

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	2
2	LES QUATRE GRANDS SCHEMAS DIRECTEURS	3
2.1	La hiérarchie future du réseau routier.....	3
2.1.1	Catégorisation des voiries.....	3
2.1.2	Critères de classification.....	3
2.1.3	Charte d'aménagement en lien avec la hiérarchie du réseau routier.....	4
2.2	Le Schéma Directeur de la Circulation Routière	4
2.2.1	Protéger les centres agglomérés du trafic de transit	4
2.2.2	Protéger les centres agglomérés du trafic de poids lourds.....	4
2.2.3	Anticiper les enjeux en matière de stationnement.....	5
2.2.4	Intégrer la mobilité à son environnement.....	5
2.3	Le Schéma Directeur des Transports en Commun	6
2.3.1	Renforcer l'attractivité du réseau bus.....	6
2.3.2	Renforcer l'accessibilité des halte/gare SNCB et y favoriser l'intermodalité	6
2.3.3	Proposer une desserte en bus sur les principaux zonings de l'entité	7
2.4	Le Schéma Directeur des Modes Doux.....	8
2.4.1	Renforcer le réseau régional existant pour les modes doux	8
2.4.2	Créer un réseau local pour les modes doux.....	8
2.4.3	Sécuriser l'usager faible.....	8
2.4.4	Améliorer l'accueil des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite (PMR)	9
3	LES OBJECTIFS OPERATIONNELS.....	10
3.1	Les objectifs à Seneffe	10
3.1.1	En matière de hiérarchie.....	10
3.1.2	En matière de circulation routière	11
3.1.3	En matière de transports en commun.....	13
3.1.4	En matière de modes doux.....	14
3.2	Les objectifs à Manage	18
3.2.1	En matière de hiérarchie	18
3.2.2	En matière de circulation routière	21
3.2.3	En matière de transports en commun.....	24
3.2.4	En matière de modes doux.....	25
4	INFORMATION ET CONSULTATION PUBLIQUE.....	28
4.1	Organisation de la période d'information/consultation publique	28
4.2	Résultats de l'information/consultation publique	28
4.2.1	Les Collèges communaux.....	28
4.2.2	Les Commissions Consultatives en Aménagement du Territoire et Mobilité (CCATM).....	31
4.2.3	La population.....	32
4.2.4	En résumé.....	35

1 INTRODUCTION

Si jusqu'à ce stade nous en étions à une phase très théorique d'élaboration du diagnostic, la phase 2 initie un processus de concrétisation. Nous poursuivons ainsi petit à petit notre chemin qui va de l'état présent (situation actuelle du territoire) à l'état désiré (situation future, idéale). Ce document constitue la phase 2 du Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et Manage. Il détermine les grands objectifs à atteindre en matière d'accessibilité et de mobilité dans les prochaines années. Cette phase se décline en quatre grands Schémas Directeurs desquels découlent des options générales à développer dans le futur :

- ⇒ **La hiérarchie future du réseau routier ;**
- ⇒ **Le Schéma Directeur de la Circulation Routière ;**
- ⇒ **Le Schéma Directeur des Transports en Commun ;**
- ⇒ **Le Schéma Directeur des Modes Doux.**

Ces Schémas Directeurs sont ensuite explicités en une série d'**objectifs opérationnels pour chacune des communes.**

2 LES QUATRE GRANDS SCHÉMAS DIRECTEURS

2.1 La hiérarchie future du réseau routier

→ Carte A: Hiérarchie future du réseau viaire

2.1.1 Catégorisation des voiries

Pour qu'un réseau de voiries fonctionne correctement, chacune d'entre elle doit jouer un rôle bien précis suivant toute une série de critères. Dans le cadre de ce Plan interCommunal de Mobilité, cinq catégories de voiries ont été identifiées :

- ⇒ Voirie de transit autoroutier (en bordeaux sur la carte A) ;
- ⇒ Voirie de transit routier (en rouge sur la carte A) ;
- ⇒ Voirie de liaison principale (en orange sur la carte A) ;
- ⇒ Voirie de liaison secondaire (en jaune sur la carte A) ;
- ⇒ Voirie de desserte locale (en gris sur la carte A).

2.1.2 Critères de classification

CATÉGORIE	VOIRIE DE TRANSIT AUTOROUTIER (EQUIVALENT RGG1)	VOIRIE DE TRANSIT ROUTIER (EQUIVALENT RGG 2 ET 3)	VOIRIE DE LIAISON PRINCIPALE (EQUIVALENT RESI)	VOIRIE DE LIAISON SECONDAIRE	VOIRIE DE DESSERTE LOCALE
FOINCTION	<ul style="list-style-type: none"> - Elle relie des pôles urbains extérieurs éloignés. - Elle accueille un trafic trouvant son origine et sa destination en dehors de l'entité. - Elle permet une circulation interrégionale, nationale voire internationale. 	<ul style="list-style-type: none"> - Elle relie des pôles extérieurs proches. - Elle accueille un trafic trouvant son origine et sa destination en dehors de l'entité. - Elle permet une circulation régionale. - Elle traverse rarement des zones urbanisées. 	<ul style="list-style-type: none"> - Elle assure la liaison entre les principaux noyaux de l'entité et les entités voisines. - Elle permet un rabattement vers les voies de transit. - Elle permet une circulation régionale et locale. - Elle peut traverser des zones urbanisées. 	<ul style="list-style-type: none"> - Elle assure la liaison entre les noyaux villageois. - Elle permet un rabattement vers les voies de transit et de liaisons principales. - Elle permet une circulation locale. - Elle traverse souvent des zones urbanisées. 	<ul style="list-style-type: none"> - Elle assure une desserte des quartiers résidentiels. - Elle permet un rabattement vers les voiries de liaison. - Elle permet une circulation très locale. - Elle traverse des zones résidentielles.
RÔLE	Rôle de mobilité	Rôle de mobilité	Rôle d'accessibilité	Rôle d'accessibilité	Rôle d'accessibilité
FLUX	Très importants	Importants	Moyens	Limités	Très limités
TYPES DE CIRCULATION	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation automobile. - Poids lourds. - Cyclistes et piétons interdits. 	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation automobile. - Poids lourds. - Cyclistes et piétons en site propre et sécurisés. 	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation automobile. - Poids lourds limités. - Cyclistes en site propre ou intégrés à la circulation. - Piétons en site propre et sécurisés. 	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation automobile. - Poids lourds à éviter. - Charroi agricole. - Cyclistes intégrés à la circulation. - Piétons en site propre ou intégrés à la circulation. 	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation automobile limitée. - Cyclistes intégrés à la circulation. - Piétons en site propre ou intégrés à la circulation.
VITESSE	120 km/h (90 ponctuellement)	90 km/h	70-50 km/h (30 ponctuellement)	70-50-30 km/h	50-30-20 km/h

Ces critères, s'ils semblent très catégoriques, doivent évidemment trouver des adaptations suivant les spécificités locales.

2.1.3 Charte d'aménagement en lien avec la hiérarchie du réseau routier

Un des objectifs principaux de ce PiCM est de mettre en œuvre une charte d'aménagement des voiries en fonction de la hiérarchie du réseau routier et donc en fonction de la ou des fonctions de chacune des voiries. Cette charte aura pour vocation d'harmoniser les outils d'aménagement à disposition des différents gestionnaires de la voirie et d'avoir ainsi une meilleure lisibilité et une cohérence accrue du réseau routier.

2.2 Le Schéma Directeur de la Circulation Routière

→ Carte B: Schéma Directeur de la Circulation Routière

2.2.1 Protéger les centres agglomérés du trafic de transit

La phase 1 de ce PiCM a mis en exergue une problématique de trafic « parasite » dans les centres agglomérés des deux entités communales. Ce trafic trouve son origine et sa destination en dehors de la zone d'étude. Ce sont surtout les pôles urbains de Nivelles et La Louvière qui polarisent ce trafic « de passage » sur Seneffe et Manage, provoquant des situations d'insécurité pour les habitants et dégradant par la même occasion leur cadre de vie.

Le territoire de Seneffe et de Manage bénéficie pourtant de la présence de rocade de contournement de ses centres. Ces rocades sont constituées par les autoroutes et les nationales qui sont davantage profilées pour recevoir un trafic de transit et des flux conséquents. Les possibilités de contournement sont offertes par les autoroutes E42, E19, A501 et A54 et par la N59. Dissuader le transit par Seneffe et Manage implique donc d'intervenir à différents niveaux : aménagements de sécurité ou dissuasifs, ralentissements ou encore adaptation des signalisations de police et directionnelle.

2.2.2 Protéger les centres agglomérés du trafic de poids lourds

Outre le trafic parasite de voitures, certains centres agglomérés et quartiers résidentiels connaissent également des problèmes liés à la présence de poids lourds. Bien qu'ayant généralement pour destination finale une des nombreuses zones d'activités présentes sur le territoire, la plupart de ces camions se retrouvent, faute d'une signalisation d'accès claire à ces zonings, dans des rues qui ne sont pas toujours adaptées à des véhicules de grand gabarit.

Ces zonings sont, de manière générale, mal organisés. Certains d'entre eux ont des dénominations obsolètes, voire plusieurs dénominations, leurs portes d'entrée ne sont pas toujours clairement identifiées et leur organisation interne manque souvent de structuration. Ainsi, la plupart des transporteurs s'en remettant à leur GPS, ils se retrouvent parfois non pas dans les zonings mais les centres de villages, provoquant à la fois des nuisances et des situations dangereuses pour la population. Une des actions à entreprendre dans le cadre de ce PiCM sera de proposer une structuration et une signalisation d'accès plus claire et facilement identifiable.

2.2.3 Anticiper les enjeux en matière de stationnement

Si l'analyse des principaux centres des deux communes en matière de stationnement n'a pas démontré de situation alarmante, certaines zones présentent néanmoins des taux d'occupation, à certains moments de la journée, proches de la saturation, particulièrement à Manage. La phase 1 a également mis en évidence le manque d'organisation et de réglementation du stationnement. En dehors de quelques zones bleues, zones réservées et de places de parking pour les personnes à mobilité réduite, la gestion du stationnement n'est pas réfléchie de manière globale, suivant les différents besoins et les différents quartiers.

Les défis en ce qui concerne le stationnement sont donc plutôt de l'ordre de l'anticipation. Afin que les difficultés n'augmentent pas au même rythme que la croissance du taux de motorisation, il est donc indispensable de réfléchir aujourd'hui sur les enjeux en la matière. Et ce, d'autant plus qu'à une bonne politique de stationnement est souvent liée la qualité du cadre de vie, surtout en centre urbain. A ce sujet, certaines places publiques sont aujourd'hui presque exclusivement dédiées au stationnement automobile. C'est une tendance en cours de changement dans les nouveaux aménagements. A l'avenir, elles devraient être pensées différemment pour accueillir tous les usagers de l'espace public et contribuer à la qualité de vie des habitants.

2.2.4 Intégrer la mobilité à son environnement

Qui dit déplacements motorisés dit souvent nuisances sonores, visuelles ou environnementales. Manage et Seneffe n'échappent bien évidemment pas à la règle. Le fait d'être bien irriguée par un réseau viaire généreux offre aux habitants des connexions aisées vers les pôles urbains extérieurs. Néanmoins, cela signifie également que certaines zones habitées souffrent de l'impact provoqué par certaines infrastructures routières. Ce constat est surtout vrai pour la commune de Manage. Des solutions pour réduire les impacts visuels et sonores existent (écran végétal, mur antibruit, etc.) et doivent être étudiées au cas par cas.

