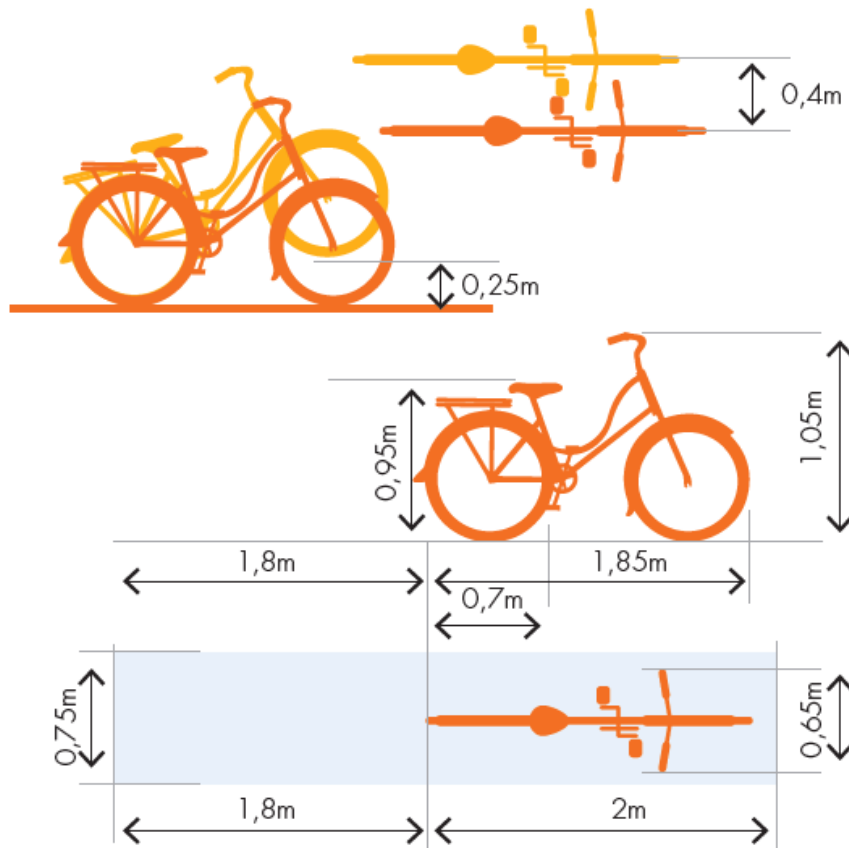


Figure 13 : Mesures de vélos standards pour la configuration d'un local vélo<sup>5</sup>

Le **stationnement vélo hors voirie aux grandes destinations** sera développé. Il s'agit de pôles publics ou privés : d'emploi, écoles, fonctions publiques (administrations), loisir (piscine), achats (centre commercial). La ville travaillera en partenariat avec ces pôles pour dresser un inventaire de l'existant, fixer des objectifs et accompagner la mise en œuvre. La ville portera spécialement attention à équiper

<sup>5</sup> CeMathèque 46

les écoles avec des parkings vélos sécurisés pour les élèves et les enseignants. La ville encouragera les commerçants à installer un parking vélo de qualité devant leur commerce avec des primes.

Les **gare de Binche et de Leval** seront, en partenariat avec la SNCB, équipées de **50 emplacements vélo couverts** (longue durée) du type standard SNCB. Le nombre de 50 emplacements correspond à environ 10% du nombre de montées). Ces emplacements seront situés au plus près des accès aux quais, couverts et équipés de bornes de recharge pour vélos électriques. La ville mettra en place une active promotion de ces parkings vélos. Il faudra prévoir l'extension possible éventuelle, suivant la demande. Une enquête usagers sondera la demande pour du stationnement sécurisé (par un contrôle d'accès).

Les **arrêts les plus fréquentés des bus TEC** seront équipés d'arceaux. Cette action est précisée dans l'action sur les arrêts TEC.

Le **parking hors voirie du futur centre commercial** devra réserver **au moins 5% des emplacements pour des vélos**.

La ville assurera **le suivi de la demande**.

- Relevé régulier du taux d'occupation des emplacements publics et des grands pôles. Un taux d'occupation de 80% est un signal de besoin d'extension.
- Sondage de la demande en stationnement vélo libre et sécurisé le nombre de clients des commerces locaux faisant leurs courses à vélo, à intégrer dans l'enquête globale.
- La ville mettra en place un système pour permettre aux habitants de suggérer la nécessité des parking vélos (arceaux et vélobox).
- Le **monde de l'entreprise** est également un partenaire important. D'une part, la Ville les sensibilisera à développer l'offre de stationnement sécurisé en entreprise (voir action précédente). D'autre part, les entreprises sont aussi demandeuses d'offre de stationnements vélos sécurisés pour leurs employés à d'autres destinations, pour le domicile-travail (pôles TC, parkings) et pour les déplacements de services. Certaines entreprises sont même prêtes à contribuer financièrement, comme c'est le cas à Mons (signalé par IDEA).

## Evaluation

<b>Point de départ</b>	peu de cyclistes à Binche	
<b>Indicateur de réalisation</b>	Nombre de km de signalisation vélo	
	<b>1 itinéraire vélo créé par an</b>	<b>% du réseau conforme aux normes de cyclabilité</b>
	Nombre de parkings vélo (dans la ville / dans les nouvelles constructions)	
	Minimum 1 campagne de changement de comportement par an	
<b>Indicateur de résultat</b>	Augmenter le taux d'utilisation de vélos – dans les écoles, entreprises + administration communale !	données personnelles, enquêtes (la ville organisera une enquête ou comptage

	Nombre d'écoles qui participent aux campagnes	Inscriptions (online) → possibilité d'enquête !
	Nombre d'employeurs qui participent	Inscriptions (online)
	Taux d'occupation des parkings vélos	Comptage annuel
	Sondage de la demande de parkings vélos et sécurisés	Enquête

## La qualité d'usage du transport public

Rendre le transport en bus plus fluide et améliorer la qualité des arrêts en fonction des usagers.

- Centre-ville : Arrêts plus capacitaires, plus de confort, place pour un abri
- Hors agglomération : Arrêts plus confortables (ligne express + vélo)

OBJECTIFS	ACTIONS
<b>Offrir un grand confort d'attente aux voyageurs</b>	7. Renforcer l'agencement et l'équipement des arrêts
<b>Offrir un service ponctuel aux voyageurs en améliorant la fluidité.</b>	
<b>Améliorer la compétitivité du temps de parcours TP vis-à-vis de la voiture</b>	8. Etudier des pistes d'optimisation du réseau des lignes de bus

### Action 7: Renforcer l'agencement et l'équipement des arrêts

La Ville de Binche bénéficie d'un réseau des bus TEC bien développé (voir étude exploratoire 4) :

- Des liaisons avec tous les grands pôles environnants
- La gare de Binche est desservie par l'ensemble des lignes, pour une intermodalité train-bus
- Une excellente couverture territoriale et une desserte de tous les noyaux
- Une offre de service orientée déplacements scolaires (horaires et dessertes augmentées correspondant aux horaires d'école).

Les arrêts représentent encore un point faible, à améliorer en priorité. Les arrêts encore typiquement en encoche, ne sont pas adaptés en centre urbain et aux villages :

- L'usager dispose d'un espace d'attente réduit (à partager avec des piétons de passage), souvent sans la place pour un abri. L'accès PMR aux véhicules est difficile, vu la hauteur de la bordure inadaptée aux véhicules
- Le bus perd en temps et confort de roulage par la manœuvre d'insertion et de sortie de l'encoche ; en plus, l'insertion dans le trafic provoque des retards
- Un espace de 50 m sans stationnement est nécessaire pour permettre la manœuvre.

La ville de Binche adopte les principes du Guide des Bonnes Pratiques de la TEC<sup>6</sup> pour l'implantation, le dimensionnement et l'équipement des arrêts de bus, liés à la fréquentation de l'arrêt.

<sup>6</sup><http://www.infotec.be/fr-be/professionnels/administrationscommunales/am%C3%A9nagementdesinfrastructures routi%C3%A8res.aspx>



Source: TEC Hainaut

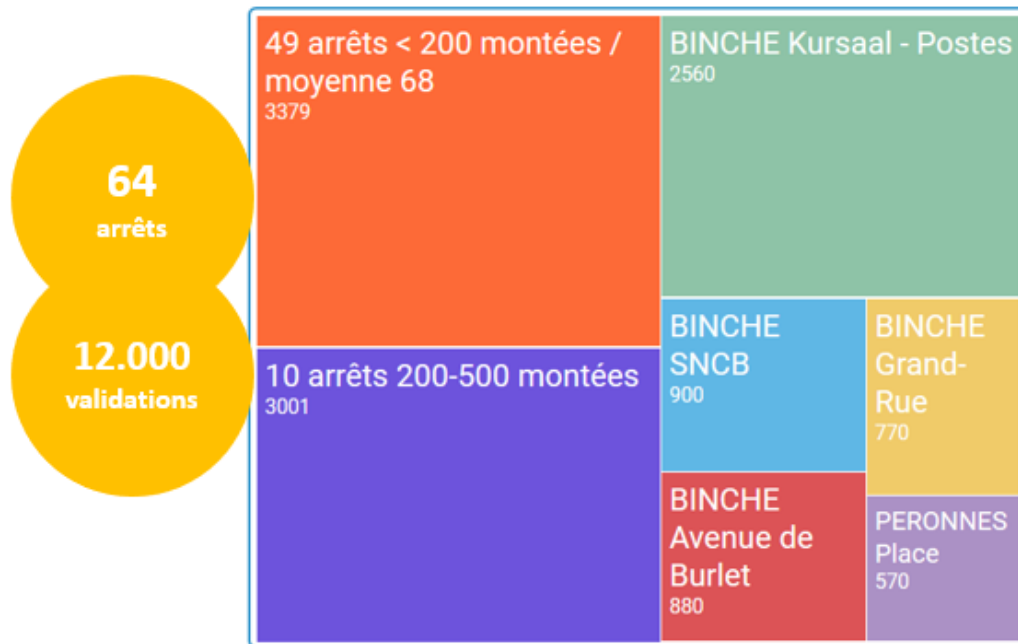


Figure 14 : montées par arrêt TEC à Binche (en un mois)

Les **arrêts en agglomération** seront progressivement aménagés **en chaussée**.

- Le trottoir est élargi pour accueillir les voyageurs en attente et l'équipement, hors cheminement des piétons sur le trottoir
- La bordure de l'élargissement est rehaussée pour un accès PMR aisé aux véhicules
- Le bus s'arrête en chaussée, la circulation attend derrière, le bus démarre devant la circulation
- La longueur de l'arrêt correspond aux dimensions des véhicules utilisés, (articulés ou non).

La ville traitera **en priorité les 15 arrêts les plus fréquentés** : 5 arrêts de plus de 500 montées et 10 arrêts avec plus de 200 montées par semaine. Lors du réaménagement de ces arrêts en chaussée, l'équipement suivant sera ajouté : un abri bus tout confort avec banc pour s'asseoir, la grille horaire, le plan du réseau, l'information en temps réel, min. 5 arceaux vélo et une poubelle.

Certains arrêts dans le centre-ville (Avenue Charles Deliège, Avenue Wanderpepen) seront équipés **d'abris démontables** lors des événements, notamment le carnaval. Cet abri n'est pas standard, mais indispensable car il s'agit des arrêts les plus fréquentés et donc avec grand intérêt pour de nombreux usagers. La ville s'engage à chercher du cofinancement pour les coûts supplémentaires de ces arrêts.

La ville et les TECS donneront une attention particulière aux arrêts le long de la ligne de bus rapide (Ligne 22 Binche – Mons).

Les arrêts **hors agglomération d'au moins 100 montées** par mois seront équipés au minimum d'un abri bus avec banc, la grille horaire, le plan du réseau et minimum 5 arceaux vélo. Même si la priorité est l'équipement des arrêts les plus fréquentés; pour les arrêts de moins de 100 montées, la TEC suivra la demande de parking vélo sécurisé et permettra aux abonnés d'exprimer ce souhait.

Les TEC disposent de budgets pour intervenir dans l'aménagement des arrêts, y inclus le stationnement vélo.

## Action 8 : Etudier des pistes d'optimisation du réseau des lignes de bus

Comme partout en Région Wallonne, l'offre TEC s'oriente fortement sur la demande scolaire et la desserte de proximité pour répondre aux besoins de mobilité des non-motorisés. L'offre devra évoluer pour séduire d'avantage un public plus large, pour capter une part modale de la voiture. Pour cela, il faudra essentiellement offrir des **liaisons lisibles** et des **temps de parcours plus compétitif à la voiture**, en priorité sur les grands pôles environnant.

Aujourd'hui, la ligne 22 Binche-Mons offre cette compétitivité avec un temps de parcours estimé à 40% plus long qu'en voiture (facteur TC/voiture 1,4 ; pointe du matin, journée scolaire), intéressant si on prend en compte qu'en TC on ne se soucie pas du stationnement (temps de recherche ou payant). Par contre, sur les autres liaisons, les TEC ne sont pas compétitifs : le trajet en TEC prend deux fois plus de temps qu'en voiture ou plus (par exemple vers La Louvière), ou ne passe que toutes les 2 ou 4 heures (par exemple vers Erquelinnes).

