# PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITÉ DE SENEFFE ET MANAGE

## RAPPORT DE SYNTHÈSE

## VERSION FINALE - MAI 2010

*AUTEUR DE PROJET : SURVEY & AMENAGEMENT SA*

## *TABLE DES MATIÈRES*


# *I. UN DIAGNOSTIC*
*A. CADRE TERRITORIAL*
*B. CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE*
*C. FLUX LIÉS À L'EMPLOI*
*D. FLUX LIÉS À L'ENSEIGNEMENT FONDAMENTAL*
*E. HIÉRARCHIE ACTUELLE DU RÉSEAU ROUTIER*
*F. CHARGES DE TRAFIC QUOTIDIENNES*
*G. ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES*
*H. LE STATIONNEMENT*
*I. LES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN*
*J. LES MODES DOUX ET PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE*
*K. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE*
*L. LA SIGNALISATION DIRECTIONNELLE*
*M. SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX DISFONCTIONNEMENTS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ À SENEFFE ET MANAGE*

# *II. DES OBJECTIFS*
*A. HIÉRARCHIE FUTURE DU RÉSEAU ROUTIER*
*B. SCHÉMA DIRECTEUR DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE*
*C. SCHÉMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN*
*D. SCHÉMA DIRECTEUR DES MODES DOUX*

# *III. DES PROJETS*
*A. RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ*
*B. TABLEAUX DE BORD DES ACTIONS À METTRE EN OEUVRE*
*C. FICHES-PROJETS*

# *IV. UN PROJET COMMUN: L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ AUX ZONINGS*

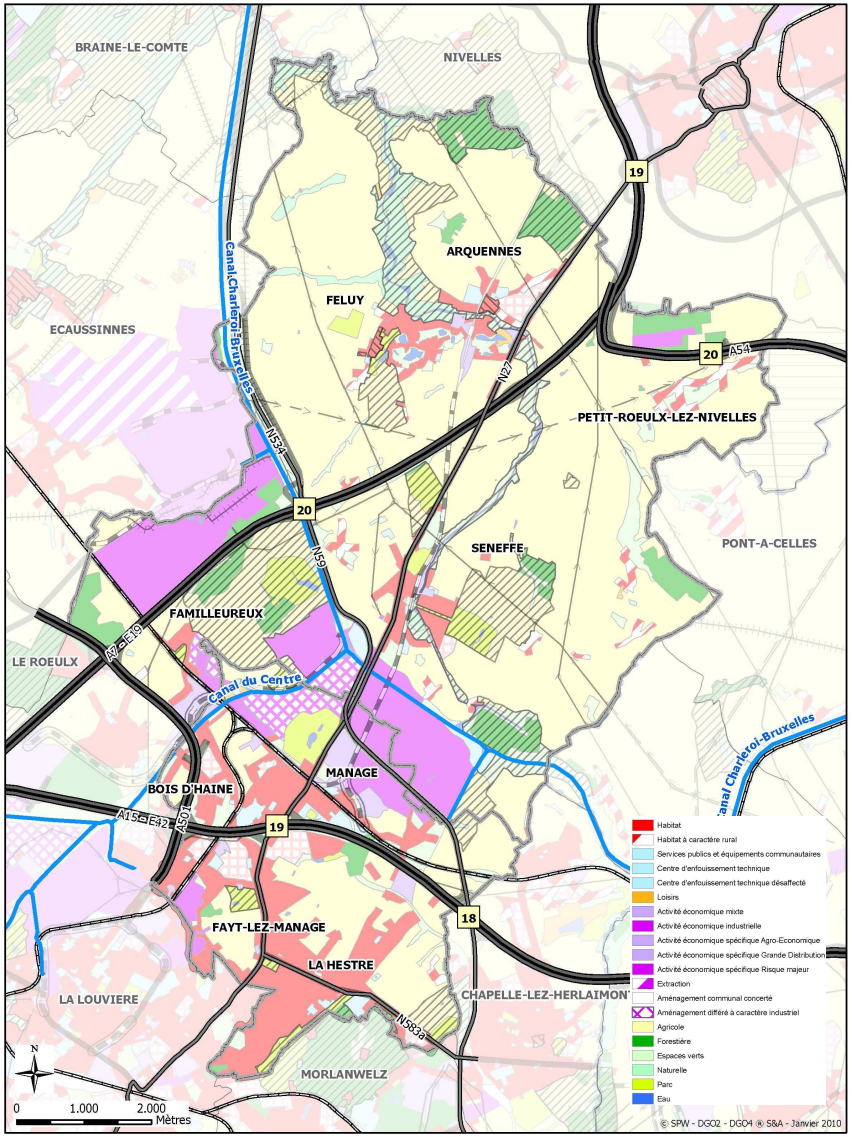
# *V. FICHES-PROJETS SENEFFE*

# *VI. FICHES-PROJETS MANAGE*

# I. UN DIAGNOSTIC

# A. CADRE TERRITORIAL

**Localisation générale au plan de secteur**



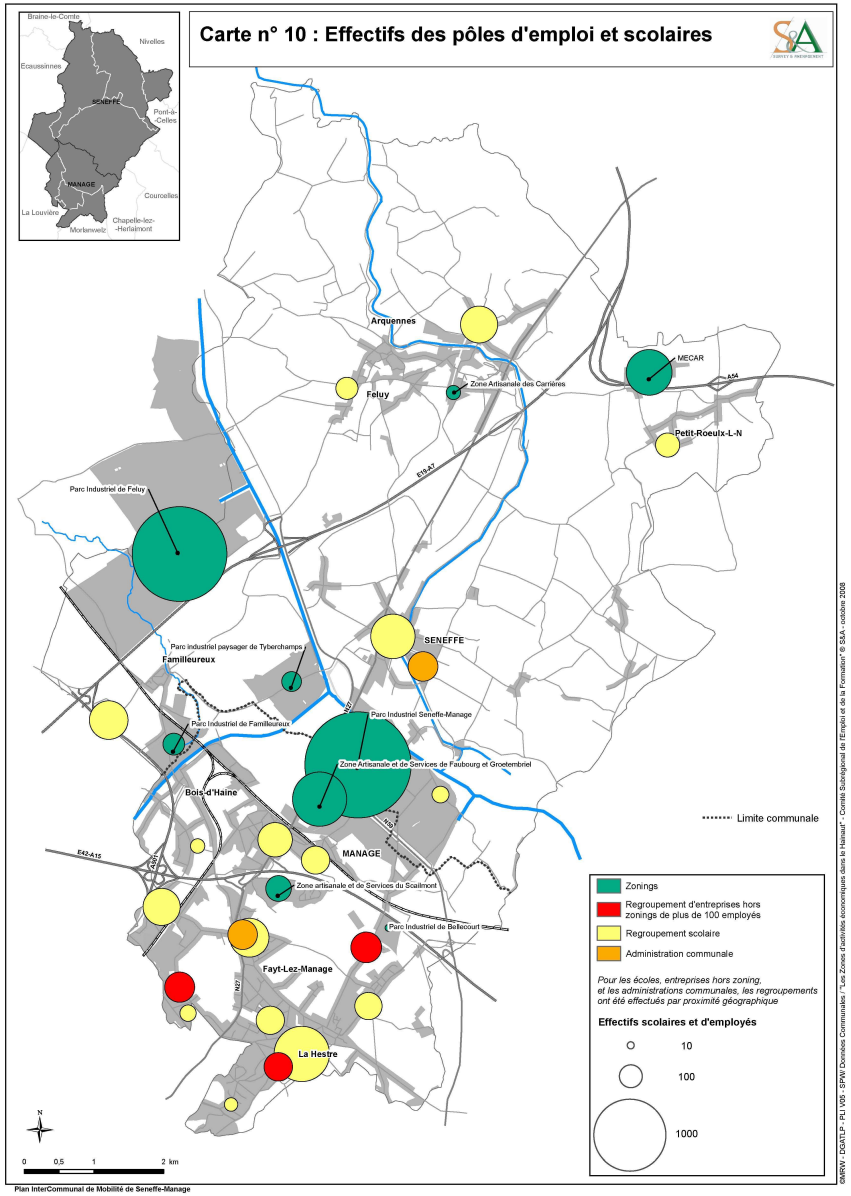

**Seneffe et Manage,**
- Un vaste territoire très bien irrigué en voies de communication.
- Un accès aisé aux pôles urbains extérieurs.

**Seneffe,**
- Une zone d'activité économique proportionnellement plus importante que la zone d'habitat sur un fond de toile agricole.

**Manage,**
- Une équivalence entre les zones destinées et non destinées à l'urbanisation.

**Mais…**
- Un territoire « coincé » entre deux pôles importants (La Louvière et Nivelles), générateurs de trafic de transit sur les entités de Seneffe et de Manage.
- Une multitude de voies de communication, atout pour les déplacements mais également barrières physiques entre les villages.
- Une Nationale 27, historiquement inscrite comme lieu de passage privilégié entre Nivelles et Mons.

## B. CADRE SOCIO-ÉCONOMIQUE



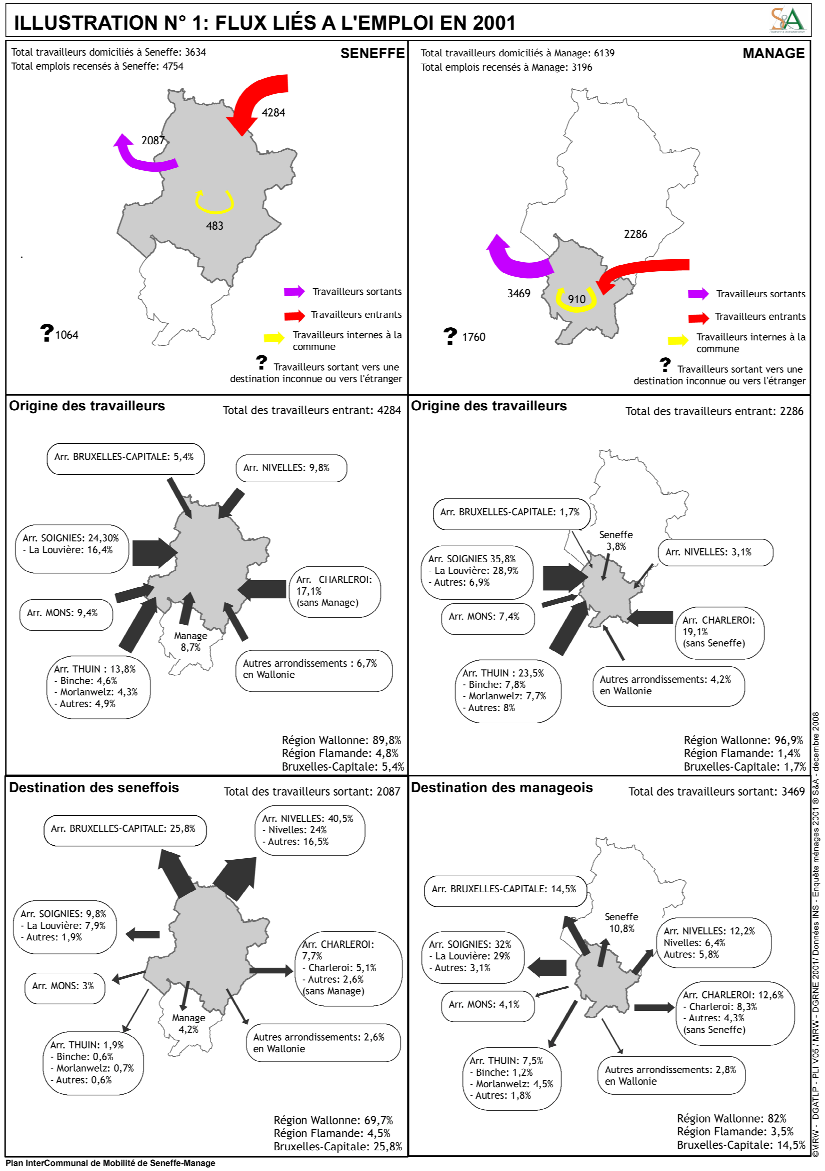

**Seneffe et Manage,**
- Véritable pôle économique régional (présence de nombreux zonings), source d'emploi et de dynamisme local.
- Des écoles génératrices de nombreux déplacements de courte distance.
- Une nationale 27, véritable artère de vie économique, administrative et sociale.
- Une population relativement jeune au sein de la microrégion.

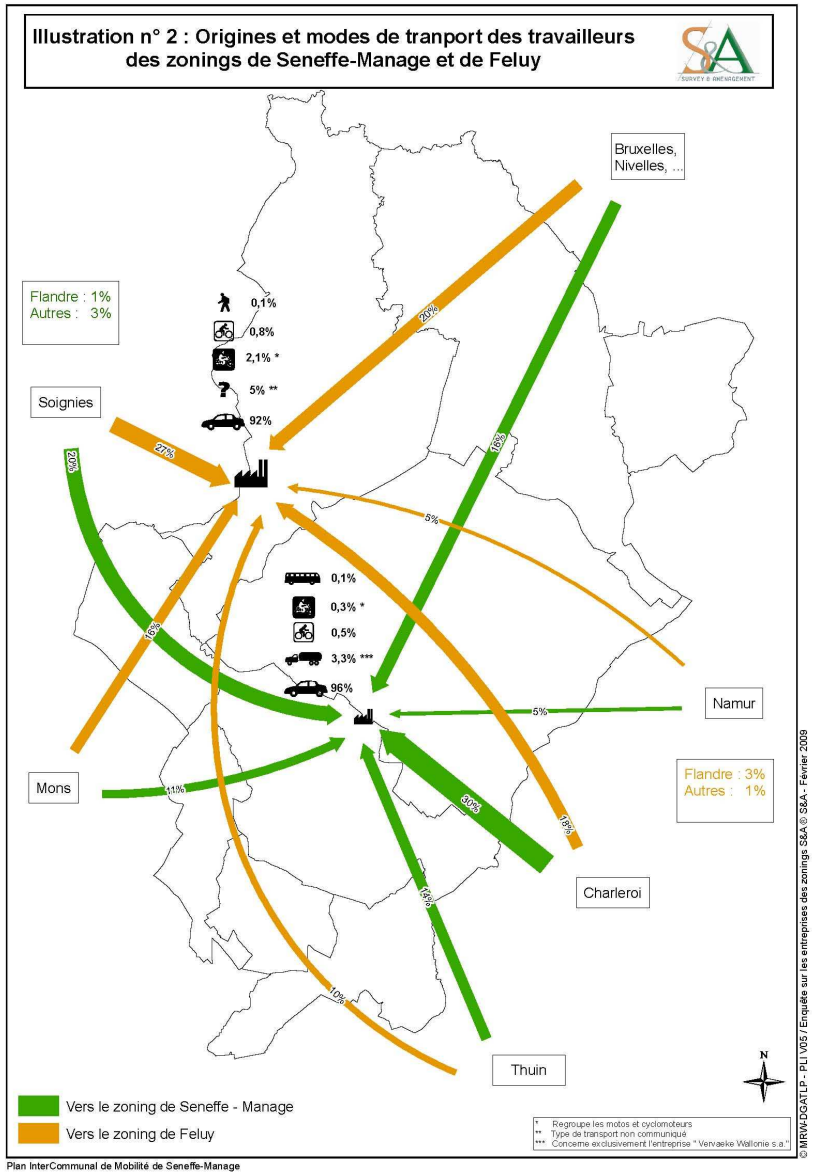
**Seneffe,**
- Commune morphologiquement rurale et fonctionnellement urbaine à la périphérie de Nivelles.
- Une densité de 172 habitants au km², soit 10.786 hab. pour 62,8 km².

**Manage,**
- Commune densément peuplée à la périphérie de La Louvière.
- Une densité de 1140 habitants au km², soit 22.460 hab. pour 19,6 km².

**Mais…**
- Un pôle économique régional, source de nuisances (déplacements de poids lourds, nuisances sonores).
- Un faible taux d'actifs travaillant dans leur commune de résidence.
- La voiture, mode de déplacement n°1 pour les déplacements professionnels et scolaires.
- Une dépendance extérieure en matière d'emploi et d'enseignement secondaire.
- Une nationale 27, génératrice d'encombrements et d'insécurité.
- Quelques villages avec une population vieillissante et donc fragile en termes de mobilité.

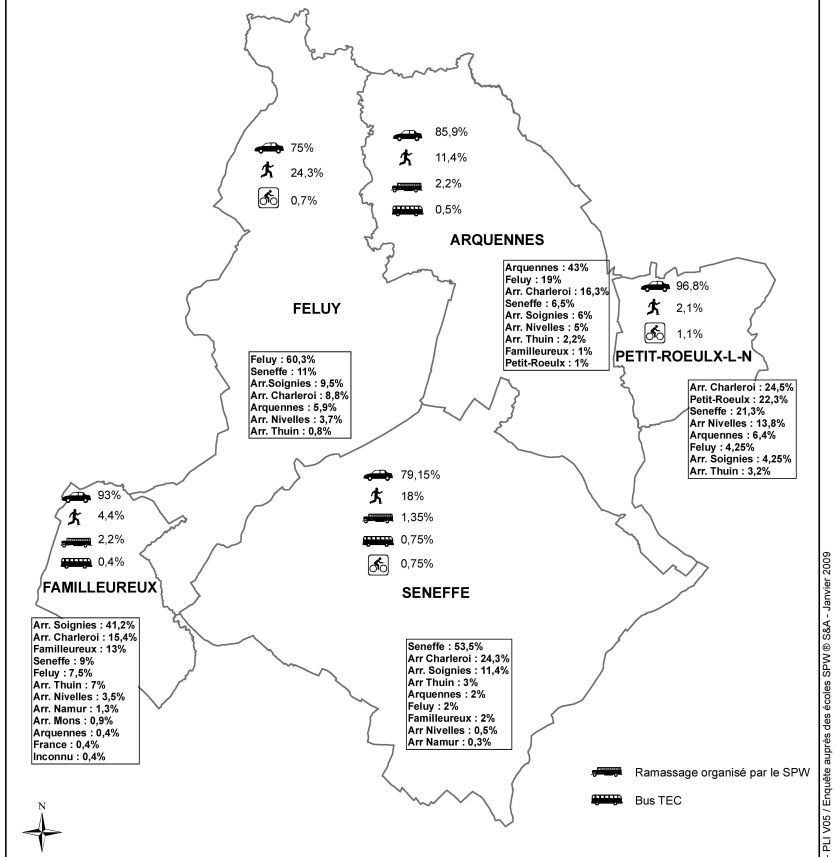
# C. FLUX LIÉS À L'EMPLOI



# D. FLUX LIÉS À L'ENSEIGNEMENT FONDAMENTAL

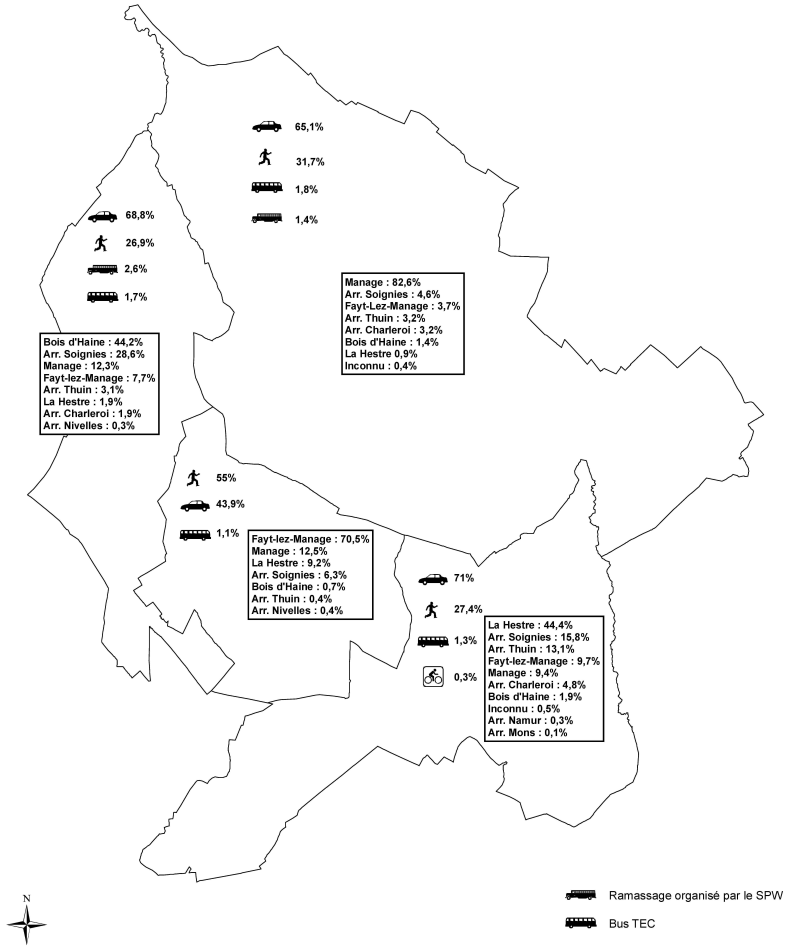
## Illustration n° 3 : Origines et moyens de transport des effectifs scolaires dans les villages de Seneffe




© MRW - DGATLP - PLI V05 / Enquête auprès des écoles SPW © S&A - Janvier 2009

Plan InterCommunal de Mobilité de Seneffe-Manage

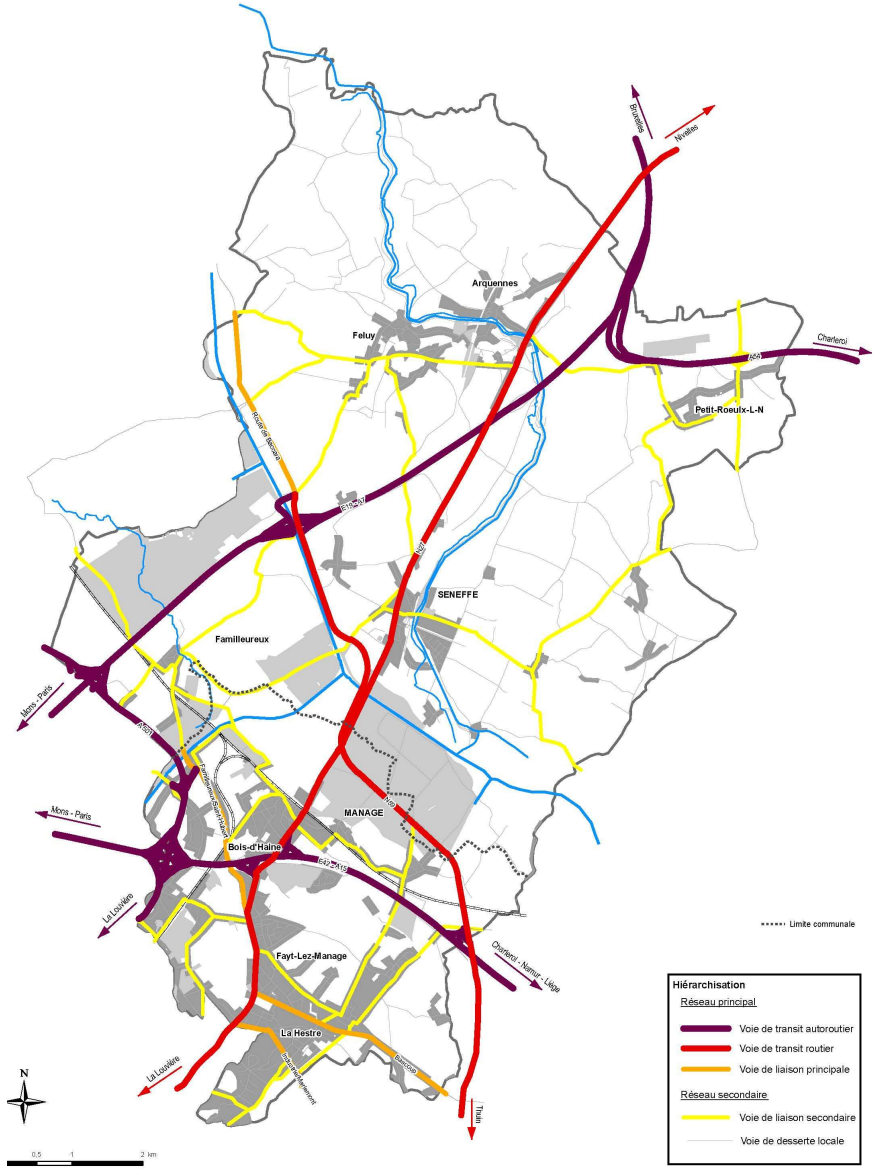
## Illustration n° 4 : Origines et moyens de transport des effectifs scolaires dans les villages de Manage




© MRW - DGATLP - PLI V05 / Enquête auprès des écoles SPW © S&A - Mars 2009

Plan InterCommunal de Mobilité de Seneffe-Manage

## E. HIÉRARCHIE ACTUELLE DU RÉSEAU ROUTIER




**Seneffe-Manage,**

- Une offre très développée en infrastructures routières et autoroutières facilitant les déplacements.
- Une rocade autoroutière irrigant l'ensemble du territoire.
- Une N59 jouant un rôle de transit routier.

**Mais…**

- Une hiérarchie du réseau routier qui ne protège pas les centres agglomérés.
- Une N27 densément urbanisée accueillant un trafic de transit qui peut facilement être absorbé par les autoroutes et la N59.
- Des voiries locales pas aménagées comme telles.

