Commune d'Ecaussinnes

SPW
Service public de Wallonie

agora

VO!CE
The medium is you

Hip hop !
bougeons autrement
Moli & Mobi

Plan Communal de Mobilité
Commune d'Ecaussinnes

Phase 2 :
Propositions et fiches actions

Juin 2012

Version finale après enquête publique

Ont participé à la rédaction de cette étude :

Paul Plak – Administrateur – Chef de projets

Benoît Baudrier – Chef de projets adjoint

Aurélie Tilmant – Chargée d'études

agora
ETUDES

Rue Montagne aux Anges, 26
B - 1081 Bruxelles
T. **+32 2 779 13 55**
F. +32 2 779 22 75
agora@agora-urba.be
www.agora-urba.be

Table des matières

1 Introduction 5

2 Rappel des enjeux 6

2.1 La gestion du développement économique et urbain du territoire 6

2.2 Le renforcement de l'offre de transports publics 6

2.3 L'organisation des modes de déplacements doux 7

2.4 Améliorer la circulation routière en termes de stationnement, de trafic, de sécurité pour une meilleure qualité du cadre de vie 7

2.5 Spatialisation des enjeux et objectifs du PCM d'Ecaussinnes 8

2.6 Identification des pôles générateurs à desservir 9

3 Evolution future de la mobilité sur Ecaussinnes 10

3.1 Projets urbains en cours ou programmés 10

3.2 Estimation pour Ecaussinnes 13

4 Transports privés 15

4.1 Le contexte 15

4.2 Objectifs poursuivis 15

4.3 Classification des voiries 16

4.4 Hiérarchisation du réseau routier proposée 22

4.5 Proposition de catégorisation des voiries 23

4.6 Une nouvelle fonction pour l'axe chaussée de Braine – rue Belle Tête – rue Anselme Mary 24

4.7 La rue de Restaumont moins impactée par le trafic de transit 29

4.8 Propositions d'intervention sur l'axe chaussée de Braine – rue Belle Tête – rue Anselme Mary 30

4.9 Pacifier la circulation motorisée sur la commune 52

4.10 Circulation des poids lourds 55

5 Stationnement 65

5.1 Mise en œuvre de la nouvelle réglementation relative au stationnement alterné 65

5.2 Organisation du stationnement 65

5.3 Stationnement des poids lourds 71

6 Covoiturage 72

6.1 Localisation des parkings de covoiturage 73

6.2 Signalétique 75

6.3 Accès pour les modes doux 75

6.4 Faciliter la rencontre entre les covoitureurs 75

7 Les transports publics 76

7.1 Transports en commun routiers : le TEC 76

7.2 Transports en commun ferroviaire : la SNCB 85

8 Les modes doux 88
8.1 Un réseau cyclable visible et sécurisé 89
8.2 Aménagements pour piétons et personnes à mobilité réduite (PMR) 119

9 Propositions d'interventions 123
9.1 Réseau routier : mise en œuvre de la hiérarchie 123
9.2 Mise en œuvre de la catégorisation 136
9.3 Stationnement 142
9.4 Modes doux 145
9.5 Transport en commun 164
9.6 Circulation, stationnement et modes doux : intervention dans les villages 168

10 Planification des interventions 234

11 Services en mobilité 235
11.1 Plans de déplacements scolaires (PDS) 235
11.2 Plans de déplacements d'entreprises (PDE) 238

12 Remarques issues de l'enquête publique 241

13 Annexes 246
13.1 Annexe I : Impact des projets immobiliers sur la mobilité d'Ecaussinnes 246
13.2 Annexe II : Plan d'aménagement pour la rue Belle-Tête 248
13.3 Annexe III : Aménagement de la place de Marche et de la rue Vandervelde 251
13.4 Annexe IV : Aménagement de la rue Victor Cuvelier 253
13.5 Annexe V : Aménagement de la rue Restaumont 254
13.6 Annexe VI : Aménagement de la rue Formahon 255

1 Introduction

L'objet de la phase 2 de l'élaboration du PCM est de définir les actions concrètes à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés au cours de la phase 1.

Le présent rapport comporte les parties suivantes:

1. La première partie, composée du deuxième chapitre, est un bref rappel des enjeux.

2. La deuxième partie, le chapitre 3, porte sur l'évolution de la mobilité à Ecaussinnes et sur l'impact des différents projets immobiliers sur la mobilité

3. La troisième partie, composée des chapitres 4 à 8, définit la structure des réseaux pour le trafic automobile (poids lourds compris), pour le transport public et pour les modes doux.

4. La troisième partie, composée du 9ème chapitre, présente les actions à mettre en œuvre.

5. Le 10ème chapitre reprend le tableau avec la planification des interventions, qui sera adapté après discussion/validation des actions proposées avec le comité d'accompagnement.

6. Finalement, le dernier chapitre présente une série de services en mobilité.

2 Rappel des enjeux

2.1 La gestion du développement économique et urbain du territoire

Le territoire d'Ecaussinnes bénéficie d'une bonne attractivité en termes d'habitants, comme en témoignent le solde migratoire positif ainsi que les nombreux projets d'habitats en cours de construction ou à venir.

Cette évolution dynamique induit une urbanisation croissante qu'il convient de maîtriser afin qu'elle se développe de façon raisonnée en intégrant déjà les besoins qui vont en découler en termes de mobilité, d'équipements publics, d'écoles….

Cette maîtrise de l'urbanisation semble d'autant plus importante qu'une grande part du territoire se situe encore en surface non bâtie, principalement destinée à l'agriculture. Ces espaces participent à la qualité paysagère et à une partie de l'activité économique d'Ecaussinnes, elle mérite donc une attention particulière dans le contexte d'une urbanisation et d'une mobilité croissante.

Enfin, l'activité pétrochimique, avec le zoning, prend une place importante dans la commune que ce soit en termes d'espace, de développement économique ou encore de trafic routier, surtout avec les camions. Il est donc essentiel de l'intégrer à la réflexion

Nous proposons dès lors, comme objectif, la prise en compte de la dimension **d'aménagement du territoire, en poursuivant sur la voie d'une urbanisation continue** par l'intégration des nouveaux projets d'habitat et d'activités économiques au sein des ensembles urbanisés et le long des axes de desserte des transports en commun en évitant l'étalement urbain.

2.2 Le renforcement de l'offre de transports publics

L'offre TEC semble très convenable au regard de la taille de la Commune. En effet, elle permet de desservir les principaux noyaux d'habitat et les centres villageois. Cependant, des faiblesses restent identifiables, notamment pour les liaisons vers le zoning et vers Nivelles. Ainsi, les adaptations suivantes doivent être envisagées :

- **L'amélioration quantitative et qualitative en complétant l'offre TEC pour les déplacements internes à la commune**
- **Le renforcement de l'offre TEC le week-end**
- **Le renforcement des liaisons entre Ecaussinnes et Nivelles**
- **Le développement d'une desserte du zoning**
- **L'amélioration qualitative des points d'attente et d'accueil, que ce soit pour le bus ou le train, en termes de convivialité, d'intermodalité, d'usage et d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite**

2.3 L'organisation des modes de déplacements doux

Le territoire d'Ecaussinnes, de par les distances relativement courtes entre les noyaux d'habitats et les centres, permet d'envisager une grande partie des déplacements quotidiens à pieds et/ou à vélo.

Malheureusement, la commune ne possède pas de réels aménagements (signalétique, marquage, sécurisation…) permettant de valoriser les modes de déplacements doux, et plus particulièrement le vélo.

- Dès lors, il conviendrait **d'organiser les modes de déplacements doux afin de permettre une réelle continuité piétonnes et cyclables entre les différents noyaux urbains**
- **Améliorer les liaisons entre Ecaussinnes et les communes voisines** en termes de déplacements doux

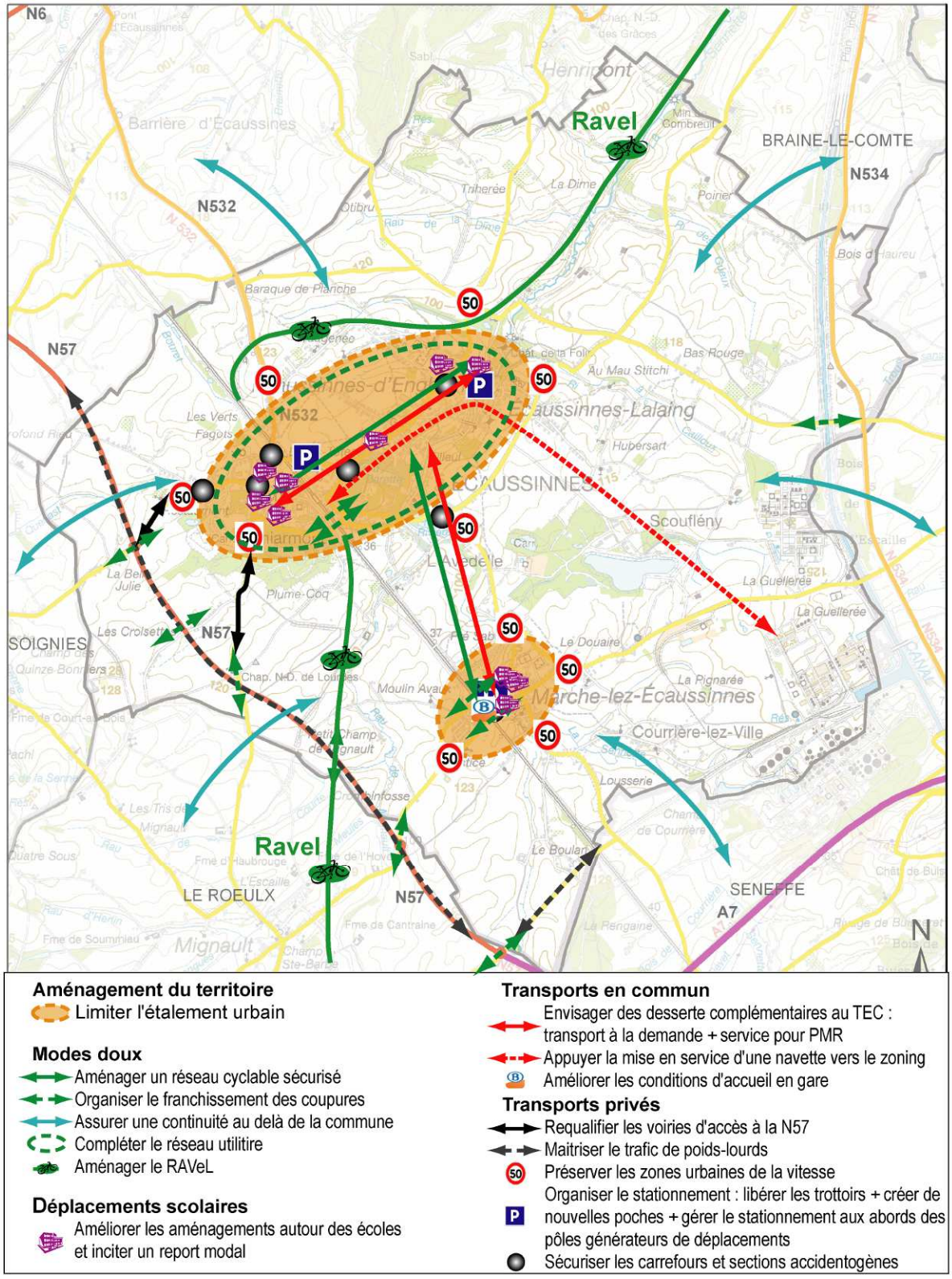
2.4 Améliorer la circulation routière en termes de stationnement, de trafic, de sécurité pour une meilleure qualité du cadre de vie

Ecaussinnes bénéficie d'une bonne accessibilité ainsi que d'une bonne connexion avec sa Province, et avec les pôles urbains majeurs à l'échelle nationale (Mons, Bruxelles). Elle est desservie par des réseaux routiers de différents niveaux qui répondent également aux besoins de déplacements intracommunaux.

- **Formaliser la hiérarchie du réseau viaire** existant afin d'appuyer la fonction de chacune et réfléchir aux aménagements permettant d'y arriver
- **Lutter contre le trafic de transit** dans les zones urbanisées en effectuant un report vers la N57
- **Réfléchir à une plus grande sécurisation des voiries principales faisant le lien entre les différents noyaux d'habitat et avec les territoires alentours** afin de baisser la vitesse de circulation, notamment au niveau des entrées de ville.
- **Améliorer qualitativement l'offre de stationnement** afin de réduire le stationnement illicite

2.5 Spatialisation des enjeux et objectifs du PCM d'Ecaussinnes

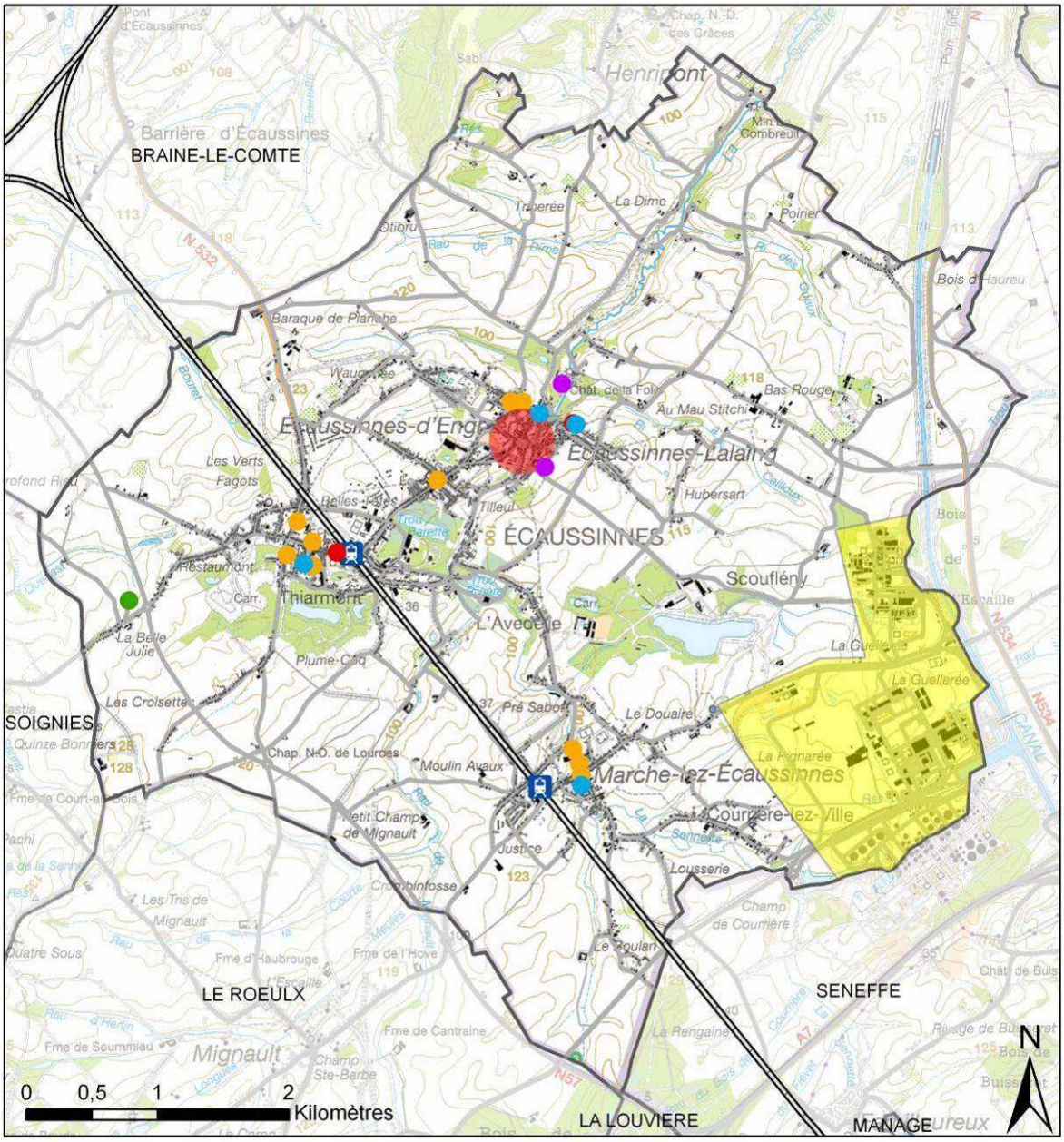
Carte 1 : enjeux et objectifs du PCM d'Ecaussinnes

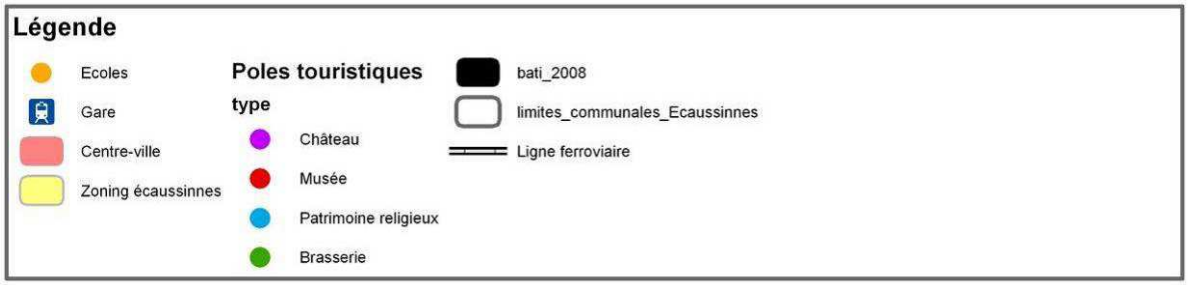


2.6 Identification des pôles générateurs à desservir

Les pôles générateurs de déplacements présents sur Ecaussinnes ont été identifiés. Il s'agit des écoles, des gares, du centre-ville et du zoning. Les pôles touristiques ont également été recensés : châteaux, musées, patrimoine religieux et la brasserie.

Carte 2 : pôles à desservir





3 Evolution future de la mobilité sur Ecaussinnes

3.1 Projets urbains en cours ou programmés

La commune d'Ecaussinnes connaît actuellement un développement démographique important qui se traduit par la réalisation de nombreux projets immobiliers. Ces derniers prennent différentes formes : collectifs, maisons mitoyennes, lotissements, etc. et des ampleurs diverses.

Ce dynamisme démographique s'explique notamment par la présence d'infrastructures de transports de grand gabarit (autoroute, voies ferrées) qui permettent de relier facilement Ecaussinnes et les pôles urbains d'importance régionale (La Louvière, Charleroi, Mons, Nivelles, etc.) ainsi que Bruxelles.

L'arrivée de nouveaux habitants sur le territoire communal générera de nouvelles demandes en déplacements en mobilisant différents moyens de transport : voiture, bus, train, etc.

3.1.1 Localisation des projets urbains en cours ou programmés

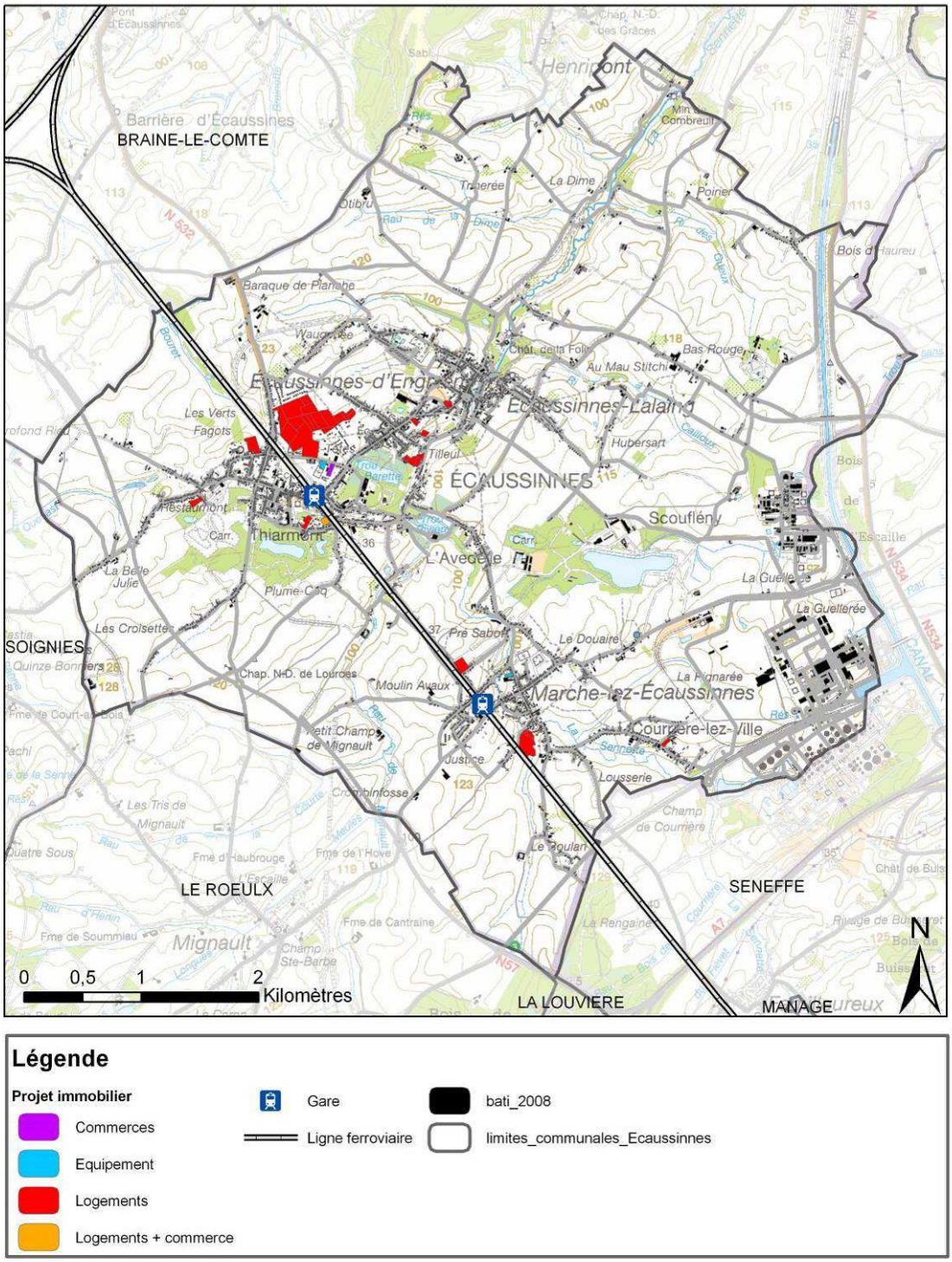
Les projets urbains en cours ou programmés sur Ecaussinnes se localisent essentiellement au sein des noyaux urbains. Ils se développent dans la continuité du tissu urbain existant et ne génèrent pas une urbanisation excentrée et isolée.

Les projets suivants ont pu être ainsi identifiés sur la commune :

- Surfaces commerciales
  - Rue Bel Air ➔ Supermarché
  - Rue du Tunnel ➔ Magasin de vélo
- Equipements
  - Rue Bel Air ➔ Crèche
  - Rue de l'Avedelle ➔ Agrandissement de l'implantation scolaire (Ecole Communale de Marche)
- Logements
  - Rue Bel Air ➔ 160 lots
  - Boulevard de la Sennette ➔ 32 logements
  - Rue Cuvelier ➔ 26 appartements
  - Rue de la Marlière ➔ 23 logements
  - Rue du Daim ➔ 15 logements
  - Rue Thiarmont ➔ 12 logements
  - Rue Breda ➔ 8 logements
  - Rue Lefort➔ 8 logements
  - Rue de la Haie ➔ 7 logements
  - Rue de la Banière ➔ 7 logements
  - Rue du Roi Albert ➔ 5 logements
  - Rue du Tunnel (au-dessus du magasin de vélo) ➔ 4 logements
  - Rue Godefroid Perniaux ➔ 2 logements

Les projets sont essentiellement des projets de logement qui répondront à la demande de nouveaux arrivants sur Ecaussinnes. Ce sont ainsi plus de 300 logements qui seront créés dans les prochaines années, ce qui correspond à environ 700 nouveaux habitants. Ces nouveaux habitants vont se déplacer et générer des flux supplémentaires sur le territoire communal.

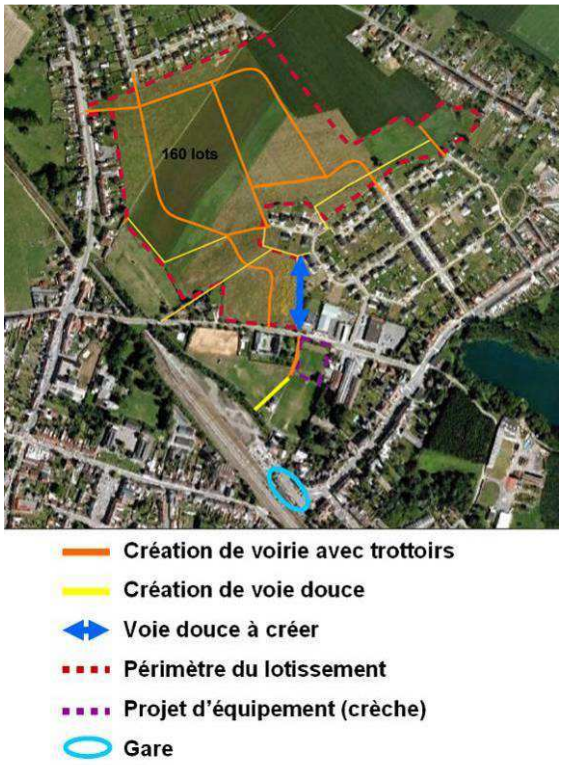
Carte 3 : projets immobiliers sur Ecaussinnes



3.1.2 Impact des projets urbains en cours ou programmés sur la mobilité

Parmi les différents projets immobiliers envisagés sur Ecaussinnes, seule la deuxième phase du lotissement Bel Air aura un impact significatif sur la mobilité. En effet, ce sont 160 lots qui sont envisagés au sein d'un périmètre compris entre la chaussée de Braine, la rue Bel Air et la rue Jean Jaurès.

La localisation de cette future opération d'habitation à proximité immédiate de la gare d'Ecaussinnes présente un atout certain pour les futurs résidants. De plus, des cheminements piétons sécurisés permettront de rejoindre le lotissement et la gare.



En termes de flux générés et compte-tenu du profil de mobilité de la commune, les flux sortant de ce nouveau quartier le matin se dirigeront essentiellement sur l'axe chaussée de Braine – rue Belle Tête – rue Anselme Mary, axe déjà fortement fréquenté actuellement.

En prenant comme hypothèse qu'un lot correspond à une habitation et donc un ménage, le futur lotissement regroupera environ 380 habitants[1]. En supposant que le taux de motorisation des nouveaux ménages soit identique à celui de la commune (49%), ce sont près de 190 véhicules qui quitteront le quartier chaque matin. En considérant que l'heure de pointe du matin s'étale sur deux heures, le lotissement génèrera près d'une centaine de véhicules par heure. Ceux-ci se dirigeront en grande partie vers l'axe chaussée de Braine – rue Belle Tête – rue Anselme Mary, ce qui viendra charger davantage cet axe.

Les autres projets urbains n'auront qu'un impact limité sur la mobilité d'Ecaussinnes. Ils sont repris en annexe.

[1] Application de la taille moyenne des ménages de la commune : 2,41 personnes par ménage. (Source : PCDR)

3.2 Estimation pour Ecaussinnes

Dans le cadre du PCM, nous avons fait une estimation sur base des données disponibles[2] :

- **Evolution de la population[3]**

Nous prenons, en raison du développement résidentiel programmé dans la commune, une hypothèse de croissance de la population de 15% (hypothèse maximale) entre 2005 et 2030. Sur cette base, la population estimée pour Ecaussinnes en 2030 s'élèverait 11 430 habitants.

- **Evolution du nombre de déplacements/personne/jour[4]**

Le nombre de déplacements par personne et par jour devrait passer d'environ 2,6 en 2005 à 3,4 en 2030. Pour la population écaussinnoise de 2005, le nombre de trajets s'élevait ainsi quotidiennement à 25 850. En 2030, avec une progression de 30% des déplacements, ce sont 33 600 trajets qui seront réalisés tous les jours par les habitants d'Ecaussinnes, c'est-à-dire 7 750 déplacements quotidiens supplémentaires.
Par conséquent, cette tendance induira un volume supplémentaire d'environ 650 déplacements en heure de pointe en 2030. En sachant que 70% (moyenne Belge) des déplacements s'effectuent en voiture particulière (conducteur ou passager), c'est environ 460 véhicules particuliers supplémentaires aux heures de pointe que la commune d'Ecaussinnes devra absorber.

- **Evolution du taux de motorisation**

Le taux de motorisation en 2009 atteignait les 5 véhicules pour 10 habitants à Ecaussinnes. En se basant sur son évolution depuis 1995 (7% en 10 ans), le taux de motorisation devrait atteindre environ 5,7 véhicules pour 10 habitants en 2030. Toutefois, cette évolution va vraisemblablement se stabiliser aux alentours de 5,5 à 6 en Belgique en fonction, entre autre, du niveau de vie de la population et des catégories d'âge les plus représentées dans la commune.

- **Evolution de la distance moyenne par déplacement**

Ce facteur varie très fortement d'une agglomération à l'autre. Ainsi, la distance moyenne des déplacements devrait augmenter entre 2 et 10% d'ici 2030.

[2] Bureau Fédéral du Plan*, Perspectives à long terme de l'évolution des transports en Belgique : projection de référence,* février 2009
[3] *Perspectives à long terme de l'évolution des transports en Belgique : projection de référence,* « Conformément aux perspectives démographiques officielles, la population totale en 2030 devrait être 14,7 % supérieure à celle de 2005 »
[4] *Perspectives à long terme de l'évolution des transports en Belgique : projection de référence*, Nombre de trajets en 2005 : 9,6 milliards pour 10,5 millions d'habitants en Belgique, soit 960 trajets par an par personne, ce qui équivaut à 2,6 trajets par personne par jour. La progression entre 2005 et estimée à 30%.

- **Evolution des motifs**

Le bureau du plan annonce pour 2030 au niveau national, une augmentation du nombre de déplacement domicile-travail au départ d'Ecaussinnes devrait augmenter jusqu'en 2030 d'environ 15% par rapport à 2005. Le nombre de déplacements domicile-école devrait quant à lui augmenter d'environ 7% d'ici 2030[5].

Quant aux déplacements liés à d'autres motifs, ceux-ci devraient croître d'environ 40% d'ici 2030 par rapport à 2005. Ce phénomène devrait avoir comme conséquence une augmentation du trafic en heure creuse et un étalement des pointes de trafic.

Toutes ces tendances se traduisent par une forte diminution prévisible des déplacements « obligés » au profit des déplacements « choisis ».

Cela aura des conséquences défavorables pour le développement des transports publics qui sont essentiellement utilisés pour les déplacements « obligés ». Les nouveaux besoins de déplacements seront très probablement plus difficilement gérables par les transports collectifs car la mobilité sera de plus en plus étalée dans le temps et l'espace.

La demande de mobilité sur le territoire d'Ecaussinnes devrait ainsi connaître une progression conséquente d'ici 2030. Cette nouvelle demande sera générée par l'arrivée de nouveaux arrivants qui se déplaceront quotidiennement vers leur lieu de travail. Ces déplacements pourront aussi bien se situés sur le territoire communal qu'en dehors.

L'arrivée d'une nouvelle population va générer également une nouvelle demande de déplacements vers les équipements et services de la commune et plus particulièrement vers les écoles.

Par conséquent, il convient de proposer des alternatives à une utilisation individuelle de la voiture car le réseau routier aura des difficultés à absorber l'ensemble des flux supplémentaires.

[5] *Perspectives à long terme de l'évolution des transports en Belgique : projection de référence,* « Les trajets domicile-travail et domicile-école devraient augmenter eux aussi, avec des hausses respectives de 15 et 7 %. »

4 Transports privés

4.1 Le contexte

A Ecaussinnes, la mobilité automobile s'organise sur des voiries de grand gabarit qui bordent le territoire communal. Les autoroutes A7-E19 (Mons-Bruxelles) et A501 (La Louvière) drainent des flux importants de véhicules à destination de pôles urbains d'envergure nationale (Bruxelles) ou régionale (Mons, Nivelles, La Louvière, Charleroi, etc.). Pour atteindre ces deux autoroutes, les habitants d'Ecaussinnes et des communes voisines et particulièrement de Braine-le-Comte peuvent emprunter la N57 qui contourne les noyaux urbains d'Ecaussinnes. Cependant, deux problématiques demeurent identifiables. Tout d'abord, les voiries d'accès à la N57 depuis Ecaussinnes ne sont pas toujours dimensionnées à leur nouvelle fonction (cas de la rue Anselme Mary). De plus, un trafic de transit est observable sur la chaussée de Braine alors qu'il devrait se reporter sur la N57 en amont d'Ecaussinnes.

4.2 Objectifs poursuivis

L'exercice de hiérarchisation des réseaux vise à répondre à des enjeux de desserte et d'accessibilité des territoires et des pôles dans la commune dans un cadre global et cohérent.

Il s'agit de hiérarchiser, à l'échelle du territoire communal, les fonctions des différentes voiries et les modalités de partage entre les modes, en adaptant la gestion de la circulation aux fonctions et en adaptant l'aménagement des voies et des carrefours aux fonctions et à l'environnement urbain.

A chaque type de voirie devront être assorties des spécificités touchant à la capacité d'accueil, à la gestion des intersections, aux priorités accordées aux divers modes, au confort, à la sécurité, au partage des espaces et au jalonnement.

Les aménagements des carrefours entre les différents niveaux du réseau sont essentiels. Certains devront être revus dans leur totalité pour modifier leur fonctionnement, d'autres devront être adaptés pour offrir une plus grande sécurité, d'autres encore devront être créés.

4.3 Classification des voiries

La hiérarchisation identifie et distingue différents niveaux en fonction de l'échelle du territoire pour la desserte desquels ils sont conçus ou sont utilisés.

L'établissement d'une hiérarchisation commune aux différents opérateurs et aux différents modes devrait permettre :

- **dans une logique d'usager**, d'effectuer un choix de mode ou d'itinéraire dans le cadre d'un système lisible dont les qualités et performances sont cohérentes et connues ou attendues;
- **dans une logique de territoire**, d'assurer la desserte et de garantir l'accessibilité mais aussi la protection, en cohérence avec le plan de mobilité ;
- **dans une logique d'Autorité Organisatrice des transports et de maître d'ouvrage** contribuant à la politique des déplacements:
    - de définir et de garantir l'offre et la qualité de service sur un niveau de réseau afin d'orienter vers ce niveau les déplacements correspondant à sa portée;
    - d'assurer une cohérence des différents niveaux de réseaux et des différents modes.

L'enjeu de la hiérarchisation est d'ordonner les attentes, de clarifier les arbitrages à rendre et, in fine, de faire en sorte que pour un déplacement d'une portée définie, le réseau correspondant à cette échelle territoriale soit le plus attractif pour l'usager.

Ainsi, la hiérarchisation articule les dimensions:

- individuelle (attractivité pour l'usager),
- territoriale (territoires à desservir et à protéger),
- collective (fonctionnement et architecture des réseaux à optimiser),
- dans un cadre global et cohérent.

La nomenclature de base du réseau viaire comprend cinq grands niveaux.

Figure 1 : caractéristiques des voiries en fonction de leur hiérarchie

Fonction principale	transit		distribution		desserte
Catégorie du réseau viaire	réseau autoroutier et international	réseau régional de transit	réseau de liaisons intercommunales	réseau collecteur communal	réseau de desserte locale
Niveaux	1	2	3	4	5
	Affectation				
Usagers concernés	VP-PL	VP-PL	VP-PL livraisons	VP livraisons	VP livraisons
Echelle de distances	O/D hors bassin de vie et pays	O/D dans bassin de vie	O/D communes avoisinantes	O/D dans la commune	quartier / village
Enjeux dominants	Ecoulement et fluidité du trafic, rapidité à longue distance	Ecoulement et fluidité du trafic. Accès aux niveaux inférieurs	Renvoi vers les niveaux supérieurs. Maitrise des flux de transit. Fluidité à vitesse adaptée.	Renvoi vers les niveaux supérieurs. Modération des flux et vitesses. Accessibilité des pôles locaux	Forte limitation de la circulation motorisée (flux et vitesses). Accessibilité locale.
	Exploitation (selon contexte, largeurs et visibilité)				
Vitesses maxi autorisées	**120**	120-**90**-70-50-(30)	90-**70**-50-(30)	90-70-**50**-30	50-**30**-20
	Aménagements (selon contexte, largeurs et visibilité)				
Gabarit	2 à 4 voies par sens	1 à 2 voies par sens	1 à 2 voies par sens distinction urbain / peri-urbain / hors agglo	1 à 2 voies par sens distinction urbain / peri-urbain / hors agglo	1 ou 2 voies
Stationnement	aires spécifiques	aires spécifiques	non ou contre-allée, ou longitudinal en contexte urbain 50 km/h max	longitudinal	longitudinal ou autres dispositions
TC	pas d'arrêts	aires spécifiques	aires spécifiques hors agglo, de préférence en chaussée en agglo	arrêts de préférence en chaussée en agglo	non desservi, sauf exceptions
Eclairage	souhaité surtout lors d'échangeurs, éclairage haut	souhaité surtout en zone dense, éclairage haut hors agglo, adapté en agglo	en agglomération, éclairage mi-haut, carrefours et lieux particuliers adaptés	en agglomération, éclairage mi-haut ou bas	en agglomération éclairage bas 4 à 6 m
Traitement paysager	grande échelle, vision large et dégagée permettant les grandes vitesses	grande échelle, vision large et dégagée	à étudier en fonction de l'environnement traversé et de la perception par les automobilistes et modes doux		mise en valeur de la vie locale, qualité paysagère minérale et/ou végétale, qualité de séjour des espaces publics
Gestion	régionale		communale		

Légende : VP = voiture particulière, PL = poids lourds, O/D = origine/destination

4.3.1 Niveau 1 : réseau autoroutier et international

Réseau en site propre développé dans une logique de concentration des trafics, de rectitude des infrastructures et de protection des territoires traversés par rapport aux nuisances générées par ces réseaux. Ce niveau correspond au RGG[6] 1 et 2 de la nomenclature wallonne.

Les entrées et sorties sur les territoires traversés ne se font **que par des échangeurs** qui sont séparés les uns des autres par une distance moyenne de plusieurs kilomètres.

➔ Il n'y a pas de voirie de niveau 1 sur le territoire d'Ecaussinnes, à part sur 400 m la terminaison de l'A501, qui devient aussitôt N57b

4.3.2 Niveau 2 : réseau de transit

Il s'agit du réseau dont les fonctionnalités sont les suivantes:

- échange rapide à l'échelle du bassin de vie quotidien,
- accès au réseau de niveau 1.

Comme pour le niveau 1, les nœuds du réseau peuvent être des échangeurs dénivelés, mais avec une distance interstitielle pouvant être inférieure au km ou de gros giratoires.
Ce niveau correspond au RGG3, mais surtout au RESI[7] I de la nomenclature wallonne.

➔ **La N57 appartient à ce niveau.**

4.3.3 Niveau 3 : réseau de liaison intercommunale

Le réseau de niveau 3 permet les échanges entre les communes avoisinantes et donne accès aux niveaux 1 et 2.

Il est important de noter que l'enjeu de maîtrise des flux mécanisés individuels en milieu urbain concerne principalement le réseau de niveau 3.

Il peut se traduire de la façon suivante:

« Minimiser le trafic sur l'ensemble du réseau de niveau 3 en incitant à rejoindre au plus court, à partir de l'origine, les niveaux 1 et 2, et à revenir sur le niveau 3 qu'au plus près de la destination. »

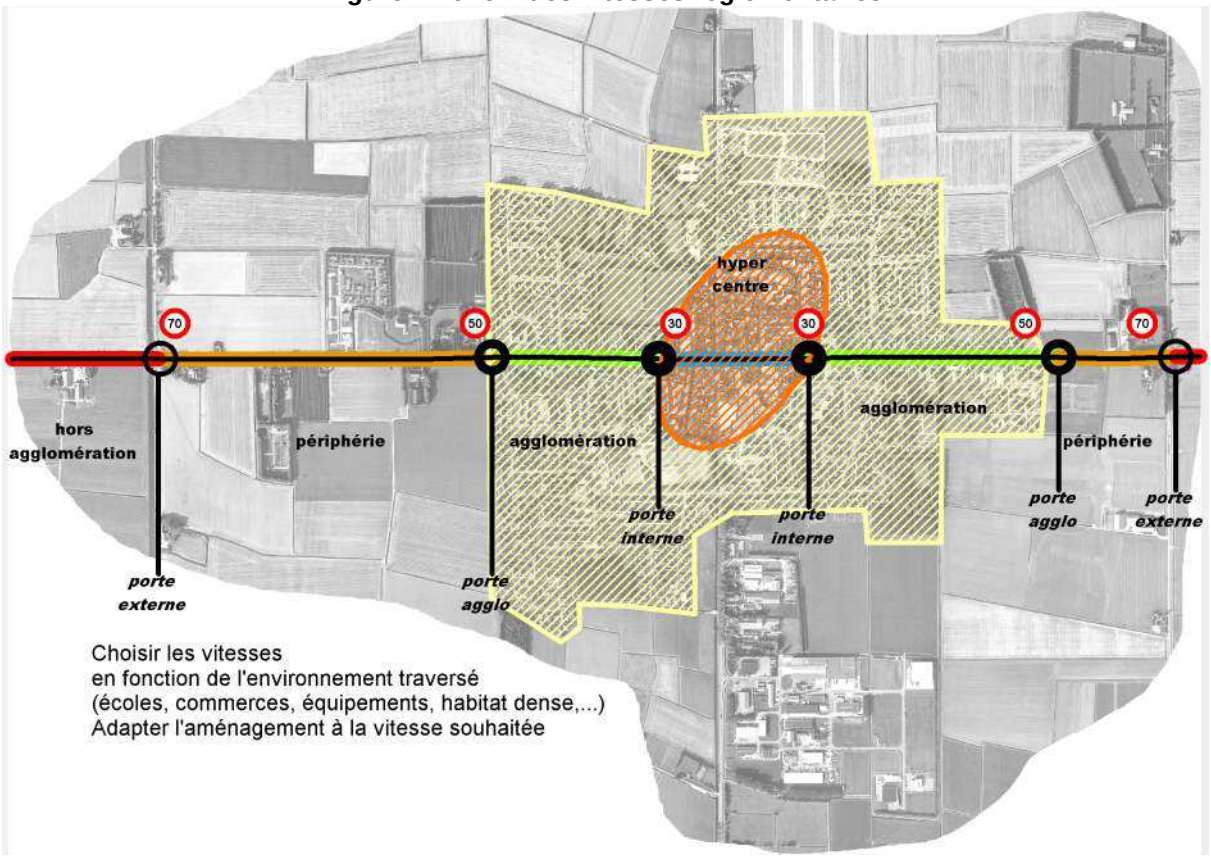
Par conséquent, la bonne organisation du niveau 3 est fortement conditionnée par l'architecture et le bon fonctionnement des réseaux supérieurs.
En outre, le fonctionnement du réseau automobile de niveau 3 est un enjeu principal car c'est essentiellement à ce niveau que s'exerce la concurrence entre les différents modes supportés par le réseau viaire. En conséquence, le réseau de niveau 3 est le lieu privilégié de la gestion des trafics. Notamment, régulation, exploitation et jalonnement doivent tendre à alléger le trafic sur les voiries de niveau 3 au profit des voiries de niveaux supérieurs.

[6] RGG = Réseau à Grand Gabarit
[7] RESI = Réseau Interurbain

Les **nœuds** de ce réseau sont essentiellement des giratoires et des feux tricolores. La présence de ces derniers sera indispensable pour appliquer des principes de régulation du trafic, pour accorder des priorités et sécuriser les traversées des différents modes de déplacements. L'ensemble des carrefours sera doté d'aménagements de sécurité pour les cyclistes (sas vélo, voie de tourne-à-gauche,…).

Les longs linéaires seront aménagés en séquences afin d'éviter des vitesses importantes.

Figure 2 : choix des vitesses réglementaires



Différentes **fonctions** coexistent dans les rues de distribution, le petit transit aussi bien que l'accès. L'aménagement doit qualitativement préserver la vie locale, en particulier en maintenant des vitesses acceptables, même lorsque le niveau de circulation est faible ou de nuit.

Les **espaces piétons** sont largement dimensionnés (min 1,5 à 2 m), séparés de la circulation. Les traversées sont clairement identifiées et sécurisées.

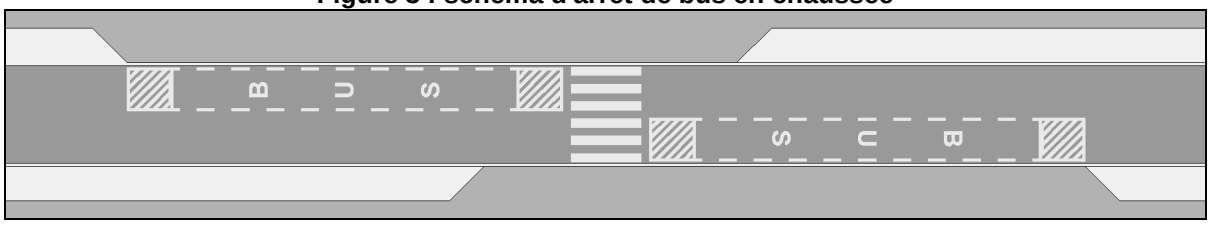
Les **vitesses préconisées** varient entre 90 km/h et 70 km/h pour les pénétrantes (avec peu d'accès riverains et de traversées piétonnes) et 50 km/h pour les voiries en zone urbanisée. Ce niveau devra faire l'objet de contrôles réguliers du respect des limitations de vitesse. Le 30 km/h peut-être utile sur des zones de centre à haute fréquentation piétonne ou à risques particuliers (abords d'école).

Le **stationnement** en chaussée est évité en zone non urbanisée et protégé en zone urbanisée.

Le **traitement paysager** est évidemment fonction de l'architecture de la zone urbaine, mais il doit permettre un partage de la voirie entre les différents usagers et améliorer la lisibilité de la voirie dans son cadre environnemental.

Les **arrêts de bus** se situent de préférence en chaussée, hors des zones de stationnement et sont accompagnés systématiquement de passages piétons.

Figure 3 : schéma d'arrêt de bus en chaussée



➔ **Seule la N534 appartient à ce niveau sur le territoire d'Ecaussinnes, la N532 étant déclassée et intégrée au niveau inférieur, à savoir le réseau collecteur communal.**

4.3.4 Niveau 4 : le réseau de collecteur communal

Ce niveau a pour fonctionnalité de desservir les mailles constituées des réseaux de niveau supérieur. Ce niveau se caractérise par une limitation des volumes de trafic et par des vitesses modérées (50km/h et max. 70 km/h). Il ne doit pas être concurrent des réseaux des niveaux supérieurs.

Le **trafic local** est prépondérant. Ces voiries doivent être interdites aux poids lourds (excepté pour la circulation locale). Le stationnement s'implante longitudinalement sur la chaussée, voire en épis dans les zones commerçantes quand la voirie le permet. En cas de stationnement en épis, il est préférable de l'appliquer en mode inversé pour des raisons de sécurité (la sortie de la place de stationnement offre une meilleure visibilité, le déchargement du véhicule du côté du trottoir,…).

Les **traversées piétonnes** sont clairement marquées et sécurisées (rétrécissement à 5,5 m, éclairage spécifique, aménagement pour les Personnes à Mobilité Réduite,…).

Les **carrefours** sont essentiellement des carrefours prioritaires ou des petits giratoires.

Les éléments de **modération de vitesse** doivent maintenir l'attention des usagers en alerte. Chaque rupture d'urbanisation devra faire l'objet d'un aménagement spécifique du type chicane, giratoire, rupture d'axe, rétrécissement, changement de matériaux,…).

➔ **L'ensemble des voiries permettant de joindre les noyaux urbains entre eux. La N532 est comprise dans ce réseau afin de lui donner une fonction plus locale qu'actuellement et de la protéger du trafic de transit.**

4.3.5 Niveau 5 : les voiries de desserte locale

Ce niveau représente les voiries à usage local. La vitesse y est limitée au maximum à 50 km/h et des zones 30 y sont développées. Le stationnement y est permis sur la chaussée et la circulation est interdite aux poids lourds.

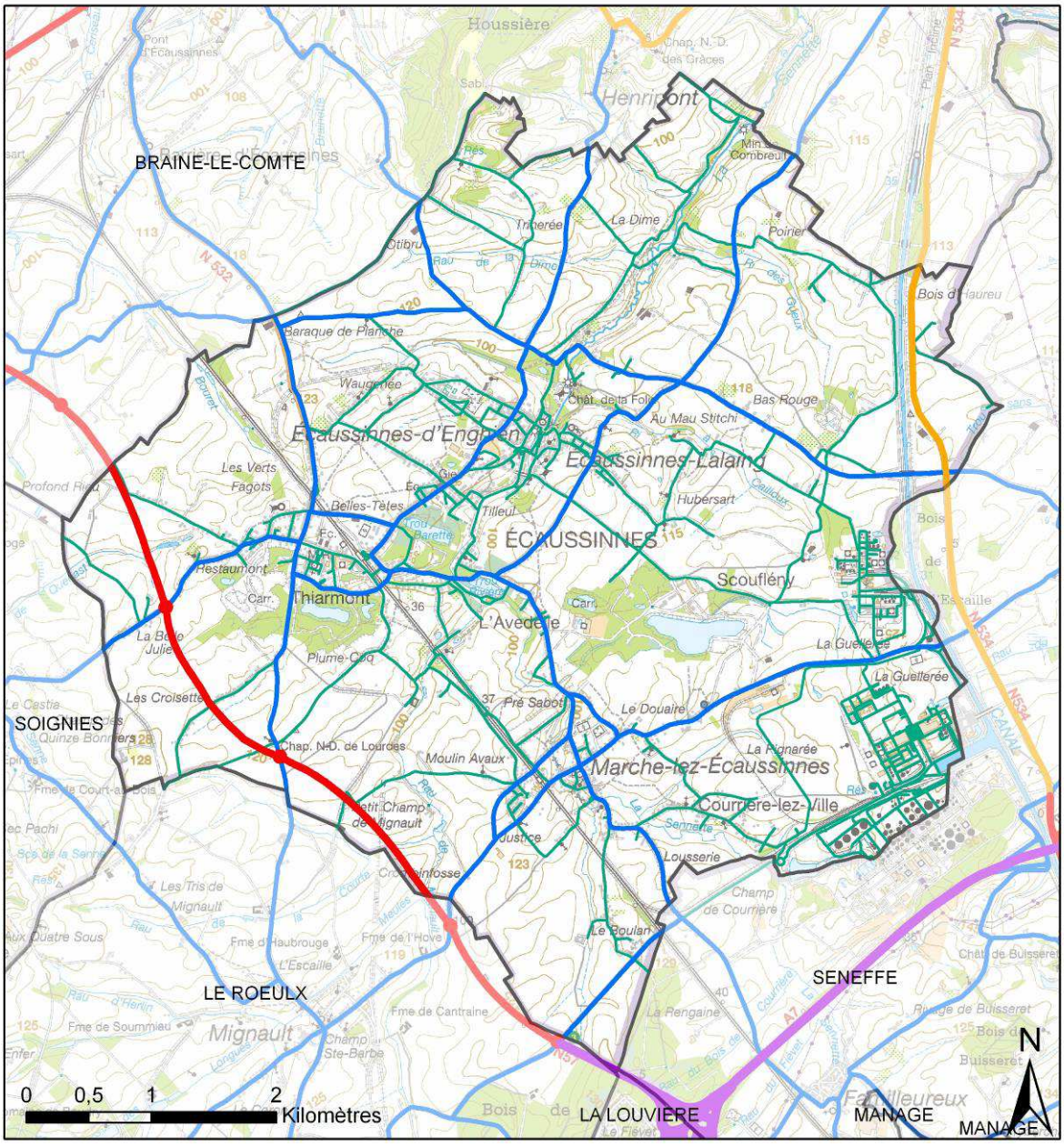
A certaines périodes de la semaine, des sections de la voirie pourront être entièrement réservées aux jeux d'enfants (principe de la zone résidentielle ou de la rue réservée aux jeux).

➔ **L'ensemble des voiries de desserte des quartiers et des écoles communales.**

4.4 Hiérarchisation du réseau routier proposée

Objectif : Hiérarchiser le réseau et adapter l'aménagement des axes routiers afin d'améliorer sa lisibilité

Carte 4 : proposition de hiérarchisation routière



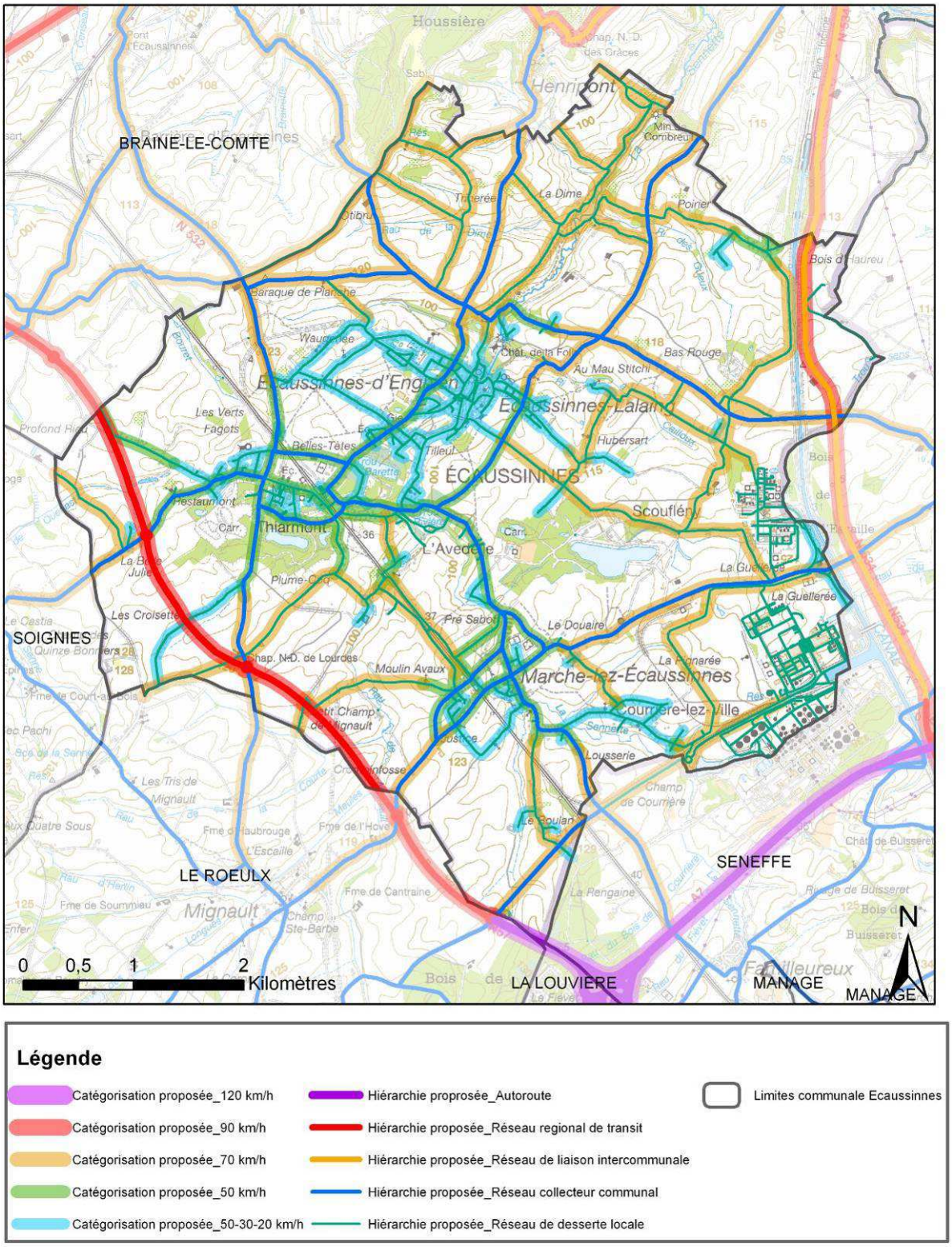
Légende

- Hiérarchie proprosée_Autoroute
- Hiérarchie proposée_Réseau regional de transit
- Hiérarchie proposée_Réseau de liaison intercommunale
- Hiérarchie proposée_Réseau collecteur communal
- Hiérarchie proposée_Réseau de desserte locale
- limites_communales_Ecaussinnes

4.5 Proposition de catégorisation des voiries

Objectif : Maîtriser la vitesse par des aménagements physiques

Carte 5 : proposition de catégorisation



4.6 Une nouvelle fonction pour l'axe chaussée de Braine – rue Belle Tête – rue Anselme Mary

4.6.1 La fonction initiale de la N57 : capter le trafic de poids-lourds

La N57 constitue un contournement d'Ecaussinnes depuis Braine-le-Comte. Elle a été terminée en 2003. Une des fonctions initiales de cette voirie est de capter le trafic de poids-lourds liés aux carrières et d'éviter ainsi qu'il traverse les zones urbanisées, telle qu'Ecaussinnes.

La mise en service de la N57 propose une nouvelle liaison entre Braine-le-Comte et l'autoroute en évitant de traverser Ecaussinnes. L'itinéraire de transit emprunte alors, depuis le centre de Braine-le-Comte, la N6 puis la N57 avant de rejoindre l'A501 et l'A7-E19. Par conséquent, la N532 ne devrait plus avoir une fonction intercommunale mais présenter un caractère plus local (collecteur communal).

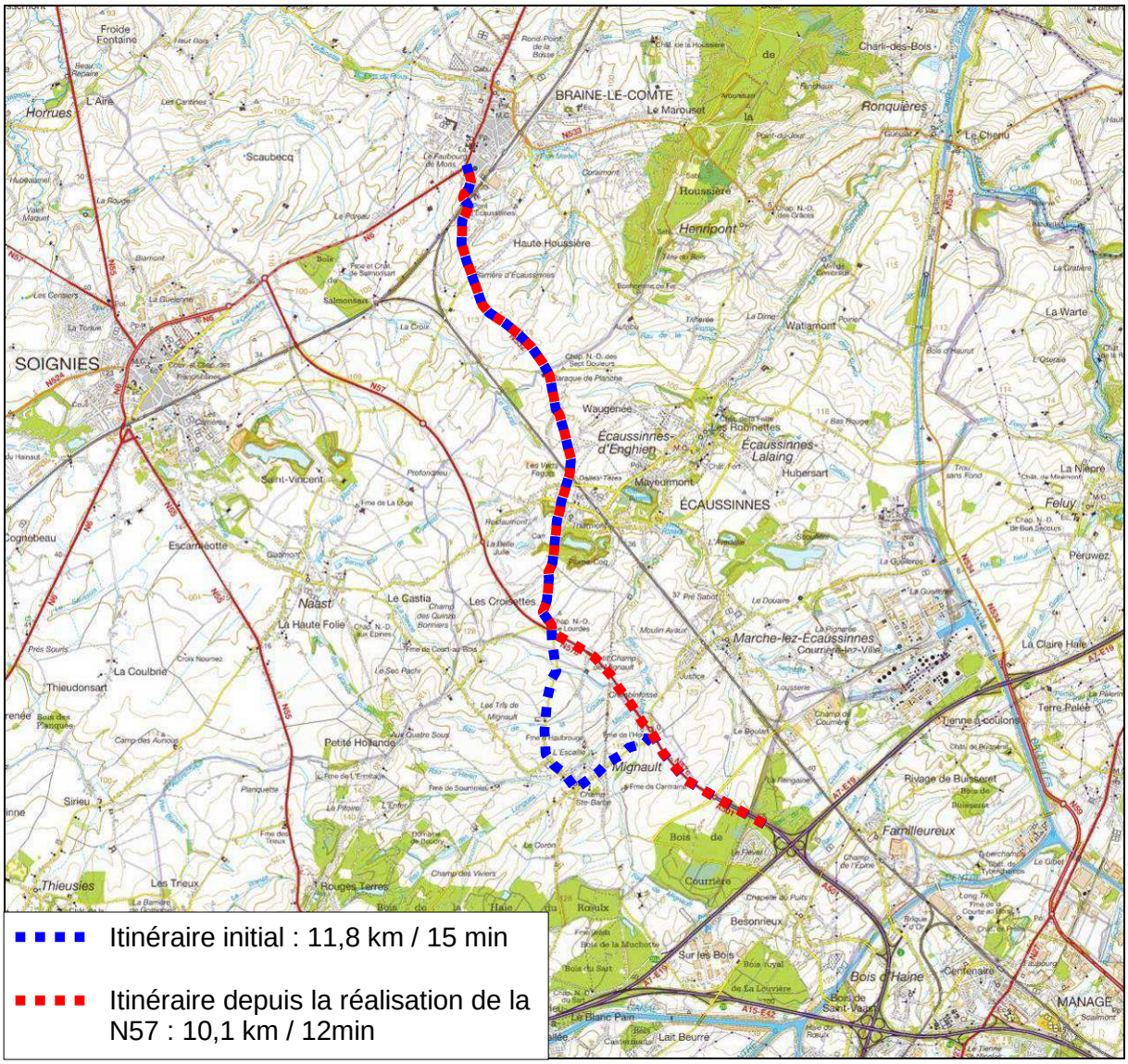
➔ **La réalisation de la N57 permet de donner une fonction plus locale à la N532.**

4.6.2 La réalisation de la N57 a créé un nouvel itinéraire de transit

Lors de la réalisation de la N57, de nouveaux carrefours ont été aménagés afin de permettre les connexions avec le réseau existant. Le parti pris du SPW, aménageur de la N57, a été de réaliser ces intersections sous forme de giratoires. Ainsi, sur Ecaussinnes ou à proximité immédiate, ce sont cinq giratoires qui ont été aménagés sur 7 km de voirie :

- N57 # chaussée de la Résistance
- N57 # rue Emile Vandervelde
- N57 # rue Anselme Mary
- N57 # rue Restaumont
- N57 # chemin du Bois de Profondrieux

Ces carrefours sont fortement répétitifs sur une courte distance, ce qui réduit les capacités de roulage de la N57 et donc son attractivité pour un trafic de transit. Parallèlement, la connexion de la N532 avec la N57 a créé un itinéraire de transit attractif entre Braine-le-Comte et les autoroutes A7/E19 et A501.

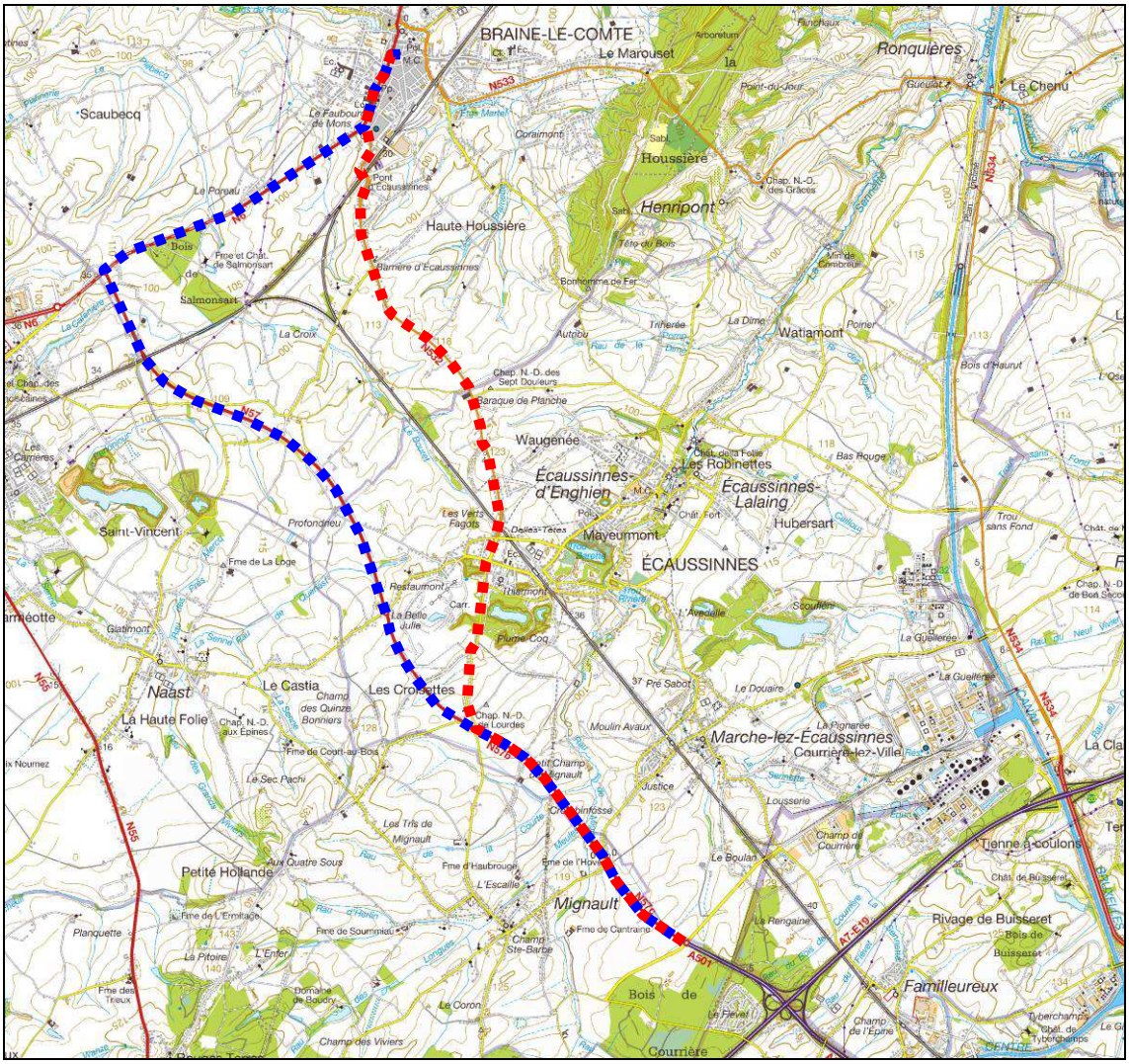


Avant la réalisation de la N57, la N532 permettait de relier Braine-le-Comte à Mignault. Cette liaison était peu attractive car elle permettait uniquement de relier efficacement Braine-le-Comte et Mignault sans offrir de rabattement réellement intéressant vers les autoroutes, surtout pour les poids lourds, très peu à l'aise sur la rue des Combattants à Mignault.

La mise en service de la N57 et le raccordement avec la N532 par la rue Anselme Mary, généralement rectiligne, ont permis de créer un itinéraire direct et plus attractif entre Braine-le-Comte et les autoroutes A7/E19 et A501.

L'itinéraire de transit entre Braine-le-Comte et les autoroutes A7/E19 et A501 demeure toujours plus attractif en suivant l'axe chaussée de Braine – rue Belle Tête – rue Anselme Mary que d'emprunter la N6 et la N57. Le temps de parcours est, quasiment similaire entre les deux itinéraires, mais en passant par Ecaussinnes les automobilistes et camionneurs effectuent 3 km de moins. Les GPS incitent donc à prendre ce parcours, surtout pour des camions circulant plus lentement et pour lesquels une économie de carburant est plus significative. De plus, la multiplication des giratoires sur l'axe N6-N57 diminue le confort de conduite des usagers.

Itinéraire de la Grand-Place de Braine-le-Comte au giratoire entre la N57 et l'A501



Itinéraire par la N532 + N57	Itinéraire par la N6 + N57
Google Maps : 11,0 km / 14 min	Google Maps : 13,8 km / 15 min
Via Michelin : 11,0 km / 14 min	Via Michelin : 14,0 km / 12 min
Mappy : 11,0 km / 13 min	Mappy : 14,0 km / 12 min
Moyenne : 11,0 km / 14 min	**Moyenne : 14,0 km / 13 min**

La succession des giratoires sur la N57 et la perte de confort générée est particulièrement préjudiciable pour les poids-lourds. En effet, l'enchaînement des giratoires obligent les poids-lourds à ralentir, s'engager sur le giratoire et ré-accélérer à de nombreuses reprises sur la N57, ce qui provoque une perte de temps non négligeable. L'axe chaussée de Braine – rue Belle Tête – rue Anselme Mary est, par conséquent, beaucoup plus attractif pour les poids-lourds car il s'agit d'un axe très rectiligne (à l'exception du giratoire entre la rue Anselme Mary et la N57) sur lequel les véhicules sont toujours prioritaires au carrefour.

Cette configuration actuelle, qui a été permise par la réalisation de la N57, est à l'origine de l'important trafic de transit (automobiles et poids-lourds) observable sur l'axe chaussée de Braine – rue Belle Tête – rue Anselme Mary.

4.6.3 La rue Anselme Mary n'est pas dimensionnée pour recevoir un trafic de transit important

L'axe chaussée de Braine – rue Belle Tête – rue Anselme Mary enregistre un important trafic de transit mais n'est pas dimensionné pour recevoir une telle intensité de circulation. La rue Anselme Mary est la plus impactée par ce nouveau trafic pour plusieurs raisons :

- la voirie est fortement détériorée à certains endroits avec notamment des tranchées mal rebouchées,
- la voirie est étroite et le croisement de véhicules est parfois difficile,
- les aménagements ralentisseurs existants ne sont pas réglementaires et sont à l'origine de fortes nuisances sonores et de vibrations qui endommagent les bâtiments voisins.

Certaines interventions ponctuelles ont été réalisées (rajout de deux bandes d'asphalte de part et d'autre de la voirie notamment) mais aucune solution globale n'a, pour l'instant, été envisagée.

Photo 1 : voirie étroite en amont des Croisettes depuis la N57 (rue Anselme Mary)

Photo 2 : chaussée en mauvais état (Croisettes)

Photo 3 : casse-vitesse non réglementaire à l'entrée des Croisettes en venant de la N57

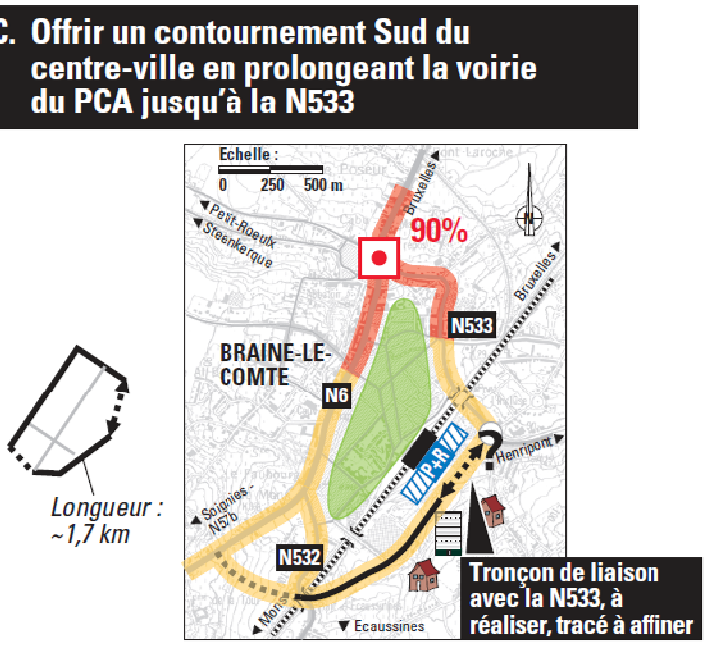
Photo 4 : casse-vitesse non réglementaire à l'entrée des Croisettes en venant d'Ecaussinnes

➔ La rue Anselme Mary doit donc faire l'objet d'une réfection globale. Dans le cadre du PCM, l'ensemble de l'axe chaussée de Braine – rue Belle Tête – rue Anselme Mary doit être réaménagé. L'objectif est de contraindre le trafic de transit et de le faire diminuer afin de gagner en qualité de vie et de promouvoir le développement des modes doux sur cet axe.

4.6.4 Impact d'un accès sud à Braine-le-Comte sur la fréquentation de la N532

Dans le cadre du Plan Communal de Mobilité de Braine-le-Comte, une des options d'organisation de la circulation motorisée à long terme envisage la création d'un accès sud du centre-ville et du quartier de la gare SNCB de Braine-le-Comte. Le futur itinéraire empruntera des voiries existantes et sera complété par la réalisation de nouvelles voiries qui s'intègrent dans une réflexion plus large menée dans le cadre d'un Plan Communal d'Aménagement.

Cet itinéraire permettra aux automobilistes d'éviter de traverser Braine-le-Comte en reliant les tronçons de la N6 situés de part et d'autre du centre-ville. Cette nouvelle liaison offrira un itinéraire de transit attractif vers les autoroutes A7/E19 et A501 en empruntant la N532 et la N57. Afin d'éviter un report trop important vers la N532, une signalétique performante devra être implantée sur le futur accès sud de Braine-le-Comte. Il s'agira d'indiquer les autoroutes A7/E19 et A501 en utilisant la N6 et la N57.



Source : PCM Braine-le-Comte

En complément de la signalétique, la mise en adéquation du profil de la N532 avec sa nouvelle fonction de collecteur communal devra tenir compte du danger d'augmentation du trafic de transit généré par le futur contournement. La circulation sur la N532 devra donc présenter des adaptations et des aménagements visant à contraindre le trafic de transit. Cependant, les mesures mises en œuvre devront intégrés deux éléments :

- le passage des bus de la ligne 107 du TEC Hainaut sur la chaussée de Braine. Les bus en service sur la ligne 107 étant des bus articulés, les propositions d'aménagement devront, par conséquent, tenir compte des caractéristiques de ces véhicules.
- Braine-le-Comte représente un pôle important pour les habitants d'Ecaussinnes avec notamment sa gare, ses emplois et ses écoles. De nombreux Ecaussinnois se rendent ainsi quotidiennement à Braine-le-Comte.

Par conséquent, les mesures qui seront prises sur l'axe chaussée de Braine – rue Belle Tête – rue Anselme Mary devront trouver le juste équilibre entre réduction du trafic de transit et maintien de l'accessibilité à Braine-le-Comte pour les Ecaussinnois.

A noter que ceci vaut également pour d'autres modes de déplacement, tels que le vélo, le vélomoteur ou le vélo électrique. Une amélioration de leurs conditions d'accès peut réduire les besoins de circulation automobile entre Ecaussinnes et Braine-le-Comte.

4.7 La rue de Restaumont moins impactée par le trafic de transit

La rue de Restaumont constitue la deuxième voirie d'accès à Ecaussinnes depuis la N57. Contrairement à la rue Anselme Mary, la rue de Restaumont n'enregistre pas un trafic de transit aussi important. En effet, la rue de Restaumont n'offre pas de réel intérêt pour le trafic de transit. Plusieurs éléments expliquent ce constat :

- la rue de Restaumont offre un itinéraire moins direct et moins rectiligne que la rue Anselme Mary
- la rue de Restaumont qui se poursuit par les rues Formahon et Jules Blondiau n'est pas prioritaire au carrefour avec la rue Anselme Mary
- l'organisation du stationnement de part et d'autre de la voirie en formant des chicanes ne permet pas de pratiquer des vitesses de circulation trop élevées

Cependant, d'après les comptages routiers qui ont été réalisés en mars 2011, le trafic de poids-lourds est identique sur la rue de Restaumont et la rue Anselme Mary. Les nuisances générées par les poids-lourds sont moins importantes que sur la rue Anselme Mary pour deux raisons :

- les vitesses pratiquées sont moins élevées
- la voirie est en meilleure état et elle ne présente pas de dispositifs ralentisseurs générant des nuisances sonores et des vibrations

➔ La rue de Restaumont nécessite donc une intervention mineure par rapport à la rue Anselme Mary. Des interventions ponctuelles sont néanmoins nécessaires au niveau de certains carrefours et de certains arrêts de bus.

4.8 Propositions d'intervention sur l'axe chaussée de Braine – rue Belle Tête – rue Anselme Mary

Les interventions sur l'axe chaussée de Braine – rue Belle Tête – rue Anselme Mary peuvent s'effectuer en deux temps :

- Immédiatement afin de pacifier le plus rapidement possible cet axe
- A long terme afin d'envisager une requalification globale de cet axe

Ces temporalités différentes vont nécessiter des types d'intervention différents.