Le facteur principal qui joue n'est pas tellement la fluidité, mais essentiellement la configuration historique des lignes, souvent des circuits en boucles, avec des détours, branchements et variantes pour desservir tous les noyaux d'habitations, ainsi que les nombreux arrêts. Pour l'utilisateur entre les pôles, les détours sont pénalisant et les boucles sans intérêt – typiquement utilisés sur des tronçons.

**Sans perdre l'avantage de la desserte de proximité**, la ville et les TEC lanceront une étude **d'optimisation des itinéraires afin d'offrir des lignes lisibles et rapides de centre à centre, en visant un facteur TC/voiture de 1,4.**

- Analyser la proposition du PCM de 2005 de 3 lignes tendues entre Binche et La Louvière, ainsi qu'un nombre de pistes esquissées dans l'étude exploratoire 4.
- Analyser le gain de temps à réaliser pour la majorité des utilisateurs d'une ligne en supprimant certains arrêts les moins fréquentés (analyse des arrêts de moins 50 montées par semaine).
- Tout en prenant en compte la stimulation de projets de transport à la demande par le Service Public de Wallonie (par exemple MOBILESEM<sup>7</sup> Entre Sambre et Meuse).

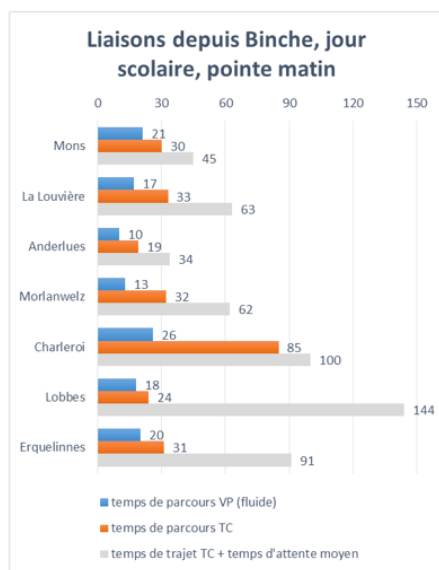
Le développement d'un **pôle multimodal à la gare** de Binche (voir levier suivant) est à saisir comme une **opportunité d'optimiser le réseau et les lignes**, dans l'objectif de connecter toutes les lignes à la gare et de repenser les lignes pour optimiser les temps de parcours.

Le Gouvernement Wallon a manifesté la volonté Régionale d'investir dans le développement du réseau des TEC, ce qui ouvre des nouvelles perspectives de financement.<sup>8</sup> Les TEC avanceront les pistes d'optimisation à Binche dans les projets à proposer.

---

<sup>7</sup> <http://mobilesem.be/>

<sup>8</sup> <http://www.wallonie.be/fr/actualites/un-plan-dinvestissement-de-5-milliards-eu-pour-la-wallonie>



Source: horaires TEC + Google Maps

Temps de trajets  
TEC peu  
compétitif à la  
voiture

Bonne compétitivité à la voiture  
+ 40% temps de trajet  
= L22 = 28% des voyageurs

Pas compétitif à la voiture  
Double ou plus du temps de trajet

Bon temps de trajet,  
mais fréquence inattirative  
toutes les 2 ou 4 h

\* Sans congestion; sans le temps de recherche  
d'un parking

Figure 15 : temps de trajets TEC comparé à la voiture

## Evaluation

<b>Point de départ</b>	12.000 validations TEC par mois en 2018 à Binche	
<b>Indicateur de réalisation</b>	Nombre d'arrêts mis à niveau	
	Parcours de bus à améliorer étudiés / changés	
<b>Indicateur de résultat</b>	Augmentation du nombre de clients des TEC avec 5%	
	Temps de voyage en bus diminue avec 10% d'ici 2028	



## Un pôle multimodal à la gare

OBJECTIFS	ACTIONS
<b>Les futurs développements du quartier de la gare intègrent un fonctionnement de pôle multimodal.</b>	9. Adopter une vision mobilité du pôle multimodal gare

### Action 9 : Adopter une vision mobilité du pôle multimodal gare

Autour de la gare de Binche, un grand terrain est inoccupé et destiné à des nouveaux développements. A l'heure actuelle, il n'y a pas de décisions prises ou de plans concrets pour cette zone. Dans le cadre de futurs développements, la ville de Binche prendra en compte le potentiel et le besoin de créer un pôle multimodal autour de la gare SNCB.

L'attractivité supra communale de la gare sera ainsi renforcée pour les communes d'Anderlues et d'Estinnes où il n'y a pas de gare SNCB.

La ville fera appel au Plan wallon d'investissement, qui vise notamment la création d'un réseau de pôles multimodaux, afin de financer la réalisation du pôle multimodal de la Gare.

Un pôle multimodal requiert les éléments suivants :

- Un bâtiment de gare réhabilité / rénové qui est bien accessible à tous
- Une gare de bus qui offre de la sécurité et du confort aux usagers
- Des bonnes correspondances en cadencement
- Des parkings sécurisés pour les navetteurs en voiture et à vélo
- Des emplacements taxi
- Des emplacements pour cars touristiques
- Un kiss-and-ride
- Une offre de vélos en location pour les visiteurs de Binche (par exemple Blue Bike [www.blue-bike.be](http://www.blue-bike.be)). La ville développera également une information claire à la gare que des vélos de locations sont disponible à l'office du tourisme et une signalisation qui les guide vers l'office de tourisme
- Une étude sur le potentiel de voitures partagées
- Un cheminement sûr pour les piétons et les cyclistes qui évite les conflits avec les bus et qui assure la sécurité et le confort d'accès des élèves du Sacré-Cœur

Le parking de la gare doit servir prioritairement à deux catégories d'usagers : des voyageurs du train et des TEC, et des visiteurs du centre-ville. Un **parking de covoiturage** n'ayant pas de lien ni avec le train ni avec le centre-ville, n'y est pas souhaitable et doit de préférence être situé à **proximité du grand réseau routier** primaire (entrée d'autoroute), voir sur le contournement.

Aujourd'hui, le parking voitures se trouve à côté de la gare côté centre **(1)**, obligeant les automobilistes venant de l'extérieur à y accéder par les petites rues. En même temps, les bus s'organisent péniblement sur la place Eugène Derbaix devant la gare **(A)**. La réorganisation privilégiera les pistes de localisation suivantes

- **Côté centre : la gare routière à côté de la gare (B)** à l'emplacement actuel du parking, pour privilégier l'accès à pied et à vélo au centre-ville et le nouveau centre commercial, et supprimer les conflits des piétons, cyclistes et bus avec les voitures vers le parking. La transformation du parking est



faisable à court terme. Les TEC soutiennent cette solution sur le principe mais dont l'espace disponible et l'accessibilité sont à étudier plus finement.

- **Dans le court terme, un parking voiture sur le terrain en friche d'Infrabel au bout des quais (2) avec accès rue de Buvrines.** Ce terrain est rapidement aménageable et Infrabel est ouvert à la proposition. Il est bien localisé pour accueillir les usagers venant du Sud (Buvrines...) pour lesquels c'est la première gare rencontrée en route vers le Nord. En plus, le parking donne un accès immédiat aux quais.
- A moyen ou long terme : un parking côté périphérie, le long des voies entre la gare et la N90 (3).** Vu l'étroitesse de la rue de la Samme, cette piste nécessite un réaménagement lourd pour créer des accès routier depuis la N90 et la route de Merbes / rue de Buvrines. Ceci ne peut s'imaginer que dans le cadre d'un grand projet de développement urbain.

**L'arrêt Leval** reste également indispensable. Pour les voyageurs habitants au nord de la gare de Binche, Leval est la première option, en témoigne le parking bien utilisé. Sans cet arrêt, revenir 'en arrière' vers la gare de Binche n'est pas attrayant, et entrer dans La Louvière n'est pas une option intéressante. La Ville défendra l'amélioration de l'espace parking et de la qualité d'attente des voyageurs.

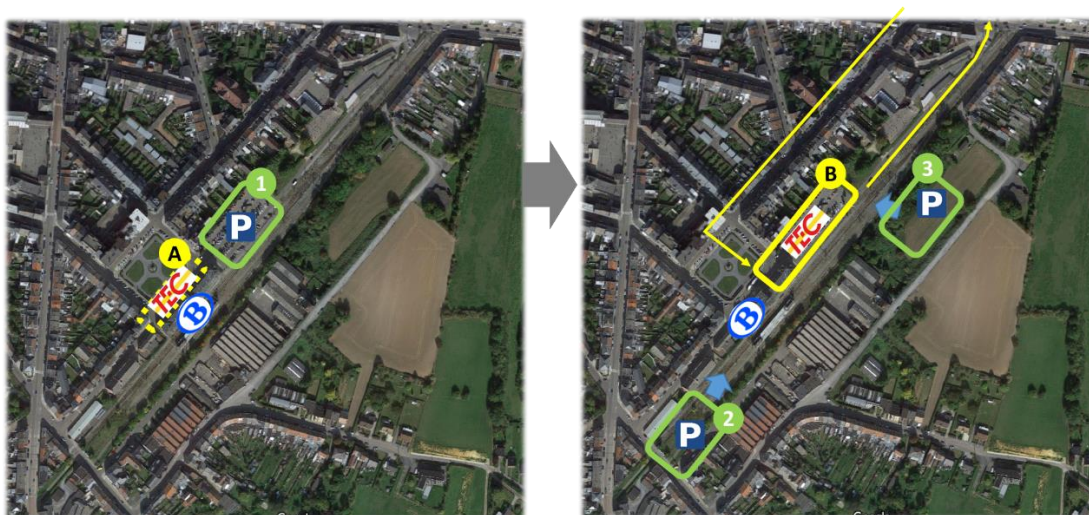


Figure 16 : plan d'implantation de la gare actuelle et du futur pôle multimodal

## Evaluation

<b>Point de départ</b>	900 montées TEC par mois à la gare SNCB 565 voyageurs SNCB par jour à la gare de Binche (2015)	
<b>Indicateur de réalisation</b>	Arrêts bus à proximité de la gare confortables et sûrs (niveau sécurité routière)	
	Parking navetteurs en voiture et en vélo confortable et sécurisé	Comptages nombre de places occupées
	Offre de location de vélos	Régistrations (online)

	Offre et usage de voitures partagées	Nombre de voitures disponibles Taux d'utilisation par véhicule
<b>Indicateur de résultat</b>	Augmentation de la fluidité des bus à la gare	Information TEC : temps de voyage / retard
	Augmentation du nombre de clients SNCB et TEC	Information SNCB et TEC-it-easy : montées à la gare

# Des routes qui parlent à tous

OBJECTIFS	ACTIONS
Une distinction claire entre les axes de trafic et les quartiers protégés	10. Hiérarchiser clairement les routes
Une meilleure lisibilité des routes qui induit un comportement adapté de tous les usagers et plus de sécurité et une plus grande qualité de vie	11. Harmoniser les aménagements

## Action 10 : Hiérarchiser clairement les routes

Hiérarchiser les voiries est une démarche indispensable dans une politique de mobilité. L'objectif essentiel est de canaliser les flux de trafic afin de protéger les majorités des rues qui sont locales d'un trafic excessif et y favoriser le séjour et la vie locale plutôt que le trafic. Une hiérarchie des voiries revient à se fixer une ligne de conduite qui permet progressivement d'adapter l'aménagement et la gestion des voiries à la fonction voulue.

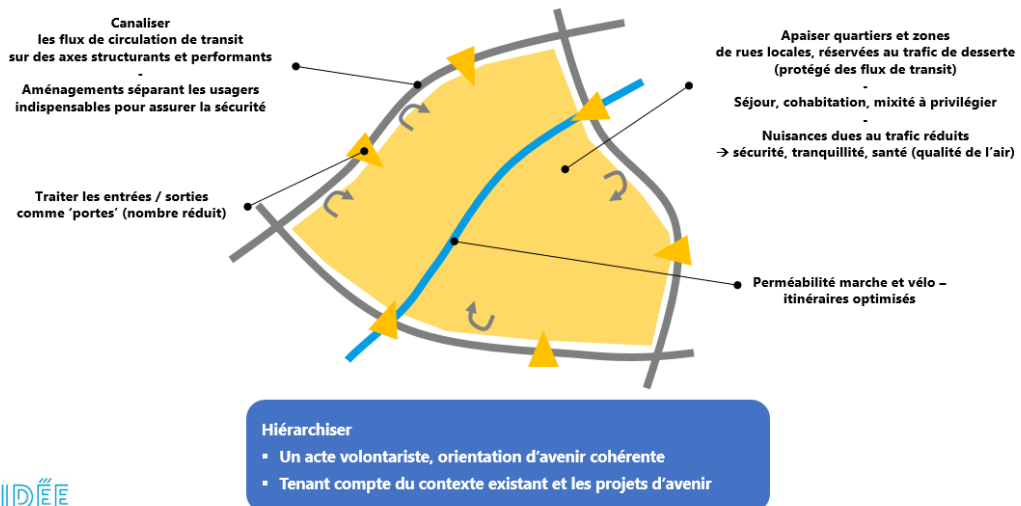


Figure 17 : schéma d'hiérarchisation des voiries d'un quartier type

Une classification harmonisée pour le territoire de la Région Wallonne a été définie, avec description des fonctions. La classification à l'échelle régionale est en cours de définition par la Région. La classification à l'échelle locale se fait dans le cadre des Plans Communaux de Mobilité.