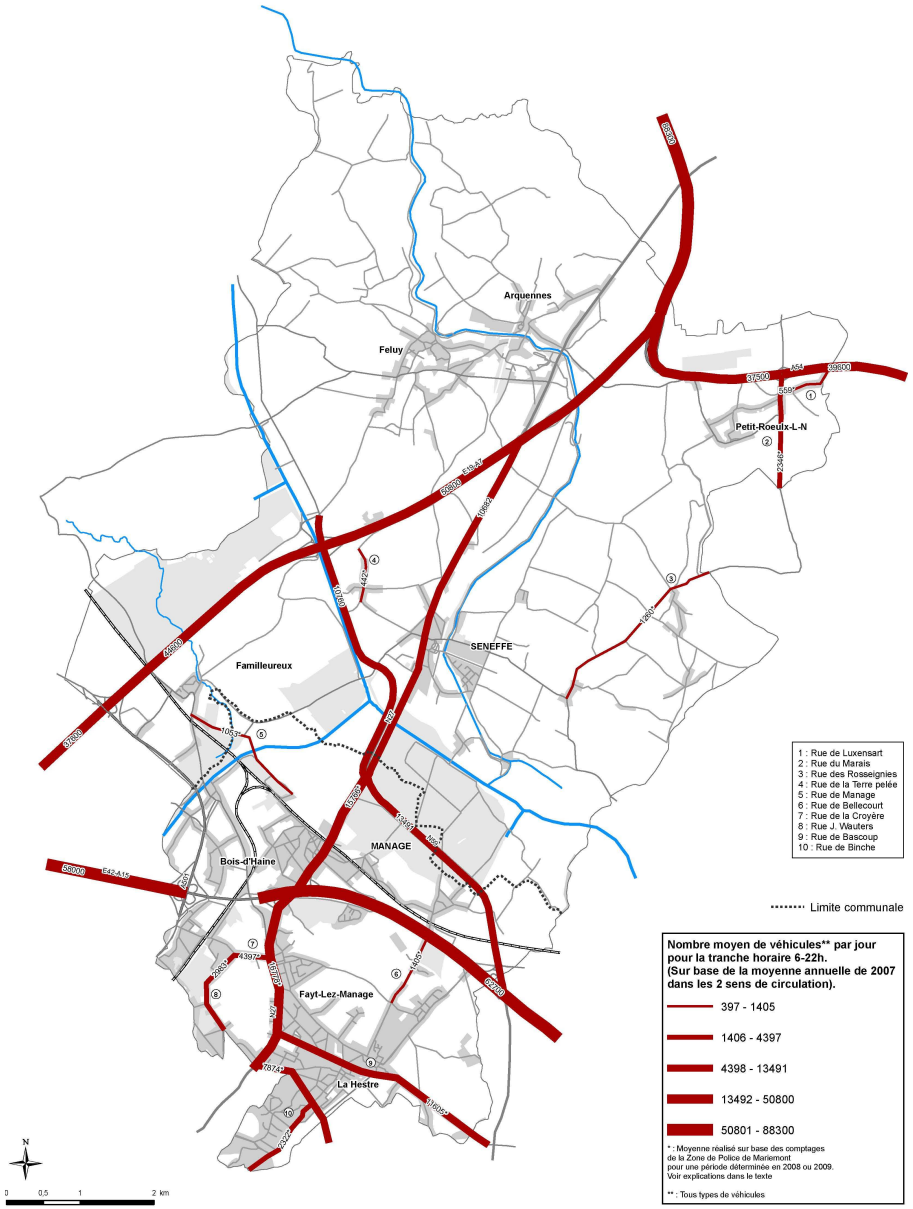
**Seneffe,**

- Plusieurs points de conflit entre des voiries de liaison secondaire et des voiries de transit sur Seneffe.
- Inadéquation entre le type de trafic qu'accueillent certaines voiries de liaisons secondaires.

**Manage,**

- Le rôle de la N27 au sud de l'E42 conditionnée par le Réseau des principales liaisons routières régionales défini par le Service Public de Wallonie (garantie de fluidité du trafic et liaison entre Nivelles et Mons hors autoroute).
- Un doublon au niveau des axes de liaison secondaire Bascoup et Industrie/Jolimont/Mariemont.

## F. CHARGES DE TRAFIC QUOTIDIENNES




**<u>Réseau autoroutier</u> :**
**Sur l'E42,**
- Transit autoroutier de +/- 60.000 véhicules par jour.

**Sur l'E19,**
- Transit autoroutier de +/- 50.000 véhicules par jour.

**Sur l'A54,**
- Transit autoroutier de +/- 40.000 véhicules par jour.

**<u>Réseau principal</u> :**
**Sur la N59,**
- Entre 10.000 et 14.000 véhicules par jour.

**Sur la N27,**
- Entre 10.000 et 17.000 véhicules par jour.

⇒ **Une N27 accueillant des flux plus importants que la N59 malgré un profil inadapté à ce type de flux.**

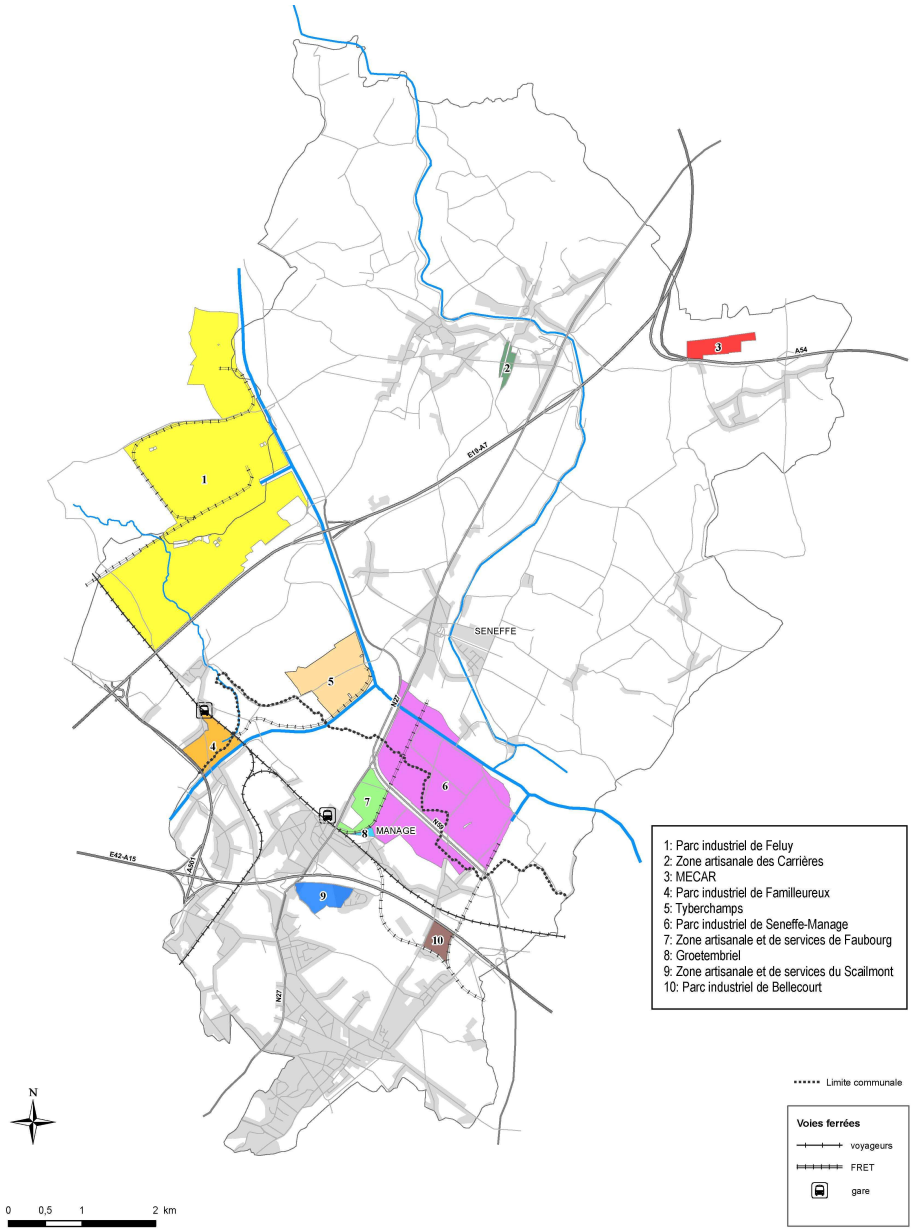
**<u>Manage :</u>**
**Sur l'axe Bascoup,**
- Environ 12.000 véhicules par jour.

**Sur l'axe Industrie/Jolimont/Mariemont,**
- Environ 8.000 véhicules par jour.

**Sur l'axe de la Croyère,**
- Environ 4.000 véhicules par jour.

⇒ **Un axe Bascoup accueillant des flux similaires à ceux de la N27.**
⇒ **Un trafic de transit important depuis l'est en direction de La Louvière.**

## G. ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES




**Seneffe-Manage,**

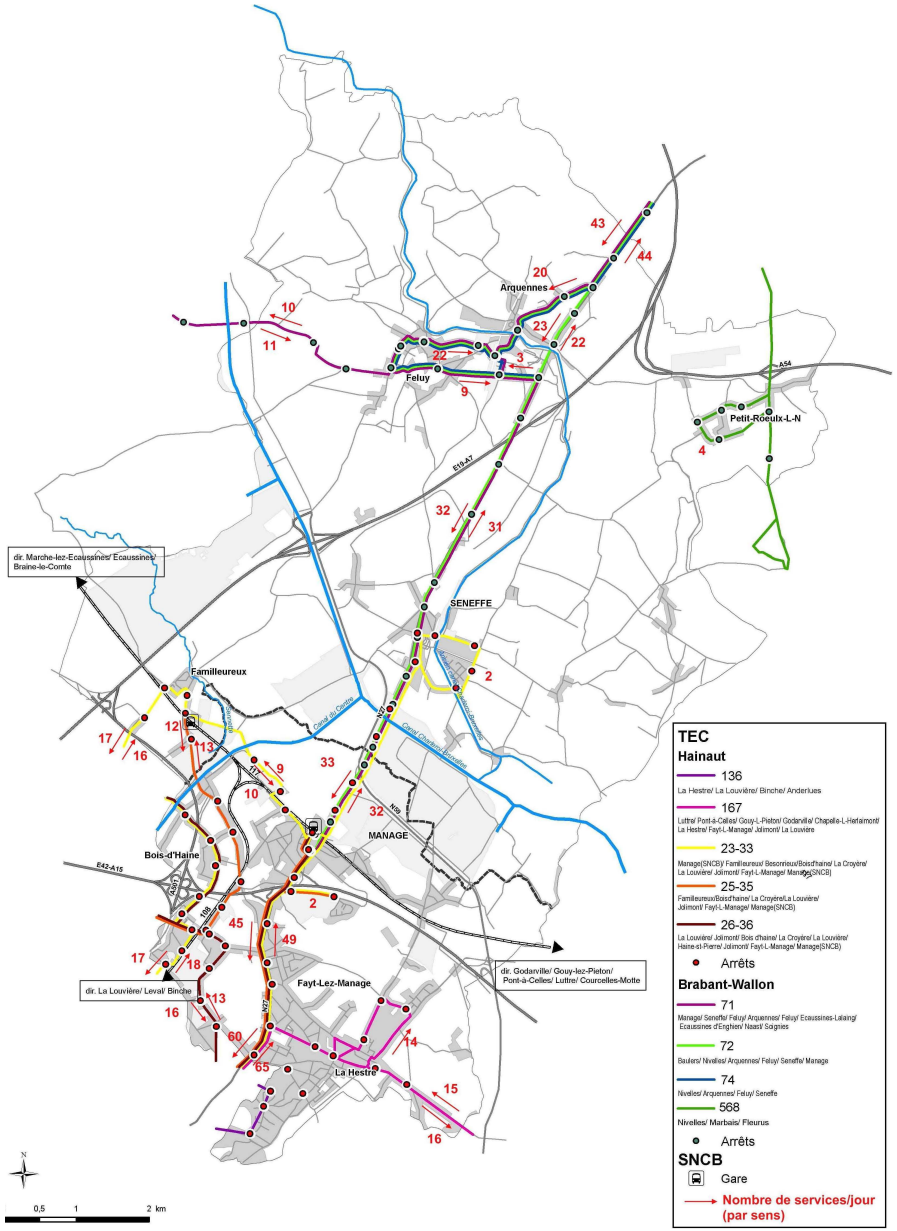
- Nombreux zonings sur le territoire.
- Zonings accessibles par de grands axes routiers et autoroutiers.
- Desserte ferroviaire et/ou fluviale de certains zonings.

**Mais…**

- Manque de clarté et de hiérarchisation de la signalisation d'accès aux zonings avec pour conséquence de nombreux poids lourds « perdus » dans les zones résidentielles.
- Peu d'utilisation de la voie ferrée et de la voie d'eau pour le transport des marchandises et matières premières.
- Manque d'indications pour accéder aux entreprises.
- Pas de plan d'accessibilité efficace à destination des fournisseurs.
- Pas d'aires d'informations à destination des fournisseurs.
- Confusion dans les appellations des nombreux zonings.

## *H. LE STATIONNEMENT*

| **Centre de Seneffe** | **Centre de Manage** |
|---|---|
| - Près de 500 places recensées dont 2% pour les Personnes à Mobilité Réduite.<br>- Une offre globalement organisée et entièrement gratuite mais peu réglementée.<br>- Une offre en stationnement largement sous-utilisée (taux d'occupation de 30 à 65% selon les différents moments de la journée).<br>- Quelques endroits légèrement saturés très ponctuellement malgré une offre globale qui n'atteint jamais la saturation (parking supermarché, rue Lintermans).<br>- Constats de stationnement anarchique malgré l'offre abondante dans un rayon ne dépassant jamais 100 mètres.<br>- Une occupation globalement plus importante le matin, probablement liée aux activités du centre.<br>- Le stationnement le long de la N27 très sollicité. | - Près de 212 places recensées dans le centre de Manage dont 3% destinées aux Personnes à Mobilité Réduite.<br>- Une offre globalement organisée et entièrement gratuite mais non règlementée.<br>- Une occupation globale variant de 66 à 90% selon les différents moments de la journée.<br>- Des zones ponctuellement saturées, principalement le matin (rue Dechamps, av. de Haussy, place Bantigny, av. de Scailmont, rue Ste Catherine).<br>- Un axe principal (Grand'rue) sollicité aux deux tiers tout au long de la journée.<br>- Zone de la gare :<br>o Un parking organisé à proximité des quais et occupé à 70% en journée.<br>o Une immense place face à la gare sans aucune organisation entraînant du stationnement anarchique. |
| **Centre de Fayt** | **Centre de la Hestre** |
| - Près de 220 places recensées aux abords de l'administration communale dont une seule pour les Personnes à Mobilité Réduite.<br>- Une offre globalement organisée mais peu réglementée.<br>- Une occupation globale variant de 42 à 71% selon les différents moments de la journée.<br>- L'avenue E. Herman très sollicitée tout au long de la journée, y compris la zone bleue au niveau de la pharmacie.<br>- Une occupation du stationnement globalement plus importante le matin, liée aux activités du centre.<br>- Un taux d'occupation de la place Albert Ier de 80% en journée et 30% le soir. | - Une offre globalement organisée et entièrement gratuite mais peu réglementée.<br>- Près de 340 places dont 2% à destination des Personnes à Mobilité Réduite.<br>- Un taux d'occupation plus important le matin (de l'ordre de 80%) et très faible le soir (30%).<br>- La rue Ferrer très sollicitée.<br>- La place de La Hestre dédiée au stationnement et largement sous-utilisée.<br>- Le parking près de la mutualité très sollicité en journée. |

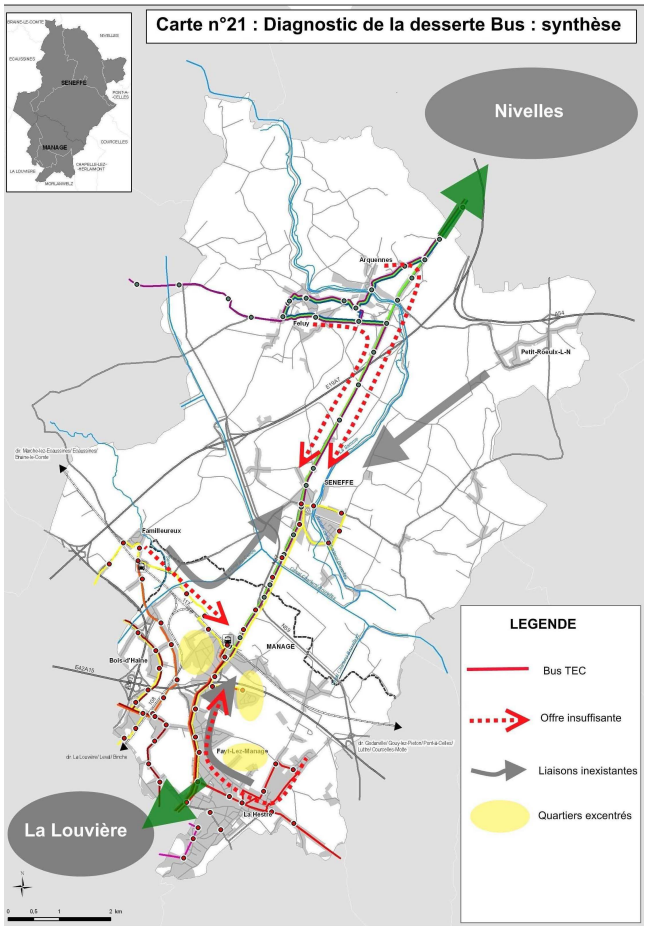



**Seneffe-Manage,**

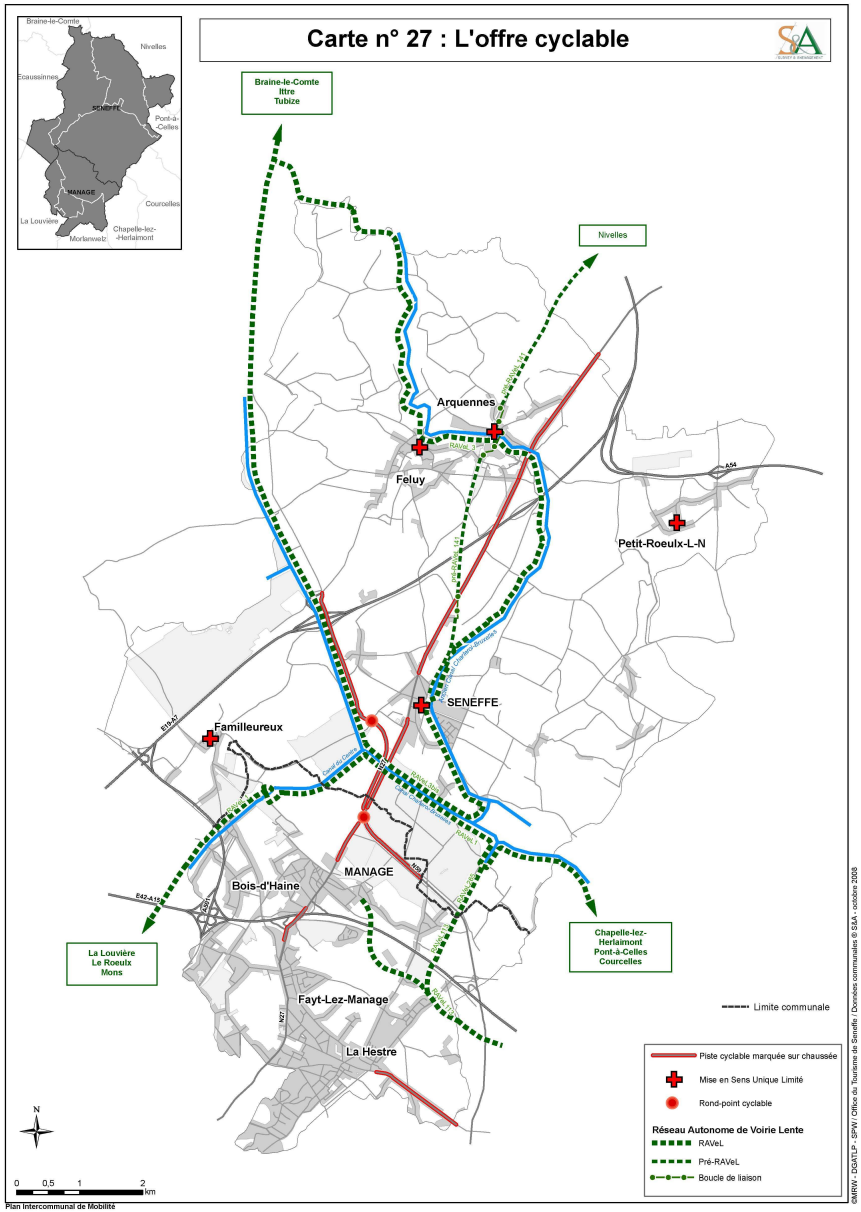
- Bonne couverture assurée par les transports en commun.
- Une desserte ferrée attractive : une gare à Manage et une halte à Familleureux.
- De nombreuses liaisons offertes vers l'extérieur de l'entité.
- De bonnes interconnexions physiques entre les lignes TEC et SNCB.

**Mais…**

- Un réseau de transports en commun peu valorisé et donc peu attractif pour une population autre que les scolaires.
- Un manque de liaisons internes et des niveaux d'offre souvent faibles.
- Des lignes complexes et pas toujours lisibles (nombreuses variantes dues à des contraintes d'exploitation).
- Des infrastructures insuffisantes en termes de confort et d'accessibilité.
- Une information à la clientèle insuffisante.
- Des zones d'activités non desservies par les transports en commun.



# J. LES MODES DOUX ET PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

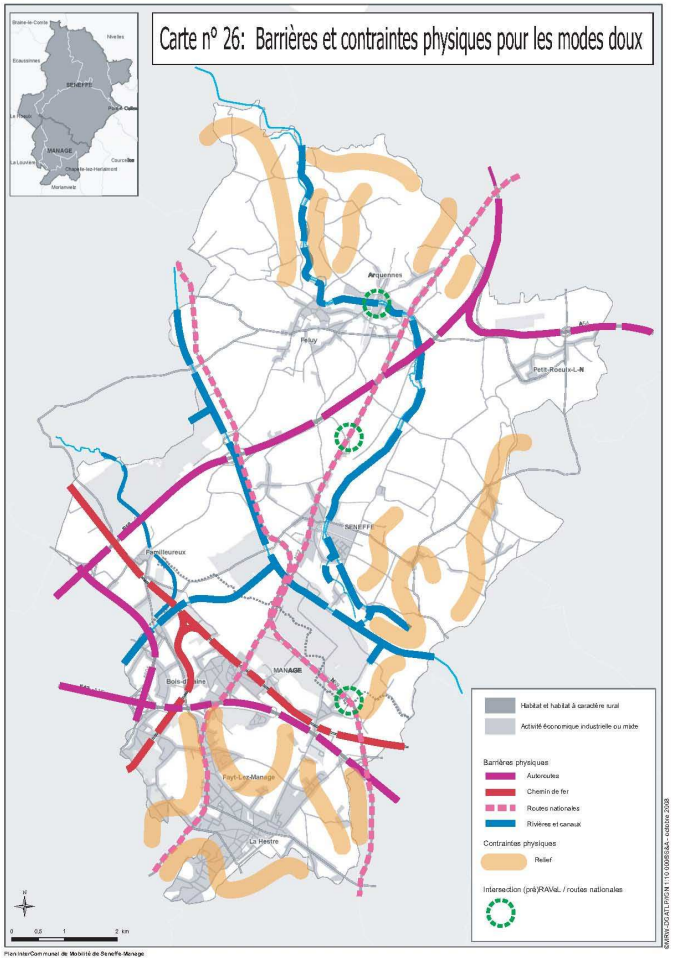



**Seneffe-Manage,**

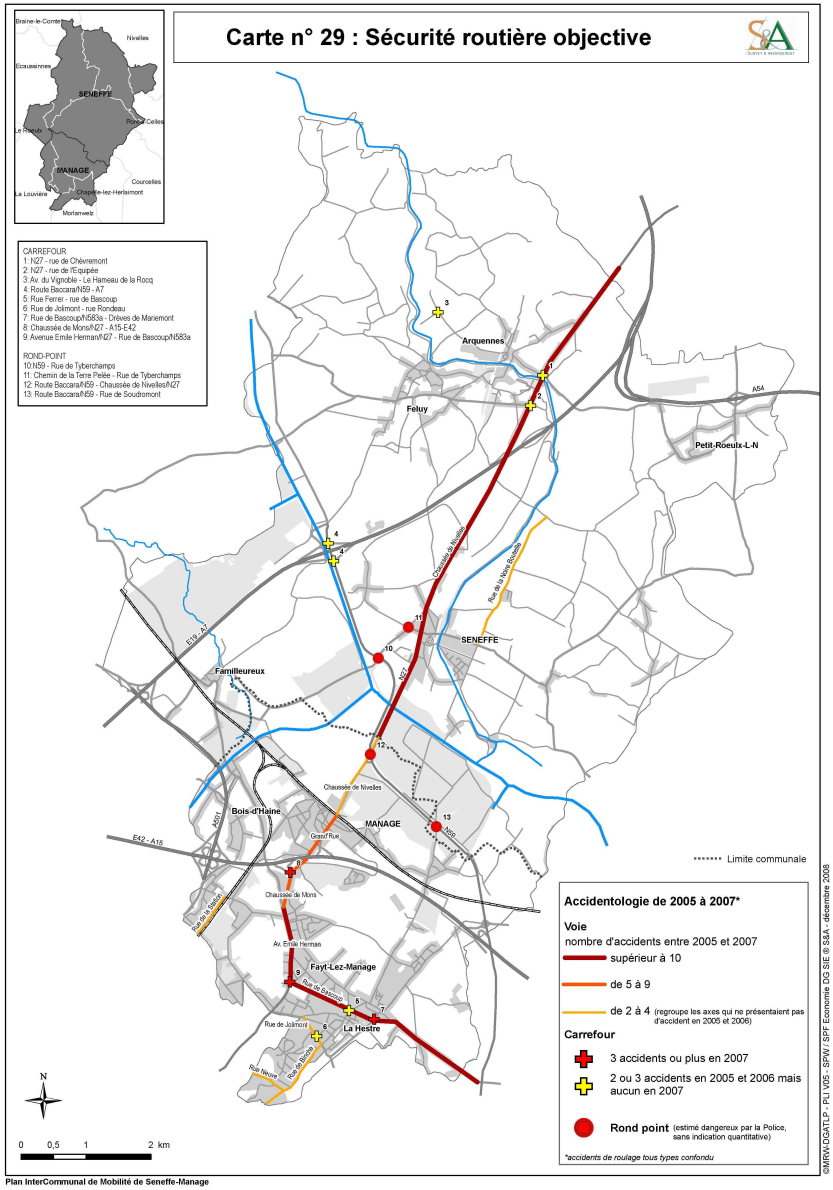
- Un réseau structurant de voies lentes, véritable colonne vertébrale des déplacements doux : le RAVeL (+/- 25 km).
- Une offre riche en promenades et sentiers.