4.8.1 Propositions d'intervention sur l'axe chaussée de Braine – rue Belle Tête – rue Anselme Mary avec effet immédiat

4.8.1.1 Sens uniques sur les rues Restaumont, Formahon et Anselme Mary

La mise en œuvre de sens uniques sur les rues Restaumont, Formahon et Anselme Mary représente un premier type d'intervention à étudier afin de pacifier ces voiries d'accès à la N57.

Deux hypothèses sont à analyser :

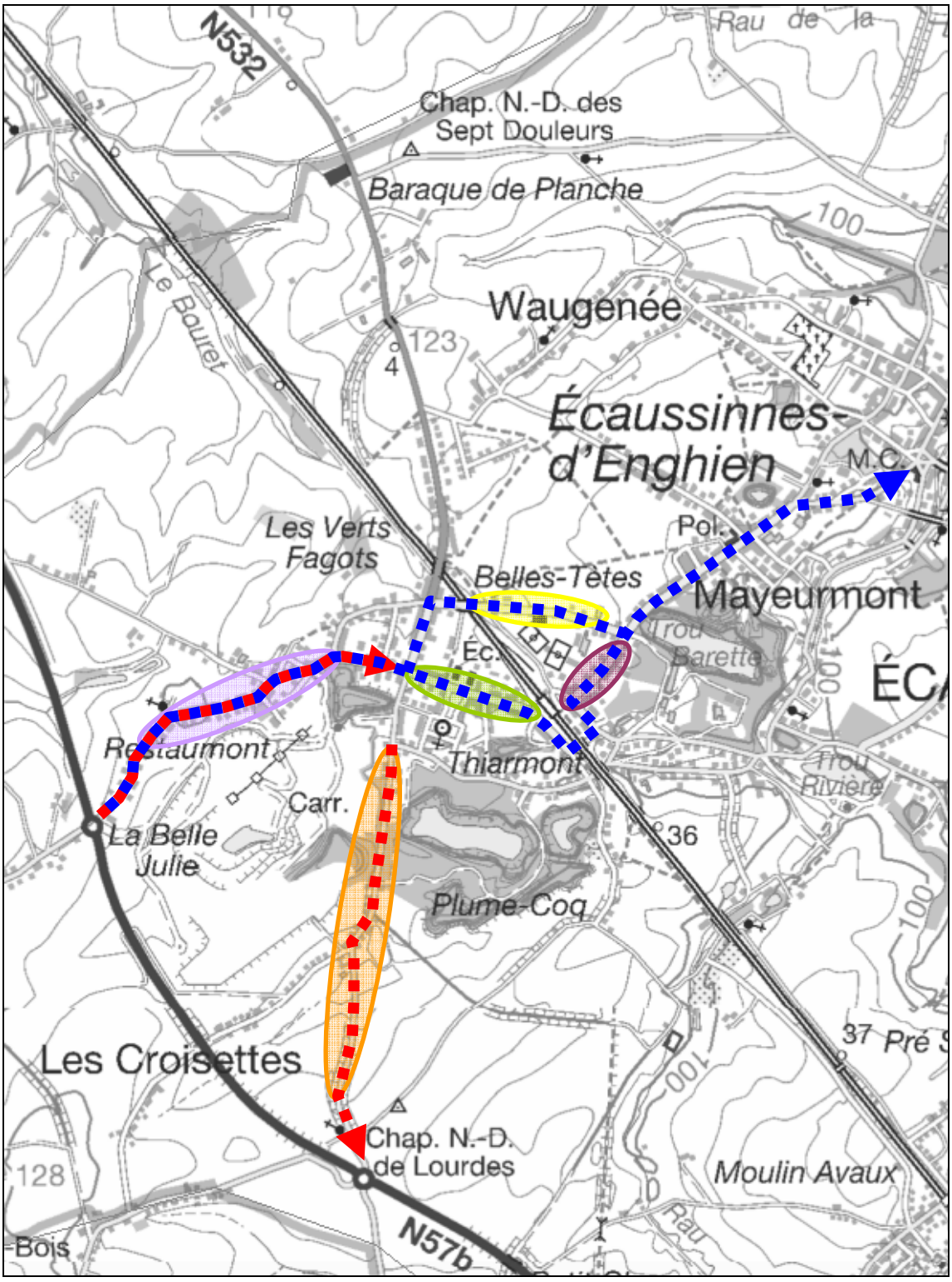
- Mise en œuvre d'une boucle de circulation depuis les rues Restaumont et Formahon vers la rue Anselme Mary
- Mise en œuvre d'une boucle de circulation depuis la rue Anselme Mary vers les rues Restaumont et Formahon

Plusieurs critères seront étudiés dans les deux cas :

- Impact sur la circulation vers le centre d'Ecaussinnes
- Impact sur les liaisons vers Braine-le-Comte
- Impact sur la mobilité des quartiers
- Impact sur la qualité de vie des quartiers
- Impact sur la circulation des bus

Page laissée vide intentionnellement

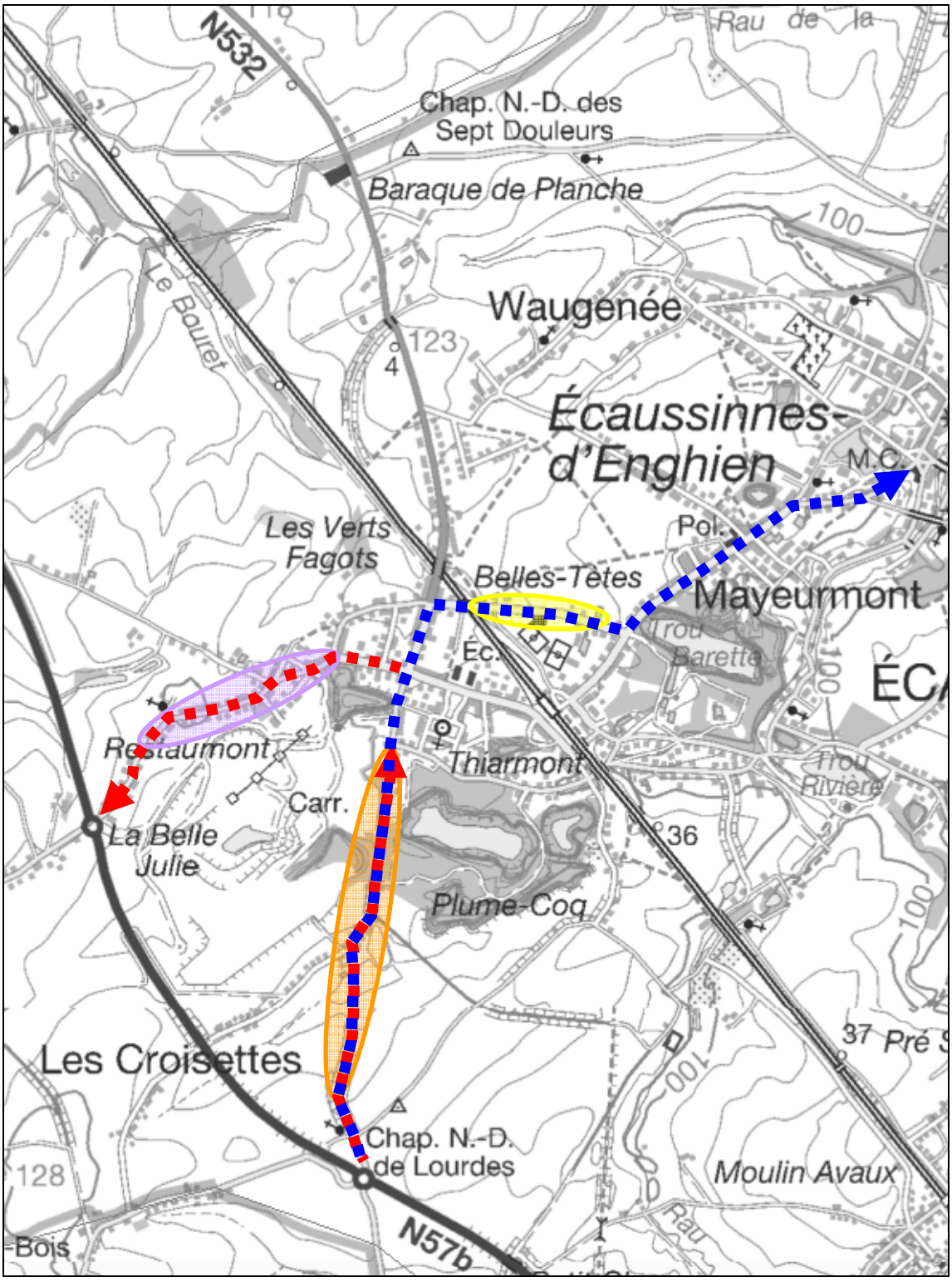
Hypothèse SU.1 : Sens unique – boucle Restaumont ➢ Anselme May



- Sens unique
- Accès au centre d'Ecaussinnes depuis la N57
- Rue Anselme Mary
- Rues de Restaumont et Formahon
- Rue Arthur Pouplier
- Rue Bel Air
- Avenue de la Déportation

SU.1	***Avantages***	***Inconvénients***
Impact sur le trafic de transit	Trafic de transit dans un seul sens sur chacune des voiries	Itinéraire de transit possible depuis Braine-le-Comte vers la N57 Réduction à une bande de circulation ➔ risque de vitesses plus élevées ⇨ risque d'augmentation du trafic de transit
Impact sur le trafic de poids-lourds en transit	Trafic de poids-lourds en transit dans un seul sens sur chacune des voiries	Itinéraire de transit possible depuis Braine-le-Comte vers la N57 Réduction à une bande de circulation ➔ risque de vitesses plus élevées ⇨ risque d'augmentation du trafic de transit
Impact sur la circulation vers le centre d'Ecaussinnes	-	Report de la circulation sur l'axe Restaumont-Formahon-Pouplier-Déportation ➔ l'axe Restaumont-Formahon-Pouplier-Déportation ne pourra pas supporter une hausse de trafic vers le centre-ville d'Ecaussinnes ⇨ difficultés et situations de congestion
Impact sur les liaisons vers Braine-le-Comte	Pas de modification des liaisons entre le centre d'Ecaussinnes et Braine-le-Comte	Habitants des Croisettes, des rues Restaumont et Formahon doivent emprunter la N57 et la N6
Impact sur la mobilité des quartiers	-	Boucle de 4,7 km (6 min) pour les habitants des Croisettes et des rues Restaumont et Formahon
Impact sur la qualité de vie des quartiers	-	Concentration des nuisances liées au trafic sur certains moments de la journée ➔ détérioration de la qualité de vie pour les riverains de ces voiries
Impact sur la circulation des bus	-	Modification du parcours de la ligne 71 sur les rues Restaumont et Formahon ➔ desserte uniquement dans un sens Le report de la circulation automobile sur l'axe Restaumont-Formahon-Pouplier-Déportation va générer des difficultés de circulation pour les bus (lignes 71 et 107)
➔ Concentration du trafic sur les rues Restaumont-Formahon et Anselme Mary **➔ Risque de vitesses plus élevées qu'actuellement ⇨ risque d'augmentation du trafic de transit** **➔ Détérioration de l'offre TEC** **➔ Hypothèse non applicable**		

Hypothèse SU.2 : Sens unique – boucle Anselme Mary ➢ Restaumont



- Sens unique
- Accès au centre d'Ecaussinnes depuis la N57
- Rue Anselme Mary
- Rues de Restaumont et Formahon
- Rue Bel Air

SU.2	***Avantages***	***Inconvénients***
Impact sur le trafic de transit	Trafic de transit dans un seul sens sur chacune des voiries	Itinéraire de transit possible depuis la N57 vers Braine-le-Comte Réduction à une bande de circulation ➔ risque de vitesses plus élevées ⇨ risque d'augmentation du trafic de transit
Impact sur le trafic de poids-lourds en transit	Trafic de poids-lourds en transit dans un seul sens sur chacune des voiries	Itinéraire de transit possible depuis la N57 vers Braine-le-Comte Réduction à une bande de circulation ➔ risque de vitesses plus élevées ⇨ risque d'augmentation du trafic de transit
Impact sur la circulation vers le centre d'Ecaussinnes	Pas d'impact sur la circulation depuis la N57 vers le centre d'Ecaussinnes	-
Impact sur les liaisons vers Braine-le-Comte	Pas de modification des liaisons entre le centre d'Ecaussinnes et Braine-le-Comte	Habitants des Croisettes, des rues Restaumont et Formahon doivent emprunter la N57 et la N6
Impact sur la mobilité des quartiers	-	Boucle de 4,7 km (6 min) pour les habitants des Croisettes et des rues Restaumont et Formahon
Impact sur la qualité de vie des quartiers	-	Concentration des nuisances liées au trafic sur certains moments de la journée ➔ détérioration de la qualité de vie pour les riverains de ces voiries
Impact sur la circulation des bus	-	Modification du parcours de la ligne 71 sur les rues Restaumont et Formahon ➔ desserte uniquement dans un sens Le report de la circulation automobile sur l'axe Restaumont-Formahon-Pouplier-Déportation va générer des difficultés de circulation pour les bus (lignes 71 et 107)
➔ Risque de vitesses plus élevées qu'actuellement ⇨ risque d'augmentation du trafic de transit **➔ Détérioration de l'offre TEC** **➔ Hypothèse non applicable**		

4.8.1.2 Fermeture de voiries

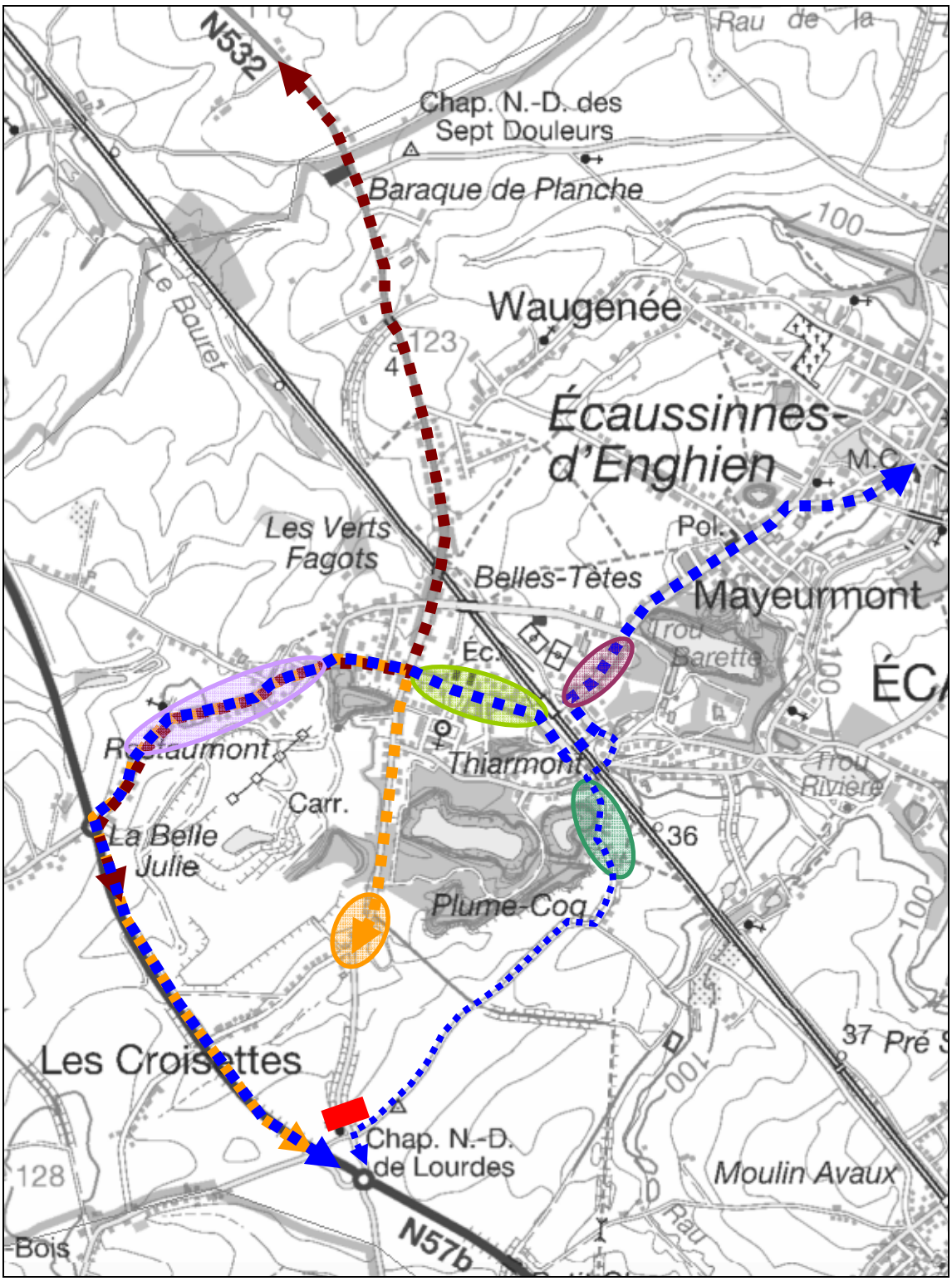
La fermeture de certaines voiries peut être envisagée à très court afin de couper l'itinéraire de transit entre Braine-le-Comte et la N57. Ce type d'intervention limitera, par conséquent, le trafic de transit et la circulation de poids-lourds sur l'axe chaussée de Braine – rue Belle Tête – rue Anselme Mary.

Plusieurs hypothèses sont analysées ci-dessous en fonction des mêmes critères que précédemment, à savoir :

- Impact sur la circulation vers le centre d'Ecaussinnes
- Impact sur les liaisons vers Braine-le-Comte
- Impact sur la mobilité des quartiers
- Impact sur la qualité de vie des quartiers
- Impact sur la circulation des bus

Page laissée vide intentionnellement

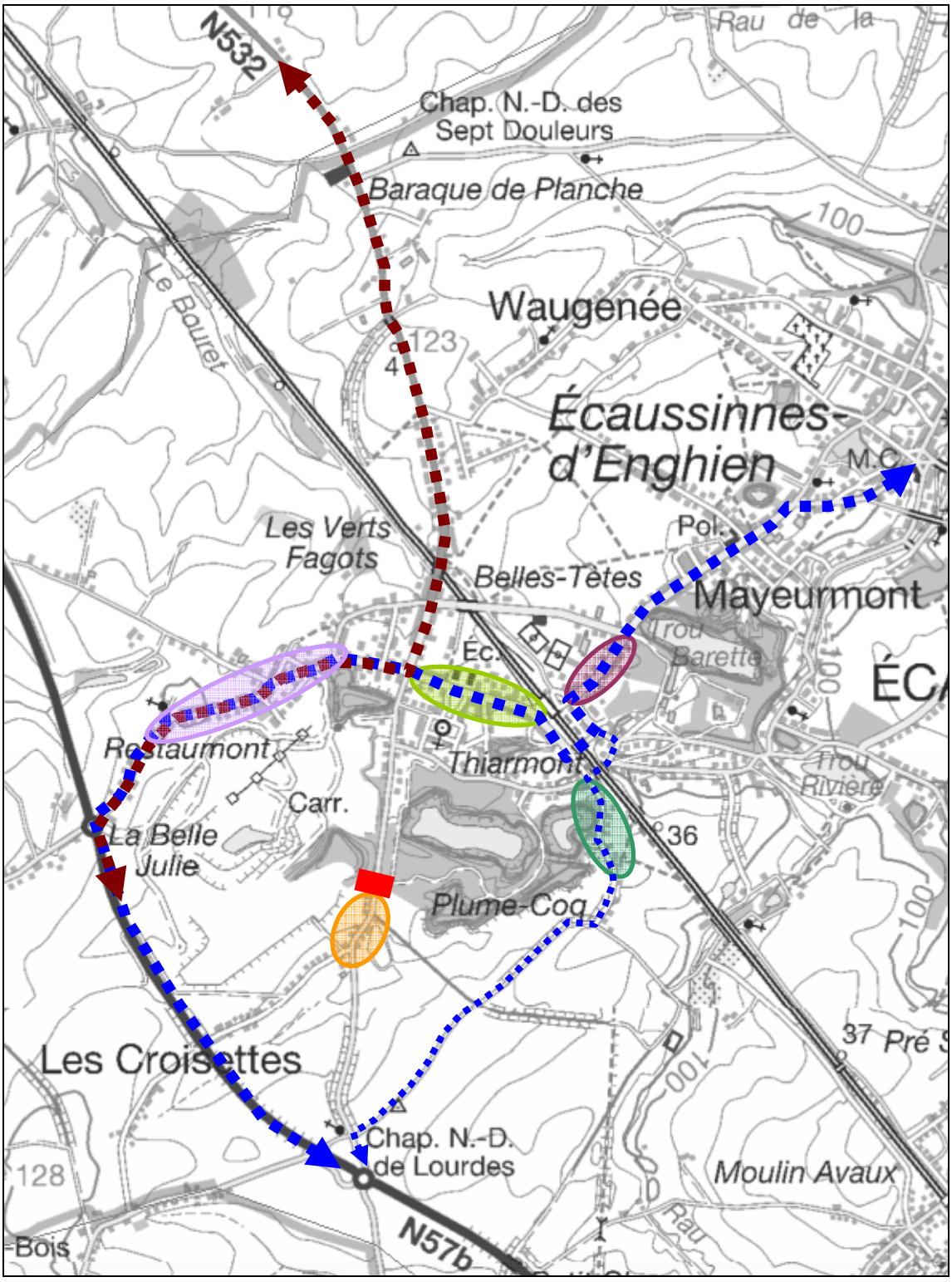
Hypothèse F.1 : Fermeture de la rue Anselme Mary au niveau du carrefour avec la rue Plume Coq



- Fermeture
- Accès au centre d'Ecaussinnes depuis la N57
- Accès au quartier des Croisettes
- Itinéraire de transit possible
- Les Croisettes
- Plume Coq
- Rue Arthur Pouplier
- Rues de Restaumont et Formahon
- Avenue de la Déportation

F.1	*Avantages*	*Inconvénients*
Impact sur le trafic de transit	Suppression du trafic de transit sur la rue Anselme Mary	Itinéraire de transit possible par la chaussée de Braine et la rue de Restaumont (1,6 km en moins que par la N6 et la N57 pour un temps de parcours similaire)
Impact sur le trafic de poids-lourds en transit	Suppression du trafic de poids-lourds en transit sur la rue Anselme Mary Circulation des poids-lourds difficile sur la rue de Restaumont à cause de l'organisation du stationnement ➔ contraignant pour les poids-lourds ⇨ diminution du trafic de transit	-
Impact sur la circulation vers le centre d'Ecaussinnes	-	Report de la circulation sur l'axe Restaumont-Formahon-Pouplier-Déportation principalement et secondairement sur la rue de Plume Coq (profil très étriqué) ➔ l'axe Restaumont-Formahon-Pouplier-Déportation ne pourra pas supporter l'ensemble du trafic vers le centre-ville d'Ecaussinnes ⇨ difficultés et situations de congestion ➔ la rue de Plume Coq ne peut pas supporter une charge de trafic conséquente ➔ conflit avec l'itinéraire de liaison entre les deux tronçons du RAVeL sur la rue Plume Coq
Impact sur les liaisons vers Braine-le-Comte	Pas de modification des liaisons entre Ecaussinnes et Braine-le-Comte	-
Impact sur la mobilité des quartiers		Parcours pour les habitants des Croisettes porté de 850m (1min) à 4km (6min)
Impact sur la qualité de vie des quartiers	Suppression de toute circulation au niveau des Croisettes	Trafic reporté vers l'axe Restaumont-Formahon-Pouplier-Déportation et Plume Coq ➔ détérioration de la qualité de vie pour les riverains de ces voiries
Impact sur la circulation des bus	Pas d'impact sur la circulation des bus du TEC	Le report de la circulation automobile sur l'axe Restaumont-Formahon-Pouplier-Déportation va générer des difficultés de circulation pour les bus (lignes 71 et 107)
➔ Report du trafic et de son impact sur Plume Coq **➔ Hypothèse non optimale**		

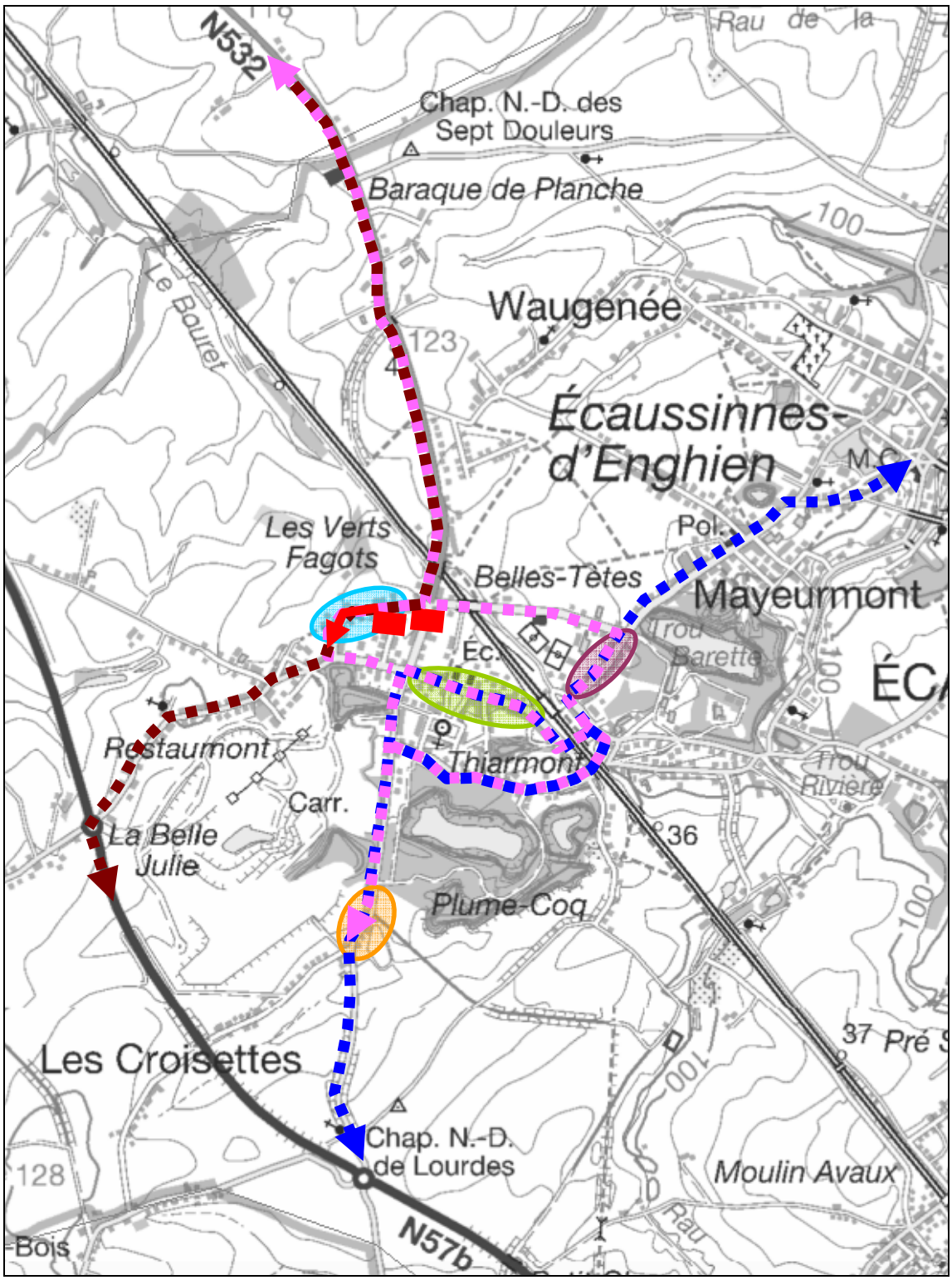
Hypothèse F.2 : Fermeture de la rue Anselme Mary au niveau des carrières



- Fermeture
- Accès au centre d'Ecaussinnes depuis la N57
- Accès au quartier des Croisettes
- Itinéraire de transit possible
- Les Croisettes
- Plume Coq
- Rues de Restaumont et Formahon

F.2	*Avantages*	*Inconvénients*
Impact sur le trafic de transit	Suppression du trafic de transit sur la rue Anselme Mary	Itinéraire de transit possible par la chaussée de Braine et la rue de Restaumont (1,6 km en moins que par la N6 et la N57 pour un temps de parcours similaire)
Impact sur le trafic de poids-lourds en transit	Suppression du trafic de poids-lourds en transit sur la rue Anselme Mary Circulation des poids-lourds difficile sur la rue de Restaumont à cause de l'organisation du stationnement ➔ contraignant pour les poids-lourds ⇨ diminution du trafic de transit	-
Impact sur la circulation vers le centre d'Ecaussinnes	-	Report de la circulation sur l'axe Restaumont-Formahon-Pouplier-Déportation principalement et secondairement sur la rue de Plume Coq (profil très étriqué) ➔ l'axe Restaumont-Formahon-Pouplier-Déportation ne pourra pas supporter l'ensemble du trafic vers le centre-ville d'Ecaussinnes ⇨ difficultés et situations de congestion ➔ la rue de Plume Coq ne peut pas supporter une charge de trafic conséquente ➔ conflit avec l'itinéraire de liaison entre les deux tronçons du RAVeL sur la rue Plume Coq
Impact sur les liaisons vers Braine-le-Comte	Pas de modification des liaisons entre Ecaussinnes et Braine-le-Comte	-
Impact sur la mobilité des quartiers	Liaisons entre les Croisettes et Ecaussinnes peut se faire en modes doux (itinéraire sécurisé)	Liaisons entre les Croisettes et Ecaussinnes par la N57
Impact sur la qualité de vie des quartiers	Suppression de toute circulation au niveau des Croisettes	Trafic reporté vers l'axe Restaumont-Formahon-Pouplier-Déportation principalement et secondairement Plume Coq ➔ détérioration de la qualité de vie pour les riverains de ces voiries
Impact sur la circulation des bus	Pas d'impact sur la circulation des bus du TEC	Le report de la circulation automobile sur l'axe Restaumont-Formahon-Pouplier-Déportation va générer des difficultés de circulation pour les bus (lignes 71 et 107)
➔ Report du trafic et de son impact sur les rues Plume Coq **➔ Hypothèse non optimale**		

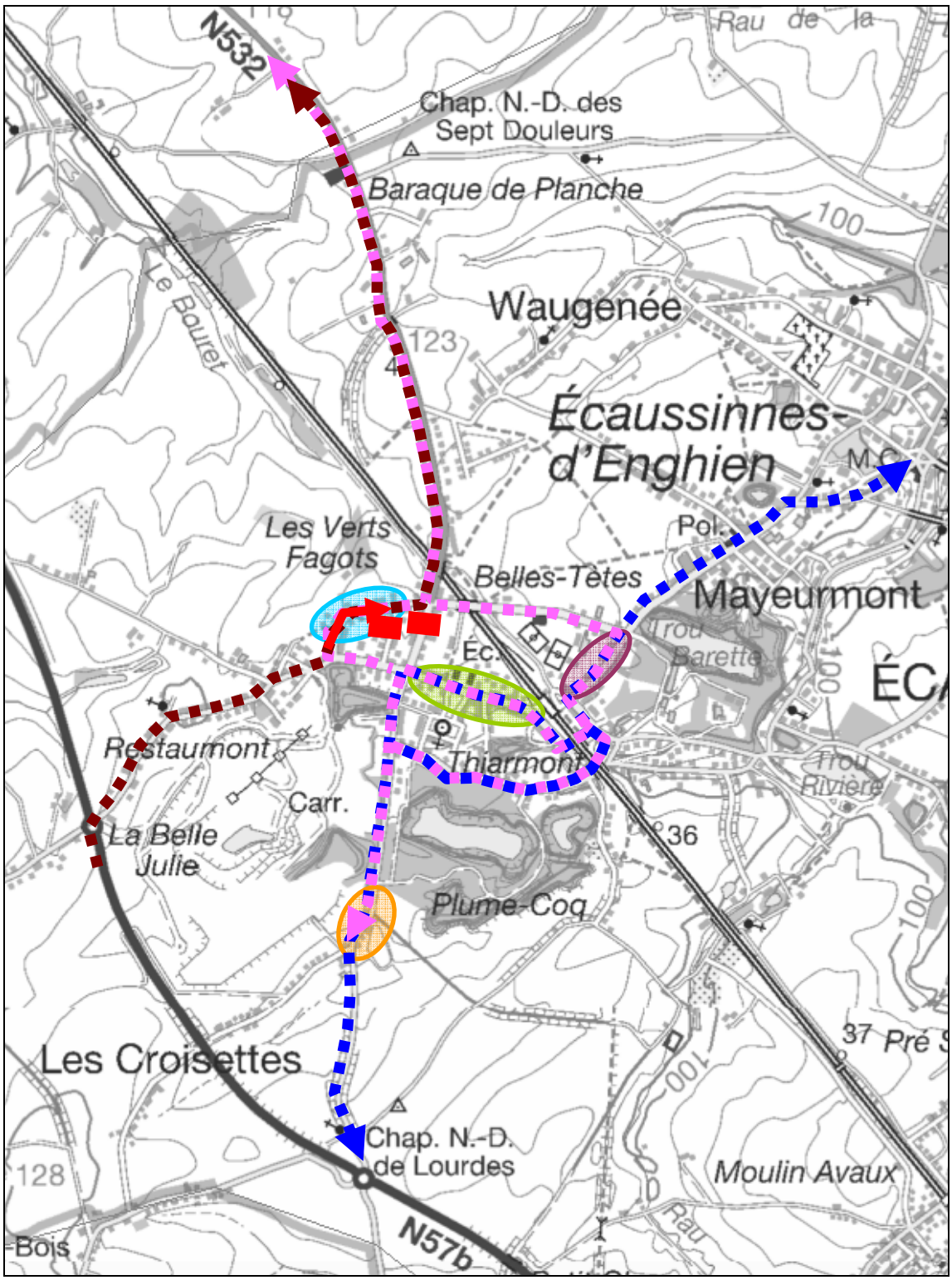
Hypothèse F.3 : Fermeture des rues Belle-Tête et Roi Albert et sens unique sur la rue Cuvelier (de la chaussée de Braine vers la rue Formahon)



- Fermetures
- Sens unique
- Accès au centre d'Ecaussinnes depuis la N57
- Liaisons entre Ecaussinnes et Braine-le-Comte
- Itinéraire de transit possible
- Les Croisettes
- Rue Victor Cuvelier
- Rue Arthur Pouplier
- Avenue de la Déportation

F.3	*Avantages*	*Inconvénients*
Impact sur le trafic de transit	Suppression du trafic de trafic de transit sur les rues Belle-Tête et Anselme Mary Itinéraire de transit avantageux uniquement que dans un sens	Nécessite la fermeture de la rue Roi Albert afin d'éviter un report du trafic de transit sur cette voirie
Impact sur le trafic de poids-lourds en transit	Suppression du trafic de poids-lourds en transit sur la rue Anselme Mary Circulation des poids-lourds difficile sur les rues Victor Cuvelier (profil de la voie + girations) et de Restaumont à (organisation du stationnement) ➔ contraignant pour les poids-lourds ⇨diminution du trafic de transit	-
Impact sur la circulation vers le centre d'Ecaussinnes	-	Report de la circulation sur la rue Arthur Pouplier qui est déjà fortement sollicitée et présente des points difficiles (abords de l'Ecole Fondamentale Communale mixte du Sud), sur la rue Thiarmont et sur l'avenue de la Déportation ➔ situations de congestion possibles sur la rue Arthur Pouplier
Impact sur les liaisons vers Braine-le-Comte	-	Parcours allongé de 1,6 km (5 min) ou de 0,5 km (2 min) entre Ecaussinnes et Braine-le-Comte
Impact sur la mobilité des quartiers	-	Habitants de la rue Victor Cuvelier doivent faire une boucle de 2,6 km (8 min), boucle fortement contraignante vers le centre-ville
Impact sur la qualité de vie des quartiers	Suppression de toute circulation sur les rues Belle Tête et Roi Albert ➔ pacification de ces deux voiries	Trafic reporté vers les rues Arthur Pouplier et Thiarmont et l'avenue de la Déportation ➔ détérioration de la qualité de vie pour les riverains de ces voiries
Impact sur la circulation des bus	Pas d'impact sur la circulation des bus du TEC	Le report de la circulation automobile sur l'avenue de la Déportation et la rue Pouplier va générer des difficultés de circulation pour les bus (lignes 71 et 107)
➔ Report du trafic vers le centre d'Ecaussinnes et de son impact sur la rue Arthur Pouplier (déjà difficile) et la rue de Thiarmont **➔ Accessibilité des habitations de la rue Victor Cuvelier par une boucle importante** **➔ Hypothèse non optimale** **➔ Hypothèse peut être mise en œuvre le temps des travaux sur la rue Belle Tête. Pendant cette période, les habitudes des automobilistes en transit pourront évoluer et ils emprunteront davantage l'itinéraire de la N57 et de la N6**		

Hypothèse F.4 : Fermeture des rues Belle-Tête et Roi Albert et sens unique sur la rue Cuvelier (de la rue Formahon vers la chaussée de Braine)



- Fermetures
- Sens unique
- Accès au centre d'Ecaussinnes depuis la N57
- Liaisons entre Ecaussinnes et Braine-le-Comte
- Itinéraire de transit possible
- Les Croisettes
- Rue Victor Cuvelier
- Rue Arthur Pouplier
- Avenue de la Déportation

F.4	*Avantages*	*Inconvénients*
Impact sur le trafic de transit	Suppression du trafic de trafic de transit sur les rues Belle-Tête et Anselme Mary Itinéraire de transit avantageux uniquement que dans un sens	Nécessite la fermeture de la rue Roi Albert afin d'éviter un report du trafic de transit sur cette voirie
Impact sur le trafic de poids-lourds en transit	Suppression du trafic de poids-lourds en transit sur la rue Anselme Mary Circulation des poids-lourds difficile sur les rues Victor Cuvelier (profil de la voie + girations) de Restaumont (organisation du stationnement) ➔ contraignant pour les poids-lourds ⇨ diminution du trafic de transit	-
Impact sur la circulation vers le centre d'Ecaussinnes	-	Report de la circulation sur l'avenue de la Déportation et la rue Arthur Pouplier qui est déjà fortement sollicitée et présente des points difficiles (abords de l'Ecole Fondamentale Communale mixte du Sud) ➔ situations de congestion possible sur la rue Arthur Pouplier
Impact sur les liaisons vers Braine-le-Comte	-	Parcours allongé de 1,6 km (5 min) ou de 0,5 km (2 min) entre Ecaussinnes et Braine-le-Comte
Impact sur la mobilité des quartiers	-	Habitants de la rue Victor Cuvelier doivent faire une boucle de 2,6 km (8 min), boucle fortement contraignante vers la N57
Impact sur la qualité de vie des quartiers	Suppression de toute circulation sur les rues Belle Tête et Roi Albert ➔ pacification de ces deux voiries	Trafic reporté vers les rues Arthur Pouplier et Thiarmont et l'avenue de la Déportation ➔ détérioration de la qualité de vie pour les riverains de ces voiries
Impact sur la circulation des bus	Pas d'impact sur la circulation des bus du TEC	Le report de la circulation automobile sur la rue Pouplier et l'avenue de la Déportation va générer des difficultés de circulation pour les bus (lignes 71 et 107)

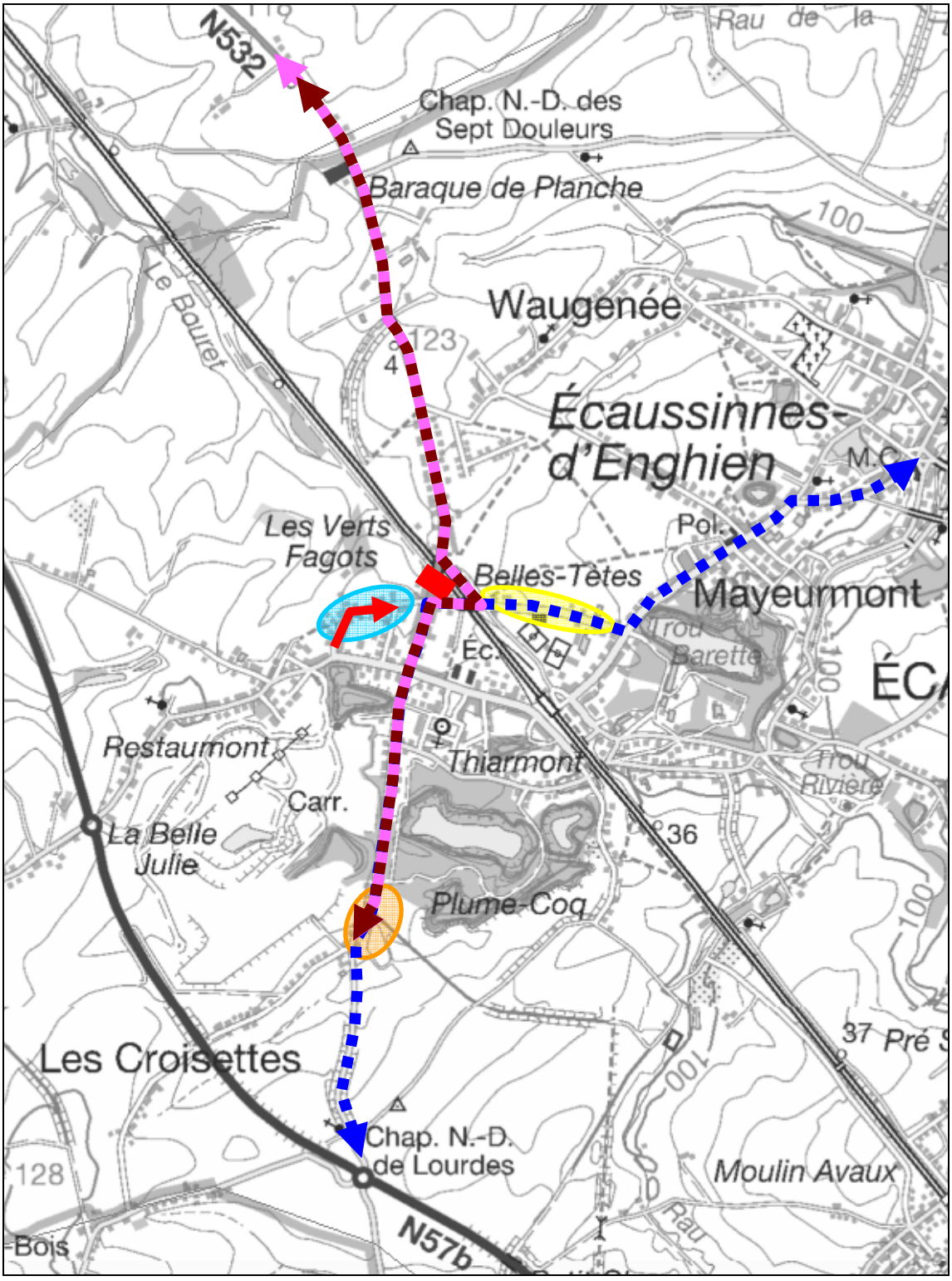
➔ Report du trafic et de son impact sur la rue Arthur Pouplier (déjà difficile), la rue de Thiarmont et l'avenue de la Déportation

➔ Accessibilité des habitations de la rue Victor Cuvelier par une boucle importante

➔ Hypothèse non optimale

➔ Hypothèse peut être mise en œuvre le temps des travaux sur la rue Belle Tête. Pendant cette période, les habitudes des automobilistes en transit pourront évoluer et ils emprunteront davantage l'itinéraire de la N57 et de la N6

Hypothèse F.5 : Fermeture de la chaussée de Braine et création d'une nouvelle voirie au-dessus des voies ferrées (couverture des voies) et sens unique sur la rue Cuvelier (de la rue Formahon vers la chaussée de Braine)



- Fermeture
- Sens unique
- Accès au centre d'Ecaussinnes depuis la N57
- Liaisons entre Ecaussinnes et Braine-le-Comte
- Itinéraire de transit possible
- Les Croisettes
- Rue Victor Cuvelier
- Rue Bel Air

F.5	***Avantages***	***Inconvénients***
Impact sur le trafic de transit	Rupture de la linéarité de l'axe chaussée de Braine-Belle Tête-Anselme Mary Perte de priorité au niveau du futur carrefour avec la rue Bel Air	Déviation trop réduite (300m) pour être réellement contraignant pour le trafic de transit
Impact sur le trafic de poids-lourds en transit	Circulation des poids-lourds devient plus difficile à cause des carrefours et des girations nécessaires ➔ contraignant pour les poids-lourds ⇨ diminution du trafic de transit	-
Impact sur la circulation vers le centre d'Ecaussinnes	-	-
Impact sur les liaisons vers Braine-le-Comte	-	-
Impact sur la mobilité des quartiers	-	-
Impact sur la qualité de vie des quartiers	Réduction du trafic de poids-lourds au niveau des Croisettes	-
Impact sur la circulation des bus	Pas d'impact sur la circulation des bus du TEC	
➔ Contraint uniquement les poids-lourds en transit **➔ Hypothèse pouvant être mise en œuvre à long terme (couverture des voies ferrées)** **➔ Hypothèse nécessitant d'être accompagnée par d'autres mesures afin de réduire le trafic de transit automobile**		

4.8.1.3 Bilan

La mise en œuvre de sens uniques sur les rues Restaumont, Formahon et Anselme Mary risque de créer un appel de trafic de transit car les automobilistes ne circuleront que sur une voie et pratiqueront des vitesses pouvant être plus élevées. De plus, dans l'une ou l'autre des options, les sens uniques permettent un itinéraire linéaire entre la N57 et Braine-le-Comte qui devient, par conséquent, très attractif pour le trafic de transit (voitures et poids-lourds). Ce type d'intervention aura donc un effet opposé à celui recherché initialement, c'est-à-dire une diminution du trafic de transit. Le réseau TEC sera également détérioré par la mise d'une boucle de circulation de cette envergure.

La fermeture de certaines voiries (Anselme Mary ou Belle-Tête) n'apparaît pas non plus comme optimale à court terme. En effet, ce type d'intervention génèrera un report des flux sur des voiries qui ne sont pas en capacité de supporter ces flux supplémentaires. La qualité de vie des riverains des voiries captant ce report sera alors fortement détériorée. Toutefois, la fermeture de la rue Belle Tête pour le temps des travaux de réaménagement de la voirie permettrait d'effectuer un réel test permettant d'évaluer l'impact sur la mobilité écaussinnoise. Cette solution présente un inconvénient principal : les habitants de la rue Cuvelier doivent effectuer une boucle importante pour se rendre dans le centre-ville d'Ecaussinnes ou pour emprunter la N57. Une concertation doit donc être engagée avec les habitants de la rue Cuvelier afin de les informer et de déterminer la variante de sens unique la moins contraignante pour eux.

A plus long terme, la fermeture de la chaussée de Braine au niveau des voies ferrées et la réalisation d'une voirie au-dessus des voies représente une solution intéressante pour contraindre et donc réduire le trafic de poids-lourds en transit.

Cependant, elle n'est pas peut-être suffisamment gênante pour entrainer une diminution du nombre d'automobilistes. Par conséquent, s'il s'avère qu'elle ne décourage pas suffisamment le transit des véhicules automobiles, cette solution devra être couplée avec d'autres mesures telles que des dispositifs ralentisseurs ou d'autres mesures complémentaires.

4.8.2 Propositions d'intervention sur l'axe chaussée de Braine – rue Belle Tête – rue Anselme Mary à long terme

4.8.2.1 Principes d'intervention

La mise en œuvre de boucles de circulation ou la fermeture de certaines voiries n'apportent pas de réponses satisfaisantes permettant de lutter contre le trafic de transit (voitures et poids-lourds). Seule la fermeture de la rue Belle-Tête pendant la durée des travaux de réaménagement de l'espace public est envisageable afin de provoquer un changement des habitudes des automobilistes en transit.
Il est donc nécessaire de réfléchir à une stratégie à long terme permettant de lutter pleinement contre le trafic de transit, que ce soit pour les voitures ou pour les poids-lourds.

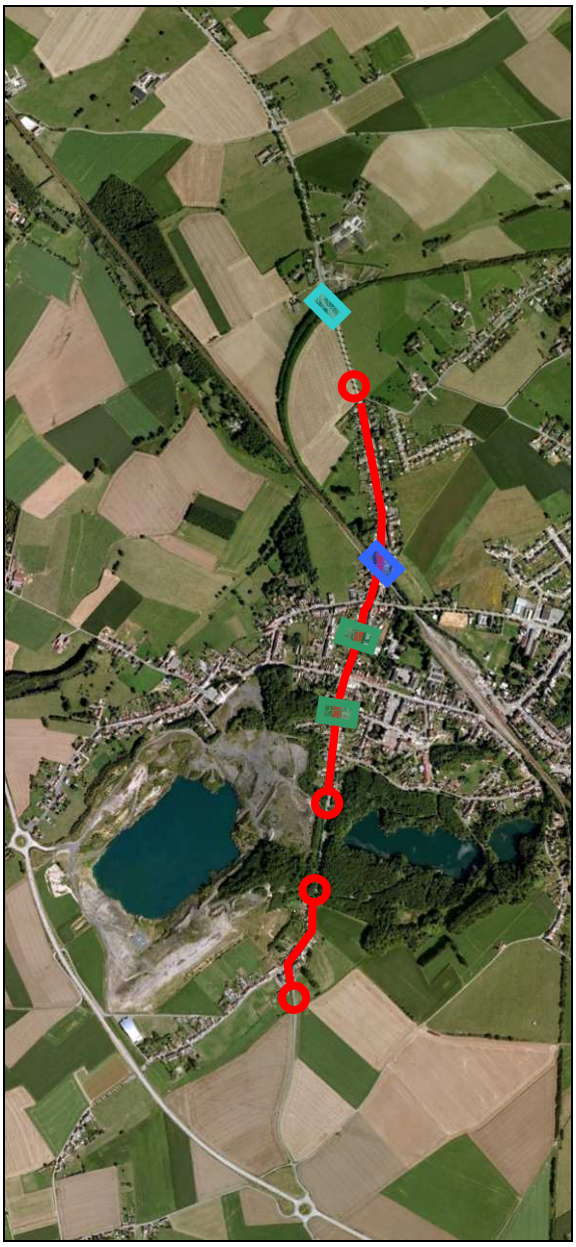
Ainsi, nous préconisons de mettre en œuvre des dispositifs physiques sur l'entièreté de l'axe rue Anselme Mary – rue Belle Tête – chaussée de Braine. Ces aménagements auront plusieurs fonctions :

- Modérer les vitesses des automobilistes
- Casser la linéarité de l'axe rue Anselme Mary – rue Belle Tête – chaussée de Braine
- Marquer la présence d'événements : abords d'écoles, entrée dans une zone urbaine…

Ces différents dispositifs permettront de pacifier la circulation sur l'axe rue Anselme Mary – rue Belle Tête – chaussée de Braine et d'augmenter ainsi les temps de parcours entre la N57 et Braine-le-Comte. Par conséquent, cet itinéraire de transit sera moins intéressant pour les automobilistes que d'emprunter la N57 et la N6 entre l'autoroute et Braine-le-Comte. Le trafic de transit se réorientera donc vers la N57 et la N6 et la circulation sur l'axe rue Anselme Mary – rue Belle Tête – chaussée de Braine sera plus atténuée. Les flux maintenus sur cet axe seront, à terme, uniquement la résultante des déplacements des Ecaussinnois, que ce soit sur la chaussée de Braine pour accéder à Braine-le-Comte et à sa gare ou sur la rue Anselme Mary pour relier le quartier de la gare à la N57.

4.8.2.2 Evénements présents et aménagements physiques à mettre en œuvre

L'axe rue Anselme Mary – rue Belle Tête – chaussée de Braine constitue un axe important de la vie locale écaussinnoise car il dessert plusieurs zones urbaines, des commerces et des écoles. Ces différents événements répartis sur l'ensemble de l'axe nécessitent d'être protégés des nuisances de la circulation.



Zone urbanisée

Effet de porte ➔ protection des zones urbaines contre les nuisances de la circulation

Abords d'écoles ➔ pacifier ces espaces afin de garantir la sécurité des écoliers

Traversée de la chaussée de Braine par le RAVeL ➔ protéger les usagers du RAVeL de la circulation

Franchissement du pont au-dessus de l'ancienne voie ferrée ➔ garantir la continuité de l'aménagement cyclable entre Ecaussinnes et Braine-le-Comte

4.8.2.3 Propositions d'aménagement

Cf. Fiche action 1 : Réaménagement de la N532

Aménagement de la rue Belle Tête : cf. annexe II

4.8.2.4 Mise en œuvre des aménagements

L'axe rue Anselme Mary – rue Belle Tête – chaussée de Braine présente deux statuts distincts. La rue Anselme Mary et la rue Belle-Tête sont des voiries communales alors que la chaussée de Braine est gérée par le SPW. Le carrefour entre la rue Belle Tête et la chaussée de Braine appartient également au SPW.

Cette répartition peut avoir une conséquence sur la mise en œuvre des aménagements sur l'axe rue Anselme Mary – rue Belle Tête – chaussée de Braine.

Une des possibilités est que le SPW réalise les travaux et rétrocède la voirie aux communes (Ecaussinnes et Braine-le-Comte). Des négociations doivent donc être initiées entre les communes et le SPW afin de définir plus précisément les modalités de mise en œuvre de la requalification de l'axe rue Anselme Mary – rue Belle Tête – chaussée de Braine.

4.9 Pacifier la circulation motorisée sur la commune

4.9.1 Réduire la vitesse des véhicules à l'entrée des zones urbaines

La démarche est similaire à la celle de la hiérarchisation, mais se porte avec une attention particulière sur les lieux de conflit que sont les traversées de villages et villes par des voiries relativement fréquentées.

Des vitesses excessives s'observent de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées de la commune. La simple présence de signalisations limitant la vitesse n'est pas suffisante pour faire respecter la réglementation, si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En plus des problèmes de sécurité liés à ces comportements, de tels niveaux de vitesse sont aussi synonymes de nuisances sonores et environnementales.

L'entrée en agglomération demande donc un effort particulier d'aménagement afin d'éviter que les automobilistes entrant en agglomération ne conservent le comportement antérieur, notamment en matière de vitesse. Il est donc recommander d'aménager des **effets de porte** et **espaces de transition** au niveau des entrées en agglomération, afin de :

- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les conducteurs à adapter leur conduite lors de l'entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

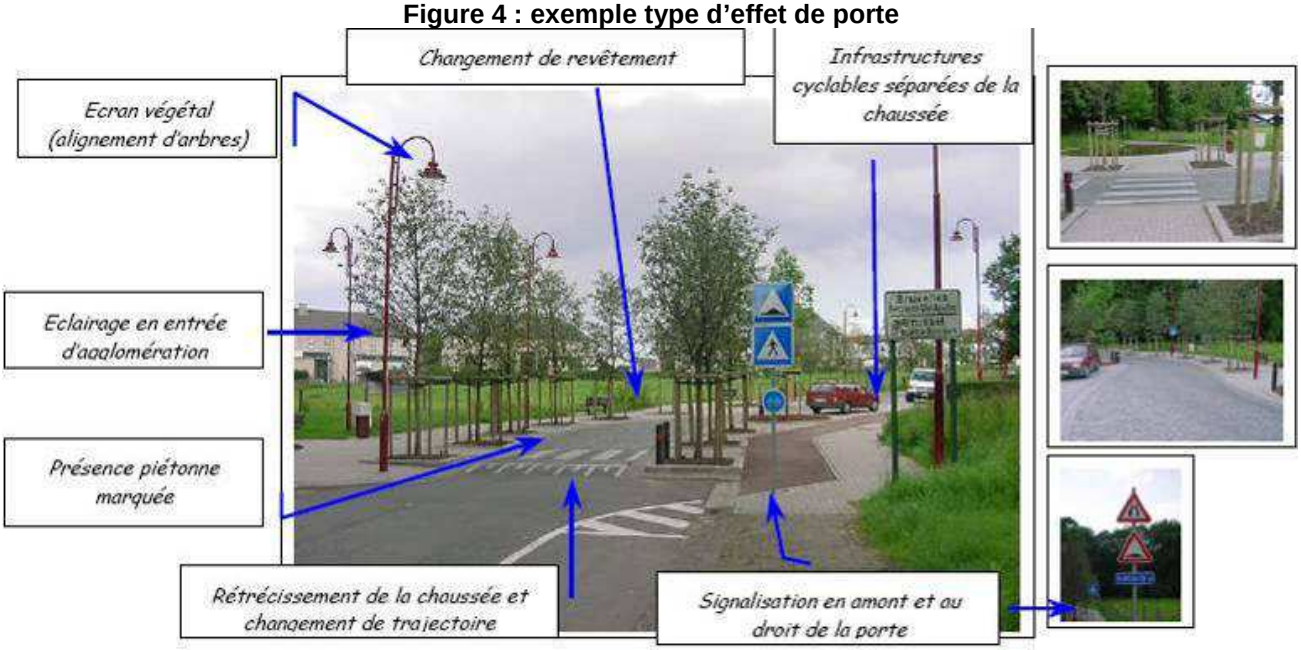
Un aménagement implanté de manière isolée au cœur d'un village à peu de chance d'être efficace. C'est dès l'entrée de la zone agglomérée qu'il faut inciter les conducteurs à modifier leur comportement.

Il existe différents types d'effet de porte, dont l'un des principes général est de réduire la largeur de la chaussée au niveau de l'effet de porte (visuellement ou matériellement), afin d'attirer l'attention de l'automobiliste et de l'inciter à ralentir.

L'effet de porte doit être un aménagement de la voirie, mais aussi de son environnement immédiat. Il peut être réalisé de diverses manières :

- Rétrécissement par chicane ou îlot central ;
- Aménagements des abords par des plantations ou du mobilier urbain de part et d'autre de la voirie ;
- Revêtement différencié, bande de ralentissement,… ;
- Rond-point (surtout utilisé sur des axes plus importants) ;
- Aménagements pour des modes doux : traversée piétonne, bandes cyclables,… ;
- Eclairage urbain différencié au niveau de l'effet de porte (hauteur couleur,…) ;
- …

Figure 4 : exemple type d'effet de porte



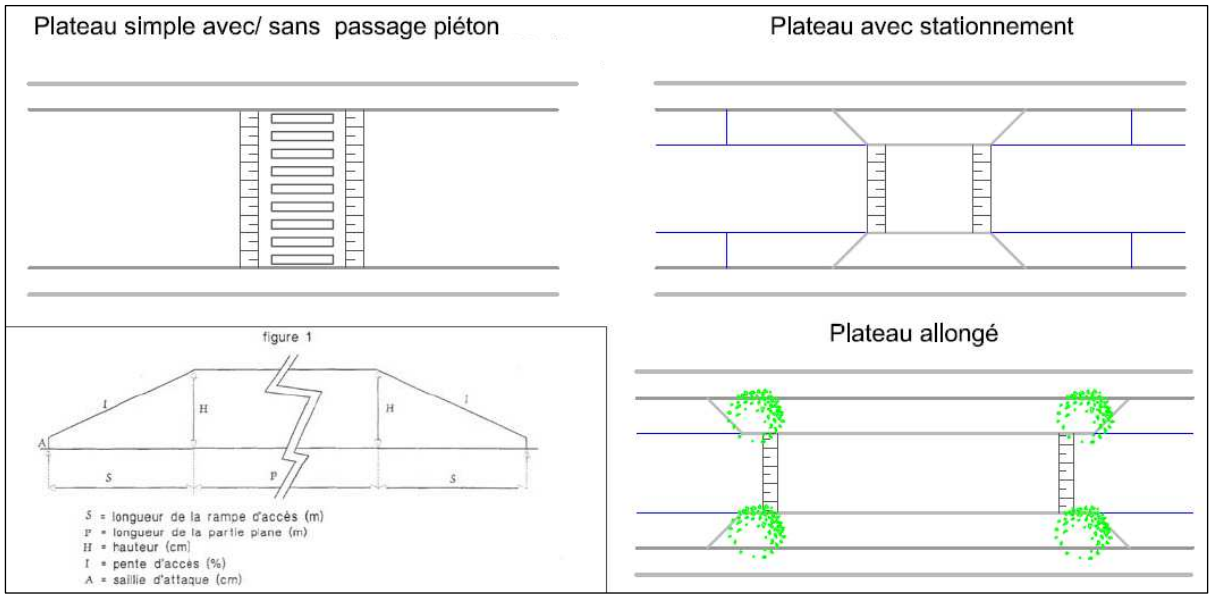
En amont de ces effets de porte, il conseillé d'aménager également une **zone de transition**. Au sein de cette zone la vitesse est limitée à 70km/h et le traitement de la chaussée est différent de celui existant en rase campagne en terme de signalisation verticale et d'aménagement de voirie (accotement en dur, bordures, alignement, éclairage…)

Au-delà des effets de portes, lorsque les zones urbanisées excèdes environ 300 mètres, il devient de nécessaire d'agir ponctuellement sur la voirie, afin de rappeler au conducteur qu'il se trouve toujours en zone urbanisée et qu'il doit maintenir un comportement adapté. Ces aménagements, souvent ralentisseurs de vitesse, sont idéalement implantés à des endroits stratégiques afin d'indiquer à l'automobiliste qu'il se passe quelque chose : petite placette, abords d'école, lisière commerciale,…

4.9.2 Maîtriser les vitesses dans les zones urbaines

Il s'agit d'une intervention généralisée sur l'ensemble du territoire, mais se concentrant principalement sur les noyaux d'habitat.

Figure 5 : schéma de plateau



Les dimensions des ralentisseurs et plateaux doivent être conformes à l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique (modifié par l'arrêté royal du 3 mai 2002).

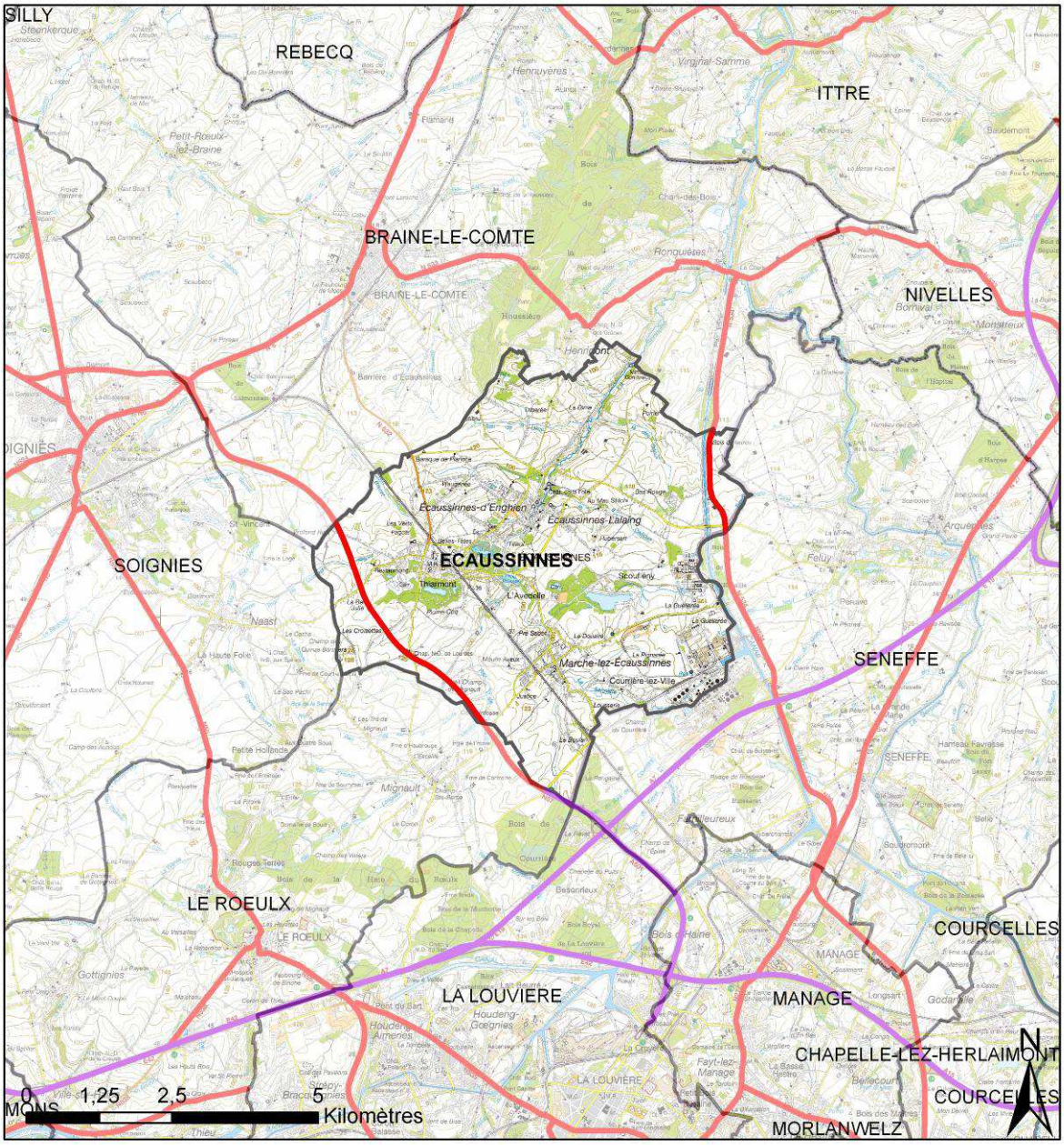
4.9.3 Principaux lieux à sécuriser

Cette démarche vise à résoudre des problèmes spécifiques de sécurité routière se situant à priori en dehors des démarches généralistes ci-dessus.
Il s'agit d'agir plus ponctuellement dans les villages, aux abords des écoles ou au croisement de certaines voiries afin de proposer des aménagements sécurisés.

4.10 Circulation des poids lourds

4.10.1 Problématique de la circulation des poids-lourds sur Ecaussinnes

Sur Ecaussinnes, les zones urbaines sont relativement bien protégées de la circulation des poids-lourds. En effet, le réseau à grand gabarit ne traverse pas les zones urbaines.



Légende

Réseau de Grand Gabarit

Limites communale Ecaussinnes

Hiérarchie

Autoroute

Réseau de transit

Cependant, deux points problématiques sont identifiables sur Ecaussinnes :

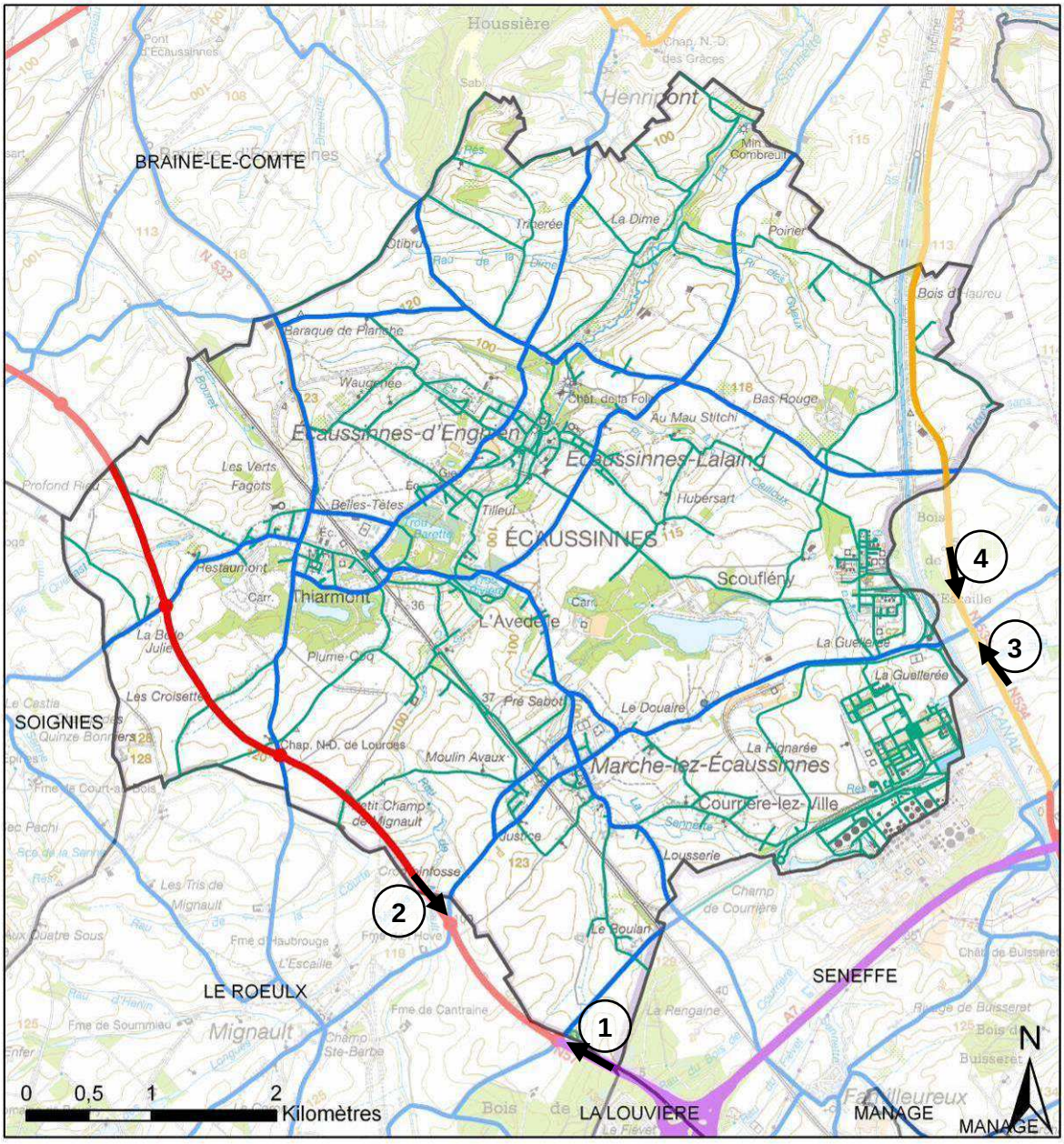
- L'accès au zoning. Certains poids-lourds s'égarent dans le centre de Marche-lez-Ecaussinnes, ce qui génère d'importantes nuisances pour les riverains. Un redéploiement de la signalisation entre le zoning et les voiries principales (N57, N534 et l'autoroute) semble nécessaire afin d'orienter au mieux et plus efficacement les poids-lourds.
- Le transit sur l'axe rue Anselme Mary – rue Belle-Tête – chaussée de Braine. Certains transporteurs préfèrent emprunter cet axe entre Braine-le-Comte et l'autoroute plutôt que de passer par la N6 et la N57. Le mauvais état de la voirie à certains endroits (Croisettes notamment) couplé à un trafic certain de poids-lourds en transit provoque des nuisances élevées pour les riverains : bruit, vibrations des bâtiments… En plus du renforcement nécessaire de la signalisation, la requalification de cet axe visera également à contrer le trafic de poids-lourds en transit.

4.10.2 Accès au zoning

4.10.2.1 Signalétique existante

Le zoning de Marche bénéficie d'une signalétique pertinente depuis la N57 et la N534. Celle-ci indique clairement le zoning en indiquant un itinéraire ne traversant pas le village de Marche.

Carte 6 : signalétique de rabattement vers le zoning



Légende

- Hiérarchie proprosée_Autoroute
- Hiérarchie proposée_Réseau regional de transit
- Hiérarchie proposée_Réseau de liaison intercommunale
- Hiérarchie proposée_Réseau collecteur communal
- Hiérarchie proposée_Réseau de desserte locale
- limites_communales_Ecaussinnes

1

En arrivant de l'autoroute (A501), le zoning est indiqué au premier rond-point de la N57

2

Depuis Soignies et Braine-le-Comte, il est indiqué de continuer sur la N57 pour rejoindre le zoning

3

Sur la N534, depuis l'autoroute (A7), le zoning et Marche sont indiqués dans la même direction (via la rue de Nivelles)

4

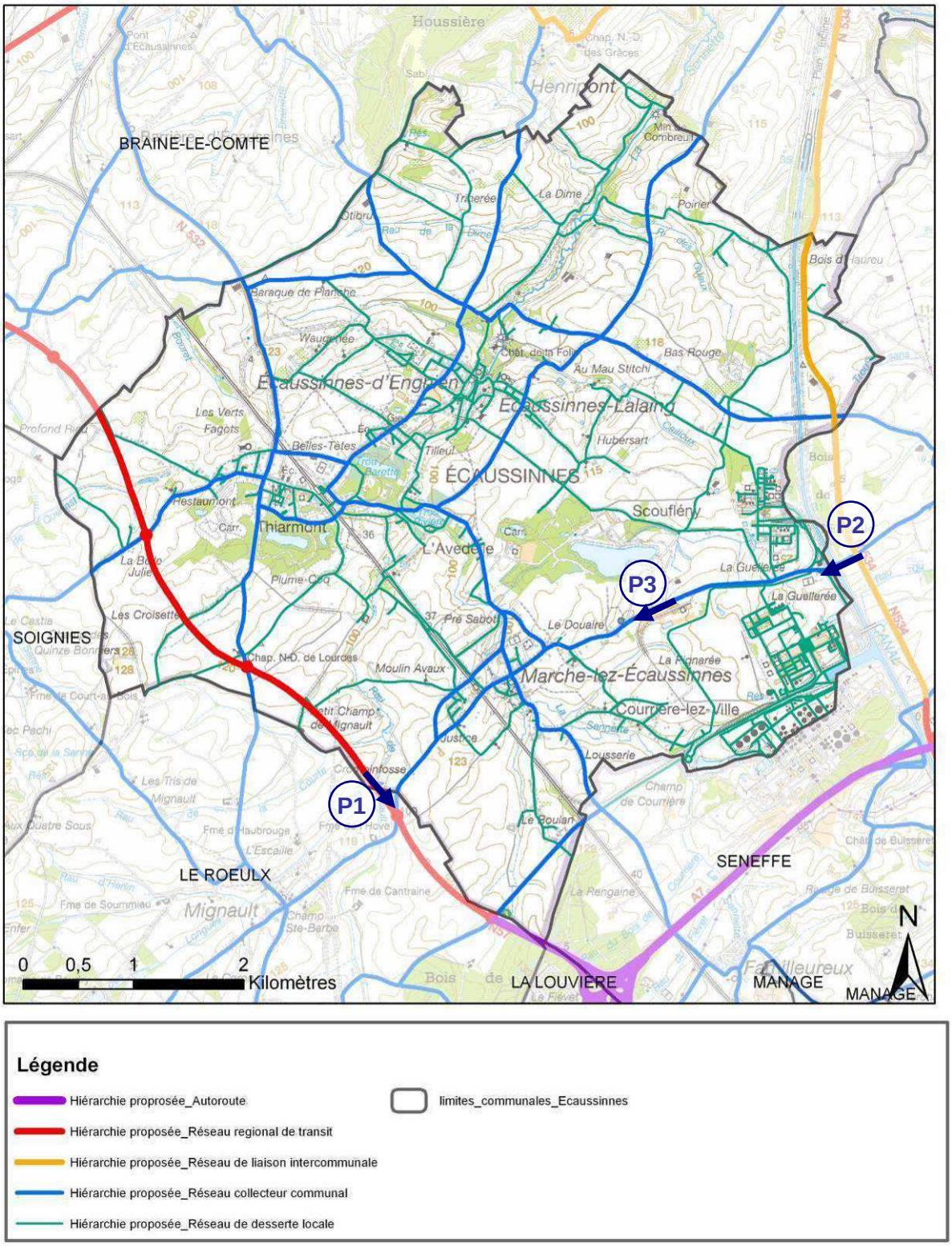
Sur la N534, depuis Braine-le-Comte, la direction vers le zoning et vers Marche est la même (via la rue de Nivelles)

4.10.2.2 Signalétique complémentaire

La signalétique existante pourrait être renforcée par des panneaux d'information indiquant que la traversée de Marche est interdite au poids-lourds.