Par ailleurs, les comportements modaux et les modes de transport des marchandises sur le territoire provoquent également de nombreuses nuisances : bruit, pollution, insécurité, etc. Mieux intégrer la mobilité à son environnement suppose dès lors que l'on rationalise ou que l'on trouve des alternatives au transport par la route. Cela peut se traduire par un mode d'organisation différent des déplacements de personnes et des marchandises (ex : le covoiturage, le report modal vers les voies d'eau et ferrée pour l'acheminement de marchandises, etc...).

2.3 Le Schéma Directeur des Transports en Commun

→ Carte C: Schéma Directeur des Transports en Commun

2.3.1 Renforcer l'attractivité du réseau bus

La phase 1 de ce PiCM a montré un manque d'attractivité globale du réseau de transports en commun sur l'entité.

Si la desserte bus assurée par les TEC garantit une relativement bonne couverture du territoire, à quelques exceptions notables, il apparaît que les différentes lignes ne sont principalement empruntées que par une population captive de scolaires en direction des pôles voisins.

L'offre est insuffisamment différenciée et ne répond pas aux besoins de déplacement du reste de la population :

- ⇒ Les niveaux d'offre sont faibles et souvent insuffisants en journée sur certaines liaisons intercommunales et vers les pôles d'attraction principaux ;
- ⇒ Les différents villages ne sont pas toujours reliés entre eux ainsi qu'à leur entité administrative ;
- ⇒ Certains quartiers ou générateurs sont trop éloignés des dessertes existantes ;
- ⇒ La voiture est quasiment le seul mode de déplacement utilisé pour les déplacements scolaires au sein de l'entité de Seneffe et dans une moindre mesure à Manage.

En outre, les lignes sont complexes (existence de nombreuses variantes), l'information perfectible et les infrastructures insuffisantes en termes de confort et d'accessibilité.

Les propositions qui seront faites dans la suite du PiCM veilleront à améliorer la lisibilité du réseau de transport en commun, à renforcer son attractivité et à en faire ainsi une réelle alternative au « tout-à-la-voiture » pour les déplacements sur l'entité et vers les communes voisines.

Par ailleurs, l'enquête sur la mobilité scolaire auprès des écoles des deux entités confirme l'intérêt très marqué des parents pour la remise en service d'un ramassage scolaire en bus. Ce dernier avait du être mis à l'arrêt dans les deux entités en raison d'un décret organisant le ramassage scolaire dans les communes par les instances régionales. Il s'agira donc de préciser davantage l'intérêt et les modalités de rétablissement d'un ramassage scolaire en collaboration avec les acteurs concernés, à savoir les TEC et le Service Public de Wallonie.

2.3.2 Renforcer l'accessibilité des halte/gare SNCB et y favoriser l'intermodalité

Les points d'échanges intermodaux identifiés sur l'entité sont la halte de Familleureux et la gare de Manage qui concentrent en un même lieu :

- ⇒ une desserte ferroviaire plus ou moins attractive qui permet de rejoindre plusieurs pôles importants, parmi lesquels La Louvière, Charleroi ou Braine-le-Comte ;
- ⇒ plusieurs lignes de bus TEC qui irriguent l'ensemble des villages de la zone ;

- ⇒ des possibilités importantes de parkings pour les voitures, d'accès rapide et aisé via les infrastructures routières existantes ;
- ⇒ et des possibilités de développer des infrastructures légères pour les vélos, ainsi que des liaisons avec le RAVeL.

Compte tenu des possibilités offertes par les liaisons trains à partir de ces haltes/gares, de la présence en passage ou en terminus de plusieurs lignes TEC qui desservent les différents villages de l'entité et de la proximité immédiate de centres et générateurs de trafic importants, les propositions qui pourront être faites dans la phase finale de ce PiCM s'attacheront à :

- ⇒ améliorer en ces lieux les conditions générales d'accueil et d'information multimodale ;
- ⇒ proposer une requalification de la place centrale de la gare de Manage, zones d'arrêts de bus, parkings voitures, cheminements piétons ;
- ⇒ préconiser de meilleurs horaires de correspondances bus/bus et bus/trains ;
- ⇒ optimiser les conditions d'accueil pour la mobilité douce.

2.3.3 Proposer une desserte en bus sur les principaux zonings de l'entité

Parmi les différentes zones d'activités implantées sur l'entité, plusieurs ne sont absolument pas desservies par les transports en commun et la voiture y est le mode de déplacement quasi exclusif.

Les enquêtes menées auprès des employés de ces zones ont apporté des renseignements sur leur provenance. Ainsi, on constate qu'un certain nombre de déplacements devraient pouvoir se reporter sur le réseau ferré à condition que la gare de destination, en l'occurrence celle de Manage, soit reliée de façon rapide et ciblée au cœur de ces zones d'activités et que l'offre SNCB soit adoptée et mieux valorisée : ce serait notamment le cas pour les zonings de Feluy et Seneffe-Manage qui concentrent à eux-seuls près de 5 000 employés et qui pourraient être reliés de façon rapide à la gare de Manage.

La suite du PiCM s'attachera à préconiser la mise en place expérimentale de liaisons bus entre ces zonings et la gare de Manage et à étudier l'opportunité et la faisabilité de services bus vers des gares hors zone d'étude (exemple : Nivelles), permettant d'augmenter le potentiel de clientèle susceptible de basculer vers le mode bus.

2.4 Le Schéma Directeur des Modes Doux

→ Carte D: Schéma Directeur des Modes Doux

2.4.1 Renforcer le réseau régional existant pour les modes doux

La zone d'étude bénéficie d'un réseau structurant pour les modes doux qui a une vocation davantage régionale que locale. Ce réseau est constitué des RAVeL 1, 3, 3bis, des lignes 113 et 265 ainsi que du pré-RAVeL 141 et représente environ 25 Km de voies lentes. Cependant, comme dit l'adage, la quantité ne fait pas forcément la qualité. Ainsi, s'il structure le territoire et dessert pas mal de zones, le réseau RAVeL existant nécessite, en plusieurs endroits, un entretien, une réfection ou un aménagement total pour répondre aux objectifs de confort, de sécurité et de convivialité que ce type d'infrastructure poursuit.

L'enjeu en matière de déplacements doux est donc d'améliorer le réseau à vocation plus régionale afin de pouvoir le connecter à un réseau local. Cela lui conférera par la même occasion une dimension utilitaire qu'il ne revêt pas à l'heure actuelle. Les mesures à prendre devront viser l'entretien et la poursuite de l'aménagement du réseau. Il faudra également veiller à le rendre plus « lisible » par une meilleure signalisation d'accès.

2.4.2 Créer un réseau local pour les modes doux

Afin de répondre aux demandes utilitaires des usagers lents, il est indispensable de renforcer l'offre infrastructurelle qui leur est destinée. Créer un réseau local pour les déplacements lents apparaît comme une condition sine qua non pour inciter les habitants à se déplacer à pied ou à vélo. Ce réseau aura pour vocation de relier les principaux pôles utilitaires et de loisirs. Trois grands types de liaisons devront être mis en œuvre : liaisons villages-centres administratifs, liaisons villages-réseau RAVeL et liaisons sites touristiques et de loisirs-réseaux structurants (réseau routier et réseau RAVeL).

Ces liaisons auront ainsi trois grandes fonctions. Tout d'abord, les liaisons des différents villages aux centres administratifs permettront aux habitants de rejoindre les principaux services administratifs et sociaux de la commune. Ensuite, les liaisons entre les cœurs de villages et le réseau RAVeL auront pour vocation de créer des itinéraires sécurisés de plus longue distance. Enfin, les liaisons entre les sites touristiques et de loisirs et les réseaux structurants permettront aux touristes de rejoindre facilement les attractions touristiques et aux habitants de rejoindre aisément leurs activités de loisirs.

2.4.3 Sécuriser l'utilisateur faible

Un des critères clés pour développer la pratique cycliste et la marche à pied est la sécurité. Si l'utilisateur ne se sent pas sécurisé, il n'empruntera jamais le réseau routier à vélo ou à pied. C'est d'ailleurs un sentiment général qui est ressorti des enquêtes auprès des écoles des deux entités et

auprès des travailleurs des zonings. Nuançons cependant qu'une part non négligeable des élèves de l'entité de Manage se rend à l'école à pied. Par ailleurs, dans le cadre d'un réseau tel que le RAVeL, le critère de la sécurité subjective est également important.

Il s'agira donc d'adopter le réflexe « modes doux » dans tout futur aménagement. Ce réflexe se traduira concrètement dans des aménagements de trottoirs confortables et suffisamment larges, de cheminements sécurisés vers les différents lieux de vie (centres, écoles, etc.), de cheminements à destination des Personnes à Mobilité Réduite, de sécurisation des points de conflits entre usagers automobilistes et modes doux, etc. Par ailleurs, des actions en faveur de la marche à pied et du vélo devront trouver leur place dans la vie quotidienne afin de réconcilier les habitants avec des habitudes de déplacements lents (pédibus, vélobus, etc.).

2.4.4 Améliorer l'accueil des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite (PMR)

L'accueil des modes doux est également un chaînon essentiel de l'offre. Toute commune qui veut développer les déplacements lents doit inévitablement penser à l'accueil des cyclistes et des Personnes à Mobilité Réduite. Les actions en la matière se déclineront dans la création de stationnement pour vélos et PMR dans les centres agglomérés, notamment aux abords des lieux de services (administration communale, école, gare, arrêt TEC, etc.), de loisirs (centre sportif, attraction touristique, etc.) et à proximité des commerces.

L'aménagement de parkings relais RAVeL semble aussi important dans une région sillonnée par de nombreux vélotouristes. C'est une façon d'offrir à ce public un espace de stationnement sans ennuyer les riverains. Enfin, l'accueil et l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite aux différents bâtiments publics doivent être améliorés de manière générale.

3 LES OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

3.1 Les objectifs à Seneffe

3.1.1 En matière de hiérarchie

3.1.1.1 Déclassement de la N27 en voie de liaison principale

La N27, depuis sa limite avec Nivelles jusqu'à l'E42 à Manage, passe d'une voie de transit à une voie de liaison secondaire. Elle remplira ainsi dorénavant davantage un rôle d'accessibilité que de mobilité, ce qui permettra de mettre en œuvre des aménagements de sécurisation protégeant les différents quartiers de vie s'égrenant tout au long de son tracé.

3.1.1.2 Classement de l'axe rue de Tyberchamps/Rue de Manage/Rue de la Brique d'Or en voie de liaison principale

Dans la situation existante, cet axe était repris en voie de liaison secondaire, ce qui supposait un trafic relativement faible et une présence très limitée voire une absence de poids lourds. Or, une campagne complémentaire de comptages ainsi que des constats de terrains ont révélé des flux quotidiens importants de poids lourds. Ceux-ci s'expliquent par la présence du zoning de Tyberchamps et de l'entreprise Manage Steel Center impliquant le passage de nombreux camions. Ceux-ci passent notamment sur cet axe pour rejoindre les accès autoroutiers au niveau de la rue de Familleureux d'un côté ou la N59 de l'autre. Il semblait donc important de ne pas entraver ces déplacements qui ne peuvent pas se faire via un autre axe. Cet axe est d'autant plus que la commune de Manage compte prochainement mettre en œuvre la zone d'activités du Gibet.