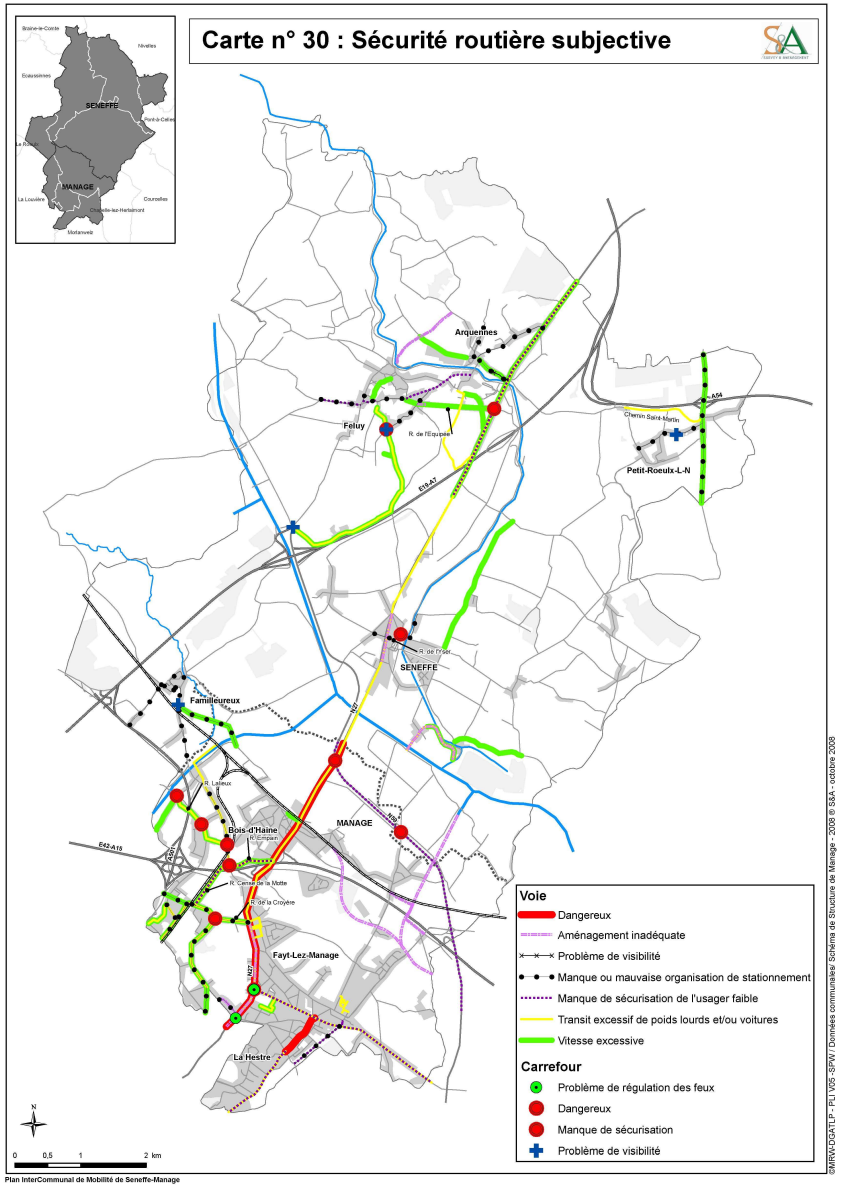
**Mais…**

- Nombreuses barrières et contraintes physiques aux déplacements modes doux.
- Peu d'équipements et seulement quelques infrastructures cyclables limitées aux axes routiers principaux (N27 et N59).
- Des trottoirs encombrés ou inexistants rendant difficiles les déplacements à pied.
- Manque de prise en compte des Personnes à Mobilité Réduite dans les aménagements.
- Manque de continuité des cheminements doux.

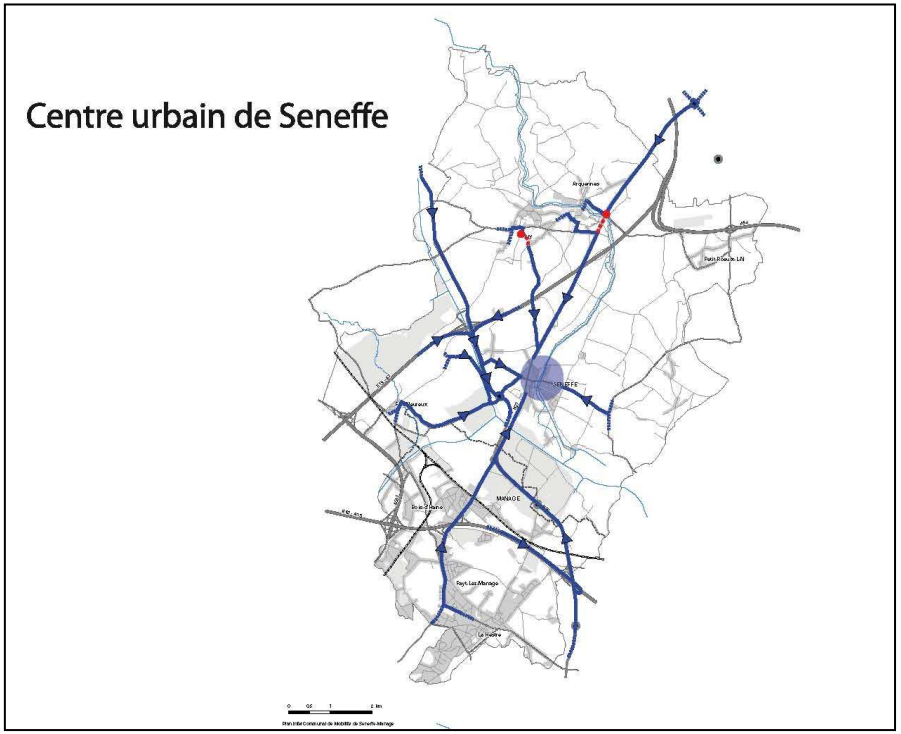


# K. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



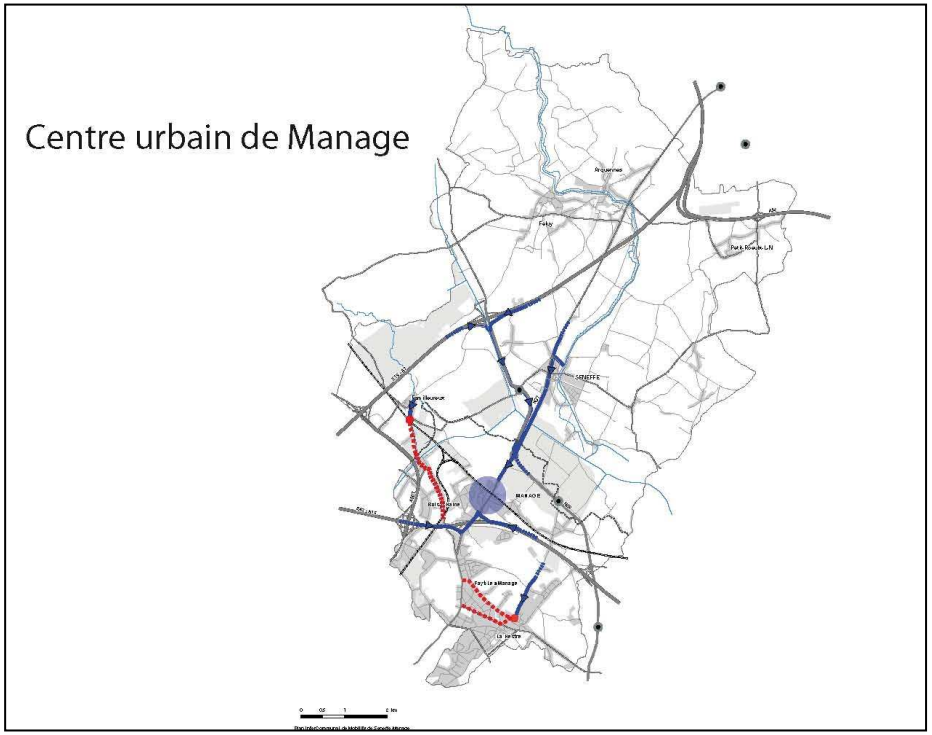



## L. LA SIGNALISATION DIRECTIONNELLE




**Seneffe-Manage,**

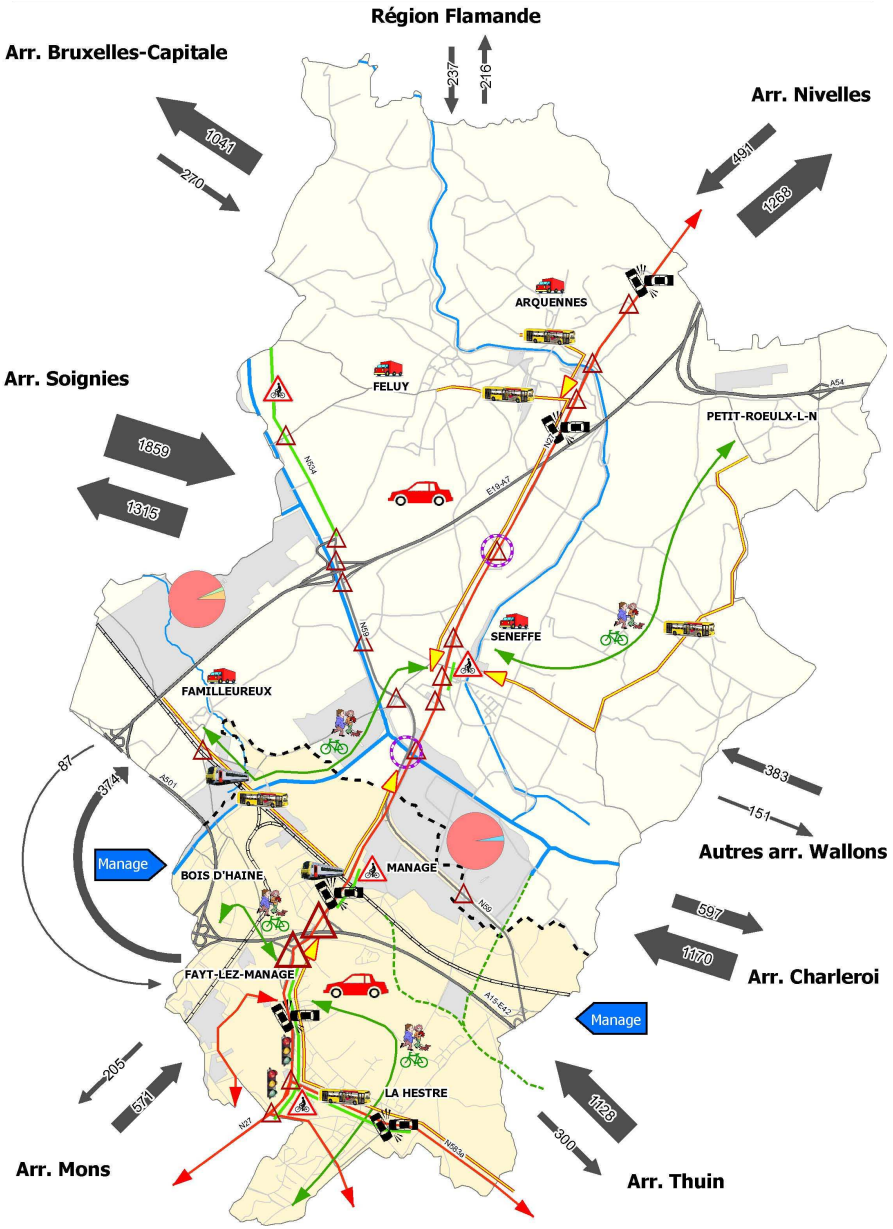
- Situation existante en matière de signalisation relativement bonne et plus particulièrement sur l'entité de Seneffe.
- Des partenaires à l'écoute pour améliorer la signalisation sur le territoire.




**Mais…**

- De nombreux centres d'intérêt à signaler sur un territoire restreint.
- Quelques problèmes récurrents détectés : ruptures de jalonnement, mauvais état sanitaire des panneaux par endroits.
- Manage, centre urbain peu signalé depuis les grands axes.
- Confusion dans la dénomination et la signalisation des zonings.

# M. SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX DISFONCTIONNEMENTS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ À SENEFFE ET MANAGE




**Synthèse des principaux disfonctionnements en matière de mobilité à Seneffe et à Manage : Légende**

### Transport privé

- Mode de transport principal de la population
- Routes accidentogènes
- Moyens de transport utilisés par les travailleurs pour se rendre sur le zoning
  - Voiture
  - Non-communiqué
  - Tracteur - remorque
  - Moto
- Transit parasite

### Transport de marchandises

- Trafic parasite de poids lourds dans les villages

### Transport en commun

- Desserte en Transport en Commun insuffisante ou inexistante
- Manque de connexions multimodales en gare/halte de Manage/Famille leureux

### Modes doux

- Manque de connexions modes doux
- Manque de continuité de l'aménagement cyclable
- Manque de continuité du Ravel
- Point de rupture de l'aménagement cyclable

### Analyse socio-économique

- Typologie rurale
- Typologie urbaine
- 1.000 — Nombre de travailleurs entrants/sortants de Seneffe-Manage en 2001 (Regroupement de Seneffe et de Manage)

### Disfonctionnements viaires

- Régulation des feux problématiques
- Carrefours problématiques
- Manage — Révision de la signalisation d'accès à Manage

Plan InterCommunal de Mobilité de Seneffe-Manage

© MRW-DGATLP - PLI VDS - SPW / PICM Seneffe-Manage © S&A - Mars 2009

# II. DES OBJECTIFS

Quatre grands Schémas Directeurs orienteront à l'avenir les décisions en matière de mobilité sur le territoire de Seneffe et Manage :

1. **La hiérarchie future du réseau routier :**

Pour qu'un réseau de voiries fonctionne correctement, chacune d'entre elles doit jouer un rôle bien précis et ce, suivant toute une série de critères.

2. **Le Schéma Directeur de la Circulation Routière :**

Ce Schéma a pour objectif de protéger les centres agglomérés du trafic de transit et du trafic de poids lourds, d'anticiper les enjeux en matière de stationnement et d'intégrer la mobilité à son environnement.

3. **Le Schéma Directeur des Transports en Commun:**

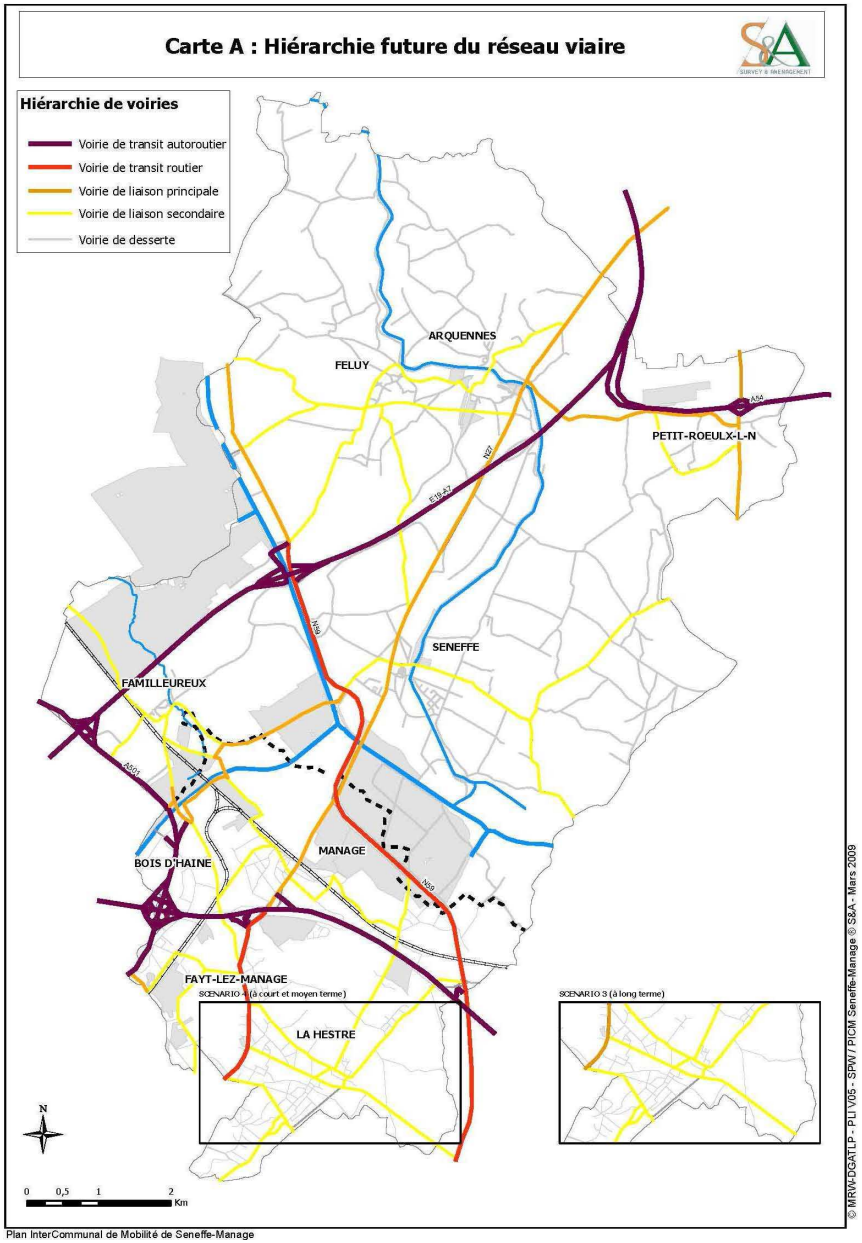
Ce Schéma a pour objectif de renforcer l'attractivité du réseau bus, de renforcer également l'accessibilité des gare/halte SNCB et d'y favoriser l'intermodalité et enfin, de proposer une desserte expérimentale des principaux zonings de l'entité en transport collectif.

4. **Le Schéma Directeur des Modes Doux:**

Enfin, le Schéma Directeur Modes Doux a pour but de renforcer le réseau régional existant pour les modes doux, de le connecter avec un réseau local, de sécuriser ponctuellement l'usager faible et d'améliorer de manière générale l'accueil des cyclistes, piétons et Personnes à Mobilité Réduite.

**Ces Schémas ont par ailleurs été déclinés en objectifs opérationnels propres à chacune des communes. Néanmoins, certains de ces objectifs peuvent être atteints via un partenariat intercommunal.**

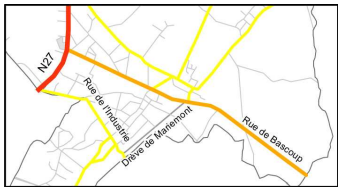
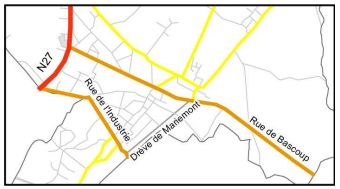
# E. HIÉRARCHIE FUTURE DU RÉSEAU ROUTIER




Plan InterCommunal de Mobilité de Seneffe-Manage

| 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 |
|---|---|---|---|---|---|
| FONCTION | - Elle relie des pôles urbains extérieurs éloignés.<br>- Elle accueille un trafic trouvant son origine et sa destination en dehors de l'entité.<br>- Elle permet une circulation interrégionale, nationale voire internationale. | - Elle relie des pôles extérieurs proches.<br>- Elle accueille un trafic trouvant son origine et sa destination en dehors de l'entité.<br>- Elle permet une circulation régionale.<br>- Elle traverse rarement des zones urbanisées. | - Elle assure la liaison entre les principaux noyaux de l'entité et les entités voisines.<br>- Elle permet un rabattement vers les voies de transit.<br>- Elle permet une circulation régionale et locale.<br>- Elle peut traverser des zones urbanisées. | - Elle assure la liaison entre les noyaux villageois.<br>- Elle permet un rabattement vers les voies de transit et de liaisons principales.<br>- Elle permet une circulation locale.<br>- Elle traverse souvent des zones urbanisées. | - Elle assure une desserte des quartiers résidentiels.<br>- Elle permet un rabattement vers les voiries de liaison.<br>- Elle permet une circulation très locale.<br>- 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 | - Circulation automobile.<br>- Poids lourds.<br>- Cyclistes et piétons interdits. | - Circulation automobile.<br>- Poids lourds.<br>- Cyclistes et piétons en site propre et sécurisés. | - Circulation automobile.<br>- Poids lourds limités.<br>- Cyclistes en site propre ou intégrés à la circulation.<br>- Piétons en site propre et sécurisés. | - Circulation automobile.<br>- Poids lourds à éviter.<br>- Charroi agricole.<br>- Cyclistes intégrés à la circulation.<br>- Piétons en site propre ou intégrés à la circulation. | - Circulation automobile limitée.<br>- Cyclistes intégrés à la circulation.<br>- 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 |

# LE CAS PARTICULIER DE MANAGE

| SCENARIO 1 | SCENARIO 2 | SCENARIO 3 | SCENARIO 4 |
|---|---|---|---|
|  |  | | |
| **AVANTAGES** | | | |
| + N27 répond à un rôle de fluidité de trafic au niveau régional.<br>+ Protège l'axe Industrie/Mariemont qui présente un habitat dense et un profil de voirie étroit. | + Répartition des flux en transit sur Manage sur deux axes.<br>+ N27 répond à un rôle de fluidité de trafic au niveau régional.<br>+ Le problème de la drève de Mariemont ne se pose pas en tant qu'axe de liaison entre Bascoup et Industrie. | + Continuité du statut sur Seneffe et Manage de la N27.<br>+ Répond à une hiérarchisation logique des voiries sur le territoire communal.<br>+ Permet des aménagements dissuadant le transit et diminuant donc les flux.<br>+ Protège une zone densément urbanisée et habitée du trafic de transit.<br>Augmente les possibilités de ralentissement des vitesses et de protection de l'usager faible.<br>+ Désature une zone d'habitat, de services et de commerces en reportant les charges de trafic sur la rocade N59/E42/A501.<br>+ Le problème de la Drève de Mariemont ne se pose pas en tant qu'axe de liaison entre Bascoup et Industrie.<br>+ Diminution du nombre de points de conflit entre voirie de liaison principal et voirie de liaison secondaire. | +/- La N27 garde son rôle de voirie principale au niveau du réseau régional (itinéraire de déviation vers Mons via Binche)<br>+ Protège les axes Industrie/Mariemont et Bascoup, densément urbanisés, du trafic de transit.<br>+ Désature une zone d'habitat et de services en reportant les charges de trafic important sur la rocade N59/E42/A501.<br>+ Le problème de la drève de Mariemont ne se pose pas.<br>+ Augmente les possibilités de ralentissement des vitesses et de protection de l'usager faible. |
| **INCONVENIENTS** | | | |
| - Report de flux sur l'axe Bascoup qui est un axe habité et dense.<br>- Problème du devenir de la Drève de Mariemont comme axe de liaison entre Bascoup et Industrie.<br>- Report du trafic en transit depuis l'est et le sud-est sur un seul axe (Bascoup).<br>- Augmentation du nombre de points de conflits entre une voirie de transit et des voiries de liaison secondaire. | - Augmentation du nombre de points de conflits entre une voirie de transit et des voiries de liaison secondaire sur l'ensemble du territoire. | - N27 ne répond plus à un rôle de fluidité de trafic au niveau régional. | - 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<br>- 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** |

# F. SCHÉMA DIRECTEUR DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

## Protéger les centres agglomérés du trafic de transit

- Reporter les flux de transit sur les rocades de contournement existantes.
- Sécuriser les axes de traversées d'agglomération.
- Fluidifier le trafic sur la N27 à Manage (régulation des feux).
- Sécuriser les carrefours principaux.
- Améliorer la signalisation d'accès à Manage sur les grands axes.
- Aménager les entrées de villages ou de hameaux.

## Protéger les centres agglomérés du trafic poids lourds

Revoir totalement l'accessibilité aux zonings de l'entité (amélioration et simplification de la signalisation, réorganisation des portes d'entrées, etc.) afin d'éviter un trafic poids lourds dans les centres.

Intégrer les nouvelles données d'accessibilité aux zonings dans les systèmes GPS.

Améliorer la communication en matière d'accessibilité aux différentes entreprises des zonings.

## Anticiper les enjeux en matière de stationnement

Organiser une politique de stationnement prenant en compte tous les usagers, notamment les PMR, dans les centres proches de la saturation: Manage, Fayt-lez-Manage.

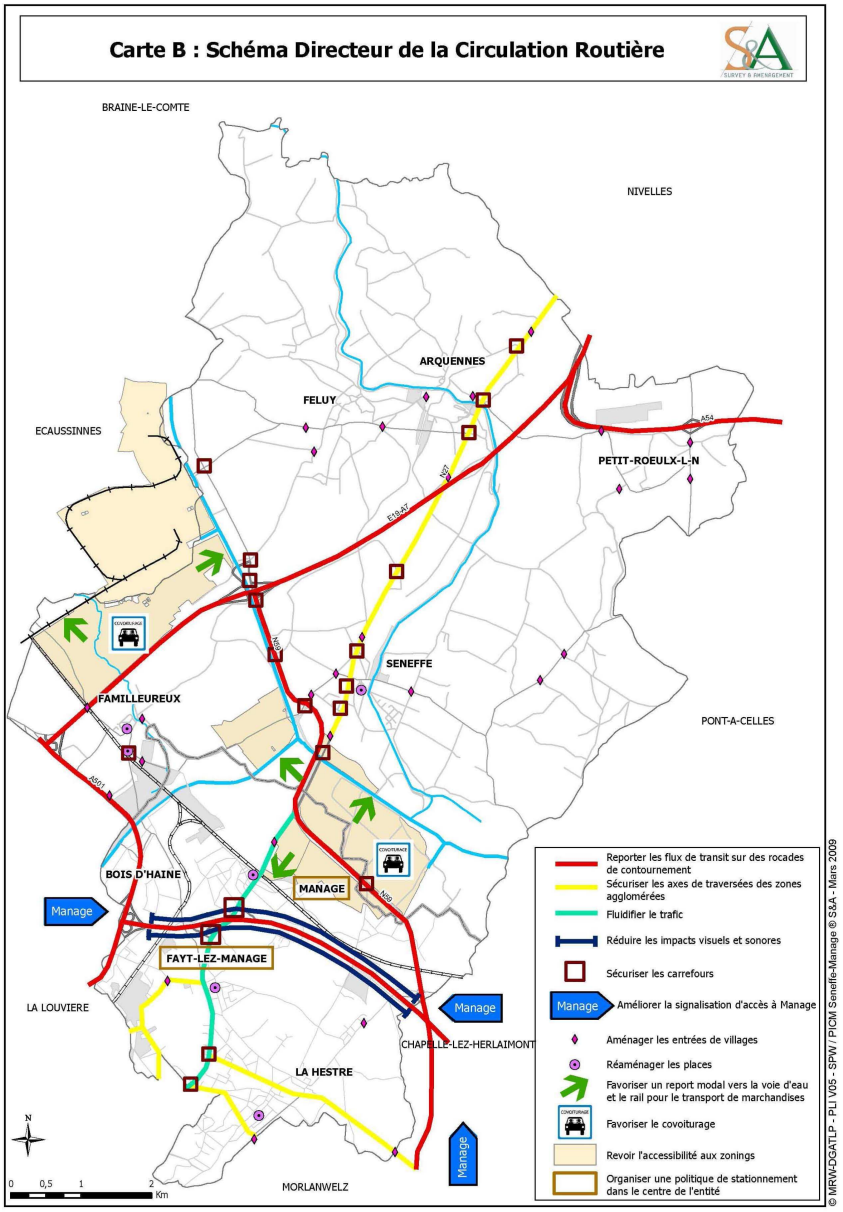
Réaménager les places en donnant une place à chaque usager de l'espace public et éviter le « tout-à-la voiture ».