Trois nouveaux panneaux semblent nécessaires :

- P1 : sur la N57 en arrivant de Braine-le-Comte et Soignies, en amont du carrefour avec la rue Vandervelde
- P2 : sur la rue de Nivelles vers Marche, juste à la sortie du carrefour avec la rue Baccara
- P3 : sur la rue de Nivelles, après la dernière entreprise du zoning



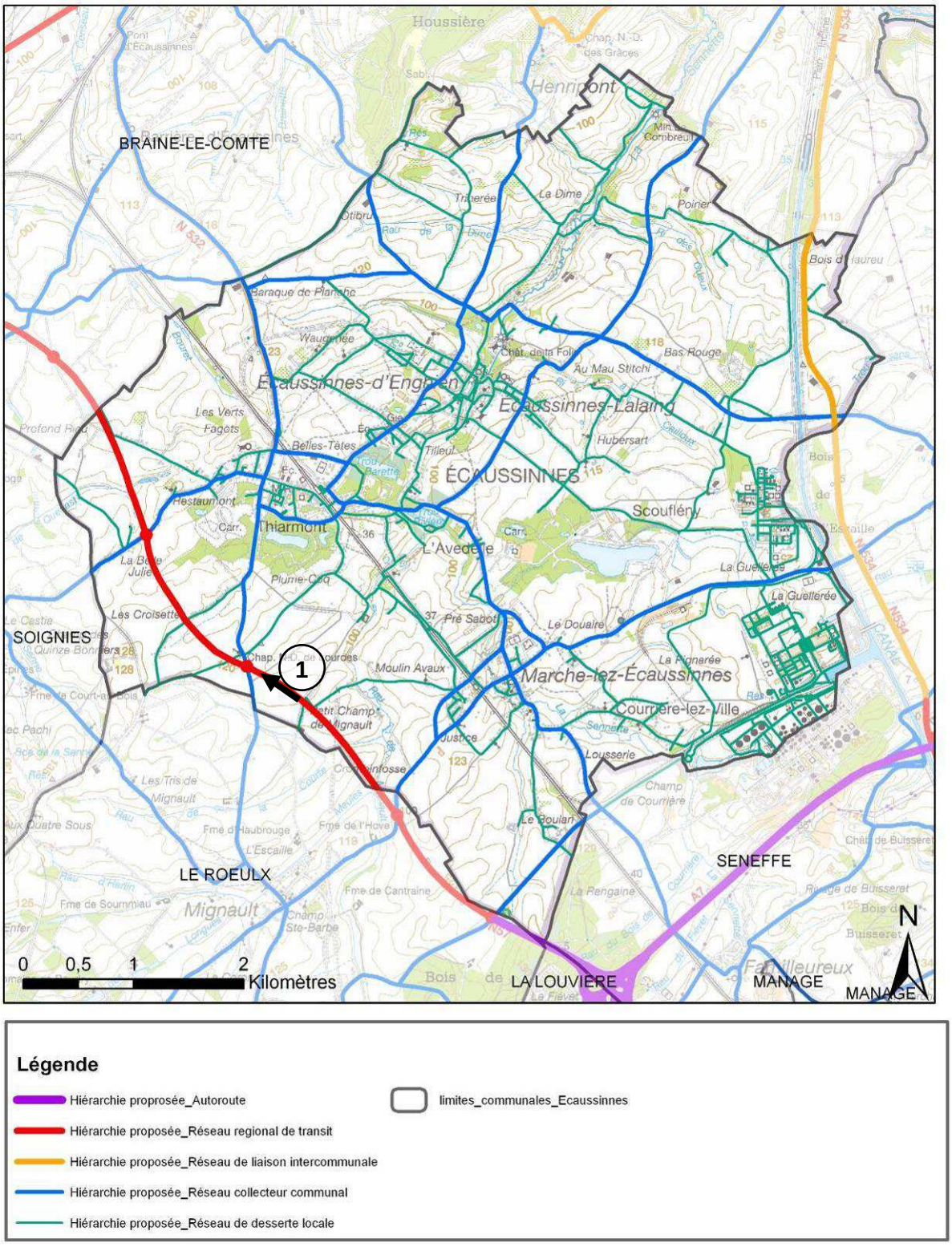
Légende

- Hiérarchie proprosée_Autoroute
- Hiérarchie proposée_Réseau regional de transit
- Hiérarchie proposée_Réseau de liaison intercommunale
- Hiérarchie proposée_Réseau collecteur communal
- Hiérarchie proposée_Réseau de desserte locale
- limites_communales_Ecaussinnes

4.10.3 Transit sur l'axe rue Anselme Mary – rue Belle-Tête – chaussée de Braine

4.10.3.1 Signalétique existante

La signalétique existante sur le territoire communal incite les véhicules circulant de l'autoroute vers Braine-le-Comte à emprunter la N57 puis la N6. Dans le centre de Braine-le-Comte, seule la direction d'Ecaussinnes est indiquée au droit du carrefour entre la N6 et la N532, l'autoroute n'étant pas signalée.



1

Depuis l'autoroute, au niveau du carrefour avec la rue Anselme Mary, Braine-le-Comte est indiqué par la N57

Sur la N6, dans le centre de Braine-le-Comte, la direction d'Ecaussinnes est signalée mais pas celle de l'autoroute

La direction d'Ecaussinnes est indiquée au croisement entre la N6 et la N532

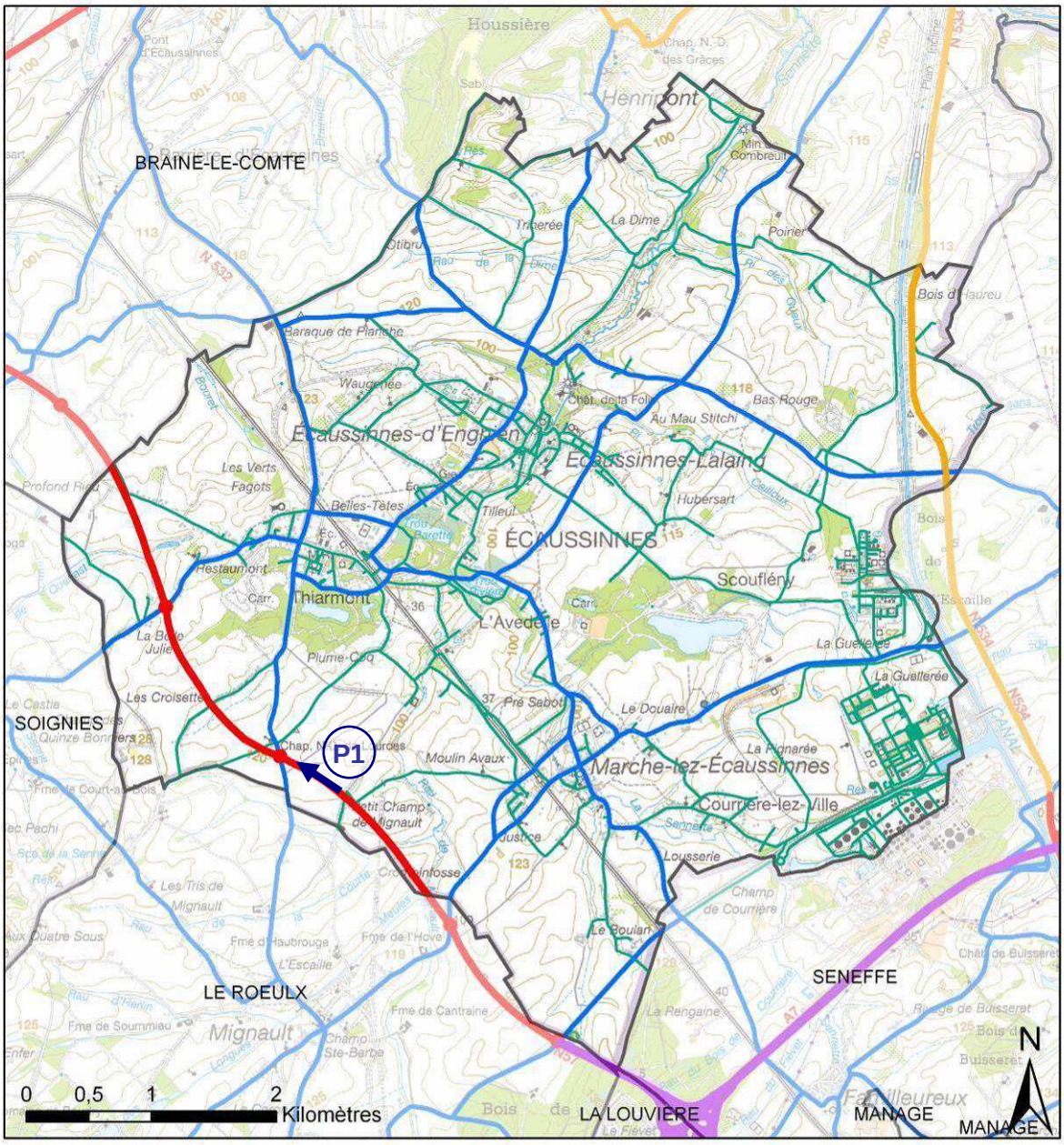
4.10.3.2 Signalétique complémentaire

De la même manière que pour la signalétique d'accès au zoning, il est possible de renforcer la signalétique existante

Sur Ecaussinnes, un nouveau semble particulièrement nécessaire :

- P1 : sur la N57 en arrivant de l'autoroute, en amont du carrefour avec la rue Anselme Mary

Dans le centre de Braine-le-Comte, la signalétique vers Ecaussinnes doit également être adaptée. Ainsi, au carrefour entre la N532 et la N6, la signalisation deviendra :



Légende

- Hiérarchie proprosée_Autoroute
- Hiérarchie proposée_Réseau regional de transit
- Hiérarchie proposée_Réseau de liaison intercommunale
- Hiérarchie proposée_Réseau collecteur communal
- Hiérarchie proposée_Réseau de desserte locale
- limites_communales_Ecaussinnes

5 Stationnement

5.1 Mise en œuvre de la nouvelle réglementation relative au stationnement alterné

Le stationnement alterné à la quinzaine est souvent source de confusion notamment dans sa mise en œuvre lors du changement de côté du stationnement. Il est en effet difficile pour les riverains d'effectuer le changement dans la nuit du 31 au 1er de chaque mois ou dans celle du 15 au 16, ce qui génère des situations désordonnées.
Compte tenu de ces difficultés, le stationnement alterné à la quinzaine est en voie de suppression.
Nous préconisons donc d'anticiper cette modification et de supprimer le stationnement alterné à la quinzaine sur le territoire communal.

A Ecaussinnes, seule la rue de la Haie est concernée. Le stationnement doit donc y être réorganisé.

5.2 Organisation du stationnement

5.2.1 Optimiser le stationnement sur les places d'Ecaussinnes

Les principaux espaces de stationnement présents à Ecaussinnes se concentrent sur les places les plus importantes de la commune : Grand-Place, place Cousin, place des Comtes Van der Burch, place de Marche-lez-Ecaussinnes. A l'heure actuelle, ces espaces correspondent à de vastes espaces où le stationnement est plus ou moins formalisé. De plus, ces espaces sont rarement saturés car l'offre conséquente répond amplement à la demande. Par conséquent, les principales places de la commune pourraient faire l'objet d'un réaménagement visant à optimiser l'utilisation de l'espace public. Ainsi, il conviendra de rationaliser l'offre de stationnement pour mieux l'adapter à la demande actuelle et future. Le surplus d'espace pourra alors être redistribué au profit des modes doux et d'espaces de convivialité.
Sur les espaces de stationnement à proprement parlé, il conviendra de bien formaliser les places de stationnement afin de réduire au minimum l'espace utilisé et de minimiser l'espace perdu.

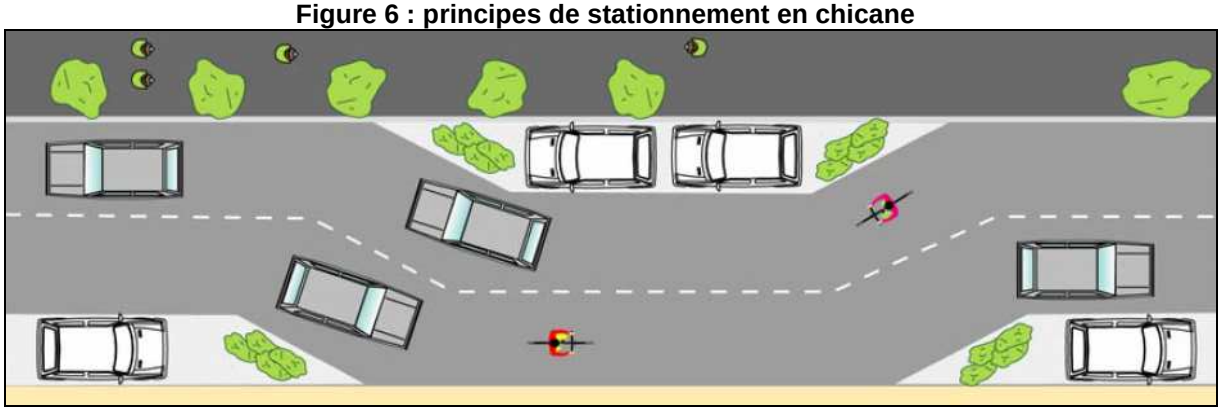
Parmi ces places, la place de Marche-lez-Ecaussinnes a d'ores et déjà fait l'objet d'une demande de permis d'urbanisme. La Grand-Place et la place Cousin ont, quant à elles, fait l'objet d'esquisses dans le cadre du PCDR.

5.2.2 Optimiser le stationnement en voirie

En voirie, deux principes permettent d'optimiser le stationnement :

- la formalisation des places de stationnement. De la même manière que précédemment, il s'agit de réduire l'espace perdu entre deux véhicules stationnés.
- la mise en œuvre de stationnement en chicane. Ce type d'aménagement présente le double avantage d'organiser le stationnement et de réduire les vitesses pratiquées par les véhicules.

Figure 6 : principes de stationnement en chicane



Source : Plan de Déplacements Urbains – Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Annexe 1 : Guide des aménagements en voirie

5.2.3 Organisation du stationnement dans les gares d'Ecaussinnes

Les gares du territoire communal représentent des pôles générateurs de déplacements et génèrent une demande en stationnement. En fonction de la desserte ferroviaire, les déplacements et le stationnement générés sont différents sur les deux gares de la commune. L'offre de transport à Ecaussinnes est plus importante et plus attractive que celle à Marche, ce qui explique la différence de stationnement générée. A Ecaussinnes, ce sont en effet plus d'une centaine de places de stationnement qui sont formalisées (parking SNCB + plateau de la gare). Ces places de stationnement sont utilisées par les usagers de la gare, les riverains et les commerces. A Marche, le stationnement n'est pas formalisé et que la demande de stationnement est extrêmement réduite (quelques voitures).

Les caractéristiques spécifiques à chacune des gares de la commune nécessitent des interventions adaptées.

5.2.3.1 Gare d'Ecaussinnes

INTERVENTION À COURT TERME

La gare d'Ecaussinnes dispose d'importants terrains qui ne sont actuellement pas utilisés. Ces terrains peuvent être mobilisés afin d'étendre l'actuel parking de la gare. De cette manière, le stationnement lié à la gare et occupant le plateau de la gare pourrait alors être reporté sur ce nouveau parking. Le plateau de la gare serait libéré des voitures qui restent stationnées toute la journée. Une offre de stationnement devra toutefois être maintenue sur le plateau de la gare afin de répondre à la demande générée par les commerces riverains.

Photo 5 : terrains SNCB vus depuis le parking actuel

Photo 6 : terrains SNCB vus depuis le cheminement piéton reliant la rue Bel Air

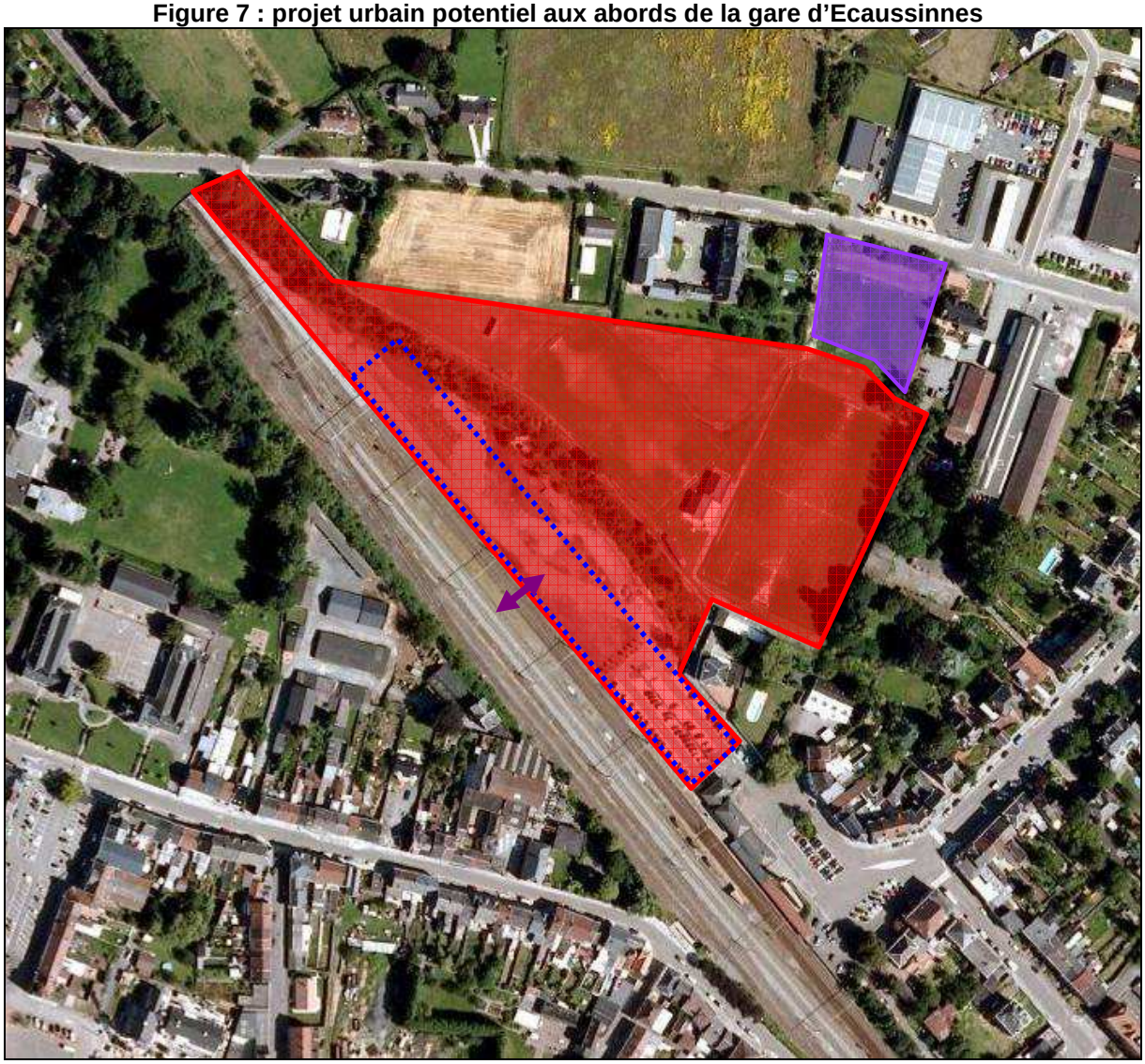
Cf. Fiche action 14 : Aménagement des abords de la gare d'Ecaussinnes

INTERVENTION À LONG TERME

Les terrains libres en gare d'Ecaussinnes pourraient faire l'objet d'une valorisation urbaine intéressante pour la commune. Leur localisation stratégique à proximité immédiate de la gare représente un atout certain pour le développement d'un programme de logements. Cette démarche s'inscrit parfaitement avec la politique générale actuelle de la Région Wallonne qui vise à densifier l'urbanisation autour des gares.
Le potentiel à Ecaussinnes est d'autant plus important que la Commune réfléchit actuellement au déplacement des terrains de sports vers la rue de l'Avedelle.

Une des possibilités est de créer des logements sur le même niveau que celui de la rue Bel-Air et de créer deux niveaux de stationnement sous les logements, c'est-à-dire à niveau avec l'actuel parking. Un tel projet permettrait d'accroitre considérablement les capacités de stationnement en gare d'Ecaussinnes et de libérer le plateau de la gare des voitures ventouses.
Pour que ces nouveaux espaces de stationnement soient bien utilisés, un deuxième accès aux quais devra être envisagé. Celui-ci permettra de réduire la distance à parcourir pour les usagers entre leur voiture stationnée et leur train.

Figure 7 : projet urbain potentiel aux abords de la gare d'Ecaussinnes



Cf. 7.2.3 Vision à long terme du quartier de la gare

5.2.3.2 Gare de Marche-lez-Ecaussinnes

Le stationnement en gare de Marche n'est pas formalisé. Il s'effectue sur l'ancienne cour de la gare.

La demande en stationnement en gare de Marche demeure limitée compte-tenu d'une offre ferroviaire moins développée qu'en gare d'Ecaussinnes.

L'enjeu en gare de Marche ne porte pas principalement sur le stationnement mais sur une accessibilité accrue pour les modes doux.

Photo 7 : stationnement en gare de Marche

5.2.4 Suppression du stationnement sur le trottoir

Afin de permettre des cheminements piétons de qualité, il convient de supprimer le stationnement sur le trottoir.
Dans les rues trop étroites pour accueillir deux bandes de stationnement longitudinal, une organisation du stationnement en chicane sera à mettre en œuvre.
Des dispositifs physiques comme des potelets anti-stationnement peuvent également être installés sur les trottoirs afin d'éviter tout empiètement de voitures stationnées sur le trottoir. Leur mise en œuvre ne peut se faire que sur des trottoirs présentant une largeur minimale de 1,50 m afin de toujours garantir ponctuellement une largeur minimale de 1,20m au niveau des potelets.

5.2.5 Stationnement aux abords des écoles

Les abords des différentes écoles d'Ecaussinnes sont particulièrement problématiques aux heures d'entrée et de sortie des classes. Les flux se concentrent sur ces deux moments précis, ce qui engendre des situations difficiles à gérer et notamment entre les différents usagers : piétons, cyclistes, automobilistes (en circulation et stationnement).

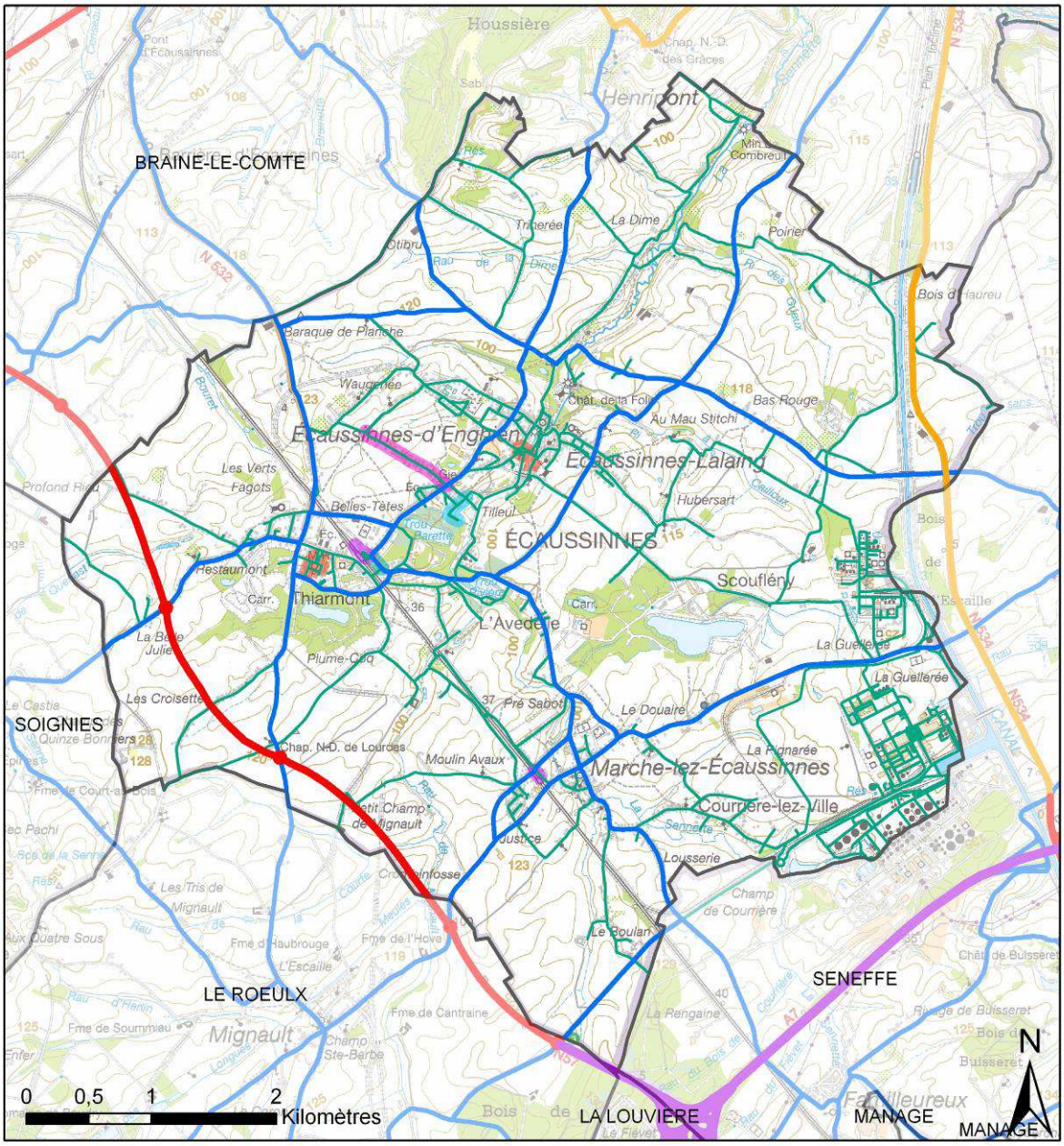
Afin de limiter l'impact des flux de voitures et de leur stationnement aux abords des écoles, des zones de dépose-minute peuvent être aménagées. Il s'agit d'une « zone où les parents s'arrêtent pour déposer ou embarquer leurs enfants en voiture »[8]. Pour être efficace, il est nécessaire que les parents s'y arrêtent uniquement le temps de déposer ou de récupérer leurs enfants. Ces zones de dépose-minute sont également appelées « Kiss and ride »[9].

[8] Définition donnée par l'IBSR dans « une zone de dépose-minute aux abords des écoles »
[9] Traduction : « Embrasser et rouler »

Ce type d'aménagement n'est pas applicable et nécessaire aux abords de toutes les écoles. En effet, les zones de dépose-minute fonctionnent généralement bien pour les élèves du primaire. Par contre, il n'est pas conseillé pour les élèves de maternelles et les élèves de secondaires.

5.2.6 Propositions

Carte 7 : propositions relatives au stationnement



Légende

Organisation du stationnement proposée

- Aménagement du parking de la gare
- Optimisation du stationnement sur les places
- Stationnement en chicane
- Suppression du stationnement sur le trottoir
- Zone résidentielle

- Hiérarchie proprosée_Autoroute
- Hiérarchie proposée_Réseau regional de transit
- Hiérarchie proposée_Réseau de liaison intercommunale
- Hiérarchie proposée_Réseau collecteur communal
- Hiérarchie proposée_Réseau de desserte locale
- Limites communale Ecaussinnes

Tableau 1 : localisation des propositions relatives au stationnement

Proposition	Voirie
Aménagement du parking de la gare	Plateau de la Gare (Ecaussinnes)
	Place de la Gare (Marche)
Optimisation du stationnement sur les places	Grand-Place
	Place Cousin
	Place des Comtes Van Der Burch
Stationnement en chicane	Rue Jean Jaurès
Suppression du stationnement sur le trottoir	Rue Camille Duray
Zone résidentielle	Rue Mayeurmont

5.3 Stationnement des poids lourds

Du stationnement de poids-lourds s'observe sur la commune essentiellement le week-end. Il s'agit des véhicules de chauffeurs qui résident sur la commune. La dimension de ces véhicules rend leur stationnement difficile et préjudiciable pour les riverains. Les rues Restaumont, Anselme Mary et la cité Prodéo sont notamment concernées par cette problématique.

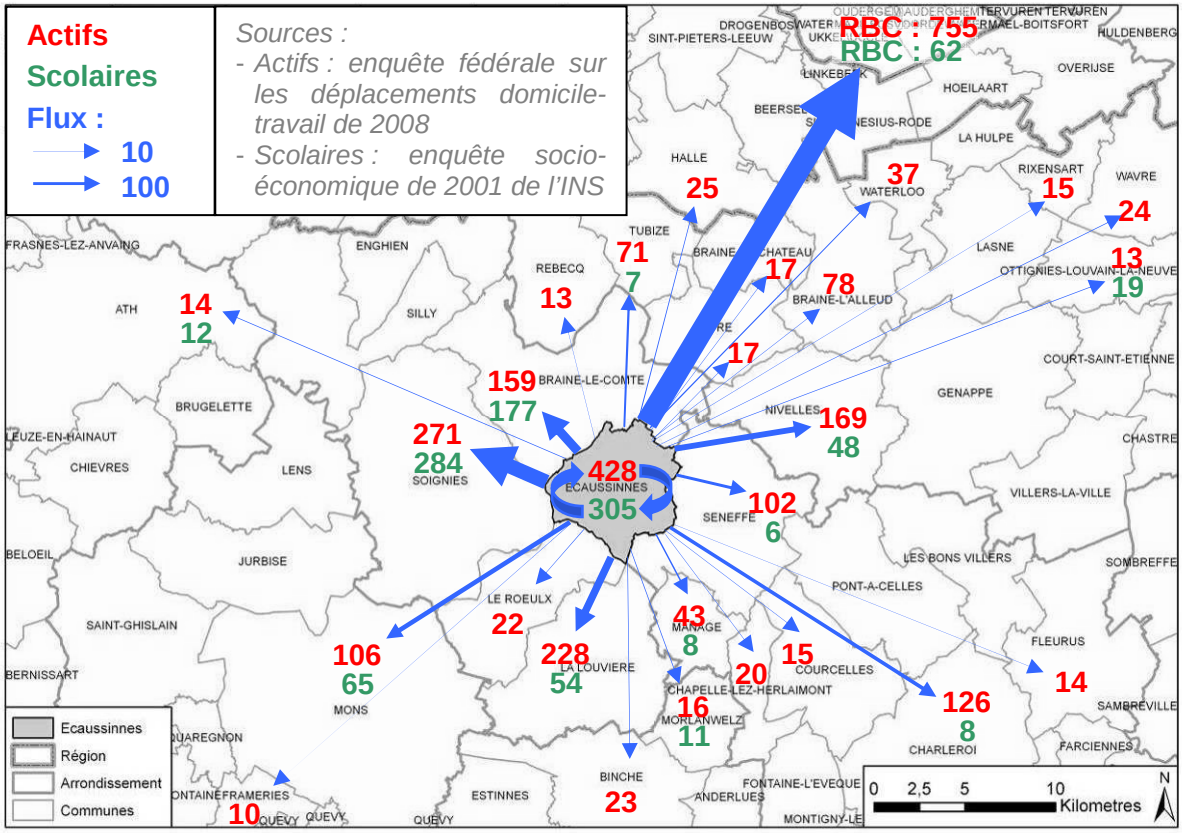
Afin de limiter ces nuisances, des poches de stationnement réservées aux poids-lourds peuvent être envisagées. S'agissant d'aménagements spécifiques pour des camions répartis sur l'ensemble du territoire communal, un dialogue doit être initié entre la Commune et les chauffeurs de poids-lourds concernés.

Ces espaces de stationnement doivent se situer prioritairement le long des principaux axes de la commune et en accès direct au réseau régional de transit (N57) ou de liaisons intercommunales (N534). L'objectif est d'éviter ainsi que les poids-lourds se stationnent dans les zones résidentielles de la commune.

6 Covoiturage

La mobilité des actifs Ecaussinnois s'oriente principalement, en dehors de la commune en elle-même (428 actifs), vers la Région Bruxelloise (755 actifs), La Louvière (228 actifs), Soignies (271 actifs), Nivelles (169 actifs) et Braine-le-Comte (159 actifs).

Déplacements sortants



Des flux importants s'effectuent donc quotidiennement entre Ecaussinnes et ces différents pôles. Pour rejoindre la Région Bruxelloise, deux possibilités sont envisageables : la voiture ou le train. Pour le train, la gare de Braine-le-Comte est plus attractive que celle d'Ecaussinnes car l'offre y est plus importante vers et depuis Bruxelles. Par conséquent, les flux quotidiens vers Braine-le-Comte regroupent des actifs travaillant sur cette commune et des actifs travaillant à Bruxelles.

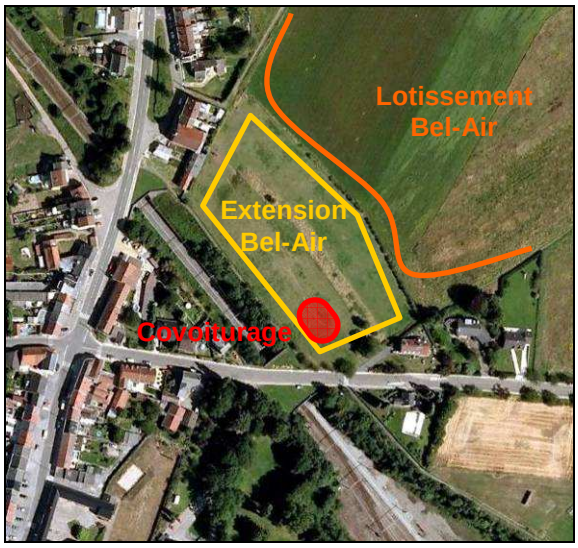
Afin de limiter l'utilisation de la voiture et de réduire ses impacts (pollution atmosphérique, pollution sonore, dégradation du cadre de vie pour les riverains,…), le covoiturage doit être organisé sur la commune. Plusieurs aspects sont nécessaires au développement du covoiturage :

- Développer des infrastructures de stationnement à proximité immédiate des grands axes de circulation
- Développer une signalisation adéquate
- Permettre le rabattement au parking de covoiturage par les modes doux
- Faciliter la rencontre entre les covoitureurs

6.1 Localisation des parkings de covoiturage

Un parking de covoiturage spontané s'est organisé le long de la N57 entre la chaussée de la Résistance et rue Emile Vandervelde. Il se situe en accès direct aux autoroutes A7 et A501 et est facilement accessible grâce aux deux giratoires. L'objectif est de formaliser ce parking de covoiturage afin de le rendre plus visible et plus attractif.
Depuis cette zone de covoiturage, il est facile d'accéder, via l'autoroute, à Bruxelles, La Louvière et Nivelles.

Un deuxième parking de covoiturage pourrait être mis en œuvre afin de rejoindre Soignies, Braine-le-Comte et sa gare. Une implantation à proximité immédiate de la Chaussée de Braine serait optimale pour rejoindre Braine-le-Comte. Pour covoiturer vers Soignies, un parking de covoiturage à proximité de la rue de Restaumont semble préférable. Afin de ne pas démultiplier les parkings de covoiturage, une unique zone pourrait être aménagée. Elle pourrait être implantée entre la chaussée de Braine et la rue Bel-Air, sur une partie des terrains pouvant accueillir l'extension du lotissement Bel-Air.



Carte 8 : localisation des parkings de covoiturage

Légende

- Proposition_stationnement pour covoiturage
- Limites communale Ecaussinnes

6.2 Signalétique

Les parkings de covoiturage peuvent être indiqués par un panneau indiquant un parking et son usage spécifique pour le covoiturage.

Exemple de signalétique à Zaventem (Source : carpool.be) ➔

6.3 Accès pour les modes doux

L'accès au parking de covoiturage par les modes doux représente un atout certain pour le développement du covoiturage. Ainsi, les covoitureurs passagers peuvent se rendre à pied ou à vélo jusqu'au parking de covoiturage.
Afin d'inciter les covoitureurs à se rendre à vélo au point de rencontre, des espaces de stationnement sécurisés pour les vélos doivent être implantés sur le parking.

Le parking de covoiturage situé au niveau de la rue Bel-Air bénéficie d'une bonne accessibilité pour les modes doux. En effet, il est connecté au réseau piétonnier d'Ecaussinnes ainsi qu'au RAVeL. L'installation d'un parking à vélos sécurisé est donc nécessaire pour ce parking.
Le deuxième parking de covoiturage est, quant à lui, plus excentré et moins accessible par les modes doux. L'installation d'un parking à vélos est donc moins fondamentale.

6.4 Faciliter la rencontre entre les covoitureurs

Pour faciliter la rencontre entre les covoitureurs, la Commune peut s'inscrire à Carpoolplaza. Il s'agit d'un service visant à mettre en relation les covoitureurs. Carpoolplaza gère la base de données des covoitureurs de la commune afin de mettre en contact les personnes ayant des lieux d'origine et de destination relativement proches.

Carpool plaza.be
ECONOMIQUE - ECOLOGIQUE - EVIDENT

La commune pourra, via ses outils de communication habituels (bulletin communal, site internet,…) faire la promotion de ce service.

7 Les transports publics

7.1 Transports en commun routiers : le TEC

7.1.1 Identification d'une faiblesse du réseau de transports publics : les liaisons vers Nivelles

Ecaussinnes bénéficie d'une desserte ferroviaire par la ligne 108, c'est à dire la ligne reliant Braine-le-Comte à Binche. Celle-ci est complétée par une desserte en transports en commun assurée par le TEC. Deux lignes des TEC desservent le territoire d'Ecaussinnes :

- la ligne 71 du TEC Brabant-Wallon
- la ligne 107 du TEC Hainaut

La ligne 71 relie Soignies à Manage ou Nivelles. Les liaisons de Soignies vers Nivelles s'effectuent à hauteur trois bus par jour en période scolaire et à deux bus dans l'autre sens. Ces services permettent aux scolaires d'accéder à leur lieur de formation situés à Nivelles. Les autres liaisons se font entre Soignies et Manage (12 bus dans les deux sens) ou entre Soignies et Ecaussinnes (3 bus dans les deux sens).
Les liaisons vers Nivelles sont possibles en journée au moyen d'une correspondance à Feluy.

La ligne 107 relie Ecaussinnes à La Louvière. Cette ligne se prolonge jusqu'à Braine-le-Comte en période scolaire à hauteur d'un trajet vers Braine-le-Comte le matin et un trajet depuis Braine-le-Comte le soir. Ces deux services sont destinés aux élèves habitant à Ecaussinnes et scolarisés dans un établissement de Braine-le-Comte.

Le réseau SNCB et/ou le réseau TEC permettent de rejoindre directement l'ensemble des pôles urbains situés à moins de 20 kms (Soignies, Braine-le-Comte et La Louvière) sans correspondance. Pour rejoindre Nivelles, les Ecaussinnois bénéficient de liaisons directes aux heures scolaires mais doivent effectuer une correspondance à Feluy en journée.

7.1.2 Identification de la demande potentielle entre Ecaussinnes et Nivelles

Il s'agit ici d'évaluer le nombre de déplacements potentiels entre Ecaussinnes et Nivelles, sachant que ces liaisons sont déjà assurées pour les scolaires

7.1.2.1 Identification de la demande potentielle générée par les actifs (déplacements domicile-travail)

DEMANDE POTENTIELLE D'ECAUSSINNES VERS NIVELLES

Soignies, La Louvière, Nivelles et Braine-le-Comte représentent, avec Ecaussinnes et la Région de Bruxelles-Capitale, les principaux pôles d'emploi pour les actifs d'Ecaussinnes. Cette caractéristique est mise en avant par le « Diagnostic fédéral des déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail » de 2008[10] :

[10] Ce diagnostic se base sur les informations fournies au SPF-Mobilité par les entreprises regroupant plus de 100 employés sur un même site.

Lieu de travail	Nombre de Travailleurs	Pourcentage
Région de Bruxelles-Capitale dont Bruxelles (ville)	769 263	23,4% 8,0%
Ecaussinnes	428	13,0%
Soignies	271	8,3%
La Louvière	228	6,94%
Nivelles	**169**	**5,2%**
Braine-le-Comte	159	4,8%
Manage	43	1,3%
Belgique	***3283***	***100%***

Ainsi, en 2008, ce sont 170 actifs qui se rendent quotidiennement d'Ecaussinnes à Nivelles pour aller travailler.

DEMANDE POTENTIELLE DE NIVELLES VERS ECAUSSINNES

Dans le cadre du « Diagnostic fédéral des déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail » de 2008, il est également possible de connaître les lieux de résidence des personnes venant travailler sur Ecaussinnes :

Lieu de résidence	Nombre de Travailleurs	Pourcentage
Ecaussinnes	428	47,7%
La Louvière	64	7,2%
Braine-le-Comte	49	5,5%
Soignies	44	4,9%
Région de Bruxelles-Capitale	15	1,7%
Nivelles	**7**	**0,8%**
Belgique	***894***	***100%***

La demande potentielle d'actifs habitants à Nivelles et travaillant à Ecaussinnes est très limitée.

7.1.2.2 Identification de la demande potentielle générée par les scolaires et les étudiants (déplacements domicile-école)

Nivelles constitue également un pôle scolaire conséquent avec une grande diversité de formations s'étalant de la maternelle à l'Université. Avec l'offre actuelle, les écoliers et les étudiants peuvent suivre leur formation dans un des établissements de Nivelles.

Niveau d'enseignement	Réseau d'enseignement	Etablissement
Secondaire	Communauté Française	Athénée Royal
	Libre	Institut de l'Enfant Jésus
		Collège Ste Gertrude
		Institut du Sacré Cœur
	Provincial	Ecole Provinciale des Métiers
		Institut Provincial des Arts et Métiers
		Institut Provincial d'Enseignement de Promotion Sociale et de Formation Continuée.
		Institut Provincial d'Enseignement Technique
Supérieur de type court	Communauté Française	Institut d'Enseignement Supérieur Pédagogique (Haute Ecole Henri Spaak)
	Libre	Ecole Normale Catholique du Brabant Wallon
	Provincial	Centre Provincial d'Enseignement
Universitaire	Libre	ULB

Source : SSC Nivelles – 2004

A Ecaussinnes en 2008, 1311 enfants étaient âgés de 10 à 19 ans. En prenant comme hypothèse qu'ils se répartissent de manière homogène[11], il apparaît que 870 enfants d'Ecaussinnes sont en âge de suivre une formation dans un enseignement secondaire (12-18 ans). Dans le cas de la mise en œuvre d'une liaison performante et attractive vers Nivelles, ces écoliers pourraient alors choisir de suivre leur formation à Soignies, Braine-le-Comte, La Louvière ou à Nivelles.
Par hypothèse, compte-tenu des formations dispensées et la distance entre Ecaussinnes et ces communes, nous proposons la répartition suivante :

- 50% des écoliers suivent leur formation à Soignies, soit 435 élèves
- 10% des écoliers suivent leur formation à Braine-le-Comte, soit 87 élèves
- 10% des écoliers suivent leur formation à La Louvière, soit 87 élèves
- 30% des écoliers suivent leur formation à Nivelles, soit 261 élèves

La demande potentielle des écoliers d'Ecaussinnes pouvant suivre une formation dans un établissement secondaire de Nivelles serait de l'ordre de 260 écoliers

La demande générée par les élèves du secondaire peut être confortée par celle des étudiants. En effet, plusieurs enseignements supérieurs (court ou universitaire) sont présents à Nivelles. En 2008, Ecaussinnes comptait 529 jeunes de 20 à 24 enfants. Il est ainsi possible de dénombrer 674 jeunes d'Ecaussinnes pouvant suivre une formation supérieure[12]. Compte-tenu que Nivelles demeure un pôle d'enseignement supérieur relativement modeste par rapport à Bruxelles ou Louvain et que l'ensemble des jeunes de 19 à 24 ans ne suit pas une formation supérieure, nous supposons que 10% des jeunes d'Ecaussinnes âgés de 19 à 24 ans sont susceptibles de se rendre à Nivelles pour suivre une formation supérieure. Ainsi, ce sont 67 jeunes qui pourront potentiellement se rendre à Nivelles pour suivre leurs études supérieures.

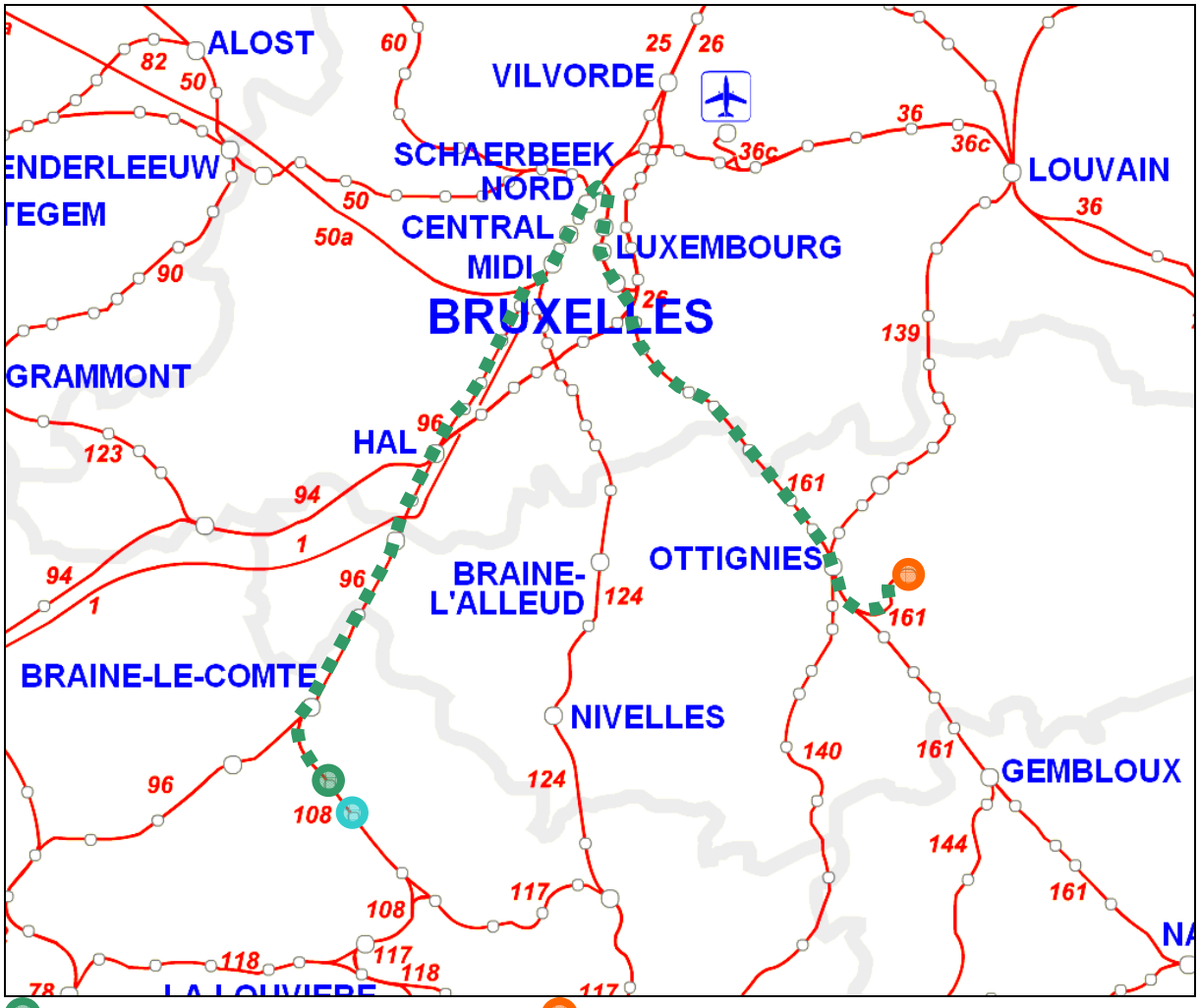
[11] 1311/9 = 145 enfants de chaque année
[12] (145 enfants âgés de 19 ans) + (529 jeunes âgés de 20 à 24 ans) = 674 personnes

7.1.2.3 Identification de la demande potentielle générée : bilan

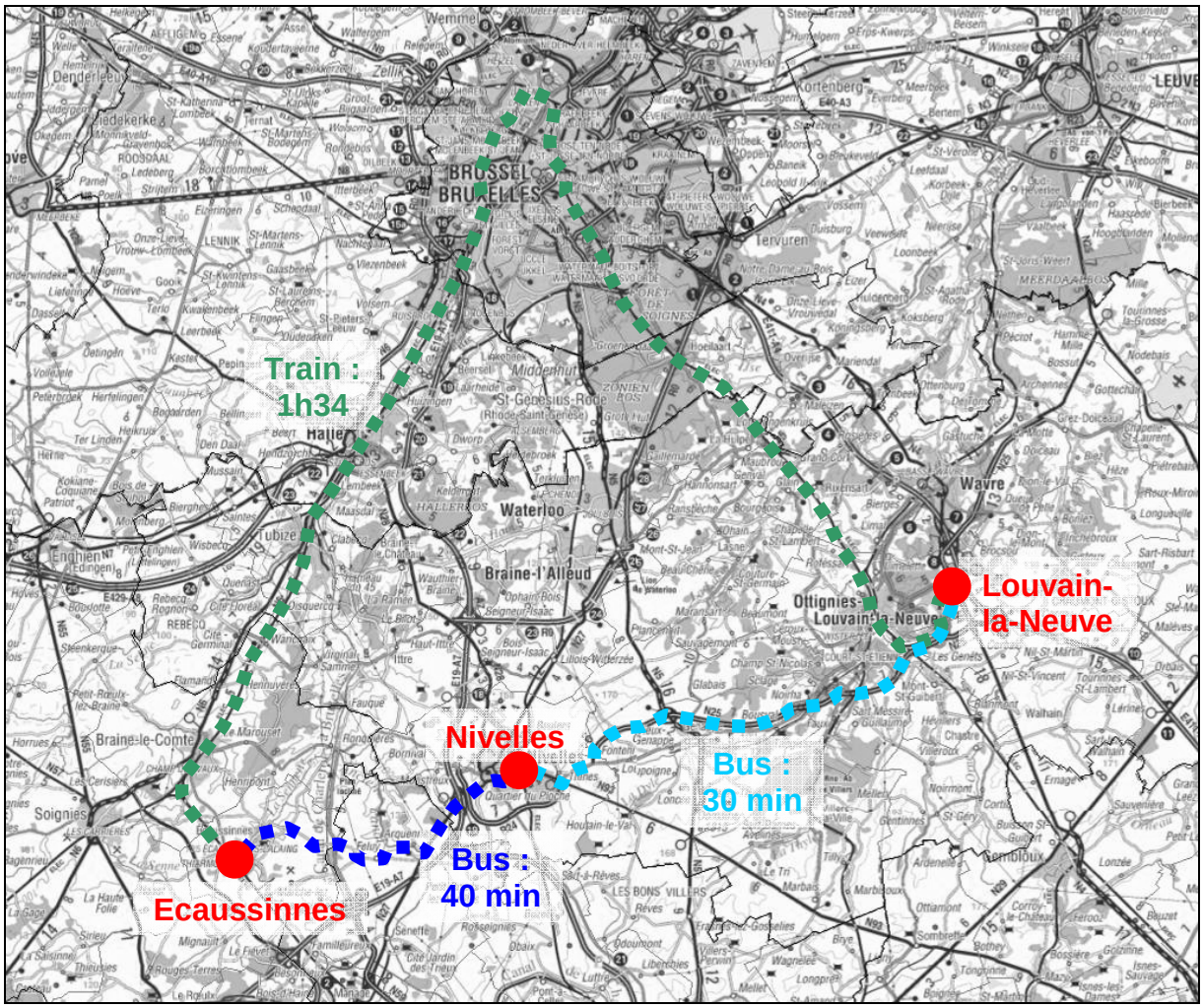
En additionnant les actifs, les scolaires et les étudiants, la demande potentielle vers Nivelles s'élèverait à environ **près de 500 déplacements quotidiens**[13]**.** Une partie de cette demande est déjà prise en charge par les services de la ligne 71 reliant Ecaussinnes à Nivelles (avec ou sans correspondance).

7.1.2.4 Ouverture vers le Brabant Wallon

La mise en œuvre d'une liaison performante et sans correspondance entre Ecaussinnes et Nivelles permettrait d'améliorer énormément la mobilité vers les principaux pôles du Brabant Wallon. En effet, au moyen d'une correspondance en gare de Nivelles, le voyageur arrivant d'Ecaussinnes peut prendre le train à destination de Braine-l'Alleud ou Waterloo[14] ou prendre le bus Rapido 4 à destination de Louvain-la-Neuve, pôle universitaire régional. Dans ce dernier cas, le voyageur n'est pas obligé de prendre le train et d'effectuer une boucle autour de Bruxelles (Bruxelles Midi ⇔ Bruxelles Central ⇔ Bruxelles Nord ⇔ Bruxelles Schuman ⇔ Bruxelles Luxembourg) avant d'arriver à Louvain-la-Neuve. Le temps de parcours en bus serait alors plus réduit qu'en train.



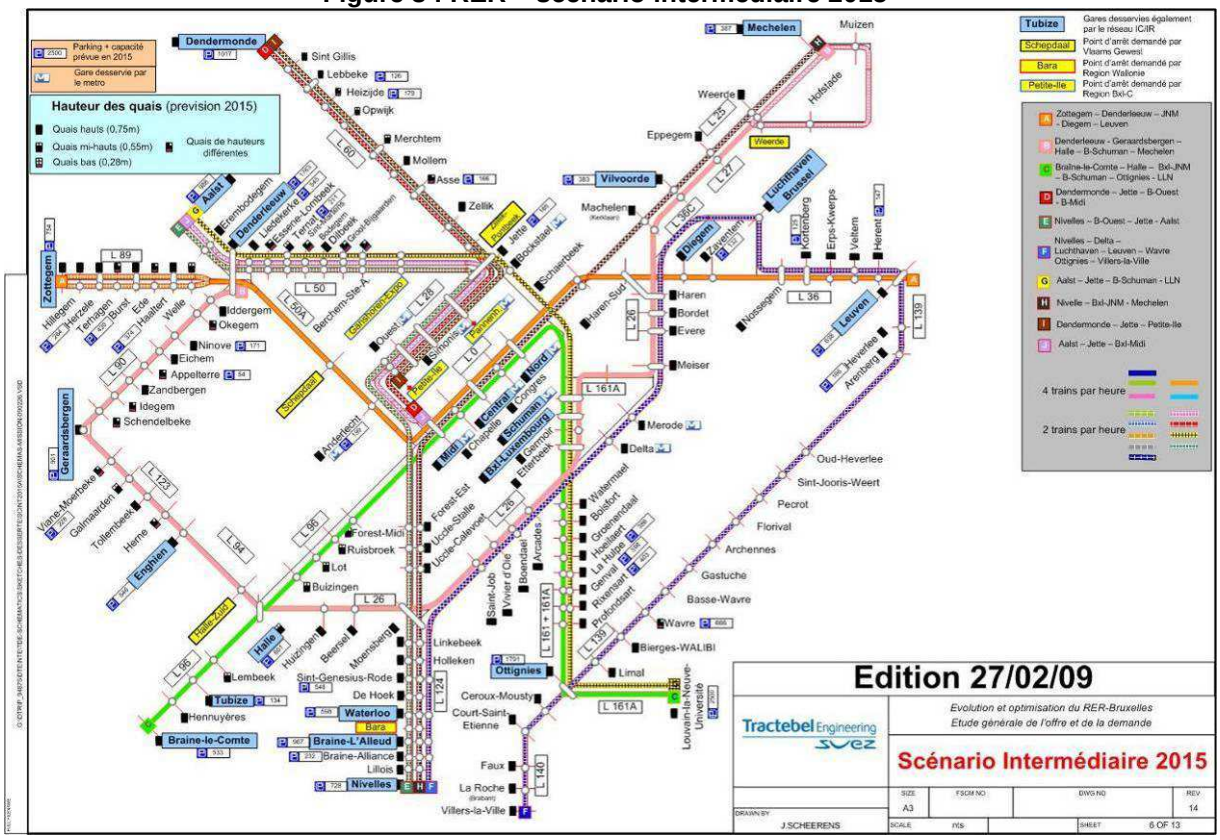
[13] (Actifs : 169) + (Scolaires : 261) + (Etudiants : 67) = 497
[14] D'après le diagnostic fédéral, 78 Ecaussinnois travaillent à Braine-l'Alleud et 37 à Waterloo



Le temps de parcours en train entre Ecaussinnes et Louvain-la-Neuve est de 1h34. Le temps de parcours en bus sera de l'ordre de 1h20 en prenant une correspondance de 10 minutes. La qualité de la correspondance est primordiale afin de proposer des liaisons de qualité vers Louvain-la-Neuve.

De plus, la gare de Nivelles sera, à terme, une gare RER. De nouvelles liaisons seront alors possibles au départ de Nivelles, ce qui augmentera l'attractivité de cette gare et donc la demande en déplacements vers celle-ci.

Figure 8 : RER – scénario intermédiaire 2015



Nivelles permettra d'offrir trois liaisons RER, à hauteur de deux trains par heure :

- Ligne E : Nivelles ⇔Bruxelles-Ouest ⇔Jette ⇔ Aalst
- Ligne F : Nivelles ⇔ Delta ⇔ Aéroport de Bruxelles ⇔ Leuven ⇔ Wavre ⇔ Ottignies ⇔ Villers-la-Ville
- Ligne H : Nivelles ⇔ Bruxelles jonction Nord-Midi ⇔ Mechelen

Cette diversité de l'offre renforcera encore davantage l'attractivité de la gare de Nivelles.

Braine-le-Comte sera également une gare RER mais elle ne propose qu'une seule ligne. La ligne C reliera Braine-le-Comte ⇔ Halle ⇔ Bruxelles jonction Nord-Midi ⇔ Bruxelles Schuman⇔ Ottignies ⇔ Louvain-la-Neuve. Il s'agit donc uniquement d'un renforcement de l'offre existante.

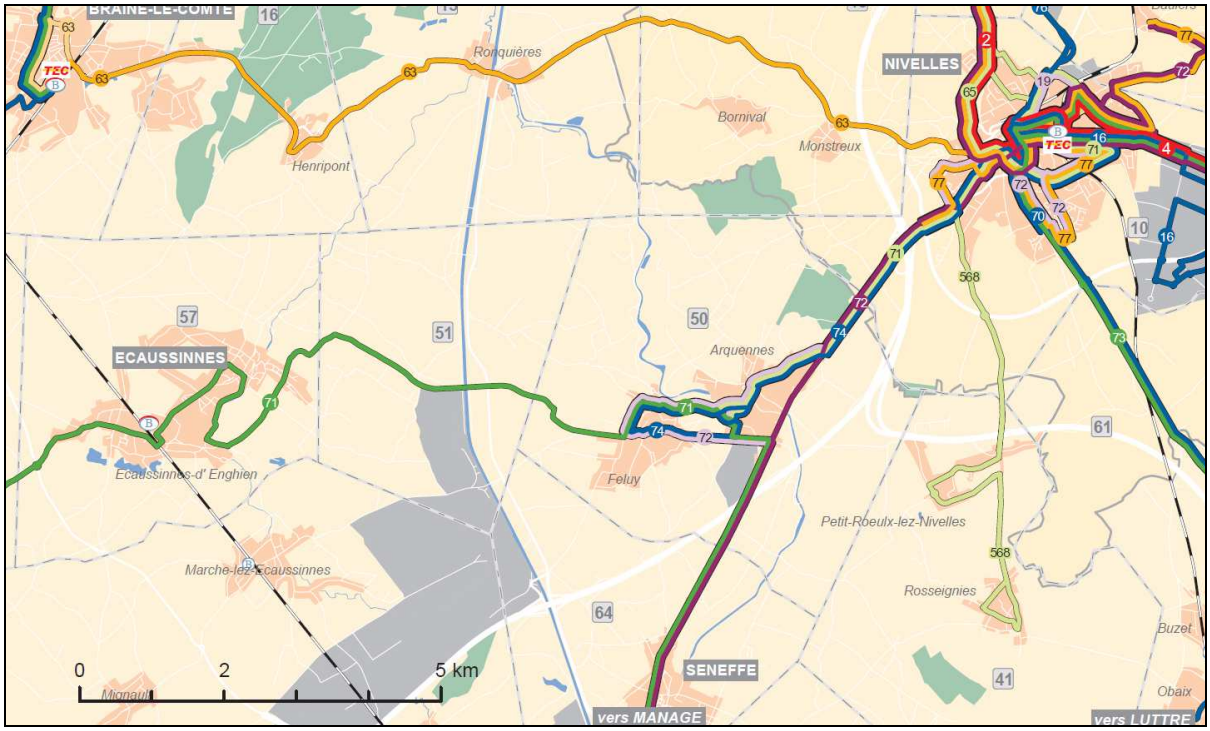
➔ Une fois le RER mis en œuvre, la gare de Nivelles présentera donc une attractivité renforcée par rapport à celle de Braine-le-Comte. Une demande de déplacements supplémentaire vers Nivelles sera donc observable depuis Ecaussinnes.

7.1.2.5 Mise en œuvre d'une liaison entre Ecaussinnes et Nivelles

MODIFICATION DE LA LIGNE 71 DU TEC BRABANT WALLON

Compte-tenu de la desserte actuelle du territoire communal par les réseaux de transport en commun, une adaptation de la ligne 71 du TEC Brabant Wallon nous semble être la solution la plus pertinente pour relier Ecaussinnes et Nivelles. Plusieurs éléments viennent appuyer ce constat :

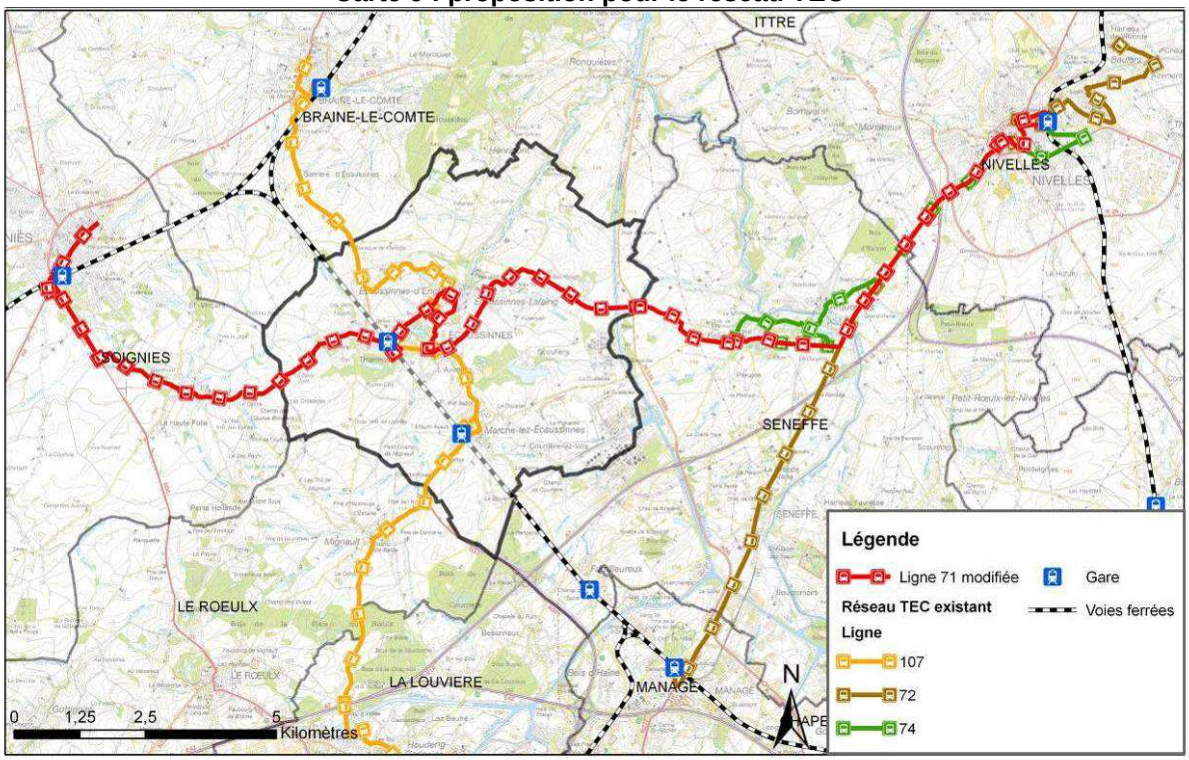
- La ligne 71 propose déjà des liaisons directes entre Ecaussinnes et Nivelles
  - Ecaussinnes ⇨ Nivelles : un bus le matin et deux en soirée (horaires adaptés le mercredi midi)
  - Nivelles ⇨ Ecaussinnes : un bus le matin et un bus le soir (horaires adaptés le mercredi midi)
- Le trajet principal de la ligne 71 relie Soignies ⇔ Ecaussinnes ⇔ Manage et vient dédoubler l'offre ferroviaire entre Ecaussinnes et Manage (connexions des principaux pôles urbains mais pas des villages).
- Une correspondance est possible à Feluy (place du Petit Moulin) entre la ligne 71 et la ligne 74 Feluy ⇔ Nivelles. Cette correspondance s'effectue dans de bonnes conditions (entre 5 et 10 minutes) mais représente une rupture de charge pénalisante pour le voyageur.
- La ligne 72 assure les liaisons entre Baulers, Nivelles et Manage



Nous proposons donc de réorienter la ligne 71 vers Nivelles pour l'ensemble de ses services. Afin de permettre les liaisons vers Manage, les correspondances avec la ligne 72 devront être assurée à Arquennes. Pour être de qualité, celles-ci devront se faire en dehors de la chaussée de Nivelles, provoquant une modification de l'itinéraire de la ligne.

Une deuxième alternative est possible pour les voyageurs effectuant des trajets entre Ecaussinnes et Manage. Ils pourront toujours prendre le train entre Ecaussinnes et Manage et effectuer éventuellement une correspondance en gare de Manage. En terme de nombres de voyageurs concernés, il convient de préciser qu'en 2008, seulement 43 actifs d'Ecaussinnes travaillaient à Manage contre 169 à Nivelles[15].

Carte 9 : proposition pour le réseau TEC



IMPACT SUR L'EXPLOITATION DE LA LIGNE 71

La proposition de modification de la ligne 71 aura un impact négligeable sur son exploitation commerciale. En effet, la distance et le temps de parcours entre Soignies et Nivelles et celle entre Soignies et Manage sont similaires.

	Distance	**Temps de parcours**
Ligne 71 actuelle : Soignies ⇔ Manage	30,4 km	54 min
Ligne 71 proposée : Soignies ⇔ Nivelles	29,7 km	58 min
Différence (proposée – actuelle)	- 0,7 km	+ 4 min

L'impact sur la distance et le temps de parcours est vraiment réduit alors que le nombre de voyageurs transportés entre Ecaussinnes et Nivelles sera probablement supérieur au nombre de voyageurs transportés entre Ecaussinnes et Manage. La rentabilité de la ligne 71 pourrait ainsi être augmentée.

L'exploitation de la ligne 71 est actuellement couplée à celle de la ligne 72. Une réorganisation de l'exploitation de ces deux lignes doit donc être étudiée par le TEC Brabant Wallon afin de déterminer dans quelle mesure cette modification de la ligne 71 peut être mise en œuvre (notamment une éventuelle augmentation des parcours à vide).

[15] Données issues du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail de 2008.

7.1.3 Réseau de transports en commun interne à la commune

D'après les données issues du diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail de 2008, Ecaussinnes représente le premier pôle d'emploi des Ecaussinnois. En effet, plus de 400 Ecaussinnois travaillent au sein du territoire. Sachant que ces données portent uniquement sur les entreprises regroupant plus de 100 employés sur un même site, nous pouvons supposer que l'ensemble de ces employés travaillent sur le zoning de Marche.

Pour répondre à ces besoins quotidiens de déplacements entre les zones urbaines de la commune et le zoning, nous préconisons la mise en œuvre d'une navette interne à la commune permettant spécifiquement aux employés de rejoindre le zoning. Pour capter davantage d'usagers, cette navette pourrait passée par la gare d'Ecaussinnes et récupérer ainsi d'autres employés venant en train.

Ainsi, l'itinéraire proposé peut être le suivant : Restaumont ⇔ Pouplier ⇔ gare d'Ecaussinnes ⇔ Ernest Martel ⇔ Grand-Place ⇔ Sennette ⇔ Carrières de l'Avedelle ⇔ Nivelles ⇔ Zoning.

Compte-tenu du profil spécifique des entreprises et pour être le plus efficace possible, la mise en œuvre d'une telle navette doit se faire en partenariat avec les entreprises du zoning et doit être intégrée dans le cadre de leur plan de déplacements d'entreprise. De plus, cette coopération entre les entreprises et la commune permettra de répartir les coûts.

En dehors des horaires d'entrées et de sorties des travailleurs, cette navette pourra également assurer quelques trajets en journée afin de permettre une meilleure mobilité au sein de la commune. Pour que l'ensemble de la population Ecaussinnoise puisse bénéficier de ce service, il conviendra de s'assurer que la navette soit accessible aux PMR. Par conséquent, le matériel roulant devra permettre la prise en charge des PMR et les conducteurs devront être formés à l'accueil des PMR.

7.2 Transports en commun ferroviaire : la SNCB

Ecaussinnes bénéficie d'une desserte ferroviaire de bonne qualité. La commune est desservie par la ligne 108 qui relie Braine-le-Comte à Manage ou Binche. Cette ligne se dédouble et devient la ligne 117 qui relie Charleroi à Louvain-la-Neuve en passant par la jonction Nord-Midi à Bruxelles.
Ecaussinnes dispose de deux haltes sur son territoire : à Ecaussinnes d'Enghien et à Marche-lez-Ecaussinnes. Jusqu'au mois d'octobre 2011, la gare d'Ecaussinnes bénéficiait de guichets. En effet, la gare d'Ecaussinnes est l'une des gares qui a fait partie du vaste plan de fermeture que la SNCB a lancé en 2011.

Compte-tenu de ces éléments, les propositions du PCM porteront essentiellement sur l'amélioration de l'accessibilité des gares de la commune pour l'ensemble des modes de déplacement. L'intermodalité bus-train sera notamment renforcée. Pour l'accès aux gares en modes doux, les interventions proposés porteront sur le réaménagent global des abords.

7.2.1 Améliorer l'accessibilité aux haltes d'Ecaussinnes

L'accessibilité aux haltes d'Ecaussinnes doit être renforcée afin de faciliter le rabattement vers celles-ci et d'augmenter l'utilisation du train. Cette amélioration doit être mise en œuvre pour l'ensemble des modes de transport : marche, vélo, bus, voiture.

- Améliorer l'accessibilité piétonne des haltes
  - Assurer la continuité des cheminements piétons aux abords des haltes
  - Rendre ces cheminements accessibles aux personnes à mobilité réduite

- Améliorer l'accessibilité en vélo des haltes
  - Prévoir des aménagements cyclables en accès aux haltes
  - Offrir du stationnement de longue durée sécurisé

- Améliorer l'accessibilité en bus des haltes
  - Desservir les haltes par le réseau de bus
  - Coordonner les horaires des bus avec ceux des trains afin de permettre des correspondances de qualité (temps d'attente réduit)
  - Rapprocher les arrêts de bus des quais de la halte

- Améliorer l'accessibilité en voiture des haltes
  - Adapter l'offre de stationnement aux besoins liés aux haltes et à leurs abords
  - Redistribuer le stationnement au profit de l'espace public et des modes doux

7.2.2 Réaménagement des abords des haltes

Dans un objectif d'amélioration de l'accessibilité des haltes de la commune, le réaménagement des haltes d'Ecaussinnes et de Marche est proposé.

- Halte d'Ecaussinnes
  - Redistribution de l'espace public du Plateau de la Gare afin d'apporter plus de convivialité
  - Redéploiement du stationnement sur les terrains SNCB afin de libérer le plateau de la gare
  - Maintien d'une poche de stationnement pour les activités riveraines
  - Sécurisation des cheminements piétons entre la halte et l'avenue de la déportation
  - Intégration de l'itinéraire RAVeL sur le nouveau parvis de la halte
  - Installation de stationnement vélo sécurisé

Cf. Fiche action n° 14 : Aménagement des abords de la gare d'Ecaussinnes

- Halte de Marche
  - Formalisation du stationnement des véhicules
  - Rapprochement de l'arrêt de bus
  - Amélioration des cheminements piétons
  - Installation de stationnement vélo sécurisé

Cf. Fiche action n° 30 : Aménagement des abords de la gare de Marche

7.2.3 Vision à long terme du quartier de la gare d'Ecaussinnes

Des échanges ont eu lieu entre la commune et la SNCB concernant l'aménagement des terrains ferroviaires situés entre l'actuel parking de la gare d'Ecaussinnes et la rue Bel-Air. Ces terrains représentent un potentiel important pour la mise en œuvre d'une urbanisation. Leur localisation à proximité immédiate de la gare incite en effet le développement d'une opération de logements, ce qui permettrait de densifier l'urbanisation du quartier de la gare.
De plus, cette opération pourra aussi intégrer les terrains de sport afin de proposer une opération de plus grande envergure. Les terrains de sport seraient alors déplacés vers la rue de l'Avedelle.

Le projet envisageable porte sur l'aménagement d'un parking en ouvrage de deux niveaux sur lequel des logements pourraient être construits. Compte-tenu de la différence de niveaux entre le plateau de la gare et la rue Bel-Air, les logements seraient ainsi au niveau de la rue Bel-Air. Des commerces de proximité pourraient également être intégrés à l'opération. Les espaces publics devront également faire l'objet d'un traitement spécifique afin d'apporter une cohérence au projet : la place de la voiture pourra être réduite grâce à l'offre de stationnement présente en sous-sol.

L'accès au parking pourra se faire comme actuellement depuis le plateau de la gare. Un deuxième accès pourrait être aménagé depuis la rue Bel-Air. Celui-ci permettrait de réduire la circulation vers et depuis la gare sur l'avenue de la Déportation, pacifiant ainsi cette voirie et le plateau de la gare.

Les voies ferrées entre la rue Belle-Tête et la chaussée de Braine pourraient également être couvertes permettant ainsi de prolonger le projet urbain et de liaisonner le lotissement Bel-Air et la gare.

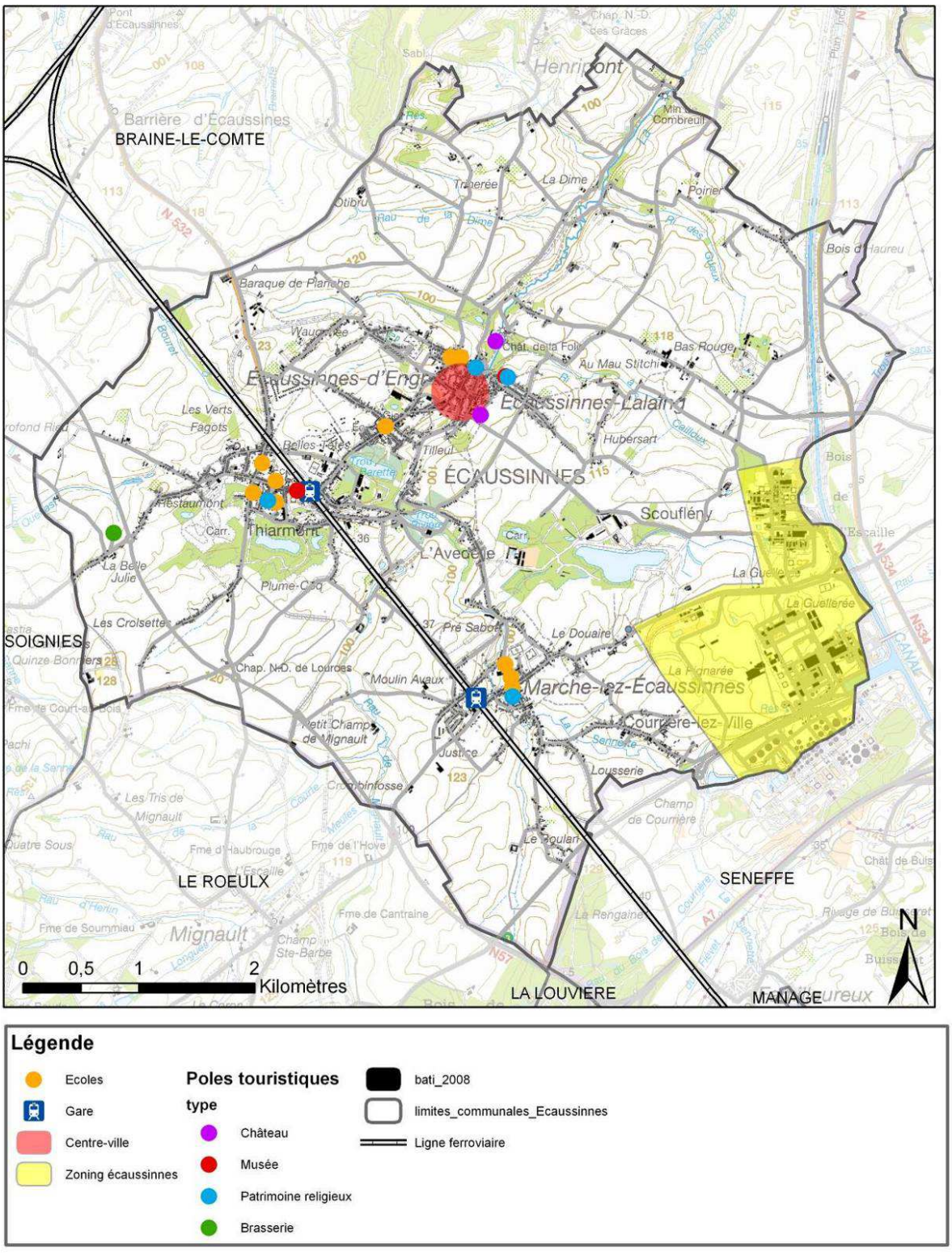
La circulation des modes doux devra être favorisée au sein du projet et permettre la continuité de l'itinéraire RAVeL.