	Classification	Fonction
<b>Échelle régionale</b>	Autoroutes et Réseau Primaire 1 (gabarit semi-autoroutier)	Relier les aires métropolitaines entre elles de manière fluide, avec une capacité importante (2 voies par sens) et des temps de parcours limités (>70km/h). Relier les pôles majeurs, régionaux et principaux du SDER entre eux.  Permettre le transit international (Trans European Network), transfrontalier et régional de moyenne (>50km) à longue distance (>100km) pour les voitures et les poids lourds, avec une bonne lisibilité.
	Réseau Primaire 2	Relier les pôles secondaires aux pôles principaux et avec le réseau autoroutier et assimilé. Irriguer les bassins de vie.
	Réseau Secondaire	Relier les communes aux pôles secondaires et irriguer les aires d'influence des pôles secondaires.
<b>Échelle locale</b>	Réseau de Liaison locale	Relier des centres, noyaux et pôles entre eux à l'échelle communale et intercommunale.
	Réseau de Collecte locale	Collecter et distribuer la circulation locale ; en principe les routes d'accès vers les centres, noyaux ou pôles (par exemple zones d'entreprise).
	Réseau de Desserte locale	Donner accès aux habitations et autres fonctions riveraines ; en principe toute rue locale.

La carte ci-dessous reprend la classification des voiries sur le territoire binchois. Elle reprend la carte intégrée dans le Schéma de Structure Communale (SSC) (tout en ajustant la terminologie). Il n'existe pas d'autoroutes, ni de voiries primaires (I ou II) sur Binche. Les routes secondaires Est-ouest sont doublées par l'autoroute E42 au Nord.



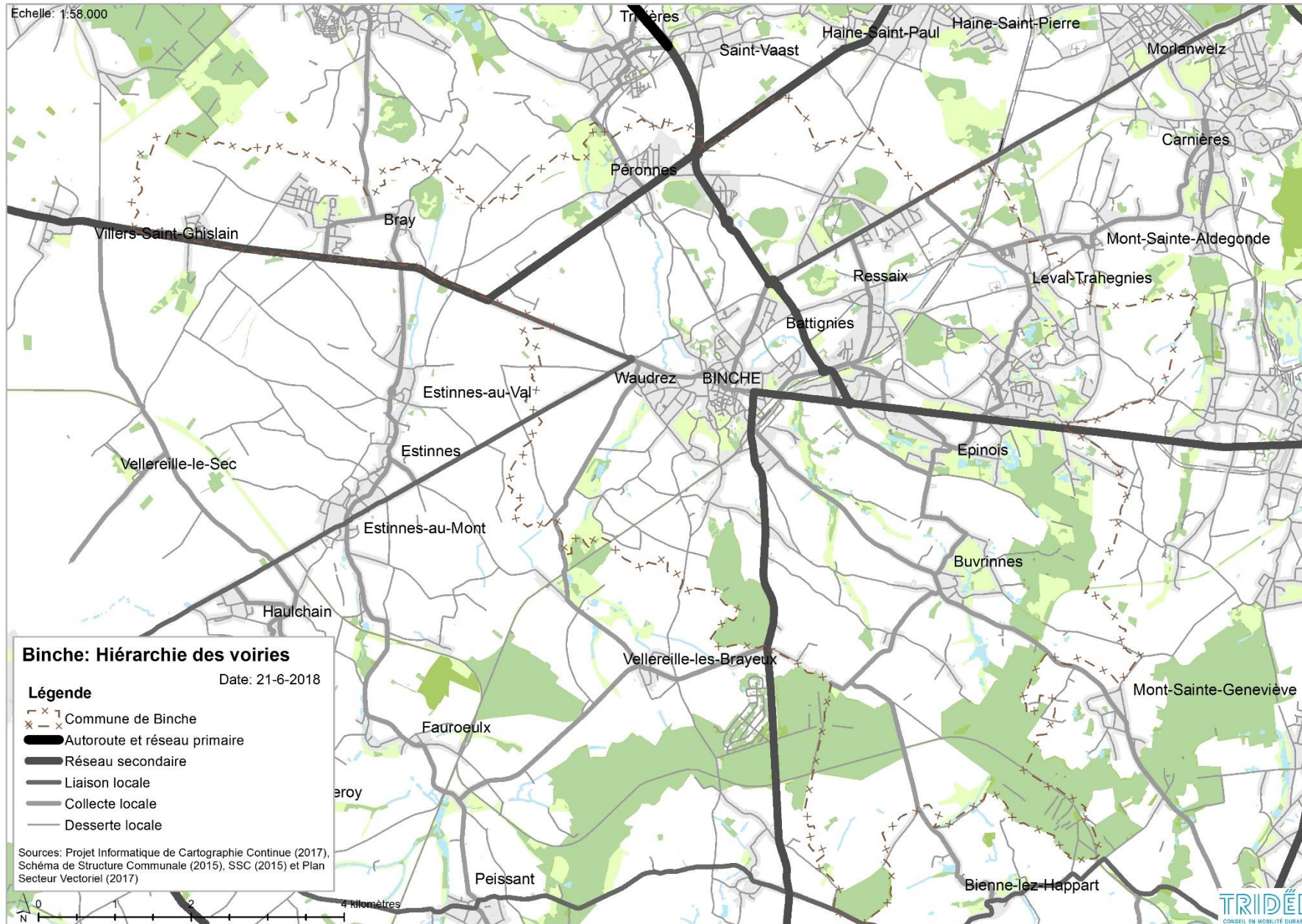


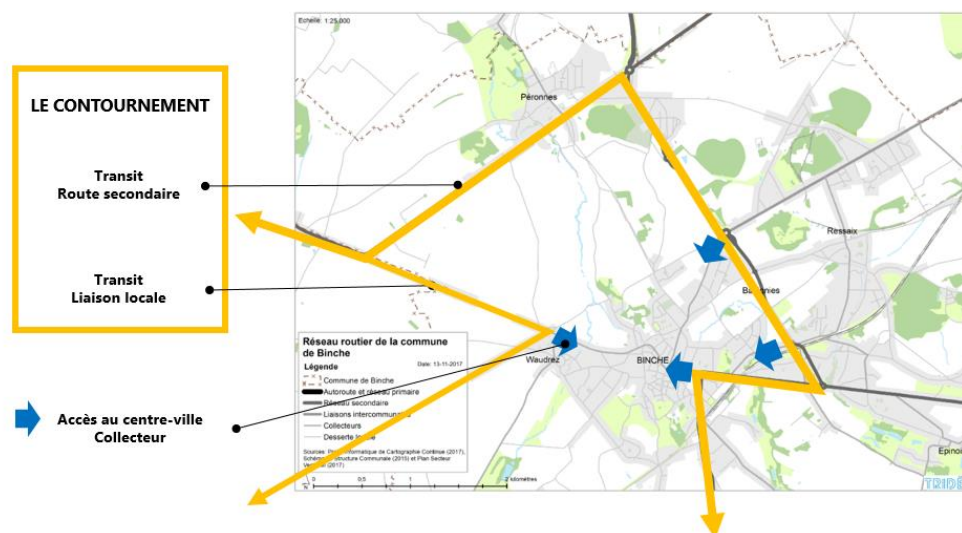
Figure 18 : Hiérarchie des voiries



À noter, la classification intègre le rôle du contournement :

- Le contournement commence sur la Route de Mons (N90) à partir de l'Octroi de Bray, continue ensuite sur l'Avenue Léopold III (N27) et la Rue de Mineurs (N55). Ensuite le contournement se situe sur le Chemin à Carosses, Rue Saint-Pie, Route de Charleroi – Avenue Wanderpepen (N90) et Rue de Merbes (N55).
- Le contournement a été réalisé pour accueillir le trafic de transit.
- La Route de Mons (N90) et l'Avenue Charles Delière (N55b) dans leur partie traversant le centre de Binche gardent un rôle de collecte locale et perdent ce rôle de transit. La volonté est donc d'y dissuader le transit par le centre.

Une modification a été faite par rapport au SSC: la route de Mons (N90) entre Bray (N27) et Waudrez (N563 sud) a été classée en liaison locale, pour connecter la liaison locale du N563 sud au réseau secondaire, ce qui correspond au gabarit et contexte peu urbanisé.



## Action 11 : Harmoniser les aménagements

La grille ci-dessous définit les modalités de partage et de gestion de chaque niveau de voirie. Elle est cohérente avec la grille proposée dans le SSC, amplifiée et précisée sur base de la grille dans le projet du Schéma Régional de Mobilité et le contexte local.

Ces principes sont le point de départ de tout réaménagement ou création de nouvelles voiries (projets d'urbanisation). Tout écart sera dûment motivé.

Le principe pour le choix entre la séparation et la mixité des usagers est le suivant

- Quand la fonction de trafic prime, avec des volumes de trafic et des vitesses élevées (50-70-90), il faut séparer les usagers dans l'espace (pistes cyclables, sites propres...) et dans le temps (régulation par des feux...)
- Quand la fonction de séjour prime sur la fonction de trafic, il faut s'orienter vers des solutions de mixité et de cohabitation – rue à trafic mixte en zone 30 (sans piste cyclable), rue cyclable, zone de rencontre, zone résidentielle

Les principes traduisent la volonté de modérer les vitesses, notamment d'étendre l'application du 30km/h en agglomération

- Réduire les vitesses réduit fortement le risque d'accident en élargissant le champ de vision et en réduisant le temps de freinage nécessaire

- Réduire la vitesse de 50km/h à 30km/h en agglomération réduit fortement la gravité des accidents : un piéton ou cycliste heurté à du 30km/h a environs 9 chances sur dix de survivre ; à 50km/h, il a 1 chance sur 10 de survivre.

Réseau routier régional		3 niveaux du réseau local		
	Réseau secondaire	Liaison locale	Collecte locale	Desserte locale
<b>Fonction</b>	<p>Connection au réseau primaire et autoroutes.</p> <p>Contournement de localité au cas où le trafic et le transit sont importants</p>	<p>Itinéraires lisibles de liaison entre centres, noyaux principaux et pôles (intra et intercommunal)</p>	<p>Itinéraires lisibles d'entrée et de sortie de centres, noyaux et zones rurales</p>	<p>Toute rue locale</p> <p>Desserte = donner accès aux habitation et fonctions riveraines.</p> <p>Circulation apaisée</p> <p>Eviter la circulation de transit</p>
<b>Priorités</b>	<p>Fluidité du trafic et séparation entre usagers</p>	<p>Fluidité et séparation entre usagers</p> <p>Traversée de noyaux : trafic apaisé, convivialité</p>	<p>Trafic apaisé, convivialité et partage entre usagers</p>	
<b>Vitesse (autorisée, &gt; V85)</b>	<p>70 km/h de préférence hors agglomération (evt. 90 km/h)</p> <p>50 km/h de préférence en agglomération (evt. 70 km/h)</p>	<p>70 à 50 km/h</p> <p>Traversée apaisée des noyaux (30km/h à envisager)</p>	<p>50 km/h à 30 km/h</p> <p>Traversée apaisée des noyaux : 30km/h à privilégier</p>	<p>50 km/h hors agglomération</p> <p>30 km/h à 20 km/h en agglomération (zones de rencontre / résidentielles)</p>
<b>Voies de circulation</b>	<p>1 voie par sens, avec ponctuellement des possibilités d'avoir 3 ou 4 voies (carrefours, entrées/sorties, etc.)</p>	<p>1 voie par sens en général</p>	<p>1 voie par sens, voire sens uniques ponctuels</p> <p>Trafic inférieur à 6000 véh/jour au total des deux sens</p>	<p>Maximum 1 voie par sens, voire sens unique</p> <p>Trafic inférieur à 3000 véh/jour au total des deux sens.</p>
<b>Piétons</b>	<p>Trottoirs en agglomération</p> <p>Traversées protégées par des feux (min. bouton poussoir) en une phase</p> <p>Traversées protégées (ilot central et ralentissement)</p>	<p>Trottoirs en agglomération</p> <p>Traversées tous les 100 m en agglomération</p> <p>Traversées protégées par feux si besoin</p> <p>Traversées sécurisés : ilot central spacieux, plateau ou dévoiement</p>	<p>Trottoirs en agglomération</p> <p>Traversées tous les 100 m en agglomération</p>	<p>Trottoirs séparés ou espace partagé (zone résidentielle, zone de rencontre)</p> <p>Traversée libre</p>