## Intégrer la mobilité à son environnement

Réduire les impacts visuels et sonores de la mobilité, principalement dus aux axes autoroutiers (surtout la E42 à Manage).

Favoriser le covoiturage, notamment dans les entreprises des zonings, afin de diminuer le nombre de voitures sur les routes de la zone d'étude et par conséquent, les facteurs de pollution.

Favoriser un report modal vers la voie d'eau et le rail pour le transport de marchandises.




Plan InterCommunal de Mobilité de Seneffe-Manage

# G. SCHÉMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS EN COMMUN

## *Renforcer l'attractivité du réseau bus*

Augmenter les niveaux d'offre, notamment en heures creuses, sur certaines liaisons intercommunales.

Améliorer les liaisons inter-villages en bus sur le territoire de Seneffe et proposer des dessertes complémentaires à l'offre actuelle dans les villages moins bien desservis, pour rejoindre le centre de la commune.

Etudier la possibilité de desserte ponctuelle de certains quartiers excentrés sur le territoire de Manage.

Améliorer les conditions d'accueil, d'accessibilité (notamment PMR) et d'attente aux arrêts de bus de l'ensemble de la zone d'étude.

Intégrer des aménagements pour les transports en commun (ex: bandes bus) dans tout projet d'aménagement quand c'est possible.

Optimiser et élargir la qualité de l'information diffusée sur la desserte en bus.

Préciser l'intérêt et les modalités de rétablissement d'un ramassage scolaire sur la zone d'étude.

Etudier le potentiel de prolongement du Métrobus de La Louvière, à long terme.

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

Faire de la gare de Manage un véritable pôle multimodal.

Améliorer la qualité des correspondances bus/bus et bus/train au pôle d'échange de la gare de Manage.

Améliorer les conditions générales d'accueil (notamment en termes de parkings relais) et d'information multimodale à la halte de Familleureux et en gare de Manage.

Requalifier la place de la gare de Manage et la place de la halte de Familleureux: parkings voitures, zones d'arrêts de bus, cheminements piétons, aménagements de convivialité, etc.

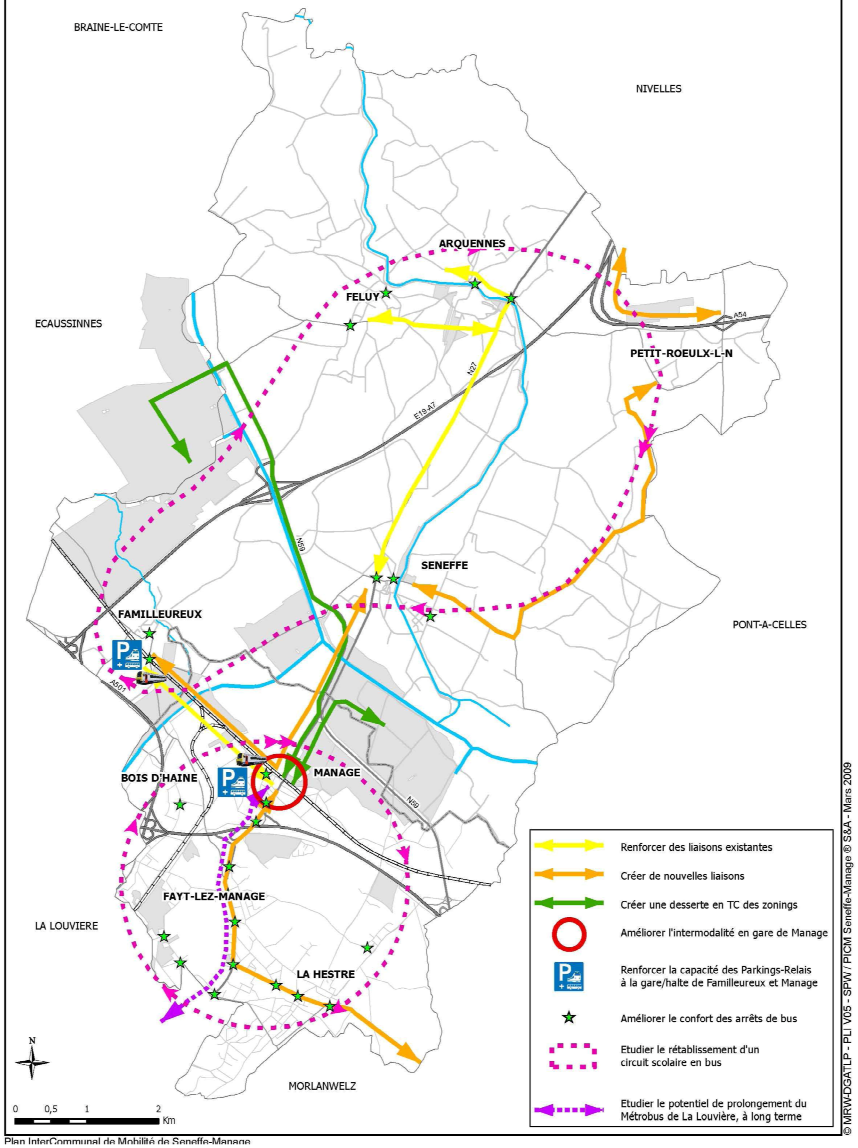
Améliorer les conditions d'accueil de la mobilité douce.

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

Préconiser la mise en place expérimentale de liaisons bus entre les zonings de Seneffe-Manage et de Feluy et la gare de Manage.

Etudier l'opportunité et la faisabilité de services bus vers les gares hors de la zone d'étude (exemple: Nivelles), permettant d'augmenter le potentiel de clientèle susceptible de basculer vers ce mode de transport.

**Carte C : Schéma Directeur des Transports en commun**




© MRW-DGATLP - PLI V05 - SPW / PICM Seneffe-Manage ® S&A - Mars 2009

Plan InterCommunal de Mobilité de Seneffe-Manage

# H. SCHÉMA DIRECTEUR DES MODES DOUX

## *Renforcer le réseau régional existant pour les modes doux*

- Entretenir et poursuivre l'aménagement du réseau structurant existant pour les modes doux.
- Assurer la continuité des aménagements cyclables.

## *Créer un réseau local pour les modes doux*

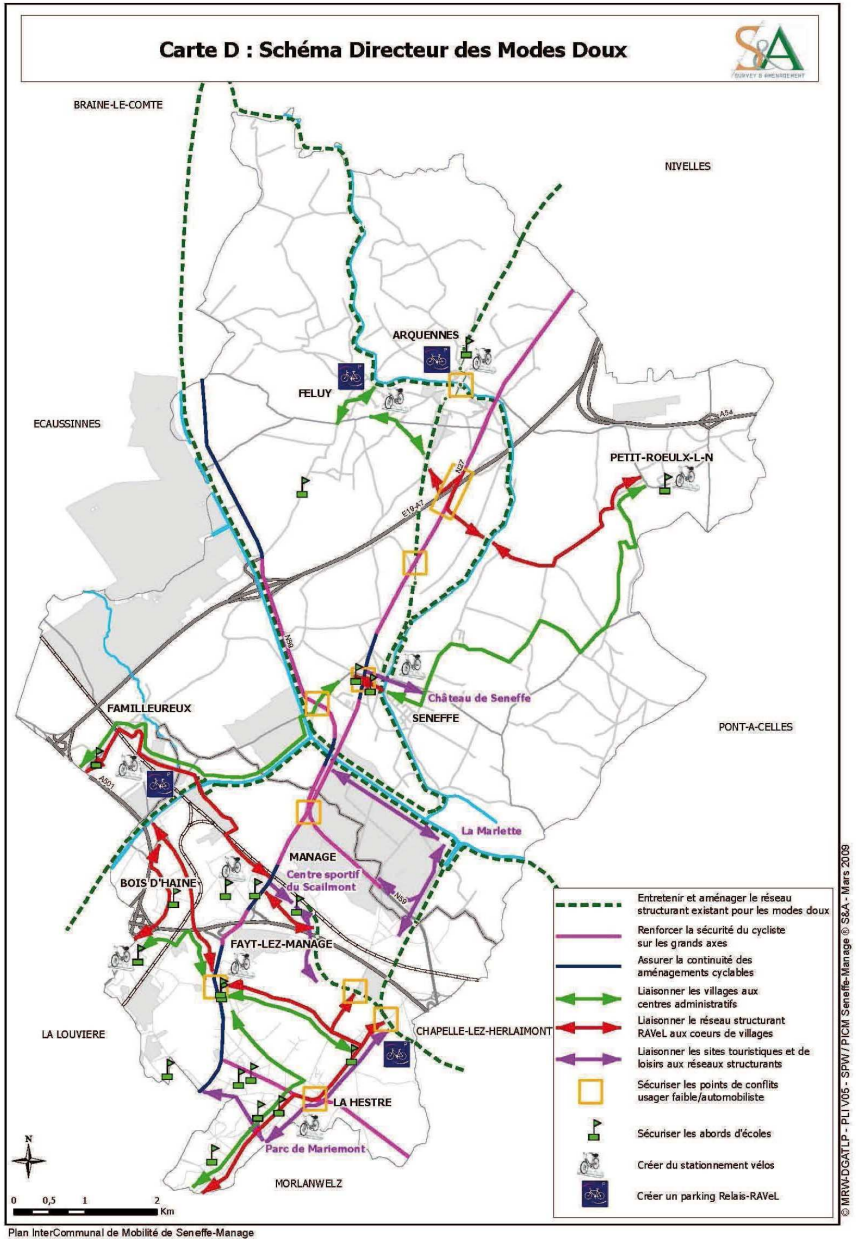
- Liaisonner les villages aux centres administratifs.
- Liaisonner le réseau structurant RAVeL aux cœurs de villages.
- Liaisonner les sites touristiques et de loisirs aux réseaux structurants (réseau viaire et RAVeL).

## *Sécuriser l'usager faible*

- Renforcer la sécurité du cycliste sur les grands axes.
- Sécuriser les points de conflits usager faible / automobiliste.
- Sécuriser les abords d'écoles en améliorant notamment les cheminements pour les modes doux (piéton, cycliste, PMR, etc.).
- Promouvoir les Plans de Déplacements Scolaires (pédibus, vélobus, etc.).
- Sécuriser l'usager faible (PMR, piéton, etc.) dans tout futur aménagement de voirie ou d'espace public (amélioration des trottoirs, intégration des PMR, etc.).

## *Améliorer l'accueil des cyclistes, des piétons et des Personnes à Mobilité Réduite*

- Créer du stationnement pour vélos dans les centres agglomérés, notamment aux abords des pôles de services (administration communale, école, gare, arrêt TC, etc.) et de loisirs (centre sportif, attraction touristique, etc.) et à proximité des commerces.
- Aménager des parkings relais RAVeL.
- Améliorer de manière générale l'accueil et l'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite dans les bâtiments publics.




Plan InterCommunal de Mobilité de Seneffe-Manage

# *III. DES PROJETS*

La dernière partie du Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe-Manage est constituée de trois types d'outils pratiques :

1. **Des recommandations générales en matière de mobilité et d'accessibilité ;**
2. **Un tableau de bord pour chaque commune ;**
3. **Des fiches-projets.**

## *N. RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ*

**Recommandations en matière de suivi du Plan de Mobilité :**

- Désignation d'une personne-relais au sein de chaque administration chargée de donner l'impulsion et suivre l'évolution du Plan de Mobilité.
- Mise en place d'un outil d'évaluation continue du PiCM (campagnes de comptages, évaluation de l'évolution des accidents, relevés de vitesse, enquête mobilité, etc.).
- Sensibilisation, information et animation des différents publics-cibles (personnel de l'administration, population, entreprises, écoles, les associations, etc.).

**Recommandations en matière de circulation routière :**

- Amélioration de la signalisation directionnelle : vérification de l'état sanitaire des panneaux, suppression des itinéraires inadaptés, création de nouveaux itinéraires continus et cohérents en respectant la nouvelle hiérarchie de voiries.
- Amélioration de la signalisation de police : élimination des panneaux fautifs, limitation des panneaux facultatifs au strict nécessaire, remplacement dans la mesure du possible des panneaux obligatoires par une infrastructure (ex : marquage au sol).
- Evaluer l'incidence sur la mobilité des projets futurs d'urbanisation et faire respecter les principes du Plan de Mobilité.
- Etablir un plan global de gestion du stationnement pour les principaux centres agglomérés, le mettre en place progressivement et instaurer à long terme une politique de contrôle progressive.
- Protéger les zones résidentielles via des aménagements de sécurité et d'entrée de villages.

**Recommandations en matière de transport en commun :**

- Amélioration de la structure et les niveaux d'offre des liaisons existantes en hiérarchisant davantage le réseau bus, en renforçant l'offre vers les pôles voisins et en augmentant la fréquence en heures creuses lorsqu'une demande est existante.
- Optimisation de la lisibilité et du confort du réseau bus.
- Mise en place d'un transport public de proximité de type bus local.
- Mise en place d'une plateforme de mobilité intercommunale, lieu d'information sur tous les services de transport disponibles sur le territoire.

- Mise en œuvre de Plans de Déplacements Scolaires afin de réduire le nombre de voitures aux abords des écoles.
- Amélioration de l'intermodalité (combinaison de plusieurs modes de transport).
- Mise en place d'une desserte expérimentale des zonings par un transport collectif.

**Recommandations en matière de modes doux :**

- Promouvoir la marche à pied ou le vélo pour les déplacements courts.
- Aménagement de cheminements piétons assurant continuité et confort ainsi que prise en compte des Personnes à Mobilité Réduite, notamment dans les centres des villages.
- Constitution d'un réseau local de liaisons cyclables sécurisées.
- Sécuriser les abords d'écoles en prenant en compte des critères de cheminement continu de sécurité.

## *O. TABLEAUX DE BORD DES ACTIONS À METTRE EN OEUVRE*

A l'issue de la définition des quatre Schémas Directeurs et des recommandations générales, un tableau de bord a été défini pour chaque commune. Il s'agit d'un véritable catalogue des actions et projets à entreprendre à court, moyen et long termes sur les deux entités pour améliorer la mobilité et l'accessibilité du territoire. Ce tableau de bord est bien évidemment évolutif et devra être mis régulièrement à jour. Chacun de ces tableaux comprend une centaine de projets à mettre en œuvre et est consultable dans son intégralité dans la phase 3 du PiCM.

## *P. FICHES-PROJETS*

Chaque commune a sélectionné une série de projets dans son tableau de bord afin de les analyser sous la forme de fiches-projets. Une de ces fiches est commune aux deux entités et concerne l'amélioration de l'accessibilité aux zonings. Les autres fiches-projets sont propres à chaque commune.

# *IV. UN PROJET COMMUN: L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ AUX ZONINGS*

| **Enjeu du PiCM :** | **Objectif opérationnel du PiCM :** |
|---|---|
| Protéger les centres agglomérés du trafic de poids lourds. | Revoir l'accessibilité aux zonings d'activités économiques. |

**Description du projet :**

- Renommer les différentes zones d'activités de manière à éviter la confusion ;
- Réorganiser et marquer les portes d'accès aux zonings ;
- Réorganiser la signalisation d'accès aux zonings depuis le réseau routier régional.

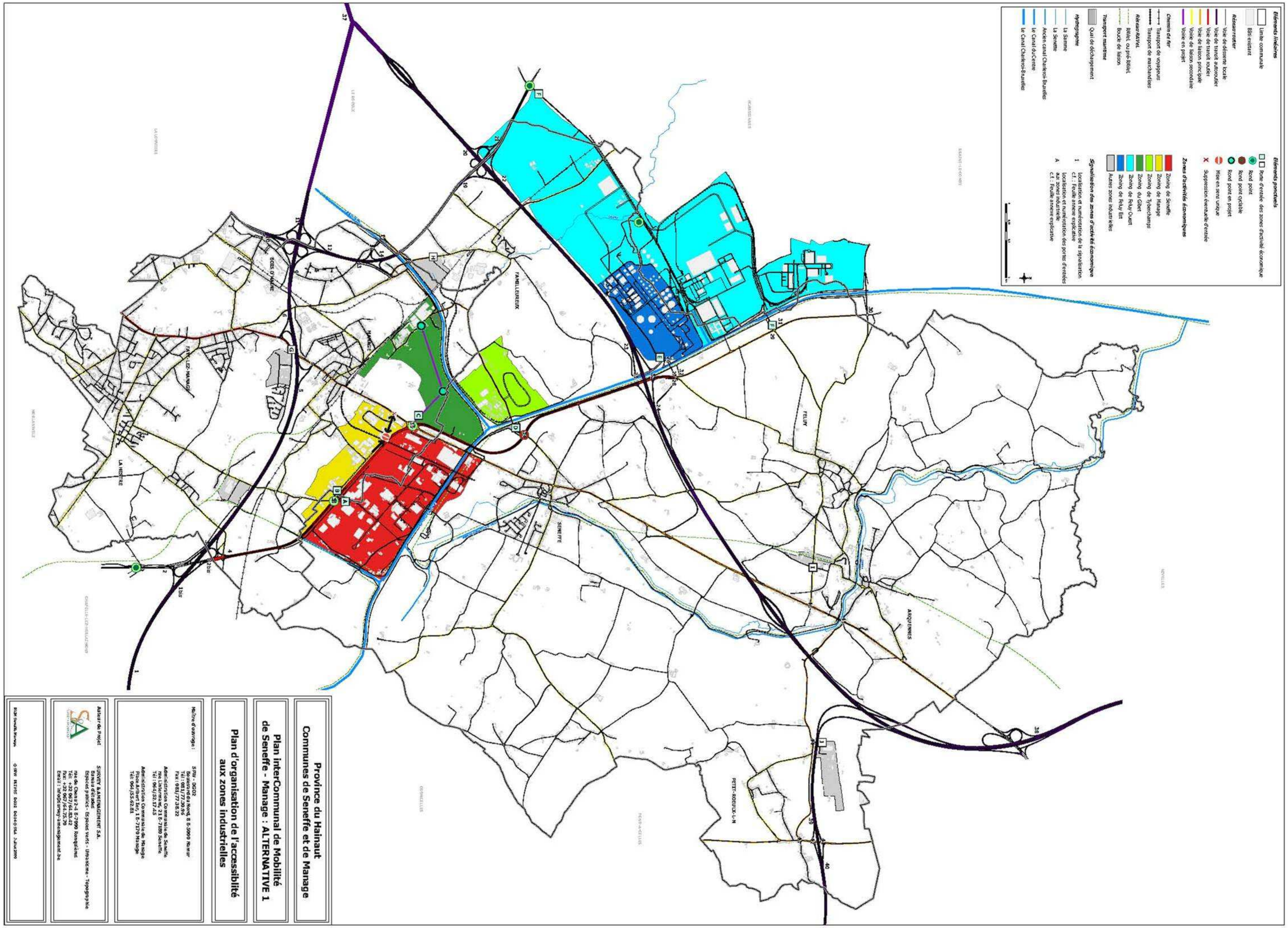
**Justification du projet :**

- Les dénominations actuelles des zonings portent souvent à confusion les transporteurs de marchandises. Cet état de fait a également pour conséquence que de nombreux poids lourds, faute de trouver facilement leur destination, se retrouvent dans les centres de villages, dans des zones résidentielles où ils doivent effectuer de nombreuses manœuvres. Des appellations simplifiées ainsi qu'un zonage cohérent des zonings permettront de faciliter leur accès via les axes structurants de l'entité ;
- La multitude de portes d'accès aux zonings, leur positionnement pas toujours idéal, leur caractère parfois obsolète, leur manque de mise en évidence sont autant d'éléments qui viennent s'ajouter aux difficultés d'accessibilité aux zonings. Pour gérer de manière plus lisible les accès aux zonings, une rationalisation de ces portes d'entrée s'impose ;
- Le diagnostic a mis en évidence les manquements et le caractère obsolète voire incomplet de la signalisation d'accessibilité aux zonings. Celle-ci devra être revue dans son ensemble et devra être conforme à la nouvelle organisation mise en place (nouvelles dénominations, réorganisation des portes d'entrées).

**Tâches à réaliser :**

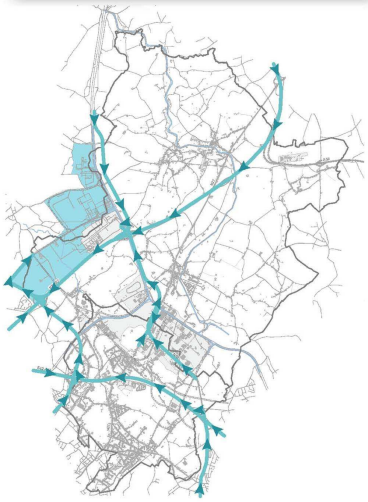
- Redéfinir le zonage des zonings présents sur le territoire ;
- Simplifier la dénomination des zones d'activité économique :
    - 1ère alternative : Feluy – Ouest, Feluy – Est, Tyberchamps, Gibet, Seneffe et Manage ;
    - 2ème alternative : Feluy – Ouest, Feluy – Est, Tyberchamps, Gibet, Seneffe et Manage (Codes couleur différents et signalisation différente) ;
    - 3ème alternative :Feluy, Gibet/Tyberchamps, Seneffe et Manage (Impliquant la création de nouvelles voiries au sein des zonings);
- Réorganiser les portes d'entrées des zonings ;
- Utiliser un code couleur en rapport avec celui défini pour le zonage en question ;
- Simplifier la signalisation de ces portes d'entrées ;
- Révision de la signalisation :
    - Rénover la signalisation existante conformément à la nouvelle organisation mise en place ;
    - Privilégier une signalisation dirigeant la circulation sur les axes majeurs des entités ;
    - Réaliser une signalisation simple, lisible et idéalement localisée.