Figure 9 : projet urbain potentiel aux abords de la gare d'Ecaussinnes et circulations

8 Les modes doux

Les pôles générateurs de déplacements présents sur le territoire doivent être desservis par le réseau de modes doux.

Carte 10 : rappel, pôles à desservir



Dans le diagnostic du PCM, nous avons mis en évidence l'important réseau dédié aux modes doux à travers le territoire communal. Ces modes de déplacements sont très efficaces et ont de nombreux avantages pour les courtes distances. Ils permettent également de limiter la présence de la voiture sur les axes routiers et aux abords des équipements.

Par conséquent, la ligne directrice choisie dans la phase précédente était de poursuivre cette dynamique et de compléter le réseau existant afin d'offrir plus d'itinéraires et un maillage complet du territoire communal. Ceux-ci devront être confortables, sûrs, directs et attractifs. Ils devront permettre, d'une part, de relier les noyaux urbains entre eux et, d'autre part, de desservir les pôles générateurs de déplacements de la commune. Dans un souci de mobilité pour l'ensemble des habitants, le réseau piéton devra être accessible aux PMR.

8.1 Un réseau cyclable visible et sécurisé

Le vélo est un moyen de déplacement très efficace pour les déplacements de moins de 5 km. Le développement de son usage nécessite quelques prérequis. Effectivement, l'information, la sensibilisation et la communication sont nécessaires à son développement. D'autre part, des infrastructures sont nécessaires en fonction du lieu et de l'utilisation qui en est faite.

De manière générale, deux usages du vélo existent :

- L'usage utilitaire / quotidien, qui permet aux élèves de se rendre à l'école, aux actifs de se rendre à leur lieu de travail ou à un équipement. Ces déplacements se font généralement au sein des villages ou entre deux communes / villages proches ;
- L'usage récréatif / de loisir. Généralement dans ce cas les cyclistes empruntent des sentiers VTT, le RAVeL ou les routes nationales pour les adeptes de plus longues distances.

Cette distinction doit être relativisée : les trajets domicile-travail peuvent également s'effectuer en empruntant le RAVeL par exemple.

Dans l'optique de favoriser et de développer les déplacements vélos, le principal enjeu réside dans les déplacements utilitaires, quotidiens.
Actuellement, rappelons que les aménagements cyclables demeurent encore peu présents sur la commune. Dans le cadre du réaménagement des voiries, les aménagements cyclables sont de plus en plus développés. Il s'agit ici de définir une vision globale à l'échelle du territoire communal afin de permettre aux Ecaussinnois de se déplacer à vélo en toute sécurité.

Pour le développement du vélo, il est donc indispensable d'intervenir au niveau des aménagements et du changement des mentalités.

Ainsi dans le cadre de ce Plan de Mobilité, nous préconisons :

- La prise en compte du SDCW comme base du réseau cyclable écaussinnois à développer ;
- La réhabilitation et l'aménagement des anciennes lignes de chemins de fer 106 et 107 qui présentent un véritable potentiel de création d'un itinéraire RAVeL et pourrait constituer l'axe verticale de base du réseau cyclable écaussinnois à développer ;
- Compléter le réseau avec des itinéraires prioritaires, des cheminements complémentaires, le réaménagement des carrefours identifiés comme dangereux.
- La promotion de l'usage utilitaire et quotidien du vélo.

8.1.1 Le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie

Le **Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie** (SDCW) est issu d'une étude effectuée par les bureaux d'études et asbl ICEDD, ProVélo, GRACQ et Agora pour le SPW[16].

Le SDCW, a pour but de créer un réseau cyclable reliant des pôles c'est-à-dire les points d'intérêts wallons tels que définis par la hiérarchie des communes de Van Hecke et Mérenne (pôles SDER). Ces pôles sont aussi bien situés sur le territoire de la Région wallonne qu'aux frontières limitrophes de la Région. Au total, 75 pôles sont reliés par 162 liaisons, soit approximativement 3.000 km.

Le SDCW a donc établi 162 liaisons qui ont été évaluées et cartographiées. Notons que le réseau ainsi créé est évolutif. Effectivement, les communes traversées par le réseau du SDCW pourraient apporter des informations et des suggestions d'optimisation auprès de la région.

Le réseau utilise de nombreuses voiries ou chemins communaux. Sa conception s'est basée en grande partie sur les réseaux RAVeL et pré-RAVeL ainsi que sur les autres réseaux cyclables existants ou projetés. Les itinéraires sélectionnés sont ceux qui présentaient une sécurité et une praticabilité optimales (après aménagement).

Il est la colonne vertébrale de tous les réseaux locaux et améliorera la qualité de la circulation locale et le développement touristique de la localité. Il est donc primordial que les communes portent également le projet de réalisation de ce réseau.

Si les communes ne bénéficient pas directement du réseau, c'est à dire que le réseau ne traverse pas les communes mais passe à proximité, alors il est préconisé d'aménager des « antennes » (liaisons) pour se connecter sur le réseau.

Dans le cadre du PCM d'Ecaussinnes, la commune ne constitue pas un pôle du SDCW. Cependant une liaison traverse la commune.

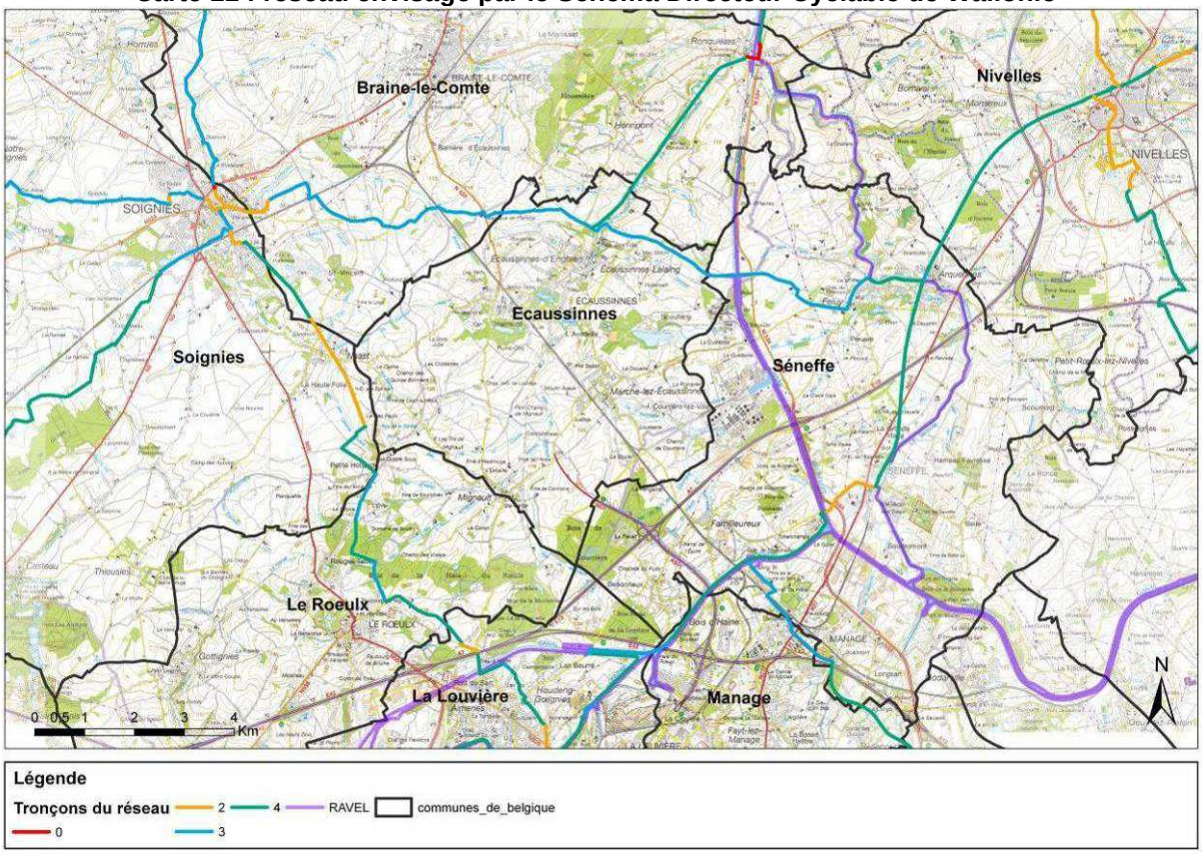
A long terme, le but est de créer un réseau cyclable sécurisé avec une praticabilité optimale à l'échelle régionale. Des aménagements seront donc à prévoir sur certains tronçons que ce soit par la Région wallonne, les communes, la province ou par des partenariats.

Le SDCW n'a pas uniquement une vocation de loisirs. Il a été conçu de manière à améliorer les conditions de circulation pour les cyclistes quotidiens.

La carte ci-dessous représente le réseau du SDCW sur le territoire de la commune et à proximité.

[16] La personne de contact est au SPW est **François Leruth**
Service Public de Wallonie / Direction générale opérationnelle 1 : Routes et Bâtiments/ Département des Infrastructures subsidiées / Direction des Déplacements doux et des Aménagements spécifiques
Francois.Leruth@spw.wallonie.be

Carte 11 : réseau envisagé par le Schéma Directeur Cyclable de Wallonie



Le réseau SDCW traverse Ecaussinnes d'est en ouest dans sa partie nord. En outre, plusieurs tronçons passent à proximité de la commune :

- Soignies ⇔ La Louvière ;
- Nivelles ⇔ La Louvière.

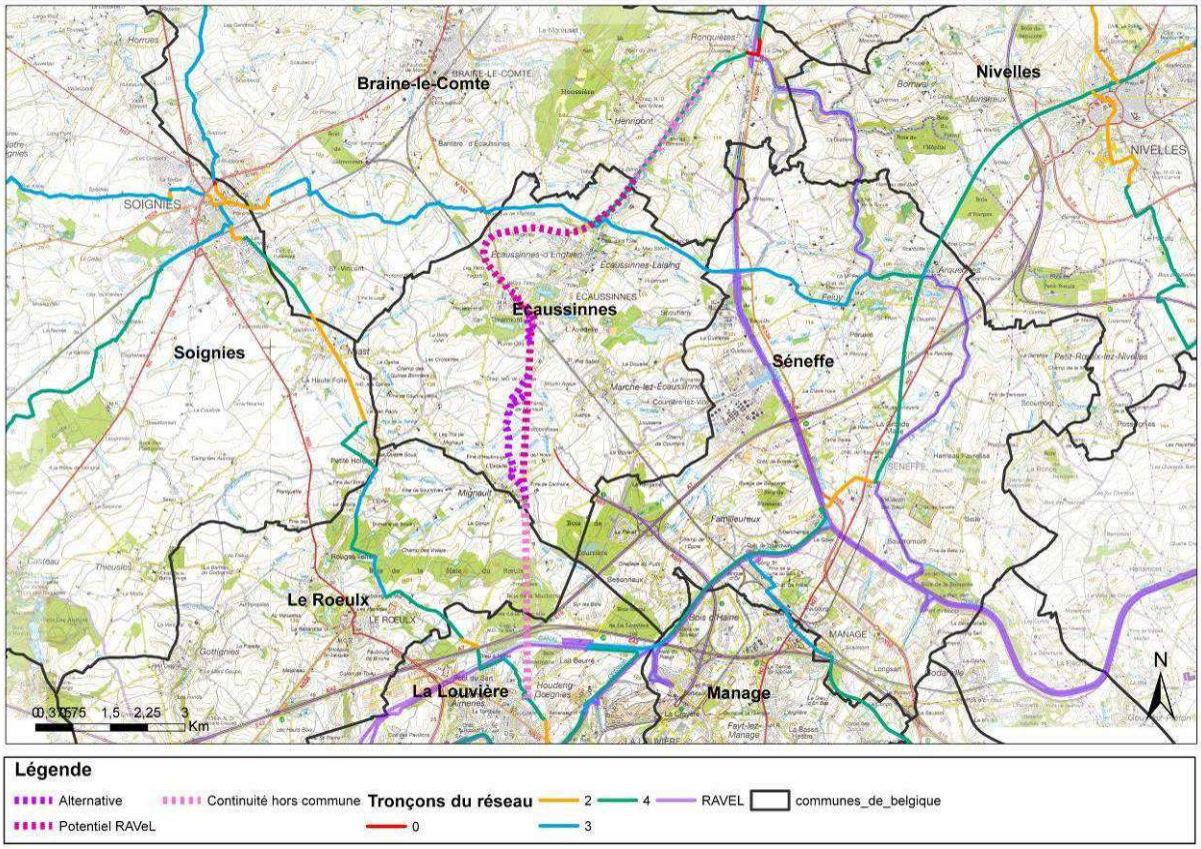
Par contre, il n'existe aucun tracé traversant la commune du nord au sud. Pourtant, il permettrait de relier directement Braine-le-Comte et La Louvière et surtout de connecter le centre d'Ecaussinnes directement à ces deux pôles par des liaisons douces.

Il existe des anciennes voies ferrées (lignes 106 et 107) qui passent sur la commune. La réhabilitation de ces lignes en liaisons douces pour inscription au RAVeL existe depuis longtemps, mais le projet n'a pas encore pu aboutir à ce jour.

En effet, le tracé de direction nord/sud de ces lignes viendrait compléter le réseau SDCW en servant de lien entre les RAVeL 1 et 3, et apporterait une plus-value pour Ecaussinnes au niveau de sa connexion avec les pôles alentours. L'enjeu de cet aménagement est donc important pour les liaisons entre la commune et le réseau SDCW, mais également avec les pôles alentours de La Louvière et Braine-le-Comte

La carte ci-dessous illustre la complémentarité des liaisons.

Carte 12 : complémentarité du potentiel RAVeL avec le Schéma Directeur Cyclable de Wallonie



8.1.2 Le RAVeL

8.1.2.1 Définitions

Il convient, dans un premier temps, de rappeler succinctement quelques définitions[17] :

RAVeL :
Réseau autonome de voies lentes, l'une des catégories de voiries fonctionnelles de la Région wallonne, défini par l'arrêté ministériel du 4 décembre 1997. Pour être intégrée au RAVeL, toute section aménagée doit faire l'objet d'un arrêté ministériel spécifique. En matière de signalisation directionnelle, on ne considérera comme faisant partie du RAVeL que les sections définies comme telles par ces arrêtés ministériels ou en voie de l'être à bref délai.

Pré-RAVeL
Section d'ancienne ligne de chemin de fer prévue au projet RAVeL et aménagée de manière simple pour certaines catégories d'usagers en attendant l'aménagement définitif dans le cadre du RAVeL. Un pré-RAVeL peut être aménagé par une (des) commune(s), une province ou le SPW (Service public de Wallonie).

Voie verte
Voie de communication autonome réservée aux déplacements non motorisés, développée dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement et la qualité de la vie, et réunissant des conditions suffisantes de largeur, de déclivité et de revêtement pour garantir une utilisation conviviale et sécurisée de tous les usagers de toute capacité.

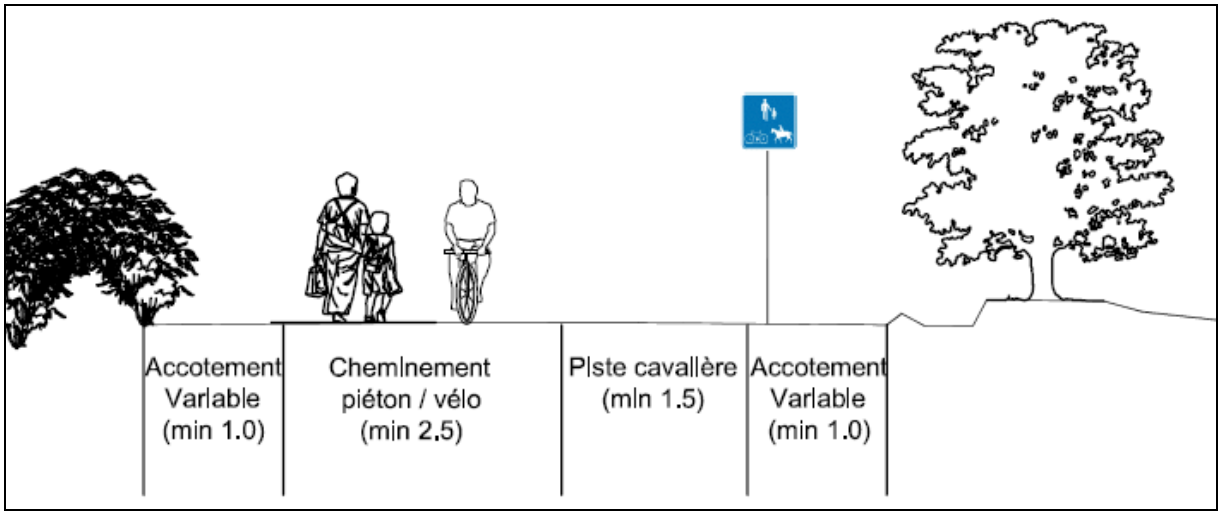
8.1.2.2 Principe d'aménagement linéaire du RAVeL

Hors voirie, le RAVeL doit prendre en compte les éléments de foncier et le respect de l'environnement naturel. Le profil ci-après indique le minimum requis pour la mise en place d'un RAVeL sécurisé :

- Cheminement piéton : revêtu d'un revêtement en dur (type béton désactivé), ce cheminement doit faire une largeur minimale de 2,50m, l'idéal pour le confort des usagers est 3,00m ;
- Accotement herbeux : les accotements sont indispensables le long du RAVeL pour la sécurité des usagers, leur largeur varie en fonction de leur rôle et de la place disponible. En effet, ils servent pour l'implantation de la signalisation, l'implantation de mobiliers urbains (banc, table, barrière), les plantations (haies, arbres), et la réalisation de fossés.
- Si nécessaire, une piste cavalière : il appartient à la Commune et au SPW d'apprécier la nécessité de prévoir une largeur supplémentaire pour une piste cavalière.

Dans le cas des anciennes voies ferrées définissant le RAVeL desservant Ecaussinnes, les emprises disponibles permettent d'envisager l'aménagement d'un RAVeL avec des largeurs variables assurant des circulations aisées la plupart du temps ou au moins le profil minimum requis.
Dans le cas de chemin ou route communale, un marquage au sol (logo) devra indiquer aux cyclistes la direction à emprunter.

[17] Ces définitions sont issues du site de la Région Wallonne dédié au RAVeL



Pour l'aménagement et la sécurisation des différents carrefours traversés par le RAVeL, la **circulaire réalisée par le CRR pour le MET (Signalisation de police des carrefours entre le RAVeL - 2006)** englobe la majorité des cas que l'on peut rencontrer le long d'un voie de RAVeL.

Cf. Fiche action n° 5 : Aménagement du RAVeL

En termes de végétation, celle-ci sera supprimée pour permettre l'aménagement du RAVeL. Cependant, on appréciera, au cas par cas, la nécessité de conserver l'un ou l'autre arbre remarquable. La végétation sans grand intérêt et impliquant un entretien important sera éradiquée.

8.1.2.3 Modes de financement

Différentes possibilités de financement existent pour l'aménagement d'un RAVeL :

- Si la Région initie le réaménagement, c'est de la compétence de la Direction des Routes et des Bâtiments qui l'inscrit dans ces projets et le réalise en totalité.
- Si c'est une forte volonté communale, cette dernière a aussi la possibilité d'initier l'aménagement d'un RAVeL dans le cadre des PIC Verts ou en l'inscrivant dans son plan triennal, elle aménagera le RAVeL dans la cadre de travaux subsidiés
- Pour les communes ayant un PCDR avec une fiche projet concernant l'aménagement du RAVeL, ce qui est le cas d'Ecaussinnes, elles pourront répondre à l'appel à projet d'aménagement de voies lentes et obtenir un financement.
- Des subsides existent aussi sous forme d'appel à projet pour les communes ayant un PCM. Ecaussinnes pourrait donc tout à fait obtenir des crédits d'impulsion pour le réaménagement du RAVeL dans le cadre du PCM, par la suite.
- Enfin, il reste une ultime possibilité qui serait également à l'initiative de la commune. Elle consiste en un partenariat public-public dans lequel le SPW s'occuperait de la réalisation et/ou de la rénovation des ouvrages d'art, et la commune de l'aménagement du tracé.

Les trois dernières propositions de financement nous semblent être les plus réalisables, les plus plausibles et les plus réalistes.

Dans tous les cas, la Commune d'Ecaussinnes doit être proactive en initiant le projet.

8.1.2.4 Le RAVeL sur la commune d'Ecaussinnes

Il s'agit ici de réaffirmer l'importance et le potentiel de réalisation d'un itinéraire RAVeL sur la commune d'Ecaussinnes au moyen des anciennes voies ferrées 106 et 107.

Outre nos visites sur le terrain, cette partie s'appuie sur l'étude « Esquisses urbanistiques pour les lignes 106 (Ecaussinnes – Ronquières) et 107 (Ecaussinnes – La Louvière) » réalisée par Espaces mobilités en 2001 dans la cadre du REseau Vert EuRopéen (REVER) ainsi que sur la fiche projet du PCDR faisant référence au RAVeL.

Le tracé présenté est basé en grande partie sur celui de l'ancienne voie ferrée. Celui-ci présente des pentes acceptables, et sa transformation en RAVeL permettrait de proposer des parcours sécurisants, des largeurs variables en fonction de son utilité et des disponibilités des lieux (2m lorsque l'utilisation prévue est strictement réservée aux vélos ou promeneurs et 3m lorsque le tracé servira également de desserte forestière et agricole).

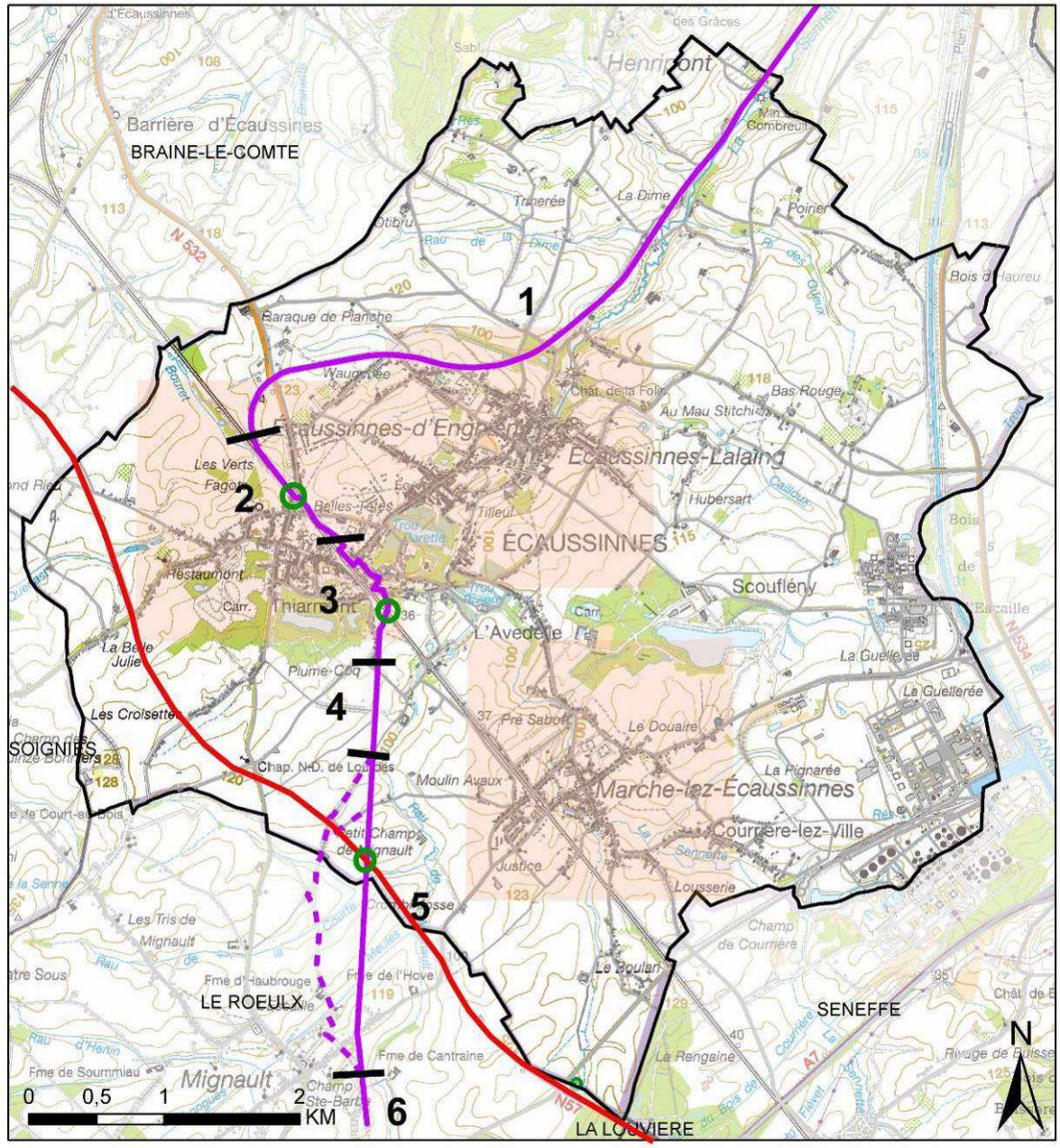
L'inscription de ce tracé au RAVeL nécessite quelques aménagements variables suivant le tronçon (certaines parties totalement recouvertes par la végétation et donc impraticables) ainsi que des travaux de sécurisation aux croisements avec des voiries.

Aux endroits où il n'est pas possible de réutiliser l'ancienne voie ferrée, une alternative reprend des routes communales avec peu de circulation où, la plupart du temps, une signalisation adéquate et un marquage au sol pourraient être suffisants.

Le tracé a l'avantage de traverser la commune du nord au sud, constituant ainsi une bonne base pour la formalisation d'un réseau cyclable.

Le tracé a été découpé en tronçon pour une description plus efficace.

Carte 13 : potentiel RAVeL



Avant d'entrer sur le territoire d'Ecaussinnes, à Ronquières, le tracé traverse la N533 (reliant Nivelles à Braine-le-Comte). La liaison a été aménagée en voie verte par la commune.

Tronçon 1

Ce tronçon fait parti de la liaison Ronquières – Ecaussinnes. Il emprunte l'ancienne ligne 106 sur toute sa longueur. A l'heure actuelle, le "sentier" est en grande partie bien visible et est utilisé régulièrement par les habitants des environs, essentiellement pour des promenades.

Fin du Pré-RAVeL à Ronquières et début du sentier sur Ecaussinnes

Le sentier est bien visible et praticable

Ce tronçon (y compris la partie située sur Ronquières) traverse à plusieurs reprises des voiries locales : trois de plain-pied (rue de Combreuil, rue de la Dîme et rue des sept Douleurs) et cinq au moyen de ponts.
Dans l'optique du RAVeL, il faudra donc porter une attention particulière à tous les croisements avec des voiries au moyen d'une signalisation à destination de tous les usagers (automobilistes de la voirie et piétons ou cyclistes du RAVeL).

Traversée de la rue de Combreuil par le RAVeL

Pont au-dessus de la rue d'Henripont

Outre la gestion des croisements avec des voiries (pont ou passage à niveau), les aménagements pour ce tronçon se résumeraient à une adaptation du tracé au profil minimum requis pour la mise en place d'un RAVeL sécurisé.

Passage sous la N532 reliant Braine-le-Comte à Ecaussinnes

Sur ce tronçon, le tracé est ouvert, praticable mais nécessiterait une légère intervention pour correspondre au profil minimum requis à l'instauration d'un RAVeL

Tronçon 2

Le tracé va ensuite longer la ligne 117 en activité pour rejoindre un sentier piéton débouchant de plein pied avec la N532. Jusque-là, il n'est pas praticable.

L'itinéraire longe l'actuelle voie ferrée. Son emprise exacte n'est pas identifiable et n'est pas praticable (vue depuis la N532 et vers Braine-le-Comte)

Traversée de la N532 par le RAVeL

La traversée du RAVeL sur la N532 participera à la requalification de cette voirie. En effet, la mise en œuvre d'une traversée sécurisée visera à faire ralentir les automobilistes, contribuant ainsi à maintenir des vitesses pratiquées adaptées au contexte urbain environnant et à la nouvelle fonction de la N532.

Cf. Fiche action 6 : Aménagement des traversées du RAVeL

De l'autre côté de la N532, le tracé est un sentier aménagé, défini et praticable jusqu'à la gare.

Vers le centre d'Ecaussinnes, le tracé suit la voie ferrée et aboutit à la gare

Tracé en direction de la gare

La poursuite de l'itinéraire par le sentier traverse l'avenue Bel Air.

Arrivée du RAVeL sur la rue Bel-Air

Traversée de la rue Bel-Air par le RAVeL

Même si l'Avenue Bel air a un statut de collecteur local, elle supporte un trafic assez important et fait partie des artères principales de la commune. La sécurisation de la traversée par un aménagement n'est donc pas à négliger.

Cf. Fiche action 6 : Aménagement des traversées du RAVeL

Le reste du sentier se poursuit jusqu'à la gare sans croiser d'autres voiries et toujours en longeant la ligne 117.La voie ferrée se situe en contre bas.

Départ du tracé depuis la rue Bel-Air

Tracé en amont des terrains de sport

Passage à droite du terrain de foot

Vue sur la voie ferrée depuis le sentier

Arrivée par une venelle qui surplombe le parking de la gare

Vue de la venelle depuis le parking

Venelle surplombant le parking de la gare

Départ de la venelle depuis la place de la gare

Tronçon 3

A partir de la gare, le tracé doit emprunter des voiries locales. En effet, il est impossible pour le moment d'emprunter le premier kilomètre de l'ancienne ligne 107 puisqu'elle sert de voie de garage aux trains de la ligne régulière d'Ecaussinnes.

Ainsi, le PCM préconise d'emprunter la rue Camille Duray (comme l'indique le PCDR et l'étude de 2001), puis de prendre la rue Thiarmont afin de passer sous la ligne 117 pour rejoindre le début de la rue Plume-Coq.

Passage du tracé sous le pont des voies ferrées

Cette solution nécessitera un marquage au sol bien visible afin d'identifier l'espace dédié aux cyclistes.

La rue Plume Coq permet de rejoindre la rue Mâlon Fontaine, puis le RAVeL.

Cf. Fiche action 12 : Aménagement de la rue Camille Duray

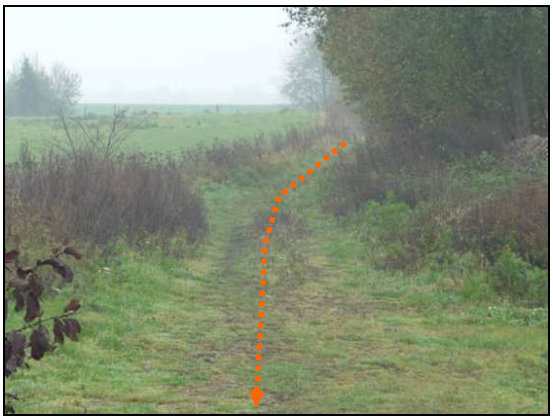
Tronçon 4

Au croisement avec la rue Mâlon Fontaine, le tracé existe mais est recouvert de buissons et d'arbres sur environ 120m. Cela nécessitera donc des aménagements conséquents.

Emprise du tracé recouverte par la végétation

Emprise du tracé recouverte par la végétation

Ensuite le tronçon retrouve de la lisibilité sur environ 300m ce qui demandera tout de même des interventions légères. Le tracé devient de plus en plus visible et retrouve sa praticabilité à l'approche du croisement avec la rue du Pont Louvy qui est d'ailleurs un sentier. Jusqu'à la deuxième intersection avec la rue du Pont Louvy (elle fait une boucle) qui est ici une voirie.



Chemin praticable nécessitant un aménagement

Sentier à aménager

Tronçon 5

Ce tronçon englobe la traversée de la N57 qui coupe aujourd'hui le tracé de la ligne 107.

Vue de l'ancienne voie ferrée depuis la N57

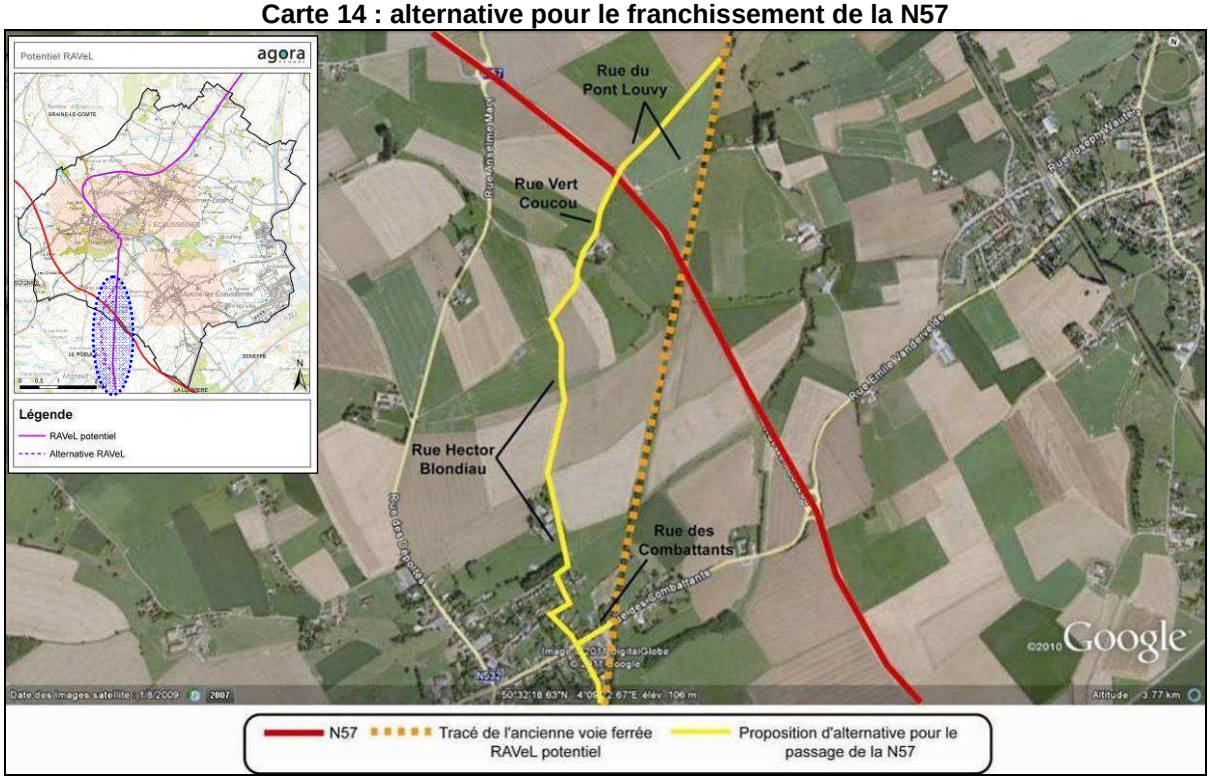
De part et d'autre de la nationale, le tracé de l'ancienne voie ferrée est visible et bien marquée grâce à la végétation qui a recouvert la voie.

Vue de l'ancienne voie ferrée depuis la N57

Vue de l'ancienne voie ferrée depuis la N57

Les études précédentes préconisaient la création d'une passerelle pour franchir la nationale, option assez couteuse. Nous proposons une alternative pour le franchissement de la N57 : emprunter des voiries locales jusqu'à Mignault d'où le tracé du futur RAVeL pourrait reprendre celui de l'ancienne voie ferrée (voir zoom de la carte ci-dessous).
L'alternative propose d'emprunter la rue du Pont Louvy qui devient ensuite la rue Vert Coucou, une fois passée sous la N57.

Carte 14 : alternative pour le franchissement de la N57



Rue du Pont Louvy en sentier puis bétonnée

Passage sous la N57

Rue Vert Coucou

Rue du Vert Coucou, au croisement avec la rue Hector Blondiau

Rue Hector Blondiau

Rue Hector Blondiau

Rue Hector Blondiau, traversée de Le Roeulx

Croisement de la rue Hector Blondiau avec la rue des Combattants

Cette alternative de tracé offre l'opportunité de proposer deux chemins pour rejoindre le RAVeL :

- 1ère possibilité : Continuer sur la rue Hector Blondiau (Le Roeulx) qui va peu à peu rattraper l'ancienne voie ferrée de façon de façon parallèle ;

Continuité de la rue Hector Blondiau après le croisement

La rue Hector Blondiau rattrape peu à peu le tracé de l'ancienne ligne 107

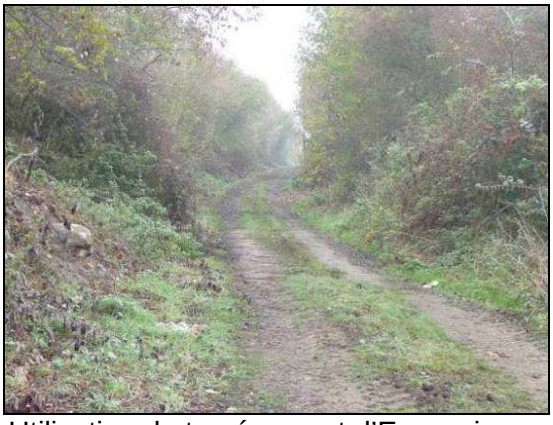
Le pont au-dessus de la voirie a été supprimé

Ce tronçon nécessiterait une intervention conséquente.
Ici, il surplombe la rue Hector Blondiau et passe au-dessus d'une voirie de desserte locale. Il faudrait donc aménager une rampe d'accès.
De plus il faudrait réhabiliter le pont qui n'existe plus.

- 2ème possibilité : Prendre la rue des Combattants (Le Roeulx) qui permettrait de rattraper le tracé de l'ancienne voie ferrée rapidement par un croisement.

Rue des Combattants

Croisement avec l'ancienne voie ferrée utilisée par les exploitants agricoles d'un côté



Utilisation du tracé venant d'Ecaussinnes par les exploitants agricoles

Le tronçon que nous proposons de rattraper n'est pas praticable à cet endroit

Cette proposition d'alternative permet enfin de laisser libre le tronçon de l'ancienne voie ferrée utilisé actuellement en tant que charroi agricole.

Ces interventions ne sont que des propositions qui permettraient à Ecaussinnes de bénéficier d'une liaison RAVeL connectée au RAVeL 1 et au RAVeL 3. Elles permettraient également d'offrir un itinéraire structurant à l'échelle régionale, sous réserve de la réalisation des aménagements sur les communes de Le Roeulx et de La Louvière.

Tronçon 6

La dernière partie plus au sud, relie Ecaussinnes à La Louvière. Nous mentionnerons également quelques éléments de réflexion car, il est essentiel d'assurer la connexion avec le RAVeL 3 et La Louvière.

Des difficultés supplémentaires apparaissent, car le tracé a perdu plusieurs tronçons en raison de la vente à des particuliers entre la sortie de Le Roeulx et l'E42. L'alternative déjà étudiée emprunterait des petites voiries locales, passerait sous l'autoroute E19-E42 par la rue de la Muchotte, et sous le nouveau Canal par la rue Alexandre André pour rejoindre le RAVeL 3.
Il convient également de rajouter que dans le cadre du PCM de La Louvière une liaison de type RAVeL a été inscrite entre La Louvière et Soignies.

8.1.3 Propositions d'itinéraires

Une fois établie la base du réseau avec celui du SDCW et l'aménagement de l'ancienne voie ferrée en RAVeL, il s'agit maintenant de développer des itinéraires pour compléter les tracés existants.
L'idéal serait de pouvoir avoir un marquage au sol pour cyclistes, approprié selon le type de voirie. Cela peut être un objectif à très long terme.

Dans le cadre du PCM, l'option choisie est de créer un véritable réseau. Ainsi, dans un premier temps, l'enjeu réside dans le développement d'itinéraires simples, efficaces, surs et directs permettant :

- la connexion avec les gares ;
- la liaison entre le RAVeL, le réseau SDCW avec les pôles générateurs de trafic de la commune ;
- la connexion des pôles entre eux.

Notons que les liaisons proposées par la suite auront un bénéfice global sur la mobilité cyclable puisque tous ces itinéraires permettront de desservir également la majorité des équipements de la commune et notamment les écoles.

Le fait de proposer des aménagements vers les gares renforcera également le potentiel d'intermodalité et donc la possibilité de proposer une mobilité durable aux habitants.

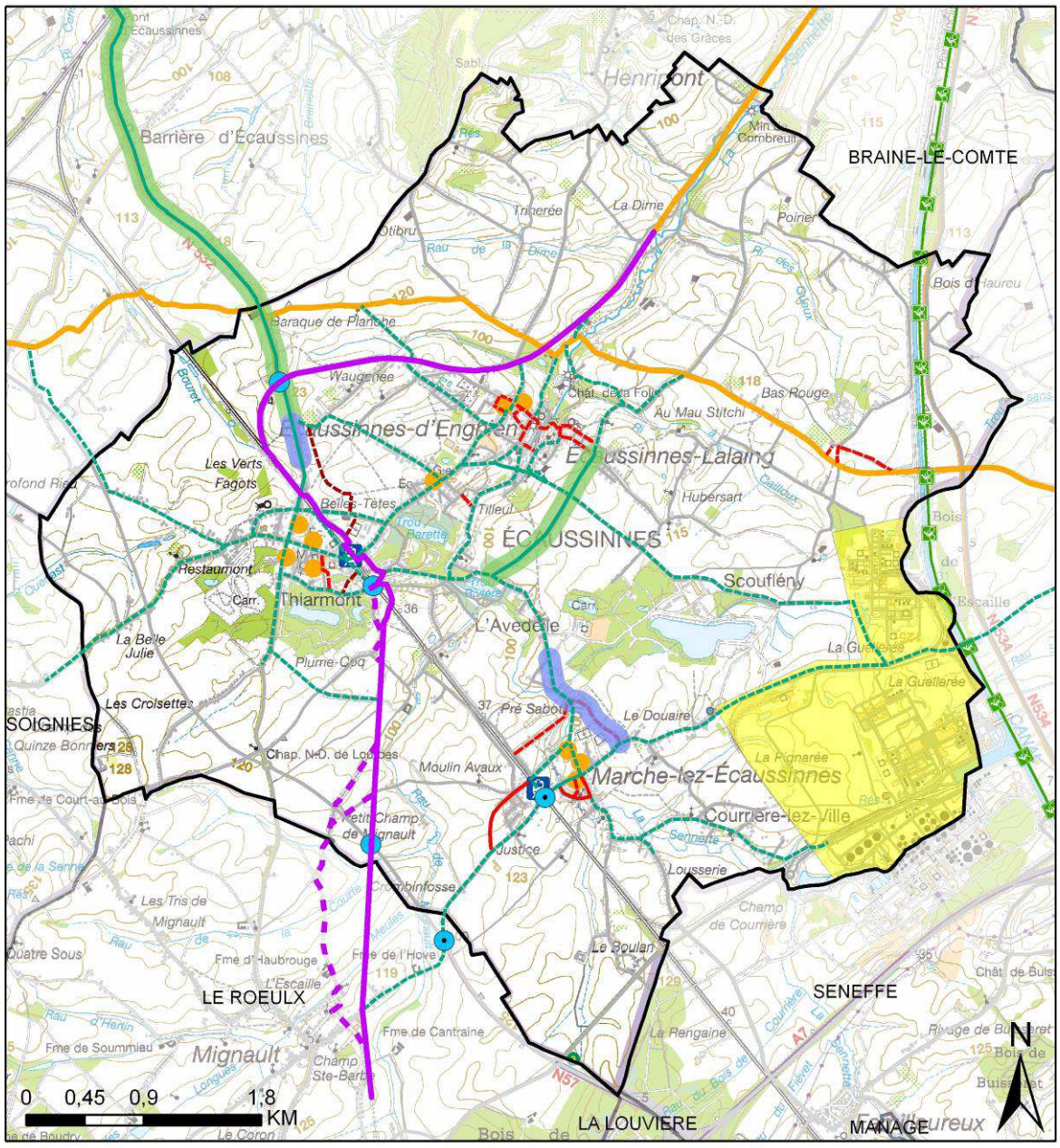
En outre, les objectifs du PCM proposaient de développer, dans les cœurs de villages, un traitement de l'espace public au profit de la sécurité et de la convivialité pour les vélos. Cet objectif plus global se retrouvera plus précisément dans les propositions d'aménagement des fiches actions.

La carte suivante présente la proposition de réseau cyclable avec :

- L'existant : aménagements cyclables, réseau SDCW, RAVeL, SUL, les nouvelles liaisons cyclables créées dans le cadre de projets immobiliers ;
- Les propositions d'aménagements en voirie, de SUL.

L'objectif à long terme serait d'avoir une continuité dans le cheminement cyclable entre les villages et vers les réseaux régionaux (SDCW, RAVeL)

Carte 15 : proposition de réseau cyclable



Légende

- RAVeL potentiel
- Alternative RAVeL
- Franchissement cyclable
- Aménagement cyclable séparé unidirectionnel
- Piste cyclable marquée unidirectionnelle
- Voiries ou chemins praticables
- Propositions
- SUL existants
- Propositions de SUL
- Nouvelle liaison cyclable projet immo
- RAVeL
- Réseau SDCW
- Gare
- Ecoles
- Zoning

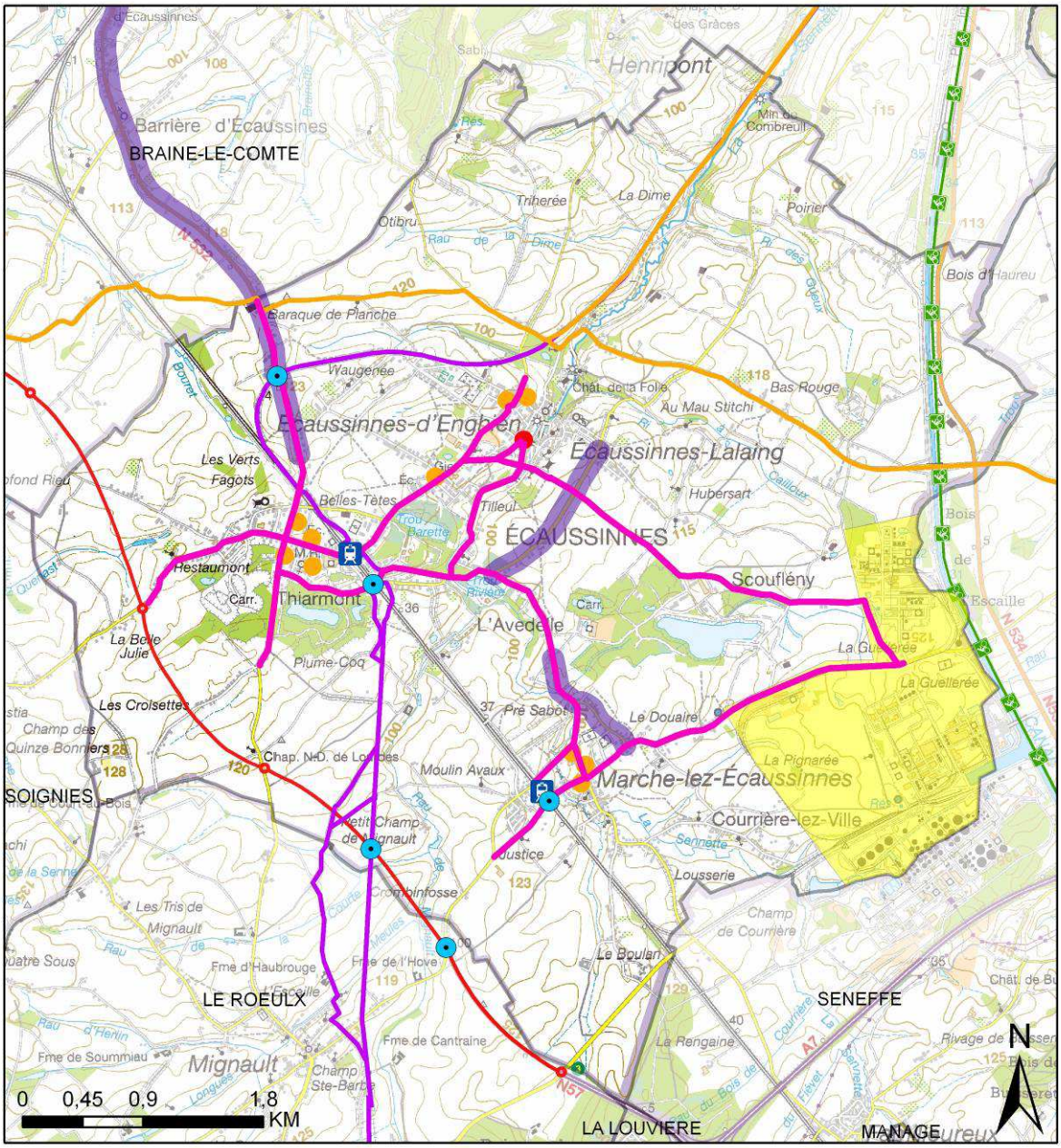
A court terme, des itinéraires jugés comme prioritaires pourraient être aménagés en premier lieu.

8.1.3.1 Les itinéraires prioritaires

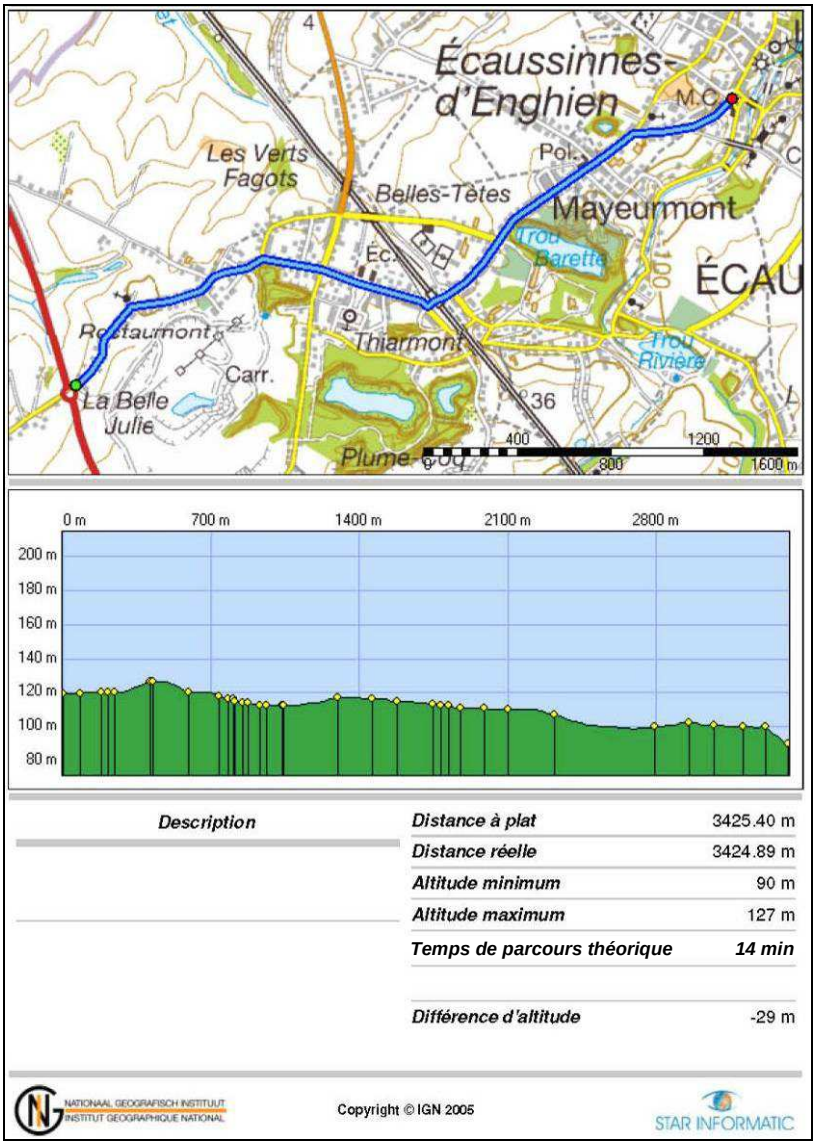
Il s'agit des liaisons :

- Marche-lez-Ecaussinnes - zoning
- Ecaussinnes-Lalaing - zoning
- Braine-le-Comte – Ecaussinnes d'Enghien (par la N532)
- Restaumont – gare d'Ecaussinnes – Ecaussinnes-Lalaing
- Gare d'Ecaussinnes – Gare de Marche-lez-Ecaussinnes
- Marche-lez-Ecaussinnes – Ecaussinnes-Lalaing
- Ecaussinnes d'Enghien – Ecaussinnes-Lalaing

Carte 16 : Itinéraires prioritaires du réseau cyclable



Liaison Ecaussinnes d'Enghien (depuis Restaumont) – gare d'Ecaussinnes – Ecaussinnes-Lalaing



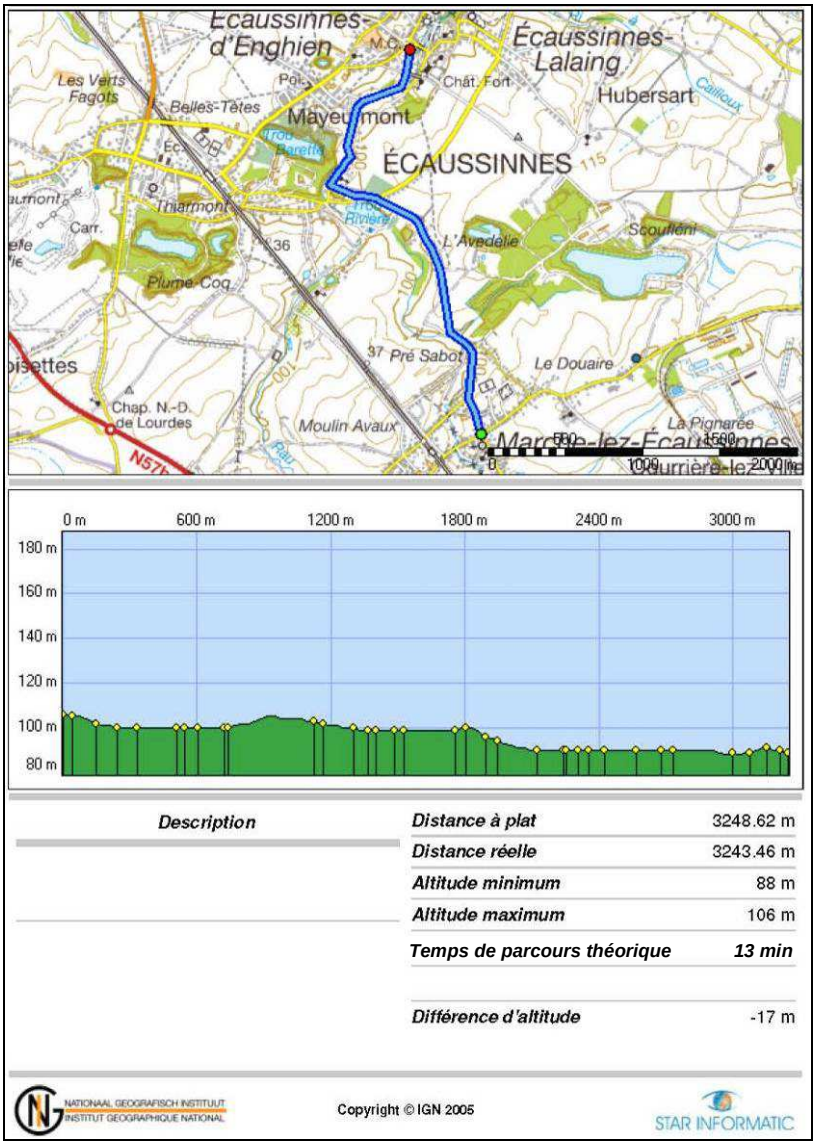
Cette liaison permet de rejoindre Ecaussinnes-d'Enghien et Ecaussinnes-Lalaing en passant par la halte d'Ecaussinnes et deux principaux axes de la commune : la rue Arthur Pouplier et l'Avenue de la Déportation.

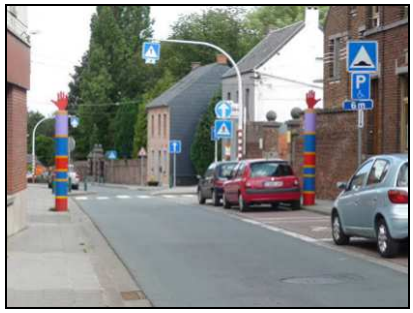
La distance totale ne dépasse pas 4 km, ce qui correspond à une distance faisable en vélo. L'itinéraire comporte peu de dénivellation et se déroule uniquement en voirie avec un passage sous les voies à la gare.

Au vue de la largeur des voiries et de la situation de l'itinéraire en plein centre-ville d'Ecaussinnes, nous préconisons une bande cyclable suggérée.
La rue Ernest Martel fait actuellement l'objet d'un réaménagement qui prévoit la mise en œuvre d'une berne centrale ainsi qu'une bande cyclable suggérée sur toute sa longueur. L'objectif est de faire ralentir les véhicules afin de sécuriser les cyclistes qui circulent sur la chaussée.

Cf. Fiche action 11 : Aménagement de l'avenue de la Déportation

Liaison Marche-lez-Ecaussinnes – Ecaussinnes-Lalaing

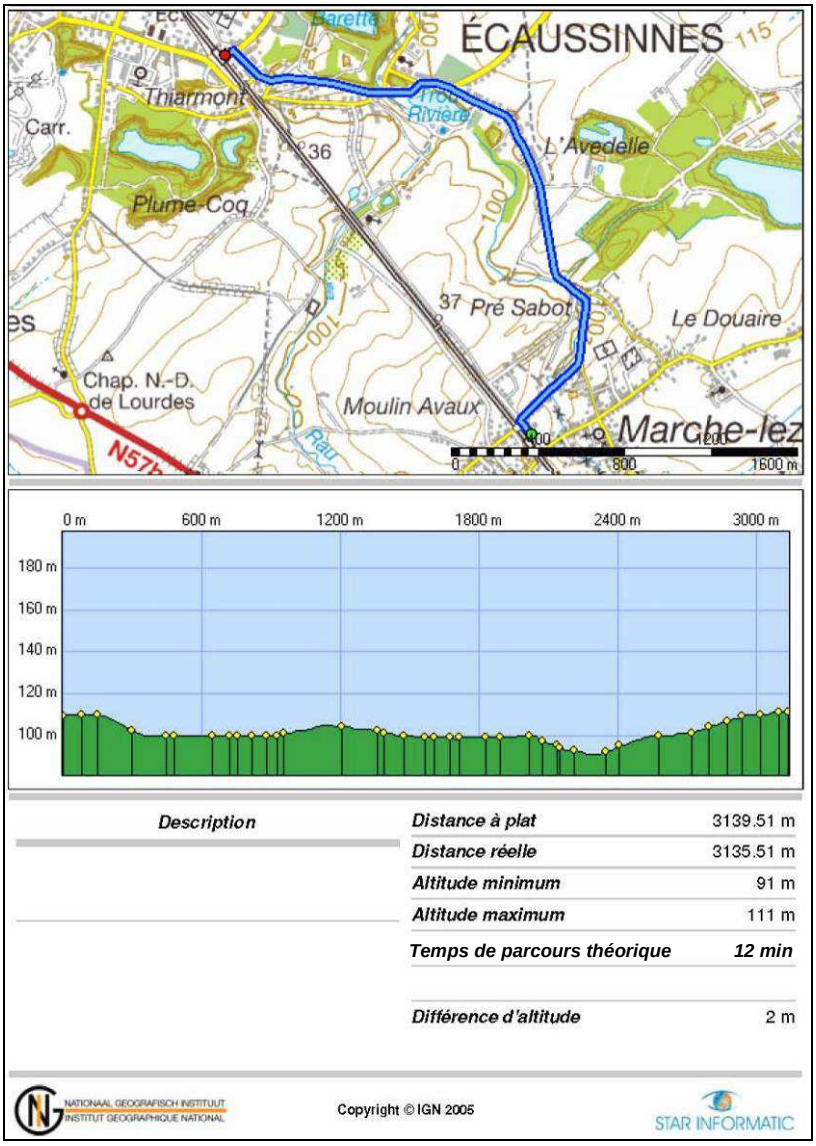




Cet itinéraire propose de relier directement les centres d'Ecaussinnes-Lalaing et Marche-lez-Ecaussinnes par des voiries dont les carrières de l'Avedelle et la rue Beaugrand.

La distance à parcourir est d'à peu près 3 km, ce qui correspond à une distance faisable en vélo. Le tronçon comporte peu de dénivellation.
Au vue de la largeur des voiries, nous préconisons une piste une bande cyclable suggérée. A noter qu'une partie de la rue des Carrières de l'Avedelle a récemment été réaménagée et comporte une piste cyclable séparée unidirectionnelle (de Marche vers Ecaussinnes).
Il faudra par contre apporter une attention particulière au croisement des rues Carrières de l'Avedelle et Beaugrand dans un soucis de sécurisation et de meilleure partage de la voirie entre les usagers cyclistes, piétons et automobilistes arrivant des différents directions.

Liaison Gare d'Ecaussinnes – Gare de Marche-lez-Ecaussinnes



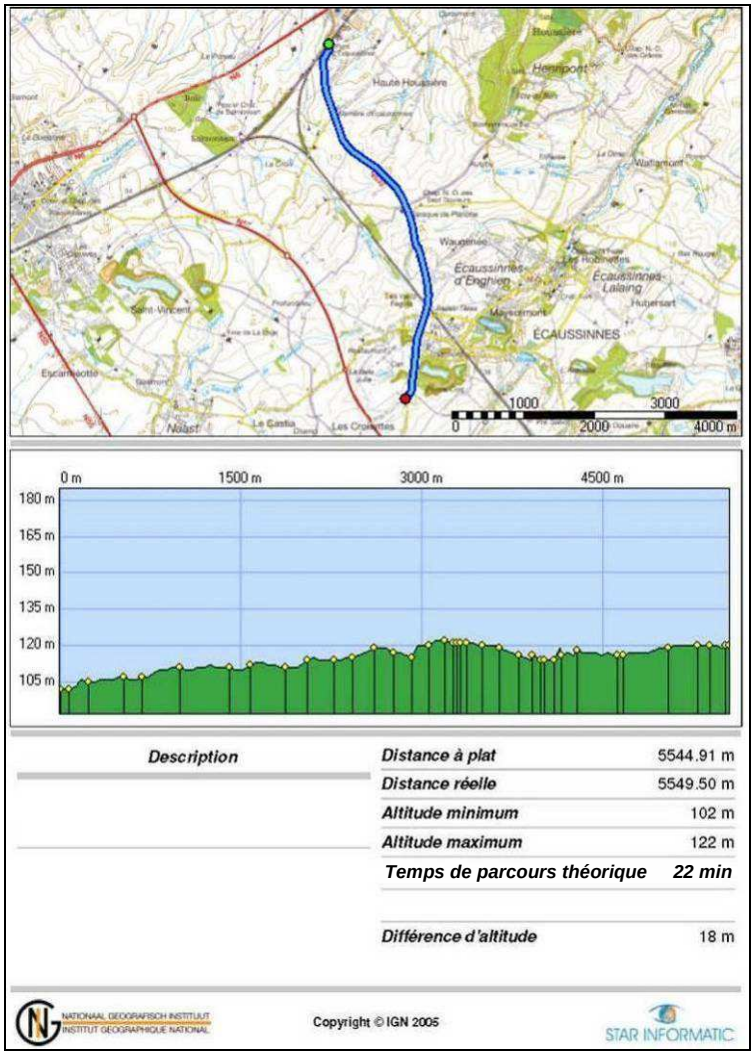
Cette liaison permet de rejoindre les deux haltes d'Ecaussinnes par la rue Camille Duray, des Carrières de l'Avedelle ainsi que la rue Joseph Wauters. Elle est commune à la liaison entre Marche et Ecaussinnes sur la rue des Carrières de l'Avedelle.

La distance totale équivaut à 3km environ, ce qui correspond à une distance faisable en vélo. L'itinéraire comporte peu de dénivellation et se déroule uniquement en voirie avec une piste cyclable séparée déjà aménagée pour une partie de la rue des Carrières de l'Avedelle.

Au vue de la largeur des voiries, nous préconisons une bande cyclable suggérée. Il faudra, par contre, apporter une attention particulière à la traversée du croisement des rues Carrières de l'Avedelle – Camille Duray et Noires-Terres en visant à améliorer la visibilité et à diminuer la vitesse des automobilistes dans un souci de sécurité pour les cyclistes.

Cf. Fiche action 12 : Aménagement de la rue Camille Duray

Liaison Braine-le-Comte – Ecaussinnes d'Enghien (par la N532)



Cette liaison permet de rejoindre le cœur du village d'Ecaussinnes d'Enghien et Braine-le-Comte

A l'échelle communale, depuis la N532, l'itinéraire connecté aux autres proposés offre une liaison vers Ecaussinnes Lalaing ou encore la halte d'Ecaussinnes par la rue Arthur Pouplier.

La distance totale est égale à 5,5km de Braine-le-Comte jusqu'à la sortie de Ecaussinnes d'Enghien au sud (en direction de la N57).

La première partie de la N532 bénéficie déjà d'une piste cyclable bidirectionnelle séparée, ce qui n'est pas réglementaire et pose des problèmes lors de la traversée de la voirie.

Au vue de la largeur suffisante de la voirie et de la vitesse de circulation, nous préconisons la rénovation en profondeur de la **piste cyclable, séparée de la chaussée par un dispositif physique**.

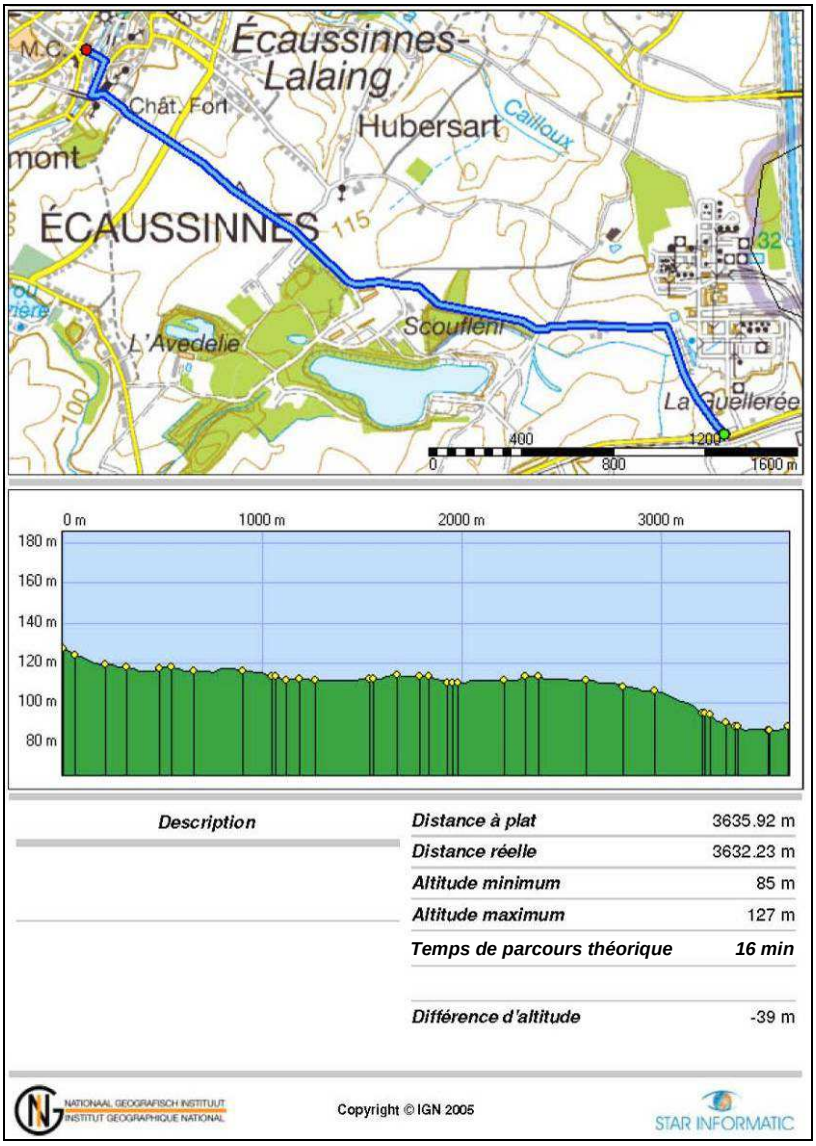
Pour les passages plus étroits, il est conseillé de signaler l'itinéraire par une piste cyclable suggérée.

Les croisements avec les autres voiries bénéficieront d'une attention particulière en termes de signalisation des cyclistes.

La traversée du pont au-dessus de l'ancienne voie ferrée devra également être aménagée.

Cf. Fiche action 1 : Aménagement de la N532

Liaison Ecaussinnes-Lalaing - zoning

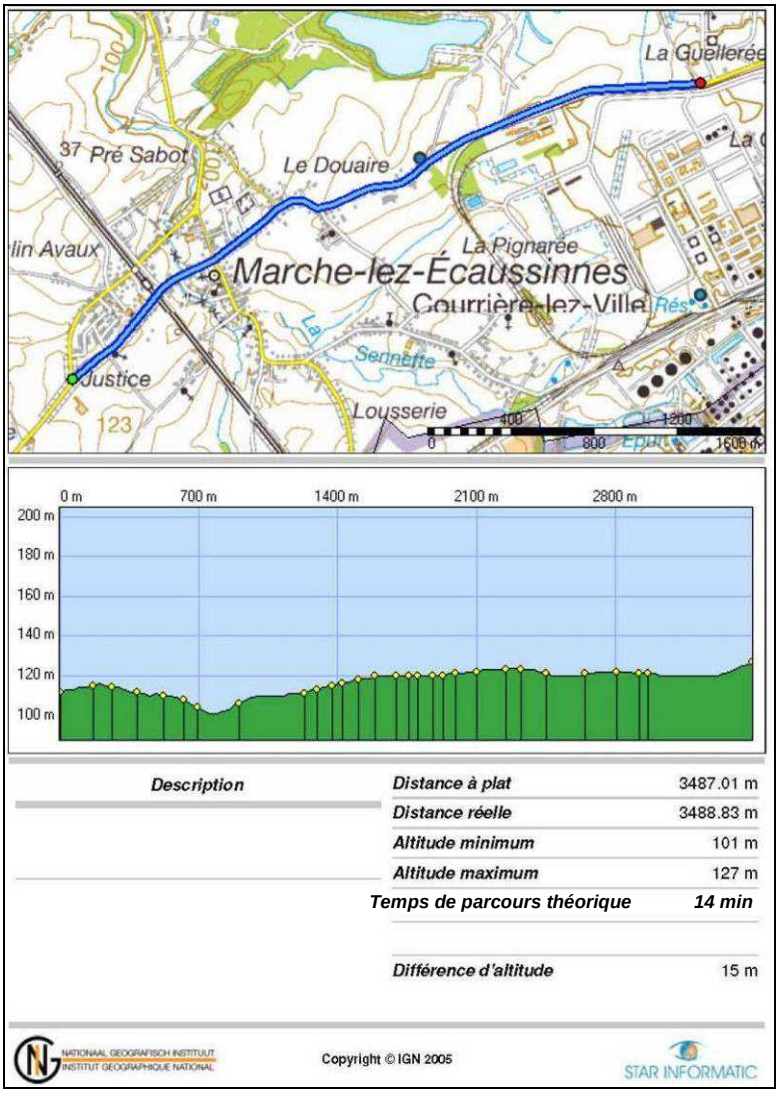


Cet itinéraire relie Ecaussinnes-Lalaing au zoning en passant par Scouflény.

La distance totale est d'environ 3,6km, ce qui correspond à une distance faisable en vélo. L'itinéraire comporte une importante dénivellation au départ de la place des Comtes Van der Burch. Celle-ci est moindre sur le reste de l'itinéraire Ce dernier se déroule sur des voiries de desserte locale en grande partie de largeur un peu étroite. La fin de l'itinéraire est en chemin de terre pour rejoindre la rue de Nivelles.

Pour le départ de l'itinéraire dans le centre du village d'Ecaussinnes, nous préconisons une bande cyclable suggérée. Sur la rue de Scouflény hors agglomération, où la largeur de voirie est moindre, il est conseillé d'aménager des bandes latérales polyvalentes. Enfin, pour le chemin de terre, des bi-bandes seraient l'idéal.

Liaison Marche-lez-Ecaussinnes – zoning



Cette liaison permet un accès au zoning depuis Marche-lez-Ecaussinnes, en passant par la rue de Nivelles.

La distance totale est d'environ 3,4km, ce qui correspond à une distance faisable en vélo. L'itinéraire comporte peu de dénivellation.

Au vue de la largeur des voiries, nous préconisons une bande cyclable suggérée dans le centre de Marche-lez-Ecaussinnes, dans la continuité de ce qui a été établi pour le réaménagement de la rue Vandervelde et de la place de Marche. Il faudra apporter une attention particulière à la traversée en tunnel de la voie ferrée ainsi que qu'au croisement qui suit entre les rues Vandervelde et du Chemin de Fer, en visant à améliorer la visibilité, à diminuer la vitesse des automobilistes dans un souci de sécurité pour les cyclistes.

Sur la rue de Nivelles, nous nous trouvons hors agglomération et des bandes latérales polyvalentes sont à conseiller.

8.1.4 Promotion des déplacements à vélo

Si les propositions d'aménagements cyclables présentées précédemment constituent un premier pas en faveur des déplacements à vélos, il est important de mener en parallèle des actions de promotion visant à améliorer l'image du deux-roues dans les déplacements quotidiens.

L'objectif est de promouvoir le vélo comme moyen de déplacement par des politiques globales et suivies.

L'idéal préconisé est de créer, au sein de la commune, en association avec les gestionnaires des voiries, un organe permanent de rassemblement, de promotion et d'échanges, le tout dédié au vélo. Cette « Cellule Vélo » ou « Commission Vélo » aurait un rôle actif aussi bien les domaines de :

- L'éducation au vélo ;
- Mise en place d'initiatives en faveur de l'utilisation du vélo ;
- La communication.

Aussi, cette cellule interviendrait directement au niveau des infrastructures mises en place pour les cyclistes, en association avec les services techniques des gestionnaires de voiries.

8.1.4.1 Education au vélo[18]

Actuellement, on constate encore qu'un certain nombre d'enfants ne savent pas rouler à vélo. Or, c'est aux jeunes qu'il faut apprendre à rouler : les gens qui n'ont pas goûté au vélo quand ils étaient jeunes ont peu de chances de s'y mettre par la suite.

Pourtant, les avantages éducatifs de l'usage du vélo pour un enfant sont pourtant très importants. Se déplacer à vélo, c'est :

- être libre de ses mouvements, être autonome et responsable ;
- respecter l'environnement ;
- se préparer aux autres modes de déplacements en situation réelle, en acquérant des réflexes de conducteur ;
- faire un effort physique salvateur (beaucoup d'enfants et de jeunes n'ont plus aucune résistance physique à l'effort) ;
- diminuer ses frais de déplacement ;
- joindre l'utile à l'agréable.

L'âge idéal pour insérer le vélo en milieu scolaire se situe entre dix et quinze ans, ou entre la quatrième primaire et la troisième humanité. Depuis la loi du 7 juillet 1971, l'enseignement de la sécurité routière est devenu obligatoire dans toutes les écoles primaires. Dans les programmes de l'enseignement, le chapitre consacré à la sécurité routière fait une large place au vélo.