Réseau routier régional		3 niveaux du réseau local		
	Réseau secondaire	Liaison locale	Collecte locale	Desserte locale
<b>Cyclistes</b>	Piste cyclable séparée Traversées cyclistes protégées par des feux (min. bouton poussoir) en une phase Traversées cyclistes protégées (îlot central et ralentissement)	Piste cyclable séparée En agglomération piste surélevée ou marquée	Mixité privilégiée, à condition de : V85 < 40 et < 500 uv/h de pointe (deux sens confondus).	Mixité En agglomération envisager zones de rencontre / résidentielles
<b>Transports en commun</b>	Arrêt hors chaussée, sauf en agglomération. Voies bus, sites propres ou télécommande des feux si besoin.	Arrêts hors chaussée, sauf en agglomération.	Arrêts sur chaussée.	Itinéraire à éviter de préférence, arrêts sur chaussée si besoin.
<b>Stationnement</b>	Hors voirie hors agglomération, ou en contre-allée. Bande longitudinale en agglomération < 50km/h	Hors voirie hors agglomération, ou en contre-allée. Bande longitudinale en agglomération < 50km/h	Sur terrain privé de préférence, ou bien sur voirie, éventuellement alterné.	
<b>Carrefours</b>	Giratoire ou carrefour régulé entre axes primaires ou secondaires avec traversées complètes piétons et cyclistes Rues desserte locale : pertes de priorité (éventuellement obligation de tourne-à-droite) ; trottoirs et pistes cyclables à niveau	Giratoire ou carrefour régulé entre axes primaires ou secondaires avec traversées complètes piétons et cyclistes Effets de porte en entrées d'agglomération (rond-point, rétrécissement) Trottoirs et pistes cyclables à niveau sur rues de desserte locales latérales	Priorité de droite ou rond-point, avec anneau semi-franchissable si besoin Effets de porte en entrées d'agglomération (rond-point, rétrécissement)	Priorité de droite (avec accent visuel si besoin) ou mini-giratoires
<b>Poids lourds</b>	Desserte locale depuis le réseau primaire le plus proche. Accès privilégié des zones d'entreprises.	Desserte locale	Desserte locale ou interdit excepté desserte locale. Limite de tonnage si besoin.	Interdits excepté desserte locale
<b>Traitement paysager</b>	En agglomération, axe de circulation d'aspect boulevard urbain – qualités urbanistiques et agrément	En agglomération et dans les noyaux, la qualité de séjour prime sur le trafic de passage		Qualité de séjour prime sur le trafic de passage Mise en valeur de la vie locale Eclairage bas

## Evaluation

<b>Point de départ</b>	En 2018, la sensation d'insécurité et de vitesse élevée du trafic motorisé est grande chez les habitants de Binche	La ville reçoit de nombreuses plaintes (nombre par mois / par an )
<b>Indicateur de réalisation</b>	Km de voiries / carrefours réaménagés par année, basés sur les principes de la hiérarchie des voiries	
<b>Indicateur de résultat</b>	La vitesse diminue aux centres : Vitesse V85 dans les villages est 40km/h	
	Taux de satisfaction des habitants sur l'insécurité et les vitesses (enquête / réunion publique)	

## Des belles entrées de villages

OBJECTIFS	ACTIONS
<b>Rendre lisible l'entrée dans un noyau à tous les usagers.</b> <b>Inciter les automobilistes en particulier d'adapter leur comportement (vitesse, présence de piétons et cyclistes).</b> <b>Exprimer l'identité des villages.</b>	12. Adopter des principes d'aménagement des effets de porte
<b>Réduire la vitesse du trafic motorisé.</b> <b>Faciliter et sécuriser l'entrée et sortie des cyclistes.</b>	13. Localiser les lieux à équiper d'un effet de porte

### Action 12 : Adopter des principes d'aménagement des effets de porte

La ville de Binche veut marquer plus clairement les entrées de l'agglomération en rendant la frontière entre environnement rural et environnement urbain clair pour l'utilisateur. Ce changement d'environnement déjà présent dans le bâti, doit correspondre à un changement dans l'aménagement de la route.

Ainsi, quand les usagers de la route arrivent dans le centre ou dans les villages, les effets de porte indiquent que la vitesse du trafic motorisé doit être plus faible et qu'il faut donner plus d'attention aux piétons et cyclistes.

En premier lieu, les portes se trouvent là où les routes de circulation (réseau primaire et secondaire, liaisons intercommunales, collecteurs) entrent en agglomération.

En deuxième lieu, les portes seront installées là où une desserte locale entre en agglomération.

Principes d'aménagement :

1. Accentuation:
  - espaces verts / végétation
  - éclairage
  - matériaux différents
2. Aménagements pour réduire la vitesse:
  - Rétrécissement de voirie, îlot central, ...
3. Changement de la limitation de vitesse en entrée d'agglomération :
  - si la vitesse est supérieure à 50 km/h → aller vers 50 km/h voire 30 km/h
  - si la vitesse maximale est déjà 50 km/h → créer un effet porte pour attirer l'attention du trafic motorisé sur la plus grande présence de piétons et cyclistes sur la route.

Les TEC testent ailleurs des effets de portes en utilisant les arrêts : une voirie rétrécie à une bande avec passage alterné et arrêt de bus. Si les résultats sont bons, la Ville de Binche envisagera le même dispositif aux endroits indiqués.



Figure 19: exemples type d'effet de porte en Belgique (70 km/h → 50 km/h)



Figure 20 : aménagement effet de porte à Binche (idéal en entrée d'agglomération)

### Action 13 : Localiser les lieux à équiper d'un effet de porte

La ville de Binche a défini des entrées de ville et de villages et la localisation approximative des effets de porte sur les collecteurs locaux. Ceci est basé sur les limites d'agglomérations croisées avec la hiérarchie des voiries et le régime de vitesses.

Principes de localisation :

- sur le réseau primaire et secondaire, liaisons intercommunales, collecteurs



- aux endroits où la concentration des bâtiments commence
  - > ce n'est pas toujours clairement défini (habitation en ruban)
  - > ce n'est pas faisable quand l'image de la route ne change pas
  - > parfois la zone commence au carrefour (ou au giratoire)

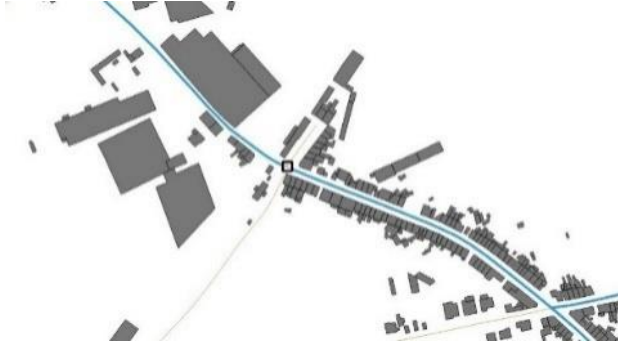


Figure 21: grande différence en densité, effet de porte possible



Figure 22 : pas de différence en densité, effet de porte pas possible



Figure 23 : effet de porte aux carrefours



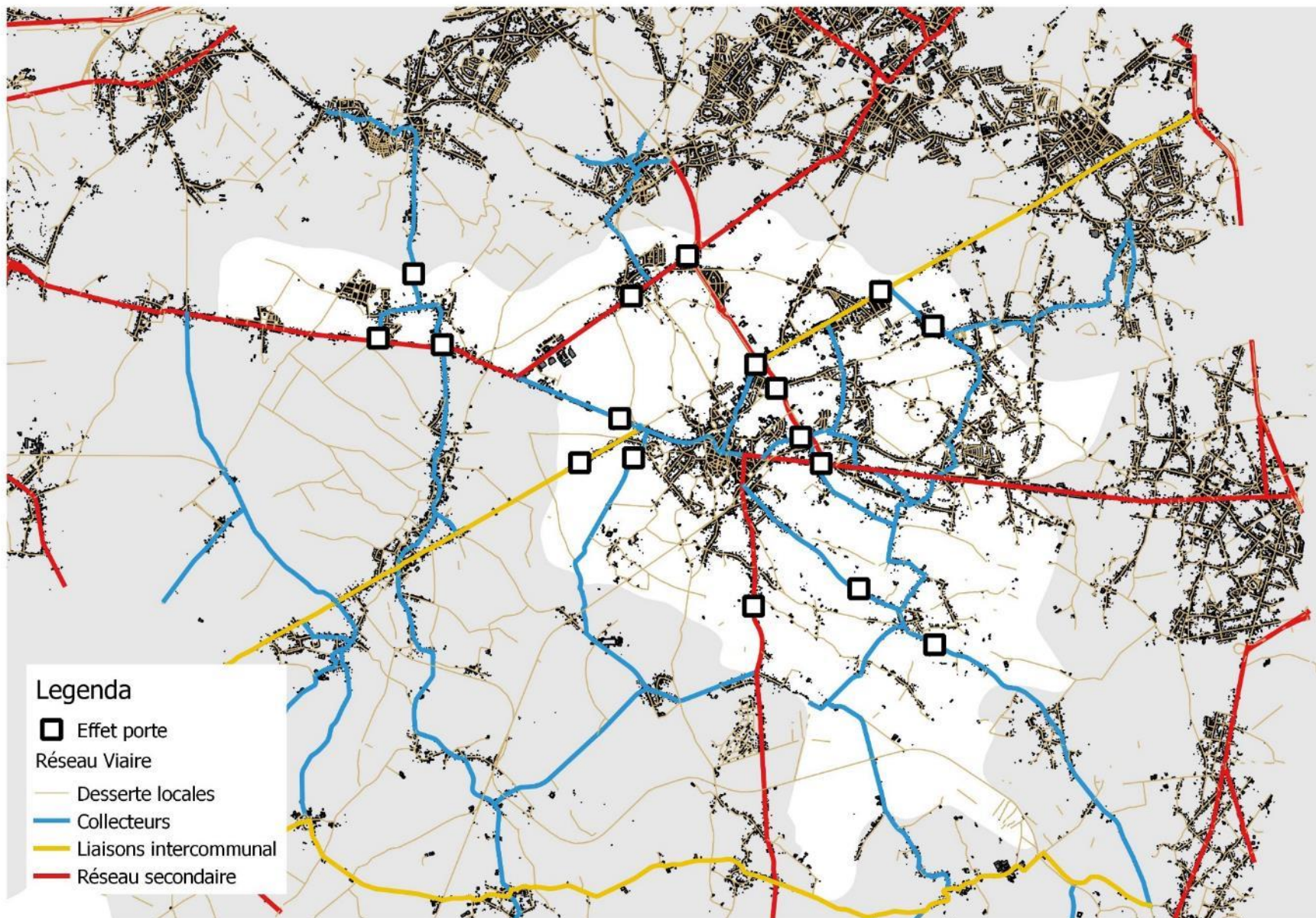


Figure 24 : carte de localisation des effets de porte souhaités



## Evaluation

<b>Point de départ</b>	Entrées de villages / centre-ville pas claires, pas mises en valeur	
<b>Indicateur de réalisation</b>	nombre d'entrées de villages réaménagées par année, basées sur les principes de la hiérarchie des voiries	
<b>Indicateur de résultat</b>	La vitesse diminue au centre et dans les villages : Vitesse V85 dans les villages est 40km/h	
	Taux de satisfaction des habitants sur la qualité de vie	(enquête / réunion publique)



## Le stationnement maîtrisé

OBJECTIFS	ACTIONS
<b>Redonner de l'espace aux piétons et au séjour</b>  <b>Donner la priorité aux clients (courte durée) dans les rues commerçantes</b>  <b>Donner la priorité aux habitants dans les autres rues</b>  <b>Réduire les nuisances : le stationnement illicite et le trafic à la recherche d'une place</b>  <b>Orienter le stationnement de longue durée (employés, touristes) vers les parkings extra muros (distance &lt; 500m)</b>	14. Adopter une stratégie progressive pour la gestion de l'offre de stationnement dans le centre
<b>Inciter l'usage des parkings pour la longue durée</b>	15. Développer la communication et la signalisation
<b>Mieux organiser l'espace public dans les rues des villages pour tous usagers (sécurité, confort, accès PMR)</b>	16. Harmoniser les bons principes d'aménagement de stationnement sur la voirie

### Action 14 : Adopter une stratégie progressive pour la gestion de l'offre de stationnement dans le centre

Les habitants et les visiteurs du centre-ville ressentent fortement la pression du stationnement. Malgré l'offre des parkings extra muros, plus ou moins bien utilisés, et malgré l'instauration de la zone bleue, les rues du centre sont encore fortement encombrées par des véhicules à la recherche d'un emplacement 'devant la porte' de leur destination ou à la Grand Place et par des voitures stationnées, y compris sur les trottoirs (autorisé ou illicite).

Réduire la pression de stationnement dans le centre-ville historique de Binche est aussi indispensable pour valoriser l'espace public, améliorer l'accessibilité universelle et donner suffisamment de place aux piétons, cyclistes et transports en commun, autant de leviers pour la qualité de vie tout en permettant de réduire le recours à la voiture privée.

En même temps, l'accessibilité en voiture pour les visiteurs reste clairement indispensable pour la dynamique urbaine.