3.1.1.3 Classement de l'axe avenue de Petit-Roeulx/Chemin Saint-Martin en voie de liaison principale

A l'instar de l'axe précédent, l'axe avenue de Petit-Roeulx/Chemin Saint-Martin un accès direct entre le zoning Mecar et les accès autoroutiers de l'A54. Or, actuellement son gabarit fait qu'on la classe davantage en liaison secondaire malgré le rôle qu'elle joue ou devrait idéalement jouer, d'autant plus qu'on ne traverse pas de zone fortement urbanisée.

3.1.1.4 Classement de la rue du Marais en voie de liaison principale

La rue du Marais joue également un rôle de liaison directe vers les accès autoroutiers de l'A54 et vers l'entité voisine de Pont-à-Celles. Par conséquent, le statut de liaison principale lui conviendrait mieux à l'avenir.

3.1.1.5 Classement de l'axe Baudoux/Baronne/Bon Conseil en voie de liaison secondaire

Cet axe était jusqu'à présent considéré comme une desserte locale. Néanmoins, il constitue un axe de liaison entre les noyaux villageois de Feluy et Arquennes avec une continuité vers la N27 et Nivelles et revêt, à ce titre, les fonctions non pas d'une desserte locale mais bien d'une voie de liaison secondaire.

3.1.2 En matière de circulation routière

3.1.2.1 Reporter les flux de transit sur les roades autoroutières et sur la N59

Les comptages de véhicules réalisés par la Direction Générale Opérationnelle de la Mobilité et des Voies Hydrauliques du SPW ont permis de démontrer que la nationale 27 accueille, au niveau de Seneffe, entre 10.000 et 11.000 véhicules quotidiens. C'est pratiquement autant que le volume accueilli chaque jour par la N59 (entre 10.000 et 13.000 véhicules quotidiens).

Cependant, ces deux nationales ont des profils tout à fait différents : 2x2 bandes pour la N59 avec berme centrale et 2x1 bande pour la N27. Comme expliqué précédemment, la hiérarchie future des voiries décline la N27 pour en faire une voirie de liaison principale et non plus une voirie de transit. Par conséquent, l'objectif est de dissuader les flux de transit sur cet axe en les reportant sur les roades périphériques (N59/E19/A54) mieux adaptées à ce type de trafic.

3.1.2.2 Protéger les axes de traversées d'agglomération, notamment la N27

L'objectif précédent de report du trafic de transit ne peut être atteint que moyennant une série de mesures concrètes et volontaristes : aménagements de sécurisation et de ralentissement sur la N27, mise en place de sens uniques, adaptation de la signalisation, etc. Ces modérations permettront ainsi de protéger les quartiers de vie le long de la N27, notamment dans la traversée du centre de Seneffe.

Cependant, la N27 n'est pas le seul axe de traversée d'agglomération. Comme expliqué précédemment dans la partie consacrée à la hiérarchie, plusieurs autres axes assurent des liaisons entre noyaux villageois ou des liaisons vers les entités voisines. Ils doivent donc être traités comme tels au niveau de leurs aménagements tout en les sécurisant dans les traversées d'agglomérations.

3.1.2.3 Sécuriser les carrefours principaux

L'analyse de phase 1 a mis en exergue le caractère dangereux de plusieurs carrefours. Les données objectives d'accidents ont par ailleurs épinglé plusieurs carrefours accidentogènes. Au niveau de l'entité de Seneffe, on relève notamment les carrefours N27/rue de Chèvremont, N27/rue de l'Equipée, Route Baccara/N59/accès E19 ou encore avenue du Vignoble/Hameau de la Rocq. Ce ne

sont pas les seuls. La Zone de Police de Mariemont a également repéré toute une série de carrefours et ronds-points considérés comme dangereux. Si certains travaux de sécurisation sont déjà en cours (ex : carrefour entre la route Baccara/N59/accès E19), il s'agira, dans le futur d'établir des recommandations pour sécuriser au mieux les carrefours principaux. Celles-ci seront par exemple très importantes dans le cadre de la mise en œuvre de la Zone d'Aménagement Communal Concerté d'Arquennes.

3.1.2.4 Aménager les entrées de villages

Protéger les agglomérations implique également de marquer leurs entrées afin de faire prendre conscience à l'automobiliste qu'il pénètre dans un quartier résidentiel ou fortement fréquenté. Le Schéma Directeur de la Circulation Routière épingle une série d'entrées de zones agglomérées à traiter. Celles-ci seront à affiner et à « prioriser » selon leur degré d'urgence en matière d'intervention. Néanmoins, si l'on veut assurer à la N27 un rôle de liaison et non plus de transit, il semble important de s'y attaquer prioritairement, notamment au niveau des zones d'entrées du centre de Seneffe.

3.1.2.5 Revoir l'accessibilité aux zonings de Feluy et de Seneffe-Manage

Une des particularités du territoire de Seneffe et de Manage est de posséder de nombreuses zones d'activités économiques. Parmi elles, les zonings de Feluy et de Seneffe-Manage font figures des plus imposants mais aussi des moins bien structurés. La multitude de zones (zones A, B, C, etc.) couplée aux nombreuses dénominations ayant évolué au cours du temps ou encore à certaines rues internes innommées font qu'accéder à ces zonings relève parfois du parcours du combattant.

L'absence de plan d'accessibilité efficace, le manque de lisibilité de la signalisation d'accès à ces zonings, le manque de structuration des portes d'entrées exigent que l'on repense complètement leur organisation. Surtout lorsqu'on sait que le transport routier reste, à l'heure actuelle, le mode de transport n°1 pour l'acheminement des marchandises. Cet enjeu est d'autant plus important pour les communes que des poids lourds se retrouvent quotidiennement dans des noyaux villageois en raison de systèmes GPS ne permettant pas un itinéraire optimal vers ces zones d'activités.

3.1.2.6 Réaménager les places en donnant un espace à chaque usager

Si les places d'Arquennes, Petit-Roeulx, Penne d'Agenais à Seneffe et actuellement Feluy sont réaménagées, d'autres attendent d'être repensées globalement. C'est notamment le cas de la place de la gare et de la place de Familleureux. Ces futurs réaménagements sont l'opportunité de redonner une place à chaque usager et de reconsidérer les places et espaces publics comme des lieux de convivialité.

3.1.2.7 Favoriser le covoiturage, notamment dans les entreprises des zonings

Le diagnostic rappelle que les zonings ne sont pas desservis par les transports en commun. Par conséquent, la seule alternative plausible actuellement pour les travailleurs est de rejoindre leur lieu de travail en voiture. Néanmoins, l'autosolisme est encore très ancré dans les comportements modaux des travailleurs. Afin de contrer cette tendance, certaines sociétés, telles que Total Research, ont décidé de mettre en place un système de gestion interne du covoiturage. A terme, l'idée est d'étendre cette initiative à l'ensemble des zonings voire à l'ensemble des travailleurs des deux entités.

3.1.2.8 Favoriser un report modal pour le trafic de marchandises

Même si la voie d'eau et la voie ferrée apparaissent comme des solutions tout à fait réalistes sur le territoire de Seneffe et Manage, le transport de marchandises se fait encore et toujours majoritairement par la route. Quelques initiatives voient le jour ci et là sur certains zonings (ex : transport par voie ferrée, voie d'eau et pipeline pour Total dans le zoning de Feluy, accès récent à la voie d'eau pour l'entreprise Dow Corning dans le zoning de Seneffe entre autres) mais restent encore trop peu nombreuses. Les arguments du coût des infrastructures nécessaires, de la localisation inadaptée des fournisseurs ou des clients ou encore le modèle du « just in time » sont souvent avancés comme frein au report modal pour le transport de marchandises.

Néanmoins, le rapport prospectif des transports en Belgique d'ici à 2030 réalisé par le Bureau Fédéral du Plan prévoit que le transport routier de marchandises devrait augmenter de 60% et celui des personnes de 30%. Par conséquent, il est urgent de réfléchir aujourd'hui à des solutions pour intégrer la mobilité à son environnement et mener une politique volontariste et exemplative en la matière. Outre les solutions telles que les agrocarburants, il s'agira de trouver des pistes de réflexion pour qu'un report se fasse de manière effective vers la voie d'eau et la voie ferrée, surtout dans sur un territoire où les infrastructures sont déjà présentes.

3.1.3 En matière de transports en commun

3.1.3.1 Renforcer les liaisons existantes entre les centres des villages de Feluy et Arquennes et celui de Seneffe

Ces deux liaisons ne sont aujourd'hui assurées que de façon « épisodiques », notamment en heures creuses par les lignes du TEC Brabant wallon : dans le cadre d'une offre mieux hiérarchisée sur les différentes lignes desservant l'entité, il semblerait intéressant de relever les niveaux d'offre sur ces deux liaisons.

3.1.3.2 Créer de nouvelles liaisons au départ et à destination de Petit-Roeulx et entre Familleureux et Seneffe

Le village de Petit-Roeulx ne bénéficie aujourd'hui d'aucune desserte régulière la reliant aux autres villages de l'entité, au centre de Seneffe ainsi qu'au pôle d'attraction voisin de Nivelles. De même, aucune desserte directe n'existe entre Familleureux et Seneffe. Des alternatives TC devraient être proposées afin de désenclaver le village de Petit-Roeulx et d'offrir des liaisons plus efficaces au départ de Familleureux.

3.1.3.3 Etudier le rétablissement d'un circuit scolaire sur la commune

Les déplacements vers les différents établissements scolaires situés sur la commune ne s'opèrent aujourd'hui que quasiment exclusivement en voiture particulière : le PiCM s'attachera à identifier le potentiel et les modalités pratiques d'un tel circuit en transport en commun.

3.1.3.4 Améliorer les conditions générales d'accueil à la halte de Familleureux

La halte de Familleureux est un point d'échange secondaire sur l'entité : des recommandations seront faites en termes d'amélioration des conditions d'accueil, d'accessibilité, d'information, de correspondances bus/trains, de mobilité douce.

3.1.3.5 Optimiser les conditions d'attente et d'information sur les principaux arrêts de bus

Le confort (équipements, accessibilité) et l'information sur les principaux arrêts de bus de la commune sont aujourd'hui très inégaux : leur mise à niveau et leur optimisation apparaissent indispensables pour attirer vers les TC une clientèle plus large.

3.1.4 En matière de modes doux

3.1.4.1 Entretien du RAVeL existant

La phase 1 fait état d'un réseau structurant très intéressant pour les modes doux. Celui-ci est principalement composé du Réseau Autonome des Voies Lentes (RAVeL) et du pré-RAVeL. En termes de couverture du territoire, ce réseau est relativement satisfaisant. Par contre, en ce qui concerne sa qualité, des améliorations pourraient être apportées. En effet, certains tronçons ne sont plus praticables et ne répondent par conséquent plus aux objectifs de confort, de sécurité et de convivialité que poursuit ce type de réseau. Or, ces critères sont essentiels pour que le réseau RAVeL joue un rôle dans les déplacements lents quotidiens en combinaison avec le réseau local.