[18] Source : Code de bonne pratique des aménagements cyclables, Pro Vélo asbl, septembre 2000.

On y trouve notamment les points suivants :

- apprentissage du code de la route ;
- reconnaître les environs de la maison et de l'école, y relever les endroits sûrs et dangereux, les différents trajets possibles, etc. ;
- percevoir les situations de trafic en tant que cycliste (être vu, percevoir les vitesses, les distances, le temps, etc.) ;
- acquérir les habiletés pratiques en tant que cycliste circulant sur la voie publique, c'est-à-dire connaître et respecter les règles du code de la route, et être maître de sa bicyclette.

Ces formations peuvent être clôturées par la délivrance du **Brevet du cycliste**, qui examine que les aptitudes de base ont bien été acquises.
Toutefois, force est de constater que peu d'écoles trouvent actuellement les moyens d'appliquer adéquatement ce programme, faute de savoir comment s'y prendre.
La « cellule vélo » devra donc s'adresser, dans un premier temps, aux professeurs pour qu'ils acquièrent les compétences requises pour enseigner cette matière atypique.
Ensuite, elle devra veiller à une intégration concrète de la pratique du vélo dans les heures de classe, ce qui semble être un maillon indispensable de la politique visant à redéployer l'usage du vélo en Région Wallonne.

8.1.4.2 Mise en place d'initiatives en faveur de l'utilisation du vélo

La « cellule vélo » devra veiller à développer des initiatives visant à encourager l'utilisation du vélo dans sa commune via par exemple :

- L'organisation des rangs scolaires à vélo. Cette expérience est à mettre en œuvre et pérenniser pour qu'elle soit efficace à long terme ;
- L'organisation d'événements cyclistes ;
- La mise en place de parcours culturels et touristiques ;
- La réalisation de plan de déplacements scolaires (cf. chapitre « Services en mobilité).

8.1.4.3 La communication

Dans la mesure où le retour vers le vélo nécessitera inévitablement un grand changement des mentalités, la « cellule vélo » devra prévoir un effort important de communication autour des actions menées pour qu'elles soient bien comprises et pour que la population les remarque et y participe.

Cette communication peut prendre différentes formes :

- **La presse** : pour que les efforts faits pour promouvoir le déplacement à vélo aient une répercussion auprès du public visé, il faut s'adresser à la presse d'opinion et non à la presse sportive. Pour ce faire, il faut avoir un contenu politique fort : situer la démarche, même ludique, dominicale ou estivale, dans un contexte de mobilité, d'environnement, de santé, de sécurité ou de protection du patrimoine. Il est par conséquent préférable que la communication ne provienne pas d'instances, comme un club sportif ou un échevinat des sports, mais bien d'instances générales comme

une mairie ou un échevinat de l'environnement, un ministère des travaux publics ou de l'enseignement.

- **Les publications propres aux autorités qui communiquent** : en consacrant au vélo un numéro spécial d'un journal communal ou provincial, ou d'un ministère, on montre aux lecteurs l'importance des enjeux, tout en s'assurant une diffusion très large.
- **Les réunions publiques** : il est important d'expliquer, de vive voix, la teneur des projets que l'on a dans une matière nouvelle, surtout pour désamorcer les peurs ou les malentendus possibles.
- **Les expositions** : quelques panneaux, reprenant les grandes lignes des projets en cours, exposés en divers lieux publics (bibliothèques, écoles, maisons communales,…).

8.1.5 Stationnement dédié aux vélos

Le stationnement est un point particulièrement important dans une politique vélo. La crainte du vol est un frein important, surtout si elle se double malencontreusement d'une ou deux mauvaises expériences.

Il est donc particulièrement important de :

- Prévoir l'obligation pour tous les nouveaux logements et lotissements de disposer d'un lieu de parcage aisé au domicile
- Prévoir des stationnements sécurisés à destination : écoles, équipements publics, commerces, attractions touristiques et de loisirs
- Disposer de parkings vélos adéquats aux haltes importantes de transport en commun et aux haltes SNCB ; le parcage de vélos pour une journée entière requiert de préférence une part de parkings sécurisés et abrités
- …

Cf. Fiche action 8 : Aménagement de parkings vélo

8.2 Aménagements pour piétons et personnes à mobilité réduite (PMR)

De manière générale, on distingue deux usages liés à la marche :

- L'usage utilitaire / quotidien, qui permet par exemple de se rendre à son lieu de travail ou d'accompagner ses enfants à l'école ;
- L'usage récréatif / de loisir, dans ce cas il s'agit de promenades et circuit de randonnées sur des sentiers.

Tout le monde est piéton à un moment ou à un autre de la journée et travailler au développement de la marche utilitaire est nécessaire pour tendre vers une mobilité durable. De plus, les aménagements nécessaires à la pratique de la marche (élargissement et réfection des trottoirs, sécurisation des traversées, etc.) apportent une plus-value urbanistique et paysagère aux zones agglomérées.

Nous nous focaliserons donc sur la marche utilitaire.

8.2.1 Itinéraires à développer

Pour développer la marche utilitaire au sein de la commune, deux pistes seront suivies :

- La sécurisation des cheminements piétons dans les noyaux d'habitat ;
- La création et l'amélioration des chemins et sentiers entre les noyaux d'habitat au moins d'un côté de la voirie.

La marche est un moyen de déplacement très efficace pour les déplacements de moins d'1km. Le développement de son usage nécessite une sécurisation des aménagements piétons.

Cela ne passe pas uniquement par la réfection de trottoirs, mais également par la réhabilitation ou la mise en valeur d'anciens chemins ou venelles, qui permettent des cheminements loin de la circulation automobile.

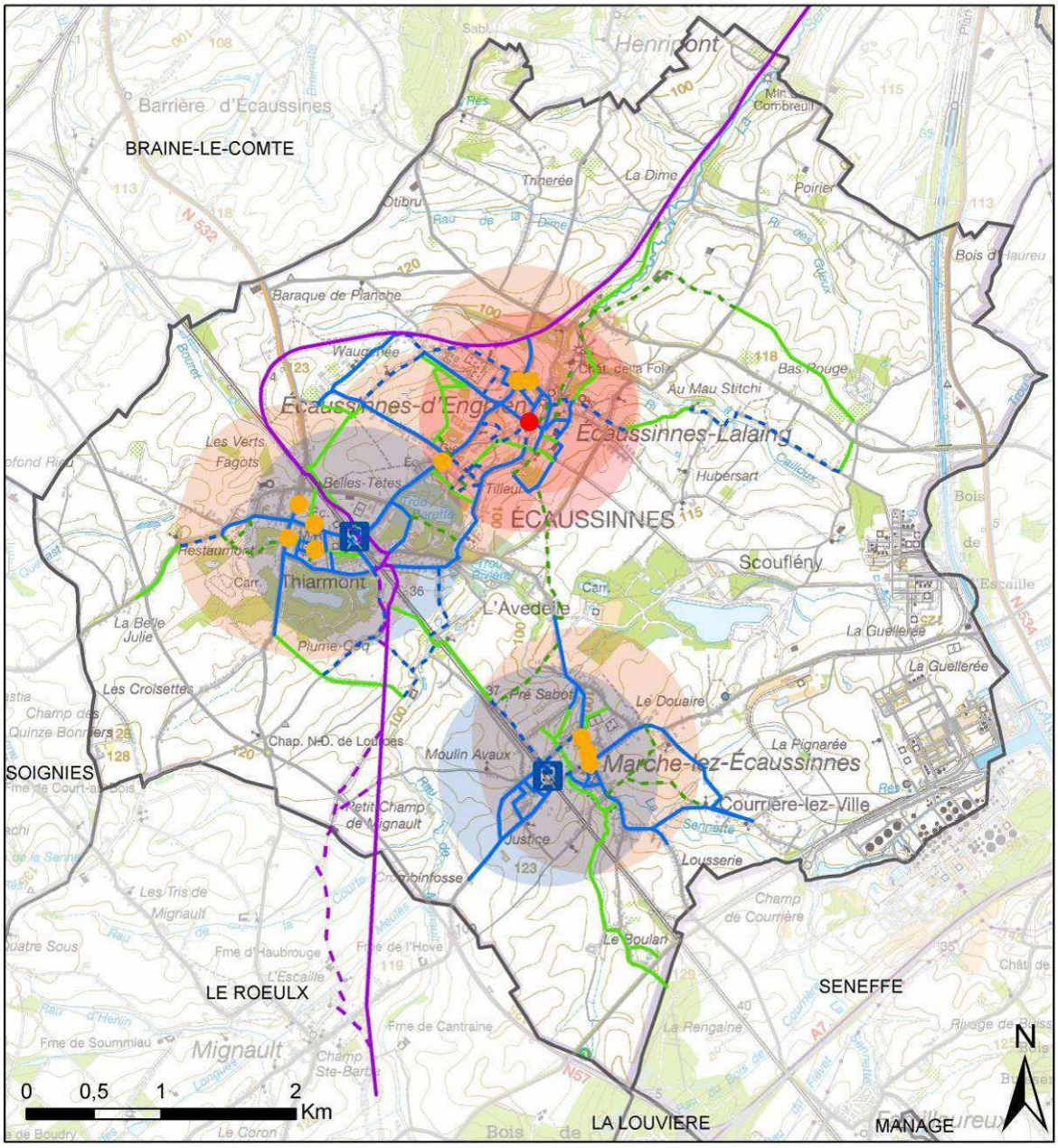
Sur la carte suivante, chaque cercle a un rayon de 800 m et est centré sur les principaux pôles générateurs de déplacements : écoles, centre-ville, gare. Il en ressort que les cercles englobent largement les noyaux d'habitat dans leur totalité, lieux où se concentrent en plus les commerces, administrations. Le potentiel de marche est donc considérable.

Afin d'améliorer la sécurité des cheminements piétons, il faudrait donc :

- Améliorer les cheminements piétons sur les axes structurants de la commune ;
- Créer, restaurer, ou simplement promouvoir les sentiers et chemins permettant d'éviter la circulation automobile

Notons qu'une partie importante de la sécurisation de la circulation piétonne réside dans les aménagements ralentisseurs et les effets de porte permettant de faire respecter les vitesses de circulation imposées. Cette partie sera traitée dans les fiches actions spécifiques à chaque commune et village.

Carte 17 : proposition d'un réseau piéton



8.2.2 Cheminements piétons

Afin de diminuer le trafic automobile, il s'agit d'offrir aux piétons la possibilité de se déplacer confortablement et en toute sécurité. Parmi les caractéristiques du piéton, notons qu'il est :

- Partisan de la rapidité, il choisit préférentiellement le trajet le plus court ;
- Sensible au cadre dans lequel il se déplace (esthétique, animation) ;
- Vulnérable: il doit être protégé du trafic motorisé si celui-ci est dense et/ou rapide.

En plus des piétons, il ne faut pas oublier les personnes à mobilité réduite. Par PMR, il faut entendre toute personne présentant de manière temporaire ou permanente une difficulté à se déplacer. Entrent dans cette définition les personnes blessées ou convalescentes, les personnes transportant des charges pondéreuses, les personnes avec poussette ou landau, les personnes âgées ou présentant un handicap physique léger ou plus lourd, les malvoyants… Les personnes en fauteuil roulant ne sont donc pas les seuls PMR !

Ces personnes ont besoin d'aménagements spécifiques qu'il est important de prendre en compte afin de faciliter leur cheminement.

Elles doivent pouvoir accéder à tous les équipements, comme tout le monde. Mais dans la réalité, cela n'est pas toujours le cas, même si des efforts sont faits, et que des aménagements à leur attention sont parfois réalisés lors de travaux de rénovation.

Dans le cadre du recensement des aménagements piétons, et ultérieurement des propositions, la problématique des PMR a été prise en considération ; elle montre des lacunes.

Source : http://www.gamah.be/actualite/

Afin de répondre aux objectifs définis dans la phase précédente, la commune doit réaliser une série d'interventions prioritaires sur le territoire :

- Prise en compte systématique des piétons et PMR dans tous les aménagements de voiries (normes CWATUPE 19) ;
- Dans les centres de villages, réaliser des trottoirs continus, dégagés, confortables et sécurisés ;
- Modération des vitesses en agglomération (coussins berlinois, plateaux, mise en place de sentiers et raccourcis au sein des villages) ;
- Aménager les traversées aux carrefours problématiques et autres points noirs, tels les accès aux haltes de bus, les trottoirs inexistants ou sous-dimensionnés le long

[19] Pour obtenir des informations précises sur les aménagements préconisés en faveur des PMR, se référer au livre : Manuel du MET n°10 : Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous, réalisation MET et a.s.b.l. GAMAH, octobre 2006.

des voiries fortement fréquentées par la mise en place de marquages, signalisation, éclairages renforcés, îlots permettant les traversées en deux temps… ;

- Lutter contre le stationnement sur les trottoirs ;
- Mise en valeur des sentiers et les intégrer dans un réseau maillé et continu de cheminements piétons ;
- Améliorer plus particulièrement les aménagements autour des écoles pour la sécurité des écoliers aux abords.

➔ Les diverses fiches actions détaillent les aménagements de sécurisation des cheminements et traversées pour piétons.

8.2.3 Sentiers, chemins et venelles

A dominante rurale, le territoire de la commune d'Ecaussinnes possède des chemins et sentiers, qui constituent un potentiel intéressant pour développer des itinéraires de promenade, mais également des itinéraires utilitaires.

Des itinéraires prioritaires ont été définis selon la hiérarchie des liaisons entre les différents pôles de la commune.

Différentes actions sont possibles :

- Maintien des chemins existants recensés ;
- Remise en état des chemins dégradés ;
- Entretien régulier des chemins balisés et existants ;
- Mise en place de signalisation de ces chemins (balisage de promenades ou simple fléchage de destination). Cette signalétique devra tenir compte des principes d'aménagement pour la signalétique évoqués dans le « Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous » du MET (Octobre 2006). La signalétique doit être adaptée aux personnes déficientes visuelles ;

Des mesures sont également nécessaires afin que les traversées des routes importantes soient rendues plus visibles. Les débouchés des chemins sur ces axes sont parfois peu visibles, et il est souvent difficile aux piétons (ainsi qu'aux cyclistes et cavaliers) de les traverser.

Hors des zones urbanisées, s'il est difficile de réaliser des aménagements de type îlots centraux, il devrait être au moins possible de dégager les débouchés des chemins (végétation…) et de marquer des traversées piétonnes.

Dans les noyaux d'habitat, l'attention doit se porter sur les venelles, et les trottoirs des voiries.

Lors du diagnostic, plusieurs venelles ont été répertoriées. Dans l'optique de la mise en place d'un réseau piéton sécurisé, il convient de favoriser l'usage de ces venelles connectées à un réseau de trottoir continu, confortable et de qualité.

9 Propositions d'interventions

9.1 Réseau routier : mise en œuvre de la hiérarchie

9.1.1 Fiche action : Réaménagement de la N532

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	07/2012	Fiche action n°1
		Réaménagement de l'axe rue Anselme Mary – rue Belle Tête – chaussée de Braine	

Situation actuelle

L'axe rue Anselme Mary – rue Belle Tête – chaussée de Braine supporte une importante charge de trafic. Celle-ci est due à plusieurs types de déplacements :

- les déplacements des Ecaussinnois vers Braine-le-Comte : accès aux entreprises, aux écoles et à la gare
- les déplacements des Ecaussinnois vers la N57 et l'autoroute pour rejoindre leur lieu de travail (Région Bruxelloise, La Louvière, Mons, etc.)
- les déplacements entre Braine-le-Comte et l'autoroute. Il s'agit d'un trafic de transit qui devrait normalement emprunter la N57 et la N6.

Le trafic de transit est particulièrement préjudiciable pour la qualité de vie des habitants car il génère d'importantes nuisances : pollution sonore, pollution atmosphérique, vibrations de bâtiments adjacents, sentiment d'insécurité, etc.

Les impacts sur les bâtiments sont particulièrement marqués au niveau du hameau des Croisettes car le coffre de la voirie est fortement détérioré.

Cette charge de trafic génère également un sentiment d'insécurité sur certains tronçons et notamment aux abords des établissements scolaires (Ecole Libre du Sacré Cœur située rue Anselme Mary et le Lycée Technique situé rue de Belle Tête).

Objectifs

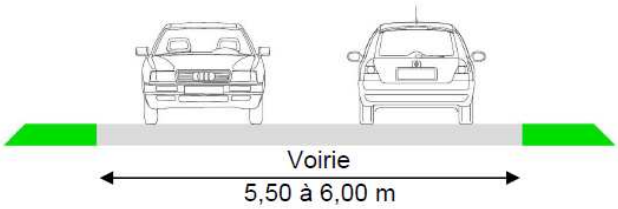
Le réaménagement de l'axe rue Anselme Mary – rue Belle Tête – chaussée de Braine vise à réduire le trafic de transit observé. La réduction de la charge de trafic va permettre d'améliorer la qualité de vie des riverains ainsi que la convivialité et la sécurité des activités riveraines : écoles, commerces, etc.
Ce réaménagement doit également permettre de favoriser les modes doux. Les améliorations porteront sur des itinéraires de différentes échelles :

- au sein des zones urbanisées
- entre les Croisettes et Ecaussinnes
- entre Ecaussinnes et Braine-le-Comte
- plus ponctuellement, au niveau de la traversée de la chaussée de Braine par le RAVeL

Mesures

- **Aménagement des effets de porte : exemple de la rue Anselme Mary en amont des Croisettes depuis la N57**

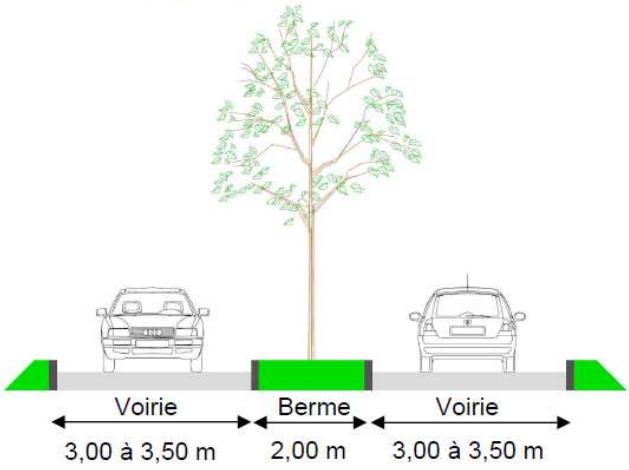
1



Depuis la N57 avant d'arriver aux Croisettes, la voirie doit être retravaillée en profondeur. Son assiette doit être complétement rénovée afin de présenter un profil de qualité et permettant aux véhicules de se croiser (largeur pouvant aller de 5,50 à 6,00 m).
Le nouveau profil nécessite d'empiéter sur les terrains privés longeant la rue Anselme Mary.

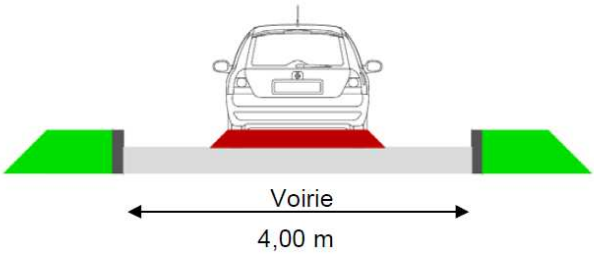
2a

Deux solutions sont envisageables pour l'effet de porte : un dévoiement bilatéral avec berme centrale ou un rétrécissement avec dévoiement bilatéral.



Le dévoiement bilatéral avec berme centrale permet aux faire ralentir les véhicules entrant et sortant des zones urbaines. Un dévoiement est proposé pour les véhicules sortant pour lutter contre le trafic de transit entre Braine-le-Comte et la N57.
La mise en œuvre de ce dispositif nécessite d'empiéter sur les terrains jouxtant la voirie.

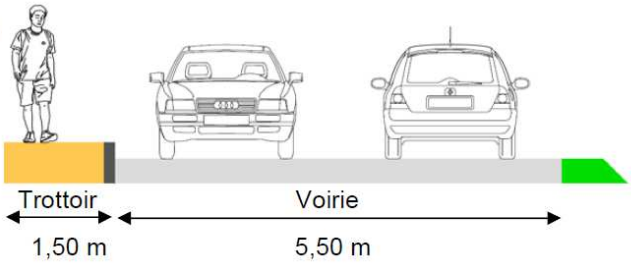
2b



Le rétrécissement avec dévoiement bilatéral est plus contraignant que le dévoiement bilatéral avec berme central car le croisement des véhicules entrant et sortant n'est pas possible. Un coussin berlinois peut être installé afin de faire ralentir davantage les automobilistes.

Ce dispositif a le mérite d'être plus avantageux pour lutter contre le trafic de transit car plus la circulation est dense et plus l'entrée et la sortie des zones urbaines est difficile. Le transit devient alors moins intéressant par l'axe rue Anselme Mary – rue Belle Tête – chaussée de Braine. Le deuxième avantage de cet aménagement est d'être moins consommateur d'espace et ne nécessite pas d'empiéter sur les terrains privés.

3

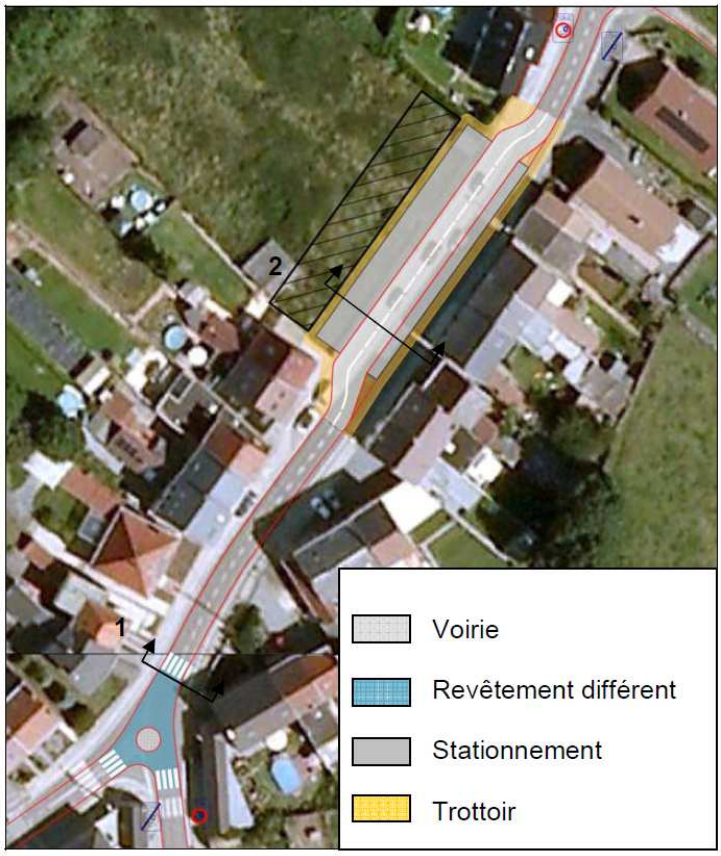


Une fois dans la zone urbaine, la voirie présente un caractère plus urbain avec une largeur de 5,50 m. A l'entrée des Croisettes, un seul trottoir est aménagé du coté des habitations (l'autre coté étant occupé par un parking).

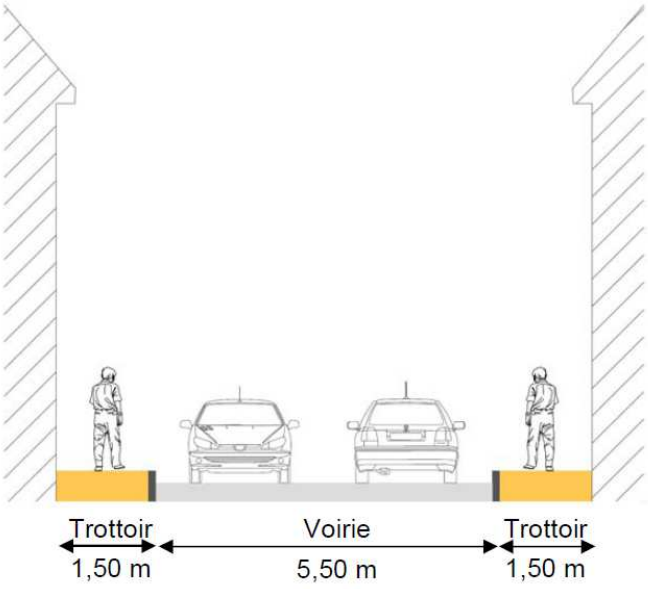
Afin de réduire fortement le trafic de transit, les effets de porte seront répétés en entrée des zones urbaines. Ainsi, ce sont quatre effets de porte qui seront aménagés sur l'axe rue Anselme Mary – rue Belle Tête – chaussée de Braine. Pour donner une cohérence à l'ensemble de l'aménagement, nous préconisons de répéter le même aménagement quatre fois (dévoiement bilatéral avec berme centrale ou rétrécissement avec dévoiement bilatéral).

Les dispositifs proposés sont contraignants aussi bien pour les véhicules entrant dans la zone urbaine que pour ceux en sortant. De cette manière, la répétition des aménagements vient casser la linéarité de l'axe, ce qui permet de diminuer les vitesses. Par conséquent, le temps de parcours entre la N57 et Braine-le-Comte est rallongé et l'itinéraire de transit devient moins attractif.

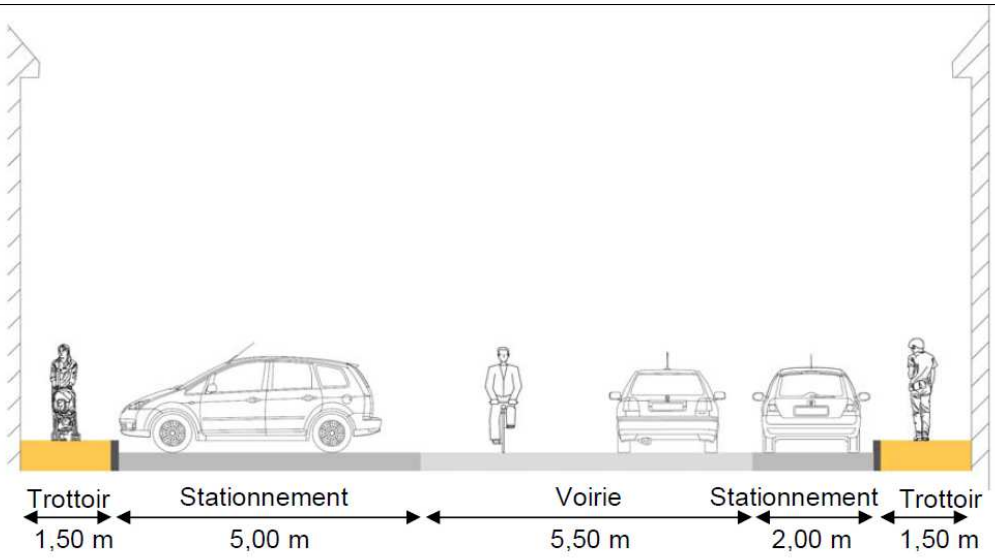
- **Hameau des Croisettes**
  - ***Aménagement de la traversée du hameau***



1



2



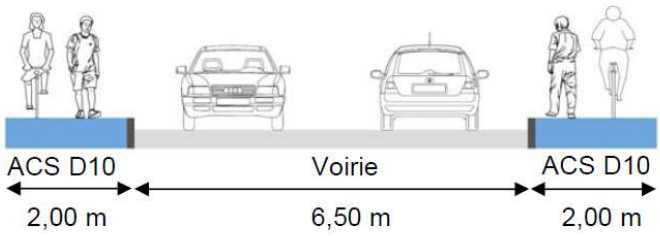
Les Croisettes seront mises en zone 30 et feront l'objet de deux aménagements.

Le carrefour entre la rue Anselme Mary et la rue des Croisettes est retravaillé afin de renforcer sa lisibilité. Un changement de revêtement permettra d'informer l'automobiliste qu'il approche d'un événement et l'incitera à ralentir.
De plus, le carrefour est réorienté dans les sens des flux principaux, c'est-à-dire des flux continuant sur la rue Anselme Mary. En effet, l'accès à la rue des Croisettes est réduit et ne permet le passage que d'un seul véhicule.

Une chicane sera créée dans le hameau. Celle-ci présente deux fonctions. Elle doit, tout d'abord, permettre de maintenir la vitesse des véhicules à 30 km/h. Ensuite, elle permettra de formaliser du stationnement des deux cotés de la voirie au lieu d'un seul actuellement.

La circulation motorisée étant ainsi plus pacifiée dans le hameau, les cyclistes circuleront directement sur la chaussée dans de bonnes conditions de sécurité.
Compte-tenu de l'état de la voirie, l'ensemble de la voirie devra être retravaillé (fondations, revêtement, égouttage, etc.).
Pour les piétons et afin d'assurer la continuité des cheminements, le trottoir situé à droite de la voirie en direction d'Ecaussinnes devra être prolongé jusqu'à la limite de l'agglomération et se raccorder à l'aménagement proposé entre les zones urbaines (cf. ci-après).

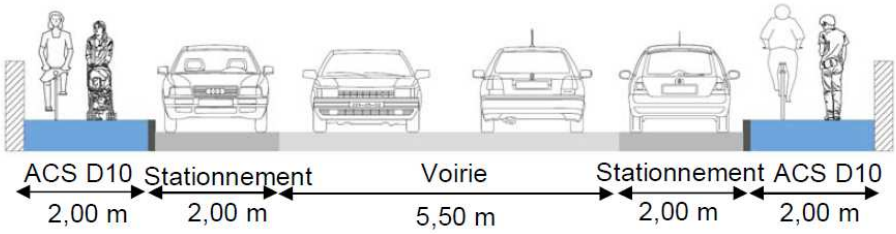
- **Entre les Croisettes et Ecaussinnes**



Entre les Croisettes et Ecaussinnes, nous préconisons de mettre en œuvre un aménagement cyclable séparé (ACS) de type D10 unidirectionnel (bande cyclo-piétonnes mixtes) de part et d'autre de la voirie. Ces aménagements permettent d'offrir une liaison sécurisée entre les Croisettes et Ecaussinnes pour les modes doux. De plus, cet aménagement permet également d'encadrer le champ de vision des automobilistes et réduit visuellement la largeur de la voirie. Les automobilistes rouleront donc moins vite qu'actuellement.

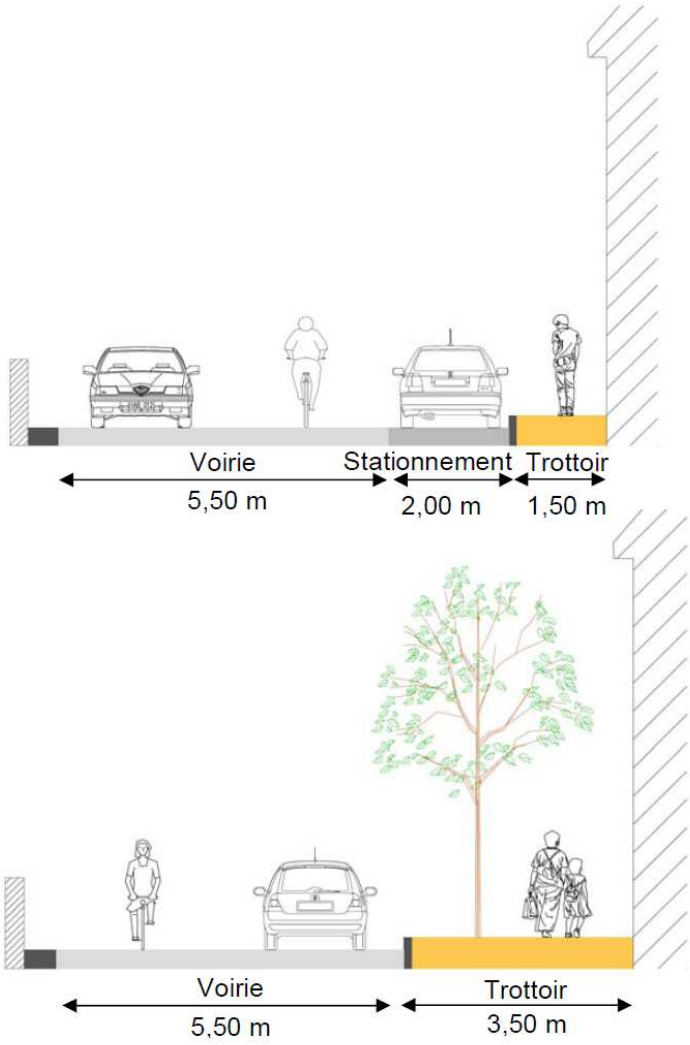
La voirie en elle-même est en bon état et sa réfection n'est pas nécessaire à court terme.

Une fois l'entrée d'Ecaussinnes et l'effet de porte franchis, le profil de la voirie change de nouveau.



Dans l'entrée d'Ecaussinnes, les aménagements cyclables séparés de type D10 se prolongent jusqu'au carrefour avec la rue de Thiarmont. La largeur de la voirie permet de formaliser également du stationnement longitudinal de part et d'autre de la voirie.

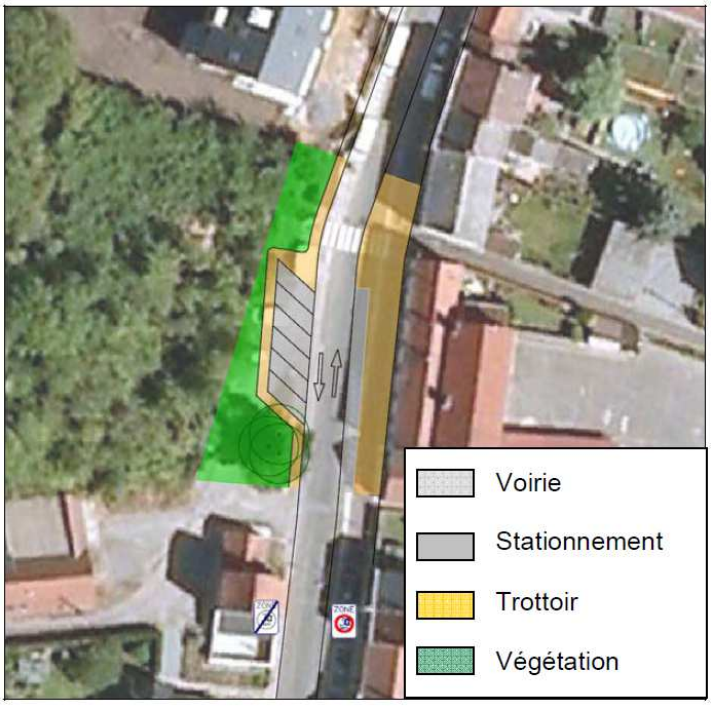
- **Quartier de la gare**
  - ***Aménagement de la rue Anselme Mary***



Entre la rue de Thiarmont et la rue Pouplier, la largeur de la voirie ne permet d'avoir simultanément une bande de stationnement et deux trottoirs réglementaires. En conséquence, nous proposons d'aménager un trottoir du coté de l'école et d'alterner stationnement et élargissement du trottoir. Cette configuration permet de rythmer la rue Anselme Mary et de réduire visuellement sa linéarité. Les élargissements de trottoirs pourront être positionnés en face de l'accès aux habitations situées de l'autre coté de la voirie afin de faciliter et de sécuriser les accès riverains.

La circulation des cyclistes s'effectue directement sur la voirie car la circulation motorisée sera plus pacifiée.

- ***Aménagement des abords de l'Ecole libre du Sacré Cœur***



Aux abords de l'Ecole libre Saint-Rémy, nous proposons de supprimer la chicane existante et de retravailler l'axe de la voirie. Au lieu d'effectuer une courbe douce, l'angle de la voirie sera accentué afin de réduire la perspective et, par conséquent, les vitesses.

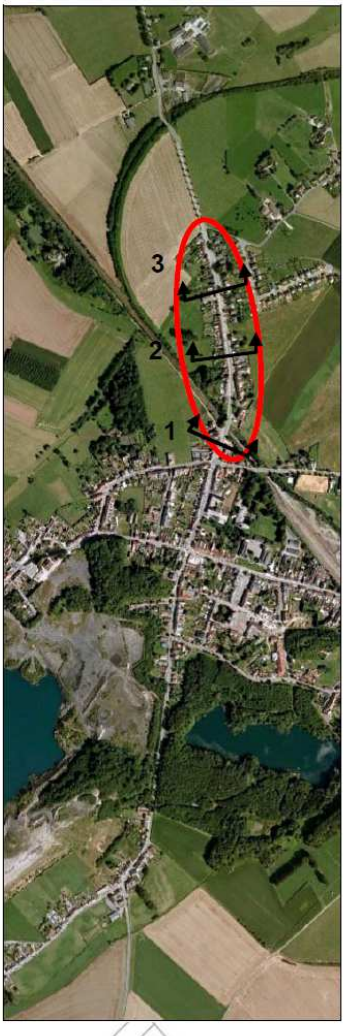
Du coté de l'école, du stationnement longitudinal sera aménagé alors que de l'autre coté, il s'agira de stationnement en épi avec accès en marche arrière.

La zone 30 débutera en amont de l'école et s'étendra jusqu'au lycée technique situé rue Belle Tête. Ainsi, la limitation de vitesse à 30 km/h s'étendra sur environ 400 mètres, ce qui évitera que les automobilistes n'accélèrent de nouveau entre les écoles et en amont du carrefour avec la rue Pouplier. De plus, cette réglementation permettra de rallonger le temps de parcours entre la N57 et Braine-le-Comte, ce qui contribuera à lutter contre le trafic de transit.

- ***Aménagement de la rue Belle Tête***

Détail de l'aménagement envisagé par la commune et en cours de réalisation : cf. annexe II

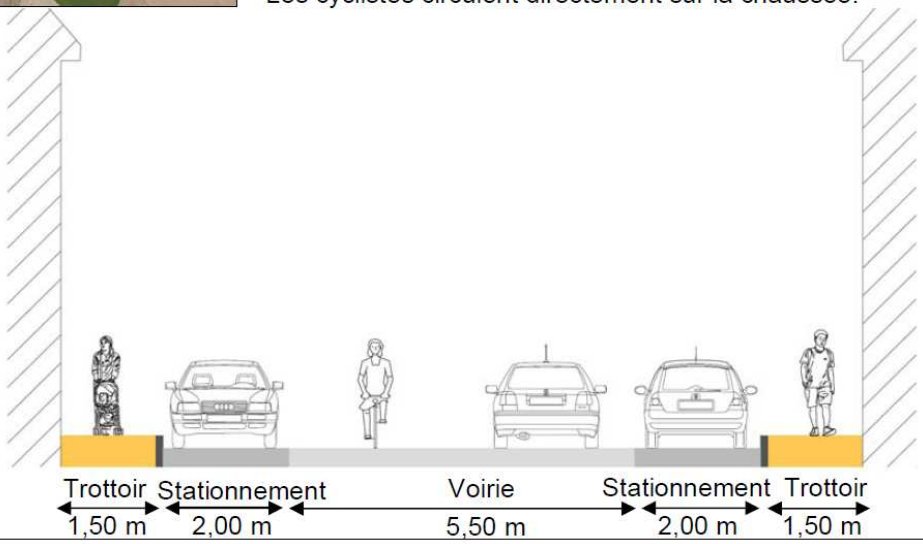
- ***Aménagement de la chaussée de Braine***



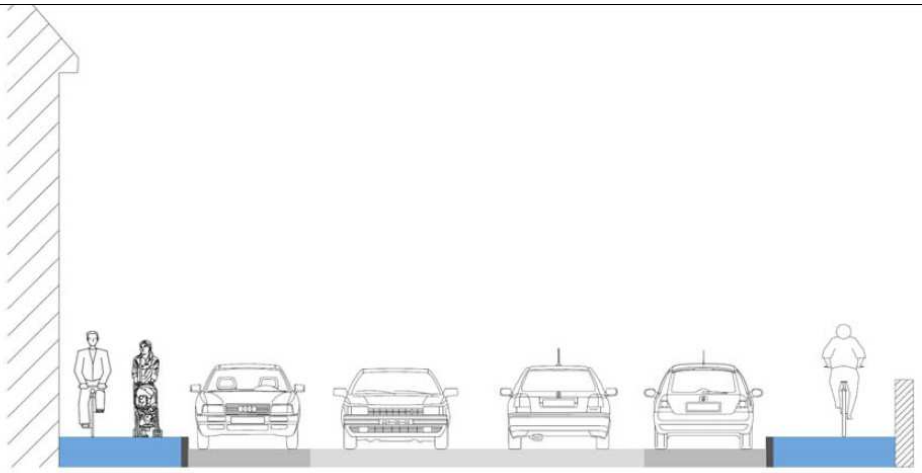
Juste après la rue Belle-Tête, nous préconisons de revoir le profil général de manière à obtenir le profil type suivant : un trottoir et une bande de stationnement de chaque coté de la voirie. Celle-ci est réduite afin de marque le caractère urbain de la voirie.

Les cyclistes circulent directement sur la chaussée.

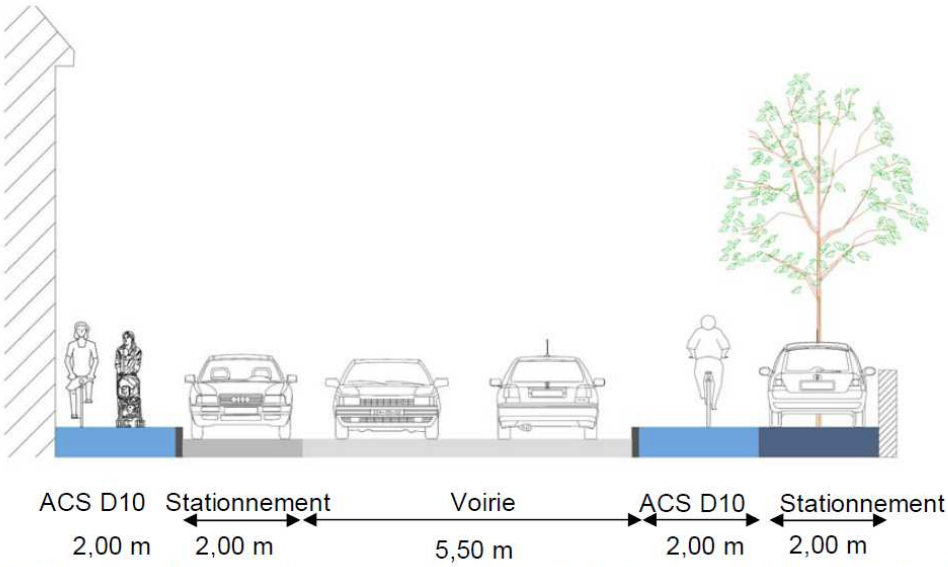
1



2



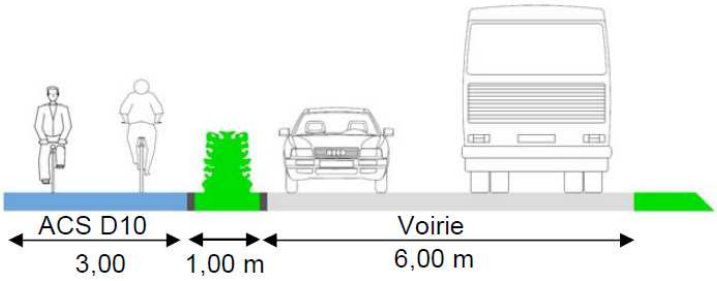
Une fois la voie ferrée franchie, la chaussée de Braine présente une largeur conséquente permettant de mettre en œuvre un aménagement cyclable séparé de type D10 unidirectionnel (bande cyclo-piétonne mixte) et une bande de stationnement de chaque coté de la voirie. La piste cyclable séparée bidirectionnelle est ici supprimée et est remplacée par deux aménagements cyclables séparés de type D10. Ce type d'aménagement se justifie par le fait que, sur ce tronçon, la voirie présente un caractère moins urbain et que les flux piétons et cyclistes sont moins importants.



Sur ce tronçon, le profil est similaire au précédent. Le seul changement est le déplacement du stationnement pour les maisons riveraines. Le stationnement s'effectuera au plus près des maisons et sera signalé par un marquage au sol ou par un changement de revêtement. Cette configuration permet de conserver les arbres présents sur ce tronçon.

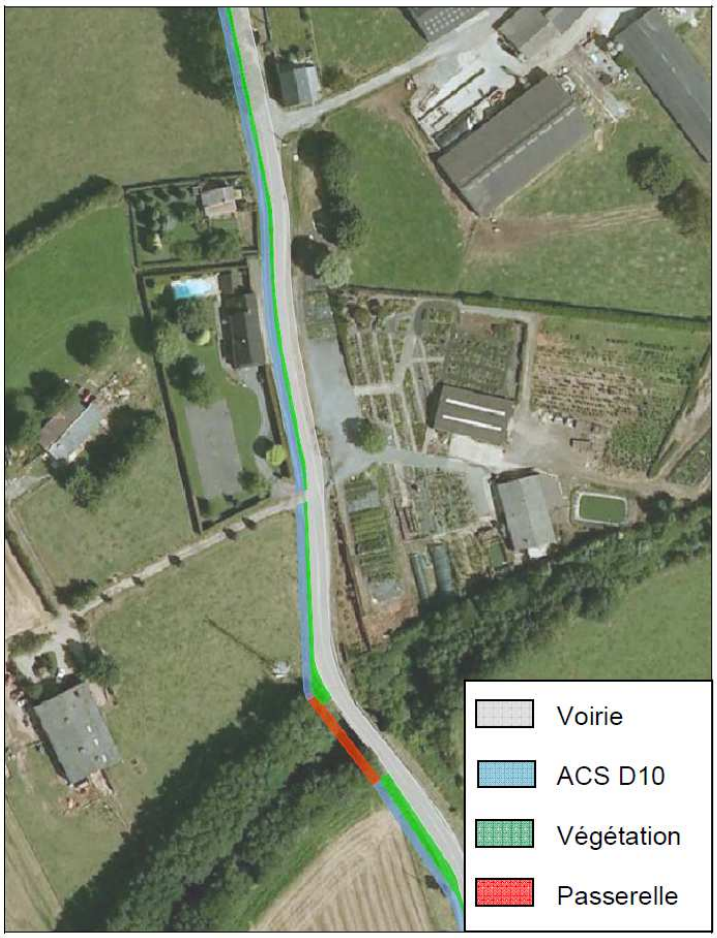
Les trois carrefours présents sur la N532 au niveau du quartier central seront aménagés sous forme de plateaux avec un changement de revêtement. (Cf. Fiche action 18)
La traversée de la N532 par le RAVeL est détaillée dans la fiche spécifique au RAVeL. (Cf. Fiche action 7)

- **Entre Ecaussinnes et Braine-le-Comte**
  - ***Aménagement de la chaussée de Braine***



Entre Ecaussinnes et Braine-le-Comte, nous préconisons la rénovation de la piste cyclable bidirectionnelle existante. Nous recommandons la mise en œuvre d'un aménagement cyclable séparé de type D10 bidirectionnel (bande cyclo-piétonne mixte) séparée de la chaussée par un élément végétal (haie) continu. De cette manière, les modes doux sont protégés de la circulation et se sentent plus en sécurité.

- ***Franchissement de l'ancienne voie ferrée***



Afin de sécuriser les circulations douces entre Ecaussinnes et Braine-le-Comte, nous préconisons d'installer une passerelle au dessus de l'ancienne voie ferrée, parallèlement au pont existant.

Une fois le pont franchi, l'aménagement cyclable séparé de type D10 bidirectionnel est aménagée le long des parcelles privées. Le profil est maintenu de la même manière que précédemment, c'est-à-dire que l'aménagement cyclable est séparé de la voirie par une haie. Dans cette configuration, il est nécessaire d'acquérir les terrains nécessaires. Une bande de terrain devra ainsi être récupérée sur la pépinière.

9.2 Mise en œuvre de la catégorisation

9.2.1 Fiche action : Aménagement et sécurisation des entrées et sorties de villages « fiche type »

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	12/2011	Fiche action n°2
		Aménager et sécuriser les entrées et sorties de village	

Situation actuelle

Des vitesses excessives s'observent de manière récurrente aux différentes entrées des zones urbanisées des communes. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est pas suffisante pour faire respecter la réglementation, si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En plus des problèmes de sécurité liés à ces comportements, de tels niveaux de vitesse sont aussi synonymes de nuisances sonores et environnementales.

L'entrée en agglomération demande donc un effort particulier d'aménagement afin d'éviter que les automobilistes entrant en agglomération ne conservent le comportement antérieur, notamment en matière de vitesse. Il est donc recommander d'aménager des **effets de porte** et **espaces de transition** au niveau des entrées en agglomération, afin de :

- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace rural à un espace urbain ;
- Inciter les conducteurs à adapter leur conduite lors de l'entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

Un aménagement implanté de manière isolée au cœur d'un village a peu de chance d'être efficace. C'est dès l'entrée de la zone agglomérée qu'il faut inciter les conducteurs à modifier leur comportement.

Objectifs

Sécuriser les entrées et sorties de village ainsi que les traversées d'agglomération.

Mesures

Il existe différents types d'effet de porte, dont l'un des principes général est de réduire la largeur de la chaussée au niveau de l'effet de porte (visuellement ou matériellement), afin d'attirer l'attention de l'automobiliste et de l'inciter à ralentir.

L'effet de porte doit être un aménagement de la voirie, mais aussi de son environnement immédiat. Il peut être réalisé de diverses manières :

- **Rétrécissement par chicane ou îlot central**

- **Aménagements des abords par des plantations ou du mobilier urbain de part et d'autre de la voirie**

- **Revêtement différencié, bande de ralentissement**

- **Rond-point (surtout utilisé sur des axes plus importants)**

- **Aménagements pour des modes doux : traversée piétonne, bandes cyclables,… ;**
- **Eclairage urbain différencié au niveau de l'effet de porte (hauteur, couleur,…) ;**
- **…**

En amont de ces effets de porte, il est conseillé d'aménager également ***une zone de transition***. Au sein de cette zone la vitesse est limitée à 70km/h et le traitement de la chaussée est différent de celui existant en rase campagne en terme de signalisation verticale et d'aménagement de voirie (accotement en dur, bordures, alignement, éclairage…)

Au-delà des effets de portes, lorsque les zones urbanisées excèdent environ 300 mètres, il devient nécessaire d'agir ponctuellement sur la voirie, afin de rappeler au conducteur qu'il se trouve toujours en zone urbanisée et qu'il doit maintenir un comportement adapté. Ces aménagements, souvent ***ralentisseurs de vitesse***, sont idéalement implantés à des endroits stratégiques afin d'indiquer à l'automobiliste qu'il se passe quelque chose : petite placette, abords d'école, lisière commerciale,…

9.2.2 Fiche action : Mise en œuvre de zones à vitesse modérée

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	12/2011	Fiche action n°3
		Mise en œuvre de zones à vitesse modérée : zone 30 et zone résidentielle	

Situation actuelle

Les voiries locales sont de plus en plus victimes de comportements inciviques des automobilistes : vitesses élevées, accélérations brutales,… De plus, devant la croissance du trafic sur les axes structurants, elles sont souvent utilisées comme voie de délestage par le trafic de fuite.
Nous remarquons des conflits entre les différents usagers :

- Véhicules circulant sans toujours respecter les vitesses
- Gestion du stationnement qui empiète sur l'espace dédié aux piétons
- Piétons dont l'espace dédié n'est pas toujours satisfaisant tant en qualité qu'en dimensionnement et est parfois inexistant.
- Non prise en compte des PMR

Ces situations de conflit génèrent des sentiments d'insécurité pour les habitants, insécurité aussi bien objective que subjective.

Objectifs

Sécuriser ces axes locaux pour atténuer l'insécurité tant objective que subjective.

Mesures

Ecaussinnes dispose d'ores et déjà de plusieurs zones 30 et zones résidentielles. Cependant, certaines de ces zones ne présentent pas un aménagement permettant d'atteindre leur objectif, à savoir faire ralentir les véhicules et permettre la redistribution des espaces publics au profit des modes doux. Ces zones doivent donc être réaménagées afin d'être pacifiées et de gagner en convivialité. Les abords des écoles de la commune sont particulièrement concernés.
Le développement des zones 30 et des zones résidentielles doit être poursuivi à l'échelle de la commune afin de pacifier certains espaces et de redonner la priorité aux modes doux.

Aménagement en zone résidentielle ou zone 20

Les zones résidentielles sont à réserver aux chaussées très calmes, elles permettent entre autres d'éviter de devoir aménager des trottoirs en travaillant de plain pied sur l'ensemble de l'espace, comme la situation rurale de ces voiries invite à le faire.

F12a

F12b

Les mesures à mettre en œuvre sont les suivantes :

- Création de voie à trafic modéré développant une mixité dans le partage de la voirie : pas de distinction entre trottoir et voirie. Tout est mis au même niveau. Piétons, vélos et voitures peuvent tous utiliser la totalité de l'espace disponible.

- Une attention particulière sera portée sur l'éclairage public qui doit permettre aux aménagements et dispositifs prévus d'être suffisamment visibles de nuit pour les conducteurs.

- Outre l'éclairage, on préférera l'utilisation de matériaux clairs (éventuellement de produits réfléchissants) pour renforcer la bonne visibilité.

- Au regard du profil de la voirie la vitesse sera portée à 20 km/h sur l'ensemble de la rue

- Cette action s'accompagne d'aménagements d'îlots de stationnement ou d'éléments décoratifs pour imposer le ralentissement de la voiture et faciliter en sécurité, les mouvements piétons.

Photo : Source CERTU

Mise en zone 30

De manière générale, toutes les voiries locales non reprises dans un niveau hiérarchique de réseau de distribution peuvent connaître un aménagement sous forme de zone 30, localement ou de manière plus continue.

Les mesures d'accompagnement sont les suivantes :

- Travailler le profil de voirie pour y gérer la répartition des espaces dédiés aux piétons et au stationnement
- Marquage au sol
- Placement de panneau zone 30
- Aménagement poussant les véhicules à ralentir : plateau, chicane, coussin berlinois, dos d'âne

Photo Source CERTU

9.3 Stationnement

9.3.1 Fiche action : Organisation du stationnement et PMR

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°4
		Organisation du stationnement pour PMR	

Situation actuelle

L'association Gamah rappelle qu'une circulaire fédérale, préconise en voirie un emplacement réservé à personnes handicapées par tranche de 50 emplacements traditionnels.
Nous proposons donc que ce quota soit respecté sur l'ensemble de la commune

Objectifs

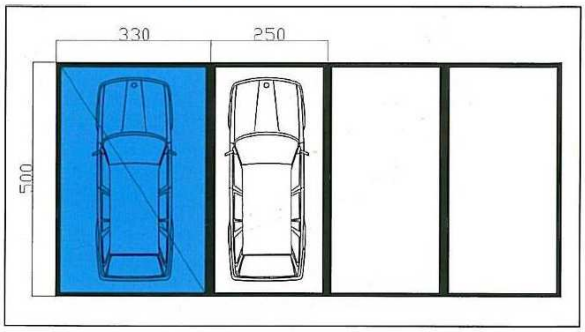
Pour arriver à une mobilité équitable dans la commune, il faut permettre aux PMR d'accéder à l'ensemble de la commune sans difficulté, et donc d'avoir accès à des places de stationnement sur l'ensemble de la commune. Pour cela, il ne suffit pas de respecter le quota d'une place de stationnement sur 50, mais également de prévoir des places de stationnement respectant les normes.

Ci-dessous, nous reprenons les normes pour les places de stationnement pour les PMR. Elles sont extraites du *Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous* de la Région Wallonne.

Mesures

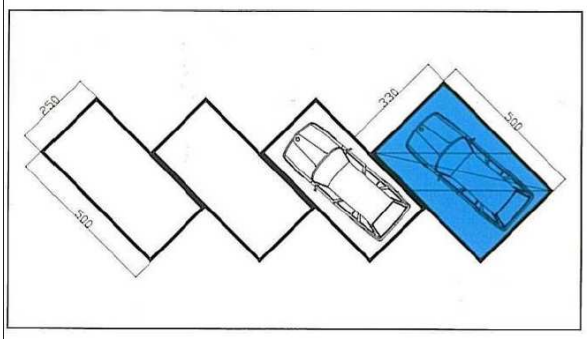
Il existe trois configurations possibles. Elles sont comme suit.

- **Normes pour le stationnement parallèle**



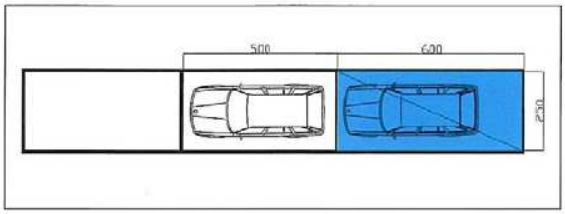
Longueur:	• 5 m.
Largeur:	• 3,30 m.
Signalisation verticale:	• bien visible et apposée devant l'emplacement (panneau E9 + additionnel avec logo du chaisard).
Signalisation horizontale:	• via marquage au sol du logo « chaisard ».
Couleur bleue au sol:	• dans le cas où un revêtement coloré est utilisé, on sera attentif à la bonne adhérence de celui-ci.

- **Normes pour le stationnement en épi**



Longueur:	• 5 m.
Largeur:	• 3,30 m.
Signalisation verticale:	• bien visible et apposée devant l'emplacement (panneau E9 + additionnel avec logo du chaisard).
Signalisation horizontale:	• via marquage au sol du logo « chaisard ».
Couleur bleue au sol:	• dans le cas où un revêtement coloré est utilisé, on sera attentif à la bonne adhérence de celui-ci.

- **Normes pour le stationnement longitudinal**



Longueur:	• 6 m.
Largeur:	• 2,5 m.
Signalisation verticale:	• bien visible et apposée devant l'emplacement (panneau E9 + additionnel avec logo du chaisard).
Signalisation horizontale:	• via marquage au sol du logo « chaisard ».
Couleur bleue au sol:	• dans le cas où un revêtement coloré est utilisé, on sera attentif à la bonne adhérence de celui-ci.

- **Accessibilité des trottoirs depuis l'emplacement de parking**

Il est important que la personne en chaise roulante utilisant un parking PMR situé au niveau de la voirie puisse rejoindre le trottoir à proximité de son emplacement de parking.

Deux solutions sont envisageables:

- **l'inflexion de trottoir à proximité des emplacements de parking réservés aux personnes à mobilité réduite;**
- **la surélévation de ces emplacements pour qu'ils atteignent le même niveau que les trottoirs. Ils permettent ainsi au chaisard de sortir de son véhicule déjà au niveau du trottoir et de continuer son cheminement sur celui-ci.**

9.4 Modes doux

9.4.1 Fiche action : Aménagements cyclables

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°5
		Aménagements cyclables type	

Situation actuelle

La commune d'Ecaussinnes dispose de peu d'aménagements cyclables. Dans le cadre du réaménagement des voiries, les aménagements cyclables sont de plus en plus développés. Ces aménagements sont nécessaires à la promotion et au développement de l'usage du vélo sur la commune.
Compte-tenu que près de 15% des personnes travaillant sur la commune y habite et dans le cadre des déplacements vers les écoles, le vélo apparaît comme un moyen de transport intéressant à l'échelle communale

Objectifs

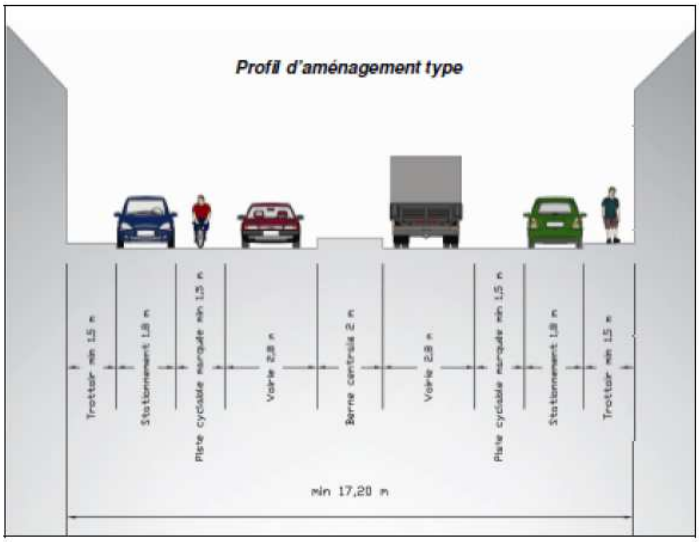
Ainsi dans le cadre de ce Plan de Mobilité, nous préconisons :

1. La réhabilitation et l'aménagement des anciennes voies ferrées pour la création d'un RAVeL
2. Le développement d'itinéraires sécurisés vers les principaux pôles générateurs de déplacements : écoles, centre-ville, le zoning et les gares.

Les itinéraires proposés s'étendent sur l'ensemble de la commune et empruntent des voiries ou des chemins présentant des caractéristiques très variés. Par conséquent, nous présentons ici plusieurs aménagements possibles.

Mesures

- **Pistes cyclables**

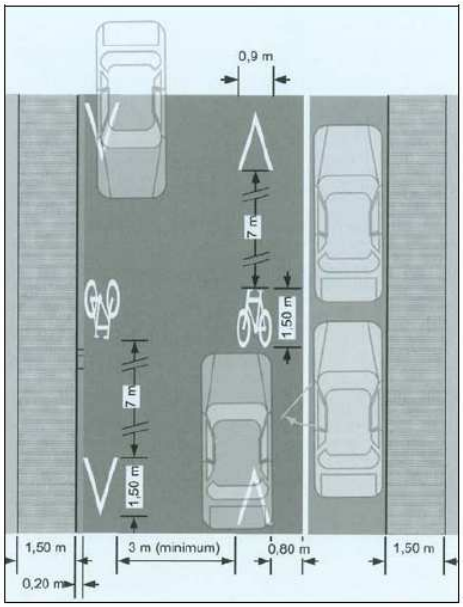


En agglomération, lorsque la largeur de la voirie le permet, l'aménagement type se compte de 2 trottoirs, 2 bandes de stationnement, 2 pistes cyclables, 2x1 bandes de circulation et 1 berne centrale.

Cet aménagement type se décline sous toutes les formes possibles (en modifiant le nombre de bandes, pistes, trottoirs).

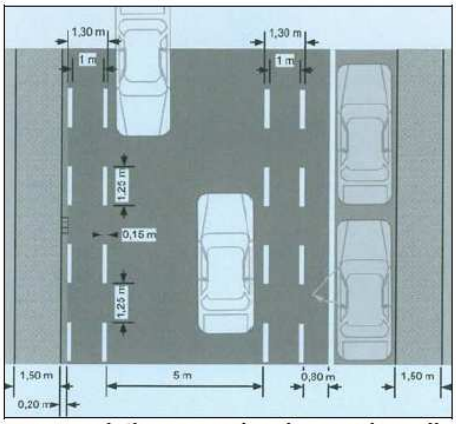
- **Bandes cyclables suggérées**

En agglomération ou lorsque le gabarit de la voirie est limité, nous conseillons l'aménagement de pistes cyclables suggérées.



- **Pistes cyclables marquées**

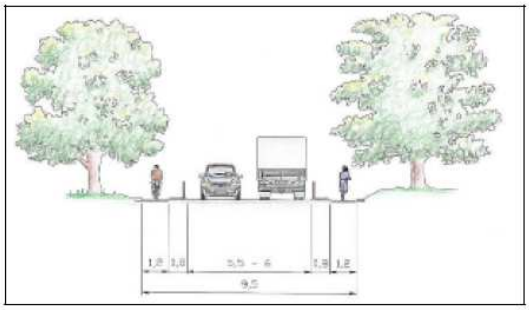
L'aménagement d'une piste cyclable marquée (PCM) se présente sous la forme de marquage de tirets blancs sur la chaussée. La piste doit être obligatoirement empruntée sauf si elle est encombrée ou si le cycliste doit effectuer une manœuvre.



Recommandations pour la mise en place d'une piste cyclable marquée (PCM) - Source : Guide des bonnes pratiques pour les aménagements cyclables, SPW et CRR, septembre 2009

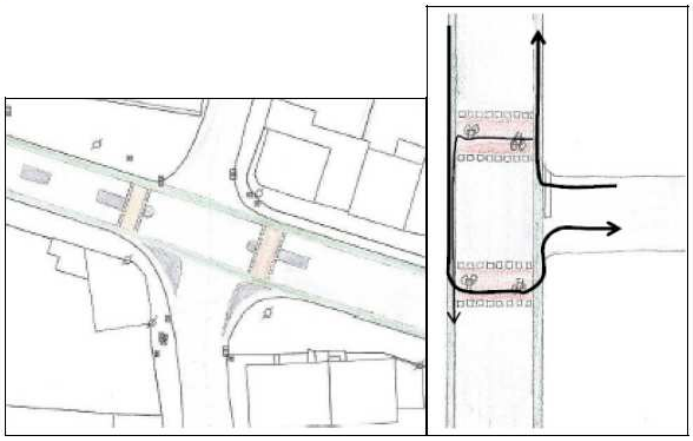
- **Pistes cyclables séparées**

Elles peuvent être unidirectionnelle (une piste de chaque côté de la route) ou bidirectionnelle (une piste à double sens de circulation d'un côté de la route)



Lorsque le trafic est plus rapide et/ou plus dense, nous conseillons de mettre en place des pistes cyclables marquées séparées par un aménagement ne gênant pas la visibilité.

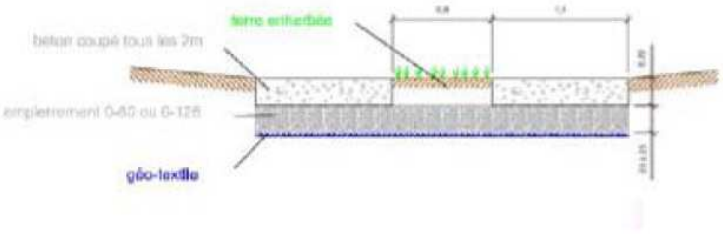
- **Traversées**



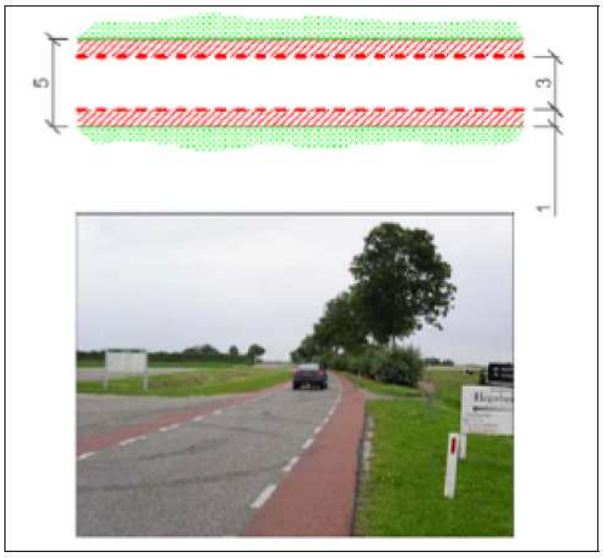
Les traversées des voiries importantes, elles doivent être marquées au sol afin qu'elles soient plus visibles et sûres. Si la largeur de la voirie le permet, nous proposons un marquage au sol et la sécurisation par des îlots centraux de part et d'autres des carrefours.
Des aires de manœuvre et d'attente peuvent être aménagées au départ de ces traversées.
Des oreilles bombées en pavés naturels franchissables peuvent également limiter les rayons de courbure et les vitesses.

- **Bi-bandes**

Lorsqu'il est nécessaire de placer un revêtement en dur pour le confort des cyclistes sur un chemin non revêtu, nous proposons d'exécuter des bi-bandes, afin de ne pas encourager le trafic de transit sur ces chemins, ce qui par ailleurs limite aussi l'imperméabilisation du sol.



- **Bandes latérales polyvalentes**



Pour les sections de voiries revêtues, hors agglomération, de largeur restreinte et à faible trafic, nous proposons de mettre en œuvre des bandes latérales polyvalentes, ayant pour effet de ralentir la circulation en incitant les voitures à rouler au milieu.

9.4.2 Fiche action : Aménagement du RAVeL

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n° 6
		Aménagement du RAVeL	

Situation actuelle

Les anciennes lignes de chemin de fer 106 et 107 traversent la commune d'Ecaussinnes selon un axe nord-sud et permettent de relier Ronquières et La Louvière. La réhabilitation de ces anciennes voies ferrées en RAVeL permettrait de compléter le réseau RAVeL existant en proposant un nouvel itinéraire entre le RAVeL 1 et le RAVeL 3.

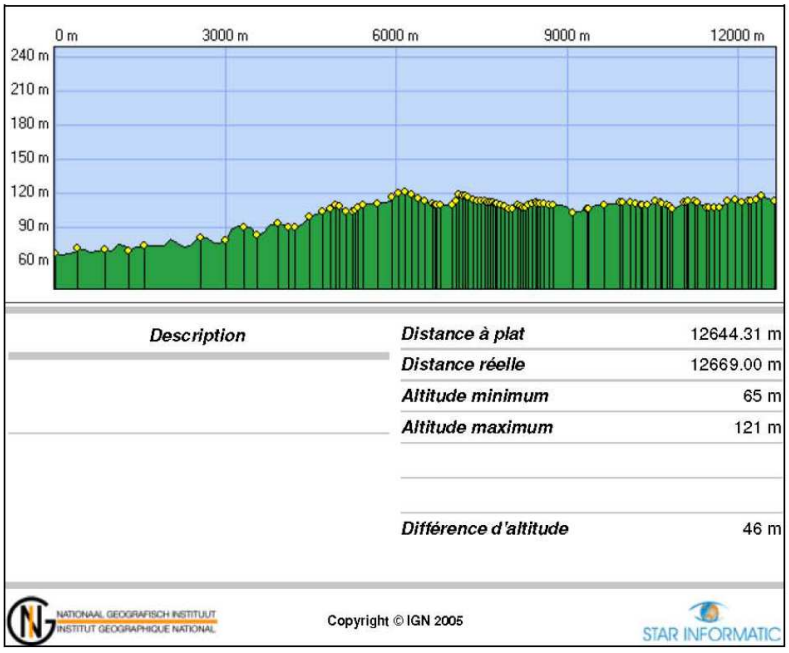
Certains tronçons sont d'ores et déjà praticables alors que d'autres ne le sont pas. Certains ouvrages d'art sont également à réaménager.

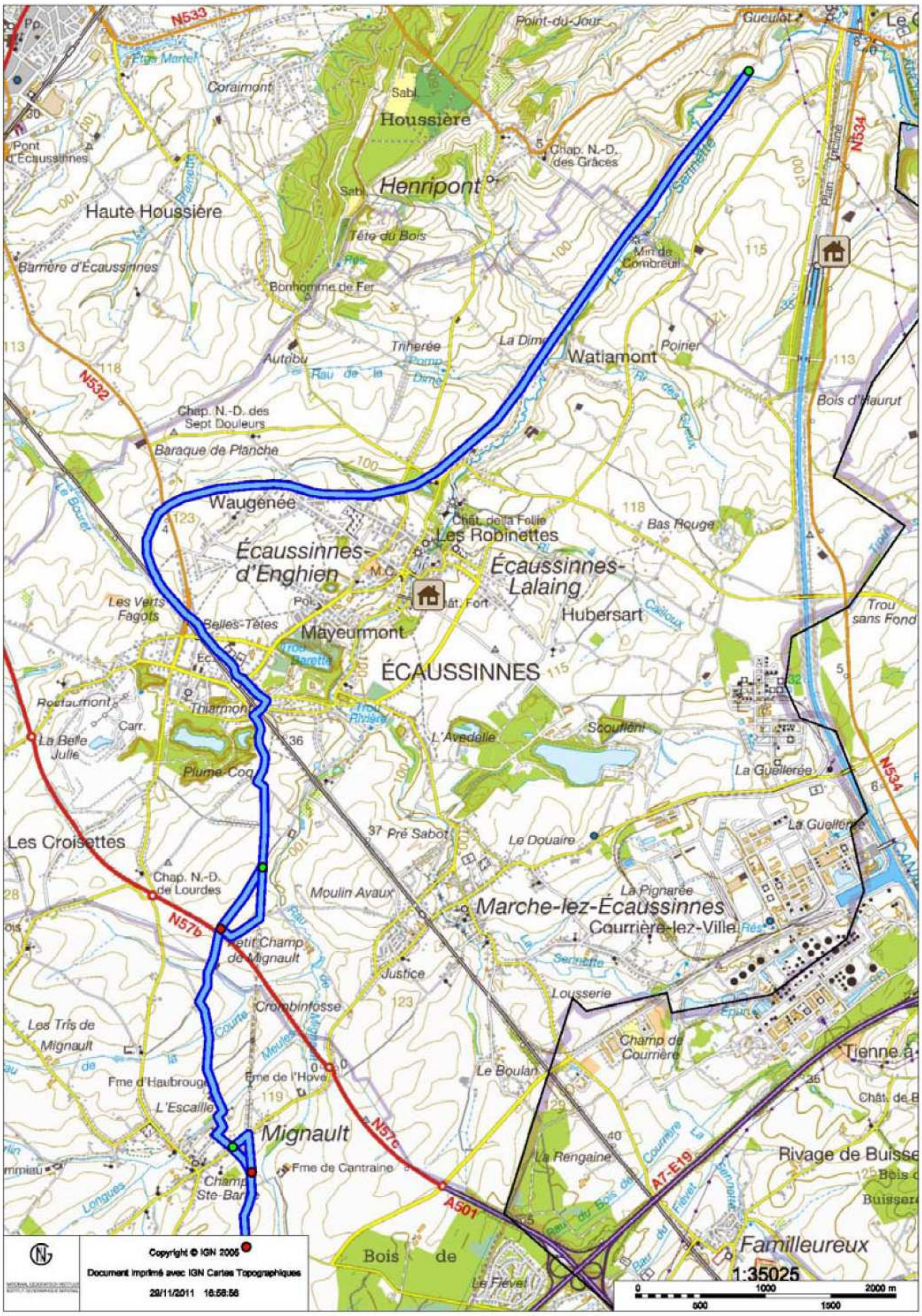
Objectifs

La mise en œuvre d'un itinéraire de type RAVeL sur la commune vise à améliorer fortement les conditions de déplacement pour les piétons, PMR et cyclistes avec des itinéraires confortable, sûrs, directs et attractifs pour relier les quartiers d'habitant et les pôles d'activités majeurs

Mesures

Tracé du RAVeL : environ 12 km

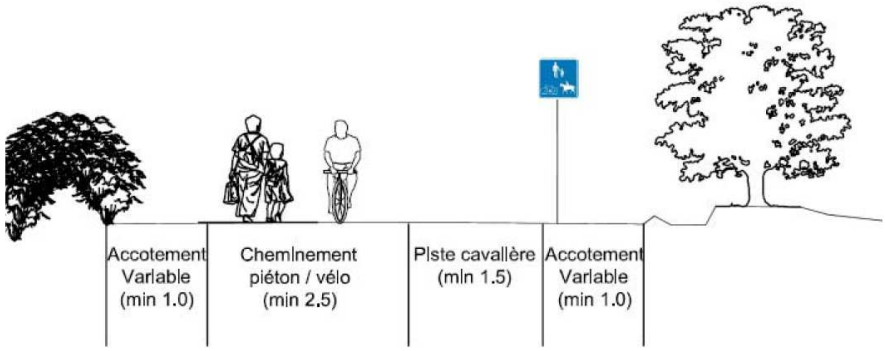



Houssière
Henripont
Haute Houssière
Watiamont
Waugenée
Écaussinnes-d'Enghien
Écaussinnes-Lalaing
Les Robinettes
Mayeurmont
ÉCAUSSINNES
Hubersart
Les Croisettes
Marche-lez-Écaussinnes
Courrière-lez-Ville
Mignault
Familleureux
Rivage de Buisse
Copyright © IGN 2005
Document imprimé avec IGN Cartes Topographiques
29/11/2011 16:58:58
1:35025

Principes d'aménagement du RAVeL : cf. C***irculaire réalisée par le CRR pour le SPW (Signalisation de police des carrefours entre le RAVeL - 2006).***

Hors voirie, le RAVeL doit prendre en compte les éléments de foncier et le respect de l'environnement naturel. Le profil ci-après indique le minimum requis pour la mise en place d'un RAVeL sécurisé :

- Cheminement piéton : revêtu d'un revêtement en dur (type béton désactivé), ce cheminement doit faire une largeur minimale de 2,50m, l'idéal pour le confort des usagers est 3,00m ;
- Accotement herbeux : les accotements sont indispensables le long du RAVeL pour la sécurité des usagers, leur largeur varie en fonction de leur rôle et de la place disponible. En effet, ils servent pour l'implantation de la signalisation, l'implantation de mobiliers urbains (banc, table, barrière), les plantations (haies, arbres), et la réalisation de fossés.
- Si nécessaire, une piste cavalière : il appartient à la Commune et au SPW d'apprécier la nécessité de prévoir une largeur supplémentaire pour une piste cavalière.