La ville poursuivra la philosophie de stationnement du PCM 2005 :

- Donner la priorité aux clients dans les rues commerçantes
- Donner la priorité aux habitants dans les rues résidentielles
- Inviter les visiteurs et employés à l'usage des « Parkings du centre » pour le stationnement de longue durée (au moins une demi-journée).

Un scénario pour maîtriser le stationnement sur le court terme (minimaliste) et sur le long terme (maximaliste) est développé avec les points clés suivants:

La Ville suivra le **scénario à court terme** (5 ans) suivant :

- Avancer vers l'objectif du Périmètre de Rénovation Urbaine (voir fiche Action 7 : Le stationnement maîtrisé) de libérer la Grand Place de stationnement (horizon 15 ans). Dans un premier temps, le nombre d'emplacements sur la Grand Place sera réduit quand des places complémentaires seront créées extra muros.
- Le nombre de places de stationnement extra muros augmente.
- La **zone bleue** est élargie dans toute la partie intra muros du centre-ville (diamètre 1 km x 500m). La zone bleue est définie par le code de la route comme une zone avec une durée de stationnement limitée et signalisation adaptée.
- Cette zone bleue sera divisée dans **trois secteurs différents pour les riverains** pour permettre à chacun de se garer près de son habitation. Les riverains reçoivent une carte de riverain valable dans un secteur, et une liste de rues de leur secteur. La liste des rues par secteur est également disponible sur le site web de la ville de Binche mais ne doit pas être indiquée par de la signalisation en rue.
  - o Zone Centre
  - o Zone autour de la Régence
  - o Zone autour de Rue de la Biche
- Le stationnement en rue sera sélectivement réduit là où c'est indispensable pour améliorer la situation pour les autres modes, et en priorité sur les itinéraires piétons problématiques (voir fiche Action 1 : Accessibilité universelle)
- Le stationnement partiel sur le trottoir sera supprimé (voir fiche Action 1 : Accessibilité universelle).
- Le Parking du Centre Commercial (Pastures - environ 500 places) devra aussi fonctionner comme parking pour le centre-ville. A cet effet, il devra être libre d'accès (pas réservé aux clients), notamment aussi pour les employés du centre-ville en semaine. Sa tarification devra dans tous les cas être plus avantageuse que le stationnement en rue, afin d'éviter tout effet de rejet du stationnement sur l'espace public. Dans un premier temps, le Parking du Centre Commercial devra rester gratuit et accessible pour tous les visiteurs du centre, tant que le parking en rue n'est pas payant et à durée limitée (zone bleue). Le Parking du Centre Commercial pourra aussi devenir payant, mais dans tous les cas moins cher que la tarification en rue.
- La ville trouvera une localisation pour le **stationnement** longue durée des  **poids lourds et autocars**, en dehors du centre (hors agglomération).

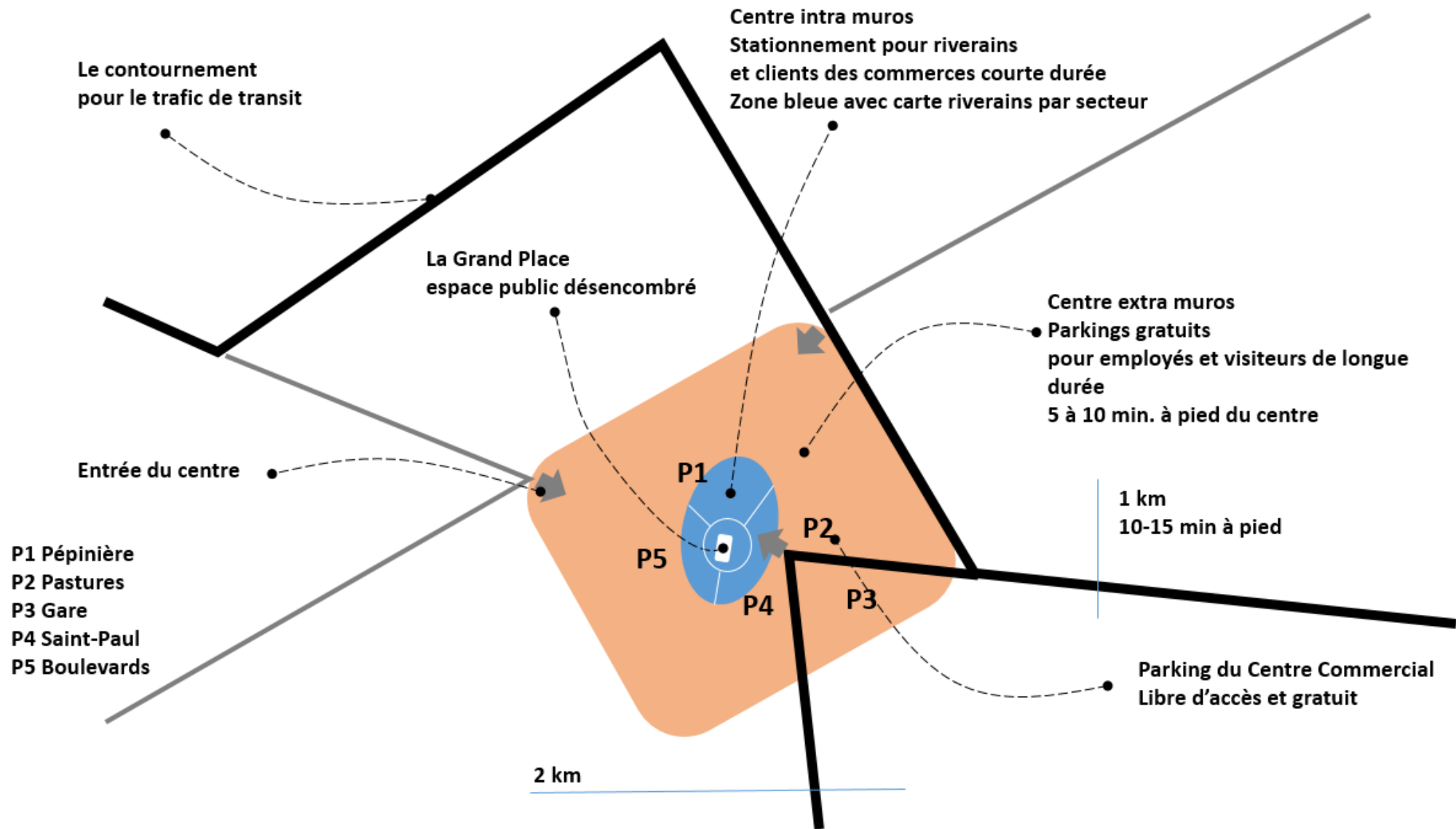


Figure 25 : Schéma de stationnement au centre-ville



Le fonctionnement du scénario à court terme sera évalué. En fonction des résultats, un scénario à long terme (maximum) sera envisagé :

- Le parking sur la Grand Place est supprimé et un projet d'aménagement pour la Grand Place est lancé, si la pression de stationnement le permet
- La zone intra-muros du centre-ville deviendra payante pour les non-résidents, si la pression continue de stationnement l'exige.

## Action 15: Développer la communication et la signalisation des Parkings du Centre

La ville de Binche crée une « Route de Parking » depuis les entrées de la ville vers les « Parkings du Centre » (St-Paul, Gare, Pépinières, Pastures). Une signalisation claire indiquera en temps réel combien de places sont encore disponibles. Une étude sur une application Parking sera également lancée.

Des itinéraires piétons lisibles et attrayants sont créés à partir de chaque « Parking du Centre » (voir fiche Action 1 : Accessibilité universelle).

Une campagne qui incite le nouveau comportement, vient renforcer l'infrastructure mise en place. Les acteurs importants comme les commerçants et les employeurs seront impliqués dans cette campagne.

## Action 16 : Harmoniser les bons principes d'aménagement de stationnement sur la voirie

Pour la sécurité dans les villages, le stationnement en voirie sera également mieux organisé par des bandes de stationnement marquées sur la voirie, à bonne distance du carrefour (min. 5 m) pour la visibilité. Il existe déjà quelques bons exemples que la commune appliquera plus souvent.

Le stationnement à deux roues sur le trottoir sera également supprimé dans les villages (voir fiche Action 1 : Accessibilité universelle).



Figure 26 : bonne organisation du stationnement à Binche<sup>9</sup>

<sup>9</sup> attention : le trottoir est trop étroit sur la photo à droite

## Evaluation

<b>Point de départ</b>	110% de pression de stationnement en 2018 (stationnement sauvage)	
<b>Indicateur de réalisation</b>	Nombre de places de stationnement sur la grand place diminué de 50%	
	Parking villages : 100% des places de parking sont indiquées par des marquages	
<b>Indicateur de résultat</b>	Ratio nombre de voitures / places de parking est en équilibre (Pression de stationnement diminué de 10%)	(par comptage de stationnement)
	Plus de stationnement sauvage du tout	

## Le Quartier Nouveau apaisé et convivial

OBJECTIFS	ACTIONS
<b>Créer un grand quartier convivial dans le centre-ville, avec une grande qualité de séjour dans l'espace public pour tous.</b>	17. Adopter un schéma de circulation multimodal cohérent pour le Quartier Nouveau, y compris l'Avenue Wanderpepen à requalifier entre carrefour des Récollets et Rue de Merbes, pour faire la connexion avec la Grand Place
<b>améliorer la sécurité routière</b>	
<b>création d'un réseau pour des modes actifs</b>	
<b>éviter trafic de transit, création d'une zone apaisée</b>	

### Action 17 : Créer un grand quartier convivial dans le centre-ville

La ville de Binche adoptera un schéma de circulation multimodal cohérent pour le Quartier Nouveau, y compris l'Avenue Wanderpepen à requalifier entre carrefour des Récollets et Rue de Merbes, pour faire la connexion avec la Grand Place.

Les principes suivants sont pris en compte lors du développement du Quartier Nouveau :

- Une grande zone 30 sera créée (diamètre 1,2 km)
- La base est le réseau pour les modes actifs (à pied, en vélo) et les transports en commun: la ville développe des itinéraires d'accès et traversants séparés ou apaisés. Ainsi, le cheminement des modes actifs et le lien avec le centre historique est assuré
- Les transports en commun traversent le quartier et ont des dessertes à proximité
- L'accès motorisé se fait via l'axe le plus proche de la fonction à desservir
- Pour dissuader le trafic de transit, une coupure de trafic est à envisager. Un schéma de circulation sens unique (une boucle) ou une coupure physique sont deux options envisagées
- Vu la densité des logements, le potentiel pour des voitures partagées sera étudié



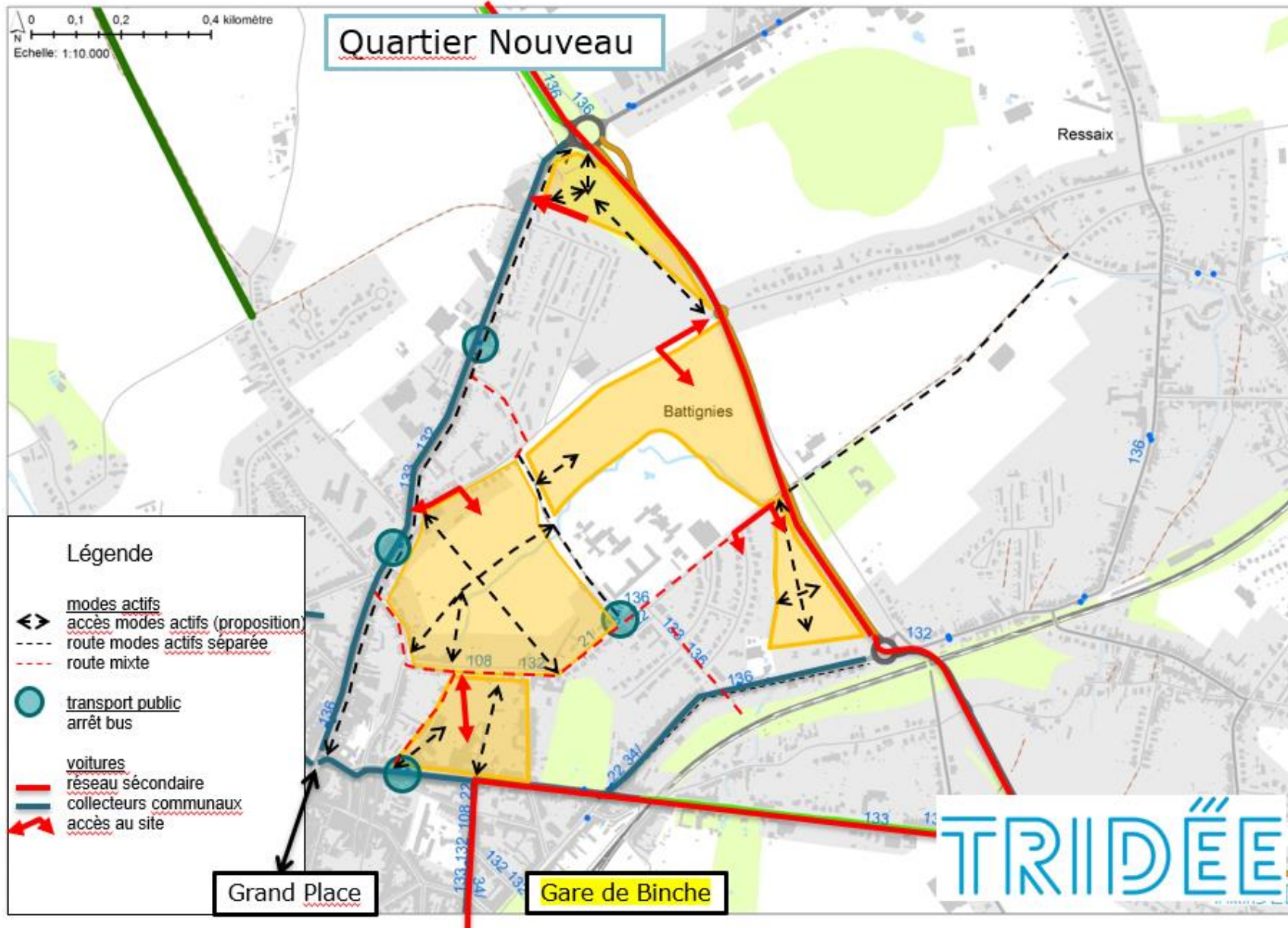


Figure 27: Schéma de circulation Quartier Nouveau



## Evaluation

<b>Point de départ</b>	situation future (point de départ : trafic compté Avenue Wanderpepen/Merbes)	
<b>Indicateur de réalisation</b>	chemins piétons créés	
	chemins cyclistes créés	
	gestion de la circulation Avenue Marie José	
<b>Indicateur de résultat</b>	Modal split centre commercial : nombre de personnes qui viennent en vélo, à pied, en TC, en voiture	(obligation contractuelle pour le gestionnaire du centre commercial)
	Trafic sur l'Avenue Wanderpepen / Merbes n'a pas augmenté plus que 5%	