3.1.4.2 Aménager et sécuriser le pré-RAVeL

Le pré-RAVeL 141 permet une liaison lente vers le pôle de Nivelles. Si son tracé est direct et pourrait s'avérer efficace pour certaines scolaires ou navetteurs, son manque de sécurisation, de praticabilité ou encore de visibilité expliquent en partie qu'il n'est pas fortement emprunté à l'heure actuelle dans une dimension utilitaire. Pourtant, en termes de moyennes et longues distances, ce pré-RAVeL a pour avantage de relier les villages de Seneffe, Feluy et Arquennes entre eux avant d'assurer une connexion vers Nivelles.

3.1.4.3 Créer des connexions modes doux à la fois utilitaires et de loisirs

Afin de compléter le réseau structurant que nous venons de décrire, plusieurs liaisons à fonction plus locale sont nécessaires. Ces liaisons sont de trois types :

- ⇒ Les liaisons villages - centre administratif : elles ont pour objectif de permettre aux habitants des différents villages de rejoindre en toute sécurité et de manière directe le centre de leur commune via un mode de transport souple autre que la voiture ;
- ⇒ Les liaisons réseau structurant RAVeL - cœurs de villages : elles auront pour vocation d'envisager des déplacements de plus longue distance en rejoignant le réseau structurant de voies lentes ;
- ⇒ Les liaisons sites touristiques et de loisirs (Château de Seneffe, Adeps, etc...) - réseaux structurants (réseau viaire et réseau RAVeL) : ces liaisons poursuivront un double objectif ; d'une part, augmenter l'offre touristique et d'autre part, faciliter les déplacements des habitants vers leurs lieux de loisirs.

3.1.4.4 Sécuriser le cycliste sur les grands axes

La phase 1 n'a pas manqué d'épingler les quelques rares aménagements cyclables existants en dehors du RAVeL. A Seneffe, ceux-ci se résument à des pistes cyclables sur les N27 et N59, un rond-point cyclable et une mise en sens unique limité des centres villageois. Ainsi, de manière générale, la plupart des aménagements des grands axes font la part belle à l'automobile. Pourtant, les profils de voiries, dans la plupart des cas, permettent de partager l'espace, de manière plus égalitaire, entre les différents utilisateurs. Si l'on veut redonner sa place au vélo à Seneffe, il est urgent de sécuriser davantage les aménagements existants et d'assurer leur continuité sur l'ensemble du territoire.

3.1.4.5 Sécuriser le piéton et la Personne à Mobilité Réduite dans les centres agglomérés

Les relevés de terrain en phase 1 ont permis de conclure que le piéton et la Personne à Mobilité Réduite au sens large (à savoir, personne gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer : personne aveugle, sourde, handicapée

moteur, malade, enceinte, plâtrée, encombrée d'un landau, d'un caddie, de colis, etc.) ne trouvent pas toujours une réponse adéquate à leurs attentes et besoins en matière de déplacements. Les principaux manquements concernent l'absence, l'inadéquation de la largeur ou du revêtement des trottoirs, le manque d'intégration de dispositifs PMR dans les différents aménagements, le manque d'accessibilité aux bâtiments publics. A l'avenir, il s'agira d'adopter le « réflexe modes doux » dans tous les futurs aménagements.

3.1.4.6 Sécuriser les abords d'écoles

Un relevé systématique de tous les abords des écoles de l'entité a été réalisé dans la phase diagnostic (voir annexes de la phase 1). Les priorités d'intervention seront principalement fonctions de deux éléments principaux: leur niveau d'urgence en matière de sécurité et leur coût de mise en œuvre.

3.1.4.7 Promouvoir des plans de déplacements thématiques

Améliorer la mobilité douce sur le territoire de Seneffe ne relève pas uniquement de l'amélioration des infrastructures. Un important travail d'accompagnement devra être mis en œuvre pour tenter de changer les comportements modaux des habitants. A cette fin, plusieurs outils existent à disposition des communes, des entreprises ou encore des écoles. Reste à les adopter et les implémenter au cas par cas. Les Plans de Déplacements Scolaires, les Plans de Déplacements d'Entreprises, les Plans de Mobilité des Zones d'Activités, les Pédibus, les Vélobus sont autant de mesures concrètes adaptables selon les différents publics-cibles. La commune, dans ce cadre, devra jouer un rôle de promoteur des différentes solutions existantes et pourrait entrer dans une démarche exemplative en réorganisant les déplacements des travailleurs de l'administration.

3.1.4.8 Augmenter l'offre en stationnement pour les cyclistes

Si l'offre en stationnement pour les automobilistes est tout à fait généreuse à Seneffe, celle à destination des cyclistes l'est beaucoup moins. Que ce soit aux abords des attractions touristiques, des services, des commerces ou des entreprises, il existe actuellement peu de possibilités pour stationner de manière sécurisée son vélo sur l'espace public. Or, c'est un des éléments clés d'une offre complète pour encourager la pratique du vélo. L'enjeu en la matière est d'étudier les besoins en stationnement et d'y répondre par des équipements adaptés et bien situés pouvant servir pour plusieurs services et commerces à la fois.

3.1.4.9 Améliorer l'accueil et l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite dans les bâtiments publics

La prise en compte des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dans les aménagements d'espaces publics a déjà été évoquée plus haut. Néanmoins, pour favoriser l'autonomie totale des PMR dans leurs déplacements, il est nécessaire d'assurer leur accessibilité aux différents bâtiments publics

d'une commune et à l'intérieur de ceux-ci. Le diagnostic s'est cantonné à analyser l'accessibilité des abords des principaux bâtiments publics en y apportant des pistes de solutions (Cf. annexes de la phase 1). La mise en œuvre de celles-ci est une première étape et devra être complétée par des mesures d'accessibilité à l'intérieur des bâtiments (parking adapté, comptoirs d'accueil, toilettes, accès aux étages, etc.).

3.2 Les objectifs à Manage

3.2.1 En matière de hiérarchie

3.2.1.1 Le cas particulier de la N27 au sud de l'E42 et des axes Bascoup et Industrie / Jolimont / Mariemont

→ **Carte E: Statut de la N27 au sud de l'E42 dans le Réseau des principales liaisons routières régionales.**

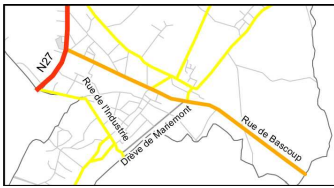
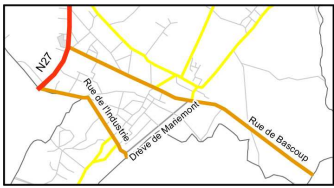
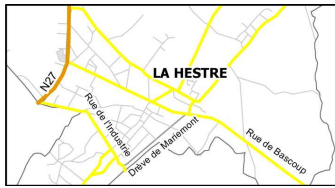
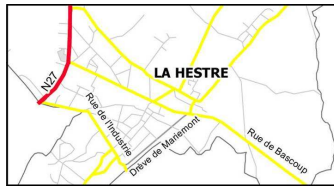
Le statut de la N27 au sud de l'E42, contrairement à son tronçon sur le territoire de Seneffe, est fortement conditionné par le Réseau des principales liaisons routières régionales. Cette hiérarchie du réseau régionale est le fruit d'une réflexion conjointe entre l'ex-Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (SPW-DGO2) et l'ex-Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine (SPW-DGO4). Elle s'est par ailleurs inspirée des orientations voulues par le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), notamment en matière de liaison des principaux pôles wallons. Au niveau régional, national voire international, la N27 doit assurer un rôle liaison principale. Cela signifie que, notamment en cas de problème sur l'axe autoroutier E42, elle doit assurer **une fluidité du trafic** tout en garantissant :

- La sécurité des riverains ;
- La sécurité des usagers ;
- Une qualité de cadre de vie particulièrement dans les zones urbanisables.

Ces principes doivent évidemment être modulés selon les types de zones traversées. Quoi qu'il en soit, pour Manage, le premier critère, à savoir la fluidité du trafic, signifie concrètement que tout type de véhicule présent sur l'E42 doit pouvoir passer par la N27 tout en assurant une fluidité de flux qui peuvent être conséquents ponctuellement. Néanmoins, les trois autres critères rappellent que cela ne signifie pas qu'on ne peut rien faire en termes d'aménagement de ces axes. En effet, sécurité des riverains et usagers ainsi que qualité du cadre de vie dans les zones urbanisées impliquent des normes relatives à la gestion des points de conflits (notamment les carrefours), des règles d'aménagement des voies pour les modes doux (notamment des aménagements de sécurisation des cheminements et traversées piétonnes et cyclistes), une prise en compte de la sécurité des Personnes à Mobilité Réduite ou encore des règles par rapport à la cohérence des espaces déjà urbanisés.

a. **Quatre scénarios pour la N27 au sud de l'E42 et les axes Bascoup et Industrie / Jolimont / Mariemont**

Eu égard à cette donnée relativement contraignante au niveau local, quatre scénarios ont été étudiés pour le devenir de ce tronçon de la N27 qui a des implications notamment sur les axes Bascoup et Industrie au niveau de Manage.

SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3	SCENARIO 4
			
AVANTAGES			
<ul style="list-style-type: none"> + N27 répond à un rôle de fluidité de trafic au niveau régional. + Protège l'axe Industrie/Mariemont qui présente un habitat dense et un profil de voirie étroit. 	<ul style="list-style-type: none"> + Répartition des flux en transit sur Manage sur deux axes. + N27 répond à un rôle de fluidité de trafic au niveau régional. + Le problème de la drève de Mariemont ne se pose pas en tant qu'axe de liaison entre Bascoup et Industrie. 	<ul style="list-style-type: none"> + Continuité du statut sur Seneffe et Manage de la N27. + Répond à une hiérarchisation logique des voiries sur le territoire communal. + Permet des aménagements dissuadant le transit et diminuant donc les flux. + Protège une zone densément urbanisée et habitée du trafic de transit. + Augmente les possibilités de ralentissement des vitesses et de protection de l'usager faible. + Désature une zone d'habitat, de services et de commerces en reportant les charges de trafic sur la rocade N59/E42/A501. + Le problème de la Drève de Mariemont ne se pose pas en tant qu'axe de liaison entre Bascoup et Industrie. + Diminution du nombre de points de conflit entre voirie de liaison principal et voirie de liaison secondaire. 	<ul style="list-style-type: none"> +/- La N27 garde son rôle de voirie principale au niveau du réseau régional (itinéraire de déviation vers Mons via Binche) + Protège les axes Industrie/Mariemont et Bascoup, densément urbanisés, du trafic de transit. + Désature une zone d'habitat et de services en reportant les charges de trafic important sur la rocade N59/E42/A501. + Le problème de la drève de Mariemont ne se pose pas. + Augmente les possibilités de ralentissement des vitesses et de protection de l'usager faible.
INCONVENIENTS			
<ul style="list-style-type: none"> - Report de flux sur l'axe Bascoup qui est un axe habité et dense. - Problème du devenir de la Drève de Mariemont comme axe de liaison entre Bascoup et Industrie. - Report du trafic en transit depuis l'est et le sud-est sur un seul axe (Bascoup). - Augmentation du nombre de points de conflits entre une voirie de transit et des voiries de liaison secondaire. 	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation du nombre de points de conflits entre une voirie de transit et des voiries de liaison secondaire sur l'ensemble du territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> - N27 ne répond plus à un rôle de fluidité de trafic au niveau régional. 	<ul style="list-style-type: none"> - La N27 doit rester accessible à tout type de trafic et ne peut donc pas être aménagée de façon lourde avec des dispositifs qui viseraient à contraindre le trafic parasite ou à diminuer les flux - Gestion plus contraignante des carrefours et augmentation potentielle des points de conflits entre voirie de liaison secondaire et voirie de transit.
SCENARIO DECONSEILLE	SCENARIO TENDANCIEL	SCENARIO VOLONTARISTE	SCENARIO RECOMMANDE