Trois scénarios sont envisageables et sont à affiner avec les partenaires concernés :


Province du Hainaut
Communes de Seneffe et de Manage
Plan interCommunal de Mobilité
de Seneffe - Manage : ALTERNATIVE 1
Plan d'organisation de l'accessibilité
aux zones industrielles

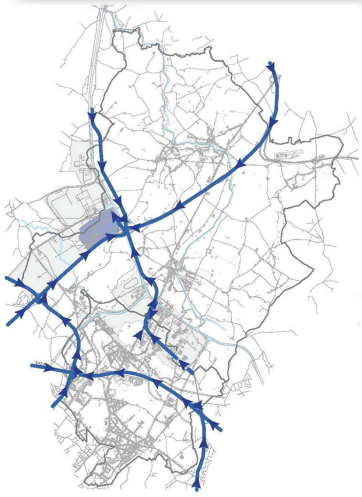
# FP-Se 1 : Plan d'organisation de l'accessibilité aux zonings - Alternative 1 Signalisation directionnelle

## Signalisation directionnelle Zoning de Feluy Ouest



Axes préférentiels préconisés :
- E19 / A501 en venant de Bruxelles, Nivelles, Mons
- E42 / A501 en venant de Charleroi, Chapelle-L-H
- A501 en venant de La Louvière
- N59 / E19 / A501 en venant de Braine-Le-Comte

## Signalisation directionnelle Zoning de Feluy Est

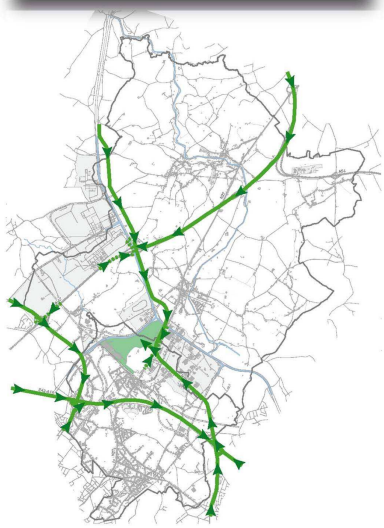


Axes préférentiels préconisés :
- E19 en venant de Bruxelles, Nivelles, Mons
- E42 / A501 / E19 en venant de Charleroi, Chapelle-L-H
- A501 / E19 / N59 en venant de La Louvière, Ecaussinnes
- N59 en venant de Braine-Le-Comte

## Signalisation directionnelle Zoning de Tyberchamps

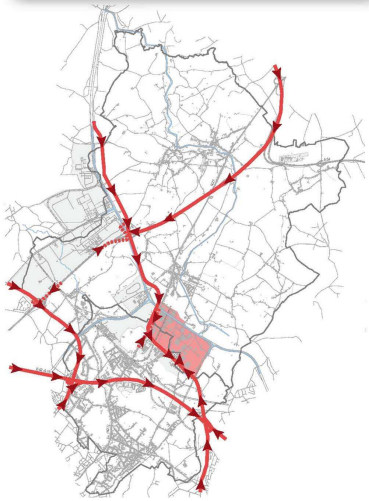
Axes préférentiels préconisés :
- E42 / N59 en venant de Charleroi,Mons
- E19 / N59 en venant de Bruxelles, Nivelles
- N59 en venant de Chapelle-L-H, Braine-Le-Comte
- A501 / E42 /N59 en venant de La Louvière, Ecaussinnes

## Signalisation directionnelle Zoning du Gibet



Axes préférentiels préconisés :
- E42 / N59 en venant de Charleroi,Mons
- E19 / N59 en venant de Bruxelles, Nivelles
- N59 en venant de Chapelle-L-H, Braine-Le-Comte
- A501 / E42 / N59 en venant de La Louvière, Ecaussinnes

## Signalisation directionnelle Zoning de Seneffe



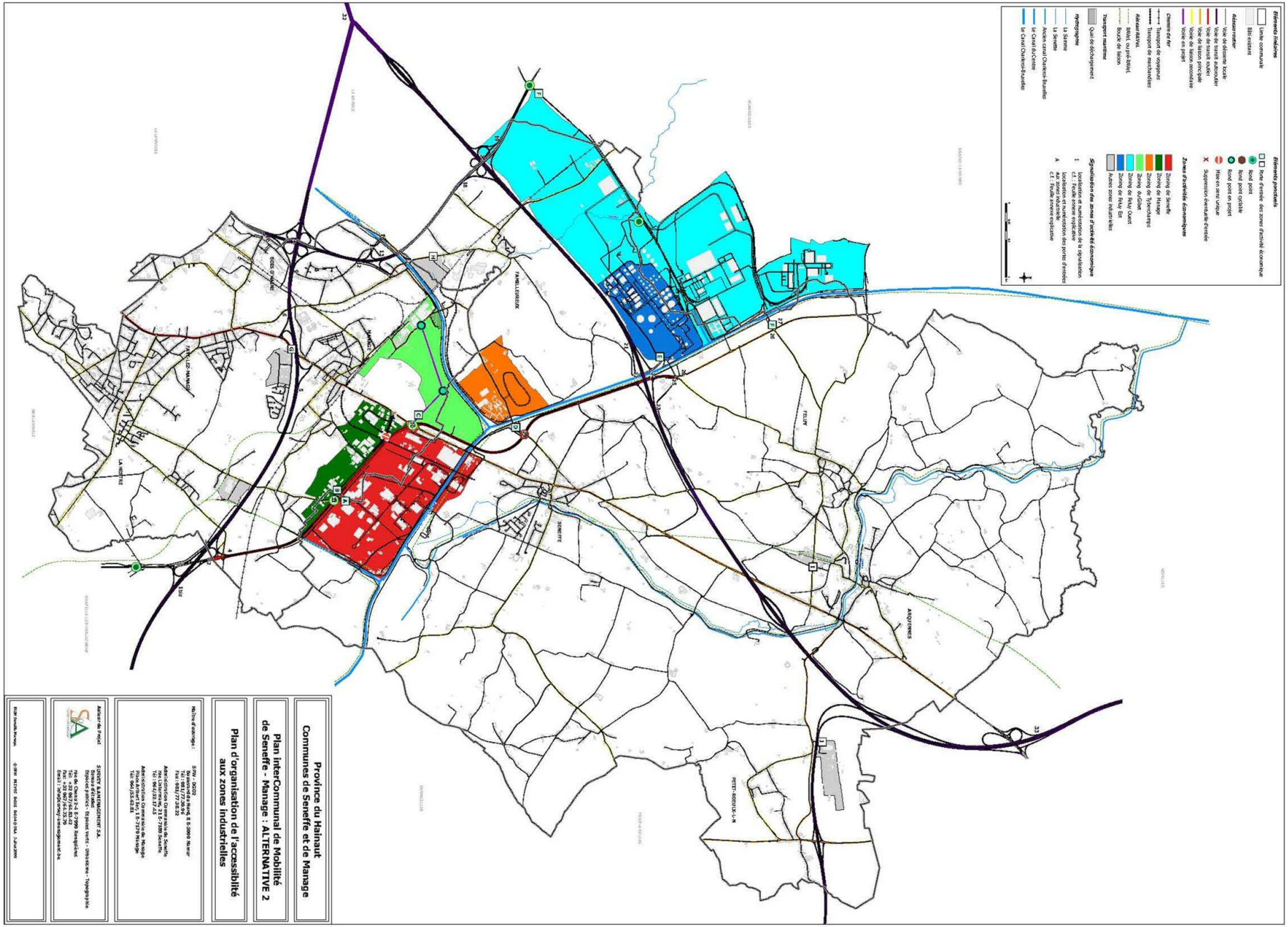
Axes préférentiels préconisés :
- E42 / N59 en venant de Charleroi,Mons
- E19 / N59 en venant de Bruxelles, Nivelles
- N59 en venant de Chapelle-L-H, Braine-Le-Comte
- A501 / E42 / N59 en venant de La Louvière, Ecaussinnes

## Signalisation directionnelle Zoning de Manage

Axes préférentiels préconisés :
- E42 / N59 en venant de Charleroi,Mons
- E19 / N59 en venant de Bruxelles, Nivelles
- N59 en venant de Chapelle-L-H, Braine-Le-Comte
- A501 / E42 / N59 en venant de La Louvière, Ecaussinnes

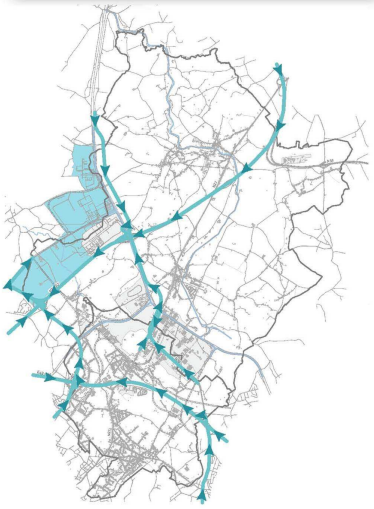


Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe-Manage - Résumé non technique - Version finale
Survey & Amenagement sa - Mai 2010
\\Survsnt201\datas\Dossiers Urba\0843_Seneffe-Manage_PiCM\Etude\Résumé non technique\0843_resume_non_technique_janvier2010.doc


Province du Hainaut
Communes de Seneffe et de Manage
Plan interCommunal de Mobilité
de Seneffe - Manage : ALTERNATIVE 2
Plan d'organisation de l'accessibilité
aux zones industrielles
Maître d'ouvrage :
SPW - DGO2
Boulevard du Nord, 8 B-5000 Namur
Tél : 081/77.28.06
Fax : 081/77.28.22
Administration Communale de Seneffe
rue Lieutenant Jean, 21 B-7180 Seneffe
Tél : 064/55.17.45
Administration Communale de Manage
Place Arthur Jacq, 1 B-7170 Manage
Tél : 064/55.62.81
Auteur de Projet
SURVEY & AMENAGEMENT S.A.
Bureau d'études
Espaces publics - Espaces verts - Urbanisme - Topographie
rue de Chenaux 2-4 B-7090 Rongelopes
Tél : +32 067/64.83.22
Fax : +32 067/64.78.79
Email : survey@survey-amenagement.be
Plan Seneffe Manage
© SPW - DGO2 Edité 0 Sté 2 Juin 2009
Éléments linéaires
Limite communale
Bâti existant
Réseau routier
Voie de désserte locale
Voie de transit autoroutier
Voie de transit routier
Voie de liaison principale
Voie de liaison secondaire
Voie en projet
Chemin de fer
Transport de voyageurs
Transport de marchandises
Réseau RAVeL
RAVeL ou pré-RAVeL
Boucle de liaison
Transport maritime
Quai de déchargement
Hydrographie
La Samme
La Senette
Ancien canal Charleroi-Bruxelles
Le Canal du Centre
Le Canal Charleroi-Bruxelles
Éléments ponctuels
Poste d'entrée des zones d'activité économique
Rond point
Rond point cyclable
Rond point en projet
Mise en sens unique
Suppression éventuelle d'entrée
Zones d'activités économiques
Zoning de Seneffe
Zoning de Manage
Zoning de Tybercharps
Zoning du Gibet
Zoning de Fehy Ouest
Zoning de Fehy Est
Autres zones industrielles
Signalisation des zones d'activité économique
Localisation et numérotation de la signalisation
c.f. : Feuille annexe explicative
Localisation et numérotation des portes d'entrées
c.f. : Feuille annexe explicative
FAMILLEUREUX
SENEFFE
FELUY
ARQUENNES
PETIT-ROEUX-L-N
LA NESTRE
MANAGE
FAYT-LEZ-MANAGE
BOIS D'HAINE

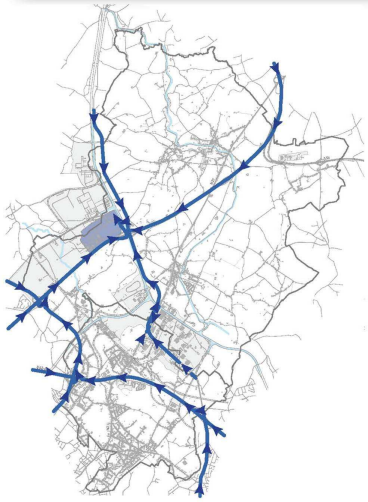
# FP-Se 1 : Plan d'organisation de l'accessibilité aux zonings - Alternative 2 Signalisation directionnelle

## Signalisation directionnelle Zoning de Feluy Ouest



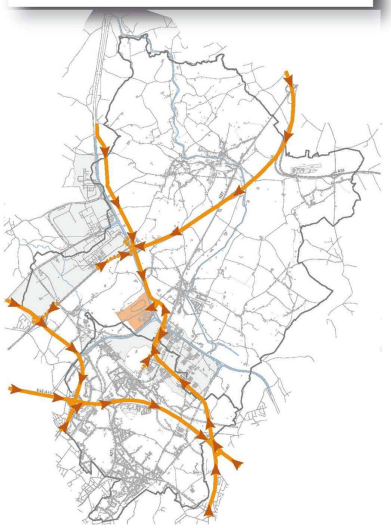
Axes préférentiels préconisés :
- E19 / A501 en venant de Bruxelles, Nivelles, Mons
- E42 / A501 en venant de Charleroi, Chapelle-L-H
- A501 en venant de La Louvière
- N59 / E19 / A501 en venant de Braine-Le-Comte

## Signalisation directionnelle Zoning de Feluy Est



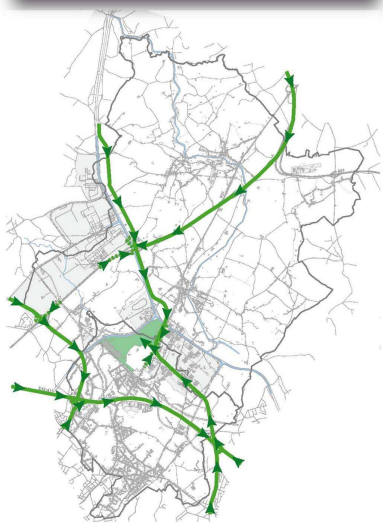
Axes préférentiels préconisés :
- E19 en venant de Bruxelles, Nivelles, Mons
- E42 / A501 / E19 en venant de Charleroi, Chapelle-L-H
- A501 / E19 / N59 en venant de La Louvière, Ecaussinnes
- N59 en venant de Braine-Le-Comte

## Signalisation directionnelle Zoning de Tyberchamps



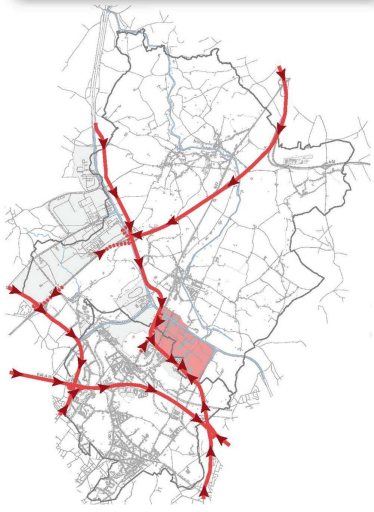
Axes préférentiels préconisés :
- E42 / N59 en venant de Charleroi,Mons
- E19 / N59 en venant de Bruxelles, Nivelles
- N59 en venant de Chapelle-L-H, Braine-Le-Comte
- A501 / E42 /N59 en venant de La Louvière, Ecaussinnes

## Signalisation directionnelle Zoning du Gibet



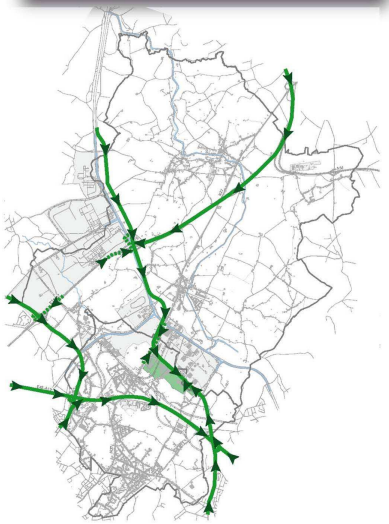
Axes préférentiels préconisés :
- E42 / N59 en venant de Charleroi,Mons
- E19 / N59 en venant de Bruxelles, Nivelles
- N59 en venant de Chapelle-L-H, Braine-Le-Comte
- A501 / E42 / N59 en venant de La Louvière, Ecaussinnes

## Signalisation directionnelle Zoning de Seneffe

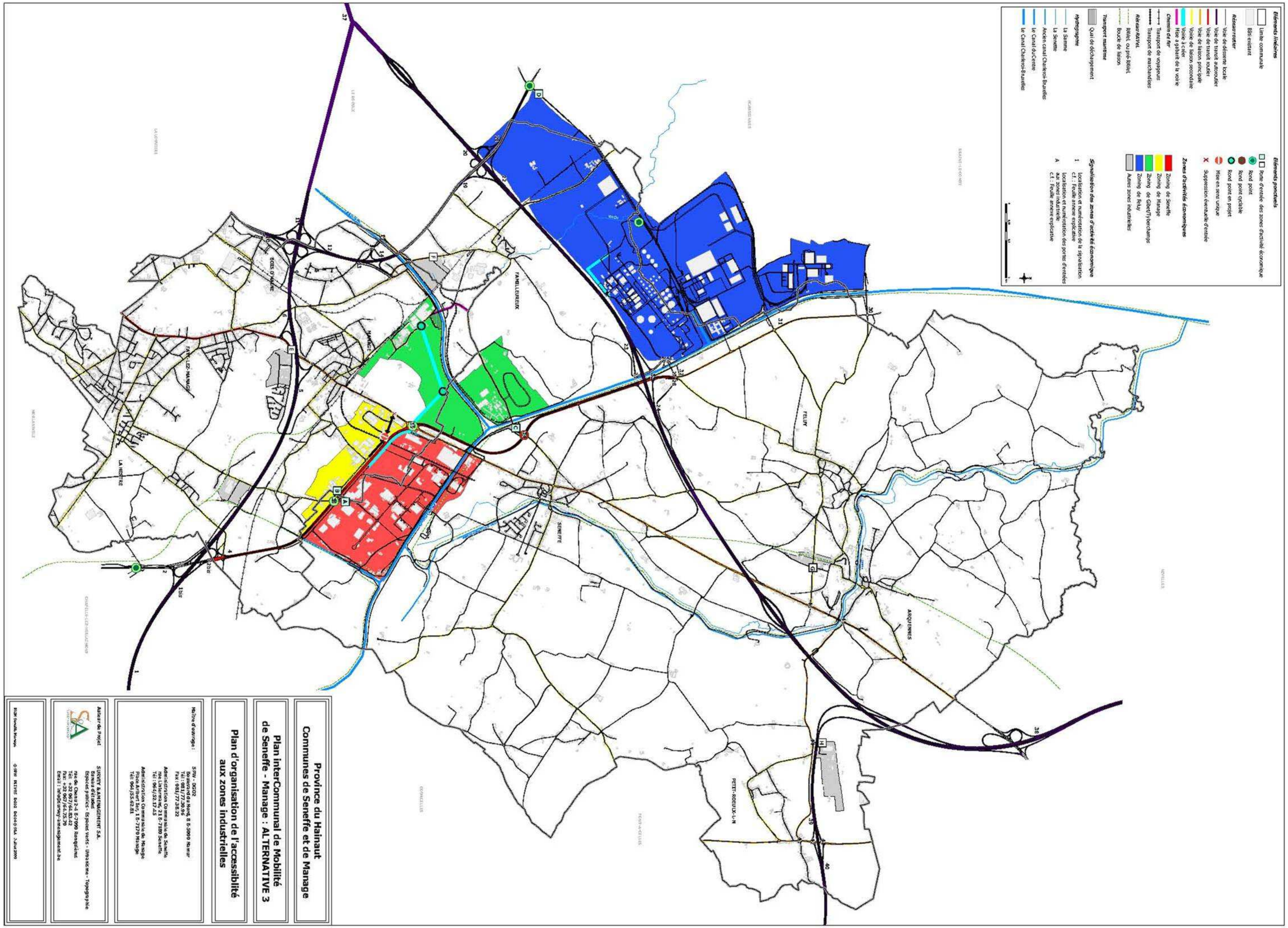


Axes préférentiels préconisés :
- E42 / N59 en venant de Charleroi,Mons
- E19 / N59 en venant de Bruxelles, Nivelles
- N59 en venant de Chapelle-L-H, Braine-Le-Comte
- A501 / E42 / N59 en venant de La Louvière, Ecaussinnes

## Signalisation directionnelle Zoning de Manage

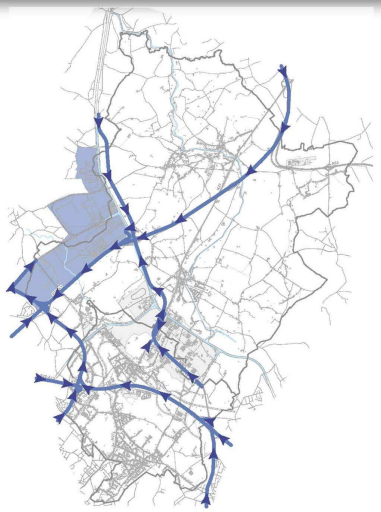


Axes préférentiels préconisés :
- E42 / N59 en venant de Charleroi,Mons
- E19 / N59 en venant de Bruxelles, Nivelles
- N59 en venant de Chapelle-L-H, Braine-Le-Comte
- A501 / E42 / N59 en venant de La Louvière, Ecaussinnes


Province du Hainaut
Communes de Seneffe et de Manage
Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe - Manage : ALTERNATIVE 3
Plan d'organisation de l'accessibilité aux zones industrielles

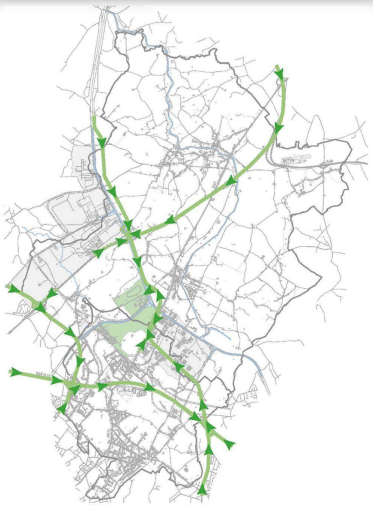
# FP-Se 1 : Plan d'organisation de l'accessibilité aux zonings - Alternative 3 Signalisation directionnelle

## Signalisation directionnelle Zoning de Feluy



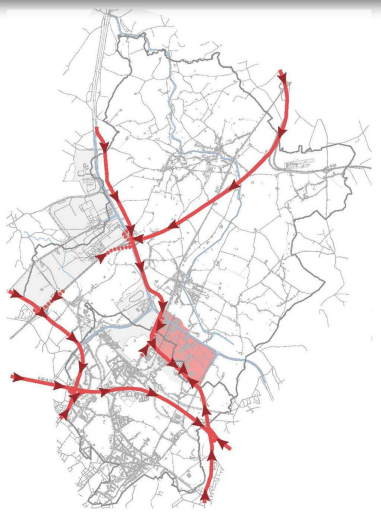
**Axes préférentiels préconisés:**
- E19 / A501 en venant de Bruxelles, Nivelles et Mons
- E42 / A501 en venant de Charleroi, Chapelle-Lez-Herlaimont
- A501 en venant de La Louvière
- N59 / E19 / A501 en venant de Braine-Le-Comte

## Signalisation directionnelle Zoning de Tyberchamps



**Axes préférentiels préconisés :**
- E42 / N59 en venant de Charleroi, Mons
- E19 / N59 en venant de Bruxelles, Nivelles
- N59 en venant de Chapelle-Lez-Herlaimont, Braine-Le-Comte
- A501 / E42 /N59 en venant de La Louvière, Ecaussinnes

## Signalisation directionnelle Zoning de Seneffe



**Axes préférentiels préconisés :**
- E42 / N59 en venant de Charleroi,Mons
- E19 / N59 en venant de Bruxelles, Nivelles
- N59 en venant de Chapelle-Lez-Herlaimont, Braine-Le-Comte
- A501 / E42 / N59 en venant de La Louvière, Ecaussines

## Signalisation directionnelle Zoning de Manage

**Axes préférentiels préconisés :**
- E42 / N59 en venant de Charleroi,Mons
- E19 / N59 en venant de Bruxelles, Nivelles
- N59 en venant de Chapelle-Lez-Herlaimont, Braine-Le-Comte
- A501 / E42 / N59 en venant de La Louvière, Ecaussines



Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe-Manage - Résumé non technique - Version finale
Survey & Amenagement sa - Mai 2010
\\Survsnt201\datas\Dossiers Urba\0843_Seneffe-Manage_PiCM\Etude\Résumé non technique\0843_resume_non_technique_janvier2010.doc

# V. FICHES-PROJETS SENEFFE

## 1. UNE CHARTE D'AMÉNAGEMENT

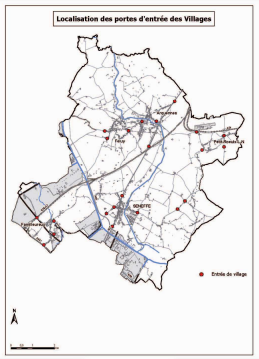
Cette charte a pour objectif de donner les grandes orientations de la politique d'aménagement des voiries à l'échelle de l'entité. Ces aménagements doivent garantir la fonction qui a été déterminée pour chaque voirie sur la carte de hiérarchie du réseau viaire en phase 2.