## Monitoring

---

La ville de Binche suivra le développement de chaque levier, objectif et action par une évaluation. Le point de départ sera établi le plus vite possible, puis des indicateurs de réalisation et de résultat indiqueront le progrès tout au long des années.

Les méthodes d'évaluation utilisées varient selon les actions : il peut s'agir de monitoring pour les indicateurs de réalisation et des comptages ou d'une enquête récurrente, regroupant des questions de satisfaction liées à plusieurs actions, pour les indicateurs de résultat.

Nous rappelons les obligations légales de suivi, comme décrit dans le Décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales (avril 2004): « Le collège des bourgmestres et échevins transmet annuellement au conseil communal, à la commission de suivi et à la commission consultative, ou, à défaut, à la commission locale de développement rural un rapport d'évaluation destiné à apprécier l'avancement du plan communal de mobilité et les modifications éventuelles à apporter au plan communal de mobilité. Le rapport d'évaluation analyse la situation de chaque mode de déplacement, du stationnement et de la sécurité routière au moins une fois sur l'espace de trois ans. » Nous envisageons de réunir le Comité Technique au moins une fois par an afin de préparer le rapport d'évaluation.

Vue d'ensemble des leviers, objectifs, actions et l'évaluation liée à chaque levier :

## 1. L'accessibilité universelle de l'espace public

OBJECTIFS		ACTIONS
<b>Rendre l'espace public progressivement praticable pour le plus grand nombre, indépendamment des compétences physiques ou cognitives</b>		Adopter des normes de base d'aménagement pour les trottoirs
<b>Investir d'abord dans l'accessibilité aux endroits où l'on apporte des améliorations rapides au plus grand nombre (coût-bénéfice)</b>		Prioriser les aménagements
EVALUATION	INDICATEURS	
Point de départ	Nombre d'itinéraires structurants accessibles	<p><b>Total : 7 itinéraires structurants</b></p> <p>8. L'itinéraire entre la gare SNCB (500m) et la Grand Place (750m)</p> <p>9. L'itinéraire entre l'Athénée (1.135 élèves en secondaire, 586 en primaire, 92 en maternelles) / le futur Centre Commercial et la Grand Place (950m)</p> <p>10. L'itinéraire entre le Parking des Pastures (160 places) / le futur Centre Commercial et la Grand Place (700m)</p> <p>11. L'itinéraire entre le Parking de la Pépinière (60 places) et la Grand Place (750m)</p> <p>12. L'itinéraire entre le Parking des Boulevards (25 places) et la Grand Place (400m)</p> <p>13. L'itinéraire entre le Parking Saint-Paul (80 places) et la Grand Place (200m)</p> <p>14. L'itinéraire entre la Gare SNCB et le Parc (500m) / via le Collège Notre Dame (1000 élèves) (800m)</p> <p><b>2021 : Décision au sein du Comité Technique:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quels itinéraires améliorer en priorité ? Impact (# personnes qui utilisent cet itinéraire)</li> <li>• Planifier l'audit des itinéraires avec le Comité Technique</li> <li>• Quel budget communal nécessaire à prévoir? Programme pluriannuelle à mettre en place.</li> <li>• Autres sources budgétaires à trouver ? SPW ?</li> </ul> <p><b>2021 : 0 des 7 itinéraires sont accessibles</b></p>

		<p><b>2025 : 4 des 7 itinéraires sont accessibles</b></p> <p><b>2030 : 7 des 7 itinéraires sont accessibles</b></p> <p>Points d'attention : Les arrêts des transports publics sont accessibles</p> <p>Il y a 10 arrêts de transport public (SNCB, TEC, bus scolaires) sur les 7 itinéraires structurants : Gare, Athénée – Place des droits de l'homme, Av Burlet, collège -rue de Merbes, Kursaal (2), Parc (2)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2021 : 2 arrêts sont déjà aménagés PMR (2 sur l'Avenue Charles Deliège)</li> <li>○ 2025 : 6 des arrêts sont accessibles</li> <li>○ 2030 : 10 des 10 arrêts sont accessibles</li> </ul>
Indicateur de réalisation	L'audit des itinéraires est réalisé et tous les travaux de voiries prennent en compte les itinéraires	<p><b>2021 : audit des 7 itinéraires structurants.</b> Il est important de faire l'audit de tous les 7 itinéraires pour pouvoir faire des améliorations « quick wins » en cas de réaménagement de la voirie). L'inventaire par tronçon de rue qui résulte de cet audit doit inclure:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Largeur du trottoir min. 1,2m (ou espace partagé)</li> <li>2. Sans obstacles</li> <li>3. Revêtement lisse et égalisé</li> <li>4. Traversées trottoir/voirie abaissées au niveau zéro</li> <li>5. Guidage pour mal-voyants est suivi</li> <li>6. Signalisation (temps de marche + km + points d'intérêt)</li> </ol>
	Un contrôle de conformité aux normes de base est intégré à chaque (ré)aménagement (dans le centre-ville et les villages)	<p><b>Récurrent / Evaluation annuelle :</b> Tout cahier des charges de conception et d'aménagement d'un espace public inclue les exigences d'accessibilité universelle : largeur trottoir, sans obstacles, revêtement lisse et égalisé, traversées abaissées au niveau zéro, guidage pour mal-voyants.</p> <p>Tous les cahiers des charges publiés incluent les exigences d'accessibilité universelle en faisant référence au guide régionale d'urbanisme articles 414 et 415.</p>

	<p>Tous les panneaux E09f sont enlevés là où le stationnement des voitures cause du danger, des difficultés des gênes aux piétons. Cette action est accompagnée d'une campagne de communication.</p>	<p><b>2021 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prioriser les rues à forts flux de piétons / les rues où le trottoir n'a pas la largeur minimale 1,5m (faire l'inventaire de ces rues)</li> <li>• Adaptation le règlement de stationnement (décision conseil),</li> <li>• Placement d'un autre panneau ? (&amp; commande &amp; placement)</li> <li>• Campagne de communication (avec le message «laissons la place aux piétons» / « nous sommes tous piétons »)</li> <li>• Contrôle de police</li> </ul>
<p>Indicateur de résultat</p>	<p>Taux de satisfaction des habitants (surtout PMR)</p>	<p>Développer une <b>enquête tous les 2 ans de satisfaction sur la mobilité</b> à Binche (cfr. Gemeentemonitor Vlaanderen) (en collaboration avec le CCPH– aussi pour les formulations des questions)</p> <p>Questions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Combien de fois vous déplacez-vous à pied / avec une aide de marche / autonome en chaise etc. dans la ville de Binche? (jamais, rarement, parfois, souvent, toujours)</li> <li>- Dans quelles mesure êtes-vous d'accord ? (sur une échelle de 1 à 6: 1 pas d'accord du tout, 5 entièrement d'accord, 6 pas d'opinion/sais pas) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les trottoirs et les rues partagées sont dans un bon état (large, sans obstacles, lisse et égalisé)</li> <li>• Je me sens en sécurité pour traverser la rue / les carrefours en tant que piéton / PMR</li> <li>• Les traversées de rues et carrefours sont confortables pour chaque piéton et PMR (pas de hautes bordures)</li> <li>• Le trafic est assez sécurisé pour permettre les enfants d'aller à l'école à pied de façon indépendante</li> <li>• Il y a suffisamment de temps pour les piétons et PMR pour traverser la rue / les carrefours</li> <li>• Il y a suffisamment de bancs</li> </ul> </li> <li>- Combien de fois êtes-vous confronté aux problèmes suivants : (sur une échelle de 1 à 5 ; jamais, rarement, parfois, souvent, toujours) :</li> </ul>





		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les voitures, camions, motos roulent trop vite dans mon quartier</li> <li>• Le comportement dans le trafic est agressif</li> <li>• Il y a du bruit de trafic (voitures, camions, bus, tram, train, avion)</li> <li>• Tremblements (poids lourds, dos d'âne)</li> <li>• Nuisances olfactives (trafic, agriculture, industrie,...)</li> <li>• Pollution lumineuse (lumières de la rue, publicité,...)</li> <li>• Destruction des abri-bus, bancs, bacs à fleurs</li> </ul> <p>Evaluation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>2021: enquête de départ : X % de satisfaction</b></li> <li>- <b>2025 : +15% de satisfaction</b></li> <li>- <b>2030 : +30% de satisfaction</b></li> </ul>
	<p>Aucun véhicule stationné illégalement sur le trottoir ne peut rester impuni</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>2017 : comptages visite de terrain, zone bleue</b> (=centre Binche) <ul style="list-style-type: none"> <li>o 6h : 3 rues avec taux d'occupation +100% (= stationnement sauvage non sanctionné)</li> <li>o 10h : 8 rues avec taux d'occupation +100%</li> <li>o 14h : 12 rues avec taux d'occupation +100%</li> </ul> </li> <li>- 2021 : <ul style="list-style-type: none"> <li>o Campagne de communication (avec le message «laissons la place aux piétons» / « nous sommes tous piétons ») contre les véhicules stationnés illégalement sur les trottoirs</li> <li>o Contrôle de police, avertissement et verbalisation</li> </ul> </li> <li>- 2025 : 100% des véhicules stationnés illégalement sur le trottoir sont sanctionnés</li> </ul>



2. Un réseau vélo qui donne envie		
OBJECTIFS		ACTIONS
Offrir un ensemble d'itinéraires cohérents, rapides, agréables, sécurisés et confortables (critères CRASC) permettant de rejoindre le centre et tous les villages à vélo		Adopter un réseau vélo souhaitable
Assurer la cyclabilité à tout type de cycliste potentiel		Orienter les solutions de réalisation des itinéraires vélos
Inciter le public à grand potentiel de tester la solution vélo pour les déplacements quotidiens		Sensibiliser à la pratique du vélo
Permettre de garer (courte durée) et ranger (longue durée) son vélo en sécurité (pas de vol, pas abîmé) et sans encombrer l'espace public		Développer progressivement l'offre en stationnement vélo
EVALUATION		
Point de départ	peu de cyclistes à Binche	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2021 : nombre total de cyclistes comptés à x endroits à Binche (eg. 20) <ul style="list-style-type: none"> <li>o déterminer des points de comptage (ensemble avec le GRACQ)</li> <li>o organisation annuelle de comptages avec bénévoles (en semaine + weekend) ou achat de compteurs automatiques</li> </ul> </li> <li>- 2025 : +50% de cyclistes comptés aux mêmes endroits qu'en 2021 (eg.40)</li> <li>- 2030 : +50% de cyclistes comptés aux mêmes endroits qu'en 2021 et 2025 (eg. 80)</li> </ul>
Indicateur de réalisation	Nombre de km de signalisation vélo	Prévoir en même temps que la sécurisation des itinéraires vélos
	1 itinéraire vélo créé par an et % du réseau conforme aux normes de cyclabilité	<p><b>7 itinéraires vélo</b> entre les villages et Binche centre (la liste ci-dessous n'est <b>pas</b> en ordre de priorité mais en ordre croissant des distances entre le village et Binche centre):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>8. Waudrez – Binche centre : 1,6 km / 6 minutes (dénivelée: +20m, -8m)</li> <li>9. Ressaix – Binche centre : 3 km / 10 minutes (dénivelée: plat)</li> <li>10. Péronnes – Binche centre: 4 km / 13 minutes (dénivelée: +40m, -6m)</li> <li>11. Epinois – Binche centre: 4 km / 13 minutes (dénivelée: +18m, -63m)</li> </ul>