Deux de ces quatre scénarios semblent répondre aux objectifs du PiCM et aux contraintes régionales : les scénarios 3 et 4.

b. Le scénario recommandé : une alternative à court et moyen termes

Le scénario 4 apparaît comme une solution à court et moyen termes. En effet, en gardant la N27, en voie de transit, la hiérarchie répond aux exigences régionales. Néanmoins, en déclassant les axes

Bascoup et Industrie/Jolimont/Mariemont pour en faire des voiries de liaison secondaire, on protège les quartiers fortement urbanisés le long de ces rues et on dissuade le trafic de transit depuis l'est (Morlanwelz, Chapelle-lez-Herlaimont) en direction de La Louvière principalement. Notons que cette configuration posera à court et moyen termes quelques soucis en matière de gestion plus contraignante des carrefours entre des voiries aux fonctions tout à fait différentes.

c. Le scénario volontariste : une alternative à long terme

Le scénario 3 apparaît quant à lui comme le scénario idéal à plus long terme. Cependant, la mise en œuvre de ce scénario est conditionnée par une alternative au niveau régional. En effet, actuellement, la N27 est la seule liaison directe, hors autoroutes, vers le pôle de Mons. La N563 (chaussée Brunehaut) plus à l'est ne constitue pas, à l'heure actuelle, une alternative plausible dans la mesure où elle implique actuellement de traverser Binche pour rejoindre Mons. Ce scénario à long terme implique donc pour la commune de Manage de passer en « mode veille » et d'être attentive aux décisions prises dans les communes voisines et au niveau régional en matière d'aménagement et de mobilité. Cette veille stratégique devra surtout porter sur les éventuelles questions de création d'une nouvelle voirie ou d'un contournement qui serait l'opportunité pour Manage de pouvoir déclasser sa N27 en voie de liaison principale.

Pour clore ce chapitre important sur le statut de la N27, rappelons qu'à long terme, l'objectif est donc que cet axe recouvre un statut identique à la fois à Seneffe et à Manage, à savoir qu'il passe de son statut actuel de voirie de transit à celui de voirie de liaison principale et puisse revêtir ainsi davantage un rôle d'accessibilité.

3.2.1.2 L'axe rue de Familleureux/rue Saint-Hubert

En dehors de l'accès au centre psychiatrique Saint-Bernard, cet axe ne présente que de l'habitat. Par conséquent, il semble important de pouvoir protéger cet axe. Notons qu'il constitue une possibilité de rejoindre les accès autoroutier de l'A501 depuis la N27. Cependant, cet accès vers l'A501 peut tout aussi facilement se faire via l'E42. De plus, déclasser cette voirie en liaison secondaire répond à une cohérence à l'échelle communale.

3.2.1.3 La rue du Halage (tronçon entre la rue J. Wauters et la rue de Bois d'Haine)

Même si ce tronçon est très court et semble être de l'ordre du détail dans l'ensemble de la hiérarchie du réseau routier à Manage, il est indispensable de rappeler qu'il permet une liaison autoroutière multidirectionnelle. Par ailleurs, il est très fortement emprunté, notamment par les poids lourds des entreprises situées à proximité. Son gabarit doit donc permettre le croisement de véhicules lourds sans oublier qu'il s'agit d'une partie du halage du canal du Centre.

3.2.2 En matière de circulation routière

3.2.2.1 Reporter les flux de transit sur la rocade de contournement N59/E42/A501

Manage est confrontée à un trafic de transit entre les pôles à l'est et au nord du territoire (notamment Chapelle-lez-Herlaimont et Morlanwelz) et La Louvière. Les principaux axes concernés sont la N27, l'axe Bascoup, l'axe Industrie/Jolimont/Mariemont ou encore l'axe de la Croyère pour lesquels les campagnes de comptages ont révélé des flux quotidiens importants. La destination de ce trafic est souvent la ville de La Louvière qui réunit de nombreux commerces et services.

La hiérarchie future, comme nous l'avons vu précédemment a pour objectif de protéger au maximum les quartiers de vie. Pour ce faire, une des grandes mesures à mettre en œuvre est de « sortir » du territoire les flux de transit ne trouvant ni leur origine ni leur destination sur la commune de Manage. Même si la hiérarchie du réseau viaire régional contraint la commune actuellement à garder la N27 au sud de l'E42 en voie assurant la fluidité du trafic en cas de problème sur l'autoroute, d'autres moyens d'actions existent, du moins tant qu'aucune autre alternative n'aura été trouvée (voir chapitre consacré à la hiérarchie des voiries). Ces outils sont entre autres des aménagements de sécurisation, dissuasifs, de ralentissement, des mises en sens unique ou encore une adaptation de la signalisation.

3.2.2.2 Protéger les axes de traversées d'agglomération

Si un des objectifs essentiels pour Manage est de désengorger ses centres, notamment en reportant le trafic de transit sur les rocades de contournement, des mesures complémentaires n'en sont pas moins nécessaires. En effet, enlever un volume de voitures du trafic est une chose mais cela ne peut se faire sans « mesures d'accompagnement » dans les centres agglomérés afin de dissuader totalement le transit. Celles-ci se traduiront concrètement par une meilleure gestion des carrefours, une protection accrue des usagers faibles, des mesures de réduction de la vitesse, une réorganisation de l'éclairage, etc.

3.2.2.3 Sécuriser les carrefours principaux

L'analyse de phase 1 et le Plan de Circulation de Bois d'Haine ont mis en exergue le caractère dangereux de plusieurs carrefours. Les données objectives d'accidents ont par ailleurs épinglé plusieurs carrefours accidentogènes. Au niveau de l'entité de Manage, on relève notamment les carrefours N27/accès autoroutiers de l'E42, N27/rue de Bascoup, rue de Bascoup/rue de Nivelles, rue de Bascoup/Drève de Mariemont. Ce ne sont pas les seuls. La Zone de Police de Mariemont a également repéré toute une série de carrefours et ronds-points considérés comme dangereux. Si certains aménagements sont déjà à l'étude (ex : ronds-points sur la N27 au sortir des accès autoroutiers), il s'agira, dans la suite, d'établir des recommandations pour sécuriser au mieux les carrefours principaux.

3.2.2.4 Aménager les entrées d'agglomération

Protéger les agglomérations implique également de marquer leurs entrées afin de faire prendre conscience à l'automobiliste qu'il pénètre dans un quartier résidentiel ou fortement fréquenté. Le Schéma Directeur de la Circulation Routière épingle une série d'entrées de zones agglomérées à traiter. Celles-ci seront à affiner et à « prioriser » selon leur degré d'urgence en matière d'intervention.

3.2.2.5 Revoir l'accessibilité aux zonings

Une des particularités du territoire de Seneffe et de Manage est de posséder de nombreuses zones d'activités économiques. Parmi elles, les zonings de Feluy et de Seneffe-Manage font figures des plus imposants mais aussi des moins bien structurés. La multitude de zones (zones A, B, C, etc.) couplée aux nombreuses dénominations ayant évolué au cours du temps ou encore à certaines rues internes innommées font qu'accéder à ces zonings relève parfois du parcours du combattant.

L'absence de plans d'accessibilité efficaces, le manque de lisibilité de la signalisation d'accès à ces zonings, le manque de structuration des portes d'entrées exigent que l'on repense complètement leur organisation. Surtout lorsqu'on sait que le transport routier reste, à l'heure actuelle, le mode de transport n°1 pour l'acheminement des marchandises. Cet enjeu est d'autant plus important pour les communes que des poids lourds se retrouvent quotidiennement dans des noyaux villageois en raison de systèmes GPS ne permettant pas un itinéraire optimal vers ces zones d'activités.

3.2.2.6 Organiser une politique de stationnement

Si la phase 1 de cette étude n'a pas soulevé de situation catastrophique en matière de stationnement dans les principaux centres de l'entité, il n'en reste pas moins que certains quartiers sont proche de la saturation. Celle-ci est davantage due à un manque flagrant d'organisation du stationnement qu'à un manque de places. Il reste, en effet, dans la plupart des centres, des réserves en stationnement. Reste à gérer celles-ci de manière plus cohérente en structurant des espaces dédiés aux riverains, aux navetteurs, aux fournisseurs, aux clients des commerces et en attribuant à ceux-ci des règles plus strictes en matière d'occupation. Ce sont surtout les centres de Fayt-lez-Manage et de Manage qui doivent être traités prioritairement.

3.2.2.7 Réaménager les places en donnant un espace à chaque usager

Plusieurs places publiques de l'entité de Manage font actuellement l'objet d'une réflexion en vue de leur réaménagement. C'est là une opportunité de redonner une place à chaque usager et de reconsidérer les places et espaces publics comme des lieux de convivialité. Par ailleurs, il est essentiel de rappeler la fonction multimodale que devra revêtir la place de la gare. Il s'agira de réorganiser les espaces dédiés aux bus, au stationnement, aux piétons, aux cyclistes, aux Personnes

à Mobilité Réduite afin de privilégier un véritable report modal vers un mode de transport alternatif à la voiture.

3.2.2.8 Réduire les impacts visuels et sonores de l'E42

Plusieurs axes de circulation dense traversent la zone d'étude. Pour rappel, une cartographie en phase 1 rapporte les niveaux de bruit enregistrés aux abords des axes autoroutiers. Parmi eux, l'E42 apparaît comme l'axe le plus contraignant pour Manage. Par endroits, cet axe passe au-dessus de quartiers habités, ce qui génère d'importantes nuisances. Des solutions sont à l'étude pour minimiser les impacts. Leur mise en œuvre dans le futur est essentielle pour améliorer la qualité du cadre de vie des manageois.

3.2.2.9 Favoriser le covoiturage, notamment dans les entreprises des zonings

Le diagnostic rappelle que les zonings sont peu voire pas desservis par les transports en commun. Par conséquent, la seule alternative plausible actuellement pour les travailleurs est de rejoindre leur lieu de travail en voiture. Néanmoins, l'autosolisme est encore très ancré dans les comportements modaux des travailleurs. Afin de contrer cette tendance, certaines sociétés, telles que Total Research sur le site du zoning de Feluy, ont décidé de mettre en place un système de gestion interne du covoiturage. A terme, l'idée est d'étendre cette initiative à l'ensemble des zonings voire à l'ensemble des travailleurs des deux entités.