Dans le cas des anciennes voies ferrées définissant le RAVeL desservant Ecaussinnes, les emprises disponibles permettent d'envisager l'aménagement d'un RAVeL avec des largeurs variables assurant des circulations aisées la plupart du temps ou au moins le profil minimum requis.

Dans le cas de chemin ou route communale, un marquage au sol (logo) devra indiquer aux cyclistes la direction à emprunter.

Impact

Le tracé du RAVeL permet d'envisager une utilisation pour le loisir comme pour l'utilitaire pour favoriser la marche et le vélo.

9.4.3 Fiche action : Aménagement des traversées du RAVeL

agora ETUDES **PCM Ecaussinnes**	**Phase 2: Propositions**	02/2012	Fiche action n°7
		Aménagement des traversées du RAVeL	

Situation actuelle

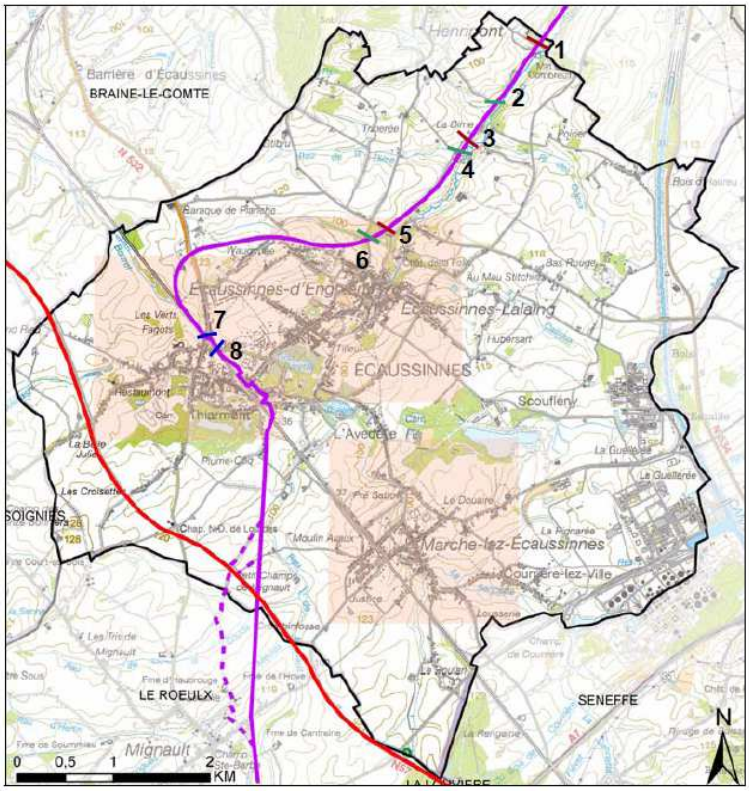
Les anciennes lignes de chemin de fer 106 et 107 traversent la commune d'Ecaussinnes permettent de relier Ronquières et La Louvière. La réhabilitation de ces anciennes voies ferrées en RAVeL permettrait de compléter le réseau RAVeL existant en proposant un nouvel itinéraire entre le RAVeL 1 et le RAVeL 3.

L'aménagement de ces anciennes lignes en réseau RAVeL nécessite un aménagement particulier au niveau des rencontres avec le réseau viaire motorisé.

Objectifs

Sécuriser les traversées du RAVeL sur le réseau routier motorisé

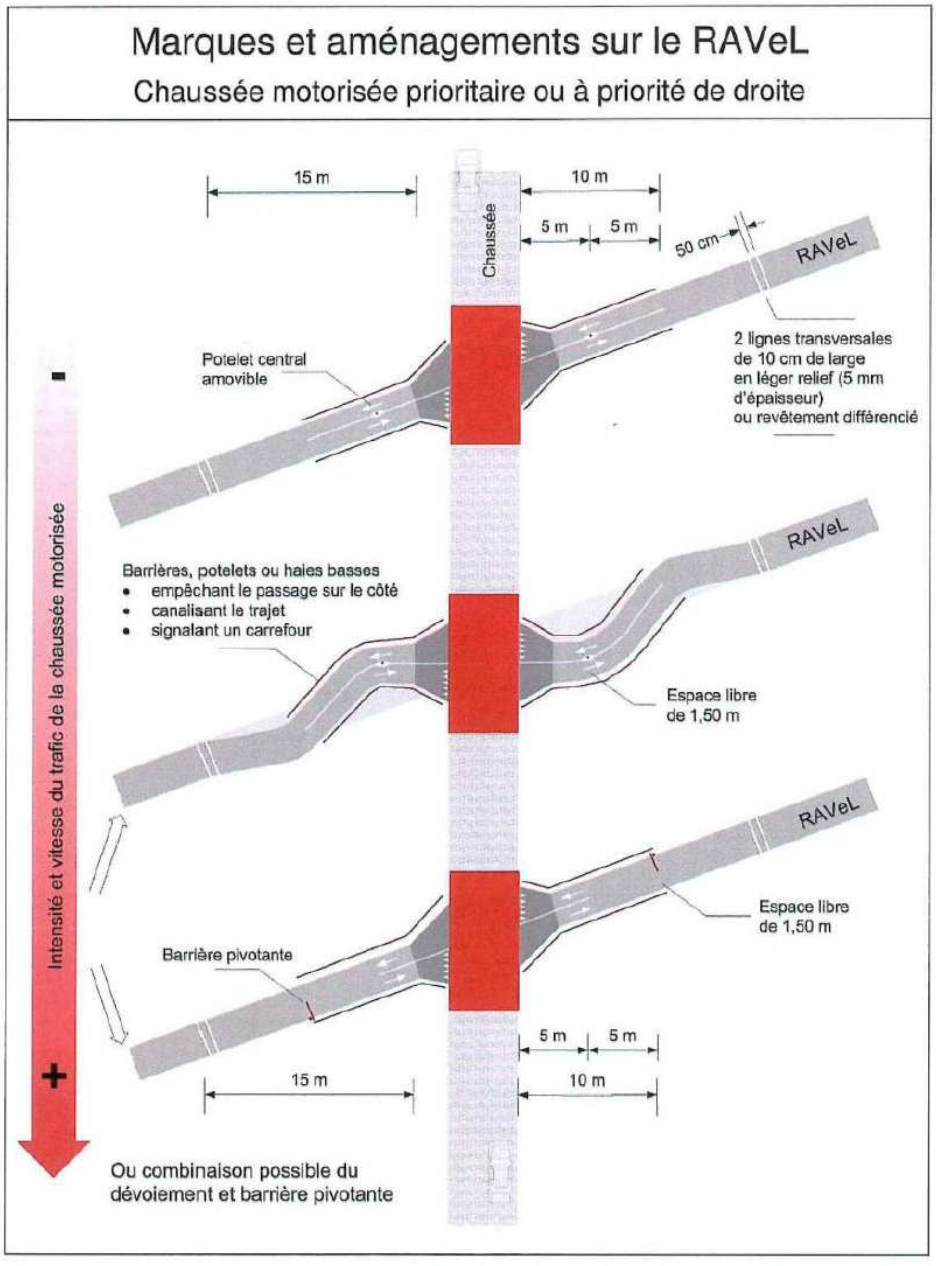
Mesures



— Traversées sous forme de pont
— Traversées à niveau avec esquisses
— Traversées à niveau avec aménagement type

Principes généraux de signalisation pour la traversée

La Cellule RAVeL de la Direction Trafic et Sécurité Routière du SPW préconise des aménagements bien précis pour la « ***Signalisation de police des carrefours entre le RAVeL et le réseau routier motorisé*** ». Ci-après un extrait de leur fascicule :



Rappelons que le RAVeL est considéré comme étant une « voie publique ». Par conséquent L'intersection du RAVeL avec une voie du réseau routier constitue un « carrefour » où le code de la route est d'application.

Il est nécessaire de prévenir tant l'utilisateur du RAVeL que l'automobiliste, qu'ils sont à proximité d'un carrefour, où ils sont susceptibles de croiser un usager avec un type de comportement fort différent.

La signalisation doit prendre en compte différents paramètres tels que :

- La vitesse autorisée ;
- Le type de voirie (prioritaire, ou priorité de droite) ;
- Le type d'urbanisation (zone urbanisée ou champs) ;
- La visibilité (présence d'un virage, côte, etc)
- Etc.

En fonction de ces paramètres, la signalisation sera placée à une certaine distance du carrefour.

Il existe deux types de signalisation :

- verticale (panneaux de signalisation, totem) et
- horizontale (marquage au sol).

Lorsque le RAVeL n'est pas prioritaire, il est nécessaire de prévenir les enfants et les malvoyants qu'ils vont approcher un carrefour. Des barrières pourraient donc être placées aux endroits jugés nécessaires pour ralentir le cheminement des piétons et des cyclistes à l'approche des endroits de conflit.

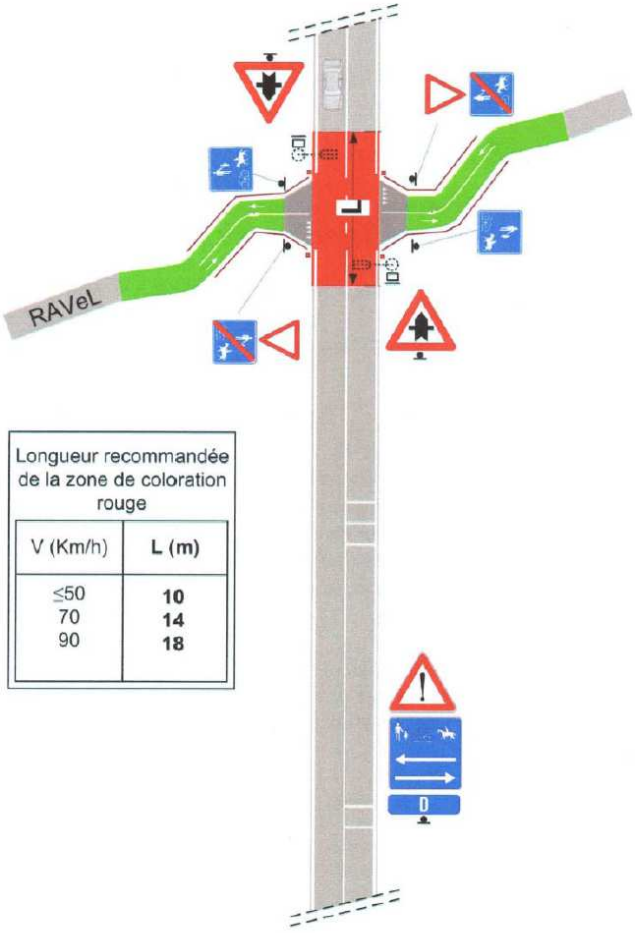
Il peut également y avoir des aménagements spécifiques tels que des plateaux ralentisseurs ou autres.

Ci-dessous, un exemple de signalisation verticale.

Signaux A 51 + F99

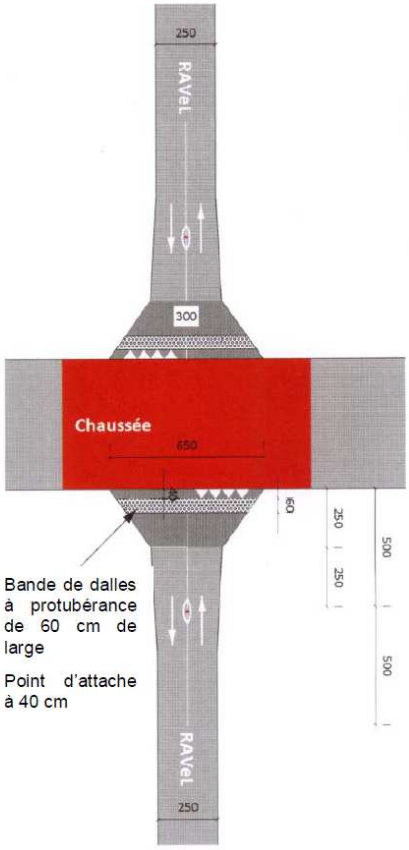
Distance de placement du signal de danger	
V (Km/h)	D (m)
50	50
70	100
90	150

Ci-dessous, un exemple de signalisation horizontale.



Longueur recommandée de la zone de coloration rouge	
V (Km/h)	L (m)
≤50	10
70	14
90	18

Ci-dessous, un exemple de signalisation d'une traversée pour les personnes déficientes visuelles.



Source : Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables – manuel de la mobilité n°2

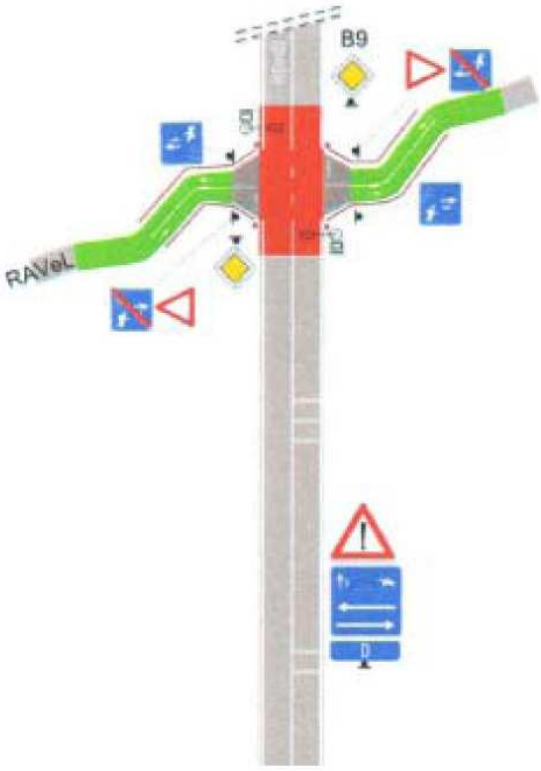
Aménagements type :
Signalisation verticale et horizontale relative à la priorité

Les 3 fiches suivantes présentent 3 combinaisons possibles de la signalisation verticale et horizontale au niveau d'un carrefour d'un RAVeL avec une voie de circulation motorisée.

Traversée 1 sur la rue Domaine de Combreuil

Traversée 3 sur la rue de Combreuil

Traversée 5 sur la rue de le Follie

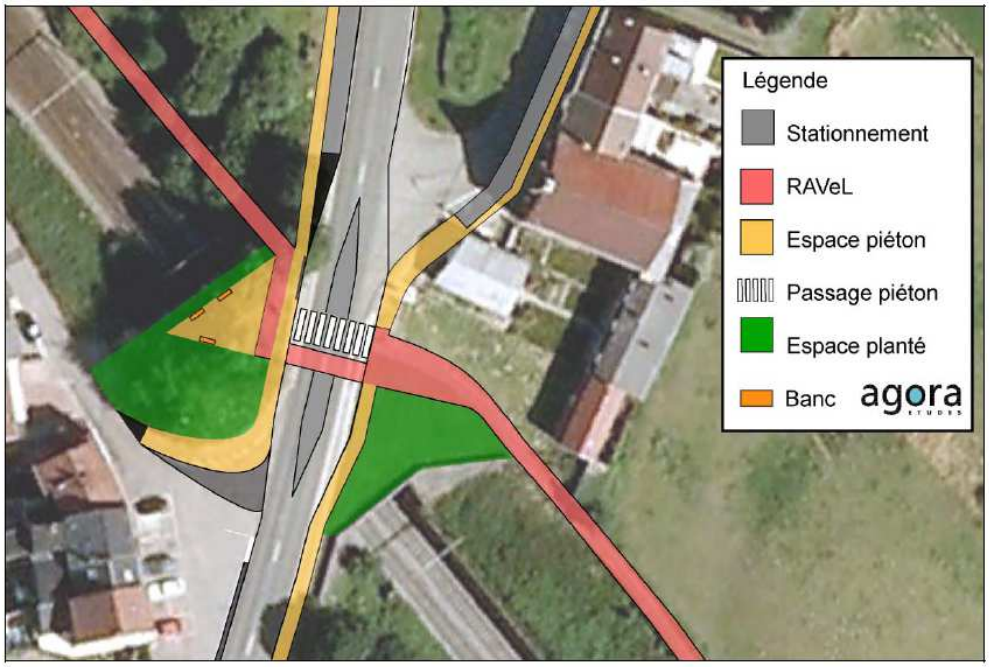


Aménagements type proposé

Esquisses d'aménagement pour les traversées de la chaussée de Braine

Pour la traversée de la chaussée de Braine, nous préconisons une traversée en deux temps afin de sécuriser les usagers du RAVeL (piétons et cyclistes).

En conséquence, nous proposons la mise en œuvre d'une chicane qui oblige les véhicules circulant sur la N532 à effectuer un dévoiement. Ce dispositif participe à la pacification de la circulation sur la chaussée de Braine et s'intègre dans l'ensemble du dispositif visant à lutter contre le trafic de transit entre la N57 et Braine-le-Comte.



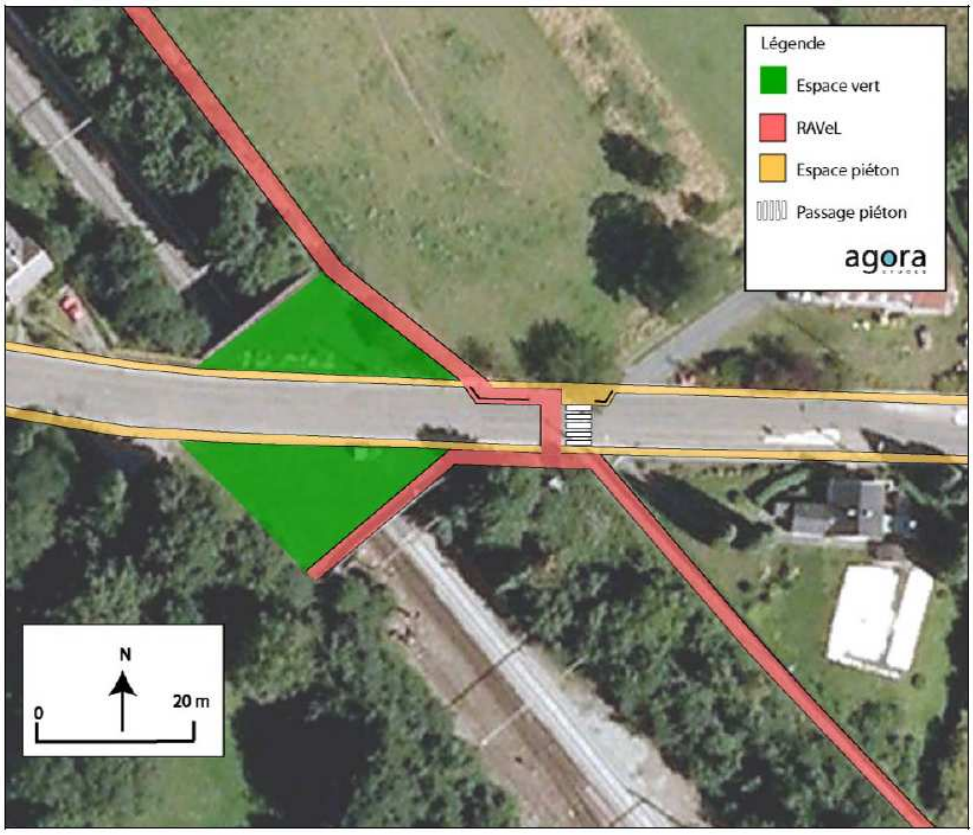
Les espaces verts pourront faire l'objet d'aménagement paysager et intégrer des espaces de repos pour les promeneurs. Ceux-ci seront notamment équipés de bancs, de tables et de poubelles. Des panneaux d'information pourront également être installés.

Afin de sécuriser la traversée des PMR et notamment des malvoyants, une barrière sera installée sur le trottoir situé coté est de la voirie. Celle-ci permettra ainsi de guider les usagers vers le passage-piétons. Cet aménagement devra s'accompagner de dalles podotactiles (cf. supra).

L'intersection entre la placette et la chaussée de Braine est retravaillée au moyen d'un marquage au sol réduisant l'emprise disponible pour les mouvements des véhicules, réduisant ainsi les vitesses. Une bordure peut être implantée entre les deux voiries afin d'isoler la placette de la chaussée de Braine.

Esquisses d'aménagement pour les traversées de la rue Bel Air

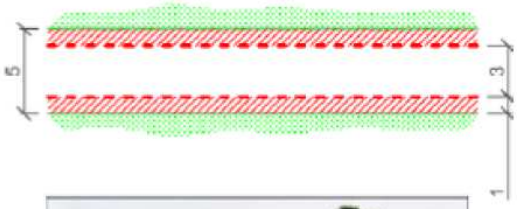
Nous préconisions ici un rétrécissement de la voirie afin de sécuriser la traversée du RAVeL.
L'avancement du trottoir permet d'offrir plus de confort aux usagers du RAVeL en réduisant notamment la longueur de la traversée. De plus, ce dispositif permet de faire ralentir les automobilistes circulant sur la rue Bel-Air. Ce sont les véhicules venant de la rue Ernest Martel qui doivent ralentir et non ceux arrivant de la chaussée de Braine. Pour ces derniers, l'aménagement proposé pour le carrefour entre la rue Bel Air et la chaussée de Braine réduira leur vitesse. Ainsi, la circulation sur la rue Bel Air sera pacifiée, d'autant plus qu'un dévoiement est prévu dans le cadre de la réalisation du lotissement Bel Air.



Passage du RAVeL sur voirie : préconisation de signalisation horizontale

Une fois arrivée à la gare d'Ecaussinnes, le RAVeL se termine, pour reprendre vers la rue Plume-Coq. Lors de cette traversée du centre ville d'Ecaussinnes, nous préconisons que le RAVeL puisse emprunter les voiries locales à savoir la rue Camille Duray, la rue Thiarmont pour passer sous la voie ferrée et ensuite prendre la rue Plume Coq à gauche.

L'aménagement RAVeL ne fonctionnant pas sur voirie, nous préconisons ici un marquage au sol type chevrons.



Enfin, dans le cadre de notre proposition d'alternative pour le passage de la N57, nous préconisons d'emprunter la rue Vert Coucou qui passe sous la N57. Ici, nous nous trouvons hors agglomération, nous proposons donc de signaler la place du vélo à l'aide de bandes latérales polyvalentes.

9.4.4 Fiche action : Aménagement de parkings vélo

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°8
		Implantation de parkings vélos	

Situation actuelle

Comme pour la voiture, le stationnement des vélos fait partie intégrante d'une politique volontariste en faveur des déplacements cyclistes. L'utilisation de ce mode de transport, très avantageux à tout point de vue est souvent subordonnée à la possibilité de disposer d'une potentialité de stationnement de son vélo à proximité du lieu de destination. Celle-ci doit être dotée d'équipements spécifiques en cohérence avec le lieu et la durée de l'arrêt.

Pour favoriser l'utilisation du vélo, la commune doit donc offrir des stationnements vélo en suffisance, confortables et sécurisés à proximité des pôles attractifs et du tracé du futur RAVeL.

Objectifs

- **Proposer une offre de stationnement devant les pôles attractifs pour les cyclistes ;**
- **Sécuriser cette offre contre le vol du vélo ;**
- **Offrir un confort pour le stationnement (facilité d'accrochage, espace suffisant) ;**
- **Offrir accessoirement une protection contre les intempéries pour le stationnement de moyenne/longue durée (écoles, gares et haltes).**

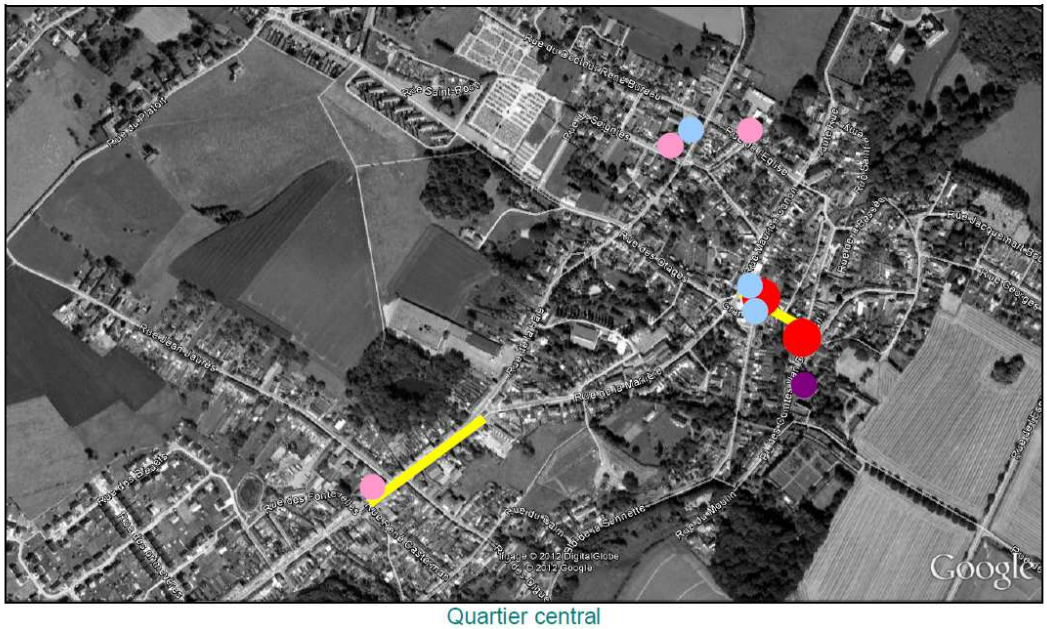
Mesures

- **LE MATERIEL :**

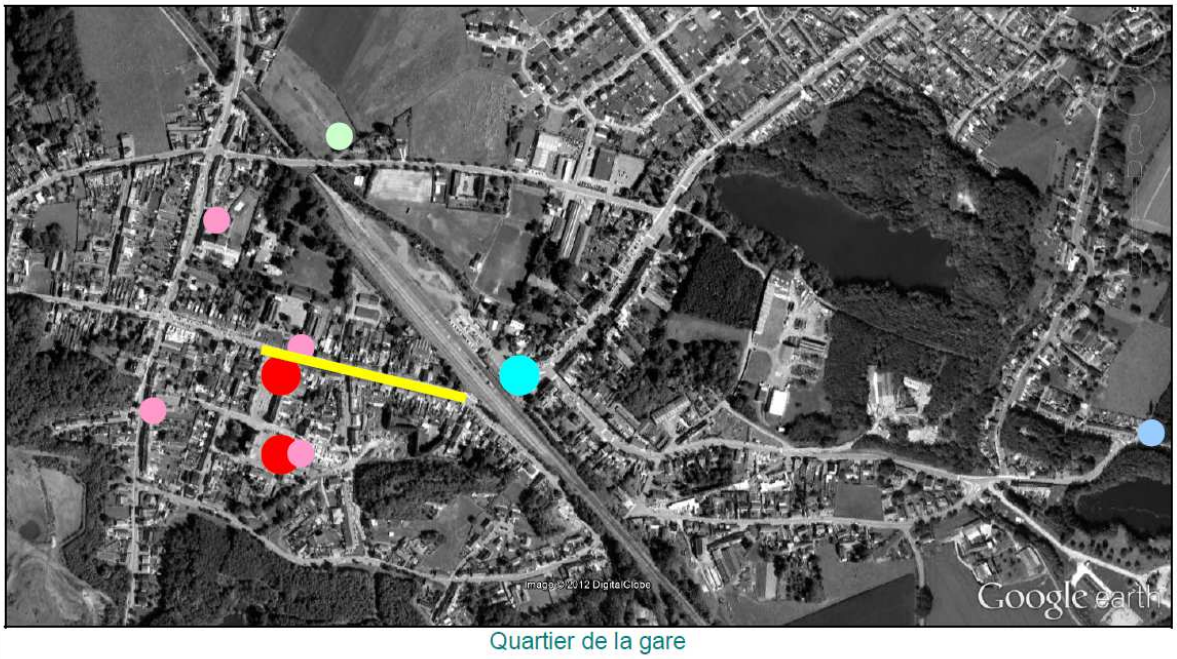
Le système le plus adapté pour le stationnement en voirie est l'arceau en. U renversé : écartement entre pattes de 55 à 65 cm, hauteur de +/- 70 cm avec barre horizontale à 30 cm (détection PMR). L'écartement entre 2 supports sera d'environ 1 m ce qui permet d'y fixer 2 vélos tête-bêche. Si du stationnement de moyenne ou longue durée est prévisible, il doit être couvert et éclairé.
Pour du stationnement de longue durée (en gare notamment), des boxes individuels et sécurisés pourront être préférés.

- **MESURES D'ACCOMPAGNEMENT :**
  - Recherche de partenariats : Commune ; gestionnaires des pôles ; commerçants ; publicitaires ;
  - Promotion des déplacements cyclistes, dont la sensibilisation à l'utilisation des dispositifs d'attache
  - Mise en place d'une signalisation « stationnement cyclable » (F59 + M1 et E9a + M1)

Pôles à desservir en priorité



Quartier central



Quartier de la gare

Marche-lez-Ecaussinnes et le zoning

- Places
- Gares
- Ecoles
- Vie sociale et démarches administratives
- Attractivités touristiques
- Parking de covoiturage
- Regroupement d'activités économiques et industrielles

9.5 Transport en commun

9.5.1 Fiche action : Aménagement des arrêts de bus

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°9
		Mise en accessibilité des lignes de bus pour tous	

Situation actuelle

Le réseau de bus TEC passant sur Ecaussinnes souffre d'une certaine inadéquation avec la demande, sur certains points, ce qui conduit à une utilisation partielle. Le PCM propose trois actions qui devraient permettre d'améliorer l'adéquation entre la demande et l'offre de transports en commune :

- Sur le réseau structurant : réorienter la ligne 71 vers Nivelles pour l'ensemble de ses services ;
- Sur le réseau communal :

→ mise en œuvre d'une navette interne à la commune pour les liaisons Ecaussinnes d'Enghien ⇔ Gare d'Ecaussinnes ⇔ Ecaussinnes Lalaing ⇔ Zoning en fonction des heures de travail des entreprises du zoning) ;

→ Développer le transport à la demande accessible aux PMR en heure creuse.

Objectifs

La ligne 71 étant la plus importante en termes d'accessibilité aux services et équipements, la plus intéressante en termes de fréquence et d'intermodalité, nous proposons donc de mettre l'accent sur l'accessibilité PMR, en premier lieu sur cette ligne.

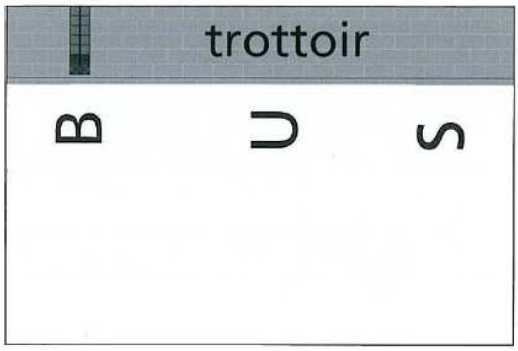
Pour arriver à une mobilité équitable pour tous les Ecaussinnois, il faut permettre aux PMR d'accéder à l'ensemble de la commune sans difficulté. Pour qu'ils puissent emprunter les transports en commun, il est nécessaire d'aménager les arrêts de bus de manière adéquate.

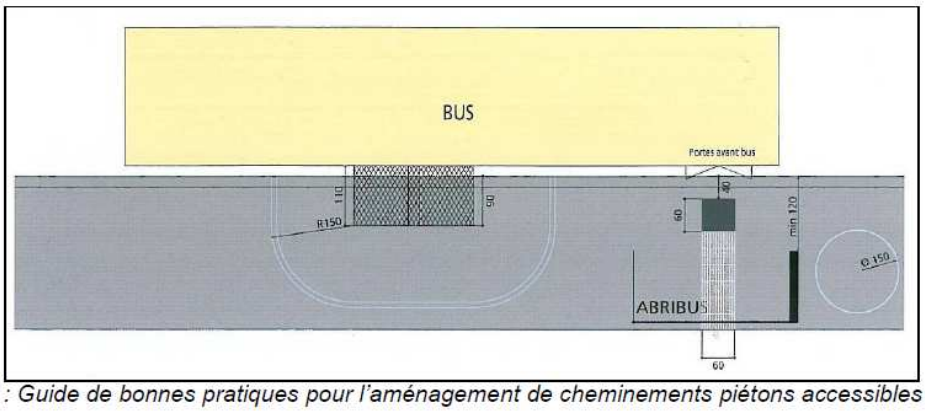
Ci-dessous, nous reprenons les normes pour l'aménagement des arrêts de bus pour les PMR. Elles sont extraites du *Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous* de la Région Wallonne

Mesures

Les différents types d'arrêts existant sont les suivants :

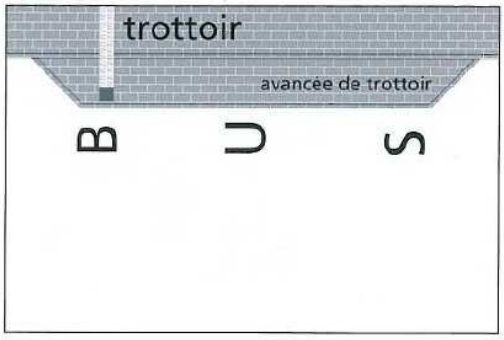
- Les arrêts en trottoir

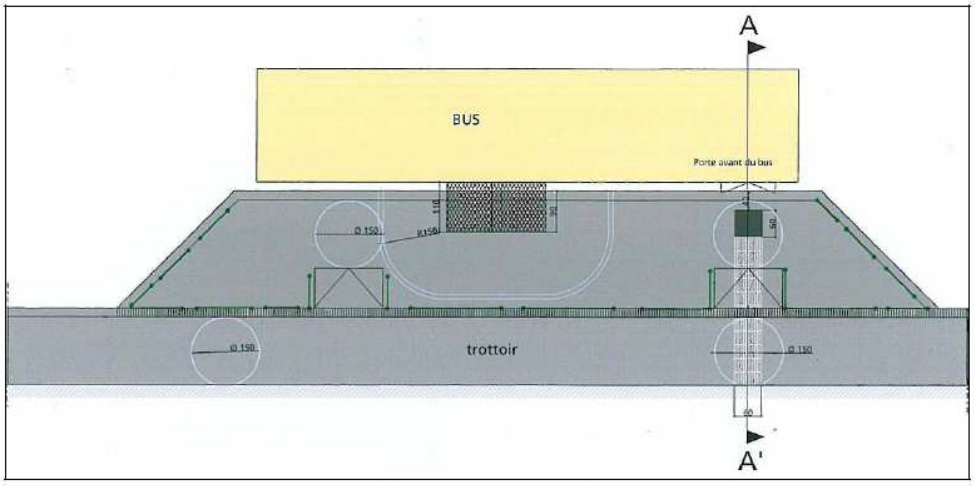




Extrait : Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous

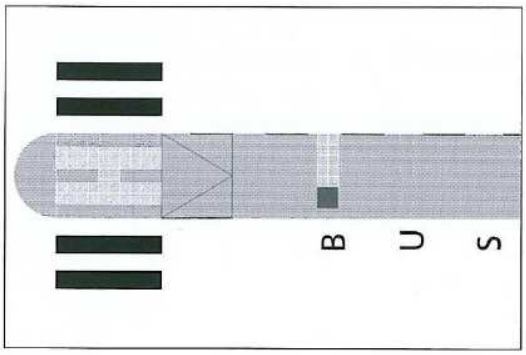
- Les arrêts de type quai

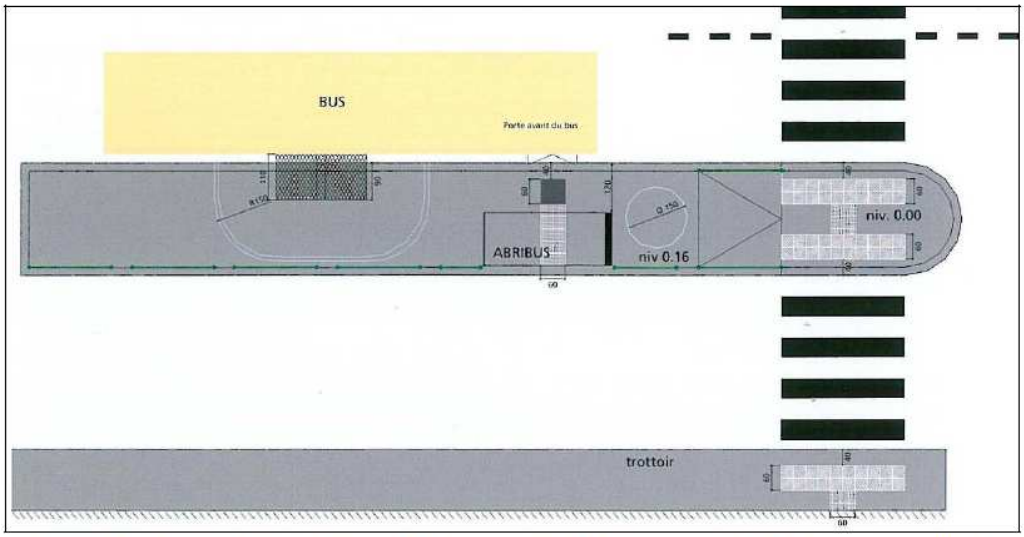




Extrait : Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous

- Les arrêts sur îlot





Extrait : Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous

LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT POUR L'ACCÈS DES PMR

Largeurs minimales d'un arrêt de bus PMR

Dans le cas idéal où le bus s'arrête parfaitement à 20 cm de la bordure du trottoir et déploie son plateau pour charger ou décharger un chaisard, le plateau, sortant de 109 cm hors de la caisse du bus, se dépose donc de 89 cm sur le trottoir. Au pied de ce plan incliné, une aire de manœuvre de 150 cm est indispensable.

- La **largeur minimale du trottoir** pour réaliser un arrêt PMR est donc de **2,40 m** (cf. fiche 4.1).
  Si on ne dispose pas d'une largeur suffisante, on peut envisager soit l'élargissement du trottoir, soit la création d'un arrêt de type quai.
- Dans le cas d'un **arrêt de type quai**, on devra disposer d'un trottoir de minimum **1,50 m**, plus d'un quai de **2,60 m**: soit un total de **4,10 m** (cf. fiche 4.2).
- Dans le cas d'un **arrêt «en îlot»**, l'emprise nécessaire passera à **2,60 m** en raison du placement des barrières de sécurité (cf. fiche 4.3).

Hauteur d'un arrêt de bus PMR

- La hauteur fixée est de **16 cm** par rapport à la voirie, sur toute la longueur de l'arrêt.

Signalétique pour personnes aveugles

L'accès à la porte avant du bus doit être signalé par une bande d'une largeur de 60 cm de dalles striées coupant le cheminement logique du piéton, allant de l'extrémité du trottoir (façades) jusqu'à la zone d'attente. Cette zone sera matérialisée par un carré de 60 cm/60 cm en dalles d'informations (revêtement souple), situé idéalement à 40 cm du bord extérieur de la bordure.

Si l'espace disponible est insuffisant pour placer au minimum 60 cm de dalles striées, on placera uniquement un carré de dalles d'informations de 90 cm/90 cm, situé à l'endroit de la zone d'attente.

Lors d'un aménagement long, permettant l'arrêt de plusieurs bus à la fois, la bande de dalles striées et de dalles d'informations ne doit être réalisée **que pour la position d'arrêt du premier bus**. Les personnes aveugles attendront donc le bus en tête d'arrêt. Par conséquent, il est impératif que le chauffeur préalablement arrêté en seconde position, s'arrête de nouveau à hauteur d'une personne aveugle ou malvoyante présente sur la zone d'attente.

Si la hauteur de l'arrêt dépasse 25 cm — dans le cas, par exemple, d'un arrêt de tram ou de métro —, il faut prévoir une bande de 60 cm de large de dalles à protubérances placée entre 30 cm et 60 cm du bord de l'arrêt, sur toute sa longueur, pour signaler le danger aux personnes déficientes visuelles. La zone d'attente signalée par les dalles d'informations sera intégrée dans la bande de dalles à protubérances. Ces bandes d'éveil à la vigilance sont notamment placées sur des quais de gare.

Abribus

Ceux-ci devront être placés de manière à ce qu'un libre passage de 1,20 m soit dégagé à hauteur des deux vitres et à condition que des aires de rotation de 1,50 m soient disponibles de part et d'autre.

Si possible, on essayera de placer l'abribus sur les stries à proximité de la zone d'attente, sans entraver le cheminement de la personne déficiente visuelle.

9.6 Circulation, stationnement et modes doux : intervention dans les villages

9.6.1 Ecaussinnes : quartier de la gare

9.6.1.1 Principes

Légende

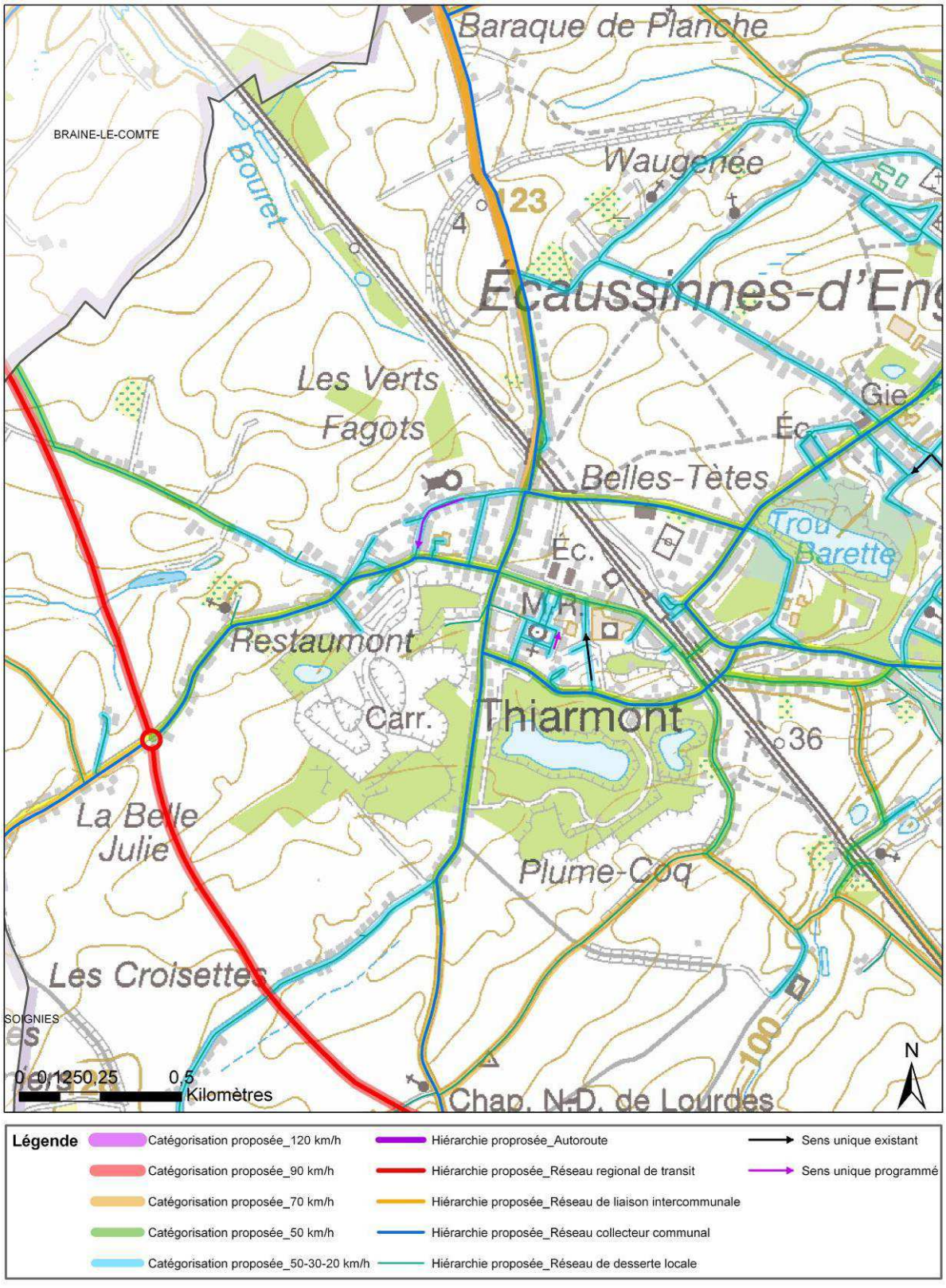
- Aménager un passage piéton
- Carrefour à aménager
- Carrefour avec aménagement programmé
- Organiser stationnement
- Organiser stationnement-covoiturage
- Réfection de la zone arrêt de bus

Ecoles

- abords aménagés
- abords à réaménager
- projet de réaménagement des abords
- réaménagement du stationnement

- Réduction des vitesses
- Améliorer les cheminements piétons
- Aménagement zone mixte piéton/véhicules
- Effet de porte

9.6.1.2 Plan de circulation et catégorisation des voiries dans le quartier de la gare



9.6.1.3 Fiche action : Aménagement d'effets de porte

Cf. Fiche action 1 : réaménagement de l'axe rue Anselme Mary – rue Belle Tête – chaussée de Braine

9.6.1.4 Fiche action : Aménagement de l'avenue de la Déportation

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°11
		Réaménagement de l'Avenue de la Déportation	

Situation actuelle

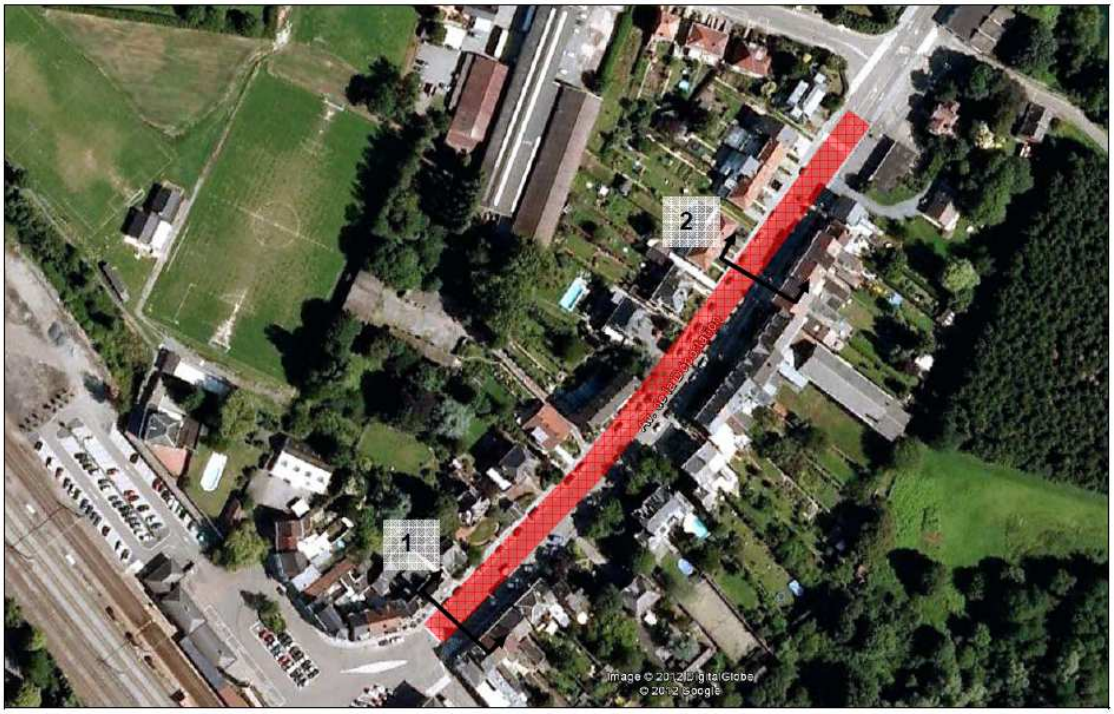
L'avenue de la déportation est une voirie structurante du réseau viaire communal. C'est l'une des deux voiries qui permet d'accéder directement à la gare. Dans l'autre sens, l'Avenue de la Déportation devient ensuite la rue Ernest Martel et permet d'arriver dans l'hyper centre ville d'Ecaussinnes et à la Grand'Place via la rue de la Marlière ou la rue de la Haie (zone d'écoles et de commerces) puis la rue des Otages.
Pour ces atouts de connexion entre la gare, la Grand'Place, certaines écoles et une zone de petits commerçants sur la rue de la Haie, elle est inscrite au Schéma directeur vélos du PCM comme liaisons prioritaires cyclables à aménager.
L'avenue de la Déportation présente un gabarit assez large pouvant inciter à rouler plus vite que la vitesse autorisée (50 km/h) surtout qu'il n'y a aucun aménagement ou effet ralentisseur. Les rues de la Haie situées dans le prolongement a été réaménagé dans l'optique de réduire l'emprise de la voirie réservée à la voiture et ainsi la vitesse : séparation des deux sens de circulation par une berme centrale, réduisant ainsi les voies de circulation. Il en sera prochainement de même sur la rue Ernest Martel faisant le lien entre l'Avenue de la Déportation et la rue de la Haie.

Objectifs

Le réaménagement de l'avenue de la Déportation vise tout d'abord à inciter les automobilistes à réduire leur vitesse à l'approche de la gare, ou dans l'autre sens des écoles, des commerces et de la Grand'Place.
En outre, dans l'optique de favoriser les cheminements doux, le PCM propose d'aménager une piste cyclable suggérée à l'aide de marquages au sol sur la voirie.

Le principe d'aménagement envisagé ici reprend ce qui a été fait sur la rue de la Haie ainsi que ce qui sera réalisé sur la rue Ernest Martel. Ainsi, le principe de la berme centrale a ici été repris. Il s'agit d'un moyen visuel permettant de marquer la liaison entre le quartier de la gare et le quartier central.

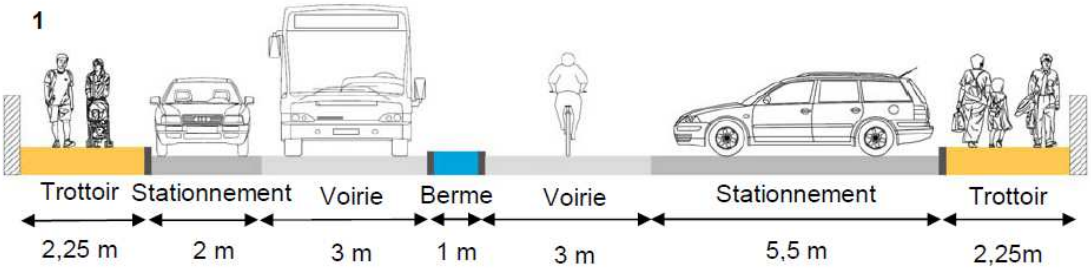
Zone d'intervention



Mesures

- **Aménagement de l'Avenue de la Déportation**

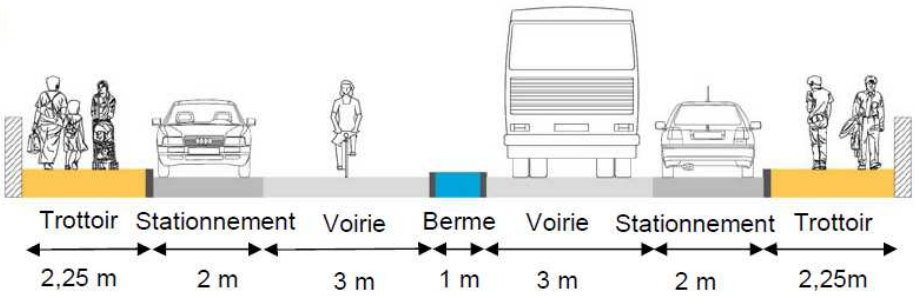
1



Sur le premier tronçon de l'avenue de la Déportation, la largeur de la voirie permet de proposer de larges trottoirs de chaque côté de la voirie, ainsi que du stationnement de part et d'autre. La circulation s'effectue dans les deux sens mais est séparée par la berme centrale. Du coté de la Poste, le stationnement pourra s'organiser en épi avec accès aux places en marche arrière afin de sécuriser la montée et la descente des véhicules. .

La circulation des cyclistes se fait sur la chaussée au moyen de bandes cyclables suggérées.

2



Le deuxième tronçon de l'avenue de la Déportation est plus étroit que le premier. Sa largeur permet néanmoins de proposer des larges trottoirs de chaque côté ainsi que deux bandes de stationnement longitudinal. La circulation dans les deux sens est séparée par la berme centrale.

9.6.1.5 Fiche action : Aménagement de la rue Camille Duray

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°12
		Réaménagement de la rue Camille Duray	

Situation actuelle

La rue Camille Duray est une voirie importante dans la commune d'Ecaussinnes. C'est l'une des deux voiries qui permet d'accéder directement à la gare.
Elle est donc très empruntée d'autant plus que dans l'autre sens, elle fait le lien entre Ecaussinnes et Marche-lez-Ecaussinnes, via la rue des Carrières de l'Avedelle ensuite.

Pour ces atouts de connexion, elle est inscrite au Schéma directeur vélos du PCM comme liaisons prioritaires cyclables à aménager. D'ailleurs, l'itinéraire du RAVeL dans sa partie sur voirie passerait par la rue Camille Duray de la gare jusqu'à la rue du Tunnel.

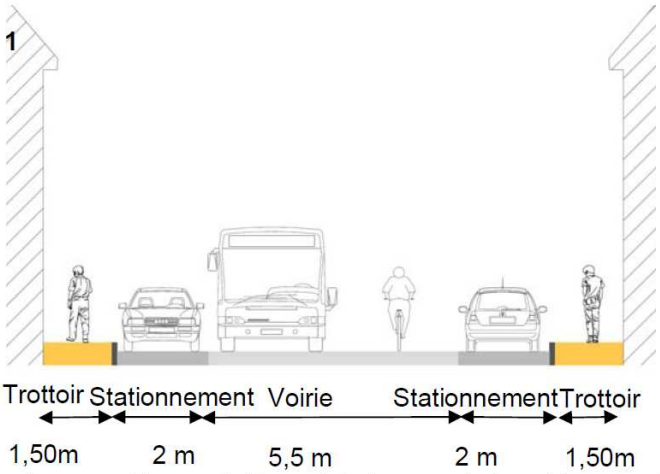
Objectifs

Le réaménagement d'un tronçon de la rue Camille Duray vise à favoriser les cheminements doux. D'une part, il propose d'aménager une bande cyclable suggérée à l'aide de marquages au sol sur la voirie. Ces aménagements cyclables permettent d'assurer la continuité du cheminement du RAVeL.

D'autre part, dans l'optique de faciliter les cheminements piétons jusqu'à la gare, le réaménagement prévoit l'aménagement de trottoirs de part et d'autre de la chaussée ainsi que des espaces dédiés au stationnement afin d'éviter le stationnement sur le trottoir et rendre la circulation des piétons plus aisée.

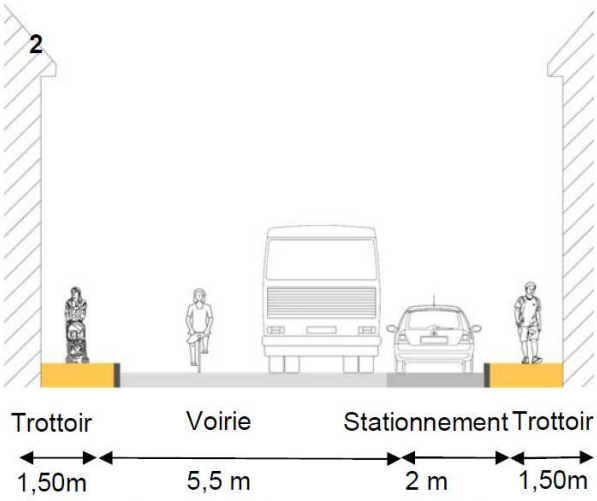
Mesures

- **Aménagement de la rue Camille Duray de la gare à la rue de Thiarmont**



Entre la gare et la rue du Tunnel, la largeur de la voirie permet de proposer des trottoirs de chaque côté de la voirie, ainsi que du stationnement de part et d'autre avec une circulation dans les deux sens.

La circulation des cyclistes s'effectuent directement sur la chaussée au moyen de bandes cyclables suggérées.



Entre la rue du Tunnel et la rue Thiarmont, la voire est plus étroite. Sa largeur permet de proposer des trottoirs de chaque côté de la voirie en double sens de circulation ainsi que du stationnement d'un côté.

Des bandes cyclables suggérées seront également mises en œuvre.

9.6.1.6 Fiche action : Aménagement d'une passerelle réservée aux modes doux au-dessus de la N57

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	04/2012	Fiche action n°13
		Aménagement d'une passerelle réservée aux modes doux au dessus de la N57	

Situation actuelle

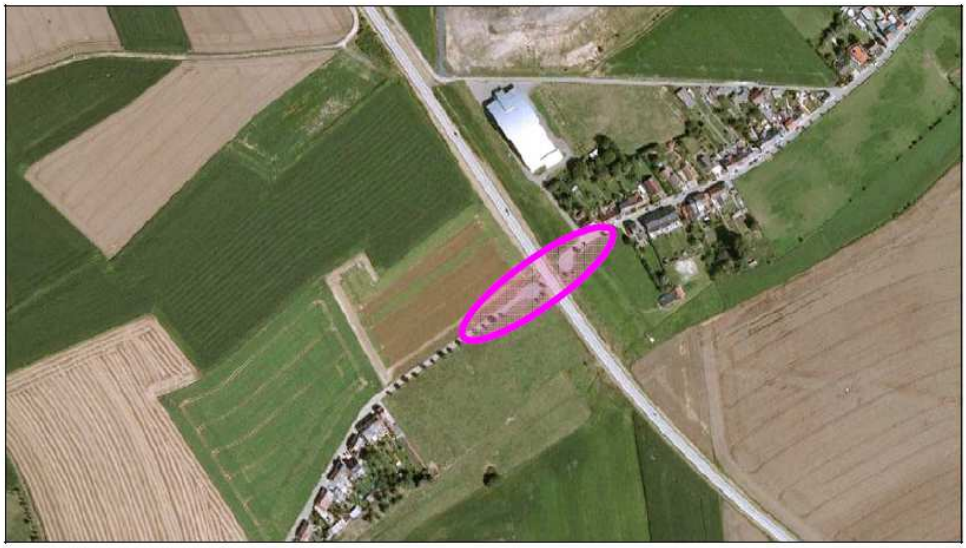
La réalisation de la N57 a provoquée la coupure de la rue des Croisettes, transformant chacun des deux côtés de cette voirie en voie sans issue. Une partie du hameau des Croisettes se retrouve donc isolée du reste du territoire communal.

Objectifs

La mise en œuvre d'une passerelle au dessus de la N57 entre les deux tronçons de la rue des Croisettes vise à recréer une liaison entre le hameau et le reste du territoire communal.
De plus, cet aménagement permettra de garantir pleinement la sécurité des modes doux entre le hameau et Ecaussinnes en se connectant à la rue Anselme Mary et aux aménagements cyclables qui y sont proposés.

Cette passerelle sera uniquement réservée aux modes doux.

Zone d'intervention



Mesures

La passerelle à mettre en œuvre sera accessible pour les cyclistes, les piétons et les PMR afin de permettre à chacun de l'emprunter dans de bonnes conditions de cheminements et de sécurité.

La réalisation de cette passerelle devra tenir compte d'un éventuel doublement de la N57 (tel qu'envisagé dans le projet initial) afin de ne pas devenir ultérieurement un frein à ce doublement.

Ci-dessous des exemples de passerelles.

Passerelle à Herve – Greisch

Passerelle à Farciennes – Greisch

Profil en long de la passerelle à Herve – Greisch

9.6.1.7 Fiche action : Aménagement des abords de la gare d'Ecaussinnes

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	07/2012	Fiche action n°14
		Réaménagement des abords de la gare d'Ecaussinnes	

Situation actuelle

La gare d'Ecaussinnes est aujourd'hui devenue une halte avec la fermeture de son guichet. Malgré ça, un nombre conséquent de travailleurs et d'écoliers prennent le train quotidiennement. Le parking est quasiment plein en semaine.
L'espace situé devant la gare est constitué d'une voirie et d'un parking, sans laisser de places aux piétons et aux vélos qui pourtant pourrait bénéficier d'un parvis de gare davantage destiné à leur usage.
En outre, avec la fermeture du guichet de la gare, une reconversion du bâtiment sous forme d'activités commerciales pourrait être imaginée, ce qui permettrait d'amener un autre public que les voyageurs jusqu'à ce parvis. Le réaménagement des abords de la gare en espace public dédié aux modes doux serait une opportunité à saisir dans le cadre de ce PCM.

Vues actuelles des abords de la gare à réaménager

Objectifs

Sécuriser les abords de la gare.
Améliorer la convivialité du plateau de la gare.
Favoriser l'accessibilité de la gare pour tous les modes
Renforcer l'intermodalité.

Zone d'intervention

Mesures

Voirie	Bordure franchissable
Trottoir / espace piéton	Végétation
Stationnement	Stationnement PMR
Quai bus	Parking à vélos
Abri bus	

Nous proposons de redistribuer l'espace public au profit des modes doux et de libérer le plateau de la gare d'une partie du stationnement.

Une place peut ainsi être aménagée et contribuer à l'amélioration du cadre de vie des Ecaussinnois. Il doit s'agir d'un espace convivial permettant aux habitants de s'y retrouver. Des éléments de mobilier urbain tels que des bancs devront être installés. L'aménagement pourra intégrer différents matériaux et notamment de la pierre bleue locale. Des éléments végétaux agrémenteront le nouvel espace.

Le stationnement lié à la gare sera relayé sur les terrains SNCB. Une poche de stationnement sera néanmoins maintenue sur le plateau de la gare afin de conserver une offre pouvant répondre aux besoins des activités riveraines et à la demande générée par les riverains. Afin de s'assurer que cet espace de stationnement ne soit pas utilisé par des utilisateurs, une zone bleue sera à mettre en œuvre et à contrôler régulièrement. Ce stationnement s'organisera en épi avec accès aux places en marche arrière afin de sécuriser la descente du véhicule. Une place sera réservée pour les PMR.

Les circulations s'effectueront en sens unique autour de la place. L'accès au parking sera maintenu tel qu'actuellement.

La circulation des cyclistes s'effectuera directement sur la chaussée et des bandes cyclables suggérées seront réalisée. Les aménagements cyclables doivent, en effet, être continus entre le plateau de la gare, la rue Camille Duray puis la rue de Thiarmont car ils permettront d'assurer la continuité du RAVeL.

Les bus bénéficieront, comme actuellement d'un large quai afin de garantir de bonnes conditions d'intermodalité bus – train. Un abri bus sera installé afin d'offrir plus de confort aux voyageurs et de leur d'intégrer l'information relative au réseau TEC.

Un parking à vélos sécurisé devra également être installé afin de promouvoir l'intermodalité vélo-train.

9.6.1.8 Fiche action : Aménagement des abords de l'Ecole Fondamentale Mixte (rue Arthur Pouplier)

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°15
		Réaménagement des abords de l'école Fondamentale Mixte du Sud, rue Arthur Pouplier	

Situation actuelle

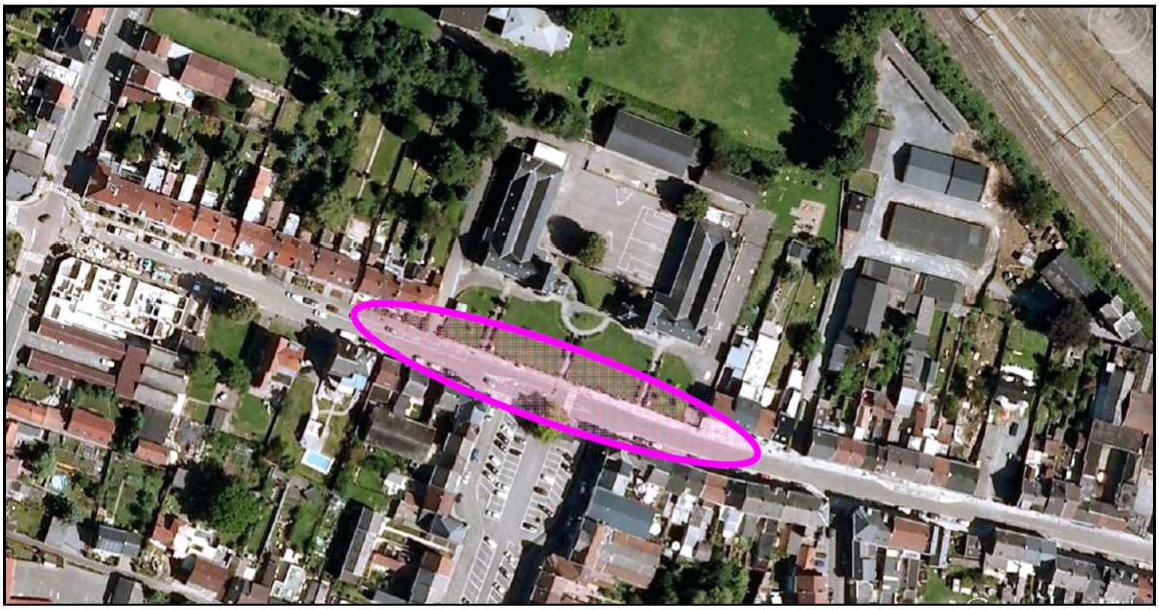
L'école Fondamentale Mixte du Sud de la rue Arthur Pouplier se situe sur un axe est/ouest structurant de la commune (liaison quartier central et la quartier de Restaumont). Un nombre important de passages de véhicules est ainsi observé. Même si l'école est bien signalée avec les totems et les barrières, ses abords sont peu sécurisants, surtout que l'arrêt de bus ainsi que les places de stationnement de trouvent de l'autre côté de la rue, sur le Place Cousin.

Vues actuelles des abords de l'école

Objectifs

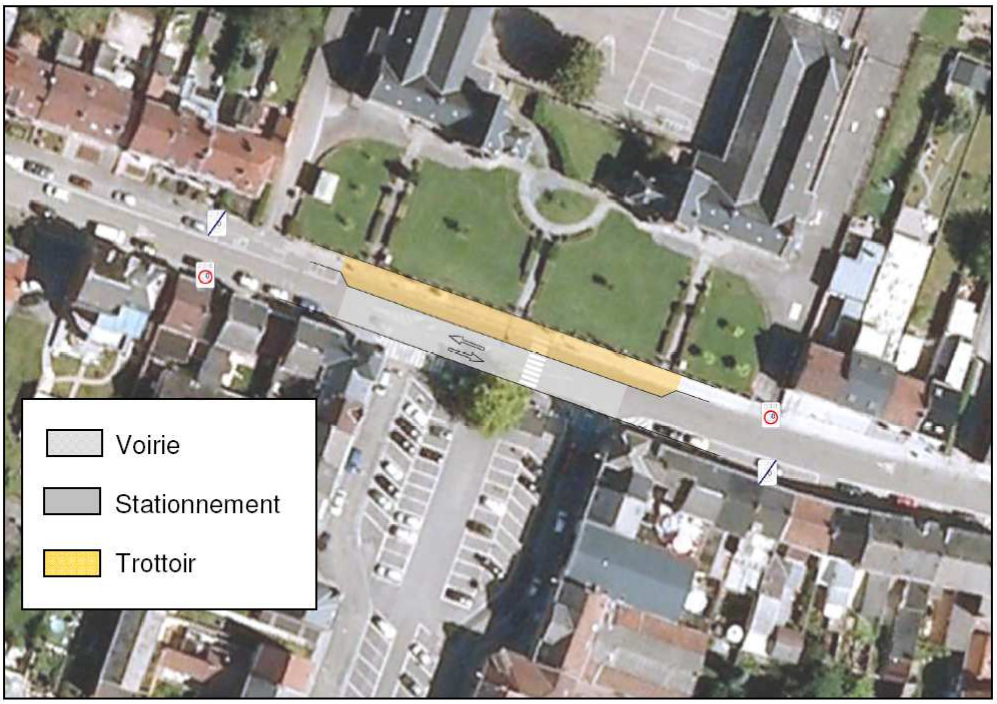
Sécuriser les abords de l'école.
Améliorer la convivialité des abords de l'école.

Zone d'intervention



Localisation de l'école et de ses abords à réaménager (Google Map)

Mesures



Le réaménagement consiste à réduire l'emprise de la rue réservée aux automobilistes au profit des piétons. En enlevant le tourne-à-gauche vers la Place Cousin, il est possible d'agrandir le trottoir situé côté école, ce qui permet en outre d'effectuer un dévoiement de la voirie. Ceci en attirant l'attention des automobilistes, les incite à ralentir, et sécuriser les abords de l'école qui se sont agrandis, donnant ainsi davantage de place pour la circulation piétonne.

9.6.1.9 Fiche action : Aménagement des abords de l'Ecole libre du Sacré Cœur (rue Anselme Mary)

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°16
		Réaménagement des abords de l'école libre du Sacré Cœur (rue Anselme Mary)	

Situation actuelle

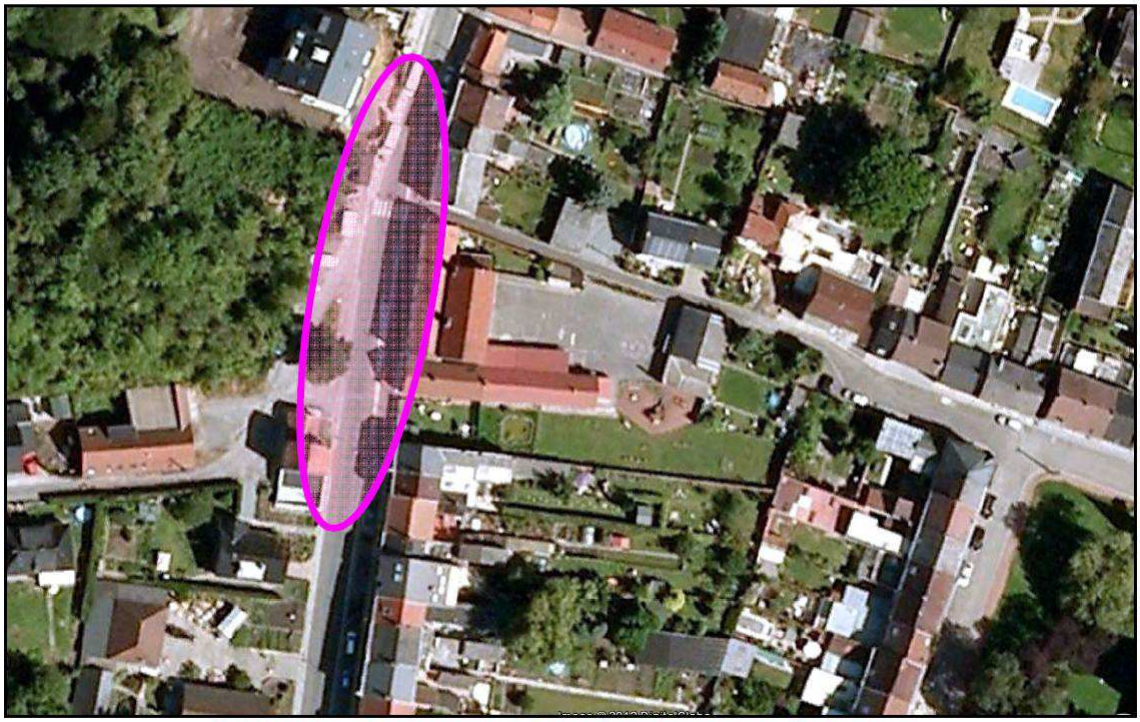
L'école libre du Sacré Cœur se situe sur un axe nord/sud structurant de la commune (N532). Un nombre important de passages de véhicules a été observé ainsi que des problèmes de vitesse. La signalisation sommaire est en mauvais état pour ce qui est du marquage au sol. En outre, la faible largeur des trottoirs en mauvais état également finissent de rendre les abords de l'école peu sécurisants, vu les problématiques de circulation de la N532. Enfin, la chicane devant l'entrée de l'école entraine une mauvaise visibilité des traversées piétonnes, ce qui accentue l'aspect insécurisant des abords de l'école ainsi que les conflits entre automobilistes devant s'y croiser.

Vues actuelles des abords de l'école

Objectifs

Sécuriser les abords de l'école.
Améliorer la convivialité des abords de l'école.

Zone d'intervention



Localisation de l'école et de ses abords à réaménager (Google Map)

Mesures

Le PCM propose d'effectuer un décrochage dans la voirie afin de casser la ligne droite et ainsi inciter les automobilistes à ralentir à l'approche de l'école.
Ce décrochage permet de gagner de la place côté école qui sert à agrandir le trottoir afin de donner davantage d'aisance aux cheminements piétons.

L'espace vert situé en face de l'école est réaménagé de façon à marquer les emplacements de stationnement et empêcher le stationnement sauvage n'importe où.

On crée également un vrai trottoir tout le long ce qui rend les abords de l'école davantage sécurisé pour les piétons avec un cheminement de chaque côté de la voirie, un espace bien défini et délimité pour les véhicules.

9.6.1.10 Fiche action : Aménagement des carrefours sur l'axe rue Anselme Mary – rue Belle Tête – chaussée de Braine

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°17
		Aménagement des carrefours sur la N532	

Situation actuelle

Des vitesses excessives ont été observées de manière récurrente sur la N532 (rue Anselme Mary puis rue Belle-Tête) engendrées surtout par la circulation de transit que subit cet axe dans lors de sa traversée d'Ecaussinnes. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est apparemment pas suffisante pour faire respecter la réglementation surtout si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En outre, ceci engendre des nuisances sonores ainsi qu'une insécurisation le long de la N532 qui devient problématique surtout lors de la traversée de zones urbanisées où on peut notamment retrouver des écoles, mais également des commerces...

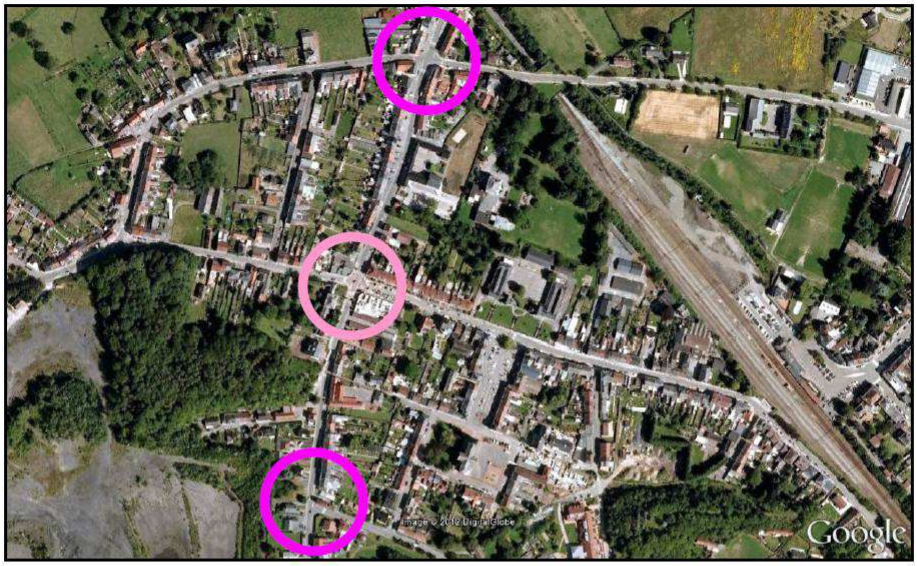
La N532 enregistre, de plus, un important trafic de tran,sit qui est préjudiciable à la qualité de vie des riverains.

Objectifs

Sécuriser la traversée des zones urbanisées d'Ecaussinnes sur la N532 en travaillant spécifiquement sur les carrefours. Marquer plus clairement leur approche aussi bien depuis les rues débouchant sur la N532 afin de gagner en visibilité et en sécurité, que depuis la N532 (rue Anselme Mary puis rue Belle-Tête) afin d'inciter les automobilistes à ralentir.

L'aménagement des carrefours de la N532 s'inscrit dans le cadre de la requalification de l'axe rue Anselme Mary – rue Belle Tête – chaussée de Braine entre la N57 et Braine-le-Comte. Il doit, par conséquent, permettre de réduire la vitesse des automibilistes et augmenter les temps de parcours. Ainsi, cette démarche permettra de de contribuer à la diminution du trafic de transit.