		<p>12. Buvrines – Binche centre: 5 km / 15 minutes (dénivelée: +12m, -78m)  13. Leval – Binche centre: 5 km / 15 minutes (dénivelée: +13m, -46m)  14. Bray – Binche centre: 5,3 km / 18 minutes (dénivelée: +60m, -27m)</p> <p><b>2020 : Décision au sein du Comité Technique:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Critères CRASC</b> pour chaque itinéraire vélo : Cohérent, Rapide, Attrayant, Sécurisé, Confortable</li> <li>• <b>Attention particulière</b> pour la signalisation des itinéraires (temps + km)</li> <li>• Quels itinéraires améliorer en priorité ? Impact (# personnes qui utilisent cet itinéraire)</li> <li>• Quel budget communal nécessaire à prévoir? Programme pluriannuelle à mettre en place.</li> <li>• Autres sources budgétaires à trouver ? SPW ?</li> </ul> <p><b>2021 : 0 des 7 itinéraires sont accessibles</b></p> <p><b>2025 : 4 des 7 itinéraires sont accessibles</b></p> <p><b>2030 : 7 des 7 itinéraires sont accessibles</b></p>
	<p>Nombre de parkings vélo (dans la ville / dans les nouvelles constructions)</p>	<p>- <b>2021 Actions préparatoires :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inventaire du stationnement vélo public (arceaux) existant à faire (en SIG pour un suivi facile)</li> <li>• Inventaire des zones avec un besoin de stationnement vélo résidentiel (vélobox) (quartiers sans garages, avec appartements) via un appel à intérêt (localiser la demande)</li> <li>• Priorisation des villages avec un besoin de parking de quartier (habitants / gare arrêt TEC important / projets de développement prévu)</li> <li>• Création d'un formulaire en ligne permanent: recensement des besoins des habitants en termes de stationnement vélo public et résidentiel</li> </ul>

		<p>La ville de Binche s'engage à compléter le guide communal d'urbanisme avec une note d'intention ou guide de bonne pratique applicable aux immeubles de logements (nouveau ou division d'immeubles existants,...), immeubles de bureau, commerce avec création de parkings,... avec les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un nombre minimal d'emplacements est à prévoir dans le cadre de projet immobilier : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Logements : proposition de 1 place /logement si plus de 3 logements dans l'immeuble dans le cadre de logements subissant une rénovation ; 1 place / logement pour les projet de construction.</li> <li>○ Bureaux : 1 place /100m<sup>2</sup> de surface plancher avec un minimum de 2 emplacements /immeuble si moins de 199m<sup>2</sup></li> <li>○ Activités diverses : proposition motivée</li> </ul> </li> <li>• Le type d'infrastructures à envisager dans le projet pourra être : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ un local vélo à l'intérieur de l'immeuble ;</li> <li>○ un parking vélo fermé et couvert sur le terrain de l'immeuble ;</li> <li>○ un ou deux box pour vélos sur le terrain de l'immeuble.</li> </ul> </li> <li>• Ces emplacements réunissent les conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Etre sécurisés ;</li> <li>○ Etre d'accès aisé et direct depuis la voie publique ;</li> <li>○ Etre munis d'un dispositif d'accrochage adéquat ;</li> <li>○ Avoir des dimensions compatibles et une forme adaptée à son usage.</li> </ul> </li> </ul> <p>- <b>Actions annuelles:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Préparation d'achat d'un stock d'arceaux</li> <li>• Placement de 20 arceaux par an</li> <li>• Placement de 2 vélobox par an (à voir en fonction de la demande / près de véhicules partagés)</li> <li>• Ouverture d'1 parking de quartier par village (inclus dans des projets de développements)</li> <li>• Suivi de l'utilisation : inventaire (bénévoles, gardiens de la paix) (inventaire de l'utilisation des arceaux, attention aux vélos attachés aux poteaux, barrières = indication besoin d'arceaux)</li> <li>• mise à jour de la carte SIG</li> </ul>
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>2025 Gares de Binche / Leval:</b> 50 emplacements vélo couverts (partenariat SNCB)</li> <li>- <b>2025 :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• total de 100 arceaux installés</li> <li>• total de 10 vélobox installés</li> <li>• total de 3 parkings de quartiers</li> </ul> </li> <li>- <b>2030 :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• total de 200 arceaux installés</li> <li>• total de 20 vélobox installés</li> <li>• total de 7 parkings de quartiers (1 dans chaque village)</li> </ul> </li> </ul>
	<p>Minimum 1 campagne de changement de comportement par an</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>2022 : le personnel communal</b> donne le bon exemple (+90% en voiture) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Etablir un plan de déplacement : établir la part modale des employés qui viennent à vélo / à pied / en TP / en voiture et le potentiel de report modal</li> <li>○ Participation à la campagne existante : <a href="https://www.veloactif.be/">https://www.veloactif.be/</a></li> <li>○ Engagement de venir 1 fois par mois à vélo / à pied / en TP au travail</li> <li>○ Atelier de réparation de vélo</li> <li>○ Test de différents modèles de vélo (e-bike, vélo pliable, vélo cargo, vélo classique), idéalement pendant plusieurs semaines, conseil professionnel selon les besoins d'utilisation</li> <li>○ Achat groupé de vélo (éventuellement ouvrir cette offre aux habitants)</li> </ul> </li> <li>- <b>2023 : les entreprises</b> se mettent en selle (même type d'actions que la Commune)</li> <li>- <b>2024 : les écoles</b> se mettent en selle (le réseau cyclable sera déjà plus sécurisé en 2023) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Toutes les écoles sont contactées pour organiser le brevet du cycliste (par exemple via Pro Velo)</li> <li>○ La Commune investit dans une flotte vélo / du matériel vélo qui circule dans les écoles</li> <li>○ Etablir un plan de déplacement pour chaque école</li> <li>○ Inauguration des itinéraires cyclables sécurisés</li> <li>○ Participation à la campagne existante : <a href="https://www.trafficsnakegame.eu/wallonia/">https://www.trafficsnakegame.eu/wallonia/</a></li> <li>○ Autres exemples d'actions sont décrits dans le PCM</li> </ul> </li> <li>- <b>2025: les associations</b> se mettent en selle</li> <li>- 2025-2030 : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Campagnes annuelles pour chaque groupe cible</li> <li>○ Evaluation des plans de déplacements tous les deux ans</li> </ul> </li> </ul>



		- Dans le cadre du déménagement au nouveau bâtiment communal : prévoir un local de changement pour les cyclistes avec douche
Indicateur de résultat	Augmenter le taux d'utilisation de vélo – dans les écoles, entreprises + administration communale !	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>2021 :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Recensement d'information des plans de déplacements</li> </ul> </li> <li>- <b>2025</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Personnel communal : +25% en vélo</li> <li>o Entreprises : + 25% en vélo</li> <li>o Ecoles : +25% en vélo</li> <li>o Associations : +25% en vélo</li> </ul> </li> <li>- <b>2030</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Personnel communal : +50% en vélo</li> <li>o Entreprises : + 50% en vélo</li> <li>o Ecoles : +50% en vélo</li> <li>o Associations : +50% en vélo</li> </ul> </li> </ul>
	Nombre d'écoles / d'élèves qui participent aux campagnes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre total d'écoles à Binche : 27 tous réseaux confondus</li> <li>- 2021 : Recensement : combien d'écoles organisent une campagne de promotion des modes actifs ?</li> <li>- <b>2023 :</b> +25% des écoles participent à une campagne annuelle proposé par la Commune <ul style="list-style-type: none"> <li>o projet pilote ou via un appel à candidats,</li> <li>o travailler avec une campagne existante,</li> <li>o prévoir du budget</li> </ul> </li> <li>- <b>2025 :</b> +50% écoles participent</li> <li>- <b>2027 :</b> toutes les écoles participent</li> </ul>
	Nombre d'employeurs / employés qui participent aux campagnes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2021 : Recensement : Nombre total d'entreprises à Binche : ?</li> <li>- 2023 : <ul style="list-style-type: none"> <li>o 30% des grandes entreprises avec plus de 50 employés participent aux campagnes</li> </ul> </li> <li>- 2025 : <ul style="list-style-type: none"> <li>o 40% des grandes entreprises avec plus de 50 employés et</li> </ul> </li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>o 30% des moyennes entreprises avec 10 à 50 employés participent aux campagnes</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2030 : <ul style="list-style-type: none"> <li>o 50% des grandes entreprises avec plus de 50 employés,</li> <li>o 40% des moyennes entreprises avec 10 à 50 employés et</li> <li>o 30% des petites entreprises (moins de 10 employés) participent aux campagnes</li> </ul> </li> </ul>
	Taux d'occupation des parkings vélos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>2023 Gares de Binche / Leval</b> : 30 emplacements vélo couverts (partenariat SNCB) :</li> <li>- <b>2025</b> : taux d'occupation de 50%</li> <li>- <b>2030</b> : taux d'occupation de 70%</li> </ul>
	Sondage concernant les infrastructures cyclables	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Combien de fois vous déplacez-vous à vélo dans la ville de Binche? (jamais, rarement, parfois, souvent, toujours)</li> <li>- Dans quelles mesure êtes-vous d'accord ? (sur une échelle de 1 à 6: 1 pas d'accord du tout, 5 entièrement d'accord, 6 pas d'opinion/sais pas) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il y a suffisamment de pistes cyclables</li> <li>• Les pistes cyclables sont dans un bon état (large, sans obstacles ou trous)</li> <li>• Je me sens en sécurité à vélo pour traverser la rue / les carrefours à vélo</li> <li>• Le trafic est assez sécurisé pour permettre les enfants d'aller à l'école à vélo de façon indépendante</li> <li>• Il y a suffisamment de places de stationnement pour le vélo</li> <li>• Faire du vélo est sécurisé</li> <li>• Faire du vélo est agréable</li> </ul> </li> </ul>



3. La qualité d'usage du transport public		
OBJECTIFS	ACTIONS	
Offrir un grand confort d'attente aux voyageurs Offrir un service ponctuel aux voyageurs en améliorant la fluidité.	Renforcer l'agencement et l'équipement des arrêts	
Améliorer la compétitivité du temps de parcours TP vis-à-vis de la voiture	Etudier des pistes d'optimisation du réseau des lignes de bus	
EVALUATION		
Point de départ	12.000 validations TEC par mois en 2018 à Binche	
Indicateur de réalisation	Nombre d'arrêts mis à niveau	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2021 : Priorisation de la mise à niveau : programme pluriannuelle <ul style="list-style-type: none"> <li>o Attention particulière aux arrêts le long de la ligne de bus rapide (Ligne 22 Binche – Mons) (par exemple l'arrêt Bray Levant)</li> <li>o TEC et la Commune cherchent des sources de co-financement pour équiper Avenue Charles Delière, Avenue Wanderpepen <b>d'abris démontables</b> lors des événements</li> <li>o La ville de Binche adopte les principes du Guide des Bonnes Pratiques de la TEC pour l'implantation, le dimensionnement et l'équipement des arrêts de bus, liés à la fréquentation de l'arrêt.</li> <li>o 4 arrêts sont déjà mis à niveau</li> <li>o 16 arrêts les plus fréquentés : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ +500 montées : Binche Kursaal-Postes, Binche Gare SCNB, Binche Grand-rue, Binche Athénée, Binche Av. de Burlet, Péronnes Place,</li> <li>▪ + 200 montées : Binche Gigougnon, Binche Rue de Mons, Binche Rue Z.Fontaine, Bray Cité, Bray Levant, Leval-Trahegnies 4 saisons, Leval-Trahegnies Béguinage, Leval-Trahegnies Place Communale, Leval-Trahegnies Rue Madeleine, Péronnes Ste Marguerite</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>- 2022 : <ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>2 des 16 arrêts</b> les plus fréquentés sont mis à niveau (réaménagement de l'arrêt en chaussée, un abri bus tout confort avec banc pour s'asseoir, la grille horaire, le plan du réseau, l'information en temps réel, min. 5 arceaux vélo et une poubelle)</li> </ul> </li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>2 des arrêts hors agglomération d'au moins 100 montées</b> par semaine seront équipés au minimum d'un abri bus avec banc, la grille horaire, le plan du réseau et minimum 5 arceaux vélo</li> <li>- <b>2025 :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>7 des 16 arrêts</b> les plus fréquentés sont mis à niveau</li> <li>○ <b>7 des arrêts hors agglomération d'au moins 100 montées</b> sont mis à niveau</li> </ul> </li> <li>- <b>2030 :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Total de 16 arrêts très fréquentés</b> (5 arrêts de plus de 500 montées et 11 arrêts avec environ 200 montées par semaine)</li> <li>○ <b>14 des arrêts hors agglomération d'au moins 100 montées</b> sont mis à niveau</li> </ul> </li> </ul>
	Parcours de bus à améliorer étudiés / changé	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>2021 : Analyser</b> la proposition du PCM de 2005 de 3 lignes tendues entre Binche et La Louvière, ainsi qu'un nombre de pistes esquissées dans l'étude exploratoire 4.</li> <li>- <b>2022 : Test</b> de ligne optimisé Binche-Mons</li> <li>- <b>2023 : Evaluation</b> et décision / <b>adaptation</b> officielle des lignes</li> </ul>
Indicateur de résultat	Augmentation du nombre de clients des TEC avec 5%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>2024 :</b> augmentation du nombre de clients des TEC avec 2%</li> <li>- <b>2028 :</b> augmentation du nombre de clients des TEC avec 5%</li> </ul>
	Le temps de voyage en bus diminue avec 10% d'ici 2028	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>2028 :</b> Le temps de voyage en bus diminue avec 10% d'ici 2028 grâce à une meilleure organisation des lignes de bus <ul style="list-style-type: none"> <li>○ La TEC analyse la proposition du PCM de 2005 de 3 lignes tendues entre Binche et La Louvière, ainsi qu'un nombre de pistes esquissées dans l'étude exploratoire 4 (en annexe du PCM).</li> <li>○ Analyser le gain de temps à réaliser pour la majorité des utilisateurs d'une ligne en supprimant certains arrêts les moins fréquentés (analyse des arrêts de moins 50 montées par semaine).</li> </ul> </li> </ul>