3.2.2.10 Favoriser un report modal pour le trafic de marchandises

Même si la voie d'eau et la voie ferrée apparaissent comme des solutions tout à fait réalistes sur le territoire de Seneffe et Manage, le transport de marchandises se fait encore et toujours majoritairement par la route. Quelques initiatives voient le jour ci et là sur certains zonings mais restent encore trop peu nombreuses. Les arguments du coût des infrastructures nécessaires, de la localisation inadaptée des fournisseurs ou des clients ou encore le modèle du « just in time » sont souvent avancés comme frein au report modal pour le transport de marchandises.

Néanmoins, le rapport prospectif des transports en Belgique d'ici à 2030 réalisé par le Bureau Fédéral du Plan prévoit que le transport routier de marchandises devrait augmenter de 60% et celui des personnes de 30%. Par conséquent, il est urgent de réfléchir aujourd'hui à des solutions pour intégrer la mobilité à son environnement. Outre les solutions telles que les agrocaburants, il s'agira de trouver des pistes de réflexion pour qu'un report se fasse de manière effective vers la voie d'eau et la voie ferrée, surtout dans sur un territoire où les infrastructures sont déjà présentes.

Par ailleurs, on sait que toutes les zones d'activités économiques du territoire ne sont pas encore complètement urbanisées. Ainsi, dans le cadre de leur mise en œuvre, notamment en ce qui

concerne la zone du Gibet, il sera indispensable de favoriser l'implantation d'activités pouvant se tourner vers la voie d'eau ou la voie ferrée.

3.2.3 En matière de transports en commun

3.2.3.1 Créer de nouvelles liaisons sur la commune

Au cours de la phase diagnostic, l'absence d'un certain nombre de liaisons internes ainsi que de la desserte rapprochée de certains quartiers a été identifiée : les possibilités de relier directement les différents quartiers de la commune à son centre seront étudiées.

3.2.3.2 Etudier le rétablissement d'un circuit scolaire sur la commune

Les déplacements vers les différents établissements scolaires situés sur la commune s'opèrent aujourd'hui en grande partie en voiture particulière : la suite de l'étude s'attachera à identifier le potentiel et les modalités pratiques d'un tel circuit en transport en commun.

3.2.3.3 Etudier le potentiel du prolongement du Métrobus de La Louvière

Le projet de Métrobus prévu à long terme sur la ville de La Louvière devrait impacter, s'il voit le jour, les tracés et les niveaux d'offre des lignes TEC reliant Manage à La Louvière : le tracé du Métrobus prévoit en effet un prolongement jusqu'à la bifurcation de Jolimont, quasiment aux portes des villages de Fayt et de La Hestre, et en contact immédiat avec les lignes du secteur du TEC Hainaut.

Le PiCM précisera l'intérêt (potentiel, amélioration de l'offre, rapidité de déplacement, etc.) que pourrait avoir Manage à bénéficier d'un prolongement du Métrobus jusqu'au cœur de la commune.

3.2.3.4 Faire de la gare de Manage un véritable pôle multimodal

La gare de Manage, qui offre aujourd'hui des liaisons trains fréquentes vers les pôles voisins de l'entité, accueille en passage ou en terminus plusieurs lignes TEC qui desservent les différents villages de la zone. Le centre de la commune ainsi que des générateurs de trafic importants sont situés à proximité immédiate. La gare offre également déjà un certain nombre de facilités pour les autres modes, parking voitures, arceaux vélos.

Compte tenu de la centralité actuelle de cette gare et du rôle majeur qu'elle peut et devrait jouer dans les déplacements entre l'entité et les pôles voisins, les propositions de requalification de cette gare qui seront faites viseront à y renforcer son caractère intermodal : meilleur accueil et accessibilité pour les différents modes, correspondances optimisées, information exhaustive et dynamique.

3.2.3.5 Optimiser les conditions d'attente et d'information sur les principaux arrêts de bus

Le confort (équipements, accessibilité) et l'information sur les principaux arrêts de bus de la commune sont aujourd'hui très inégaux : leur mise à niveau et leur optimisation apparaissent indispensables pour attirer vers les TC une clientèle plus large.

3.2.4 En matière de modes doux

3.2.4.1 Entretien du RAVeL existant

Le territoire de Manage est sillonné par les RAVeL 1, 113 et 265. S'ils permettent des liaisons longue distance intéressantes vers La Louvière, Seneffe ou encore Chapelle-lez-Herlaimont, leur état actuel fait qu'ils ne sont pas fortement empruntés, du moins dans un but utilitaire. Certains tronçons ne sont pas praticables et ne répondent par conséquent plus aux objectifs de confort, de sécurité et de convivialité que poursuit ce type de réseau. Or, ces critères sont essentiels pour que le réseau RAVeL joue un rôle dans les déplacements lents quotidiens en combinaison avec le réseau local.

3.2.4.2 Créer des connexions modes doux à la fois utilitaires et de loisirs

Afin de compléter le réseau structurant que nous venons de décrire, plusieurs liaisons à fonction plus locale sont nécessaires. Ces liaisons sont de trois types :

- ⇒ Les liaisons villages - centre administratif : elles ont pour objectif de permettre aux habitants des différents villages de rejoindre en toute sécurité et de manière directe le centre de leur commune via un mode de transport souple autre que la voiture ;
- ⇒ Les liaisons réseau structurant RAVeL - cœurs de villages : elles auront pour vocation d'envisager des déplacements de plus longue distance en rejoignant le réseau structurant de voies lentes ;
- ⇒ Les liaisons sites touristiques et de loisirs - réseaux structurants (réseau viaire et réseau RAVeL) : ces liaisons poursuivront un double objectif ; d'une part, augmenter l'offre touristique et d'autre part, faciliter les déplacements des habitants vers leurs lieux de loisirs.

3.2.4.3 Sécuriser le cycliste sur les grands axes

La phase 1 n'a pas manqué d'épingler les quelques rares aménagements cyclables existants en dehors du RAVeL. A Manage, ceux-ci se résument à des pistes cyclables sur les N27, N59 et sur la rue de Bascoup ainsi qu'un rond-point cyclable. Ainsi, de manière générale, la plupart des aménagements des grands axes font la part belle à l'automobile. Pourtant, les profils de voiries, dans la plupart des cas, permettent de partager l'espace, de manière plus égalitaire, entre les différents utilisateurs. Si l'on veut redonner sa place au vélo à Manage, il est urgent de sécuriser davantage les aménagements existants et d'assurer leur continuité sur l'ensemble du territoire. Par

ailleurs, la mise en sens unique limité apparaît comme une solution intéressante pour certaines rues et peut être mise en œuvre à moindres frais.

3.2.4.4 Sécuriser le piéton et la Personne à Mobilité Réduite dans les centres agglomérés

Les relevés de terrain en phase 1 ont permis de conclure que le piéton et la Personne à Mobilité Réduite au sens large (à savoir, personne gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer : personne aveugle, sourde, handicapée moteur, malade, enceinte, plâtrée, encombrée d'un landau, d'un caddie, de colis, etc.) ne trouvent pas toujours une réponse adéquate à leurs attentes et besoins en matière de déplacements. Les principaux manquements concernent l'absence, l'inadéquation de la largeur ou du revêtement des trottoirs, le manque d'intégration de dispositifs PMR dans les différents aménagements, le manque d'accessibilité aux bâtiments publics. A l'avenir, il s'agira d'adopter le « réflexe modes doux » dans tous les futurs aménagements.

3.2.4.5 Sécuriser les abords d'écoles

Un relevé systématique de tous les abords des écoles de l'entité a été réalisé dans la phase diagnostic (voir annexes de la phase 1). Les priorités d'intervention seront principalement fonctions de deux éléments principaux: leur niveau d'urgence en matière de sécurité et leur coût de mise en œuvre.

3.2.4.6 Promouvoir des plans de déplacements thématiques

Améliorer la mobilité douce sur le territoire de Manage ne relève pas uniquement de l'amélioration des infrastructures. Un important travail d'accompagnement devra être mis en œuvre pour tenter de changer les comportements modaux des habitants. A cette fin, plusieurs outils existent à disposition des communes, des entreprises ou encore des écoles. Reste à les adopter et les implémenter au cas par cas. Les Plans de Déplacements Scolaires, les Plans de Déplacements d'Entreprises, les Plans de Mobilité des Zones d'Activités, les Pédibus, les Vélobus sont autant de mesures concrètes adaptables selon les différents publics-cibles. La commune, dans ce cadre, devra jouer un rôle de promoteur des différentes solutions existantes et pourrait entrer dans une démarche exemplative en réorganisant les déplacements des travailleurs de l'administration.

3.2.4.7 Augmenter l'offre en stationnement pour les cyclistes

Si l'offre en stationnement pour les automobilistes est relativement généreuse à Manage - quoique nécessitant une organisation par endroits - celle à destination des cyclistes l'est beaucoup moins. Que ce soit aux abords des attractions touristiques, des services, des commerces ou des entreprises, il existe actuellement peu de possibilités pour stationner de manière sécurisée son vélo sur l'espace

public. Or, c'est un des éléments clés d'une offre complète pour encourager la pratique du vélo. L'enjeu en la matière est d'étudier les besoins en stationnement et d'y répondre par des équipements adaptés et bien situés pouvant servir pour plusieurs services et commerces à la fois.

3.2.4.8 Améliorer l'accueil et l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite

La prise en compte des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dans les aménagements d'espaces publics a déjà été évoquée plus haut. Néanmoins, pour favoriser l'autonomie totale des PMR dans leurs déplacements, il est nécessaire d'assurer leur accessibilité aux différents bâtiments publics d'une commune et à l'intérieur de ceux-ci. Le diagnostic s'est cantonné à analyser l'accessibilité des abords des principaux bâtiments publics en y apportant des pistes de solutions (Cf. annexes de la phase 1). La mise en œuvre de celles-ci est une première étape et devra être complétée par des mesures d'accessibilité à l'intérieur des bâtiments (parking à proximité, comptoirs d'accueil, toilettes, accès aux étages, etc.).

4 INFORMATION ET CONSULTATION PUBLIQUE

4.1 Organisation de la période d'information/consultation publique

Une période d'information et de consultation publique est généralement prévue en fin de phase 1 - début de phase 2. Cette période permet aux différents acteurs publics concernés par le Plan interCommunal de Mobilité d'une part de prendre connaissance des éléments de diagnostic et des objectifs définis et d'autre part d'émettre leurs remarques afin de réorienter ceux-ci le cas échéant.

Dans le cadre du PiCM de Seneffe-Manage, cette phase de communication s'est déroulée comme suit :

- ⇒ Information/Consultation à destination des Collèges communaux :
 - A Seneffe : le 22 avril 2009.
 - A Manage : le 20 avril 2009.
- ⇒ Information/Consultation à destination des Commissions Consultatives en Aménagement du Territoire et Mobilité (CCATM) :
 - A Seneffe : le 22 avril 2009.
 - A Manage : le 27 avril 2009.
- ⇒ Information/Consultation à destination de la population :
 - A Seneffe : le 11 mai 2009.
 - A Manage : le 19 mai 2009.
- ⇒ Période de consultation publique des documents (version papier à l'administration + téléchargement Internet sur les sites de la commune de Seneffe et de Survey & Amenagement) : du 4 au 25 mai 2009.