**CHARTE D'AMENAGEMENT REPONDANT AUX OBJECTIFS DE LA HIERARCHIE FUTURE DU RESEAU ROUTIER**

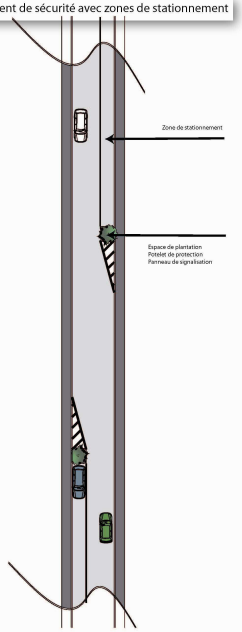
| Catégorie | Voirie de transit autoroutier | Voirie de transit routier | Voirie de liaison principale | Voirie de liaison secondaire | Desserte locale |
|---|---|---|---|---|---|
| **Fonction** | Elle relie des pôles urbains extérieurs éloignés. Elle accueille un trafic trouvant son origine et sa destination en dehors de l'entité. Elle permet une circulation interrégionale, nationale voire internationale. | 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. | 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. | 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. | 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** | Circulation automobile. Poids lourds. | Circulation automobile. Poids lourds. | Circulation automobile. Poids lourds limités. | Circulation automobile. Poids lourds à éviter. Charroi agricole | Circulation automobile limitée. Poids lourds interdit sauf exception. |
| **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 |
| **Configuration** | 2x2 | 2x2 - 2x1 | 2x1 | 2x1 ou 1,5 bande | 2x1 - sens unique |
| **Matériaux** | Béton / asphalte | Béton / asphalte | Asphalte, béton imprimé | Asphalte, béton imprimé, pavage | Asphalte, béton imprimé, pavage |
| **Stationnement** | NON | NON | Quand présence d'habitations ou de commerces | Stationnement organisé (alterné, en chaussée,...) | Stationnement organisé (alterné, en chaussée,...) |
| **Présence d'une ligne TEC** | NON | Ligne de transit | OUI | Parfois | NON |
| **Pistes cyclables** | NON. Cyclistes interdits | Cyclistes en site propre et sécurisé (D7) | Cyclistes en site propre et sécurisé (D7, D9/D10) | Cyclistes intégrés à la circulation ou D7, D9/D10 | Cyclistes intégrés à la circulation |
| **Présence de poids lourds** | OUI | OUI | OUI | A éviter | NON |
| **Types de croisement** | Aucun | Giratoires | Carrefours à feux, priorité de droite, petits giratoires | Croisement classique, priorité de droite | Croisement classique, priorité de droite |
| **Aménagement de sécurité ou limitateur de vitesse** | NON | NON hormis aux croisements | Dévoiement, modification en terme d'éclairage,... | Dévoiement, plateau, rétrécissement, éclairage spécifique,... | Zone 30 ou 20, dévoiement, plateau, rétrécissement, éclairage spécifique,... |
| **Trottoir** | NON | Trottoir ou accotement en site propre | En site propre | En accotement | En accotement ou intégrés à la circulation |
| **Plantations** | Zone tampon et/ou berme centrale engazonnée | Hautes-tiges en alignement, berme centrale plantée ou engazonnée | Hautes-tiges en alignement, berme centrale plantée ou engazonnée | Hautes-tiges en alignement, massifs arbustifs, haies, engazonnement | Hautes-tiges en alignement ou en isolé, massifs arbustifs, haies, engazonnement |
| **Eclairage** | Fonctionnel autoroutier (sodium basse pression), h = 10-12m | Fonctionnel de type autoroutier (sodium basse pression), h = 8m | De 2 types : Fonctionnel (sodium haute pression) h entre 6 et 8m et plus urbain voire décoratif dans les zones agglomérées, h entre 5 et 6m | Eclairage urbain aux iodures métalliques, h<6,00m | Eclairage urbain ou décoratif aux iodures métalliques, h<5,00m |

## 2. UNE CHARTE D'AMÉNAGEMENT DES ENTRÉES DE VILLAGES

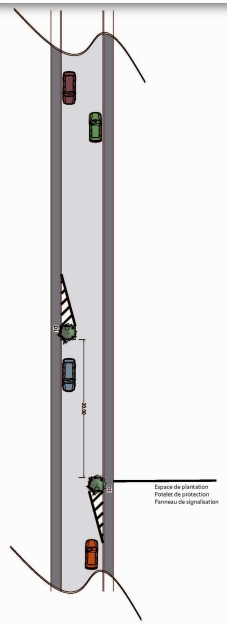
### FP-Se 3.1 : Charte d'aménagement des entrées de villages - Aménagement de sécurité en zone urbanisée -




1. Aménagement de sécurité avec zones de stationnement

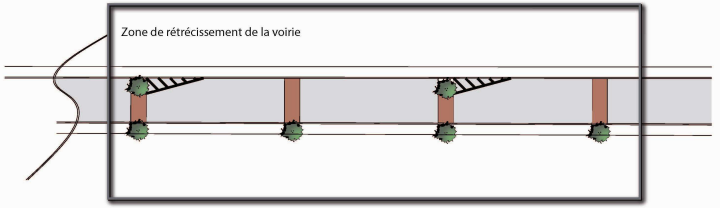


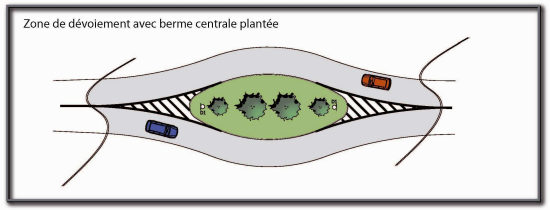

2. Aménagement de sécurité sans zones de stationnement

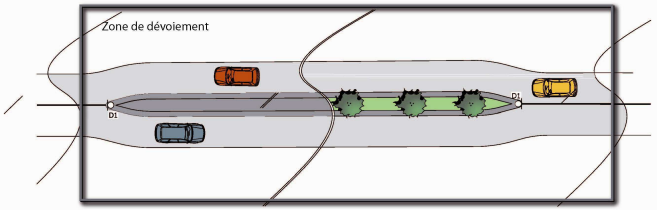


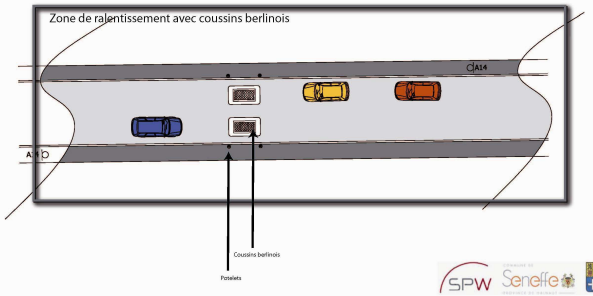

Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et de Manage
Phase III - Fiches-projets
- Novembre 2009 -

### FP-Se 3.2 : Charte d'aménagement des entrées de villages - Aménagements de sécurité en zone non-urbanisée -



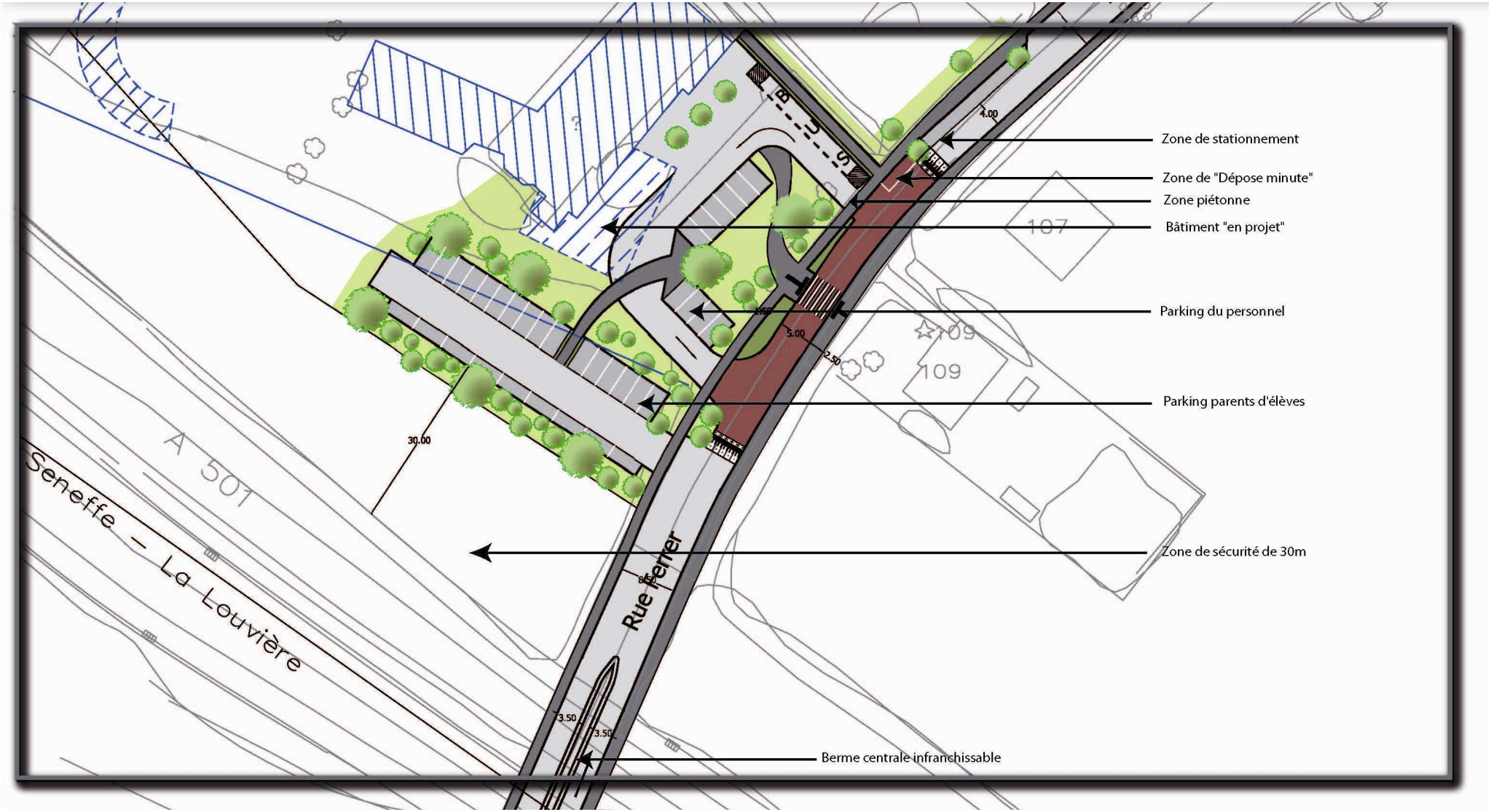



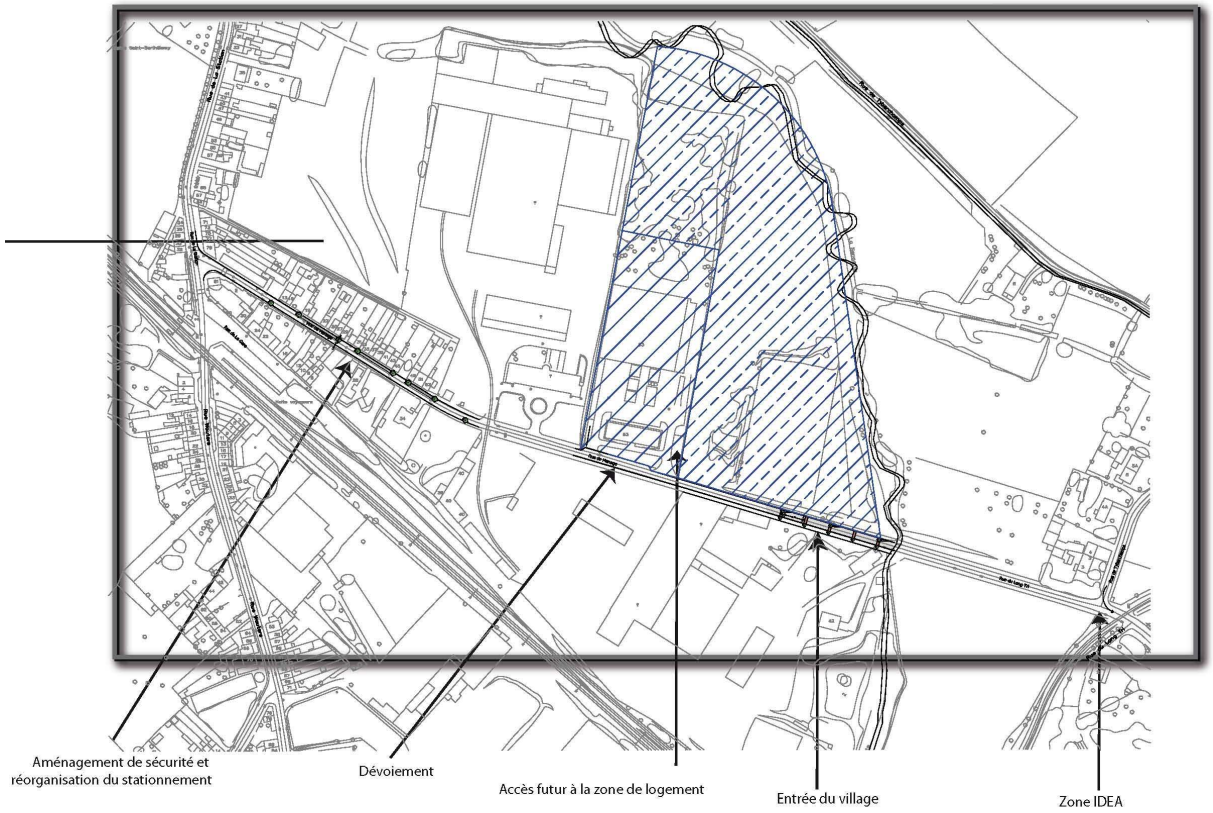




Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et de Manage
Phase III - Fiches-projets
- Novembre 2009 -

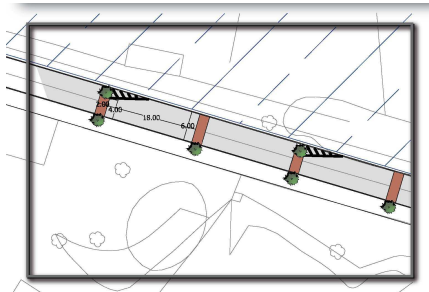
## 3. AMÉNAGEMENT DE L'ENTRÉE DE VILLAGE ET DES ABORDS DE L'ÉCOLE DE FAMILLEUREUX

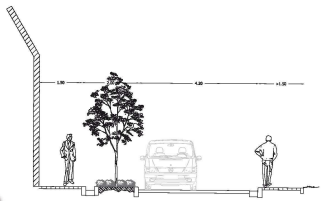


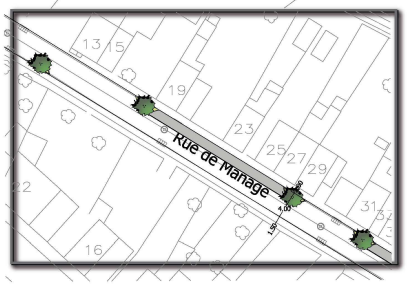
## 4. AMÉNAGEMENT DE L'ENTRÉE DE VILLAGE RUE DE MANAGE




- Intégration du projet de logement et du projet de sécurisation de voirie au carrefour avec la rue de Tyberchamps.
- Création d'un effet de porte à l'entrée du village.
- Création d'un dévoiement à l'entrée de la future zone de logements.
- Réorganisation du stationnement devant les habitations et création de chicanes.
- Plantations d'arbres hautes-tiges.



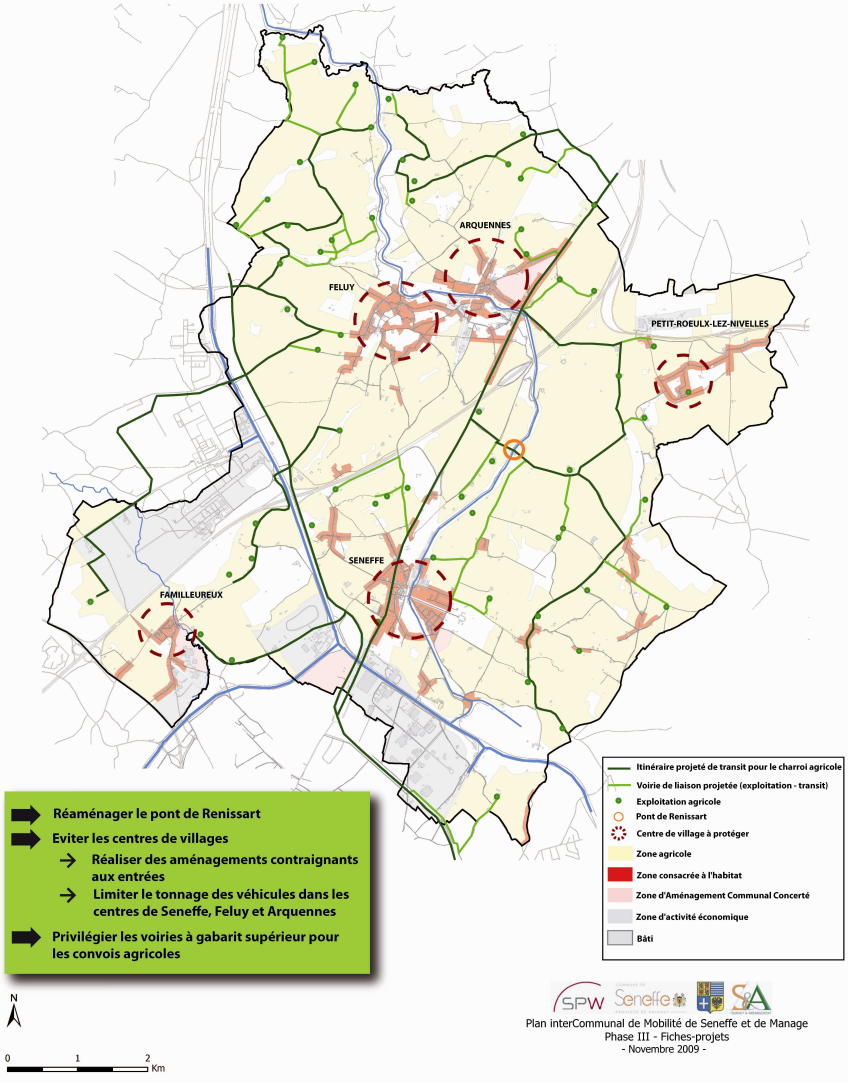





Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et de Manage
Phase III - Fiches-projets
- Novembre 2009 -

## 5. INITIATIVE EN MATIÈRE DE TRANSPORT AGRICOLE

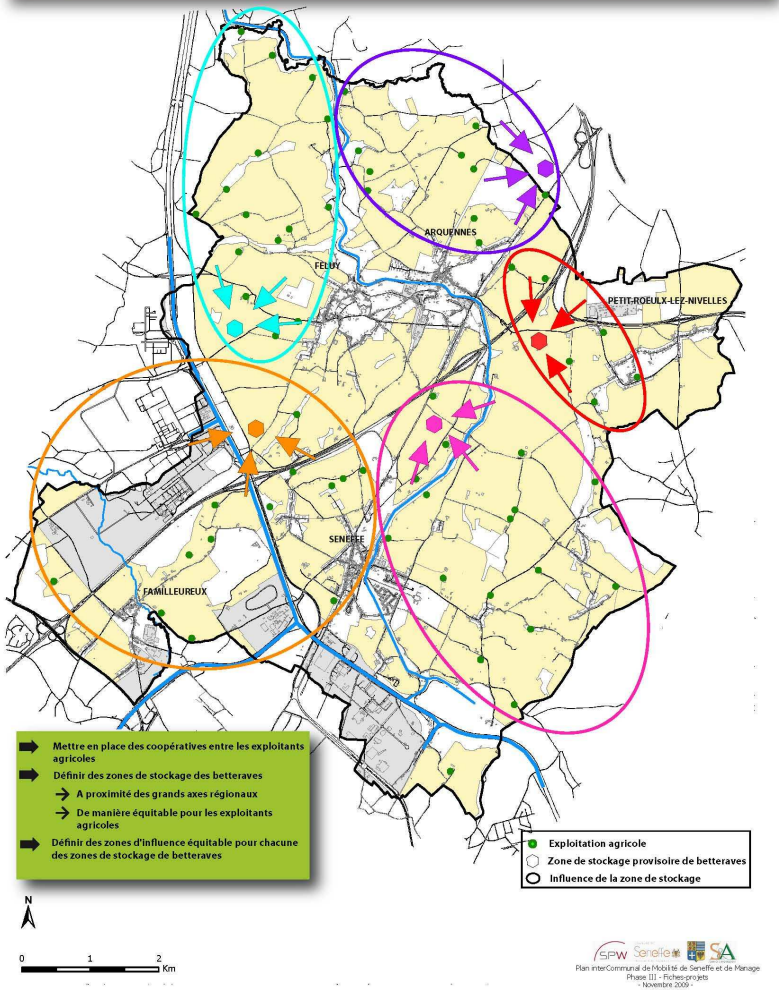
**FP-Se 6 : MISE EN PLACE D'UN GROUPE DE TRAVAIL POUR LA PROBLEMATIQUE DU CHARROI AGRICOLE**
**6.1 RECOMMANDATIONS GENERALES**



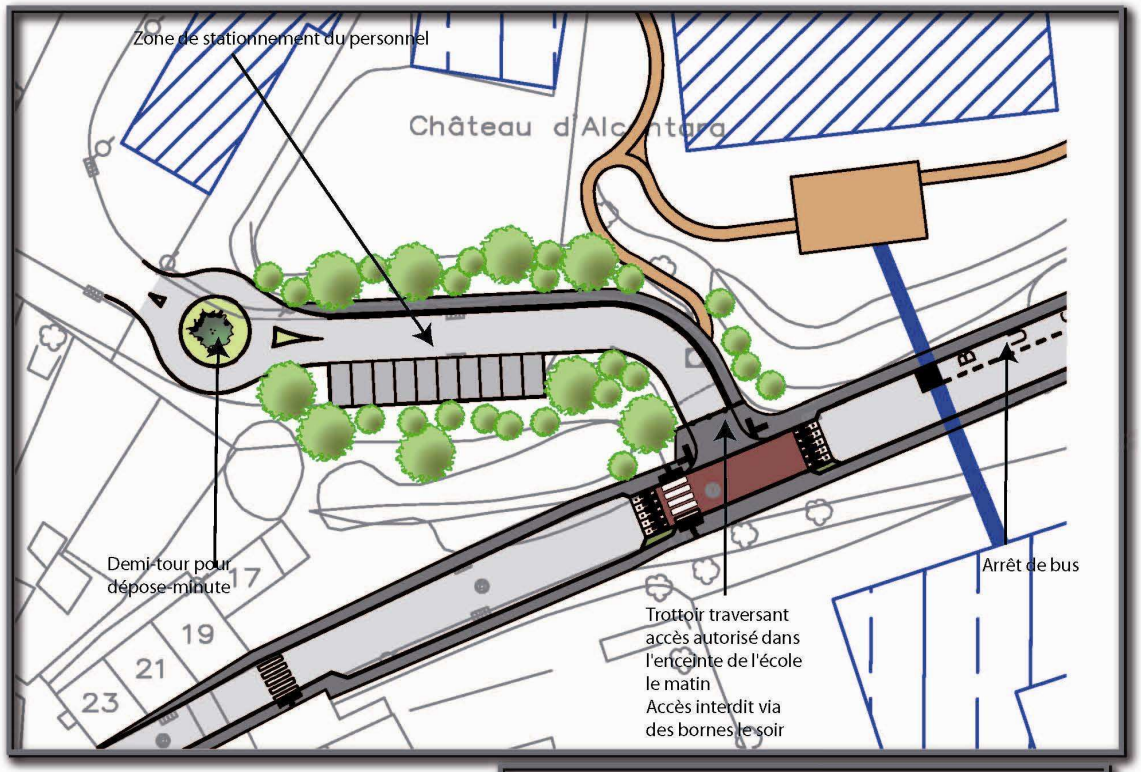

L'objectif est de mettre en place un groupe de travail sur l'organisation du transport agricole dans l'entité et d'étudier la faisabilité et l'intérêt de mettre en place des itinéraires privilégiés pour le transport agricole.

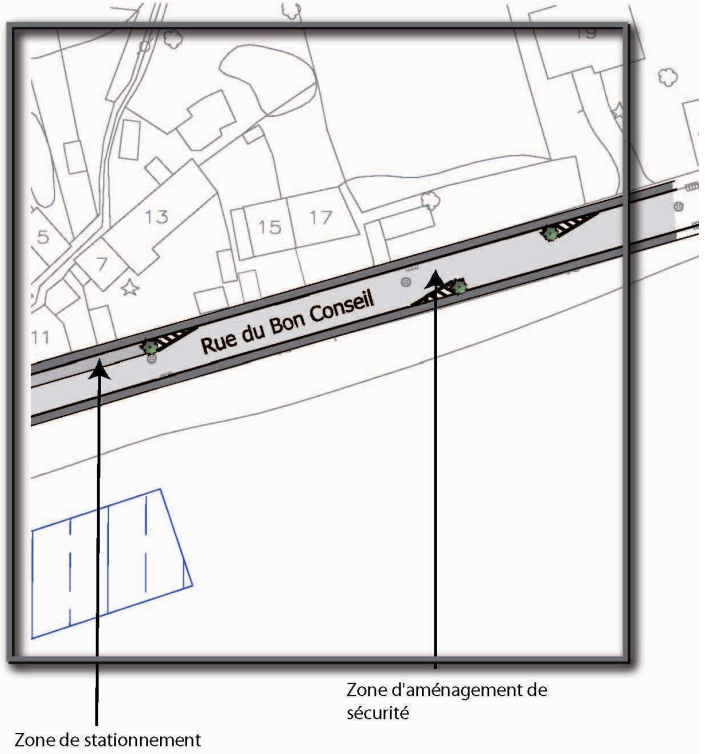
La taille des engins agricoles et des semi-remorques de transporteurs de produits agricoles est de plus en plus imposante. La prise en compte de ce charroi dans les aménagements d'une commune rurale n'est pas toujours évidente en raison de l'alternance des types de cultures et de l'augmentation des tailles de parcelles d'année en année. Un dialogue avec les agriculteurs et les entreprises de transformation apporterait des pistes de solution pour la définition d'itinéraires et la prise en compte du charroi sur le réseau routier.

**FP-Se 6 : MISE EN PLACE D'UN GROUPE DE TRAVAIL POUR LA PROBLEMATIQUE DU CHARROI AGRICOLE**
**6.2 LOCALISATION DES ZONES DE STOCKAGE PROVISOIRE DE BETTERAVES**

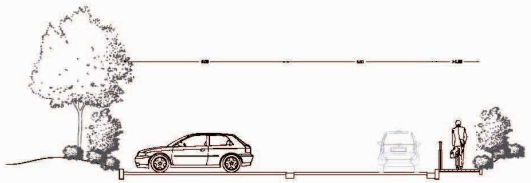


## 6. SÉCURISATION DES ABORDS DE L'ÉCOLE FONDAMENTALE D'ARQUENNES




Coupe de l'entrée de l'école



Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et de Manage
Phase III - Fiches-projets
- Novembre 2009 -

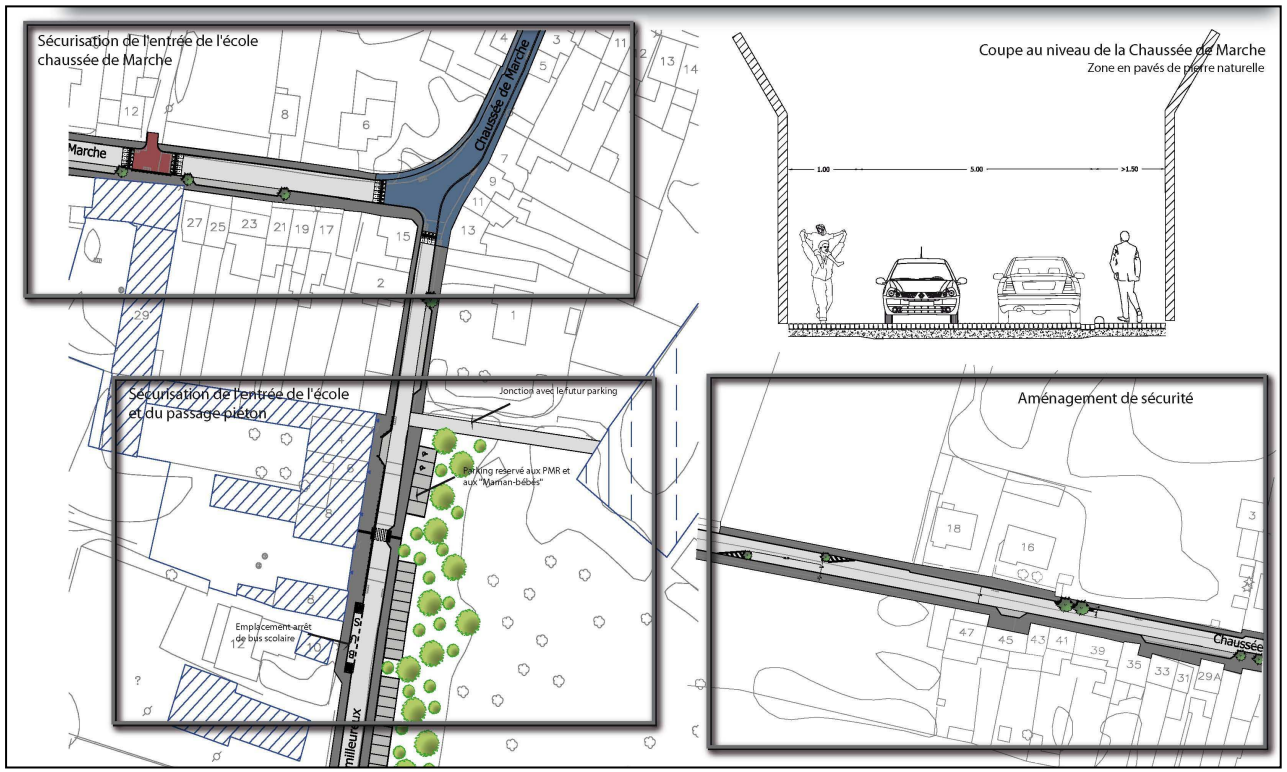
## 7. SÉCURISATION DES ABORDS DES INFRASTRUCTURES DES CHAUSSÉES DE MARCHE ET DE FAMILLEUREUX À FELUY

Chaussée de Marche :

- Création d'un effet de porte avant l'accès à la drève du Château.
- Réalisation d'un dévoiement après la ferme de Haile-Baude.
- Réorganisation du stationnement devant les habitations.
- Mise en place d'éléments ralentisseurs au croisement avec le sentier Miremont et avec la chaussée de Familleureux.
- Aménagement en espace-rue le tronçon de la chaussée de Marche vers la Grand'Place.
- Sécurisation des cheminements piétons.