Mesures



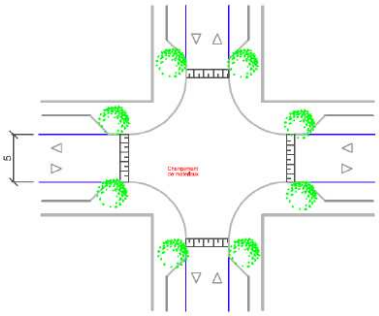
Localisation des carrefours à aménager (Google Map)

Carrefour dont le réaménagement est déjà prévu (plan de l'aménagement en annexe)
Propositions de carrefours à réaménager par le PCM

Carrefour entre les rues Bel Air, Victor Cuvelier et Belle-Tête

Carrefour entre les rues Anselme Mary et Thiarmont

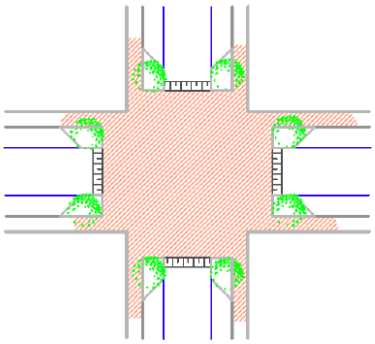
Le plateau constitue une modification du profil en long de la chaussée. Il constitue un dispositif ralentisseur efficace et sécurisant surtout s'il est construit en matériaux différenciés.



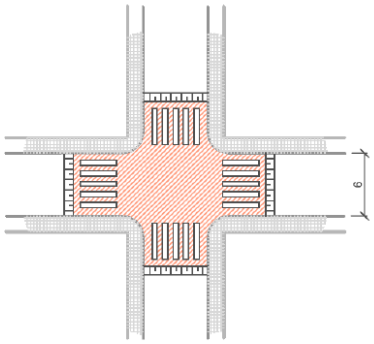
C'est l'occasion d'élargir les trottoirs, ce qui permet de rétrécir les bandes de circulation incitant l'automobiliste à ralentir. En effet le rayon de courbure de la trajectoire possible se trouve diminuer ce qui force le véhicule à effectuer sa manœuvre de tourne-à-droite lentement.

Ramenant le niveau de la chaussée au niveau des trottoirs, il facilite les traversées piétonnes.
Outre l'élargissement de l'espace réservé aux piétons, la diminution des distances de traversées piétonnes en sont également une conséquence positive.

Carrefour avec oreilles - Unité des matériaux pour trottoir et plateau

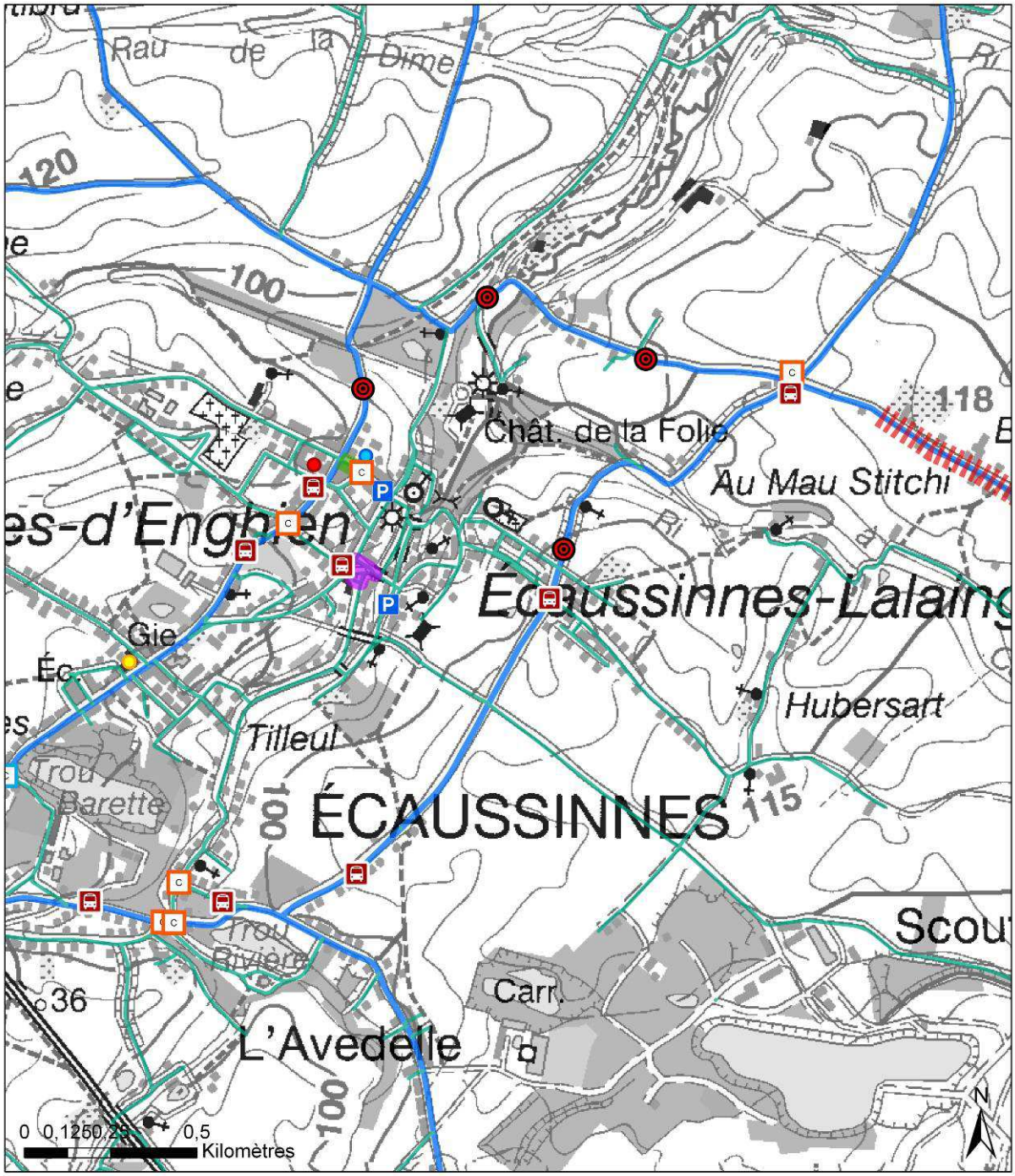


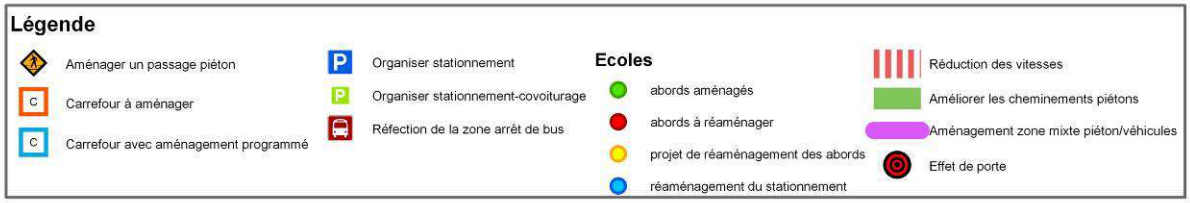
Carrefour sans oreilles - Différentiation des matériaux pour trottoir et plateau



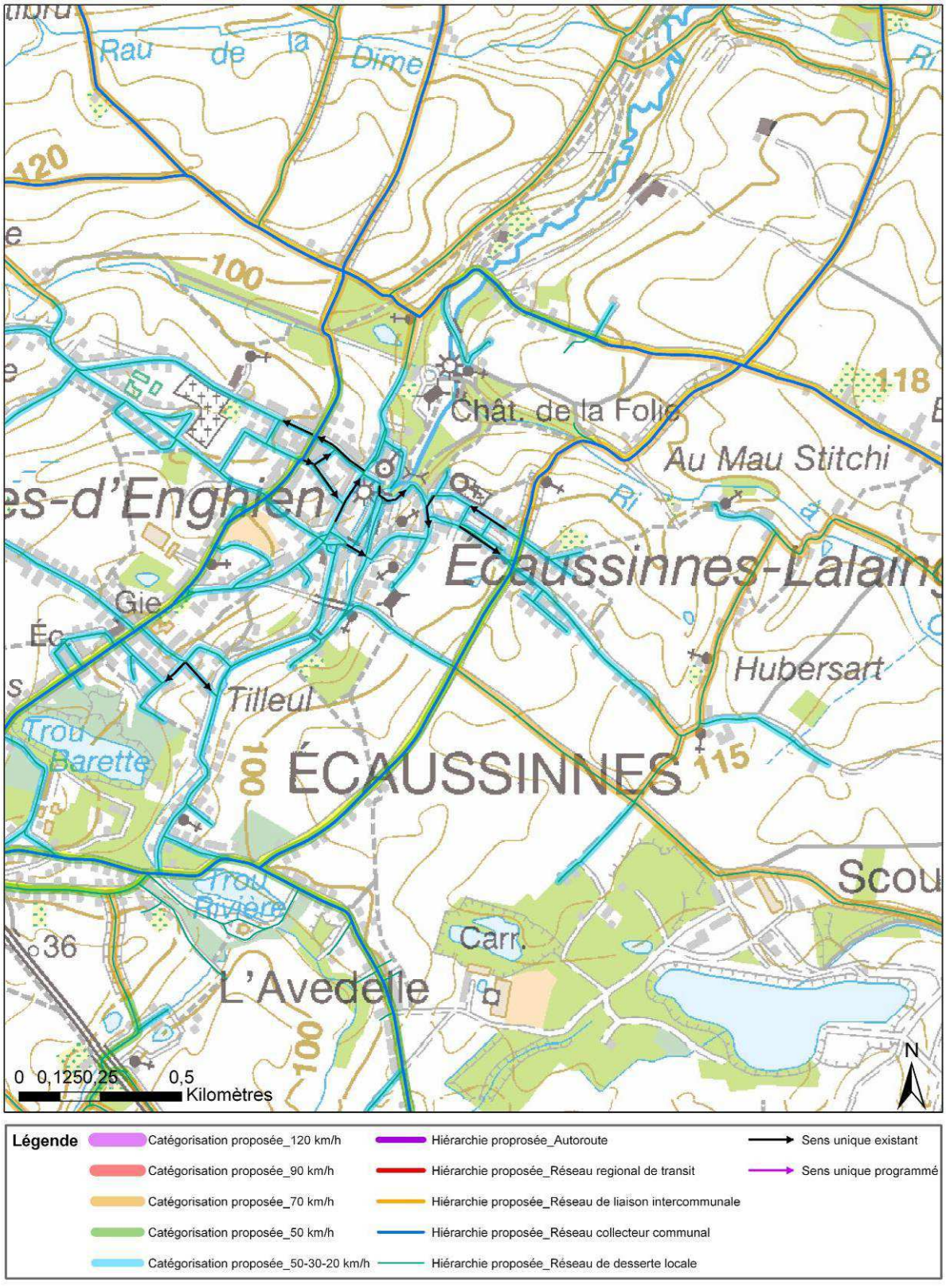
9.6.2 Ecaussinnes : quartier central

9.6.2.1 Principes





9.6.2.2 Plan de circulation et catégorisation des voiries dans le quartier central



9.6.2.3 Fiche action : Aménagement d'un effet de porte – rue d'Henripont

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°18
		Aménagement d'un effet de porte Rue d'Henripont	

Situation actuelle

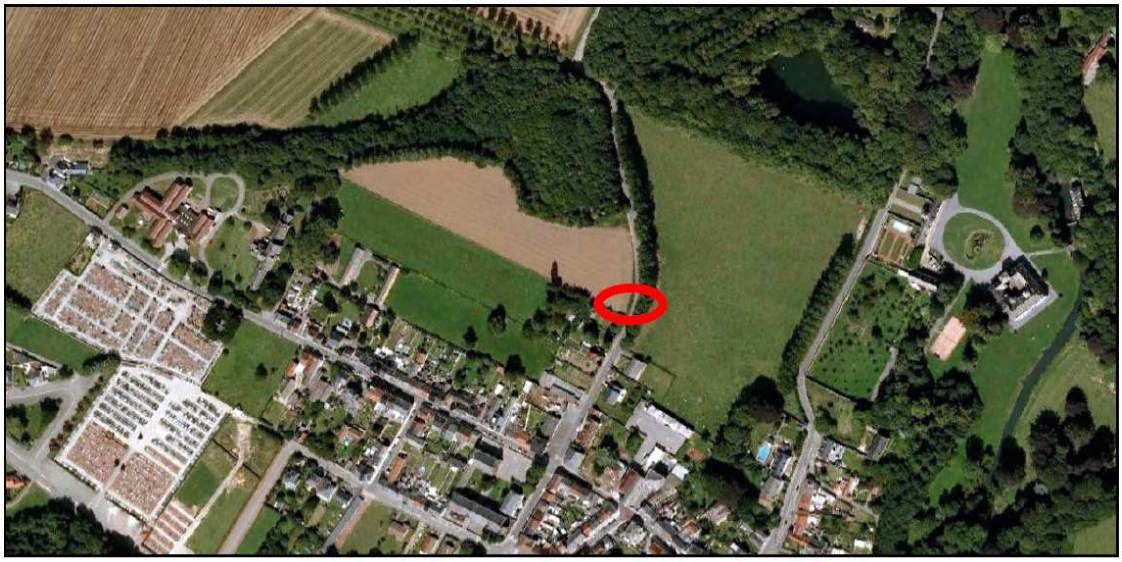
Des vitesses excessives ont été observées à l'approche du quartier central d'Ecaussinnes, notamment sur la rue d'Henripont. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est apparemment pas suffisante pour faire respecter la réglementation surtout si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En outre, Ceci engendre une insécurisation qui devient problématique à l'approche du quartier central, où les automobilistes se retrouvent dans des zones habitées plus denses avec la présence d'écoles, de commerces...

Objectifs

Sécuriser les voiries en approche du quartier central.

L'entrée en agglomération demande un effort particulier d'aménagement qui peut se traduite par la mise en place d'effets de porte visant à :
- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace non urbanisé à un espace urbanisé ;
- Inciter les conducteur à adapter leur conduite dès l'entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

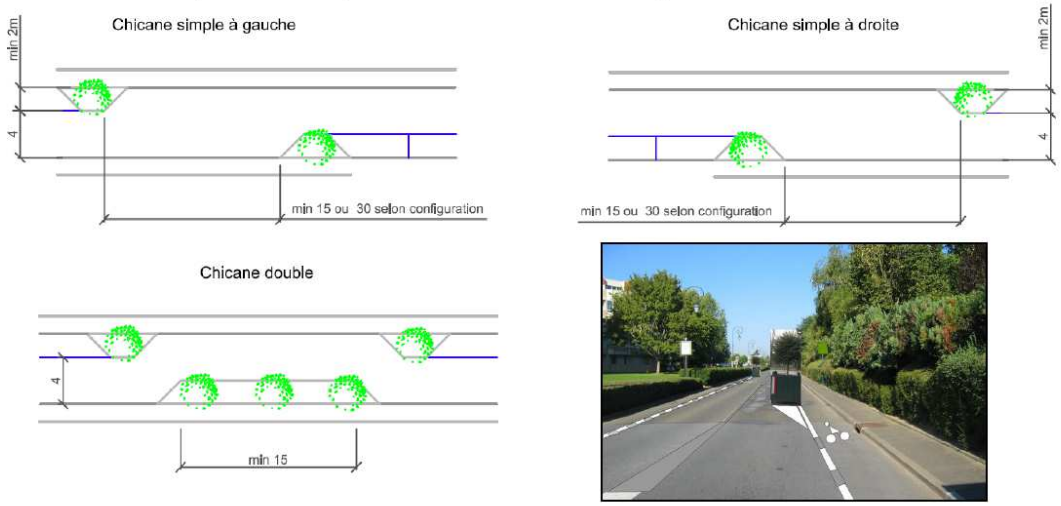
Mesures



Localisation de l'effet de porte à aménager (Google Map)

R. d'Henripont

Dans le contexte de la rue d'Henripont, nous proposons un dévoiement sous forme de chicane. Ce type d'aménagement est essentiellement destiné à réduire la vitesse tout en permettant d'obtenir des effets perspectifs intéressants grâce à la cassure de la ligne droite. Cela consiste en un décalage de l'axe de la chaussée (minimum 2m), tout en maintenant une largeur correcte des trottoirs.



Il est préférable que la chicane soit un élément vaste de manière à limiter son aspect artificiel.
Par exemple, la combinaison de ce dispositif avec du stationnement alterné peut être une solution

Sur la rue d'Henripont, les automobilistes se retrouvent sur une voirie au profil local où la vitesse à l'approche des zones urbanisées doit se réduire. L'aménagement de dévoiement sous forme de chicanes devraient contraindre les véhicules ralentir et les interpeler sur le changement de l'environnement immédiat.

9.6.2.4 Fiche action : Aménagement d'un effet de porte – rue de la Follie

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°19
		Aménagement d'un effet de porte Rue de la Follie	

Situation actuelle

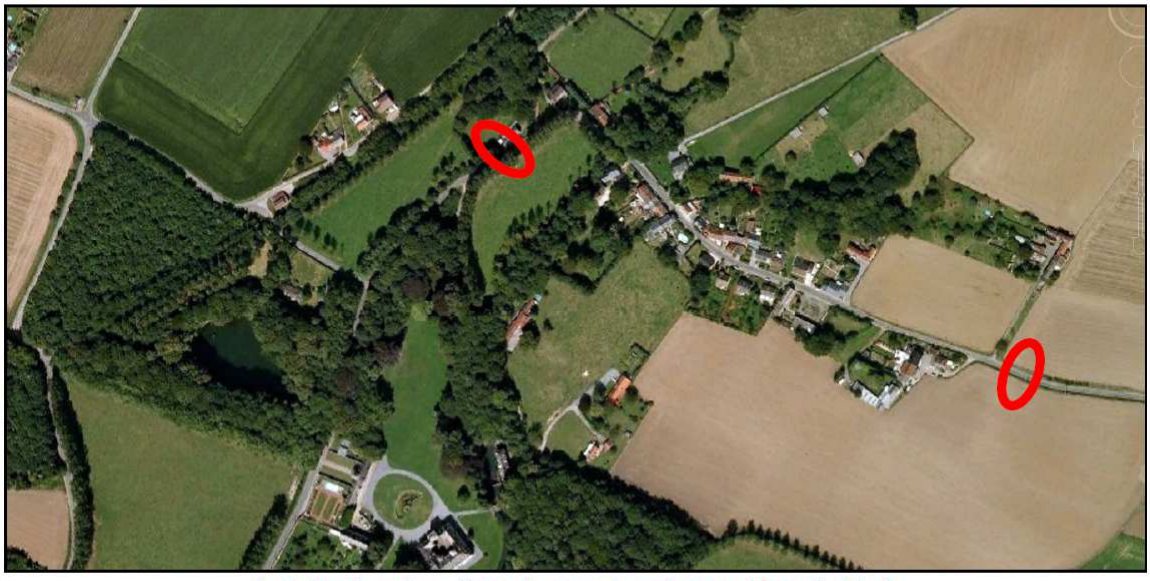
Des vitesses excessives ont été observées à l'approche du hameau, notamment sur la rue de la Follie. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est apparemment pas suffisante pour faire respecter la réglementation surtout si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En outre, ceci engendre une insécurisation qui devient problématique surtout à l'approche de zones habitées, comme les hameaux.

Objectifs

Sécuriser les voiries en approche du hameau

L'entrée dans le hameau demande un effort particulier d'aménagement qui peut se traduite par la mise en place d'effets de porte visant à :
- Modérer les vitesses en entrée du hameau ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace non urbanisé à une zone urbanisée type hameau;
- Inciter les conducteur à adapter leur conduite dès l'entrée du hameau ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

Mesures

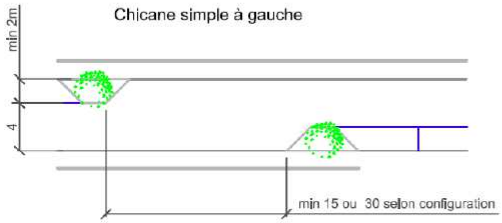


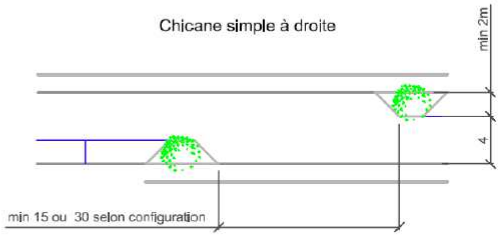
Localisation des effets de porte à aménager (Google Map)

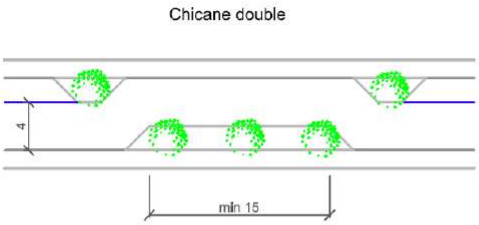
Rue de la Follie

Rue de la Follie

Dans le contexte de la rue de la Follie, nous proposons un dévoiement sous forme de chicane. Ce type d'aménagement est essentiellement destiné à réduire la vitesse tout en permettant d'obtenir des effets perspectifs intéressants grâce à la cassure de la ligne droite. Cela consiste en un décalage de l'axe de la chaussée (minimum 2m), tout en maintenant une largeur correcte des trottoirs.







Il est préférable que la chicane soit un élément vaste de manière à limiter son aspect artificiel.
Par exemple, la combinaison de ce dispositif avec du stationnement alterné peut être une solution

Sur la rue de la Follie, les automobilistes se retrouvent sur une voirie au profil local où la vitesse à l'approche des zones urbanisées doit se réduire. L'aménagement de dévoiement sous forme de chicanes devraient contraindre les véhicules ralentir et les interpeler sur le changement de l'environnement immédiat.

9.6.2.5 Fiche action : Aménagement d'un effet de porte – rue de l'Espinette

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°20
		Aménagement d'un effet de porte Rue de l'Espinette	

Situation actuelle

Des vitesses excessives ont été observées à l'approche du quartier central d'Ecaussinnes, notamment sur la rue de l'Espinette. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est apparemment pas suffisante pour faire respecter la réglementation surtout si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En outre, Ceci engendre une insécurisation qui devient problématique surtout à ces endroits là, à l'approche du quartier central, où les automobilistes se retrouvent dans des zones habitées plus denses avec la présence d'écoles, de commerces...

Objectifs

Sécuriser les voiries en approche du quartier central

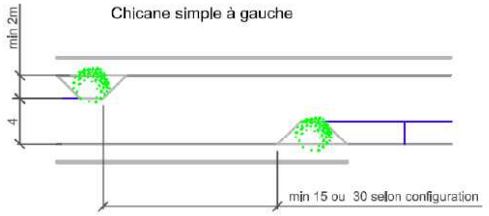
L'entrée en agglomération demande un effort particulier d'aménagement qui peut se traduite par la mise en place d'effets de porte visant à :
- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace non urbanisé à un espace urbanisé ;
- Inciter les conducteur à adapter leur conduite dès l'entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

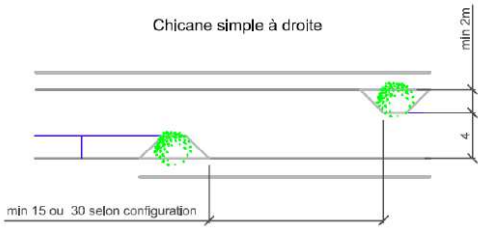
Mesures

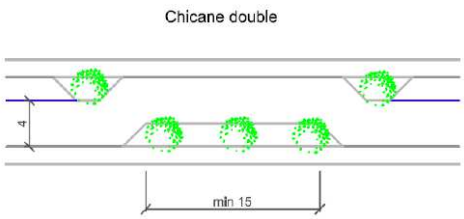
Localisation de l'effet de porte à aménager (Google Map)

Rue de l'Espinette

Dans le contexte de la rue de l'Espinette, nous proposons un dévoiement sous forme de chicane. Ce type d'aménagement est essentiellement destiné à réduire la vitesse tout en permettant d'obtenir des effets perspectifs intéressants grâce à la cassure de la ligne droite. Cela consiste en un décalage de l'axe de la chaussée (minimum 2m), tout en maintenant une largeur correcte des trottoirs.







Il est préférable que la chicane soit un élément vaste de manière à limiter son aspect artificiel.
Par exemple, la combinaison de ce dispositif avec du stationnement alterné peut être une solution

Sur la rue de l'Espinette, les automobilistes se retrouvent sur une voirie au profil local où la vitesse à l'approche des zones urbanisées doit se réduire. L'aménagement de dévoiement sous forme de chicanes devraient contraindre les véhicules ralentir et les interpeler sur le changement de l'environnement immédiat.

9.6.2.6 Fiche action : Réaménagement du carrefour rues de Noires-Terres # Camille Duray # des Carrières de l'Avedelle # Beaugrand

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°21
		Réaménagement du carrefour rues de Noires-Terres # Camille Duray # des Carrières de l'Avedelle # Beaugrand	

Situation actuelle

Le carrefour rues de Noires-Terres # Camille Duray # des Carrières de l'Avedelle # Beaugrand fonctionne sous forme de priorité à droite, ceci afin de faire ralentir les automobilistes en les incitant à faire attention à l'approche du carrefour.
On observe toujours un certain problème de vitesse supérieure à celle autorisée, et ceci notamment car les possibilités de girations sont assez large. Du coup, les véhicules ne ralentissent pas forcément beaucoup pour effectuer leur tourne-à-droite ou tourne-à-gauche.

Objectifs

Sécuriser le carrefour en marquant plus clairement et plus fortement les girations des véhicules, afin que les véhicules se trouvent en situation de devoir diminuer fortement leur vitesse pour effectuer leur tourne-à-droite/gauche.
Sécuriser les traversées pour les piétons et les cyclistes.

Mesures

Localisation du carrefour à réaménager (Google Map)

Débouché sur le carrefour depuis la rue Noires-Terres

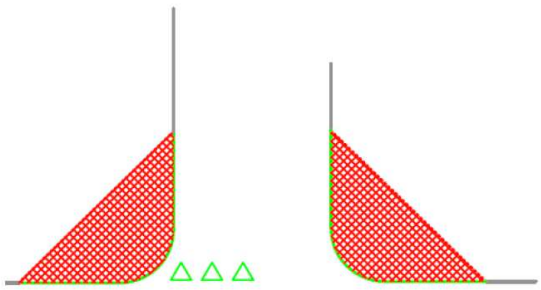
Débouché sur le carrefour depuis la rue Camille Duray

Débouché sur le carrefour depuis la rue Beaugrand

Débouché sur le carrefour depuis la rue des Carrières de l'Avedelle

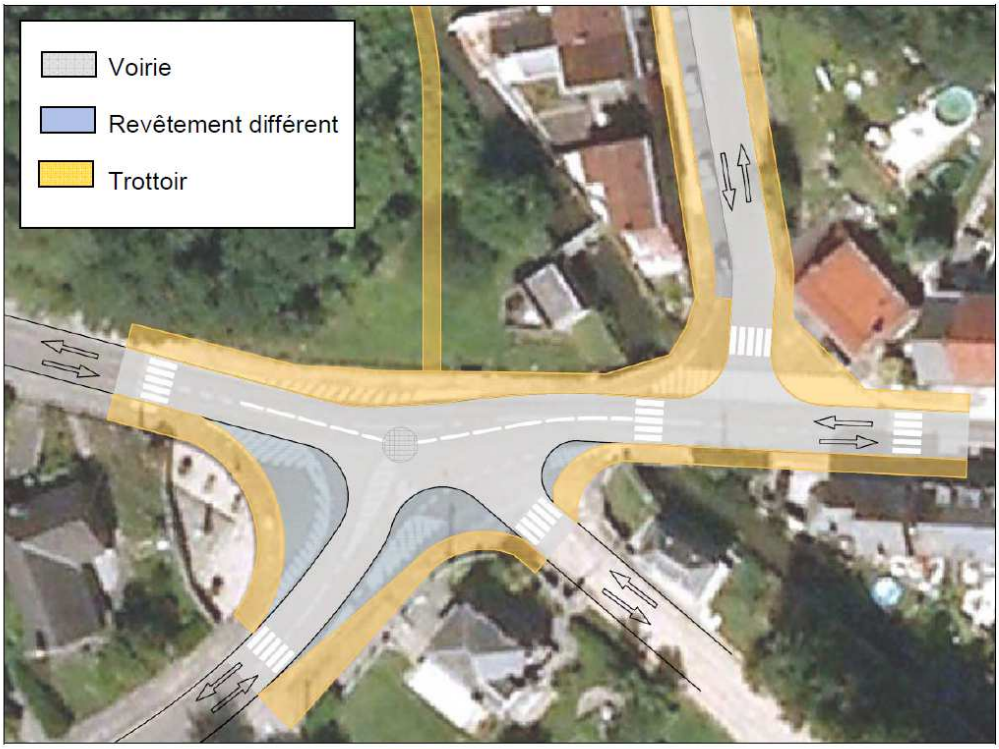
Les rétrécissements de voirie aux carrefours permettent d'éviter que les véhicules ne coupent leur trajectoire dans des manœuvres, principalement de tourne-à-droite.
La réduction du rayon de courbure de la trajectoire possible force le véhicule à effectuer sa manœuvre lentement.

Rétrécissement bilatéral



Il est souvent utile de laisser un by-pass pour les cyclistes er les piétons qui évitent le rétrécissement et gardent le parcours le plus court

Mesures



Ce carrefour présente une large emprise et contraint peu les mouvements. Par conséquent, les vitesses pratiquées restent élevées, ce qui génère des situations d'insécurité.

Nous préconisons donc de contraindre davantage les mouvements au sein du carrefour. Pour ce faire, nous proposons deux dispositifs. Premièrement, sur les différentes branches du carrefour, un rétrécissement est mis en œuvre afin de réduire les largeurs de voirie utilisables. Deuxièmement, pour les véhicules circulant sur l'axe Camille Duray – Carrières de l'Avedelle, une cassure sera marquée par la mise en place d'un mini-giratoire franchissable. Ce dispositif vise à renforcer la signalisation du carrefour et incite ainsi les automobilistes à ralentir.

De plus, la réouverture des terrains de Vivaqua va permettre de réaménager un ancien sentier qui relira la rue Camille Duray au boulevard de la Sennette.

9.6.2.7 Fiche action : Réaménagement des abords du foyer culturel

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°22
		Réaménagement des abords du foyer culturel	

Situation actuelle

Le foyer culturel d'Ecaussinnes connaît actuellement deux problématiques.

La première problématique est le manque d'espaces de stationnement lors de l'organisation de manifestations au foyer culturel. Par conséquent, une fois que la cour du foyer culturel est saturée de véhicules, les autres voitures se stationnent sur les trottoirs situés aux abords immédiats du foyer. Les cheminements piétons sont alors rendus beaucoup plus difficiles, ce qui est décourageant pour celles et ceux qui souhaiteraient se rendre à pied au foyer.

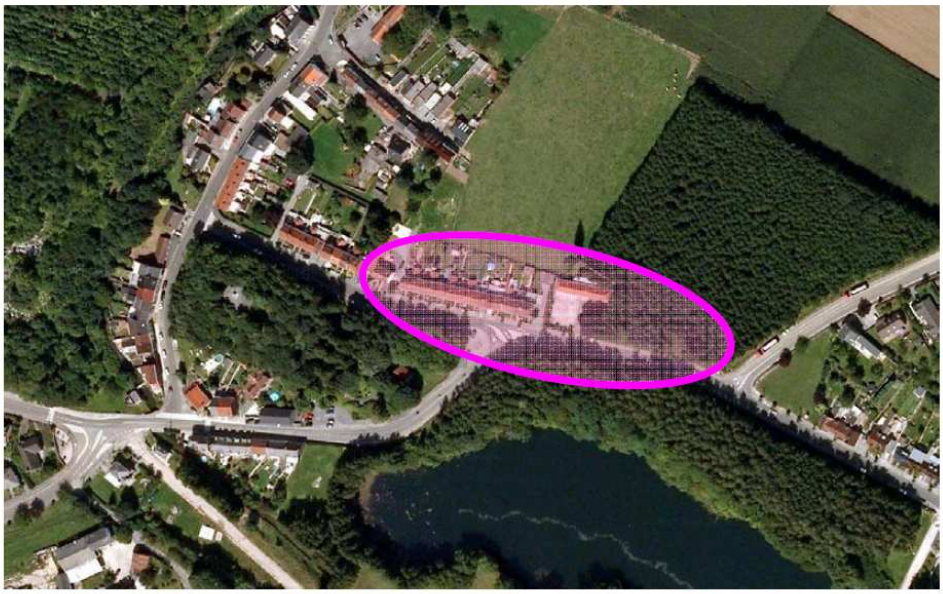
La deuxième problématique rencontrée aux abords du foyer sont les vitesses pratiquées par les automobilistes et notamment au niveau du carrefour entre la rue de l'Avedelle et la rue Eloi-Désiré Marbaix. En effet, les automobilistes qui arrivent de Marche peuvent circuler rapidement sur la rue Marbaix car celle-ci se situe dans le prolongement rectiligne de la rue de l'Avedelle.

Vues actuelles des abords du foyer

Objectifs

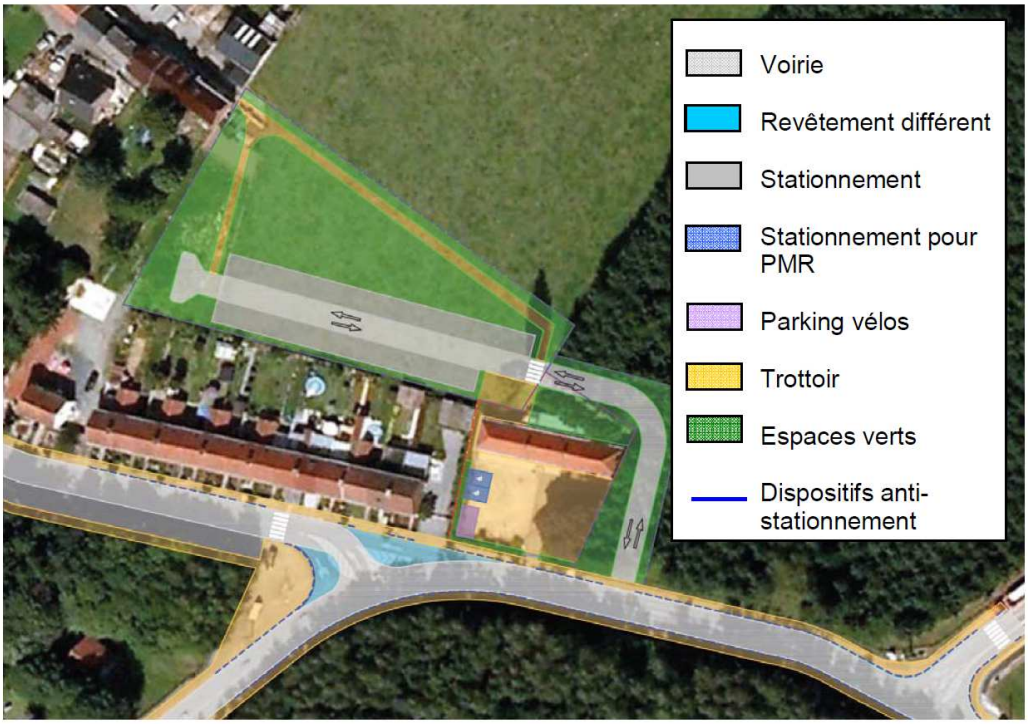
Améliorer les conditions de stationnement lors des manifestations se déroulant au foyer culturel.
Sécuriser les cheminements piétons aux abords du foyer
Faire respecter la hiérarchie viaire en protégeant la rue Marbaix

Zone d'intervention



Localisation du foyer et de ses abords à réaménager (Google Map)

Mesures



Il est proposé ici d'aménager une zone de stationnement derrière le foyer culturel. Pour être mise en œuvre, des démarches préalables doivent être menées par la commune :

- La commune doit faire l'acquisition du terrain à mobiliser pour la zone de stationnement (propriétaire privé) et pour l'accès à celle-ci (Vivaqua),
- L'avis de la Région Wallonne doit être demandé car le futur accès à la zone de stationnement sera réalisé au sein d'une zone verte au plan de secteur.

Si ces conditions sont réalisées, alors l'aménagement de la zone de stationnement pourra être envisagé.

Nous préconisons alors de créer un accès à double sens permettant d'accéder au parking depuis la rue de l'Avedelle. Celui-ci sera situé à droite du bâtiment du foyer, sur les actuels terrains de Vivaqua qui ont été récemment déboisés. Afin de garantir la continuité des cheminements piétons, nous recommandons la mise en œuvre d'un trottoir traversant.

Le stationnement sera organisé de manière perpendiculaire par rapport à la voirie. Ainsi, ce sont une cinquantaine de places qui pourront être aménagées.

Les cheminements piétons entre le parking et le foyer culturel s'effectuera sur la gauche du bâtiment.

La cour du foyer ne sera plus accessible aux voitures sauf pour les personnes à mobilité réduite qui disposeront de deux places à proximité immédiate de l'entrée du bâtiment. Un parking à vélo devra également être installé afin d'inciter l'utilisation du vélo, d'autant plus que la rue de l'Avedelle fait partie des itinéraires cyclables prioritaires.

Afin de s'assurer de l'efficacité du parking, des dispositifs anti-stationnement (potelets ou barrières) devront être installés sur les trottoirs voisins tout en préservant les accès riverains. Ces dispositifs éviteront que les automobilistes se stationnent sur les trottoirs et les incitera à se rendre vers le parking. Ainsi, les cheminements piétons seront préservés aux abords du foyer.

Cet espace de stationnement aura également une autre fonction. Il permettra aux riverains de la Cité Slotte de pouvoir se stationner à proximité de leur résidence. Un cheminement réservé aux modes doux permettra de relier le parking et la Cité.

Le carrefour entre la rue Marbaix et la rue de l'Avedelle sera retravaillé afin d'orienter les automobilistes à poursuivre sur la rue de l'Avedelle et de ne pas couper par la rue Marbaix. Dans cette optique, le carrefour entre ces deux voiries sera réduit et n'offrira plus d'îlot directionnel. Un seul accès se fera depuis et vers la rue Marbaix. Il demandera des girations plus contraignantes afin de faire ralentir les véhicules. Un jeu de revêtement franchissable (pavés, marquage au sol) permettra d'indiquer l'itinéraire par la rue de l'Avedelle, tout en préservant l'accès à la rue Marbaix et notamment pour les bus.

9.6.2.8 Fiche action : Réaménagement du carrefour rue de la Haie # rue des Otages # rue St Roch

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°23
		Aménagement du carrefour rue de la Haie # rue des Otages # rue St Roch	

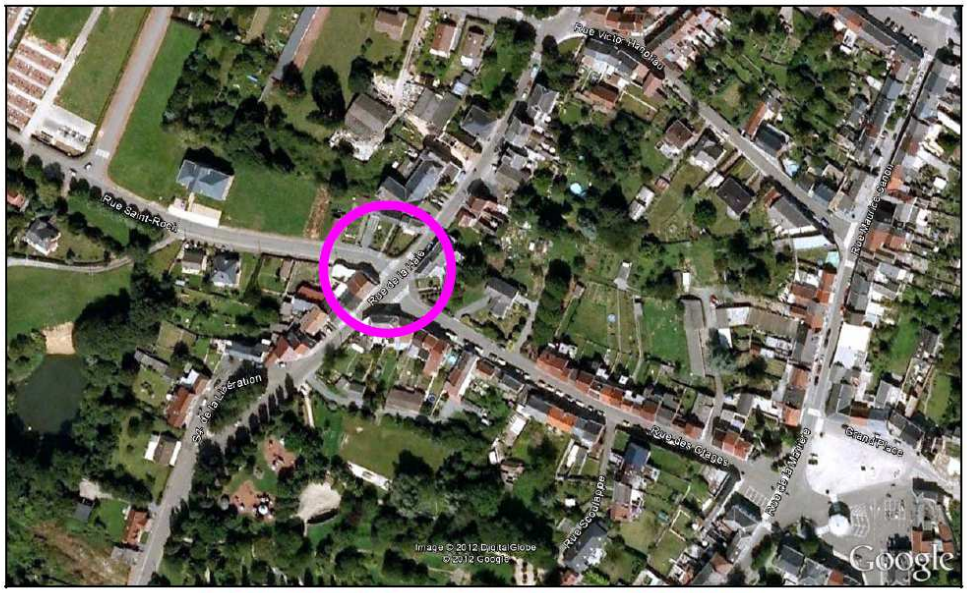
Situation actuelle

Le carrefour rue de la Haie # rue des Otages # rue Saint Roch fonctionne sous forme de priorité à droite, ceci afin de faire ralentir les automobilistes en les incitant à faire attention à l'approche du carrefour. Ce dernier souffre d'un manque de visibilité et n'est donc pas sécurisant, notamment pour les rues des Otages et Saint Roch qui débouchent sur la rue de la Haie, la voirie principale sur ce croisement. Le manque de visibilité et l'engagement dans le carrefour s'avère peu sécurisé.

Objectifs

Sécuriser le carrefour en marquant plus clairement et plus fortement les girations des véhicules, afin que les véhicules se trouvent en situation de devoir diminuer fortement leur vitesse pour effectuer leur tourne-à-droite/gauche.

Mesures



Localisation du carrefour à aménager (Google Map)

Débouché sur le carrefour depuis la rue de la Haie

Débouché sur le carrefour depuis la rue de la Haie

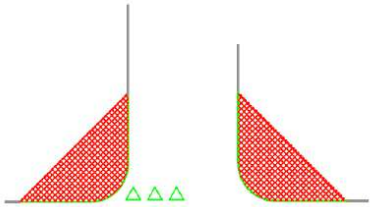
Débouché sur le carrefour depuis la r. des Otages

Débouché sur le carrefour depuis la rue St Roch

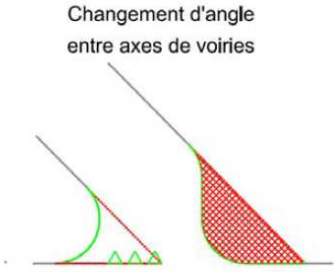
Les rétrécissements de voirie aux carrefours permettent d'éviter que les véhicules ne coupent leur trajectoire dans des manœuvres, principalement de tourne-à-droite.
La réduction du rayon de courbure de la trajectoire possible force le véhicule à effectuer sa manœuvre lentement.

Dans le cas du présent carrefour, seul l'espace nécessaire à la giration des bus doit être conservé en tant que voirie, le reste de l'espace peut alors être transformé en trottoir.

Rétrécissement bilatéral



Changement d'angle
entre axes de voiries



Il est souvent utile de laisser un by-pass pour les cyclistes er les piétons qui évitent le rétrécissement et gardent le parcours le plus court

9.6.2.9 Fiche action : Réaménagement du carrefour rue de l'Espinette-rue de Ronquières # rue de la Follie- rue de Tribourreau

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°24
		Aménagement du carrefour rue de l'Espinette # rue de Ronquières # rue de la Follie # rue de Tribourreau	

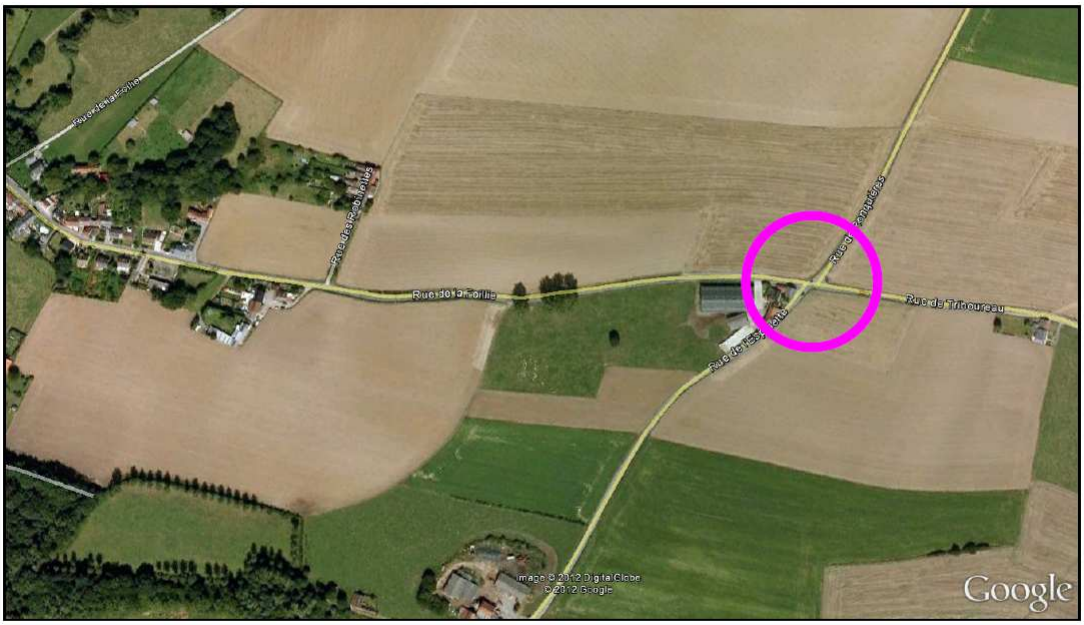
Situation actuelle

Le carrefour rue de l'Espinette # rue de Ronquières # rue de la Follie # rue de Tribourreau manque de visibilité et n'est donc pas sécurisant.
Outre le manque de visibilité à l'approche du carrefour, il fonctionne sous forme de priorité à droite.
Or les automobilistes de la rue de la Follie, puis de Tribourreau ont tendance à rouler plus rapidement, ce qui combiné au manque de visibilité, rend le carrefour peur sécurisé.

Objectifs

Sécuriser le carrefour en marquant plus clairement son approche afin de gagner en visibilité, en sécurité et également d'inciter les automobilistes à ralentir.

Mesures



Localisation du carrefour à aménager (Google Map)

Débouché sur le carrefour depuis la rue de l'Espinette

Débouché sur le carrefour depuis la rue de Triboureau

Débouché sur le carrefour depuis la rue de la Follie

Débouché sur le carrefour depuis la rue de Ronquières

Pour ce carrefour, étant donné que nous nous trouvons hors agglomération, il n'est pas nécessaire d'installer un élément ralentisseur fort contraignant. Nous préconisons de mieux signaler l'approche du carrefour par un changement de revêtement au sol.

Exemple de situation projetée

Ce changement de revêtement pourrait également être accompagné de bandes rugueuses à l'approche du carrefour, pour attirer l'attention des automobilistes.

9.6.2.10 Fiche action : Aménagement des abords de l'Ecole O. Bouton (rue de Soignies)

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	04/2012	Fiche action n°25
		Réaménagement des abords de l'école communale O. Bouton (rue de Soignies)	

Situation actuelle

L'école communale O. Bouton se situe dans la rue de Soignies, dans un quartier d'habitat proche de la Grand-Place d'Ecaussinnes.
En voiture, l'accès est assez facile depuis la rue de la Haie ou des voiries plus locales comme la rue Saint-Roch et du Docteur Bureau puisque la rue de Soignies est en double sens.

L'école semble bien signalée par le totem, les barrières au niveau de l'entrée ainsi que des panneaux indicatifs aux débuts de la rue.

Par contre, le stationnement s'avère une question problématique aux heures d'entrées et de sorties de l'école, les parents se garant n'importe où sur la voirie, ce qui entraine des difficultés de circulation, et sur les trottoirs, ce qui nuit à la sécurité du cheminement piéton des enfants.

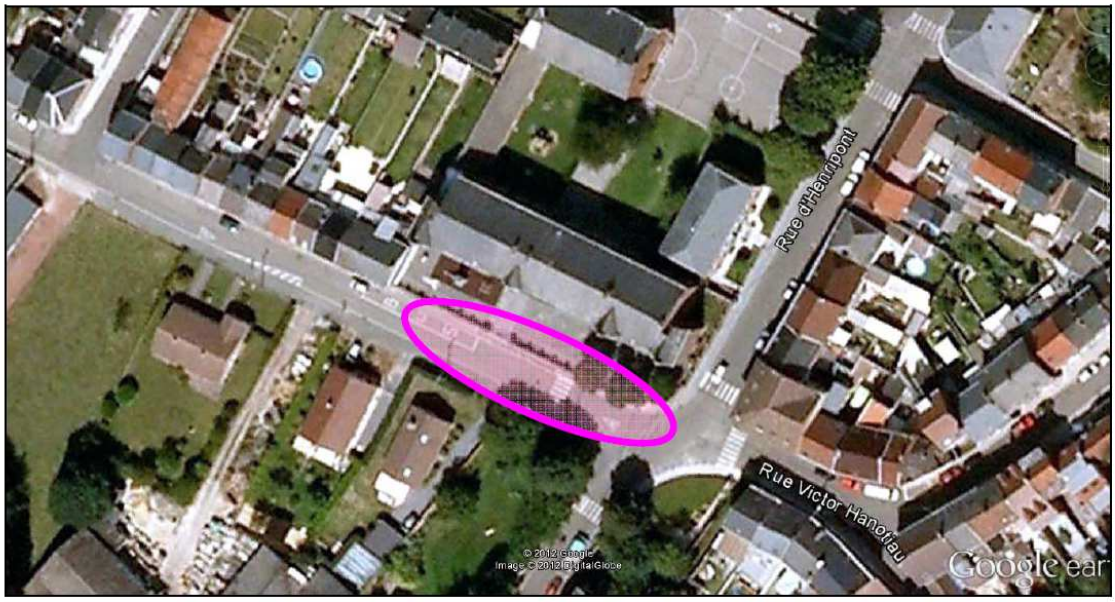
La rue de Soignies est empruntée par les bus scolaires qui déposent les enfants à l'école O. Bouton ainsi que par les bus de la ligne 107 du TEC Hainaut. Ces derniers circulent sur la rue de Soignies uniquement dans le sens de la rue Terlinden vers la rue de la Haie (de Braine-le-Comte vers La Louvière).

Vues actuelles des abords de l'école

Objectifs

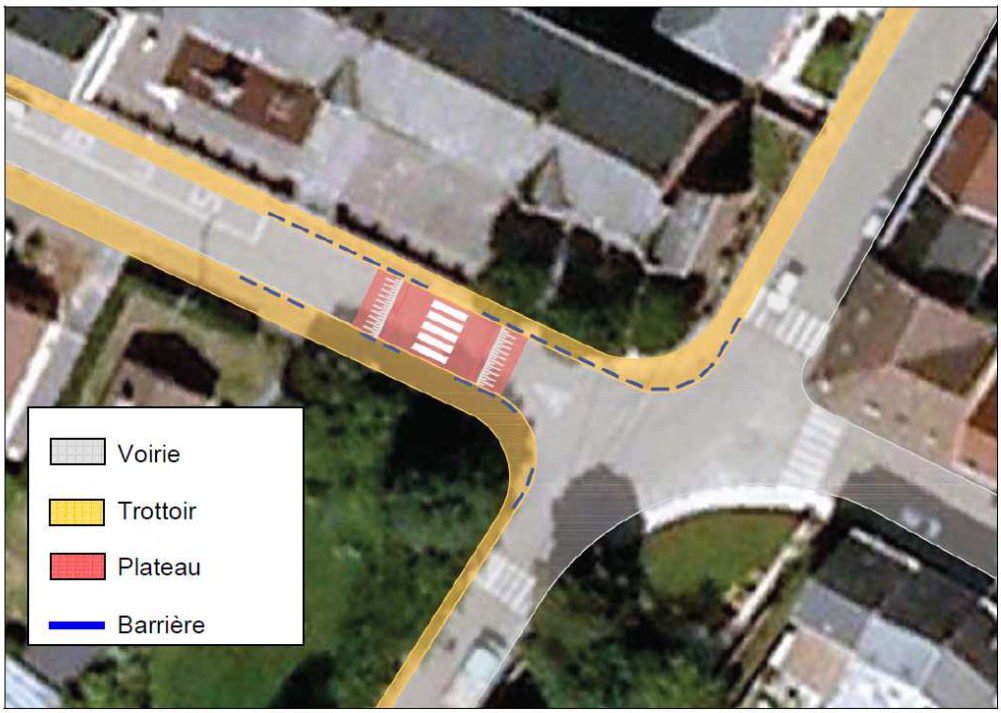
Réorganiser les abords de l'école afin de la sécuriser et d'améliorer sa convivialité.

Zone d'intervention



Localisation de l'école et de ses abords à réaménager (Google Map)

Mesures



Le réaménagement propose de sécuriser l'accès de l'école. Trois moyens sont mis en œuvre.

Les barrières déjà présentes devant l'entrée de l'école sont prolongées jusqu'au carrefour avec la rue d'Henripont. De l'autre coté de la voirie, de nouvelles barrières sont installées, en dehors des accès privés, au niveau de la traversée piétonne et jusqu'au carrefour avec la rue de la Haie. Ces barrières évitent que des voitures se stationnent au niveau du passage-piétons et garantissent ainsi une bonne visibilité de la traversée.

La traversée piétonne s'effectue sur un plateau qui fait ralentir les véhicules et sécurise ainsi les cheminements piétons.

Les oreilles de trottoirs sont retravaillées afin de contraindre les mouvements directionnels et de réduire la vitesse des véhicules dans le carrefour.

La combinaison de ces trois dispositifs permet de réduire la vitesse des véhicules et d'augmenter la visibilité des piétons, renforçant ainsi la sécurité des écoliers et de leurs accompagnateurs.

9.6.2.11 Fiche action : Aménagement des abords de l'Ecole Saint-Rémy (rue de l'Eglise)

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°26
		Réaménagement des abords de l'école Saint-Rémy (rue de l'Eglise)	

Situation actuelle

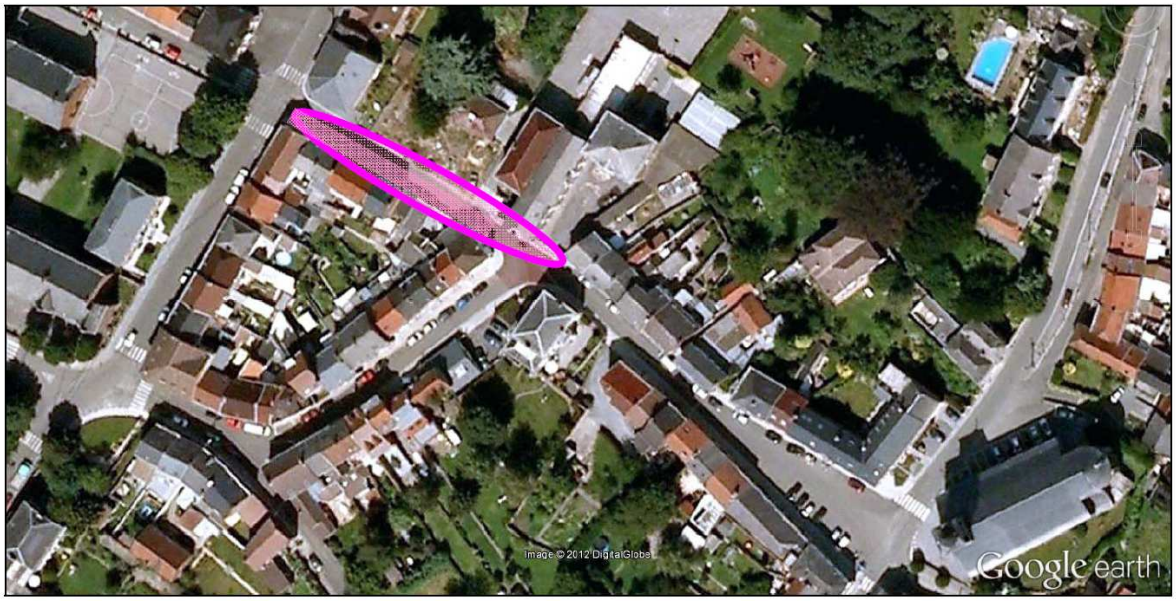
L'école maternelle Saint-Rémy se situe dans une rue étroite (la rue de l'Eglise) et au croisement avec la rue de la Paix. Le diagnostic avait permis de révéler des cheminements piétons peu sécurisants à cause de l'étroitesse des trottoirs même si ces derniers figurent en très bon état.
En outre, l'école bénéficie d'une bonne signalisation avec le totem, les barrières ainsi qu'un revêtement de couleur rouge au niveau du croisement et de l'entrée de l'école, même s'il parait effacé.
Enfin, la situation aux heures d'entrées et de sorties de l'école entrainaient des encombrements sur les voiries déjà étroites, les parents se garant n'importe où, ce qui engendraient d'autant plus de problèmes de circulation. Cette situation, un peu anarchique et embrouillée n'est pas du tout sécurisante pour les enfants.

Vues actuelles des abords de l'école

Objectifs

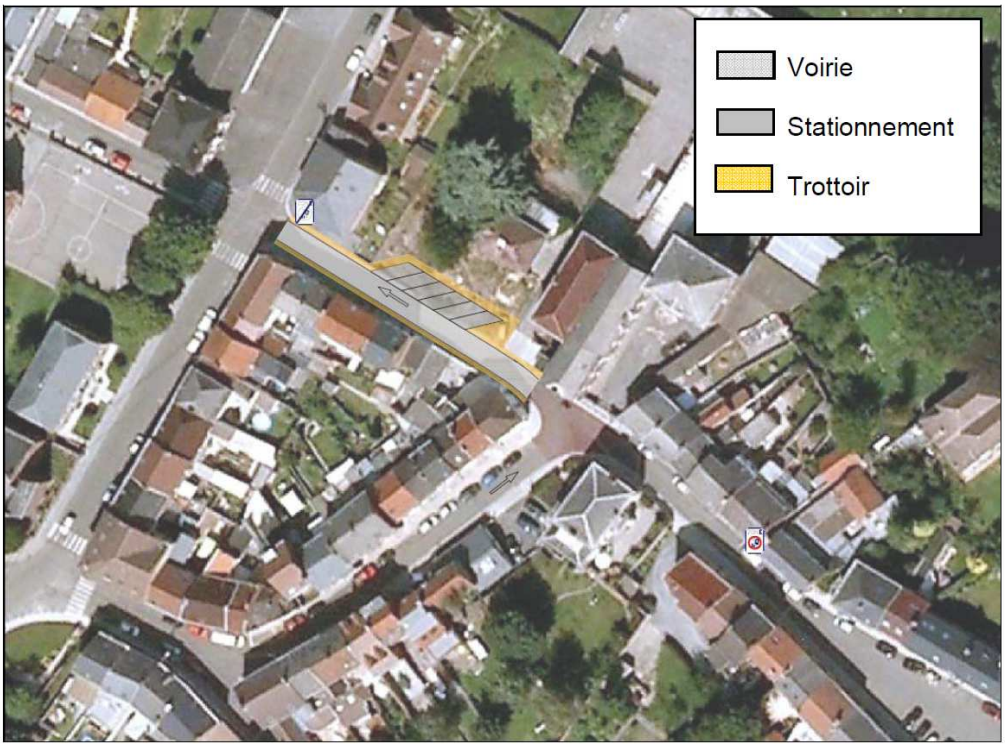
Réorganiser les abords de l'école afin de la sécuriser et d'améliorer sa convivialité.

Zone d'intervention



Localisation de l'école et de ses abords à réaménager (Google Map)

Mesures

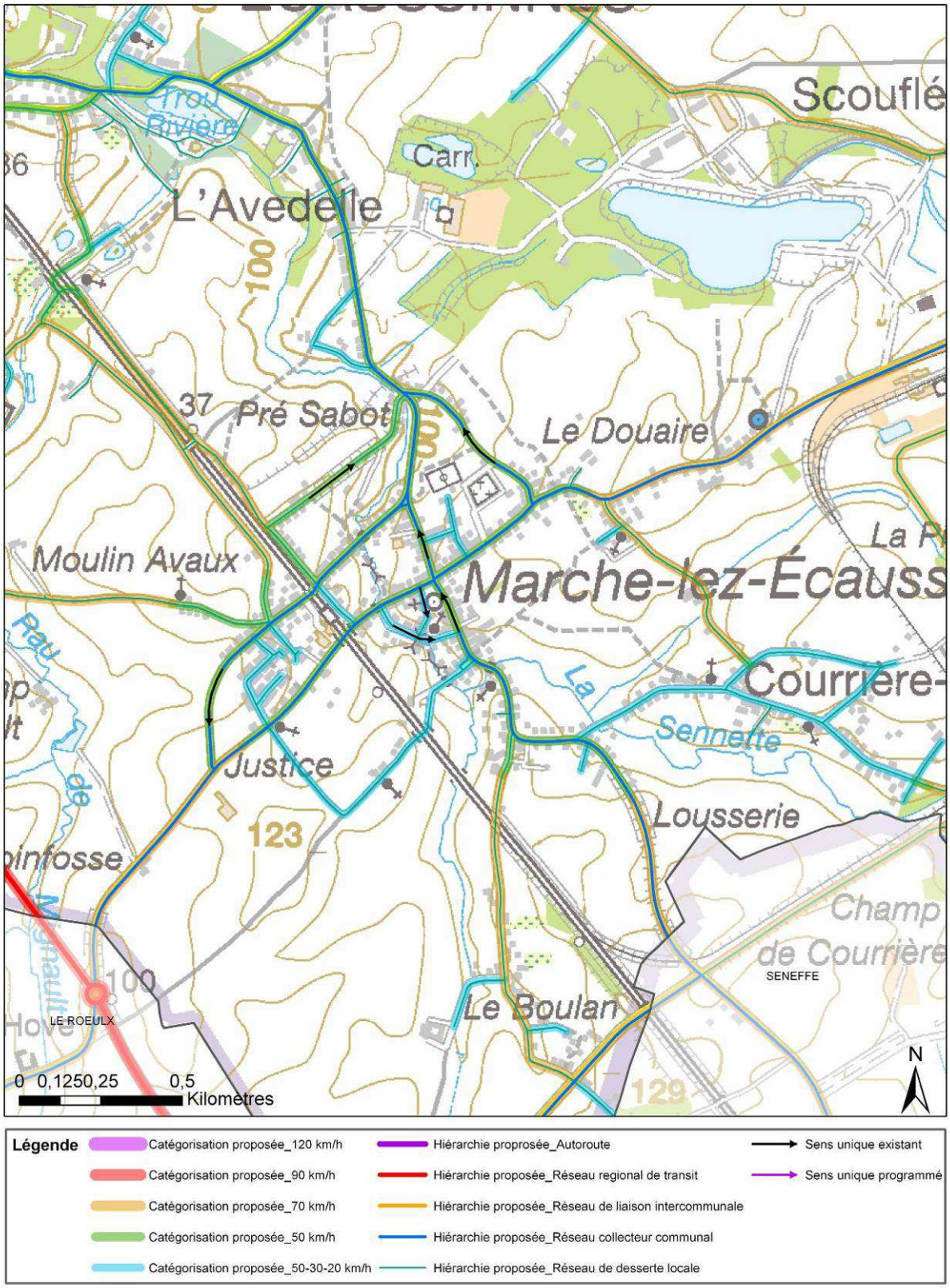


La rue de l'Eglise ayant récemment fait l'objet d'un réaménagement, la proposition se concentre uniquement sur le tronçon compris entre la rue de la Paix et la rue d'Henripont. Il s'agit de formaliser un trottoir sur le coté droit de la voirie. Pour ce faire, des terrains appartenant à l'école et à un propriétaire privé doivent être mobilisés. Sur le terrain de l'école, des places de stationnement peuvent également être créées en épi. L'accès à ces places se fait en marche arrière afin d'orienter les usagers des véhicules (écoliers notamment) directement vers le trottoir et ainsi sécuriser la descente des passagers des véhicules.

9.6.3 Village de Marche-lez-Ecaussinnes

9.6.3.1 Principes

9.6.3.2 Plan de circulation et catégorisation des voiries au centre de Marche-lez-Ecaussinnes



9.6.3.3 Fiche action : Aménagement d'un effet de porte – rue de Nivelles

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°27
		Aménagement d'un effet de porte Rue de Nivelles	

Situation actuelle

Des vitesses excessives ont été observées au niveau des entrées de Marche-lez-Ecaussinnes, notamment sur la rue Nivelles. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est apparemment pas suffisante pour faire respecter la réglementation surtout si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En outre, ceci engendre des nuisances sonores ainsi qu'une insécurisation à l'entrée de Marche-lez-Ecaussinnes, avec la présence de zones habitées, mais également d'écoles situées un peu plus loin.

Objectifs

Sécuriser les entrées de Marche-lez-Ecaussinnes

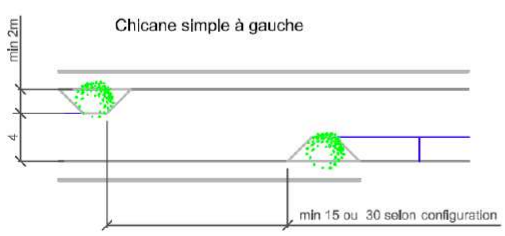
L'entrée en agglomération demande un effort particulier d'aménagement qui peut se traduite par la mise en place d'effets de porte visant à :
- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace non urbanisé à un espace urbanisé ;
- Inciter les conducteur à adapter leur conduite dès l'entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

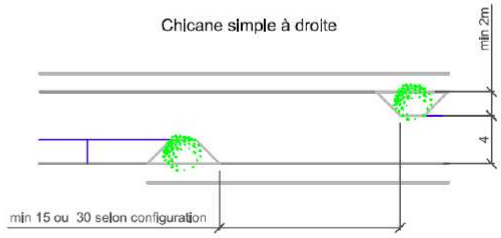
Mesures

Localisation de l'effet de porte à aménager (Google Map)

R. de Nivelles

Sur les rues de Nivelles, nous proposons un dévoiement bilatéral sous forme de chicane. L'un des principes général est de réduire la largeur de la chaussée (visuellement ou matériellement) afin d'attirer l'attention de l'automobiliste et l'inciter à ralentir.





Sur la rue de Nivelles, les automobilistes sont en situation agglomérée depuis un certain temps avec un profil de voirie plus locale. Leur vitesse observée moins excessive permet de proposer un aménagement légèrement moins conséquent qui aura une toute aussi grande efficacité vue le contexte.

En amont de ces effets de porte, il est conseillé d'aménager également ***une zone de transition***. Au sein de cette zone la vitesse est limitée à 70km/h et le traitement de la chaussée est différent de celui existant en rase campagne en terme de signalisation verticale et d'aménagement de voirie (accotement en dur, bordures, alignement, éclairage…)

Au-delà des effets de portes, lorsque les zones urbanisées excèdent environ 300 mètres, il devient nécessaire d'agir ponctuellement sur la voirie, afin de rappeler au conducteur qu'il se trouve toujours en zone urbanisée et qu'il doit maintenir un comportement adapté. Ces aménagements, souvent ***ralentisseurs de vitesse***, sont idéalement implantés à des endroits stratégiques afin d'indiquer à l'automobiliste qu'il se passe quelque chose : petite placette, abords d'école, lisière commerciale,…

9.6.3.4 Fiche action : Aménagement d'un effet de porte – rue Vandervelde

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°28
		Aménagement d'un effet de porte Rue Emile Vandervelde	

Situation actuelle

Des vitesses excessives ont été observées au niveau des entrées de Marche-lez-Ecaussinnes, notamment sur la rue Emile Vandervelde. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est apparemment pas suffisante pour faire respecter la réglementation surtout si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En outre, ceci engendre des nuisances sonores ainsi qu'une insécurisation à l'entrée de Marche-lez-Ecaussinnes, avec la présence de zones habitées, et également d'écoles situées un peu plus loin.

Objectifs

Sécuriser les entrées de Marche-lez-Ecaussinnes

L'entrée en agglomération demande un effort particulier d'aménagement qui peut se traduite par la mise en place d'effets de porte visant à :
- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace non urbanisé à un espace urbanisé ;
- Inciter les conducteur à adapter leur conduite dès l'entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

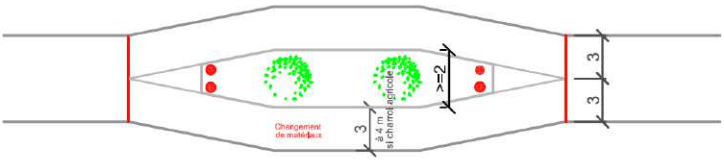
Mesures

Localisation de l'effet de porte à aménager (Google Map)

R. Vandervelde

Sur la rue Emile Vandervelde, nous proposons un dévoiement bilatéral avec berme centrale plantée. L'un des principes général est de réduire la largeur de la chaussée (visuellement ou matériellement) afin d'attirer l'attention de l'automobiliste et l'inciter à ralentir.

Dévoiement bilatéral avec berme centrale plantée



Les automobilistes entrent dans Marche-lez-Ecaussinnes à une vitesse excessive, car ils arrivent de la N57, voirie du réseau structurant limité à 90km/h.

Il s'agit ici de bien leur signaler qu'ils ne se trouvent plus sur une nationale mais se trouvent à l'approche d'une zone urbanisée avec habitation, école, commerces et qu'ils doivent donc impérativement ralentir et réduire leur vitesse à un maximum de 50 km/h.

En amont de ces effets de porte, il est conseillé d'aménager également ***une zone de transition***. Au sein de cette zone la vitesse est limitée à 70km/h et le traitement de la chaussée est différent de celui existant en rase campagne en terme de signalisation verticale et d'aménagement de voirie (accotement en dur, bordures, alignement, éclairage…)

Au-delà des effets de portes, lorsque les zones urbanisées excèdent environ 300 mètres, il devient nécessaire d'agir ponctuellement sur la voirie, afin de rappeler au conducteur qu'il se trouve toujours en zone urbanisée et qu'il doit maintenir un comportement adapté. Ces aménagements, souvent ***ralentisseurs de vitesse***, sont idéalement implantés à des endroits stratégiques afin d'indiquer à l'automobiliste qu'il se passe quelque chose : petite placette, abords d'école, lisière commerciale,…

9.6.3.5 Fiche action : Aménagement d'un effet de porte – rue de Familleureux

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°29
		Aménagement d'un effet de porte Rue de Familleureux	

Situation actuelle

Des vitesses excessives ont été observées au niveau des entrées de Marche-lez-Ecaussinnes, notamment sur la rue Familleureux. La simple présence de signalisation limitant la vitesse n'est apparemment pas suffisante pour faire respecter la réglementation surtout si le profil de la voirie permet aux automobilistes de rouler plus vite. En outre, ceci engendre des nuisances sonores ainsi qu'une insécurisation en entrée de Marche-lez-Ecaussinnes, avec la présence parfois d'écoles situées un peu plus loin.

Objectifs

Sécuriser les entrées de Marche-lez-Ecaussinnes

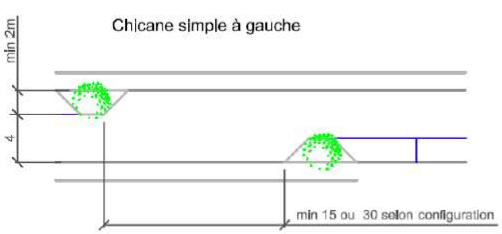
L'entrée en agglomération demande un effort particulier d'aménagement qui peut se traduite par la mise en place d'effets de porte visant à :
- Modérer les vitesses en entrée d'agglomération ;
- Marquer le changement d'environnement, depuis un espace non urbanisé à un espace urbanisé ;
- Inciter les conducteur à adapter leur conduite dès l'entrée en agglomération ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants.

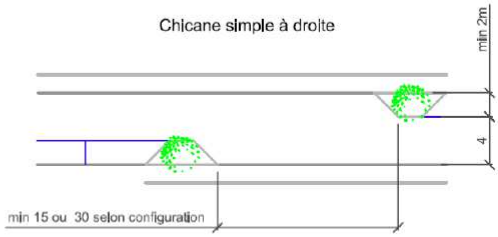
Mesures

Localisation de l'effet de porte à aménager (Google Map)

Rue de Famillereux

Sur la rue de Famillereux, nous proposons un dévoiement bilatéral sous forme de chicane. L'un des principes général est de réduire la largeur de la chaussée (visuellement ou matériellement) afin d'attirer l'attention de l'automobiliste et l'inciter à ralentir.





Sur la rue de Famillereux, les automobilistes sont en situation agglomérée depuis un certain temps avec un profil de voirie plus locale. Leur vitesse observée moins excessive permet de proposer un aménagement légèrement moins conséquent qui aura une toute aussi grande efficacité vue le contexte.

En amont de ces effets de porte, il est conseillé d'aménager également ***une zone de transition***. Au sein de cette zone la vitesse est limitée à 70km/h et le traitement de la chaussée est différent de celui existant en rase campagne en terme de signalisation verticale et d'aménagement de voirie (accotement en dur, bordures, alignement, éclairage…)

Au-delà des effets de portes, lorsque les zones urbanisées excèdent environ 300 mètres, il devient nécessaire d'agir ponctuellement sur la voirie, afin de rappeler au conducteur qu'il se trouve toujours en zone urbanisée et qu'il doit maintenir un comportement adapté. Ces aménagements, souvent ***ralentisseurs de vitesse***, sont idéalement implantés à des endroits stratégiques afin d'indiquer à l'automobiliste qu'il se passe quelque chose : petite placette, abords d'école, lisière commerciale,…

9.6.3.6 Fiche action : Aménagement des abords de la gare de Marche-lez-Ecaussinnes

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°30
		Réaménagement des abords de la gare de Marche-lez-Ecaussinnes	

Situation actuelle

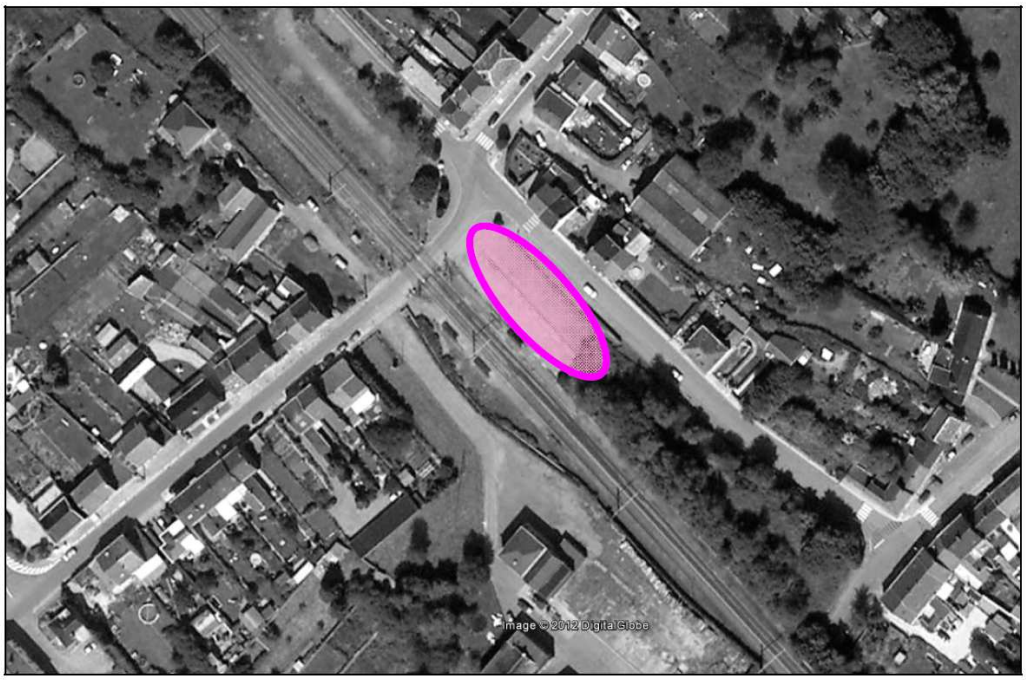
La halte de Marche-lez-Ecaussinnes propose un minimum de services aux usagers (parkings voitures et vélos réduits, non sécurisés, non formalisés, un matériel urbain peu présent et détérioré) avec un aménagement de la halte, des traversées et du carrefour à proximité extrêmement sommaires, comme nous l'avions exposé dans la phase 1 du diagnostic.
Le PCM est l'occasion d'apporter une attention particulière dans l'amélioration qualitative des conditions d'accueil, d'attente des voyageurs de la halte de Marche.

Vues actuelles des abords de la gare à réaménager

Objectifs

Sécuriser les abords de la gare pour les modes doux.
Faciliter l'intermodalité en gare.
Améliorer la convivialité de la gare.