4.2 Résultats de l'information/consultation publique

Cette partie reprend l'ensemble des remarques émises au cours de cette période d'information/consultation publique. De manière générale, ni le diagnostic posé ni les objectifs n'ont été remis en cause. Les remarques concernent davantage des compléments d'informations par rapport à l'analyse déjà produite.

4.2.1 Les Collèges communaux

4.2.1.1 A Seneffe

→ **Annexe 1 : présentation au Collège communal et à la CCATM de Seneffe (22/04/09)**

- ⇒ Cette séance d'information/consultation était commune au Collège communal et à la CCATM de Seneffe.

- ⇒ Introduction de Monsieur Philippe Bouchez, Echevin des Travaux et de la Mobilité
 - Rappel mise en œuvre d'un processus de PCM.
 - Rappel contexte PiCM (contraintes et opportunités).
 - Importance de ce PiCM dans le cadre de demandes de subventions.
- ⇒ Présentation du diagnostic et des objectifs par le bureau d'études.
- ⇒ **Remarques du Collège communal et de la CCATM de Seneffe :**
 - Accord global sur le déclassement de la N27 mais ne pas oublier son rôle de desserte pour les hôpitaux et les commerces.
 - En ce qui concerne la problématique des zonings, l'échevin Monsieur de Valériola mentionne la Commission Sécurité Environnement de Feluy qui fonctionne bien et qui pourrait aider dans la résolution des problèmes de mobilité générés par les zonings. Récemment les voiries des zonings auraient été nommées. Il faut constater peu d'accidents avec tués issus des poids lourds.
 - Lorsqu'il y a des engorgements sur l'autoroute, les reports se font automatiquement sur Seneffe.
 - Il faut aussi que le PiCM anticipe les impacts des développements futurs, notamment ceux de la ZACC sur Arquennes au niveau de la N27 et propose les aménagements adéquats. Un contact en phase 3 avec le bureau d'études en charge de l'étude d'incidences concernant la ZACC s'avèrera intéressant.
 - En ce qui concerne les transports publics, les liaisons avec Nivelles ont été oubliées dans le diagnostic. Elles sont importantes pour Seneffe (et ne sont pas non plus prises en compte dans le PCM de Nivelles). Il s'agirait notamment d'améliorer à l'avenir l'accès au parking de délestage à l'entrée de Nivelles, accessible depuis la sortie d'autoroute Nivelles Nord. Celui-ci permet en effet une bonne connexion avec la gare de Nivelles.
 - A la sortie de l'autoroute, à Nivelles, un rond-point manque sur la N27 de manière à permettre (notamment aux poids lourds) des demi-tours plus aisés.
 - Des questions relatives aux acteurs (et au volet d'action limité de la commune) sont posées en cours de débat. Le bureau d'études rappelle que c'est au cours de la phase 3 que les acteurs et le type de travaux seront précisés (par exemple comment faire pour ralentir la vitesse sur un axe donné).
 - Par rapport à la proposition d'établir une liaison avec les entités plus excentrées, comme Petit-Roeulx, l'Echevin Bouchez fait état du type de relations souhaitées pour ces entités. Celles-ci fonctionnent indéniablement avec des centres autres que Seneffe (Nivelles pour Petit-Roeulx et Manage pour Familleureux). Même l'argument de pouvoir accéder au centre administratif de Seneffe ne se justifie pas puisqu'une décentralisation de ces services est prévue une fois par semaine. Pour le développement de navettes en transport en commun, il conviendrait d'abord d'identifier les principaux bénéficiaires (les jeunes de Petit-Roeulx qui se rendent au centre de sport ou les personnes non motorisées ou âgées qui se rendent au marché de Nivelles. Les informations issues des enquêtes sur Nivelles seraient, à ce titre, intéressantes à obtenir. L'Echevin mentionne encore la navette organisée par le CPAS à

l'attention des PMR ainsi que le nouveau décret qui réglemente le transport scolaire et qui empêcherait la remise en route d'une navette communale à l'attention des élèves de l'entité.

- Un intervenant mentionne néanmoins l'intérêt d'une telle navette. Lorsque celle-ci a été supprimée, il a constaté dans son quartier de la rue Buisseret une augmentation du trafic, en particulier le matin et le soir au début et à la fin des cours. Il serait utile de connaître le nombre d'élèves transportés auparavant et les pourcentages de personnes qui pourraient être intéressées sur base de cercles concentriques des distances parcourues.
- L'Echevin demande d'intégrer dans le plan des problématiques plus locales, comme celle du pont de la rue de Renissart sur l'ancien canal, que le SPW ne compte pas remplacer.
- Il faut aussi tenir compte, en particulier au niveau de la rue de Tyberchamps, des échanges de terrain prévus entre Seneffe et Manage.

4.2.1.2 A Manage

→ **Annexe 2 : présentation au Collège communal de Manage (20/04/09)**

⇒ Présentation du Bourgmestre :

- Rappel des premières réflexions du Plan de circulation de Bois d'Haine.
- Rappel de l'opportunité d'une étude conjointe avec Seneffe.
- Importance d'intégrer les projets immobiliers futurs sur la commune.

⇒ En termes de participation - consultation des habitants :

- Rappel de la consultation de la population de novembre 2008 (+/- 12 personnes par réunion(3)).
- Annonce de la prochaine présentation publique : le 19 mai à 18h00.
- Annonce d'un reportage à la télévision locale (diffusé le 21/04/09).

⇒ Présentation du bureau d'études :

- Rôle du Collège dans la phase actuelle : remarques et approbation de la phase.
- En plus des acteurs nommés, rappel de l'importance du rôle du Conseiller en Mobilité (CeM).
- Rôle du Collège dans la suite de la mission : remarques et approbation des différentes phases.
- Diagnostic d'une augmentation plus que probable de la mobilité dans la commune.
- Pour une consultation rapide du diagnostic : dossier cartographique + tableaux de synthèse sous la forme d'analyses « Atouts Faiblesses-Opportunités-Menaces en fin de chaque partie thématique.
- Exposé des schémas directeurs = ligne de conduite pour le futur.

⇒ **Remarques du Collège communal de Manage :**

- Opportunités : la commune est intéressée par la remise en route d'un ramassage scolaire collectif. La SNCB a évoqué la possibilité d'une réouverture de la gare (en fonction d'une augmentation constatée du nombre de voyageurs).

- L'engorgement de la N27 aux heures de pointe entre Manage et La Louvière est confirmé. Cela est du en partie à une mauvaise signalisation : les usagers qui empruntent l'autoroute utilisent la sortie Manage pour se rendre à Familleureux ou Bois d'Haine (problème de GPS aussi). Les autoroutes constituent un gros problème.
- Concernant la voie d'eau, il y a peu de chance d'avoir un report modal efficace. Les entreprises finissent par abandonner ce mode de transport (raisons de coût et d'infrastructure à mettre en œuvre comme des quais, etc.). Le bureau d'études rappelle que le PACO envisage d'équiper la zone du Gibet si les activités qui y sont implantées utilisent ce mode de transport et qu'une entreprise vient de bénéficier d'un accès à la voie d'eau (Dow Corning). L'usage de la voie d'eau dépend essentiellement du type d'entreprises qui s'installent. Le SPW semble d'accord pour reprendre cette opportunité dans le PiCM.

4.2.2 Les Commissions Consultatives en Aménagement du Territoire et Mobilité (CCATM)

4.2.2.1 A Seneffe

→ **Annexe 1 : présentation au Collège communal et à la CCATM de Seneffe (22/04/09)**

⇒ Voir 4.2.1.1. (Présentation commune au Collège communal et à la CCATM de Seneffe.)

4.2.2.2 A Manage

→ **Annexe 3 : présentation à la CCATM de Manage (27/04/09)**

⇒ Présentation du Bourgmestre

- Rappel des premières réflexions du Plan de circulation de Bois d'Haine.
- Rappel de l'opportunité d'une étude conjointe avec Seneffe.
- Importance d'intégrer les projets immobiliers futurs sur la commune.

⇒ Présentation du BE

- Rappel des enjeux du PiCM et des opportunités de pouvoir le mettre en œuvre.

⇒ **Réactions - remarques des membres de la CCATM :**

- Des éclaircissements concernant les subsides du SPW sont demandés, notamment dans le cadre de la réalisation d'un PiCM conjoint avec Seneffe.
- Une hiérarchie cohérente du réseau viaire entre les communes semble indispensable. Le bourgmestre rappelle, à ce propos, la mise en place de la communauté urbaine du centre (1ère réunion avant juillet 2009).
- La proposition d'utilisation de la rocade de contournement (via autoroute) pour se rendre à La Louvière est intéressante pour Manage mais ne sera effectivement fonctionnelle que lorsque La Louvière aura résolu ses problèmes d'engorgement en entrée (à hauteur du supermarché Cora). Il convient de préconiser des mesures volontaristes, y compris hors du territoire de Manage.

- La problématique de la coexistence du réseau TEC Brabant wallon et TEC Hainaut sur le territoire est confirmée "Bande de Gaza". De même que les difficultés de liaisons performantes à partir de la gare de Manage si on utilise le chemin de fer et de meilleures connexions à partir de la gare de Nivelles (difficile à rejoindre pour les Manageois).

⇒ Divers :

- Les documents seront transmis pour consultation via un site FTP aux différents participants (coordonnées transmises par e-mail).
- Annonce de la prochaine présentation publique : le 19 mai à 18h00
- Rôle de la CCAT dans la phase actuelle : réactions officielles attendues au plus tard pour le 22 mai au plus tard.

4.2.3 La population

4.2.3.1 A Seneffe

→ *Annexe 4 : présentation à la population de Seneffe (11/05/09)*

⇒ 30 participants.

⇒ **Remarques et suggestions soulevées par les habitants après une présentation du diagnostic et des objectifs par le bureau d'études :**

- Accès zonings en venant de la E42 ou la E19 : prévoir une zone de parking à proximité du rond-point de l'ancienne gendarmerie de Manage pour permettre aux transporteurs de consulter un plan et s'orienter.
- Centre Adeps : aucune signalisation hors du centre du village.
- Pont rue de Renissart : le pont est fermé, ce qui renvoie les agriculteurs vers le centre de Seneffe. Il y aurait lieu de trouver une alternative à ce problème connu depuis au moins 15 ans pour permettre au moins le passage d'un piéton ou cycliste
- Entreprises : les sociétés ont-elles été contactées afin de connaître leurs problèmes face à la mobilité ? Le bureau d'études explique qu'une enquête a été réalisée auprès des différentes sociétés de l'entité mais que le taux de réponse n'atteint pas les objectifs escomptés. Néanmoins, 39 entreprises y ont répondu, ce qui correspond à 3300 travailleurs, soit environ la moitié des effectifs qui travaillent dans les zonings. Il en ressort que les déplacements se font majoritairement en voiture. Les zonings sont très peu desservis par les TEC alors qu'un intérêt se ressent pour ce type de transport. Une ligne test pourrait être organisée avec le TEC mais une étude approfondie devrait être réalisée (gare Manage ou Nivelles - entreprises intéressées - personnes concernées - ...)
- Transport de marchandises : le transport routier l'emporte - certaines entreprises aimeraient utiliser la voie d'eau mais ne disposent pas d'accès - manque de quais.
- Mauvaise signalisation des entreprises. Les adresses ne sont en général pas reprises dans les GPS.
- Fiabilité du transport ferroviaire difficile - transport fluvial plus fiable.