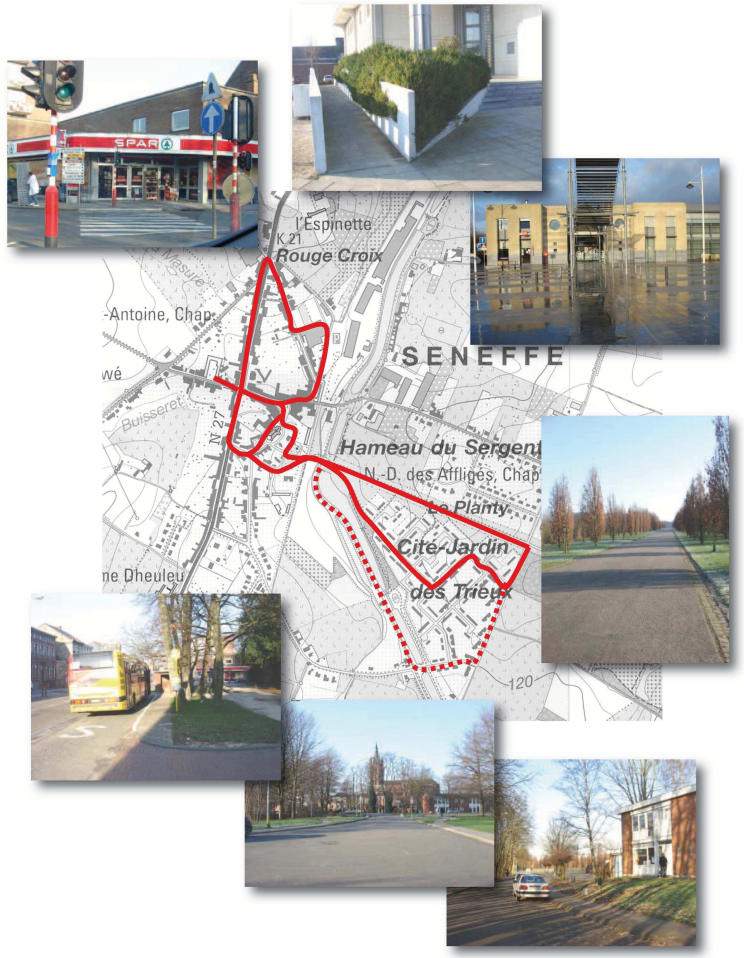
Chaussée de Familleureux :

- Mise en place d'un égouttage.
- Intégration des travaux de l'école communale.
- Réorganisation du stationnement côté opposé à l'école – nécessité pour la salle du château de Feluy également dans l'attente d'un futur parking en projet.
- Sécurisation des entrées et sorties des écoles et bâtiments communaux.



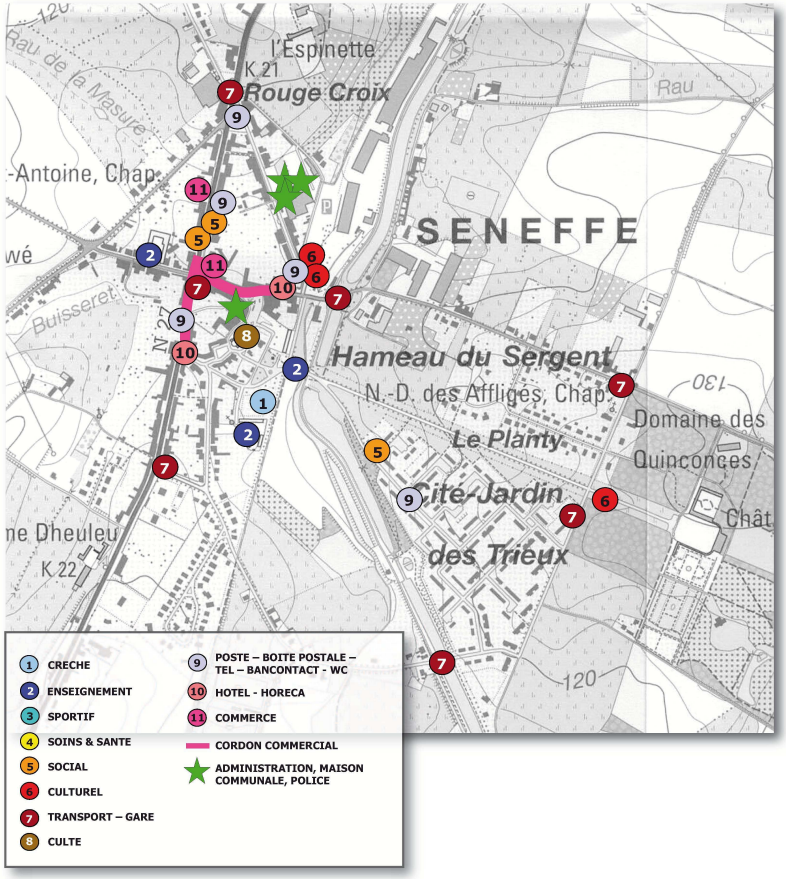
# 8. CRÉATION DE BOUCLES DE CHEMINEMENT POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR) DANS LE CENTRE DE SENEFFE

**FP-Se 8: Création de boucles de cheminement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) dans le centre de Seneffe**
**- Plan des itinéraires proposés -**






**FP-Se 8: Création de boucles de cheminement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) dans le centre de Seneffe**
**- Localisation et identification des principaux pôles d'intérêt -**





Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et de Manage
Phase III - Fiches-projets
- Novembre 2009 -

# VI. FICHES-PROJETS MANAGE

## 1. UNE CHARTE D'AMÉNAGEMENT

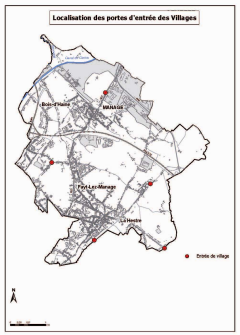
Cette charte a pour objectif de donner les grandes orientations de la politique d'aménagement des voiries à l'échelle de l'entité. Ces aménagements doivent garantir la fonction qui a été déterminée pour chaque voirie sur la carte de hiérarchie du réseau viaire en phase 2.

**CHARTE D'AMENAGEMENT REPONDANT AUX OBJECTIFS DE LA HIERARCHIE FUTURE DU RESEAU ROUTIER**

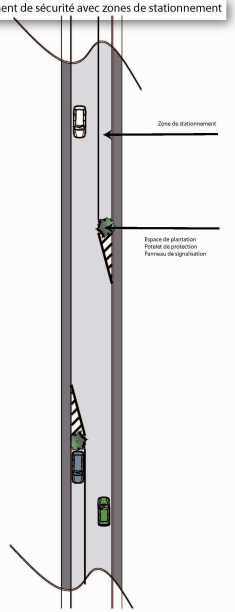
| Catégorie | Voirie de transit autoroutier | Voirie de transit routier | Voirie de liaison principale | Voirie de liaison secondaire | Desserte locale |
|---|---|---|---|---|---|
| **Fonction** | Elle relie des pôles urbains extérieurs éloignés. Elle accueille un trafic trouvant son origine et sa destination en dehors de l'entité. Elle permet une circulation interrégionale, nationale voire internationale. | 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. | 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. | 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. | 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** | Circulation automobile. Poids lourds. | Circulation automobile. Poids lourds. | Circulation automobile. Poids lourds limités. | Circulation automobile. Poids lourds à éviter. Charroi agricole | Circulation automobile limitée. Poids lourds interdit sauf exception. |
| **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 |
| **Configuration** | 2x2 | 2x2 - 2x1 | 2x1 | 2x1 ou 1,5 bande | 2x1 - sens unique |
| **Matériaux** | Béton / asphalte | Béton / asphalte | Asphalte, béton imprimé | Asphalte, béton imprimé, pavage | Asphalte, béton imprimé, pavage |
| **Stationnement** | NON | NON | Quand présence d'habitations ou de commerces | Stationnement organisé (alterné, en chaussée,...) | Stationnement organisé (alterné, en chaussée,...) |
| **Présence d'une ligne TEC** | NON | Ligne de transit | OUI | Parfois | NON |
| **Pistes cyclables** | NON. Cyclistes interdits | Cyclistes en site propre et sécurisé (D7) | Cyclistes en site propre et sécurisé (D7, D9/D10) | Cyclistes intégrés à la circulation ou D7, D9/D10 | Cyclistes intégrés à la circulation |
| **Présence de poids lourds** | OUI | OUI | OUI | A éviter | NON |
| **Types de croisement** | Aucun | Giratoires | Carrefours à feux, priorité de droite, petits giratoires | Croisement classique, priorité de droite | Croisement classique, priorité de droite |
| **Aménagement de sécurité ou limitateur de vitesse** | NON | NON hormis aux croisements | Dévoiement, modification en terme d'éclairage,... | Dévoiement, plateau, rétrécissement, éclairage spécifique,... | Zone 30 ou 20, dévoiement, plateau, rétrécissement, éclairage spécifique,... |
| **Trottoir** | NON | Trottoir ou accotement en site propre | En site propre | En accotement | En accotement ou intégrés à la circulation |
| **Plantations** | Zone tampon et/ou berme centrale engazonnée | Hautes-tiges en alignement, berme centrale plantée ou engazonnée | Hautes-tiges en alignement, berme centrale plantée ou engazonnée | Hautes-tiges en alignement, massifs arbustifs, haies, engazonnement | Hautes-tiges en alignement ou en isolé, massifs arbustifs, haies, engazonnement |
| **Eclairage** | Fonctionnel autoroutier (sodium basse pression), h = 10-12m | Fonctionnel de type autoroutier (sodium basse pression), h = 8m | De 2 types : Fonctionnel (sodium haute pression) h entre 6 et 8m et plus urbain voire décoratif dans les zones agglomérées, h entre 5 et 6m | Eclairage urbain aux iodures métalliques, h<6,00m | Eclairage urbain ou décoratif aux iodures métalliques, h<5,00m |

## 2. UNE CHARTE D'AMÉNAGEMENT DES ENTRÉES DE VILLAGES

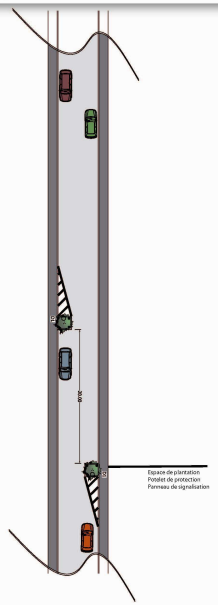
**FP-Ma 3.1 : Charte d'aménagement des entrées de villages**
**- Aménagement de sécurité en zone urbanisée -**




1. Aménagement de sécurité avec zones de stationnement

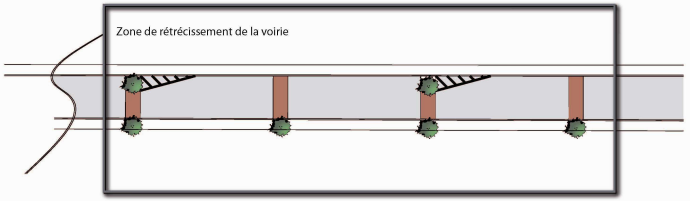


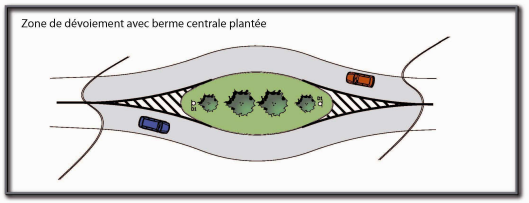

2. Aménagement de sécurité sans zones de stationnement

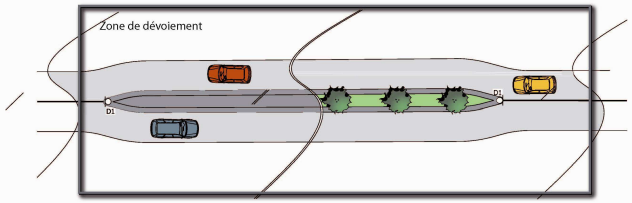


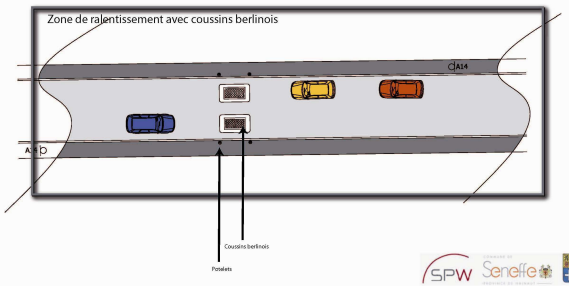

Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et de Manage
Phase III - Fiches-projets
- Novembre 2009 -

**FP-Ma 3.2 : Charte d'aménagement des entrées de villages**
**- Aménagements de sécurité en zone non-urbanisée -**



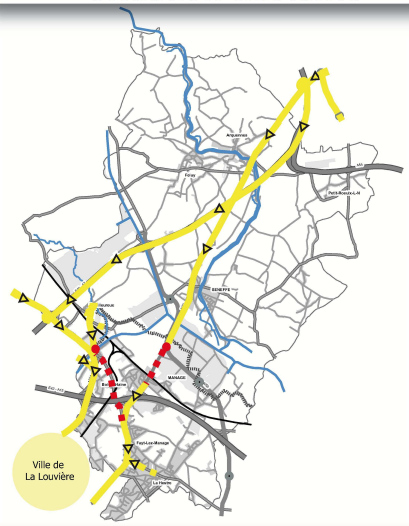

Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et de Manage
Phase III - Fiches-projets
- Novembre 2009 -

### 3. *PLAN DE SIGNALISATION DIRECTIONNELLE SUR LE RÉSEAU ROUTIER RÉGIONAL POUR REJOINDRE LES PÔLES DE LA LOUVIÈRE ET NIVELLES EN ÉVITANT LE TRANSIT PAR LES AXES INTERIEURS DE MANAGE*

| **Enjeux du PiCM** :<br>Protéger les centres agglomérés du trafic de transit. | **Objectif opérationnel du PiCM** :<br>Reporter les flux de transit sur les rocades de contournement (autoroutes et N59). |
|---|---|
| **Description du projet** :<br>Ce projet constitue un des principes de base de la hiérarchie du réseau routier de l'entité. L'adéquation de la signalisation avec la hiérarchie est indispensable pour diminuer le transit par ces trois axes. Il faudra néanmoins tenir compte du Schéma Directeur Régional de la signalisation. | |
| **Justification du projet** :<br>La phase diagnostic a permis de mettre en évidence un trafic « parasite » de plus en plus important au niveau de la N27 essentiellement dû aux déplacements entre les agglomérations de La Louvière et de Nivelles. Cette situation est en partie due à la signalisation directionnelle existante qui encourage les usagers à utiliser ces axes plutôt que les rocades autoroutières et la N59.<br><br>De manière similaire, les axes Bascoup et Industrie/Jolimont/Mariemont sont inutilement engorgés par un trafic de transit (plus local cette fois) du fait d'une signalisation directionnelle non adaptée à certains carrefours clés. | |
| **Localisation** :<br>Communes de Seneffe et Manage | |
| **Tâches à réaliser** :<br>- Réalisation d'une étude de signalisation directionnelle précise afin de déterminer l'emplacement exact et le type de panneaux à installer.<br>- Placement de nouveaux panneaux de signalisation directionnelle.<br>- Modification de la signalisation actuelle au niveau de certains carrefours. | |

# FP-Ma 4 : Etude de la signalisation directionnelle sur le réseau routier régional - Jalonnement vers La Louvière -

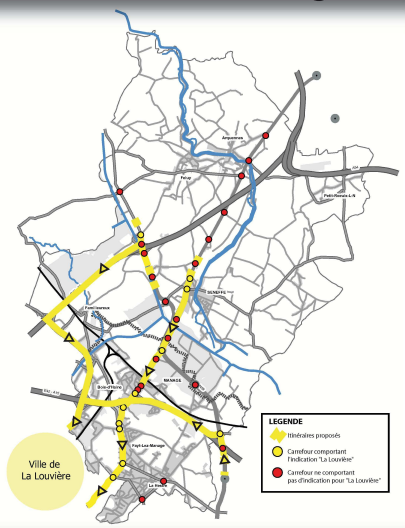
## Signalisation directionnelle Situation existante




**Axes préférentiels actuels :**
- E19 / A501 en venant de Bruxelles, Nivelles et Mons
- N27 en venant de Nivelles, Seneffe et la Hestre

➡ **Report du trafic de transit vers La Louvière sur la N27**

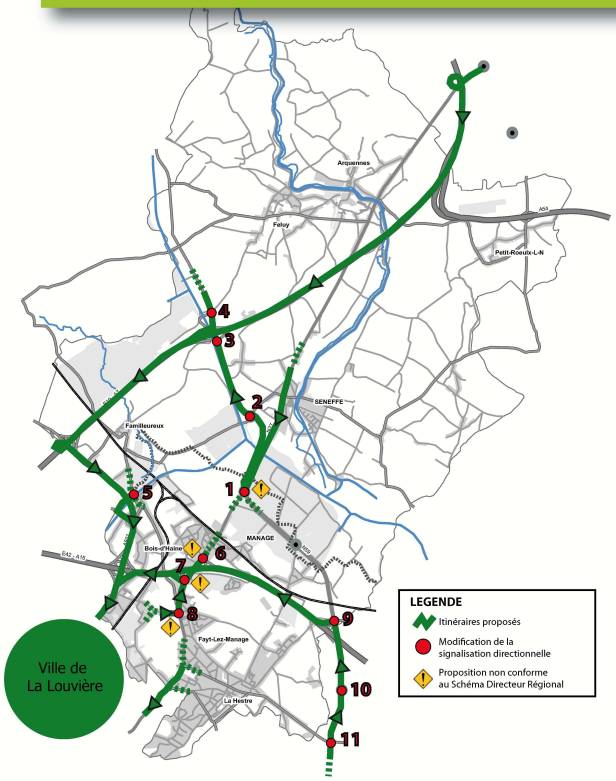
## Signalisation directionnelle Schéma Directeur Régional




**Axes préférentiels préconisés :**
- E42 en venant de Chapelle-Lez-Herlaimont
- E19 en venant de Ronquières et Seneffe
- N27 en venant de Seneffe

➡ **Report du trafic de transit vers La Louvière sur la N27**

## Signalisation directionnelle : Recommandations du PiCM




**Axes préférentiels préconisés :**
- E19/A501 en venant de Bruxelles, Nivelles, Ronquières
- N59/E19/A501 en venant de Seneffe
- N59/E42 en venant Chapelle-Lez-Herlaimont
- N27/E42 depuis Manage et Fayt-Lez-Manage

➡ **Diminution du trafic de transit sur la N27 au niveau de Manage et de Fayt-Lez-Manage**

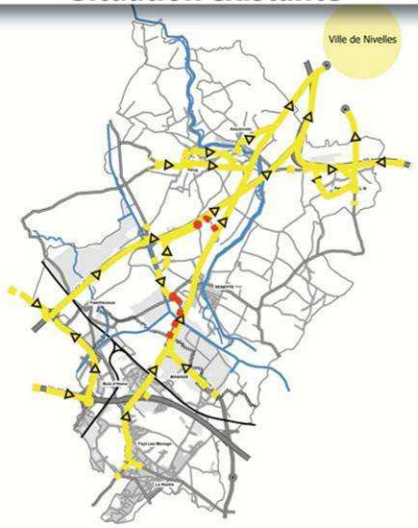
➡ **Diminution du trafic de transit sur les axes Bascoup / Jolimont / Industrie / Mariemont**



Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe-Manage - Résumé non technique - Version finale
Survey & Amenagement sa - Mai 2010
\\Survsnt201\datas\Dossiers Urba\0843_Seneffe-Manage_PiCM\Etude\Résumé non technique\0843_resume_non_technique_janvier2010.doc

# FP-Ma 4: Etude de la signalisation directionnelle sur le réseau routier régional - Jalonnement vers Nivelles -

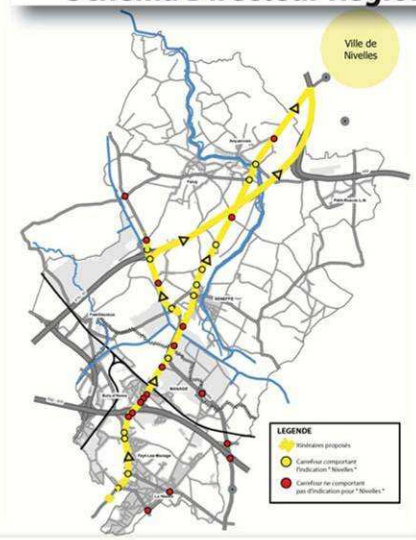
## Signalisation directionnelle Situation existante




**Axes préférentiels actuels :**
- **A501/E19 en venant de Mons et La Louvière**
- **N27 en venant de La Louvière, Fayt-Lez-Manage, Manage, Chapelle-Lez-Herlaimont et Seneffe**

➡ **Report du trafic de transit vers Nivelles sur la N27**

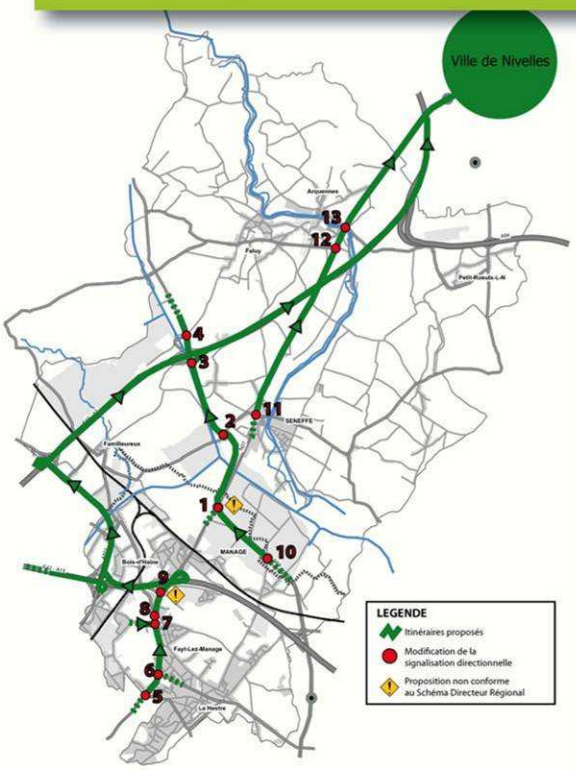
## Signalisation directionnelle Schéma Directeur Régional




**Axes préférentiels préconisés :**
- **E19 en venant de Ronquières et Seneffe**
- **N27 en venant de La Louvière, Fayt-Lez-Manage, Manage, Chapelle-Lez-Herlaimont et Seneffe**

➡ **Report du trafic de transit vers Nivelles sur la N27**

## Signalisation directionnelle : Recommandations du PiCM

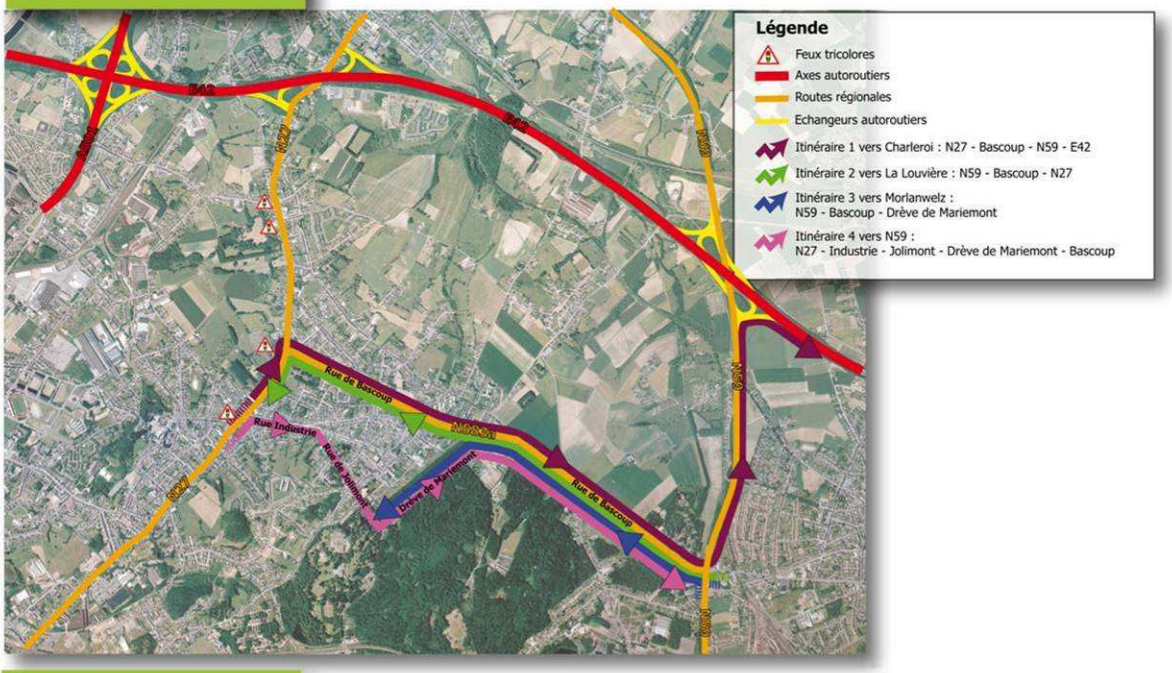



**Axes préférentiels préconisés :**
- **E42/A501/E19 en venant de La Louvière et Fayt-Lez-Manage**
- **E19 en venant de Mons**
- **N59/E19 en venant Chapelle-Lez-Herlaimont, Manage et Ronquières**
- **N27 en venant de Seneffe**