Zone d'intervention



Mesures

Le réaménagement proposé à la gare de Marche-lez-Ecaussinnes vise à délimiter par un marquage au sol l'espace de stationnement voitures ainsi qu'à proposer un stationnement vélos protégé, type boxes.

Le reste de l'espace inutilisé pourra bénéficier d'une réflexion paysagère afin d'avoir une zone verte plantée.

Afin de faciliter les correspondances entre le train et le bus, l'arrêt de bus devra être déplacé vers le début de la rue du Chemin de Fer. En effet actuellement, il se trouve plus proche de la fin de la rue, vers le carrefour rue du Chemin de fer # rue Emile Vandervelde.

Au niveau de l'arrêt de bus déplacé pourra être créé un escalier dans le but d'améliorer et de raccourcir le parcours entre l'arrêt de bus et les quais de la halte.

9.6.3.7 Fiche action : Réaménagement de la rue de l'Avedelle

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012 Fiche action n°31 **Réaménagement de la rue de l'Avedelle**

Situation actuelle

La rue de l'Avedelle permet de relier Marche-lez-Ecaussinnes à Ecaussinnes. Il s'agit donc d'une voirie majeure du réseau viaire de la commune.
Cette voirie a d'ores-et-déjà fait l'objet de récentes interventions visant à réduire les vitesses et à sécuriser les déplacements à vélo.
Cependant, un tronçon de cette voirie demeure encore relativement dangereux. Un virage est fortement marqué et les automobilistes s'y engagent trop vite, générant ainsi des situations d'insécurité pour les différents usagers de la voirie.

Rue de l'Avedelle – d'Ecaussinnes vers Marche-lez-Ecaussinnes

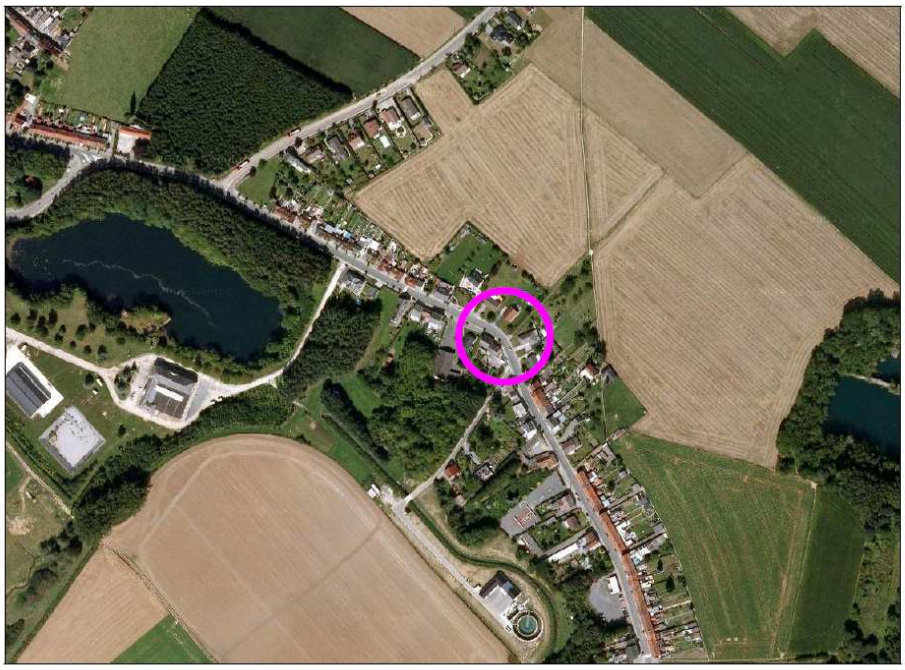
Rue de l'Avedelle – de Marche-lez-Ecaussinnes vers Ecaussinnes

Vues actuelles du virage accidentogène

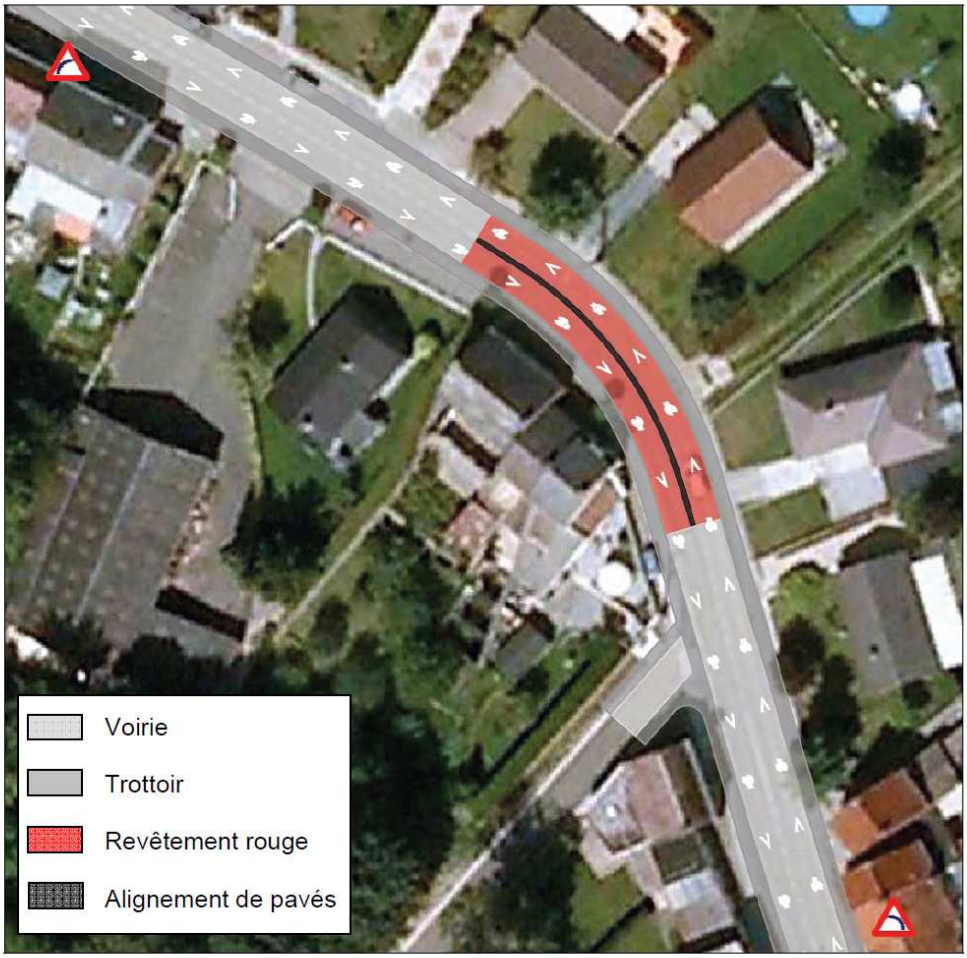
Objectifs

La sécurisation de ce tronçon de la rue de l'Avedelle doit permettre de sécuriser complètement les liaisons entre Marche et Ecaussinnes. Cette sécurisation doit être effective aussi bien pour les déplacements motorisés que pour les déplacements doux (marche et vélo). En effet, le vélo représente une solution pertinente et intéressante pour relier ces deux noyaux villageois puisque les distance à parcourir sont relativement courtes : environ 3 km pour relier la place de Marche à la gare d'Ecaussinnes ou la Grand'Place.

Zone d'intervention



Mesures



L'intervention proposée ici vise à faire ralentir les automobilistes. Deux moyens sont ainsi mis en œuvre pour obtenir ce résultat.

Le revêtement sera de couleur rouge au niveau du virage afin de signaler aux automobilistes de la présence d'un événement. Cette signalisation horizontale s'accompagnera d'un renforcement de la signalisation verticale. En effet, actuellement, seul un panneau indique ce virage en direction de Marche. Ce panneau est peu visible car il est implanté derrière un arbre, son efficacité est donc limitée. Il est donc proposé de repositionné ce panneau et d'en implanter un nouveau en direction d'Ecaussinnes.

La mise en œuvre d'un alignement de pavés franchissable est également préconisée afin de diminuer la largeur de voirie utilisable et d'inciter les automobilistes à réduire leur vitesse. De plus, ce dispositif permet de mieux guider les automobilistes et évite que certains d'entre eux empiètent sur l'autre bande de circulation au risque de se retrouver face à face avec un véhicule venant dans l'autre direction.

La rue de l'Avedelle correspond à une liaison cyclable prioritaire car elle permet de relier Marche à Ecaussinnes. L'aménagement cyclable préconisé ici prend la forme de bandes cyclables suggérées car il s'agit d'une zone urbaine où la vitesse est limitée à 50 km/h.

9.6.3.8 Fiche action : Aménagement du carrefour entre la rue de Nivelles et la rue des Champs

agora ETUDES **PCM d'Ecaussinnes**	**Phase 2 : Propositions**	02/2012	Fiche action n°32
		Aménagement du carrefour Rue de Nivelles # Rue des Champs	

Situation actuelle

Le carrefour rue de Nivelles # rue des Champs manque de visibilité et n'est donc pas sécurisant.
Or les automobilistes de la rue de Nivelles ont tendance à rouler plus rapidement, vu qu'ils se trouvent sur a voirie prioritaire (la rue des Champs possède un cédez le passage) et que nous nous trouvons hors agglomération.

Objectifs

Sécuriser la traversée carrefour en marquant plus clairement et plus fortement les girations des véhicules afin que ces derniers se trouvent en situation de devoir diminuer fortement leur vitesse pour effectuer leur tourne-à-droite/gauche.

Mesures

Localisation du carrefour à aménager (Google Map)

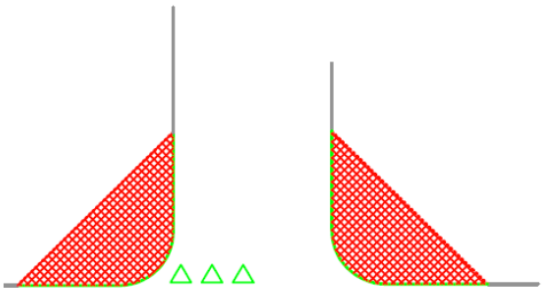
Carrefour depuis la rue des Champs

Carrefour depuis la rue de Nivelles

Carrefour depuis la rue de Nivelles

Les rétrécissements de voirie aux carrefours permettent d'éviter que les véhicules ne coupent leur trajectoire dans des manœuvres, principalement de tourne-à-droite.
La réduction du rayon de courbure de la trajectoire possible force le véhicule à effectuer sa manœuvre lentement.
Ceci rend d'une part la visibilité meilleure, tout en forçant l'automobiliste à effectuer une manœuvre à 90°, dans un sens comme dans l'autre, et de réduire par ce fait sa vitesse.

Rétrécissement bilatéral



Ile st souvent utile de laisser un by-pass pour les cyclistes er les piétons qui évitent le rétrécissement et gardent le parcours le plus court

9.6.3.9 Fiche action : Aménagement des abords d'écoles à Marche

Marche-lez-Ecaussinnes compte trois écoles au total. Dans notre diagnostic, nous avons étudié les abords de chaque école d'Ecaussinnes, celles-ci y compris.

Il s'avère que les abords des deux écoles situées rue de l'Avedelle possèdent des aménagements de qualité. Enfin, les abords de la troisième école (Ecole libre maternelle Saint-Géry) située sur Emile Vandervelde vont bénéficier du réaménagement de la rue envisagé parallèlement à celui de la place de Marche (*Cf. annexe III*).

C'est la raison pour laquelle, nous ne proposons pas de fiche action pour les écoles de Marche-lez-Ecaussinnes, car elles ont déjà ou vont avoir grâce à des travaux prévus un aménagement de leurs abords de qualité.

10 Planification des interventions

N°	Mesure	Paragraphe	Quand			Qui					mesure(s) liée(s)
			- de 3 ans	3 - 6 ans	6 ans et +	Ecaussinnes	SPW routes	SPW AT	TEC	SNCB	agora ETUDES PCM Ecaussinnes
	Réseau routier : mise en œuvre de la hiérarchie										
1	Réaménagement de l'axe rue Anselme Mary - rue Belle Tête - chaussée de Braine	9.1.1	court	moyen	long	x	x	x	x	x	*fiche action n°18 : Réaménagement des carrefours sur la N532*
	Réseau routier : mise en œuvre de la catégorisation										
2	Aménager et sécuriser les entrées et sorties de villages	9.2.1	court	moyen	long	x	x		x		
3	Mise en œuvre de zones à vitesse modérée : zone 30 et zone résidentielle	9.2.2	court	moyen	long	x	x		x		
	Stationnement										
4	Organisation du stationnement pour PMR	9.3.1	court			x					
	Modes doux										
5	Aménagements cyclables type	9.4.1	court	moyen	long	x	x	x			
6	Aménagement du RAVeL	9.4.2	court	moyen		x	x	x			
7	Aménagement des traversées du RAVeL	9.4.3	court	moyen		x	x	x			*fiche action n°1 : Réaménagement de l'axe rue Anselme Mary - rue Belle Tête - chaussée de Braine*
8	Implantation de parkings vélo	9.4.4	court			x					
	Transport en commun										
9	Mise en accessibilité des lignes de bus pour tous	9.5.1	court	moyen		x	x		x		
	Circulation, stationnement et modes doux : intervention dans les villages										
11	Réaménagement de l'avenue de la Déportation	9.6.1.4	court	moyen		x			x		*fiche action n°14 : Réaménagement des abords de la gare d'Ecaussinnes*
12	Réaménagement de la rue Camille Duray	9.6.1.5	court	moyen		x			x		*ficha action n° 6 : Aménagement du RAVeL* *fiche action n°14 : Réaménagement des abords de la gare d'Ecaussinnes*
13	Aménagement d'une passerelle réservée aux modes doux au dessus de la N57	9.6.1.6		moyen	long	x	x	x			
14	Réaménagement des abords de la gare d'Ecaussinnes	9.6.1.7	court	moyen		x			x	x	*fiche action n° 6 : Aménagement du RAVeL* *fiche action n°11 : Réaménagement de l'avenue de la Déportation* *fiche action n° 12 : Réaménagement de la rue Camill Duray*
15	Réaménagement des abords de l'Ecole Fondamentale Mixte du Sud (rue Arthur Pouplier)	9.6.1.8	court			x			x		
16	Réaménagement des abords de l'école libre du Sacré Cœur (rue Anselme Mary)	9.1.6.9	court			x					*fiche action n°1 : Réaménagement de l'axe rue Anselme Mary - rue Belle Tête - chaussée de Braine*
17	Réaménagement des carrefours sur la N532	9.1.6.10	court			x	x				*fiche action n°1 : Réaménagement de l'axe rue Anselme Mary - rue Belle Tête - chaussée de Braine*
18	Aménagement d'un effet de porte – rue d'Henripont	9.6.2.3	court			x					*fiche action n°2 : Aménager et sécuriser les entrées et sorties de villages*
19	Aménagement d'un effet de porte – rue de la Folie	9.6.2.4	court			x			x		*fiche action n°2 : Aménager et sécuriser les entrées et sorties de villages*
20	Aménagement d'un effet de porte – rue de l'Espinette	9.6.2.5	court			x					*fiche action n°2 : Aménager et sécuriser les entrées et sorties de villages*
21	Réaménagement du carrefour des rues de Noires-Terres # Camille Duray # des Carrières de l'Avedelle # Beaugrand	9.6.2.6	court			x			x		
22	Réaménagement des abords du foyer culturel	9.6.2.7	court			x		x	x		
23	Aménagement du carrefour rue de la Haie # rue des Otages # rue St Roch	9.6.2.8	court			x			x		
24	Aménagement du carrefour rue de l'Espinette # rue de Ronquières # rue de la Follie # rue de Triboureau	9.6.2.9	court			x			x		
25	Réaménagement des abords de l'Ecole O. Bouton (rue de Soignies)	9.6.2.10	court			x					
26	Réaménagement des abords de l'Ecole Saint-Rémy (rue de l'Eglise)	9.6.2.11	court			x					
27	Aménagement d'un effet de porte – rue de Nivelles	9.6.3.3	court			x					*fiche action n°2 : Aménager et sécuriser les entrées et sorties de villages*
28	Aménagement d'un effet de porte – rue Emile Vandervelde	9.6.3.4	court			x					*fiche action n°2 : Aménager et sécuriser les entrées et sorties de villages*
29	Aménagement d'un effet de porte – rue de Famille-reux	9.6.3.5	court			x			x		*fiche action n°2 : Aménager et sécuriser les entrées et sorties de villages*
30	Aménagement des abords de la gare de Marche-lez-Ecaussinnes	9.6.3.6	court	moyen		x			x	x	
31	Réaménagement de la rue de l'Avedelle	9.6.3.7	court			x					
32	Aménagement du carrefour rue de Nivelles # rue des Champs	9.6.3.8	court			x					

11 Services en mobilité

11.1 Plans de déplacements scolaires (PDS)

Comme précisé dans le diagnostic (phase 1 du PCM), la gestion de la mobilité scolaire est devenue nécessaire. D'après l'enquête nationale des Belges, près de 30% des déplacements quotidiens un jour ouvrable se font à partir de, ou, vers l'école dans les villes et villages wallons.

Lors du diagnostic l'enquête scolaire avait permis de déterminer la part d'utilisation de chaque mode de transport pour se rendre et revenir de l'école.
La voiture est le mode de transport dominant tant à l'aller qu'au retour avec respectivement 60% et 57%.
La marche à pied se classe comme second mode de transport et regroupe 30% des écoliers à l'aller et 31% au retour.
Enfin, le transport scolaire reste marginal par rapport à la voiture et à la marche à pied car il regroupe entre 6 et 8%

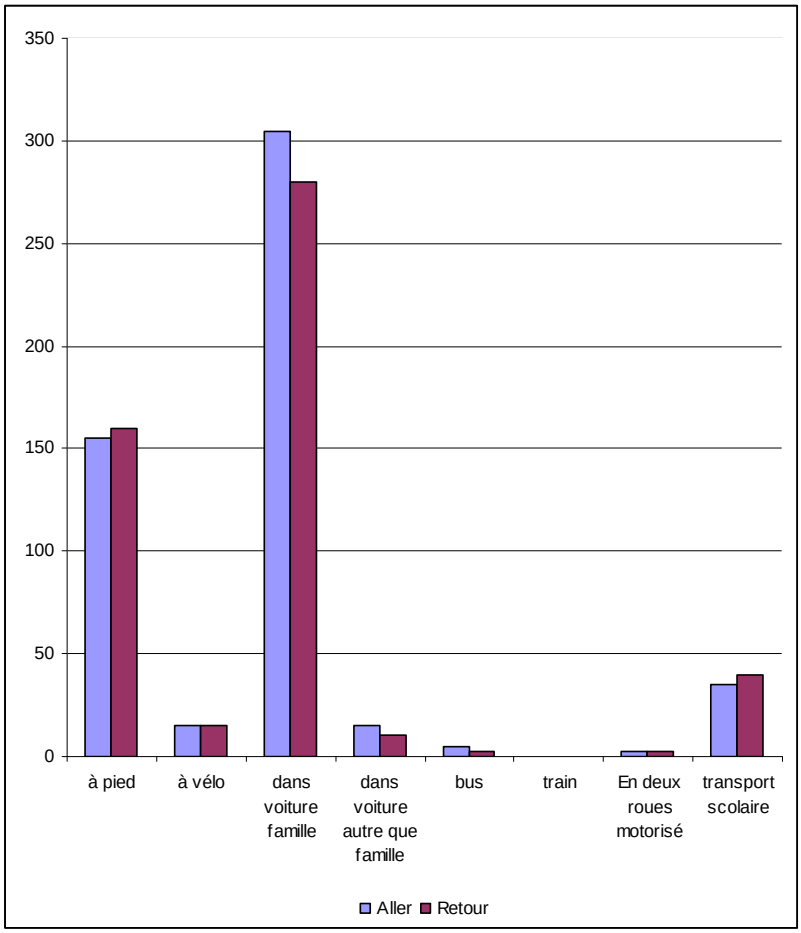


Figure 10 Moyen de déplacement principal

D'autre part, les déplacements scolaires se concentrent en heure de pointe et accentuent donc les phénomènes de congestion.

La mobilité scolaire constitue donc un enjeu majeur dans l'ensemble du système de mobilité. Si l'on parvient à réorienter les déplacements scolaires vers d'autres modes de transport que la voiture, on pourra améliorer sensiblement la mobilité dans les agglomérations, aux heures de pointe.

Plusieurs enquêtes ont montré que les parents préféraient conduire leurs enfants à l'école en voiture, notamment par crainte de l'insécurité créée par la voiture. Cette logique génère donc une spirale : l'insécurité incite les parents à conduire leurs enfants à l'école en voiture ; plus de voitures créent plus d'insécurité, qui renforce la propension à utiliser la voiture, …

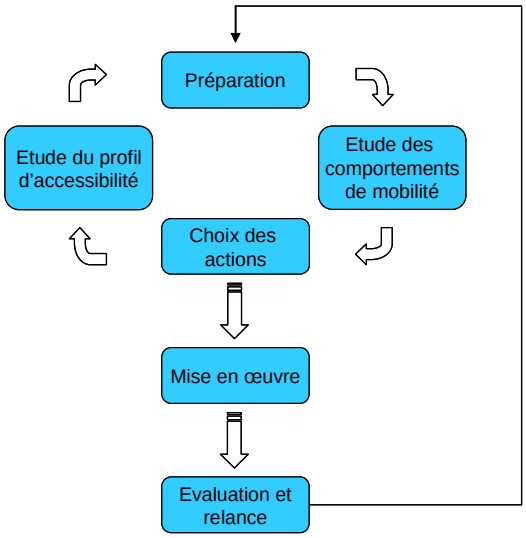
La mise en place d'une mobilité responsable à grande échelle (et notamment au niveau des écoles en développant des Plans de Déplacements Scolaires (PDS)) devrait permettre de briser cette spirale.

Les objectifs des PDS sont :

- Sensibiliser et éduquer le public scolaire à la sécurité sur le chemin de l'école ;
- Evaluer et modifier les aménagements ;
- Utiliser aux mieux les différents modes de déplacement. En limitant l'utilisation de la voiture et en faisant la promotion du vélo et de la marche, on peut :
    - améliorer la santé et la sécurité des personnes fréquentant l'école et des riverains ;
    - améliorer le cadre de vie de l'école ;
    - développer un comportement citoyen auprès des élèves dans une optique éducative et pédagogique ;
    - …

LA MISE EN ŒUVRE

Les étapes devant être mises en place pour la réalisation d'un PDS sont reprises dans le graphique ci-dessous :



Il existe plusieurs types d'actions possibles :

- Les actions sur les infrastructures et équipements : mise en place de rampe, casses vitesses…
- Les actions de sensibilisation et d'éducation : information aux parents, journée vélo,…
- Les actions sur l'organisation des déplacements scolaires : rangs à pied, à vélo, covoiturage…

LES ACTEURS

Les écoles constituent les acteurs principaux pour la mise en place des déplacements scolaires. En effet, chacune à comme devoir la prise en compte des déplacements de l'ensemble de ses élèves entre le domicilie et l'école. Par la réalisation des actions proposées ci-dessus, celle-ci pourra contribuer à une meilleure gestion de la mobilité de ses élèves et par la suite, une meilleure sécurité sur le trajet de l'école.

Pour aider les écoles dans la réalisation de ces PDS, deux mesures ont été prises :

D'un point de vue financier, un décret du financement sous forme de crédits d'impulsions a été mis en place par le gouvernement et approuvés le 1 avril 2004.

D'un point de vue mise en œuvre, une série de partenaires actifs ont été désignés sur l'ensemble du territoire wallon. Des associations existent également et peuvent intervenir lors de la réalisation des PDS. Pour connaître l'ensemble de ces partenaires, le Service Public de Wallonie (SPW) a mis en place un site Internet à l'adresse suivante : http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/planification_realisations/pds/. En plus de donner la liste de ces partenaires, ce site renferme toutes les informations nécessaires à la réalisation d'un PDS.

11.2 Plans de déplacements d'entreprises (PDE)

Sur le territoire communal, plusieurs entreprises sont soumises au Plan de Déplacements d'Entreprise. En effet, cette démarche est obligatoire pour les entreprises regroupant plus de 100 salariés sur un même site. Ce sont donc les entreprises du zoning qui sont, à l'échelle communale, concernées.

La mise en place de PDE ou de PMZA (plan de mobilité de zone d'activité) sur ces sites aura obligatoirement des répercussions sur la mobilité qu'ils génèrent à proximité et donc sur le territoire communal étudié.

POURQUOI UN PDE ?

Pour résoudre des problèmes concrets :

- Difficultés de déplacements domiciles – travail pour les employés ;
- Difficulté d'accès au site pour les visiteurs et les livraisons ;
- Manque de places de stationnement ;
- Manque de surface pour s'agrandir.

Et pour proposer des solutions :

A l'employeur :

- Meilleur climat social ;
- Recrutements plus faciles et limitation du renouvellement accéléré du personnel ;
- Moindre besoin de surfaces affectées au stationnement ;
- Rationalisation des dépenses liées au transport ;
- Accessibilité au site améliorée pour les visiteurs ;
- Meilleure image de l'entreprise.

A l'employé :

- Réduction de la fatigue et du stress liés aux déplacements ;
- Diminution des dépenses de transport ;
- Amélioration de la qualité de vie.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le plan de déplacements d'entreprise est destiné à faire évoluer les déplacements liés à l'activité de l'entreprise (déplacements des salariés, des visiteurs, livraisons) dans l'optique de favoriser une mobilité durable, c'est-à-dire soutenable économiquement et favorable sur les plans sociaux et environnementaux.

Structure d'un PDE :

Le PDE est composé de quatre phases :

- **L'inventaire** : il permet d'initier une réflexion collective et organisée sur la mobilité de l'entreprise. Non seulement on dispose ainsi d'un guide pour la mise en œuvre, mais aussi d'un instrument de mesure des résultats. Cela permet d'évaluer les acquis, d'en tirer les leçons pour l'avenir, et de communiquer les résultats intéressants tant en interne que hors de l'entreprise.
- **Le diagnostic** : il permet de connaître le profil de mobilité de l'entreprise, sa situation par rapport aux autres sociétés du quartier ou de la région. C'est l'occasion d'identifier les freins, mais aussi les atouts à la mise en œuvre d'un PDE.
- Définition des **objectifs** : à partir du diagnostic et à traduire par des **actions concrètes**. En fonction des attentes de l'entreprise et de son personnel, une large palette d'intervention est possible, allant des mesures ponctuelles au plan d'ensemble, qui peut être mis en œuvre sur une période plus ou moins longue.
- Le **suivi et l'évaluation** : les services de vente et de marketing savent bien que rien n'est jamais acquis. Il faut donc continuer à prévoir des actions renouvelées, un suivi et une évaluation, par exemple annuellement, et présenter les résultats obtenus.

EXEMPLES D'ACTIONS

Parmi les solutions proposées dans le cadre du PDE :

Les transports en commun :

- Gratuité des transports en commun ;
- Mise en place d'une navette de minibus pour les déplacements professionnels entre les bâtiments et vers certaines gares ;
- Intervention financière dans le déplacement entre le domicile et le lieu de départ du transport en commun.

Voitures privées, covoiturage, vanpooling (covoiturage avec camionnette ou minibus) :

- Prise en charge des frais de stationnement à la gare ;
- Encouragement du covoiturage : stationnement gratuit pour les véhicules utilisés par le covoiturage.

Vélo :

- Indemnité spécifique, mise à disposition de douches et de casiers pour les piétons, cyclistes et motards ;
- Mise à disposition de vélos de société pour l'usage professionnel ;
- Création de pistes cyclables ;
- Contrôle gratuit de la sécurité des vélos.

Horaires :

- Régime particulier pour les travailleurs à horaire décalé ou occupés dans un bâtiment difficilement accessibles en transports en commun ;
- Télétravail.

LES ACTEURS

Si une entreprise désire élaborer un Plan de Déplacements, et ainsi participer activement à une mobilité durable, les différents acteurs susceptibles d'être concernés sont :

- Le SPW
- Le SRWT
- Les TEC
- La SNCB
- L'Union Wallonne des Entreprises
- Les communes
- Les intercommunales

Les PDE relatifs aux zonings (PMZA) bénéficient de financements extérieurs pour l'élaboration de l'étude (Région Wallonne et intercommunales).

12 Remarques issues de l'enquête publique

Le tableau suivant reprend les remarques qui nous ont été transmises dans le cadre de l'enquête publique relative au présent rapport.

Les remarques sont classées par type :

- Voirie / circulation
- Stationnement
- Transports en commun
- Modes doux
- Mobilité scolaire

De	Date	Coordonnées	Thème	Lieu / sujet	Description	Remarque	Modification du rapport
Christophe BRISME	20 avril 2012	christophe.brisme@belgacom.net	Modes doux	Ecaussinnes / Cavaliers	Prise en compte des cavaliers et notamment dans l'entretien des sentiers (existants et/ou à créer) : élagage à une hauteur minimum de 2,5 m. Cas des sentiers partant de la ferme Delcourt vers la ferme des Croisettes et qui travers la rue Plume-Coq.	L'entretien des sentiers par la commune doit prendre en compte les cavaliers.	
Christophe BRISME	20 avril 2012	christophe.brisme@belgacom.net	Modes doux	Ecaussinnes / Sentiers	La commune doit récupérer les chemins qui ont été accaparés par des particuliers. Cas du sentier partant de la rue du Chemin de Fer et aboutissant à la rue Pré Sabot.	Le groupe sentier de la CCATM a entrepris un recensement des sentiers praticables sur la commune et identifie si des sentiers ont été privatisés.	
Alain VAN DAELE	21 avril 2011	Rue Jean Jaurès 67 7190 Ecaussinnes	Modes doux	Ecaussinnes / Vélo électrique	Si les distances apparaissent effectivement comme courtes, rien n'est plat à Ecaussinnes. Problème pour certaines personnes de faire du vélo. Proposition d'une prime communale substantielle pour l'acquisition de vélos à assistance électrique.	Accord du bureau d'études. Proposition à valider par la commune.	
Alain VAN DAELE	21 avril 2011	Rue Jean Jaurès 67 7190 Ecaussinnes	Circulation	Ecaussinnes / Régimes de vitesse	Excepté pour les cas de présence d'écoles ou de zones résidentielles, il apparaît qu'actuellement la simple mais difficile observance du code de la route serait suffisante.	Les régimes de vitesse préconisés par le PCM visent à adapter pleinement les vitesses pratiquées avec la hiérarchie et la fonction de chaque voirie ainsi que le contexte urbaine environnant (abords d'écoles, équipements, etc.).	
Alain VAN DAELE	21 avril 2011	Rue Jean Jaurès 67 7190 Ecaussinnes	Stationnement	Ecaussinnes / Stationnement	Les stationnements en chicane doivent être bien localisés en rapport avec une situation particulière car, dans le cas contraire, il y aura manifestement une perte de places sans qu'il ne soit établi que cela réduira la vitesse.	L'aménagement de stationnement en chicane nécessite en effet d'être adapté au contexte dans lequel il s'insère. Le bon aménagement de ce dispositif (distance adéquate entre les deux dévoiements) permettra de garantir son bon fonctionnement, à savoir la formalisation d'emplacements de stationnement et la réduction des vitesses.	
Alain VAN DAELE	21 avril 2011	Rue Jean Jaurès 67 7190 Ecaussinnes	Circulation	Ecaussinnes / Sens de circulation	Pour ce qui est de la mise en place de certains sens uniques, leur utilité n'est franchement pas démontrée.	Le PCM ne préconise aucun changement des sens de circulation sur le territoire communal. Dans le cadre de l'intervention sur la N532, les différentes possibilités de modifications des sens de circulation ont été étudiées mais aucune d'entre elles n'apporte une solution satisfaisante. Par conséquent, le réaménagement complet de la N532 a été envisagé.	
Alain VAN DAELE	21 avril 2011	Rue Jean Jaurès 67 7190 Ecaussinnes	Modes doux	Ecaussinnes / Cheminements piétons	S'il est bien de parler de cheminements piétons de qualité, quelle en est la définition ?	Les cheminements piétons de qualité se caractérisent par des largeurs confortables (1,50 m minimum) et par un revêtement praticable (pas de dégradation) pour l'ensemble des usagers et notamment les PMR.	
Alain VAN DAELE	21 avril 2011	Rue Jean Jaurès 67 7190 Ecaussinnes	Modes doux	Ecaussinnes / Cheminements piétons	Il serait utile de créer des trottoirs là où il n'y en a pas et d'améliorer ou réparer ceux qui sont dans un état déplorable.	Accord du bureau d'études. Le planning de réalisation ou de réfection des trottoirs doit être fixé par la commune en intervenant principalement dans les rayons d'attractivité des différents pôles de la commune : écoles, gares, équipements, commerces, services,…	
Alain VAN DAELE	21 avril 2011	Rue Jean Jaurès 67 7190 Ecaussinnes	Modes doux	Ecaussinnes / Personnes à Mobilité Réduite	Lors des franchissements de carrefours avec ou sans passage protégé, proposition d''abaissement des bordures en pensant aux personnes à mobilité réduite ou utilisant un fauteuil ou encore tout simplement des poussettes d'enfants.	Le PCM recommande la systématisation des dispositifs facilitants les déplacements des personnes à mobilité réduite → cf. chapitre « 8.2.2 Cheminements piétons ».	
Alain VAN DAELE	21 avril 2011	Rue Jean Jaurès 67 7190 Ecaussinnes	Modes doux	Ecaussinnes / Sentiers	L'entretien et la rénovation des sentiers sont un facteur attrayant.	La commune doit entretenir les sentiers afin qu'ils soient praticables tout au long de l'année. De plus, le groupe sentier de la CCATM a entrepris un recensement des sentiers praticables sur la commune.	
Alain VAN DAELE	21 avril 2011	Rue Jean Jaurès 67 7190 Ecaussinnes	Modes doux	Ecaussinnes / Sécurisation des abords d'écoles	La sécurité à proximité des passages protégés et des écoles doit être une priorité.	Le PCM a proposé un réaménagement des abords de chacune des écoles de la commune, exception faite des projets de réaménagement prévus par la commune et des aménagements de qualité comme dans la rue de l'Avedelle à Marche.	

De	Date	Coordonnées	Thème	Lieu / sujet	Description	Remarque	Modification du rapport
Alain VAN DAELE	21 avril 2011	Rue Jean Jaurès 67 7190 Ecaussinnes	Modes doux	Ecaussinnes / Sécurisation des abords d'écoles	Pour l'école libre du Sacré Cœur, une diminution de la largeur de la voirie avec un plateau surélevé réglementaire serait plus efficace que l'existant.	Le PCM préconise ici une chaussée plus réduite qu'actuellement et présentant un angle plus marqué pour obliger les automobilistes à ralentir. Le plateau n'a pas été retenu ici pour éviter la répétition trop contraignante de ce type d'aménagement avec les carrefours de la rue Anselme Mary.	
Alain VAN DAELE	21 avril 2011	Rue Jean Jaurès 67 7190 Ecaussinnes	Aménagements de voirie	Ecaussinnes / Profil de voirie	Attention à la réduction de la chaussée à 3 mètres car il y a un passage régulier de charrois dans le quartier central pour desservir les supermarchés. Ces camions présentent une largeur de près de 2,5m. N'oublions pas le charroi agricole qui arpente régulièrement les rues du village.	Le PCM propose une voirie de 3 mètres uniquement pour l'avenue de la Déportation. Dans ce cas précis, la berme centrale est franchissable et les poids-lourds peuvent, si besoin, empiéter dessus. De plus, pour les voiries à sens unique, la largeur minimale de voirie est de 4 m pour permettre le passage des véhicules d'urgence.	
Alain VAN DAELE	21 avril 2011	Rue Jean Jaurès 67 7190 Ecaussinnes	Modes doux	Ecaussinnes / Promotion des modes doux	Il manque une initiation au code de la route, en matière d'utilisation du vélo, identification, explications et reconnaissance de panneaux routiers, place sur la chaussée.	L'éducation au vélo intègre implicitement l'apprentissage au code de la route.	Précision apportée au rapport
Laurent VANCUTSEM et Colette LEROY	22 avril 2012	Rue de Waugenée, 19 C 7190 Ecaussinnes laurent.vancutsem@gmail.com	Transports en commun	Ecaussinnes / Proxibus	Mettre en place un dispositif de type Proxibus principalement le mercredi (marché, accès aux administrations communales, bibliothèques, banques, commerces locaux,…) et autres moments comme festivités locales, activités culturelles…	Proposition abordée dans le chapitre « 7.1.3. Réseau de transports en commun interne à la commune ».	
Laurent VANCUTSEM et Colette LEROY	22 avril 2012	Rue de Waugenée, 19 C 7190 Ecaussinnes laurent.vancutsem@gmail.com	Transports en commun	Ecaussinnes / Taxi social	Initier un taxi social (exemple de Rapidess – initiative de l'asbl Le Quinquet à Soignies) pour les personnes à mobilité réduite : possibilité de projet en économie sociale, engagement de poste PTP.	Proposition abordée dans le chapitre « 7.1.3. Réseau de transports en commun interne à la commune ». La prise en charge des personnes à mobilité réduite peut s'effectuer directement par la navette interne à la commune ou par un service de taxi social	
Laurent VANCUTSEM et Colette LEROY	22 avril 2012	Rue de Waugenée, 19 C 7190 Ecaussinnes laurent.vancutsem@gmail.com	Transports en commun	Quartier de la Gare et Quartier Central / Infrastructures	Abris bus à la gare et à la Grand'Place pour les jeunes et autres qui attendent les bus vers Soignies, Nivelles,…	Ces arrêts sont, en effet, à équiper d'abris bus pour améliorer le confort des usagers	Précision apportée à la fiche action « Réaménage-ment des abords de la gare d'Ecaussinnes »
Laurent VANCUTSEM et Colette LEROY	22 avril 2012	Rue de Waugenée, 19 C 7190 Ecaussinnes laurent.vancutsem@gmail.com	Modes doux	Quartier de la Gare / Stationnement pour vélos	Installer des garages vélos à la gare.	Un parking à vélos sécurisé est envisagé à la gare → cf. fiches action « Aménagement de parking vélos » et « Aménagement des abords de la gare d'Ecaussinnes ».	
Laurent VANCUTSEM et Colette LEROY	22 avril 2012	Rue de Waugenée, 19 C 7190 Ecaussinnes laurent.vancutsem@gmail.com	Modes doux	Quartier de la Gare / Rabattement vers la gare	Revitaliser les sentiers d'accès à la gare.	Le sentier reliant la gare et la rue Bel Air sera amélioré dans le cadre de l'aménagement du RAVeL. De plus, les cheminements piétons en accès à la gare sont fortement améliorer → cf. fiches action « Aménagement du RAVeL », « Aménagement de l'avenue de la Déportation » et « Aménagement de la rue Camille Duray ».	
Laurent VANCUTSEM et Colette LEROY	22 avril 2012	Rue de Waugenée, 19 C 7190 Ecaussinnes laurent.vancutsem@gmail.com	Modes doux	Ecaussinnes / Sens Unique Limité	Mettre en place des sens uniques pour vélo avec signalisation au sol, principalement pour l'accès aux écoles (exemple Rue du Docteur Bureau).	Le PCM recommande l'adaptation des sens uniques en sens uniques limités dès lors que la sécurité des usagers est garantie → cf. chapitre « 8.1.3 Propositions d'itinéraires (cyclables) » et fiche action « Aménagements cyclables ».	
Laurent VANCUTSEM et Colette LEROY	22 avril 2012	Rue de Waugenée, 19 C 7190 Ecaussinnes laurent.vancutsem@gmail.com	Modes doux	Ecaussinnes / Stationnement pour vélos	Emplacements de parkings vélos aux bâtiments communaux (maison communale, bibliothèque,…).	Proposition énoncée dans le PCM → cf. fiche action « Aménagement de parking vélos ».	

De	Date	Coordonnées	Thème	Lieu / sujet	Description	Remarque	Modification du rapport
Laurent VANCUTSEM et Colette LEROY	22 avril 2012	Rue de Waugenée, 19 C 7190 Ecaussinnes laurent.vancutsem@gmail.com	Modes doux	Ecaussinnes / RAVeL	Importance des lignes 106 et 107 pour relier les différents points de la commune, continuité à donner à la ligne 107 vis-à-vis de la partie déjà réalisée sur Braine-le-Comte.	Propositions énoncées dans le PCM → cf. fiche action « Aménagement du RAVeL ».	
Laurent VANCUTSEM et Colette LEROY	22 avril 2012	Rue de Waugenée, 19 C 7190 Ecaussinnes laurent.vancutsem@gmail.com	Modes doux	Ecaussinnes / Traversée de la N57	Créer des traversées sécurisées de la N57 (exemple du rond-point chemin de Nivelles pour l'accès à Soignies).	Le PCM préconise des franchissements cyclables de la N57 → cf. chapitre « 8.1.3 Propositions d'itinéraires (cyclables) » et fiches action « Aménagement du RAVeL » et « Aménagement d'une passerelle réservée aux modes doux au-dessus de la N57 ». Concernant spécifiquement la liaison vers Soignies, le PCM préconise un raccordement sur la liaison préconisée par le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie qui emprunte le chemin de Nivelles. La traversée de la N57 s'effectue de manière totalement sécurisée, le chemin de Nivelles passant sous la N57. Ainsi, entre Ecaussinnes et Soignies, l'itinéraire est : rue de Profondrieux, chemin du bois de Profondrieux, chemin Royal, chemin de Nivelles.	
Laurent VANCUTSEM et Colette LEROY	22 avril 2012	Rue de Waugenée, 19 C 7190 Ecaussinnes laurent.vancutsem@gmail.com	Modes doux	Ecaussinnes / Sensibilisation	Valoriser les plans des itinéraires cyclables.	De la même manière que pour les sentiers praticables, un plan reprenant les itinéraires cyclables peut être développé sur la commune.	
Laurent VANCUTSEM et Colette LEROY	22 avril 2012	Rue de Waugenée, 19 C 7190 Ecaussinnes laurent.vancutsem@gmail.com	Mobilité scolaire	Ecaussinnes / Sensibilisation	Encourager les vélobus, pédibus, covoiturage : actions dans les écoles, mettre en lien les parents, encadrement.	Les écoles peuvent, avec le soutien de la commune, organiser la mobilité de leurs enseignants et de leurs élèves.	
Céline JACQUEMIN-BOXUS	30 mai 2012	Rue Anselme Mary, 65 A 7190 Ecaussinnes	Aménagements de voirie	Les Croisettes / Sécurisation	Les poids-lourds sont trop nombreux dans le quartier.	La stratégie proposée dans le PCM pour le réaménagement de l'axe Anselme Mary – rue Belle Tête – chaussée de Braine vise à réduire le trafic de poids-lourds en transit entre Braine-le-Comte et l'autoroute.	
Céline JACQUEMIN-BOXUS	30 mai 2012	Rue Anselme Mary, 65 A 7190 Ecaussinnes	Aménagements de voirie	Les Croisettes / Sécurisation	Les vitesses pratiquées dans le quartier sont trop élevées.	Le PCM propose la mise en œuvre d'effets de porte de part et d'autre de l'urbanisation afin de faire réduire les véhicules. De plus, la limitation de la vitesse à 30 km/h est envisagée → cf. fiche action « Réaménagement de la N532 ».	
Céline JACQUEMIN-BOXUS	30 mai 2012	Rue Anselme Mary, 65 A 7190 Ecaussinnes	Aménagements de voirie	Les Croisettes / Circulation entre les Croisettes et la N57	Mettre la voirie à 6,00m – 6,50m ne fera qu'augmenter la vitesse des voitures. Il faut absolument faire en sorte que les automobilistes et poids-lourds ne souhaitent plus passer par le quartier. Pour cela la proposition 2b (effet de porte formalisé par un rétrécissement avec dévoiement bilatéral) semble aller dans le bon sens.	Entre la N57 et les Croisettes, le réaménagement de la voirie vise à lui donner un profil adapté à sa nouvelle fonction, c'est-à-dire une entrée de ville. La chaussée étant actuellement en mauvais état, il s'agit ici de retravailler ses fondations afin de lui donner un gabarit minimum compris entre 5,50m et 6,00 m.	Adaptation de la fiche action « Réaménage-ment de la N532 »
Céline JACQUEMIN-BOXUS	30 mai 2012	Rue Anselme Mary, 65 A 7190 Ecaussinnes	Modes doux	Les Croisettes et le Quartier de la Gare / Liaison entre les Croisettes et le Quartier de la Gare	Les enfants souhaitent rouler à vélo et pour l'instant ceci n'est pas très sécurisant. Rejoindre les mouvements de jeunesse, le sport, les commerces à vélo est notre objectif ; actuellement la voiture est utilisée du fait du manque de sécurité.	Le PCM propose la mise en œuvre d'un aménagement cyclable séparé de type D10 unidirectionnel de part et d'autre de la voirie entre les Croisettes et le Quartier de la Gare. Cet aménagement permet aux cyclistes de circuler en dehors de la voirie et, ainsi, de se déplacer en toute sécurité → cf. fiche action « Réaménagement de la N532 ».	

De	Date	Coordonnées	Thème	Lieu / sujet	Description	Remarque	Modification du rapport
Cécile SAINT-GHISLAIN	30 mai 2012	Rue Mayeurmont, 18 7190Ecaussinnes	Stationnement	Rue Mayeurmont / Stationnement	Actuellement, seules 5 emplacements sont autorisés et 21 véhicules doivent trouver à se garer en soirée (17 maisons n'ont pas de garage). Les rues adjacentes sont également saturées. Comme, avec le temps et l'arrivée de nouveaux habitants dans la rue, la situation ne fera que s'aggraver il est indispensable de créer 20 emplacements de parking (sur le terrain devant la piscine ?).	Le PCM suggère de réaménager la rue Mayeurmont sous forme d'une zone résidentielle. Cette proposition permet de traiter l'ensemble de l'espace public de plain-pied en partageant l'espace entre les usagers. Ainsi, les espaces de circulation automobile et modes doux (piétons et cyclistes) sont confondus et l'espace récupéré peut être mis à profit pour formaliser des emplacements de stationnement. De plus, dans le cadre du projet immobilier prévu entre la rue Mayeurmont et le boulevard de la Sennette, il est envisagé de créer 4 places de stationnement en face de la piscine. Ces places pourront être utilisées par les riverains et les usagers de la piscine.	
Cécile SAINT-GHISLAIN	30 mai 2012	Rue Mayeurmont, 18 7190Ecaussinnes	Aménagements de voirie	Rue Mayeurmont / Accessibilité véhicules de service	L'étroitesse de la chaussée rend mal aisé l'intervention des camions de service (pompiers ou ambulance, véhicules de déneigement, véhicules d'enlèvement des poubelles).	La mise en œuvre de la zone résidentielle doit être l'occasion de prévoir l'accès des différents véhicules de service. De plus, le développement du projet immobilier entre la rue Mayeurmont et le boulevard de la Sennette permettra aux véhicules d'urgence et de service d'effectuer un circuit, ce qui facilitera leur circulation.	
Cécile SAINT-GHISLAIN	30 mai 2012	Rue Mayeurmont, 18 7190Ecaussinnes	Modes doux	Rue Mayeurmont	La rue Mayeurmont fait partie des circuits de promenade. Elle est le maillon logique entre le sentier de la rue Concanelle et le sentier menant au pont des Douces Arches. Par manque de trottoir, les piétons, dont de très nombreux enfants (accès à la piscine), sont dangereusement exposés aux voitures, particulièrement dans le goulot de la rue, à sa jonction avec la rue des Digues.	La proposition du PCM de réaménager la rue Mayeurmont sous forme d'une zone résidentielle est tout à fait compatible avec un itinéraire de promenade. En effet, l'espace est partagé entre les différents usagers et l'importance de la voiture est fortement réduite. La vitesse est d'ailleurs limitée à 20km/h.	

13 Annexes

13.1 Annexe I : Impact des projets immobiliers sur la mobilité d'Ecaussinnes

Eco-quartier, boulevard de la Sennette

- 22 lots pour 32 logements
- 75 habitants
- 37 véhicules
- 18 véhicules en heure de pointe du matin
- Stationnement sur le site

➔ ***impact limité***

Initialement, ce projet ne comportait qu'un seul accès depuis le boulevard de la Sennette. Afin de garantir l'accessibilité des véhicules de secours en cas d'incident, il a été demandé de créer un deuxième accès par la rue Mayeurmont.

Nous émettons plusieurs réserves par rapport à l'ouverture d'une liaison entre ce futur projet immobilier et la rue Mayeurmont :

- L'ouverture d'une telle liaison entrainerait la création d'un itinéraire de transit qui pourrait être emprunté par les habitants du quartier (habitants déjà présents et habitants futurs).
- Ce trafic supplémentaire emprunterait la rue Mayeurmont qui est une voirie étroite qui doit conserver son rôle de desserte locale.
- L'accès à la piscine Monturier qui s'effectue actuellement de manière pacifiée serait moins sécurisé à cause de l'augmentation du trafic.

Compte-tenu de ces éléments, nous préconisons :

- De conserver le boulevard de la Sennette comme accès principal au projet.
- De prévoir un accès réservé pour les véhicules d'urgence et de service entre le projet et la rue Mayeurmont. Un système de contrôle d'accès doit donc être défini afin d'empêcher les véhicules particuliers d'emprunter cet accès. Cet accès sera aussi utilisable pour les modes doux.
- D'aménager la rue Mayeurmont en zone résidentielle (cf. Chapitre Stationnement : 5.2.6 Propositions). Cet aménagement devra intégrer le virage de la rue afin d'y apporter plus de visibilité et de sécurité. A cette fin, le poteau électrique devra être déplacé ou supprimé.

Immeuble, rue de la Marlière

- 23 logements
- 55 habitants
- 27 véhicules
- 13 véhicules en heure de pointe du matin
- Stationnement en voirie

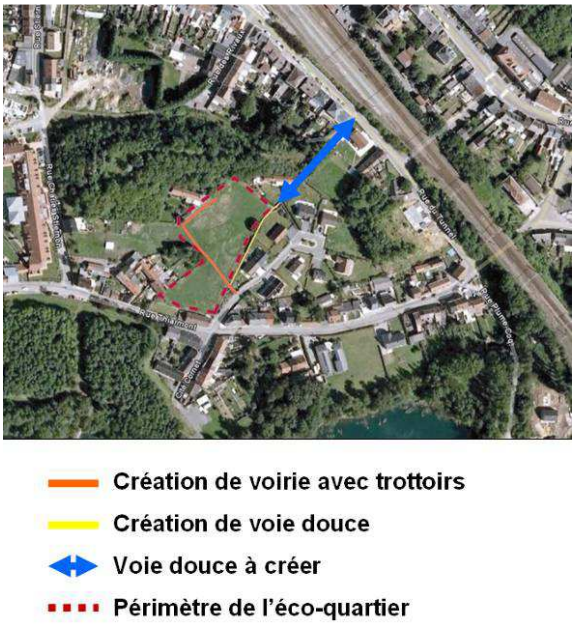
➔ ***impact limité sur la circulation***

➔ ***augmentation de la pression de stationnement***

Lotissement, rue Thiarmont

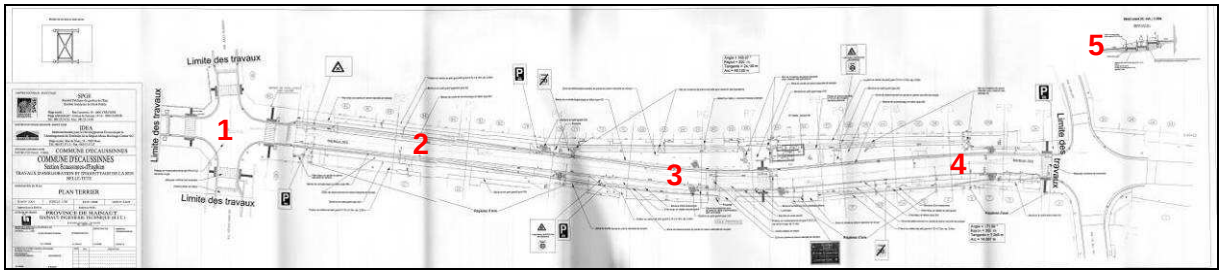
- 12 logements
- 28 habitants
- 14 véhicules
- 7 véhicules en heure de pointe du matin
- Stationnement sur le site
- Liaison douce vers la gare

➔ ***impact limité***

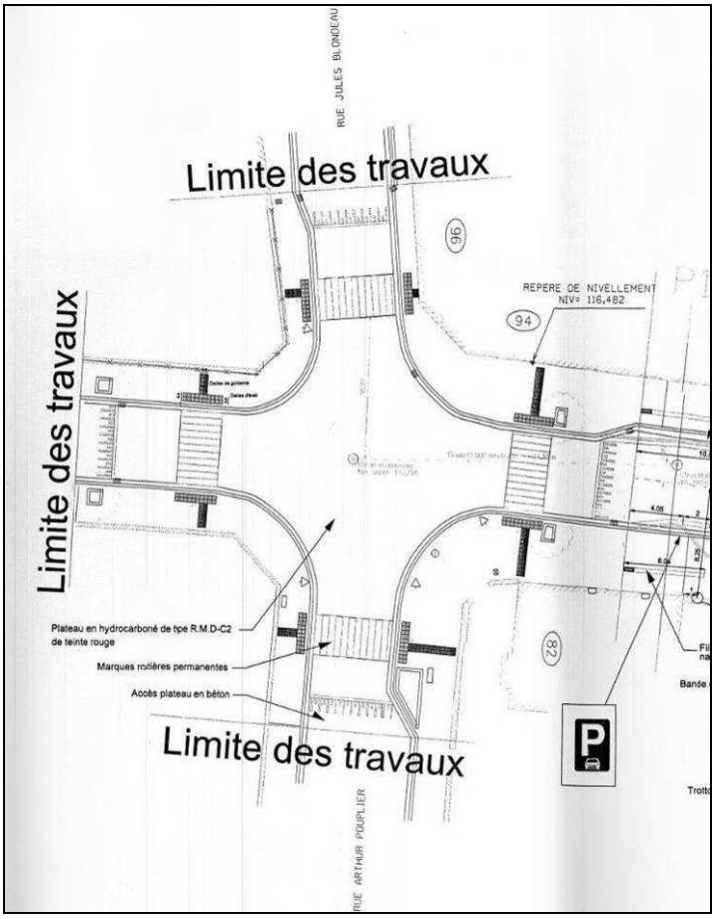


D'autres projets immobiliers sont envisagés sur la commune mais ils présentent une dimension plus restreinte et leur impact sur la mobilité d'Ecaussinnes ne sera aucunement problématique.

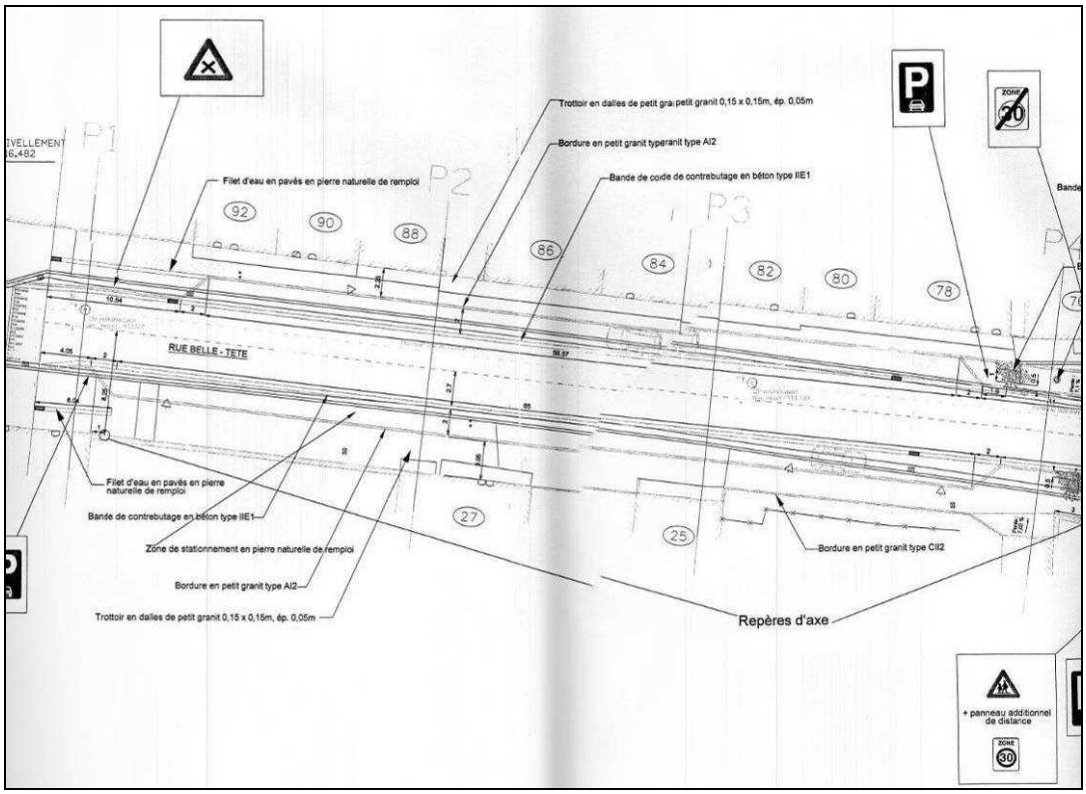
13.2 Annexe II : Plan d'aménagement pour la rue Belle-Tête



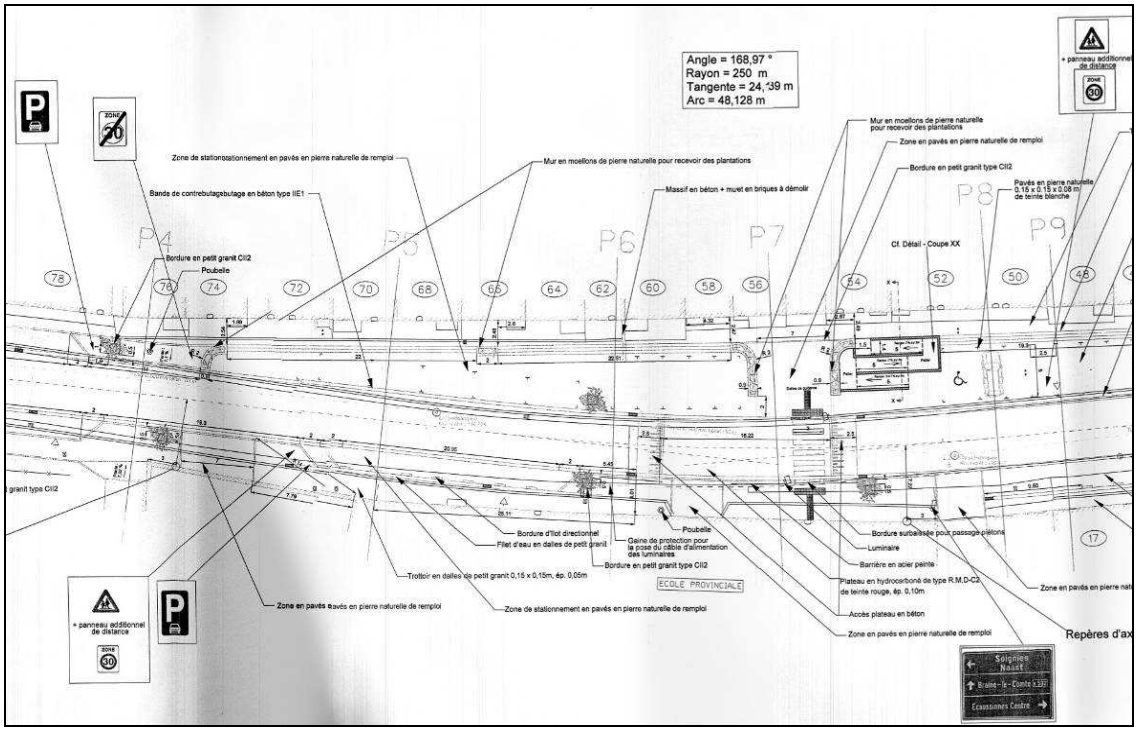
1



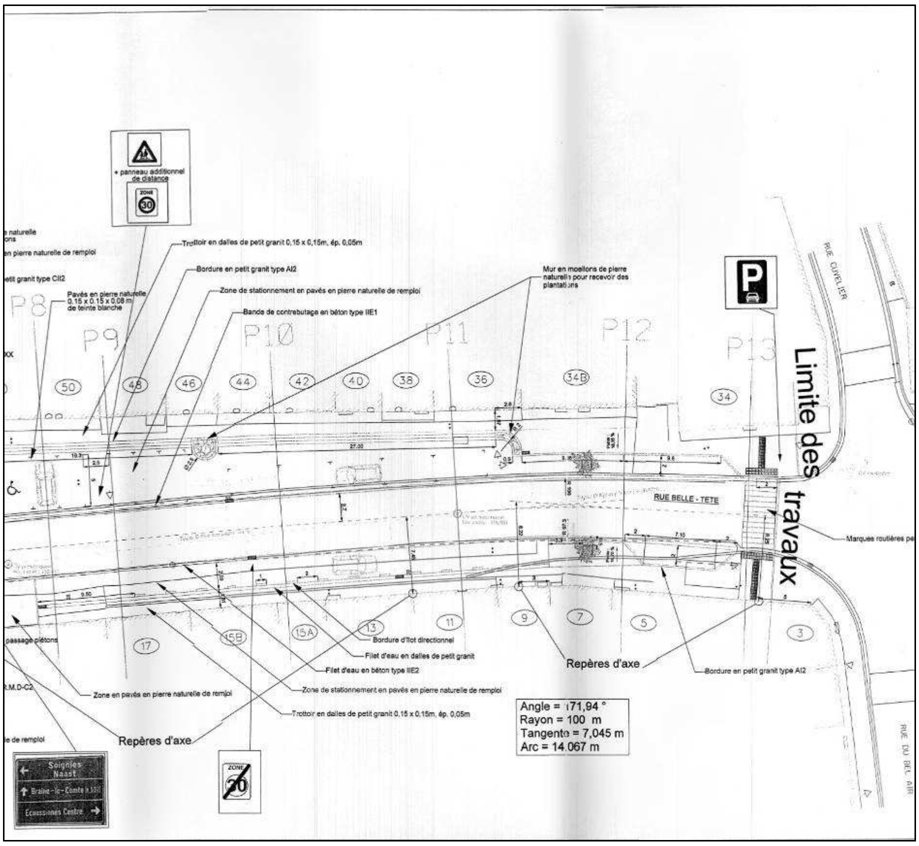
2


Trottoir en dalles de petit gra petit granit 0,15 x 0,15m, ép. 0,05m
Bordure en petit granit typeranit type AI2
Bande de coide de contrebutage en béton type IIE1
Filet d'eau en pavés en pierre naturelle de remploi
RUE BELLE - TETE
Filet d'eau en pavés en pierre naturelle de remploi
Bande de contrebutage en béton type IIE1
Zone de stationnement en pierre naturelle de remploi
Bordure en petit granit type AI2
Trottoir en dalles de petit granit 0,15 x 0,15m, ép. 0,05m
Bordure en petit granit type CII2
Repères d'axe
+ panneau additionnel de distance

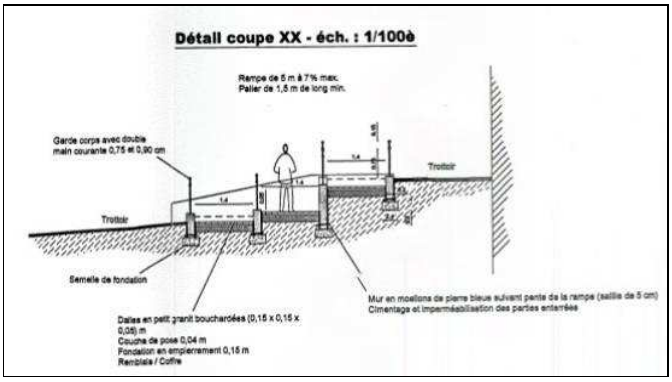
3


Angle = 168,97 °
Rayon = 250 m
Tangente = 24,39 m
Arc = 48,128 m
+ panneau additionnel de distance
Zone de stationnement en pavés en pierre naturelle de remploi
Bande de contrebutage en béton type IIE1
Bordure en petit granit CII2
Poubelle
Mur en moellons de pierre naturelle pour recevoir des plantations
Massif en béton + muet en briques à démolir
Mur en moellons de pierre naturelle pour recevoir des plantations
Zone en pavés en pierre naturelle de remploi
Bordure en petit granit type CII2
Pavés en pierre naturelle 0,15 x 0,15 x 0,08 m de teinte blanche
Cf. Détail - Coupe XX
Bordure d'îlot directionnel
Filet d'eau en dalles de petit granit
Gaine de protection pour la pose du câble d'alimentation des luminaires
Bordure en petit granit type CII2
Poubelle
Bordure surbaissée pour passage piétons
Luminaire
Barrière en acier peinte
Plateau en hydrocarboné de type R.M.D-C2, de teinte rouge, ép. 0,10m
Accès plateau en béton
Zone en pavés en pierre naturelle de remploi
Trottoir en dalles de petit granit 0,15 x 0,15m, ép. 0,05m
Zone en pavés en pierre naturelle de remploi
Zone de stationnement en pavés en pierre naturelle de remploi
ECOLE PROVINCIALE
Repères d'axe
Soignies Naast
Braine-le-Comte
Ecaussinnes Centre

4

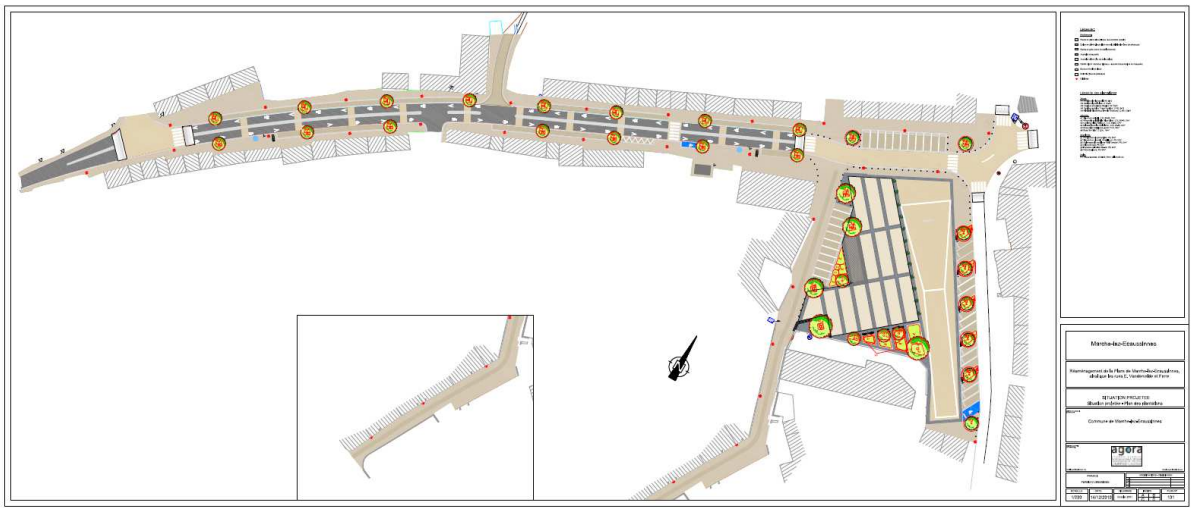

P8
P9
P10
P11
P12
P13
Limite des travaux
RUE BELLE - TETE
Repères d'axe
Repères d'axe
Angle = 171,94 °
Rayon = 100 m
Tangente = 7,045 m
Arc = 14.067 m

5

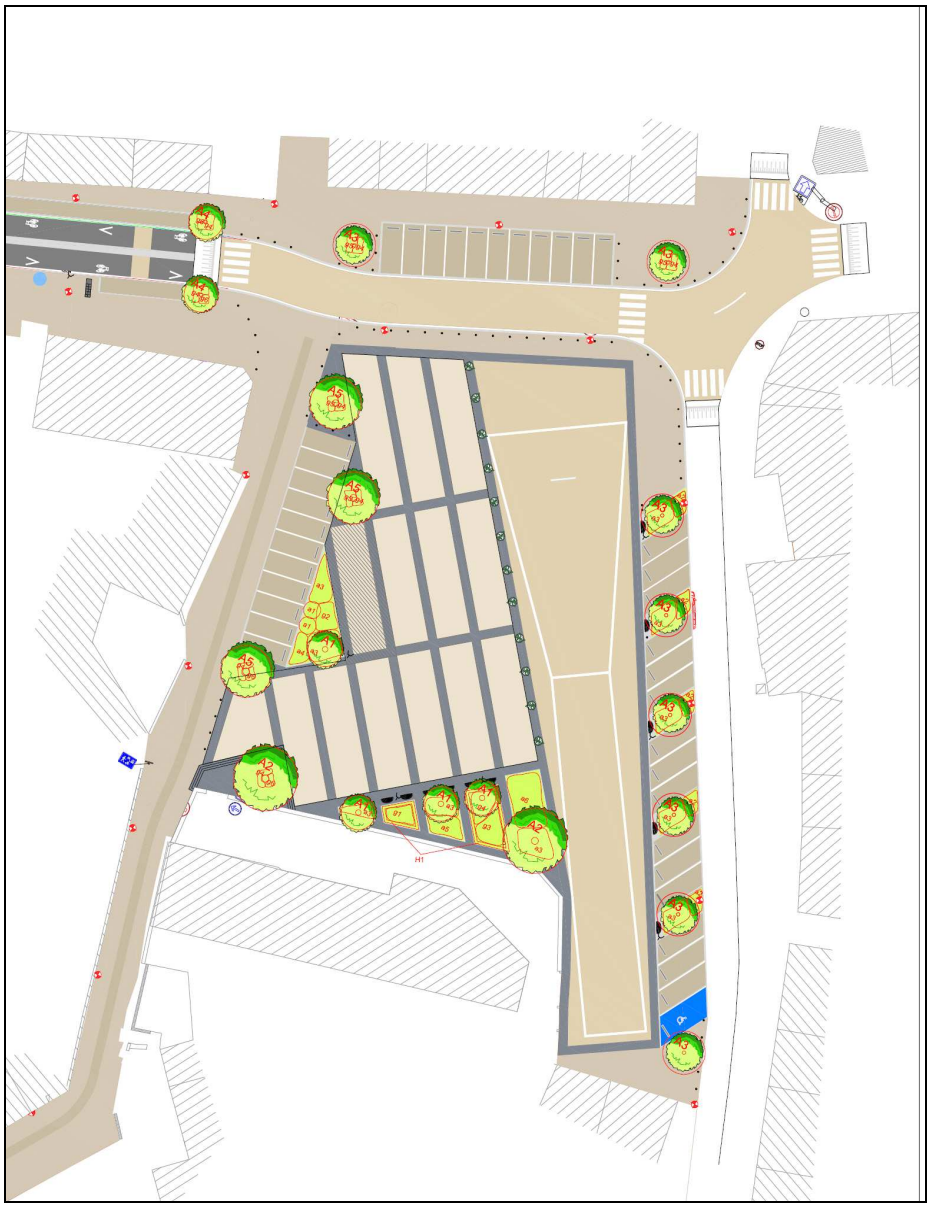

Détail coupe XX - éch. : 1/100è
Rampe de 5 m à 7% max.
Palier de 1,5 m de long min.
Garde corps avec double main courante 0,75 et 0,90 cm
Trottoir
Trottoir
Semelle de fondation
Dalles en petit granit bouchardées (0,15 x 0,15 x 0,05) m
Couche de pose 0,04 m
Fondation en empierrement 0,15 m
Remblais / Coffre
Mur en moellons de pierre bleue suivant pente de la rampe (saillie de 5 cm)
Cimentage et imperméabilisation des parties enterrées

13.3 Annexe III : Aménagement de la place de Marche et de la rue Vandervelde

Vue d'ensemble :



Zoom sur la place :



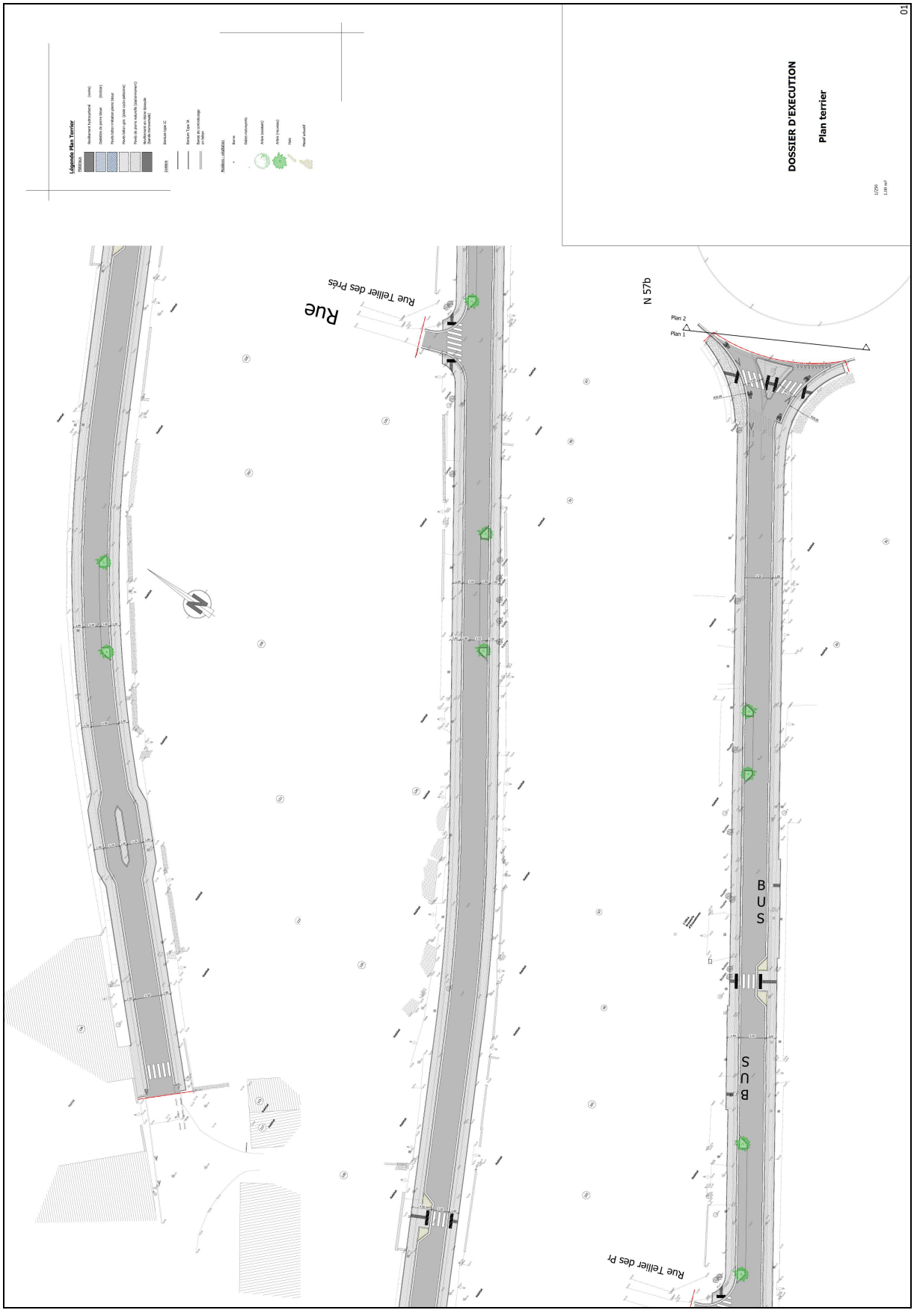
Légende :

Revêtement:

- Pavés en pierre bleue llsses / bouchardés (trottoir)
- Dalles en pierre bleue clivé naturel (délimitation jeux de pétanque)
- Pavés en grès (zone de stationnement)
- Asphalte (chaussée)
- Asphalte coloré (jeu de balle pelote)
- ESHR coloré (carrefour plateau + bandes transversales en chaussée)
- Bordure en pierre bleue
- Dolomie (jeux de pétanque)
- Eclairage

13.4 Annexe IV : Aménagement de la rue Victor Cuvelier

13.5 Annexe V : Aménagement de la rue Restaumont



13.6 Annexe VI : Aménagement de la rue Formahon

agora
ETUDES

urbanisme
environnement
planification
mobilité
espace public