4. Un pôle multimodal à la gare de Binche		
OBJECTIFS		ACTIONS
<b>Les futurs développements du quartier de la gare intègrent un fonctionnement de pôle multimodal.</b>		Adopter une vision mobilité du pôle multimodal gare (P cars touristiques, P bus TEC, P voitures bien organisé, P vélo)
EVALUATION		
Point de départ		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2015 : 565 de voyageurs SNCB par jour à la gare de Binche</li> <li>- 2018 : 900 montées TEC par mois à la gare SNCB</li> </ul>
Indicateur de réalisation	Arrêts bus à proximité de la gare confortables et surs (niveau sécurité routière)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arrêts bus à la gare de Binche : inclus dans indicateur « <b>15 arrêts</b> les plus fréquentés sont mis à niveau (réaménagement de l'arrêt en chaussée, un abri bus tout confort avec banc pour s'asseoir, la grille horaire, le plan du réseau, l'information en temps réel, min. 5 arceaux vélo et une poubelle)</li> </ul>
	Parking navetteurs en voiture et en vélo confortable et sécurisé	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création du stationnement vélo <ul style="list-style-type: none"> <li>o 2025 : 5% du nombre de voyageurs = le nombre de places pour vélos</li> <li>o 2030 : 10% du nombre de voyageurs = le nombre de places pour vélos</li> </ul> </li> <li>- Comptages nombre de places occupées voiture/vélo : <ul style="list-style-type: none"> <li>o Taux d'occupation après 1 an d'ouverture du Parking : 50%</li> <li>o Taux d'occupation après 5 an d'ouverture du Parking : 80%</li> </ul> </li> </ul>
	Offre de location de vélos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2023 : faire une analyse de faisabilité</li> </ul>
	Offre et usage de voitures partagées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2023 : faire une analyse de faisabilité (exemple : véhicule électrique communale à partager avec les citoyens)</li> </ul>
<b>Indicateur de résultat</b>	Augmentation de la fluidité des bus à la gare	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>2028</b> : Information TEC : temps de voyage / retard : Temps de voyage en bus diminue avec 10% d'ici 2028 <ul style="list-style-type: none"> <li>o Revoir la circulation dans le quartier de la Gare afin d'assurer la fluidité des bus et des voitures</li> </ul> </li> </ul>
	Augmentation du nombre de clients SNCB et TEC	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Information SNCB et TEC-it-easy : montées à la gare</li> <li>- <b>Dès que le pôle multimodale est mis en place</b> : augmentation du nombre de clients de SNCB et TEC avec 2% l'année après la création</li> </ul>

5. Des routes qui parlent à tous		
OBJECTIFS	ACTIONS	
<b>Une distinction claire entre les axes de trafic et les quartiers protégés</b>	Hiérarchiser clairement les routes	
<b>Une meilleure lisibilité des routes qui induit un comportement adapté de tous les usagers et plus de sécurité et une plus grande qualité de vie</b>	Harmoniser les aménagements	
EVALUATION		
Point de départ	En 2018, la sensation d'insécurité et de vitesse élevée du trafic motorisé est grande chez les habitants de Binche	Le nombre de PV concernant la vitesse élevée du trafic motorisé diminue (avec <u>un même nombre de contrôles</u> de la police ou pro rata avec un plus grand nombre de contrôles de la police) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2021 : Recensement du nombre de PV liés à une vitesse excessive</li> <li>○ 2025 : -10% du nombre de PV liés à une vitesse excessive</li> <li>○ 2030 : -20% du nombre de PV liés à une vitesse excessive</li> </ul>
Indicateur de réalisation	Tous les projets de réaménagement sont basés sur les principes de la hiérarchie des voiries	La Commune a consulté le toolbox pour l'étude de tout projet de (ré)aménagement. Si les principes du toolbox ne sont pas appliqués, le projet est accompagné par une motivation qui explique la dérogation aux principes.
Indicateur de résultat	La vitesse diminue au centre et dans le cœur des villages.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Action récurrente : mesurer la vitesse roulée du trafic motorisé</li> <li>- 2025 : Vitesse V85 dans les villages est 40km/h</li> </ul>
	Taux de satisfaction des habitants sur l'insécurité et les vitesses (enquête / réunion publique)	<p>Enquête tous les 2 ans (en lien avec les réunions citoyennes) : Combien de fois êtes-vous confronté aux problèmes suivants : (sur une échelle de 1 à 5 ; jamais, rarement, parfois, souvent, toujours) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les voitures, camions, motos roulent trop vite dans mon quartier</li> <li>- Le comportement dans le trafic est agressif</li> <li>- Il y a du trafic de transit dans mon quartier (qui veut éviter les embouteillages sur les grands axes)</li> <li>- Il y a du bruit de trafic (voitures, camions, bus, tram, train, avion)</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"><li>- Tremblements (poids lourds, dos d'âne)</li><li>- Pollution lumineuse (lumières de la rue, publicité,...)</li></ul>
--	--	--



6. Des belles entrées de villages		
OBJECTIFS		ACTIONS
<b>Rendre lisible l'entrée dans un noyau à tous les usagers. Inciter les automobilistes en particulier d'adapter leur comportement (vitesse, présence de piétons et cyclistes). Exprimer l'identité des villages.</b>		Adopter des principes d'aménagement des effets de porte
<b>Réduire la vitesse du trafic motorisé. Faciliter et sécuriser l'entrée et sortie des cyclistes.</b>		Localiser les lieux à équiper d'un effet de porte
EVALUATION		
Point de départ	Entrées de villages / centre-ville pas claires, pas mises en valeur	17 entrées de villages/centre-ville
Indicateur de réalisation	nombre d'entrées de villages réaménagées par année, basées sur les principes de la hiérarchie des voiries	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2021: première priorisation des entrées de villages/centre-ville à réaménager (en lien /influence avec la Vitesse V85 dans les villages 40km/u en 2025)</li> <li>- 2023 : 9 entrées sur les 17 réaménagées</li> <li>- 2025 : 13 entrées sur les 17 réaménagées</li> <li>- 2030 : 17 entrées sur les 17 réaménagées</li> </ul>
Indicateur de résultat	La vitesse diminue au centre et dans les villages : Vitesse V85 dans les villages est 40km/h	2025 : mise en zone 30 du centre / des noyaux de villages Vitesse V85 (85% des conducteurs roulent à cette vitesse) dans les villages est 40km/h / centre-ville 30km/h
	Taux de satisfaction des habitants sur la qualité de vie	<p>Enquête tous les 2 ans</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Combien de fois êtes-vous confronté aux problèmes suivants : (sur une échelle de 1 à 5 ; jamais, rarement, parfois, souvent, toujours) : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les voitures, camions, motos roulent trop vite dans mon quartier</li> <li>• Le comportement dans le trafic est agressif</li> <li>• Il y a du trafic de transit dans mon quartier (qui veut éviter les embouteillages sur les grands axes)</li> </ul> </li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"><li>• Il y a du bruit de trafic (voitures, camions, bus, tram, train, avion)</li><li>• Tremblements (poids lourds, dos d'âne)</li><li>• Nuisances olfactives (trafic, agriculture, industrie,...)</li><li>• Pollution lumineuse (lumières de la rue, publicité,...)</li></ul>
--	--	---

7. Le stationnement maîtrisé		
OBJECTIFS		ACTIONS
<p><b>Redonner de l'espace aux piétons et au séjour.</b></p> <p><b>Donner la priorité aux clients (courte durée) dans les rues commerçantes.</b></p> <p><b>Donner la priorité aux habitants dans les autres rues.</b></p> <p><b>Réduire les nuisances : le stationnement illicite et le trafic à la recherche d'une place.</b></p> <p><b>Orienter le stationnement de longue durée (employés, touristes) vers les parkings extra muros (distance &lt; 500m)</b></p>		Adopter une stratégie progressive pour la gestion de l'offre de stationnement dans le centre
<p><b>Inciter l'usage des parkings pour la longue durée.</b></p>		Développer la communication et la signalisation
EVALUATION		
Point de départ		110% de pression de stationnement en 2017 (stationnement sauvage)
Indicateur de réalisation	Nombre de places de stationnement sur la grand place diminué de 50%	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2020: Parking Grand Place: 100 places</li> <li>- 2025: Parking Grand Place: 75 places</li> <li>- 2030: Parking Grand Place: 50 places</li> <li>- Valoriser l'utilisation de la grand place, la rendre vivante (Expo, terrasses, Réaménagement)</li> </ul>
	Revoir le fonctionnement et le respect de la zone bleue par quartier	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2020: Zone Bleue actuelle <ul style="list-style-type: none"> <li>o Faire l'inventaire des quartiers problématiques</li> <li>o Faire évoluer la carte riverains</li> </ul> </li> </ul>

	Parking villages : 100% des places de parking sont indiquées par des marquages	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2021: recenser le nombre de places de stationnement qui sont indiquées par des marquages</li> <li>- 2025: +25% de places de stationnement qui sont indiquées par des marquages</li> <li>- 2030: +50% de places de stationnement qui sont indiquées par des marquages</li> </ul>
	Parkings de longue durée avec signalisation dynamique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2020: 0 parkings avec signalisation dynamique</li> <li>- 2025: 3 parkings avec signalisation dynamique</li> <li>- 2030: 5 parkings avec signalisation dynamique</li> </ul>
Indicateur de résultat	Ratio nombre de voitures / places de parking est en équilibre	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2017 : 110% de pression de stationnement (centre-ville)</li> <li>- 2025 : pression de stationnement diminué de 10%</li> <li>- 2050 : pression de stationnement diminué de 10%</li> </ul>
	Satisfaction des habitants	<p>Développer une <b>enquête de satisfaction sur la mobilité</b> à Binche (cfr. Gemeentemonitor Vlaanderen) qui sera distribuée tout les deux ans.</p> <p>Questions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il y a suffisamment de places de stationnement voiture</li> <li>- Il y a suffisamment de places de stationnement vélo</li> <li>- Il y a suffisamment de bancs</li> </ul>
	Plus de stationnement sauvage du tout	<b>= même indicateur pour l'accessibilité universelle de l'espace public</b>

8. Le Quartier Nouveau apaisé et convivial		
OBJECTIFS		ACTIONS
<p><b>Créer un grand quartier convivial dans le centre-ville, avec une grande qualité de séjour dans l'espace public pour tous.</b></p> <p><b>Améliorer la sécurité routière.</b></p> <p><b>Création d'un réseau pour des modes actifs (à pied et en vélo).</b></p> <p><b>Eviter le trafic de transit, création d'une zone apaisée.</b></p>		Adopter un schéma de circulation multimodal cohérent pour le Quartier Nouveau, y compris l'Avenue Wanderpepen à requalifier entre carrefour des Récollets et Rue de Merbes, pour faire la connexion avec la Grand Place (Projet FEDER Av Wanderpepen 2023)
EVALUATION		
Point de départ	Ambitions à définir après l'adoption du plan de circulation	Trafic motorisé compté Av. Wanderpepen/Merbes 2017 Av. Wanderpepen / Merbes heure de pointe matin / soir (PCM)
Indicateur de réalisation	Chemins piétons créés	13 chemins modes actifs prévus (carte PCM) :
	Chemins cyclistes créés	Nombre ?
	Gestion de la circulation Avenue Marie José	Développer une <b>enquête de satisfaction sur la mobilité</b> à Binche (cfr. Gemeentemonitor Vlaanderen) Questions: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Nouveau Quartier est agréable et apaisé en termes de trafic</li> <li>- Le Nouveau Quartier est facilement joignable/traversable en vélo et à pied</li> <li>- Je me sens en sécurité (par rapport au trafic) dans le Nouveau Quartier</li> </ul>
Indicateur de résultat	Equilibre dans la part modale des visiteurs du centre commercial : nombre de personnes qui viennent en vélo, à pied, en TC, en voiture	2030 : 30% modes actifs, 30% TP, 30% voiture