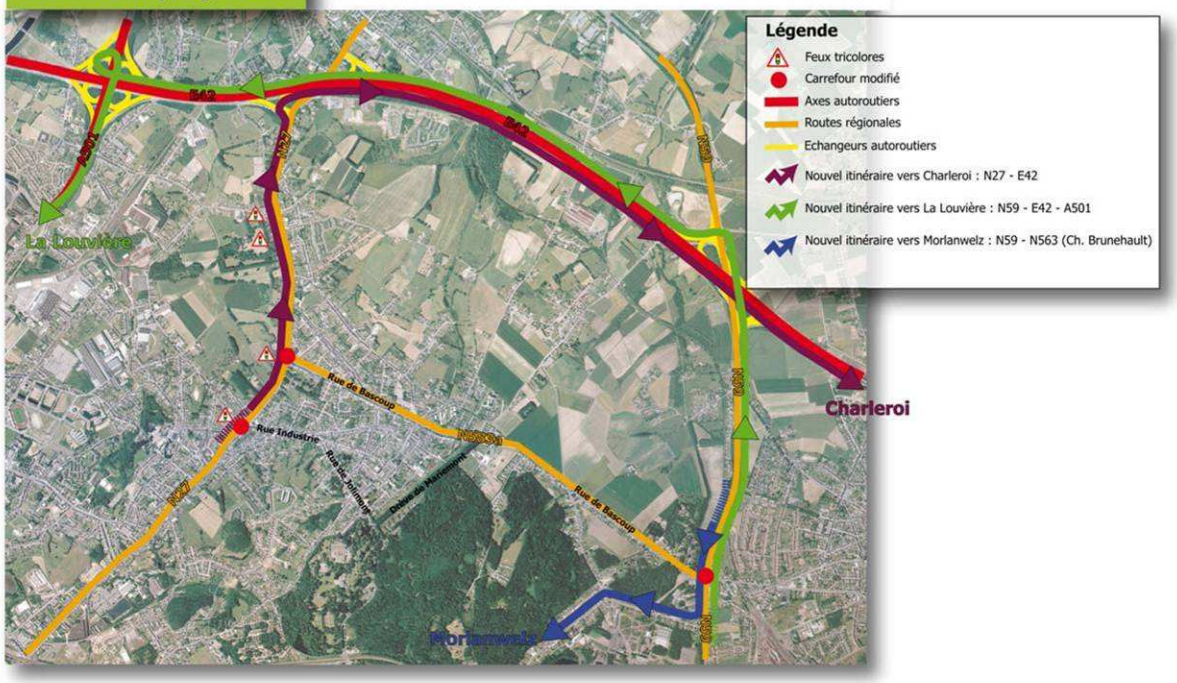
➡ **Diminution du trafic de transit sur la N27 au niveau de Manage et de Fayt-Lez-Manage**

# FP-Ma 4 : Etude de la signalisation directionnelle - Diminution du trafic de transit au niveau des axes Bascoup / Industrie/Jolimont/Drève de Mariemont -

## Situation existante

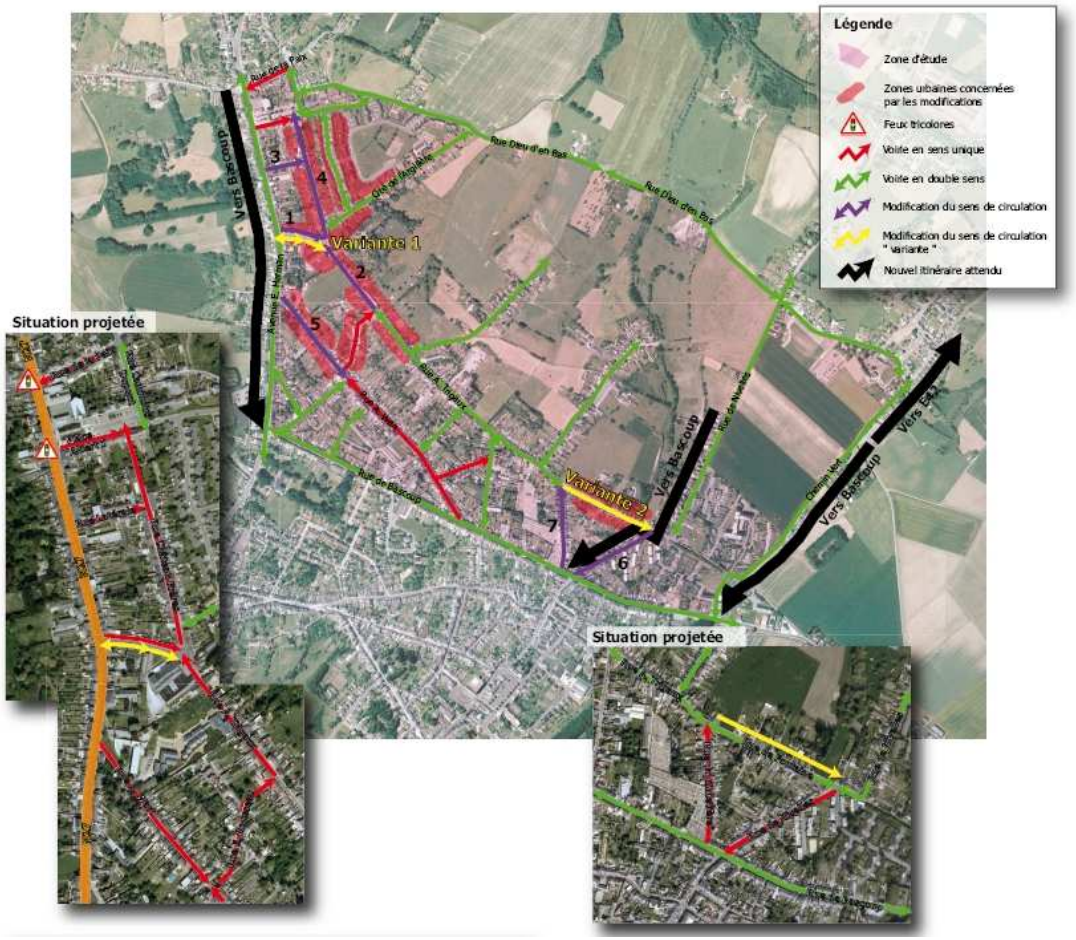



## Situation projetée



## 4. PLAN DE CIRCULATION LOCALE POUR LE QUARTIER BELLECOURT

### FP-Ma 5.1 : Plan de Circulation locale
### - Quartier Bellecourt : modification des sens de circulation -




**Interventions**

**1.** Mise en sens unique du tronçon de la rue A. Trigaux situé entre la N27 et la rue Château Frères.
Objectif : Eviter le trafic de transit sur la rue A. Trigaux pour rejoindre la N27.

**Variante 1** : Conservation du double sens sur la première portion de la rue A. Trigaux et mise en sens unique jusqu'au croisement avec la rue Château Frères.
Objectif : Permettre au charroi de l'entreprise X d'accèder directement à la N27 de manière à éviter le transit de celui-ci au niveau des voiries voisines.

➡ Avantage : Accès direct à la N27 pour le charroi de l'entreprise X. Evite le trafic poids lourd sur les rues voisines (Châteaux Frères, Laminoirs Dupont et de la Paix).

➡ Inconvénient : Risque de non respect du sens unique si aménagement non adéquat.

**2.** Mise en sens unique de la Rue A. Trigaux au niveau du croisement avec la rue Emile Rousseau.
Objectif : Empêcher le trafic de transit en provenance de la N27 d'emprunter la rue A. Trigaux.

**3.** Mise en sens unique de la rue Latérale (entrée uniquement depuis la N27).
Objectif : Eviter le trafic de transit au niveau d'une rue non adaptée et limiter les croisements au niveau de la N27.

**4.** Mise en sens unique de la rue du Château Frères.
Objectif : Création d'une boucle de circulation et la rue Château Frères.

**5.** Inversion du sens unique au niveau de la rue A. Wart jusqu'au croisement avec la rue Emile Rouseau.
Objectif : Eviter que le trafic de transit ne se reporte sur la rue A. Wart

**Interventions**

**6.** Inversion du sens interdit de la portion de la rue de Nivelles située à hauteur de la Cité de la Briqueterie.
Objectif : Reporter le trafic de transit de la rue A. Trigaux sur la rue de Bascoup.

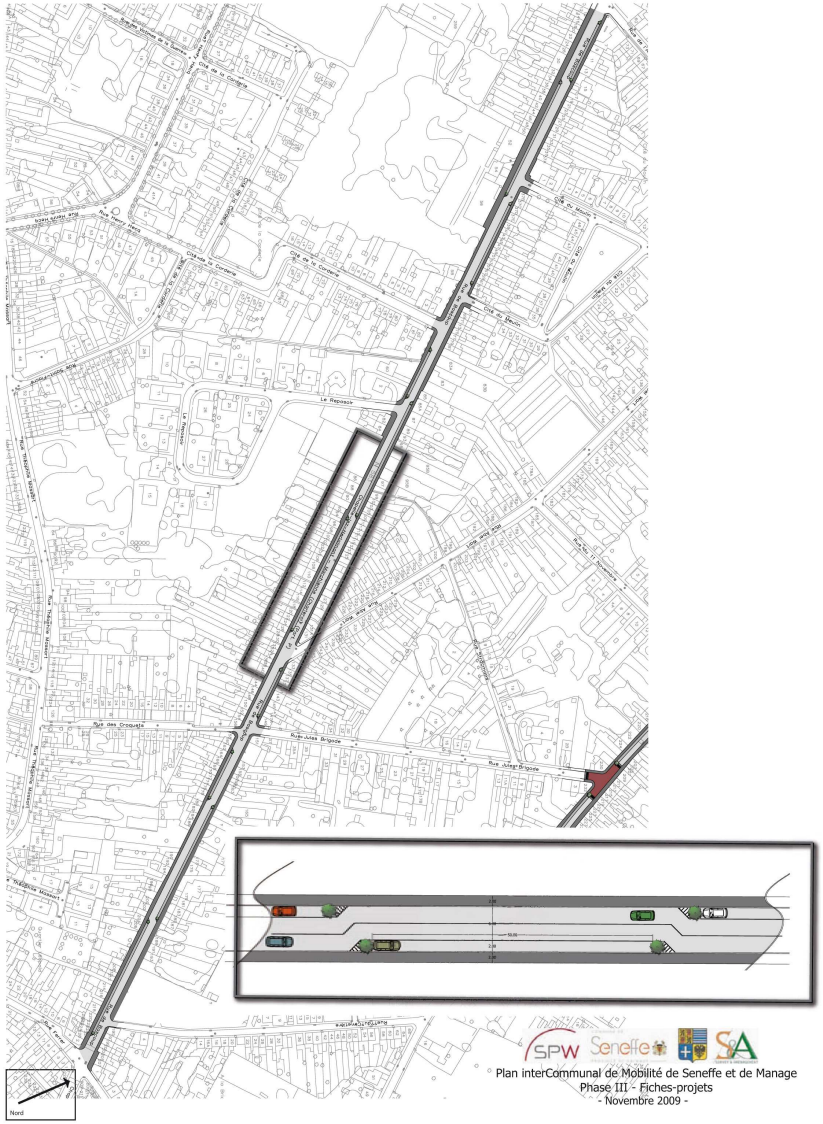
**7.** Inversion du sens interdit de la rue du Cimetière.
Objectif : Création d'un accès à la rue A. Trigaux depuis la rue de Bascoup.

**Variante 2** : Mise en sens unique de la rue de Fontaine.
Objectif : Empêcher le trafic de transit en provenance de la rue de Nivelles sur la rue de Fontaine et A. Trigaux.

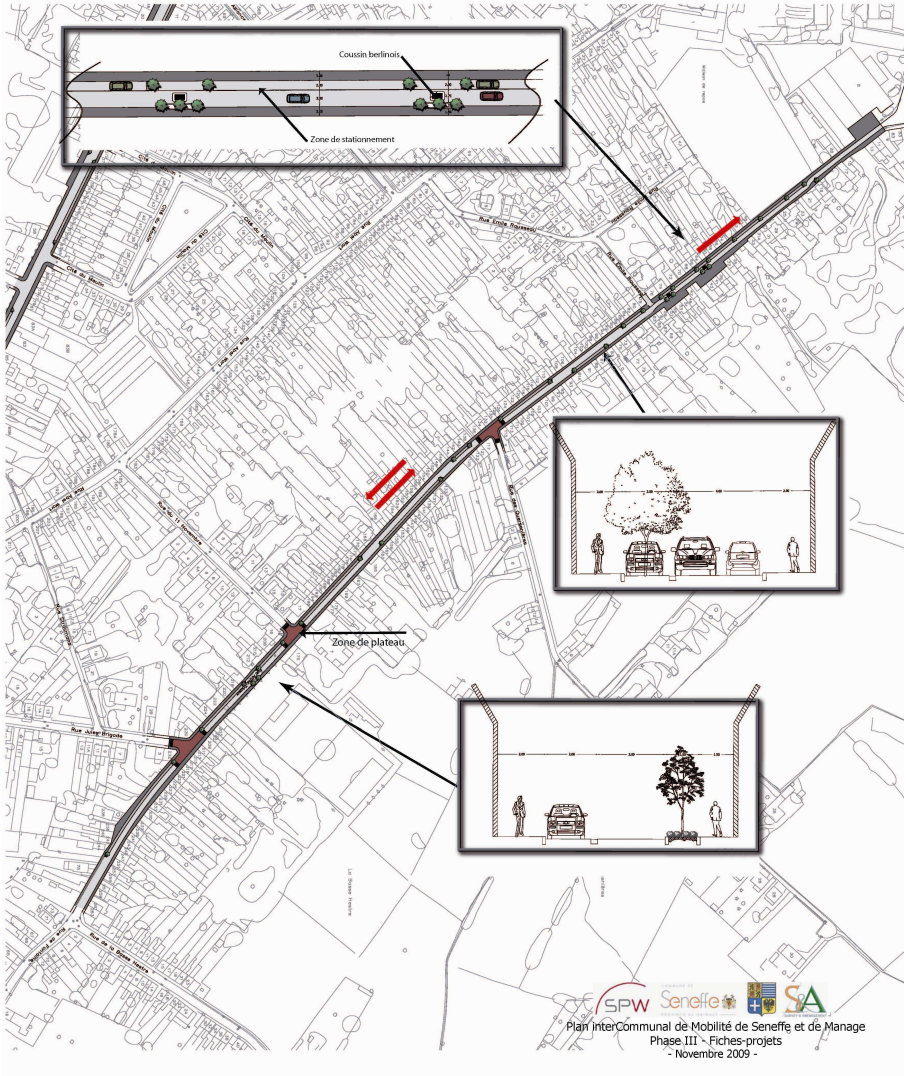
➡ Avantage : Pas de trafic de transit sur la rue A. Trigaux en provenance de la rue de Nivelles.

➡ Inconvénient : Mobilité des habitations de la rue de Fontaine perturbée.

## FP-Ma 5.2 : Principes d'aménagement de voirie
### - Aménagements de la Rue de Bascoup entre la Rue du Cimetière et l'Avenue Emile Herman [N27] -



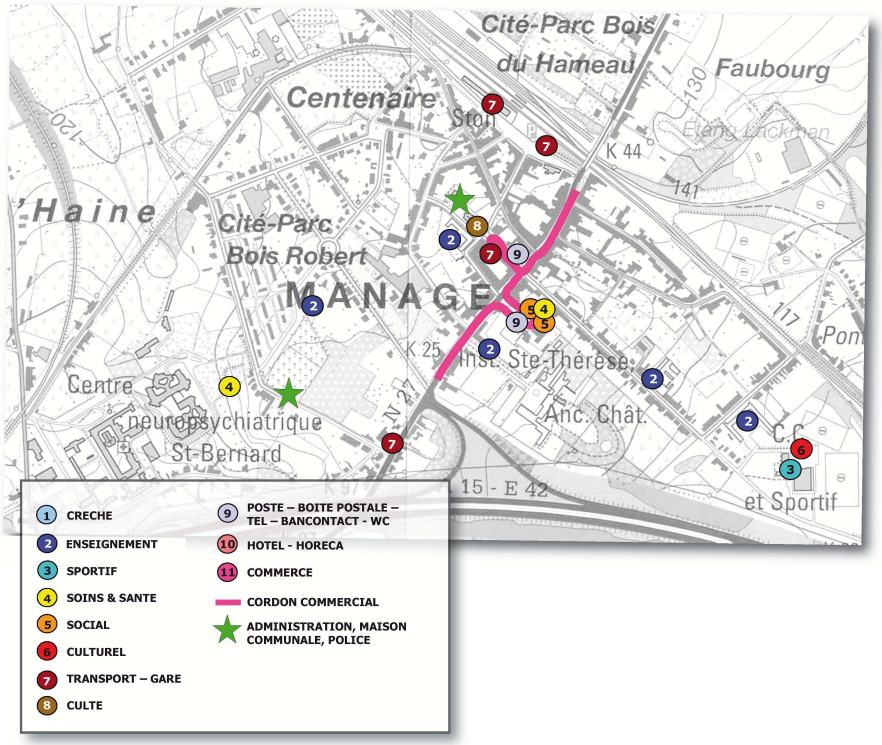

## FP-Ma 5.2 : Principes d'aménagement de voirie
### - Aménagement de la rue Arthur Trigaux -



## 5. CRÉATION D'UNE BOUCLE DE CHEMINEMENT POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE DANS LE CENTRE DE MANAGE

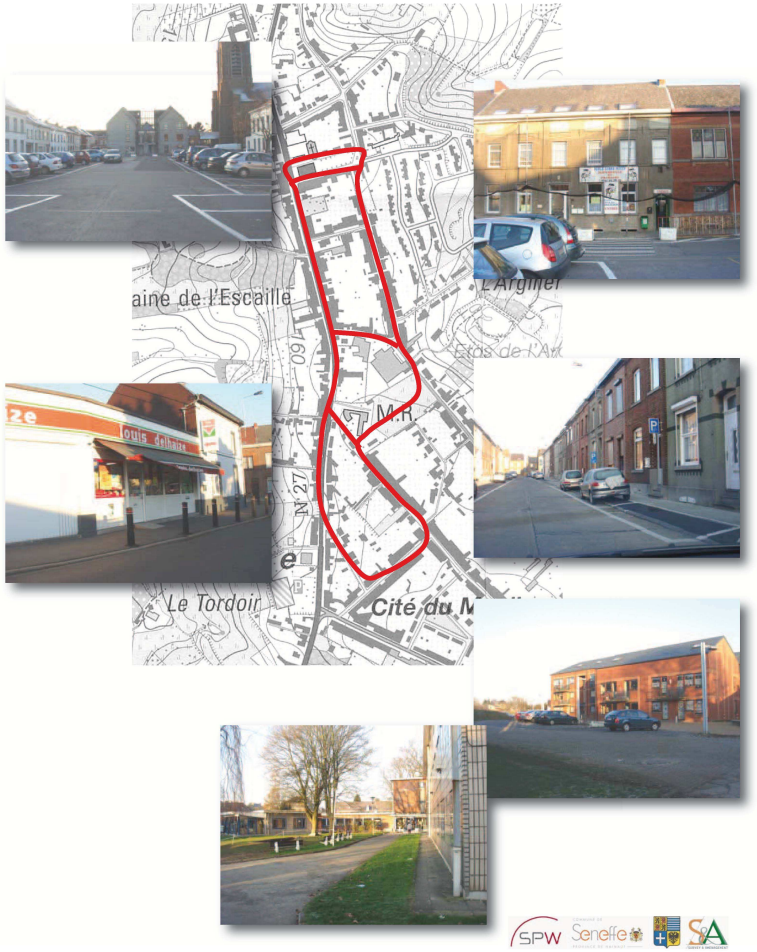
**FP-Ma 6.1 : Création de boucles de cheminement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) dans le centre de Manage**
**- Plan des itinéraires proposés -**

**FP-Ma 6.1 : Création de boucles de cheminement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) dans le centre de Manage**
**- Localisation et identification des principaux pôles d'intérêt -**



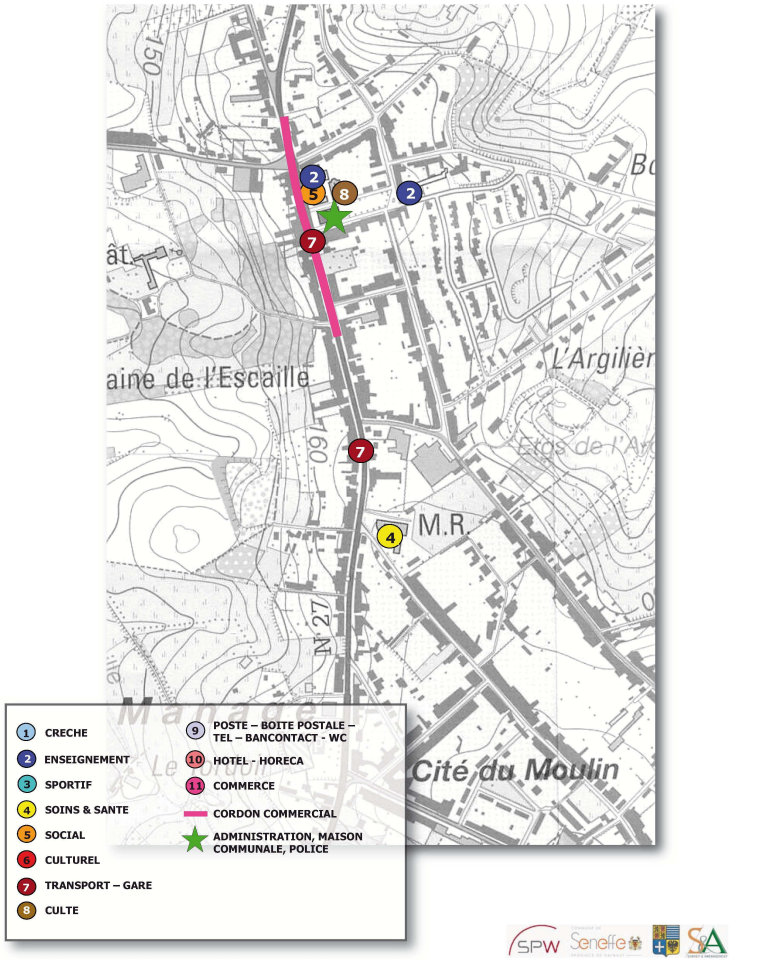
# 6. CRÉATION D'UNE BOUCLE DE CHEMINEMENT POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE DANS LE CENTRE DE FAYT-LEZ-MANAGE

**FP-Ma 6.2 : Création de boucles de cheminement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) dans le centre de Fayt-Lez-Manage**
**- Plan des itinéraires proposés -**




Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et de Manage
Phase III - Fiches-projets
- Novembre 2009 -

**FP-Ma 6.2 : Création de boucles de cheminement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) dans le centre de Fayt-Lez-Manage**
**- Localisation et identification des principaux pôles d'intérêt -**

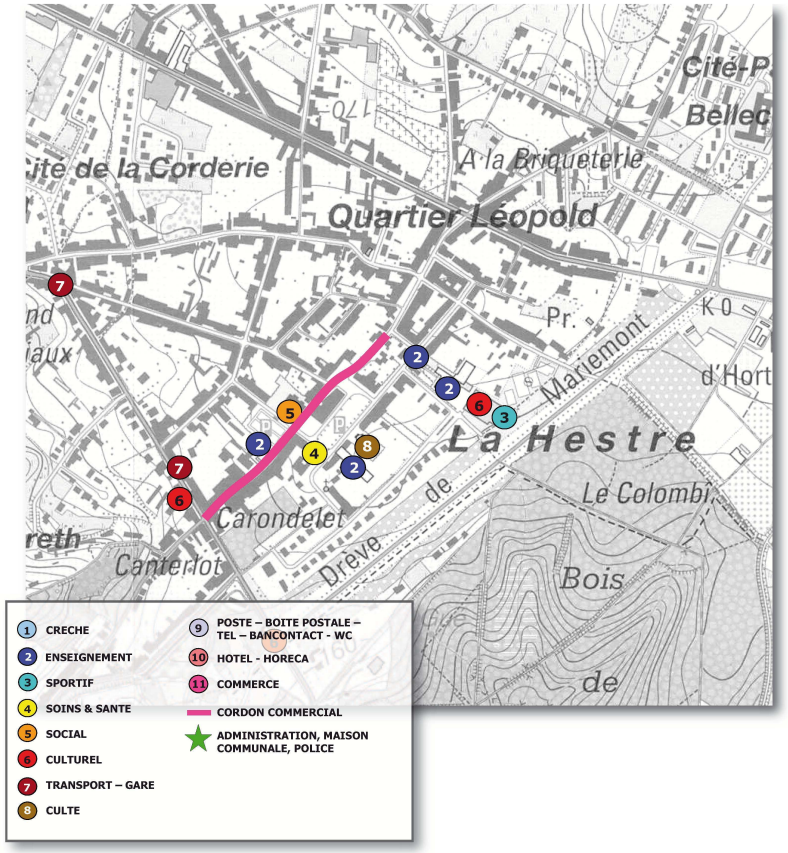



Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et de Manage
Phase III - Fiches-projets
- Novembre 2009 -

# 7. CRÉATION D'UNE BOUCLE DE CHEMINEMENT POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE DANS LE CENTRE DE LA HESTRE

**FP-Ma 6.3 : Création de boucles de cheminement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) dans le centre de La Hestre**
**- Plan des itinéraires proposés -**

**FP-Ma 6.3 : Création de boucles de cheminement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) dans le centre de La Hestre**
**- Localisation et identification des principaux pôles d'intérêt -**




Plan interCommunal de Mobilité de Seneffe et de Manage
Phase III - Fiches-projets
- Novembre 2009 -