- Poids lourds : de nombreux camions traversent les villages alors que les péniches peuvent partir de la Darse - 1 péniche met 12h pour aller à Anvers - 1 camion met 3h mais une péniche équivaut à 40 camions. Le canal a besoin d'être dragué pour favoriser le transport des marchandises par la voie d'eau. Depuis peu, Dow Corning dispose d'un accès à la voie fluviale
- Les terrains en bordure du canal devraient rester disponibles pour les sociétés qui veulent utiliser la voie fluviale.
- L'ancienne ligne SNCB Seneffe - Manage n'est pas « RAVeLisée ».
- Abords d'écoles : stationnement gênant dans la plupart des cas.
- Passage piétons : stationnement gênant à moins de 5m du passage à de nombreux endroits.
- Poids lourds venant de Nivelles : signalisation à revoir. Les camions s'égarerent dans les villages
- Rue des Carrières : confusion avec la « Zone artisanale des Carrières » qui a les mêmes numéros.
- Rue du Petit Moulin et Place du Petit Moulin : confusion au niveau des dénominations.
- Commune rurale/charroi agricole : il faut donc tenir compte des produits entrants et sortants des exploitations agricoles. Les agriculteurs vont être de plus en plus tributaires des semi-remorques imposés par exemple par la Raffinerie Tirlemontoise. La voirie n'est pas toujours adaptée aux convois agricoles. Les petits chemins ont besoin d'être entretenus. Possibilité d'obtenir auprès de la Raffinerie Tirlemontoise la programmation des cultures et ainsi pouvoir organiser un itinéraire. Le bureau d'études demande à l'agriculteur présent s'il serait possible de prévoir des itinéraires privilégiés en matière de transport agricole. L'agriculteur répond que la raffinerie donne des conditions aux agriculteurs. Le bureau d'études propose d'envisager à l'avenir la création d'un groupe de travail avec les agriculteurs, la raffinerie et la commune. A priori, on peut difficilement contraindre les convois agricoles à respecter un itinéraire vu le changement des terres de culture chaque année.
- RN 27 : 2 pistes cyclables étroites de part et d'autre de la chaussée. Proposition de n'en aménager plus qu'une d'un seul côté et la sécuriser.
- Civisme des usagers de la route à revoir.
- Ramassage scolaire communal supprimé. Le bureau d'études explique qu'il ne s'agit pas d'une décision communale mais le résultat d'un décret.
- TEC Brabant Wallon : tout se fait pour Nivelles et non pour Seneffe notamment au niveau des correspondances train - bus.

4.2.3.2 A Manage

→ **Annexe 1 : présentation à la population de Manage (19/05/09)**

⇒ 15 participants.

⇒ **Remarques et suggestions soulevées par les habitants après une présentation du diagnostic et des objectifs par le bureau d'études :**

- Il serait intéressant de réaliser une enquête « origine-destination » au niveau de la N27 pour confirmer les problèmes de transit vers le pôle commercial de La Louvière.
- La logique de la planification des transports urbains est abordée : autrefois, on bénéficiait d'un réseau vicinal très développé et non polluant. A l'opposé, on connaît les effets dévastateurs des transports routiers en matière de pollution notamment.
- Une politique de stationnement restrictive (normes de stationnement revues à la baisse), combinée à l'amélioration de l'offre de transports collectifs, et à des mesures d'encouragement des modes doux et de l'intermodalité. Ainsi, par exemple, ne serait-il pas possible de réduire de façon drastique le stationnement des riverains en voirie en leur permettant de construire garage ou car port en zone de cours et jardins. Avec un peu de bonne volonté cela devrait être envisageable.
- La sortie vers Binche devrait être renseignée sur l'autoroute à hauteur de Chapelle-lez-Herlaimont et non de Manage.
- Afin de bénéficier d'un contournement complet de toute l'agglomération de Manage (en plus de la rocade A501/E42/N59 qui apparaît comme une solution intéressante), la création d'une voirie entre la N27 au niveau de Haine-Saint-Pierre/Haine-Saint-Paul jusqu'au carrefour dit « Marie-la-Guerre » à Chapelle s'avèrerait intéressant. A plus long terme, il s'agit d'une solution de périphérique des agglomérations de Manage et La Louvière.
- Transit de poids lourds par la rue de Bellecourt.
- Renforcer la sécurité de la gare. Le Bourgmestre profite de l'occasion pour rappeler que le réaménagement la place de la Gare est en cours d'étude.
- L'idée de « Drive-in » est avancée pour sécuriser les abords d'écoles. La remise en service d'un bus de ramassage scolaire apparaît également comme une solution efficace pour diminuer le nombre de voitures aux abords des écoles.
- En matière de mobilité réduite, une habitante souligne le manque d'accessibilité au kinésithérapeute à la rue de Scailmont en raison de la présence de potelets.
- La problématique des sentiers est abordée. Que faire du foisonnement de sentiers existants sur l'entité ? La piste des subsides PICVerts est proposée. Monsieur le Bourgmestre rappelle néanmoins le problème de l'entretien. Il s'agit donc de faire des choix cohérents dans la réhabilitation de sentiers en favorisant des liaisons entre villages ou vers les centres commerciaux et de services par exemple.
- Rue de Familleureux : vitesse des véhicules et présence de poids lourds. L'idée de déclasser cette rue en voirie de liaison secondaire est avancée et semble tout à fait cohérente par rapport à la hiérarchie des voiries sur l'ensemble de la commune.
- Rue de la Brique d'Or : un stop serait idéal. Par ailleurs, il est demandé pourquoi le tronçon entre Brique d'Or et Nautica ne s'est pas vu équiper de chicanes. Le manque de place en longueur semble être la principale explication étant donné les dimensions réglementaires.

- Rappel du transit à la rue de la Croyère : des aménagements sont en cours. De plus, le PiCM confirme le rôle de liaison secondaire de cette rue.
- Urbanisation de la zone du Gibet : un habitant s’interroge sur l’augmentation de trafic que générera cette zone. Deux débuts de réponse sont apportés par Monsieur le Bourgmestre et par le bureau d’études. D’une part, une nouvelle voirie va être créée entre la ferme de Court au Bois et Manage Steel Center. D’autre part, le port autonome du Centre et de l’Ouest (PACO) aménagera les quais le long de la voie d’eau pour autant que les entreprises qui s’y implantent y aient recours en matière de transport de marchandises.
- Quid de la route prévue entre la gare et le boulevard Tyberghien. Monsieur le Bourgmestre explique que sa création est prévue dans le cadre du réaménagement de la place de la gare.
- Quid des travaux de sécurisation de la rue de Binche : Monsieur Balsacq, Conseiller en Mobilité de Manage, répond qu’ils commenceront dès fin mai.
- Quid de l’échange de terrain entre Seneffe et Manage ? Le Bourgmestre explique que c’est en cours et que Monsieur Busquin et lui-même espèrent que cet échange se clôturera rapidement.

4.2.4 En résumé

4.2.4.1 A Seneffe

	Collège/CCATM	Population
Hiérarchie	<ul style="list-style-type: none"> - Accord global sur le déclassement de la N27 en voirie de liaison principale. - Report de trafic sur Seneffe si engorgement de l’autoroute. 	<ul style="list-style-type: none"> - Accès zonings depuis E42/E19 : prévoir des zones d’arrêts pour permettre aux transporteurs de consulter un plan et s’orienter.
Accessibilité zonings	<ul style="list-style-type: none"> - Rappel de l’existence de la Commission Sécurité Environnement de Feluy qui pourrait aider à la résolution des problèmes de mobilité au niveau des zonings. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mauvaise signalisation des entreprises. - Problématique des GPS.
Impacts de l’urbanisation future	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité d’anticiper les impacts de la ZACC à Arquennes en matière de mobilité. 	
Transports publics	<ul style="list-style-type: none"> - Intégrer les liaisons avec Nivelles en matière de transports publics. - Petit-Roeulx fonctionne davantage avec Nivelles et Familleureux avec Manage et La Louvière -> pas cohérent de proposer des liaisons avec le centre administratif de Seneffe (décentralisation des services communaux 1x par semaine). 	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de services du TEC pour Seneffe.
Ramassage scolaire	<ul style="list-style-type: none"> - Entravé par le décret en 	<ul style="list-style-type: none"> - Rappel de l’intérêt d’un

	matière de transport scolaire. - Augmentation du nombre de voitures aux abords des écoles depuis l'entrée en vigueur de ce décret.	ramassage scolaire.
Signalisation		- Adeps pas signalé en dehors du village.
Transport de marchandises		- Privilégier les bordures de canal pour les entreprises qui veulent utiliser ce mode de transport.
Modes doux		- Ancienne ligne SNCB Seneffe-Manage n'est pas aménagée en RAVeL. - Sécuriser les pistes cyclables de la N27.
Charroi agricole		- Difficulté de mettre en place des itinéraires privilégiés pour le transport agricole car localisation des cultures changent chaque année + impositions faites par les transporteurs de récoltes -> nécessité de créer un groupe de travail à ce sujet.
Problématiques plus locales	- Pont de Renissart sur l'ancien canal dont le mauvais état entrave la circulation. - Rappel de l'échange de terrain prévu entre Seneffe et Manage.	- Pont de Renissart : trouver une alternative à ce problème connu depuis longtemps pour au moins permettre le passage des modes doux. - Confusion rue des Carrières/Zone artisanale des Carrières. - Confusion rue du Petit Moulin/Place du Petit Moulin. - Stationnement gênant aux abords des écoles.

4.2.4.2 A Manage

	Collège	CCATM	Population
Hiérarchie	- Engorgement de la N27 aux heures de pointe confirmé.	- Hiérarchie cohérente du réseau viaire entre les communes est nécessaire. - Rocade de contournement = bonne idée si La Louvière parvient à solutionner ses problèmes d'engorgement à son entrée.	- Sortie vers Binche devrait être renseignée à hauteur de Chapelle et non Manage. - Pour un contournement complet de Manage et La Louvière, besoin d'un raccord entre la N27 au niveau d'Haine-Saint-Pierre et le carrefour « Marie-la-Guerre » à Chapelle.

Ramassage scolaire	- Commune intéressée par la remise en service d'un ramassage scolaire.		- Intérêt de remettre en service un bus de ramassage scolaire.
Transport de marchandises	- Peu de chances d'avoir un report modal efficace vers la voie d'eau en raison du coût des infrastructures notamment.		- Transit de poids lourds rue de Bellecourt, rue de Familleureux.
Transports publics	- Possibilités de réouverture de la gare qui se profilent à l'horizon.	- Problématique de la coexistence de deux gestionnaires TEC sur une même commune, notamment en matière de correspondances.	- Nécessité de renforcer la sécurité en gare de Manage.
Modes doux			- Potentiel offert par les sentiers en matière de liaisons sécurisées.
Impacts de l'urbanisation future			- Zone du Gibet : prendre en compte l'augmentation de trafic qui sera généré par l'urbanisation de cette zone d'activités.
Problématiques plus locales			- Rue de la Brique d'Or à sécuriser. - Aménagement de l'axe Croyère en cours. - Sécurisation de la rue de Binche : en cours.